

K. T. A. M. Albeck

DE DANSKE STATSBANER.
GENERALDIREKTORATET

ORDRER OG BESTEMMELSER

VEDRØRENDE

MASKINTJENESTEN.

ORDRESAMLINGEN - SERIE P.

KØBENHAVN.

1942

DE DANSKE STATSBANER.
GENERALDIREKTORATET

ORDRER OG BESTEMMELSER

VEDRØRENDE

MASKINTJENESTEN.

ORDRESAMLINGEN - SERIE P.

KØBENHAVN.

1942

Ordresamlingens Serie P fordeles saaledes:

*Administrationskontorer o. l.,
Samtlige Maskindepoter,
Stationer,* } *efter Behov.*

*Personale (undtagen Kontorister) i de
Administrationskontorer o. l., hvor
Serien anvendes,
Tilsynsførende Maskiningeniører,
Ingeniører ved Maskinsektionerne,
Lokomotivmestre,
Lokomotivførere,
Motorførere,
Vognmestre,
Depotformænd,
Lokomotivfyrbødere,
Pudserformænd,
Vognopsynsmænd,
Maskin- og Magasinpassere,
Lokomotivfyrbøderaspiranter,
Værkmestre, for hvis tjenstlige Arbejde
Serien kan have instruktorsk Betydning,* } *med
personligt
Eksemplar.*

Indholdsfortegnelse.

	Side
Maskintjenestens Areal-Omraade	1
Driftsmateriellet og dets Indretning	2
Skilte paa Forsøgsmateriel	2
Bestemmelser vedrørende Lokomotiv- og Motorvognstjenesten	3
Lokomotivmesterens almindelige tjenstlige Forhold	3
Myndighedsforhold	3
Bolig	4
Tjenestetid og Dispositionstjeneste	4
Ledelse af Tjenesten	4
Tilsyn med Lokomotiver og Motorvogne	6
Tilsyn med Vogne	7
Tilsyn med Bygninger og Anlæg m. v.	7
Depotets Magasin	8
Lokomotivdele til Værksted eller Magasin	9
Sygdom og Tjenestefrihed ved Depotet	10
Bogføring, tjenstlig Korrespondance m. v.	10
Uheld ved Depotet	11
Rekvitioner til og Regninger fra private	12
<i>Anvendelse af Rekvisitioner</i>	12
<i>Udfærdigelse af Regninger</i>	12
<i>Modtagelsespaategning paa Regninger</i>	14
<i>Journal over Regninger</i>	16
<i>Indsendelse af Regninger</i>	16
Lokomotiv- og Motorpersonalets almindelige tjenstlige Forhold	17
Myndighedsforhold	17
Bolig	18
Tjenestetid	18
Forskellige Forbud	18
Lokomotiv- og Motorførernes Ansvar	19
Lokomotiv- og Motorførerrapport	19
Reparationsforslag	21
Reparationsberetning	21
Sygdom og andet Forfald	22
Behandling af udleverede Rekvisitter o. l.	22

	Side
Regler for Anbringelse i Tur af Lokomotivpersonale og Motorførere	22
Lokomotivers og Motorvognes Betjening og Førelse	26
Forberedelses- og Afslutningstjeneste	26
<i>Almindelige Bestemmelser</i>	26
<i>Særlige Bestemmelser</i>	27
Damplokomotiver	27
<i>Forberedelsestjeneste</i>	27
<i>Afslutningstjeneste</i>	29
Diesellokomotiver	31
A. <i>Forberedelsestjeneste</i>	31
B. <i>Den daglige Smøring</i>	32
C. <i>Det daglige Maskin- og Vogneftersyn</i>	32
D. <i>Paafyldning af Brændsel</i>	32
E. <i>Afslutningstjeneste</i>	32
Dieselmotorvogne	33
A. <i>Forberedelsestjeneste</i>	33
B. <i>Den daglige Smøring</i>	33
C. <i>Det daglige Maskin- og Vogneftersyn</i>	34
D. <i>Paafyldning af Brændsel</i>	34
E. <i>Afslutningstjeneste</i>	34
Benzinmotorvogne	35
A. <i>Forberedelsestjeneste</i>	35
B. <i>Den daglige Smøring</i>	35
C. <i>Det daglige Maskin- og Vogneftersyn</i>	36
D. <i>Paafyldning af Brændsel</i>	36
E. <i>Afslutningstjeneste</i>	36
Elektriske Motorvogne	36
Forberedelses- og Afslutningstjenesternes Længde ...	36
Damplokomotiver	36
Motorlokomotiver og Motorvogne	38
Transport af ubetjent Motormateriel.....	39
Diesellokomotiver	40
Dieselmotorvogne	40
Benzinmotorvogne	40
Dieseltraktorer	41
Almindelige Bestemmelser vedrørende Betjening	
m. v.	41
<i>Brug af Damp- eller Trykluftfløjten</i>	42
<i>Betjening af Skummehanen</i>	43
<i>Støj og Røg fra Lokomotiver og Motorvogne</i>	43
<i>Røgbrænderpladens Anbringelse</i>	44
<i>Damplokomotiver om Bord paa Færgerne</i>	44
<i>Donkraftenes Løftehøjde</i>	44
<i>Transport af løst Materiel m. v. paa Damplokomotiver</i>	44
<i>Udskiftning af Gasakkumulatorer</i>	44

	Side
<i>Bremsernes betjening</i>	45
<i>Forbrug af olie, twist m. v.</i>	45
Lokomotivernes vandforsyning	46
<i>Vandforsyningsstationer klasse A</i>	46
<i>Vandforsyningsstationer klasse B</i>	46
<i>Vandtagning</i>	47
Kørsel på lokomotiver og i motorvognes førerrum ...	47
<i>Uden særlig legitimation</i>	47
<i>Med særlig legitimation</i>	48
<i>Lokomotivets (motorvognens) betjening af andre</i> <i>end lokomotivpersonalet (motorføreren)</i>	49
Udkig fra lokomotivet (motorvognen)	50
Togfremførelse	52
<i>Togenes belastning</i>	52
<i>Forspandstjeneste</i>	52
<i>Anvendelse af skydelokomotiv</i>	52
<i>Togets igangsætning</i>	52
<i>Forhold under kørslen</i>	53
<i>Hastighed under indkørsel</i>	54 b
<i>Eftersyn på mellemstationer</i>	54 b
<i>Forholdsregler mod brandfare</i>	54 b
<i>Anvendelse af togdækningsmidler m. v.</i>	54 c
<i>Signalfakler og knaldkapsler</i>	54 c
<i>Lysfakler</i>	55
<i>Beskadigelser eller mangler ved banen</i>	55
<i>Uheld under kørselen</i>	56 a
<i>Sneforhold</i>	57
<i>Vejrmeldinger</i>	57
<i>Togenes udsendelse og gennemførelse m. v.</i>	58
<i>Kørsel under sneforhold</i>	60 a
<i>Rydning med sneplov</i>	60 c
Rangertjeneste	61
Reservetjeneste	62
<i>Reservetjenestens omfang</i>	62
<i>Reservelokomotivets beredskab</i>	62
<i>Reservelokomotivets benyttelse</i>	62
Tilsyn med og vedligeholdelse af damplokomotiver ved maskindepoterne	63
Almindelige bestemmelser	63
Kedlen	63
<i>Afkøling</i>	63
<i>Udvaskning og vandskiftning</i>	64
<i>Støttebolte og kedelrør</i>	65
<i>Smeltepropper</i>	65
<i>Justering af sikkerhedsventiler og kedelmanometre...</i>	65

	Side
· Dampudgangsrør	66
Maskinen	66
Stempler	66
Glidere	67
Krydshoved- og stanglejer	67
Ramme, hjulsæt m. v.	67
Pufferhøjde	67
Akselkasser	68
Banerømmere	68
Hjulsæt	68
Eftersyn af krumtapaksler	69
Fjederhængeværk	70
Mærker på varme- og bremseslanger	70
Periodiske eftersyn	71
På hver udvaskedag	71
På en udvaskedag hver måned	71
" " " " 2. "	72
" " " " 3. "	72
" " " " 6. "	72
Kontrol med periodiske eftersyn	73
Hovedeftersyn og kedelprøver	73
Indsendelse af lokomotiver til værkstedet	74
Tilsyn med og vedligeholdelse af motormateriellet	
ved maskindepoterne	75
Almindelige bestemmelser	75
Ramme, hjulsæt m. v.	75
Periodiske eftersyn	76
Dieselelektriske lokomotiver og motorvogne	76
Benzinmotorvogne	78
Elektriske nærtrafikvogne	78
Traktorer	79
Hovedeftersyn	79
Indsendelse af motormateriel til værkstedet	80
Bestemmelser vedrørende vognopsynet	81
Vognmesterstrækninger	81
1. distrikt	81
2. "	82
Vognmestrenes og vognopsynsmændenes almindelige	
tjenstlige forhold	85
Myndighedsforhold	85
Bolig	85
Vognmestrenes arbejde	85
Vognopsynsmændenes arbejde	86

	Side
Bogføring og rapportering	87
Værktøj og materialer	88
Tilsyn med og vedligeholdelse af vognmateriellet	89
Eftersyn af de enkelte vogndele	89
<i>Hjulsæt</i>	89
<i>Akselkasser og akselgafler</i>	91
<i>Fjedre og fjederhængeværk</i>	92
<i>Puffere og trækapparater</i>	92
<i>Bremser</i>	93
<i>Mærker på varme- og bremseslanger</i>	94
<i>Undervogn og vognkasse m. v.</i>	94
<i>Særligt eftersyn af trucker</i>	95
Indvendigt eftersyn af personvogne	97
Revisionsfrist for vogne	98 a
<i>Personvogne, postvogne og rejsegodsvogne</i>	98 a
<i>Godsvogne</i>	98 a
Kontrol med læsning	99
Vognes udsættelse af tog	100
Behandling af varmløbne vogne	101
Eftersyn af utætte vogne	102
Eftersyn under sneforhold	102
Eftersyn af afsporede vogne	103
Behandling af beskadigede statsbanevogne	103
<i>Afhjælpning af mindre beskadigelser</i>	103
<i>Beklæbning med værkstedssedler</i>	106
<i>Benyttelse af vogne beklæbet med værkstedssedler</i> ...	108
Behandling af beskadigede fremmede vogne	108
<i>Vogne, der er optaget i indenlandske privatbaners vognpark</i>	109
<i>Vogne, der er optaget i udenlandske baners vogn- park</i>	109
Erstatningsdele til og beskadigede vogndele fra danske vogne, der beskadiges på en fremmed bane	113
<i>Statsbanevogne på indenlandske privatbaner</i>	113
<i>Danske vogne på udenlandske baner</i>	113
Tilsyn med hjælpevogne og ambulancevogne	113
Behandling af snepløve	114
Periodisk eftersyn af vogne af litra T _H	114
Særligt eftersyn af vogne, der benyttes til befording af kongehusets medlemmer	114
Særligt eftersyn m. v. af vognmateriellet	115
<i>På overgangsstationer til indenlandske privatbaner</i> <i>På overgangsstationer til udenlandske baner</i>	115
<i>På overgangsstationer til udenlandske baner</i>	116
Tilsyn med og vedligeholdelse af transportbeholdere (containers)	117
<i>Afhjælpning af beskadigelser</i>	117

	Side
Periodiske eftersyn	118 a
Revision	118 a
Bestemmelser vedrørende forskellige anlæg .	118 b
Vandforsyningsanlæg	118 b
Vægte og vægtlodder	120
<i>Brovægte</i>	120
<i>Pakhusvægte og rejsegodsvægte m. fl.</i>	121
<i>Vægtlodder</i>	121
Istandsættelse og prøvning af kæder	121
Eftersyn og prøvning af ståltrådstove	123
Vognvaskeanlæg	123
Centralopvarmningsanlæg	123
Stationære højtryks-kedelanlæg	124
Elektro- og benzinkærrer	126 a
Elektriske stærkstrømsanlæg	126 a
<i>Anlæg, der hører til den elektriske togbelysning</i>	126 b
<i>Stationære elektriske installationer</i>	126 b
Materialers modtagelse, opbevaring og udlevering m. m.	127
Fællesbestemmelser	127
Kul, koks og briketter	128
Solarolie	129
Benzin	129
Smøreolie, pudsetvist, sæbe m. v.	130
Petroleum	131
Fakkelhylstre	132
Gifte og sundhedsfarlige stoffer	133
Ordensbestemmelser	134
Færdsel på banens grund	134
Forbrydelser mod banernes sikkerhed, tyveri og andre lovovertrædelser	135
Brand- og eksplosionsskade m. m.	136 b
Foranstaltninger under ildebrand	136
Anbringelse og anvendelse af brandredskaber	136
Forsikring mod og anmeldelse af brand- og eksplosionsskader	137
Indberetning om lynskader	138
Påskrifter på rullende materiel	139
Person-, post- og rejsegodsvogne samt motormateriel...	139
Person-, post- og rejsegodsvogne	141
Godsvogne	144

Maskintjenestens Areal-Omraade.

Grænsen mellem Trafiktjenestens og Maskintjenestens Omraader angives ved særlige Mærker af den i Signalreglementet angivne Type.

Ud over det Omraade, der saaledes er henlagt under Maskintjenesten, kan der paa Stationsomraadet eller andetsteds paa Banens Grund findes Arealer, Bygninger e. l., som benyttes af Maskintjenesten, og som derfor udtrykkelig er underlagt denne.

Driftsmateriellet og dets Indretning.

Oversigt over Haandbøger, Vejledninger, Fortegnelser, Specialtryk og lignende Instruktionsstof vedrørende Driftsmateriellet og dets Indretning findes i Ordreserie A.

Det *Vognmateriel*, som kan komme til Befordring over Statsbanerne, er følgende:

1. De Statsbanerne tilhørende Vogne, Sneplove m. v.
2. Vognen, som tilhører private, men er indlemmet i Statsbanernes Vognpark.
3. Vogne, som lejes af Statsbanerne.
4. Vogne, som er indlemmet i fremmede Befordringsmyndigheders Vognpark, og som enten kan tilhøre de fremmede Bane selv eller private.

Saadanne Vogne overtages kun til Befordring, naar der mellem Statsbanerne og den Bane, fra hvilken Vognene overtages, er sluttet en Overenskomst om Vognbenyttelse.

Oversigt over Overenskomster om Vognbenyttelse m. v. mellem Statsbanerne og fremmede Befordringsmyndigheder findes i Ordreserie A.

Danske Privatbanetog befarer enkelte Steder efter særlig Overenskomst kortere Statsbanestrækninger. Det omvendte finder ogsaa Sted, ligeledes efter særlig Overenskomst.

Skilte paa Forsøgsmateriel.

For at kunne holde Kontrol med de Prøver og Forsøg, der anstilles med Forandringer ved Materiellet, er der paa de Lokomotiver, Motorvogne og Vogne, med hvilke saadanne Forsøg afholdes, anbragt et Skilt 150 × 350 mm med Paaskrift: *Prøve* og en mindre Undertekst, der angiver Prøvens Art og eventuelt Oplysning om Udveksling i Værkstedet af de Dele, der prøves, eller Dele, der staar i Forbindelse dermed.

Bestemmelser vedrørende Lokomotiv- og Motorvognstjenesten.

Lokomotivmesterens almindelige tjenstlige Forhold.

Myndighedsforhold.

Lokomotivmesterens nærmeste foresatte er vedkommende tilsynsførende Maskiningeniør, men han henhører i øvrigt direkte under Distriktet.

Hvor der ved samme Depot findes flere Lokomotivmestre, ordnes deres indbyrdes tjenstlige Forhold af Maskiningeniøren.

Lokomotivmesteren er Forstander for det Maskindepot, ved hvilket han er ansat, og foresat for de ved Depotet ansatte eller der midlertidigt udstationerede eller tjenstgørende Personale.

Naar der ingen Vognmester er stationeret paa Stedet, er Lokomotivmesteren foresat for de der tjenstgørende Vognopsynsmænd.

Mindre Forseelser af det ham underordnede Personale kan Lokomotivmesteren selv afgøre ved Irettesættelser, men Tjensteforsømmelser, Drukkenskab, Opsætsighed eller anden grov Uorden fra Personalets Side skal han uvægerlig indberette til Distriktet.

Lokomotivmesteren er bemyndiget til at antage og afskedige Ekstraarbejdere, men disse maa kun antages i det Omfang, som Tjenesten til enhver Tid kræver, og kun inden for den Grænse, der er fastsat.

Ved de Depoter, der ledes af en til Depotforstander beskikket Lokomotivfører (Motorfører eller Lokomotivfyrbøder), træder denne i Lokomotivmesterens Sted, saaledes at de for Lokomotivmestre gældende Ordre kommer til Anvendelse for den paagældende Depotforstander.

Bolig.

For saa vidt der ikke er anvist Lokomotivmesteren Tjenestebolig, er han, hvor der ikke ved Depotet er etableret Døgnvagt af Lokomotivmestre, pligtig at tage Bolig saa nær ved Remisen, som Forholdene tillader.

Tjenestetid og Dispositionstjeneste.

I den ordinære Tjenestetid, der fastsættes af Distriktet, maa Lokomotivmesteren ikke forlade Stationens og Maskintjenestens Omraade, undtagen naar tjenstlige Anliggender gør saadant nødvendigt.

Ud over den ordinære Tjenestetid er han pligtig at forblive til Stede, naar Tjenesten kræver hans Nærværelse, og han skal, naar han uden for Tjenestetiden forlader sit Hjem, efterlade Underretning der eller hos den vagthavende i Remisen om, hvor han eventuelt kan træffes.

Naar Lokomotivmesteren forlader Depotet i tjenstligt Anliggende eller ved Tjenestens Ophør, skal han — for saa vidt han ikke afløses af en anden Lokomotivmester — overgive Vagten ved Depotet til den Lokomotivfører eller Motorfører, der holder Reserve, og dersom dennes Reservetid udløber, eller vedkommende beordres til Tjeneste, inden Lokomotivmesteren er kommet til Stede, skal den vagthavende overdrage Vagten til den Lokomotivfører eller Motorfører, der efter ham overtager Reserveholdet o. s. fr., men dersom der ikke er andre Lokomotivførere eller Motorførere til Stede, der kan overtage Vagten, eller hvis der indtræffer Uheld eller Forhold, der gør Lokomotivmesterens Nærværelse nødvendig, skal den vagthavende straks sende Bud efter ham.

Ledelse af Tjenesten.

Lokomotivmesteren forestaar efter den af Distriktet fastsatte Kørselsfordeling den daglige Ledelse af Lokomotiv- og Motorvognstjenesten, ligesom han skal drage Omsorg for, at al Kørsel uden for Kørselsfordelingen fordeles mellem Personalet efter de ham givne Anvisninger.

Han er ansvarlig for, at det beordrede Reservehold altid

holdes ved depotet, således at det pågældende personale er til stede, og at reservelokomotivet holder med bakket fyr og med den beordrede dampspænding samt er forsynet med brændsel og vand og er opsmurt.

Dersom reservetjenesten ikke kan holdes på grund af manglende trækraft, skal lokomotivmesteren uopholdelig underrette stationen og sende telegrafisk meddelelse såvel til sektionsingeniøren som til vedkommende trafikinspektør.

Han fordeler tjenesten for håndværkerne og remisearbejderne m. fl. således, at hver mand kommer til at udføre det arbejde, hvortil han er bedst egnet.

Han drager omsorg for, at de af generaldirektoratet, distriktet samt af andre dertil bemyndigede givne instruktioner, ordrer eller meddelelser angående tjenesten snarest efter modtagelsen meddeles det ham underordnede personale i overensstemmelse med de herfor givne regler.

Han skal påse, at personalet udfører tjenesten på forsvarlig måde i overensstemmelse med den udfærdigede tjensteorden og med de givne ordrer og instrukser, og han kan drages til ansvar, hvis dette ikke sker.

Han påser, at personalet møder i rette tid og ikke uden tilladelse forlader depotet, inden tjenesten er sluttet, samt sørger for, at der sker afkortning i lønnen eller eventuelt indberetning til distriktet, når det udebliver fra arbejdet.

Han skal have opmærksomheden henvendt på:

a) at både lokomotivfører og lokomotivfyrbøder i de tilfælde, hvor udvaskning ikke foretages af særligt personale, selv er til stede og foretager udvaskning af kedlen, og at lokomotivfyrbøderen pudser alle blanke dele i førerhuset,

b) at remiseformændene fordeler arbejdet til de dem underordnede remisearbejdere på bedste måde og fører tilsyn med dets omhyggelige udførelse, samt at pudserne renses og pudser lokomotiverne godt og om vinteren befrier dem for is og sne,

c) at remisearbejderne udfører de dem pålagte arbejder ved opfyring, brændselsudlevering og renholdelse af lokomotiver og motorvogne eller lokaler. Særlig skal det påses, at opfyrimændene altid efterser, om der er tilstrækkelig vand på kedlen, inden de tænder fyret, og er instrueret om, til hvilke tider personalet eventuelt skal vækkes.

Når der af distriktet rekvireres assistance til udførelsen af mindre reparationer eller arbejder ved materiellet ved depotet, påhviler tilsynet med og ansvaret for arbejds udførelse vedkommende lokomotivmester, som derfor skal overbevise sig om, at arbejdet er udført på tilfredsstillende måde.

Med hensyn til de arbejder, der på maskindepoterne udføres ved materiellet ved værkstedets foranstaltning efter særlig aftale med distriktet eller ifølge ordre, påhviler tilsynet derimod vedkommende værksted. Lignende forhold gælder med hensyn til udførelsen af arbejder ved elektriske og andre anlæg.

Lokomotivmesteren skal i særlig grad sørge for god uddannelse af personale i aspirantstillinger (lokomotivfyrbøderaspiranter og remisearbejderaspiranter samt ekstrahåndværkere, der er antaget med fast ansættelse for øje). Han skal lære aspiranten således at kende, at han kan afgive fyldestgørende bedømmelse af ham. Navnlig bør opmærksomheden være henvendt på følgende:

- 1) Overholdelse af mødetiden,
- 2) flid og interesse for arbejdet,
- 3) arbejdsevnen, herunder om han viser anlæg for det ham tildelte arbejde,
- 4) sikkerhed i arbejds udførelse,
- 5) ordenssans,
- 6) optræden over for medansatte.

Hvis en aspirant ikke har behørigt anlæg eller interesse for tjenesten, eller hvis hans forhold i øvrigt i nogen henseende giver anledning til at nære betænkelighed ved at beholde ham i tjenesten, skal det, også i den pågældendes egen interesse, snarest indberettes, for at overgang til anden livsstilling kan ske hurtigst muligt.

Såfremt aspiranten afgives til tjeneste, der ledes af værkfører eller vognfører, påhviler det den pågældende værkfører eller vognfører at iagttage de foran givne anvisninger.

Tilsyn med lokomotiver og motorvogne.

Lokomotivmesteren fører tilsyn med alle de under depotet hørende eller der midlertidigt tilstedeværende lokomotiver og motorvogne og er ansvarlig for, at kun sådanne benyttes, som er i fuldkommen betryggende stand og opfylder de derom givne bestemmelser, derunder af eftersynsfristen for damplokomotiver ikke

overskrides, samt at mangler snarest muligt afhjælpes, for så vidt dette kan ske med de til hans rådighed stående midler.

Lokomotivmesteren fører endvidere tilsyn med, at forannævnte materiel med hensyn til indretning og udstyrelse i teknisk henseende holdes i den stand, det havde ved udgangen fra værkstedet.

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

Er et lokomotiv (motorvogn) midlertidig utjenstedygtigt, indberettes dette til sektionsingeniøren med angivelse af årsagen til utjenstedygtigheden, hvorefter om fornødent nærmere ordre om, hvorledes der skal forholdes, vil blive givet. Ligeledes indberettes, når lokomotivet (motorvognen) atter er tjenstedygtigt.

Lokomotivmesteren skal påse, at alle foreskrevne eftersyn, afkølinger og udvaskninger m. v. foretages grundigt og omhyggeligt og til de for hvert arbejde fastsatte terminer.

Han skal derhos personlig deltage i de periodiske eftersyn af lokomotiver og motorvogne. Særlig påhviler det ham at deltage i eftersynet af damplokomotivernes fyrkasser og smeltepropper på første udvaskedag i de lige måneder.

Lokomotivmesteren skal føre stadigt tilsyn med, at damp-

lokomotivernes Gnistfangere og Askekasser er i forskriftsmæssig Stand, og at der altid haves tilstrækkelig Beholdning af tørt Sand til Lokomotiverne (Motorvognene).

Ved Lokomotivets (Motorvognens) Udgang fra Værkstedet eller ved Overflytning fra et Depot til et andet er Værktøjsrummet plomberet og Værktøjsskabet aflaaet. Snarest efter Lokomotivets (Motorvognens) Tilgang til Depotet afleveres Værktøjsskabets og Værktøjsrummets Nøgler til Lokomotivmesteren, der straks foranlediger en Eftertælling af Værktøjet for at overbevise sig om, at alt er til Stede og i god Stand, hvorefter Skabet atter aflaaes, Rummet plomberes, og Nøglerne anbringes paa den dertil bestemte Plads. Lokomotivmesteren og Reserveførereren fører Tilsyn med, at uvedkommende ikke benytter Nøglerne.

Inden et Lokomotiv (Motorvogn) afgives til Værkstedet, skal det paases, at det er rengjort og behandlet i Overensstemmelse med de paa Side 74-1 givne Forskrifter.

Tilsyn med Vogne.

Paa Depotstationer, hvor der ingen Vognmester findes, skal Lokomotivmesteren jævnlig tilse Vognopsynsmændene under Udførelsen af deres Arbejde og føre Tilsyn med Togopvarmningen og med Anlæggene til den elektriske Togbelysning og deres Betjening.

Hvor der er stationeret Hjelpetog, har den af Distriktet som stedlig Hjelpevognsleder udpegede Lokomotivmester (Vognmester) Tilsynet dermed efter Reglerne i Driftsuhedsreglementet.

Tilsyn med Bygninger og Anlæg m. v.

Lokomotivmesteren fører Tilsyn med alle de til Depotet hørende Bygninger, Anlæg, Oplag af Materialer, Inventar m. v.

Han skal opretholde Ordenen paa det Omraade, der er underlagt Depotet, herunder i Remise og Opholdsværelser m. v.

Han skal sørge for, at Værelserne daglig bliver ordentligt rengjort og udluftet samt 2 Gange om Aaret underkastet Hovedrengøring i Overensstemmelse med de derom truffne Overenskomster.

Om Vinteren paaser han, at Værelserne bliver passende opvarmet.

Han skal paase, at Pladsen omkring Remisen holdes ren og ryddelig, og at Askekasserne jævnlig renses.

Endvidere skal han vaage over, at Inventaret saavel i Værelserne som i Remisen behandles paa forsvarlig Maade af Personalet.

Forandringer ved de under hans Tilsyn værende Anlæg m. v. maa ikke foretages uden hans foresattes Tilladelse.

Hvor ikke andet er bestemt, fører Lokomotivmesteren Tilsyn med alle Anlæg paa Stationen, der tjener til Lokomotivernes Vandforsyning, jfr. Side 118-1. Findes der ved Depotet Vandrenseapparat, skal han drage Omsorg for, at dette fungerer paa tilfredsstillende Maade, samt at Tilsætning af Kemikalier og de foreskrevne Prøver foretages i Henhold til derom givne særlige Bestemmelser. Ligeledes føres Tilsyn med de under Depotet hørende Centralvarmeapparater, for saa vidt ikke andet er fastsat.

Lokomotivmesteren overværer og kontrollerer Aflæsningen af de ved Depotet værende Maalere, der angiver Forbrug af Gas, Vand eller Elektricitet fra kommunale eller private Anlæg, for saa vidt de paagældende Installationer sorterer under ham. Desuden skal Lokomotivmesteren ugentlig aflæse samtlige disse Maalere for at kontrollere, at der intet uforholdsmæssigt Forbrug finder Sted.

Saafermt der ved Depotet findes Brovægt, der henhører under Maskintjenesten, paahviler Tilsynet med denne Lokomotivmesteren, som derfor skal drage Omsorg for, at Vægten til enhver Tid er i tjenstdygtig Stand og ved Benyttelsen ikke beskadiges ved, at der køres Vogne af eller paa, uden at Vægten er stillet i Ro, jfr. Side 120-1. Det daglige Tilsyn med Drejeskiver paa Maskindepoternes Omraade paahviler Lokomotivmesteren, som er ansvarlig for, at Drejeskiverne smøres, efterses og holdes i driftssikker Stand.

Depotets Magasin.

Lokomotivmesteren forestaar Depotets Magasin og er ansvarlig for, at Kul, Brændselolie, Benzin og Smøreolie af de ved Depoterne anvendte Sorter samt de øvrige Forbrugsmaterialer, der skal anvendes, er til Stede i tilstrækkelig Mængde. Han skal

derfor til enhver Tid være klar over Størrelsen af det øjeblikkelige Forbrug og over Beholdningerne og skal i betimelig Tid rekvirere ny Forsyning, saa at der ikke opstaar nogen Mangel. Mindst 3 Uger inden Kulbeholdningen vil slippe op, skal Distriktet underrettes.

Han drager Omsorg for, at de fornødne Reservedele til Lokomotiver og Motorvogne m. v. altid findes ved Depotet for de Typer, der er stationeret der, og foranlediger, at Reservedele til Typer, som ikke mere er stationeret ved Depotet, afsendes snarest efter, at den paagældende Type er overflyttet til andre Depoter.

Alle Rekvisitioner paa Varer m. v. indsendes til Maskiningeniøren. Lokomotivmesteren er i Almindelighed ikke berettiget til selv at anskaffe nogen Genstand til Maskintjenestens Brug, og naar Omstændighederne nødvendiggør, at saadan Anskaffelse undtagelsesvis sker, skal han før eller straks efter Anskaffelsen gøre Indberetning om samme med Angivelse af Grunden til den.

Lokomotivmesteren er ansvarlig for, at Materialer kun udleveres mod behørig Rekvisition og anvendes efter deres Bestemmelse og til Banernes Brug, og han skal den 1. og 16. i hver Maaned indsende de til Magasinet indgaaede Rekvisitioner.

Bemærker han, at nogen af Personalet ødsler med Materialerne eller misbruger disse, skal han paatale det og i Gentagelsestilfælde indberette det.

Beholdningen af Smeltepropper maa ikke være tilgængelig for Personalet, og de maa kun udleveres mod samtidig Tilbagelevering af de tilsvarende kasserede Smeltepropper.

Ingen Materialer, deri indbefattet Affaldet fra Lokomotivernes Røgkamre og Askekasser, maa overlades Personalet til privat Brug uden efter udtrykkelig dertil indhentet Tilladelse.

Alle Affaldsmaterialer, saasom gammelt Ristejern, Bremseklodser, Jern, Gummivarer, Metaller m. v., ligesom ogsaa itubrudte Inventargenstande skal omhyggelig samles og fra Tid til anden med Følgeseddel indsendes til vedkommende Centralmagasin.

Lokomotivdele til Værksted eller Magasin.

Naar beskadigede eller itubrudte Dele til Lokomotiver eller Motorvogne indsendes til Værksted eller Magasin til Udveksling

eller Reparation, skal *alle* de paagældende Dele indsendes, selv om de anses for uanvendelige. Delene skal derhos være tydeligt mærket med Lokomotivets (Motorvognens) Litra og Nummer.

Naar Genstande indsendes til Reparation eller Ombytning, er det ikke tilstrækkeligt, at der paaføres Forsendelsepapirerne en Bemærkning om, at Erstatning ønskes leveret, men der skal i hvert enkelt Tilfælde medsendes disse en Rekvision, som paa- tegnes: »Til Ombytning«.

Indsendes der Genstande, uden at der ønskes Erstatning derfor, skal fornøden Oplysning gives enten paa Følgesedlen eller ved særlig skriftlig Meddelelse.

Sygdom og Tjenestefrihed ved Depotet.

Er Lokomotivmesteren ved Sygdom forhindret i at varetage sin Tjeneste, skal han uophødelig sende Distriktet telegrafisk Meddelelse herom, ligesom han atter skal give Meddelelse, saa snart han igen overtager sin Tjeneste.

Sygdom blandt Personalet indberettes efter Bestemmelserne i Ordreserie A og Q. Kan Depotet ikke selv afgive Afløsning for maanedslønnet Personale, skal denne rekvireres hos Distriktet.

For sygemeldte timelønnedes Vedkommende opføres den paagældende paa Lønningskortet som syg. Naar kun en enkelt Mand er syg, maa der ikke uden Bemyndigelse antages en Ekstraarbejder i hans Sted.

Orlovsdragender fra det maanedslønnede Personale bør saa vidt muligt indsendes mindst 8 Dage, inden Orloven skal begynde, og skal altid ledsages af en Meddelelse fra Lokomotivmesteren om, hvorledes Tjenesten kan udføres under Orloven, og om den nødvendigvis Antagelse af Ekstraarbejdere.

Bogføring, tjenstlig Korrespondance m. v.

Lokomotivmesteren fører Lønningskort for faste og ekstra timelønnede Remisearbejdere (Form. Nr. Ma 156).

Over alle Reparationer, der udføres ved Lokomotiver og Motorvogne, saa længe de er ved Depotet, føres en Journal (Form. Nr. Ma 164), der egentlig indsendes til Maskiningeniøren.

Den 24. i hver Maaned skal Lokomotivmesteren til Maskiningeniøren indsende en Opgørelse (Form. Nr. Ma 187) over de ved Depotet stationerede Lokomotiver og Motorvogne og deres Anvendelse samt Opmaaling af største Hjulringeslid paa de af dem, som trænger til Reparation i den paafølgende Maaned.

Lokomotivmesteren skal paa se, at Lokomotiv- og Motorfører-rapporterne afleveres, og gennemgaa dem inden Indsendelsen samt foranledige eventuelle Fejl eller Unøjagtigheder berigtiget for at undgaa, at de tilbagesendes.

De af Lokomotiv- og Motorførerne udfærdigede Reparationsforslag gennemgaaes af Lokomotivmesteren og suppleres eventuelt inden Indsendelsen.

De af Værkstedet udarbejdede Reparationsberetninger over Lokomotiver, Tendere og Motormateriel opbevares hos Lokomotivmesteren.

Lokomotivmesteren skal i øvrigt indsende de beordrede Rapporter, Opgørelser, der vedrører Inventarregnskaber, Brændsel og andre Materialer, samt Regninger over Levering af Gas, Vand, Elektricitet og øvrige Præstationer til Depotet, alt i det Omfang, som til enhver Tid er foreskrevet.

Tjenstlig Korrespondance skal som Regel forsendes i de dertil bestemte Tasker, og Konvolutter benyttes kun, naar Sagen haster og Forsendelsen derved kan fremskyndes.

Uheld ved Depotet.

Ethvert Uheld ved Depotet, der kan faa Indflydelse paa Trafiken, meldes straks til Stationen og indberettes telegrafisk til Maskiningeniøren, til hvem ligeledes ethvert Uheld paa Stationen indberettes, for saa vidt det har medført Beskadigelser, Forsinkelser eller anden Ulempe, og nogen af Maskintjenestens Personale har været indviklet heri eller kan gøres ansvarlig for Uheldet.

For alle alvorlige Uhelds Vedkommende samt ved større Togforsinkelser paa Grund af Lokomotivers (Motorvognes) Utjenstydgtighed skal der desuden straks gives telegrafisk eller telefonisk Underretning direkte til Distriktet.

Den skematiske Indberetning om Uheldet skal derefter samtidig med den paagældende Lokomotivførerrapport (Motorfører-rapport) snarest indsendes til Maskiningeniøren.

Rekvitioner til og Regninger fra private.

Anvendelse af Rekvitioner.

For at forebygge, at Betaling for samme Levering eller Arbejde sker mere end een Gang, paalægges det alle vedkommende, der er bemyndiget til at rekvirere Materialer og Varer hos private Leverandører eller forlange Arbejder udført hos private, altid at gøre dette ved skriftlig Rekvision. Ved Udførelsen af Arbejder for Statsbanerne maa skriftlig Rekvision kun undlades for Bygningsvedligeholdelsesarbejder, hvor den Tjenestemand, der attesterer, at Arbejdet er udført, forud personlig har overbevist sig herom, og for andre Arbejder maa Afvigelser fra Hovedreglen kun ske efter indhentet Tilladelse fra Distriktet.

Til ovennævnte Rekvitioner skal benyttes de foreskrevne Rekvisionsbøger for Bestillinger hos private Leverandører.

Ved Udfærdigelse af Rekvision paa Logi til Tog- og Lokomotivpersonale skal paa Rekvitionen anføres Stilling, Navn, Hjemstedsstation, Ankomsttog og -dato samt Afgangstog og -dato for den eller dem, der benytter Logiet, f. Eks. saaledes: »Lkf. N.N. Aarhus, fra Tog 8 den 5/3 til Tog 921 den 6/3.«

Rekvitionsudstederen skal paase, at Forskriften paa selve Rekvitionen overholdes af Leverandøren, og skal føre den fornødne Kontrol med Regningerne ved Udfyldning af de tre Datorubrikker paa Stammen. Han skal fra Tid til anden gennemgaa Rekvisionsbogen og indkalde muligt manglende Regninger, herfra undtaget Regninger over Varer, for hvilke der indsendes Salgsnota eller Fragtbrev forsynet med Modtagelsespaategning, idet saadanne Regninger paaføres Modtagelsespaategning i Distriktet. Rekvitionerne skal ikke følge med Regningerne, naar disse indsendes til Anvisning, men Rekvitionsnummeret skal angives i Regningens Modtagelsespaategning (jfr. nedenfor Side 15-1). Udskrevne Rekvitionsbøger skal omhyggeligt opbevares.

Udfærdigelse af Regninger.

Regninger til Statsbanerne bør udfærdiges af den, hvem Regningsbeløbet tilkommer, men vedkommende Tjenestemand skal om fornødent vejlede Regningsudstederen. Kun undtagelsesvis, naar vedkommende slet ikke eller kun med Vanskelighed kan skrive, maa Regningen udfærdiges af en Tjenestemand.

Enhver Regning skal indeholde Oplysning om Ydelsens Art og Tidspunktet for Leveringen. Regninger paa Logi til Tog- og

Lokomotivpersonale skal, ligesom Rekvisitionerne, indeholde Oplysning om Stilling, Navn, Hjemstedsstation, Ankomsttog og -dato samt Afgangstog og -dato for den eller dem, der har benyttet Logiet.

Det skal af Regninger fra private Leverandører fremgaa, at den Banerne eventuelt tilkommende Rabat er beregnet.

Regninger for Leverancer og Arbejder, der ikke angaar vedvarende Ydelser, skal indkaldes fra vedkommende Leverandør snarest muligt, efter at Varen er leveret eller Arbejdet udført, medmindre den paagældende Ydelse skal betaales forud, i hvilket Fald Regningen indkaldes straks. Med større Leverandører kan der dog træffes Aftale om maanedsvis Afregning, ligesom Elektricitetsforbrug o. l. kan afregnes kvartalsvis efter Kontrakt eller Sædvane, men Hovedreglen skal saa vidt muligt være den, at Afregning forlanges snarest muligt og senest en Maaned efter den paagældende Præstation.

I Regninger over vedvarende Ydelser, for hvilke Betalingen erlægges maanedsvis eller kvartalsvis, skal Betalingen beregnes for Kalendermaaned, henholdsvis Kvartalet, uden Hensyn til Tidspunktet for Regningens Indsendelse.

Naar en udfærdiget Regning skal omskrives (enten fordi den skal deles eller af andre Grunde), bør denne Omskrivning foretages af Regningsudstederen selv. Statsbanernes Blanketter kan leveres den paagældende til Omskrivningen. Skulde det undtagesvis være nødvendigt, at en Tjenestemand selv foretager Omskrivningen, bør den originale Regning dog ved Indsendelsen til Revision og Anvisning altid vedlægges den omskrevne. Originalen forsynes ikke med Modtagelsespaategning, men med Paategning: »Omskrevet; gælder ikke som Regning.«

Er den originale Regning af en Tjenestemand delt i flere omskrevne Regninger, skal Originalen vedlægges en af disse. Ej heller i dette Tilfælde forsynes Originalen med Modtagelsespaategning, men den skal paategnes:

»Omskrevet og delt i Regninger lydende paa henholdsvis Kr. (Konto), Kr. (Konto)« o. s. v.

I øvrigt bør Underbilag undgaaes, idet de modtagne Originalregninger indsendes. Skønnes det, at Regningens Form og Udseende ikke egner sig til umiddelbar Indsendelse, f. Eks. fordi Papirets Format ikke levner Plads til de nødvendige Paategninger, bør Originalregningen oplæbes paa en af Statsbanernes Regningsblanketter.

Naar Rettelse foretages i en Regning, skal der gives Regningen Paategning om, af hvem Rettelsen er foretaget.

Regninger, i hvilke Leverandører uden nærmere Oplysning selv har foretaget Rettelse, skal af vedkommende Tjenestemand paaføres en underskreven Paategning om, at Rettelsen forelaa ved Modtagelsen.

Modtagelsespaategning paa Regninger.

Regninger skal altid forsynes med Modtagelsespaategning inden Indsendelsen, men skal forud underkastes et detailleret Eftersyn, saavel hvad selve Ydelsen eller Modtagelsen angaar som med Hensyn til Beløbenes Rigtighed. Naar der om en Leverance eller Ydelse er afsluttet Overenskomst, og denne er vedkommende Tjenestemand bekendt, skal det nøje paases, at de paagældende Regninger paa alle Punkter stemmer med Overenskomsten.

Regninger, hvis Indhold paa noget Punkt — det være sig med Hensyn til Arbejdets eller Leveringens Omfang og Art, Regningsbeløbets Størrelse, Dateringens Rigtighed m. v. — er i Uoverensstemmelse med de virkelige Forhold, maa ikke forsynes med Modtagelsespaategning, men skal tilbagesendes til Omskrivning hos Regningsudstederen. Den, der i Strid med foranstaaende forsyner en Regning med Modtagelsespaategning, vil — bortset fra det administrative Ansvar — kunne ifalde Ansvar efter Straffeloven.

Regningerne, herfra undtaget Regninger, paa hvilke Distriktet anfører Modtagelsespaategning paa Grundlag af indsendt Salgsnota eller Fragtbrev, skal forsynes med Paategning af den, der har modtaget Varen eller Ydelsen for Statsbanerne, samt, for saa vidt der foreligger en særlig Bemyndigelse, med Oplysning om dennes Datum og Journal-Nr. Modtagelsespaategningen skal svare til, hvad den efter Regningens Indhold skal udtrykke, f. Eks. »Arbejdet rigtigt udført«, »Varerne rigtigt modtaget« o. l. Derimod maa almindelige Udtryk som »Attest« ikke benyttes, idet den egentlige Attestation, som er noget mere omfattende, i Henhold til »Statsbanernes Regnskabsordning« gives af vedkommende Afdelingschef, henholdsvis Distriktschef, eller de af ham dertil bemyndigede Embedsmænd paa hans Vegne. Modtagelsespaategningen skal endvidere indeholde en Angivelse af Rekvisitionens Nummer og en kort Tilkendegivelse af, at Afskrivning paa Stammen har fundet Sted. Denne Del af Modta-

gelsespaategningen maa kun gives af den Myndighed, der har udfærdiget den skriftlige Rekvisition. For saa vidt saadan Rekvisition undtagelsesvis ikke er udstedt af den samme Myndighed, som har modtaget Varen eller paaset Arbejdets Udførelse, skal sidstnævnte Myndighed kun give almindelig Modtagelsespaategning, hvorefter Regningen skal tilsendes den Myndighed, som har udfærdiget Rekvisitionen, og som derfor alene maa give Paategning om Rekvisitionsnummer og Tilkendegivelse af Afskrivning.

Ovenstaaende Bestemmelser om Paategning vedrørende Afskrivning paa Rekvisitionsstammen gælder i alle Tilfælde, hvor der ikke anvendes Rekvisitionsbøger med baade Stamme og Talon, eller hvor der ikke er truffet særlige Kontrolforanstaltninger af anden Art, f. Eks. paa Magasiner, der fører Kontrolbøger.

For kontraktmæssige stadige Ydelser og paa Regninger over Leveringer, for hvilke det er tilladt, at Udfærdigelse af skriftlig Rekvisition undlades, gives kun sædvanlig Paategning om Arbejdets Udførelse.

Regninger vedrørende vedvarende Ydelser, der indsendes til Anvisning, forinden Ydelsen for det paagældende Tidsrum er fuldført, paategnes: »Arbejdet udføres, Beløbet forfalder til Betaling den«. Udbetalingen kan finde Sted den sidste Dag i det Tidsrum, den paagældende Regning omfatter, naar Arbejdet for denne Dag er tilendebragt, men maa ikke ske tidligere, selv om Regningen er modtaget fra Kassererkontoret. For saa vidt Ydelsen ikke skulde blive præsteret i det Omfang, der var forudsat ved Regningens Udstedelse, skal denne snarest sendes tilbage til den Myndighed, for hvilken det paagældende Arbejde er ydet sammen med en ny Regning, lydende paa det rigtige Beløb.

Modtagelsespaategningen paa Regninger for Levering af Vand, Gas og Elektricitet skal, naar Forbruget beregnes efter Maaler, have Formen »Maaleren aflæst«. Inden disse Regninger videresendes, eller deres Paalydende anvises til Udbetaling, skal den paagældende Station — eller den, der forsyner Regningerne med Modtagelsespaategning — paaføre dem en Bemærkning om, hvorledes den i Regningerne anførte Pris staar i Forhold til den for private Forbrugere hos det paagældende Værk gældende Pris. Saa vidt muligt anføres denne Pris, men lader dette sig ikke gøre, fordi den er foranderlig (f. Eks. efter Forbrugets

Størrelse), saa at det bliver for vidtløftigt, kan Bemærkningen efter Omstændighederne affattes saaledes: »Prisen er den samme som for private Forbrugere« eller »Prisen er lavere end for private Forbrugere«. For Stationer, hvor den af Statsbanerne betalte Pris kontraktmæssigt skal være mindst 10 Procent eller 25 Procent lavere end den Pris, der betales af private Forbrugere, kan Bemærkningen affattes saaledes: »Prisen er mindst 10 Procent (eller 25 Procent) lavere end for private Forbrugere«.

I Tilfælde, hvor der er Tvivl om, hvorledes Sagen forholder sig, videresendes Regningerne med fornøden Forklaring om Forholdet.

Regning paa Istandsættelse af ituslaaede Ruder i Tjenestelokaler i Statsbanernes Bygninger skal forsynes med Paategning om, hvad der kan oplyses med Hensyn til Maaden, hvorpaa vedkommende Rude er slaaet itu (ved Vinduespudsning, Stormskade e. l.), hvorhos det af Paategningen skal fremgaa, om det efter det oplyste paahviler ansatte eller andre at godtgøre Udgiften ved den skete Skade.

Journal over Regninger.

Regninger, som indgives til Stationerne, skal efter at være underkastet Eftersyn og attesteret i Overensstemmelse med foranstaaende bogføres i »Journal over Regninger« (Form. Nr. A 133) og forsynes med fortløbende Numre i øverste venstre Hjørne samt paatrykkes Datostempel i Nærheden af Nummeret.

Indsendelse af Regninger.

Regninger over vedvarende Ydelser, for hvilke Betalingen forfalder maanedsvist eller kvartalsvist, indsendes til Anvisning den 20. i hver Maaned, henholdsvis i Kvartalets sidste Maaned.

Andre Regninger skal, for saa vidt deres Beskaffenhed ikke kræver en uopholdelig Indsendelse, indsendes samlet for hver Uge ved Udgangen af denne.

Indsendelsestiderne skal nøje overholdes, og det skal iagttages, at Regninger ikke indsendes in duplo (jfr. Bestemmelserne foran om Rekvisitioners Udstedelse til Kontrol og om Paategning vedrørende Afskrivning i Rekvisitionsbogen).

Lokomotiv- og Motorpersonalets almindelige tjenstlige Forhold.

Myndighedsforhold.

Lokomotivmesteren (Depotforstanderen) er nærmeste foresatte for de ved Depotet ansatte eller midlertidigt udstationerede eller tjenstgørende Lokomotivførere, Motorførere og Lokomotivfyrbødere.

Med Hensyn til det nævnte Personalets Myndighedsforhold indbyrdes gælder følgende Regler:

Paa Damplokomotiver, der betjenes af en Lokomotivfører og en Lokomotivfyrbøder, og i Motortog, der betjenes af en Lokomotivfører og een eller flere Motorførere, er Lokomotivføreren nærmeste foresatte for Lokomotivfyrbøderen henholdsvis Motorførerne, og disse skal uvægerlig og uopholdelig efterkomme de Ordre og Anvisninger, der gives af Lokomotivføreren.

I Motortog, der betjenes af to eller flere Motorførere, er den Motorfører I — eller, hvis ingen saadan findes, den Motorfører II — der har størst Anciennitet som Motorfører I, henholdsvis II, nærmeste foresatte for de øvrige Motorførere, og han fremfører Toget, for saa vidt han er i Besiddelse af fornødent Strækningskendskab.

Ved den Motorfører, der fremfører et fleremandsbetjent Motortog, forstaaes den Motorfører, der betjener forreste Førerplads og har Ansvaret i sikkerhedsmæssig Henseende.

Paa Damplokomotiver, der betjenes af to Lokomotivfyrbødere, der begge har bestaaet Lokomotivførerprøven, skal den Lokomotivfyrbøder, der staar forrest i Forfremmelsesrækken, forrette Lokomotivførertjeneste, for saa vidt han er i Besiddelse af fornødent Strækningskendskab.

I Motortog, der betjenes af en Motorfører, og hvor en motorføreruddannet Trafiktjenestemand forretter Skydetjeneste, er Motorføreren foresat, for saa vidt angaar Skydetjenesten.

Under Udførelse af Tjeneste paa Stationsomraadet eller Togtjeneste skal Lokomotivpersonalet rette sig efter de Ordre, som af Stationsbestyreren — eller den, han beordrer dertil —, henholdsvis Togføreren, gives vedrørende Lokomotivets Bevægelser.

I Lyntog skal den assisterende Motorfører være Togføreren behjælpelig med Pladsanvisning, Rejsegodsbehandling og eventuelt Billettering.

Bolig.

Lokomotiv- og Motorpersonalet skal saa vidt muligt bo i Nærheden af Remisen og skal holde Lokomotivmesteren underrettet om deres Bopæl.

Tjenestetid.

Personalets ordinære Tjeneste skal udføres i Henhold til den af vedkommende Distrikt udfærdigede Kørselsfordeling.

Personalet skal i Overensstemmelse med de fastsatte Tjenestetidsregler møde til Tjeneste i Remisen saa betids, at Køretøjet med Sikkerhed kan være efterset og klargjort til Kørselen til det Tidspunkt, da det skal forlade Depotets Sporomraade. Straks efter at være mødt til Tjeneste skal Personalet indføre Navn og Mødetid m. v. i den ved Depotet beroende Bog.

Bytning af Tjeneste maa kun ske efter forud indhentet Tilladelse fra Depotet og som Regel kun mellem Tjenestemænd af samme Tjenestekategori.

Forskellige Forbud.

1. Under Hensyn til den dermed forbundne Fare er det forbudt Lokomotivpersonalet at anvende Træsko eller jernbeslaaet Fodtøj under Udførelsen af dets Tjeneste, og der advares mod Faren ved Brug af Gummifodtøj.
2. Det er forbudt at lempe Kul paa Tenderne saavel under Kørsel paa Linien som under Rangering paa Stationerne. Forbudet gælder dog ikke paa de Lokomotiver, hvor der er Adgang til Kulrummet fra Førerpladsen.
3. Af Hensyn til den dermed forbundne Livsfare er det forbudt under Kørsel gennem Tunneller, under Vejbroer o. l. at læne sig ud af Lokomotivet eller Motorvognen, og man skal passe endnu mere paa ved Passage af Remiseporte, der kun lige holder Fritrumsprofilet.
4. Det er forbudt at køre paa eller af Skydebroen, før man er sikker paa, at den staar »Ret« for det Spor, man holder paa, da man ellers risikerer Sporafløb.
5. Cykler maa ikke medføres paa Lokomotiver.
6. Det er forbudt at benytte Sengene i Statsbanernes Overnatningsværelser uden samtidig Brug af de udleverede Lagner og Hovedpudebetræk. Ej heller maa Hovedpuderne paa Brikene benyttes uden Anvendelse af Hovedpudebetræk.

7. Det er forbudt at benytte de udleverede Haandklæder til Aftørring af Barberblade, og de Inventargenstande, der udleveres Personalet til Brug i Opholdsværelserne, skal behandles med den største Omhu, og ethvert Misbrug undgaas.
8. Det er forbudt Personalet at ryge Tobak paa tjenstgørende Lokomotiv (Motorvogn) saavel under Togfremførelse som under Rangering.

I Benzinmotorvogne er Tobaksrygning i Førerrum og Pakrum under alle Omstændigheder forbudt.

Under Motormateriellets (herunder Lyntogsmateriellets) Henstaaen paa Stationer eller Remise maa Tobaksrygning i Vognene ikke finde Sted, saafremt Vognene er anbragt i et Rum eller paa et Sted, hvor Tobaksrygning ikke maa ske.

I andre Tilfælde er der intet Forbud mod Tobaksrygning. I rengjort Materiel maa dog enhver Tilsmudsning som Følge af Tobaksrygning undgaas.

Lokomotiv- og Motorførernes Ansvar.

Lokomotivføreren (Motorføreren) er i enhver Henseende ansvarlig for det ham betroede Køretøj (Lokomotiv, Motorvogn, Lyntog) og alt Tilbehør.

Lokomotivføreren er ogsaa ansvarlig for, at Lokomotivfyrbøderen opfylder sine Pligter med Hensyn til Lokomotivets Betjening, han skal vejlede Lokomotivfyrbøderen om de denne paa-hvilende Arbejders Udførelse, og han skal jævnlig for at øve Lokomotivfyrbøderen lade denne føre Lokomotivet under sin Opsigt og paa sit Ansvar.

Lokomotivføreren (Motorføreren) er endvidere ansvarlig for, at den assisterende Motorfører i Lyntog udfører det ham paa-hvilende Tilsyn med Motorer m. v.

For Lokomotivføreren (Motorføreren) Ansvar, naar overordnede Tjenestemænd under Kørselen paa Lokomotiv (Motorvogn) betjener dette, gælder Reglerne Side 49-I.

Lokomotiv- og Motorførerrapport.

Enhver Lokomotivfører og som saadan tjenstgørende Lokomotivfyrbøder samt enhver Motorfører skal — medmindre andet er særlig bestemt — daglig indgive en Rapport paa den dertil bestemte Formular angaaende den af ham udførte Tjeneste, uanset hvilken den har været. Rapporten for Togkørsel skal dog omfatte Tjenesten for en Tur, saaledes at baade Tiden, naar Tjenesten begynder, og naar den afsluttes, findes paa samme Rapport. Saafremt Rapporten som Følge heraf kommer til at omfatte to Dage, skal begge Datoer anføres. Omfatter Turen mere end to Dage, skal Tjenesten eventuelt føres paa flere Rapporter, der indsendes sammenhæftede. For Arbejdstogskørsel udfærdiges Rapport for hver Dags Tjeneste.

Rapport skal endvidere indgives af Lokomotivfyrbødere (og Lokomotivfyrbøderaspiranter), som uden selv at gøre Tjeneste som Lokomotivførere eller være tildelt en bestemt Lokomotivfører er til Raadighed ved Depotet eller i Hjemmet.

Med Hensyn til Rapportens Udfærdigelse bemærkes, at der paa Formularen ved Ordet »Tur« skal anføres, i hvilken Tur og eventuelt Dag i Turen der er forrettet Tjeneste. For saa vidt Tjenesten omfatter Tog, som ikke findes nævnt i Kørselsfordelingen, angives dette ved Bemærkningen »U. T.« (Uden for

Vindstyrketabel

Vindstyrkeskala 0—12	Vindens Hastighed i m/Sek.	Vindens Tryk i kg/m ²	Kendetegn
0. Vindstille	0—1		Røg stiger lige op eller gaar fra een Skorsten i een, fra en anden Skorsten i en anden Retning. Vandet i en Sø er spejlblankt.
1. Læt Brise	2—3	0,4	Røgen fra flere Skorstene gaar i samme Retning. En Vimpel rører sig næppe.
2. Svag Kuling	4—5	1,4	Bladene paa fritstaaende Træer bevæger sig. En Vimpel løftes, et Flag hænger slapt ned. En Vindmølle kan næsten ikke gaa.
3. Moderat Kuling	6—7	2,8	Kviste bevæger sig. En Vimpel strækkes, et Flag løftes. En Vindmølle kan arbejde.
4. Frisk Kuling	8—9	4,8	Grene bevæger sig. Et Flag strækkes. En Vindmølle arbejder udmærket.
5. Stiv Kuling	10—11	7,3	Store Grene paa Træerne bevæger sig. Støvet flyger paa en tør Vej.
6. Meget stiv Kuling	12—13	10,4	Mindre Træer og store Grene bevæger sig stærkt. Trættende at gaa mod Vinden.
7. Haard Kuling	14—15	14,0	Selv store Træstammer bevæger sig, nogle Blade blæser af, svage Kviste knækkes.
8. Stormende Kuling	16—18	19,2	Træstammer bevæger sig livligt, mindre Grene knækkes. Man standses af og til, naar man gaar mod Vinden.
9. Storm	19—21	26,0	Træstammer bevæges stærkt. Selv store Grene kan knækkes. Man standses ofte, naar man gaar mod Vinden. Besværligt at staa stille.
10. Haard Storm	22—25	36,7	Træstammer svajer og kan knækkes. Daarlige Tage og enkelte Tagsten blæser ned. Man kan ikke staa uden af og til at maatte flytte Benene.
11. Orkanagtig Storm	26—30	50,4	Talrige ødelæggende Virkninger. Gode Tage blæser itu. Skorstene blæser ned. Træer rives op med Rode. Før at staa maa man holde sig fast eller uafbrudt bevæge Benene.
12. Orkan	over 30	over 60	Voldsomme ødelæggende Virkninger.

Tur). Er der paa samme Dag gjort Tjeneste i begge de foran- nævnte Arter af Tog, føres kun Turens Nummer. Tjeneste med Forspandsmaskine betragtes som værende uden for Tur.

Vindens Styrke anføres ved Tallene 0—12 og aflæses paa de i visse Remiser opstillede Vindstyrkemaalere eller bestemmes i Overensstemmelse med den Side 20-1 angivne Vindstyrketabel.

Paa Rapporten skal derhos gøres Bemærkning om, hvad der under Kørselen eller i Remisen særlig er bemærket vedrørende Lokomotivet eller Motorvognen, om Fejl eller Mangler ved Banen, Signalgivningen eller Bremsningen af Toget, om aabentstaaende Led samt om enhver Uregelmæssighed, der i øvrigt er iagttaget.

I Bemærkninger om Skinnebrud, aabentstaaende Led, Skud eller Stenkast mod Toget o. s. v. skal det paagældende Sted nøje betegnes (Led-Nr., Km-Sten), hvorhos tillige skal angives de nærmeste Stationer, mellem hvilke Stedet er beliggende.

Er der sket Anmeldelse til Politiet om Forbrydelser mod Banens Sikkerhed, Tyveri o. l., skal Anmelderen tillige angive det paa Rapporten.

Der gøres ligeledes Bemærkning, naar Værktøj bortkommer eller beskadiges, samt naar bortkommet Værktøj genfindes.

Naar Tog fremføres af 2 Lokomotiver (Motorvogne), skal begge Lokomotivførerne (Motorførerne) føre fuldstændige Rapporter og altsaa begge angive Afgangs- og Ankomsttiderne.

Rapporten skal afleveres eller indsendes senest Dagen efter Rapportens Dato, men hvis der paa en Rejse er indtruffet noget Uheld eller andet af særlig Betydning, skal Rapporten afleveres snarest muligt, eventuelt indsendes med første Tog.

Reparationsforslag.

Naar et Lokomotiv eller en Motorvogn afgives til Reparation i Værkstedet, skal der samtidig afleveres et Reparationsforslag (Form. Nr. Ma 55), for Damplokomotivernes Vedkommende efter de i »Damplokomotivet og dets Betjening« givne Regler.

Reparationsberetning.

De af Værkstedet udarbejdede Reparationsberetninger over Lokomotiver og Motorvogne opbevares hos Lokomotivmesteren, hvor Personale, der maatte ønske det, kan gøre sig bekendt med dem.

Sygdom og andet Forfald.

Sygdomsforfald skal Personalet hurtigst muligt anmelde til Lokomotivmesteren, til hvem ogsaa andet Forfald for Udførelsen af forestaaende Tjeneste skal meldes med Angivelse af, hvori Forfaldet bestaar.

Behandling af udleverede Rekvisitter o. l.

Personalet skal omgaas forsvarligt med de dem udleverede Rekvisitter o. l.

Inden Kørselen paabegyndes, skal det udleverede Tjenesteur være stillet rigtigt efter et af Udgangsstationen reguleret Ur. Tjenesteuret vedligeholdes af Statsbanerne, men Indehaveren er ansvarlig for dets Behandling. Beskadiges Uret ved Uforsigtighed fra Indehaverens Side, skal denne selv bekoste Urets Reparation.

Ved Forflyttelse inden for et Distrikt skal Personalet inden Afrejsen til det nye Tjenestested aflevere de det udlaante Lager, Hovedpudebetræk, Haandklæder og Lagendaaser til det Maskindepot, hvorfra Forflyttelsen finder Sted. Ved Forflyttelse til et andet Distrikt skal der tillige afleveres Rekvisitkasse og Tjenesteur. Tilsvarende Genstande udleveres paa ny af Maskindepotet paa det nye Tjenestested.

Ved Afsked eller Død skal foruden de ovennævnte udlaante Genstande tillige tilbageleveres Rekvisitkasse, Tjenesteur, Uniformsgenstande (efter de i Uniformsregulativet givne Regler), Tryksager samt eventuelt Frikort og Sygekassekort.

Regler for Anbringelse i Tur af Lokomotivpersonale og Motorførere.

Anbringelse i Tur af Lokomotivpersonale og Motorførere sker efter følgende Regler:

I.

a) Umiddelbart efter, at Distrikterne har fastlagt Kørselsfordelingerne — for 1. Distrikt pr. 1. Oktober og for 2. Distrikt pr. 15. Maj —, udarbejder de stedlige Repræsentanter for Dansk Lokomotivmands Forening Turvalglisten for henholdsvis Lokomo-

tivførere, motorførere og lokomotivfyrbødere, på hvilke de ved det pågældende depot ansatte lokomotivmænd og motorførere opføres efter anciennitet regnet fra udnævnelsen til lokomotivfyrbøder, d. v. s. den dem ved lokomotivfyrbøderudnævnelsen til-delte plads i anciennitetsrækken (for motorføreres vedkommende udnævnelsen til motorfører). Lokomotivmænd og motorførere, der ikke har et års anciennitet ved depotet (se dog stk. II a og c), opføres nederst på listen i række efter den tid, de har været ved depotet. Turvalglisten for hvert enkelt depot forelægges pågældende distrikt til godkendelse og fremlægges derefter i opholdsstuen i 8 dage. Ved påtegning på listen angiver vedkommende personale da dets ønsker om anbringelse i tur. Umiddelbart efter udløbet af den angivne frist indleverer den stedlige repræsentant for Dansk Lokomotivmands Forening listen til det pågældende depot.

Hver enkelt må på turvalglisten fremsætte ønske om mere end een 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 eller tredje ønske.

For lokomotivførere, som er fyldt 52 år og kører i fast tur, gælder følgende begrænsende regler:

Såfremt en lokomotivfører efter at være fyldt 52 år ønsker at skifte fra dampstur til motortur eller omvendt, skal han senest $\frac{1}{2}$ år før næste ordinære turvalg underrette sit maskindepot herom og samtidig træde udenfor tur. Ønsket er bindende og kan ikke trækkes tilbage. Det er så depotets pligt at sørge for, at den pågældende lokomotivfører får fornøden indøvelse i den anden driftsform, inden han sættes til selvstændig tjeneste ved denne. Indøvelsen, hvis varighed blandt andet bør afhænge af den tid, vedkommende har været borte fra den anden driftsform, gives ved kørsel som 2' mand (motorkøretøjer), 3' mand (damplokomotiver) eller ved kørsel med instruktør — ved overgang til motortjenesten desuden om fornødent ved instruktion ved et motordepot — og den pågældende lokomotivfører bør dernæst i tiden indtil næste turvalg jævnlig anvendes i den driftsform, hvortil han ønsker at skifte.

Uanset foranstående begrænsende bestemmelse er der ved hvert turvalg fri adgang til at kunne stemme sig i ren damp-rangertur.

Enhver lokomotivfører, der har fornøden uddannelse, er endvidere pligtig til lejlighedsvis indenfor sin tur at fremføre damp-

tog i stedet for motortog eller omvendt, når sådan ændring af tjenesten falder naturlig, ligesom han, når forholdene nødvendiggør det, midlertidig kan tages ud af tur for at gøre tjeneste i en anden driftsform.

Dersom særlige forhold gør det ønskeligt at fravige de således udarbejdede turvalglisten, konfereres der med distriktet (maskinsektionen), men i alle øvrige tilfælde lægger depoterne turvalglisten til grund ved turbesættelserne både ved de ordinære turvalg og ved de forandringer, der i tidsrummet mellem turvalgene nødvendiggøres ved indskrænkninger i ture, forflyttelser e. l. (jfr. II a og c). Ved turbesættelsen imødekommes i øvrigt den i anciennitet ældstes ønske først, derefter den næstældstes o. s. v. Er der ingen ansøger til en tur, besættes den med den i anciennitet yngste.

b) Lokomotivmænd og motorførere, der ved sygdom, tjenestefrihed eller udstationering er forhindret i ved turvalg at fremsætte deres ønsker, og hvis ønsker ikke er blevet påført listen af en anden af den fraværende dertil bemyndiget tjenestemand, anbringes i tur efter samråd mellem distriktet (maskinsektionen) og de stedlige repræsentanter for Dansk Lokomotivmands Forening.

Turvalg er normalt bindende for et år (jfr. dog I c). Ved turomlægninger, som i væsentlig grad forandrer de ved turvalget foreliggende ture, kan der dog med distriktets samtykke udskrives nye turvalg.

Pladser i ture betragtes ikke som ledige, blot fordi der er turvalg, men er først ledige ved evt. turudvidelse, samt når indehaveren:

på grund af særlige omstændigheder er taget ud af tur,
er forflyttet,
er død,
ikke er tjenstgørende mere efter at have søgt afsked
eller
er blevet opsagt til fratrædelse af tjenesten.

Så længe en plads i en tur i henhold til foranstående endnu ikke er ledig, men kun midlertidig ubesat, besættes den — selv om det kan forventes, at pladsen vil blive ledig —, med personale fra reserveholdet i ca. 5 uger ad gangen, dog ikke under 1 måned, således at pladsen i tilfælde af langvarig ledighed skiftevis bestrides af reservepersonalet.

c) Forekommer der i tiden mellem turvalg pladsledighed (jfr. I b, 3. stk.), besættes den ledige plads midlertidig af depotet med den ældste ansøger, der har adkomst til at komme i betragtning (jfr. I a.). En således besat plads besættes ikke permanent forinden førstkommende ordinære turvalg, og den endelige besættelse sker da således, at kun de ansøgere, der på det tidspunkt, da pladsen skulle besættes midlertidig, havde et års anciennitet ved depotet, kan komme i betragtning.

Ture, der af særlige grunde — f. eks. højtids- eller sommertrafik — udvides eller oprettes midlertidig, besættes midlertidig af personale, der kan komme i betragtning (jfr. I a.).

II.

For anbringelse i tur af lokomotivmænd og motorførere, som efter distriktets skøn har de fornødne kvalifikationer, gælder i øvrigt følgende regler:

a) Når en lokomotivmand eller motorfører tvangsforflyttes, og dette ikke er foranlediget ved tjenesteforseeelse, anbringes han på det nye opholdssted straks i tur efter sin under I a, 1. stk. nævnte anciennitet.

b) Når en lokomotivmand eller motorfører forflyttes:

i forbindelse med forfremmelse,
 efter ansøgning,
 ved bytning,
 eller tvangsforflyttes på grund af tjenesteforseeelse,

vil han i den stilling, han beklæder, være at regne som yngste mand ved depotet i 1 år. Herefter vil der være at tage hensyn

til hans Anciennitet i Henhold til I a, 1. Stk. Anbringelse i Tur kan dog ikke ske, blot fordi der afholdes Turvalg, men først naar Plads er ledig (jfr. I b, 3. Stk.). Hvor en Lokomotivfyrbøder i Henhold til den for Depotet gældende Kørselsfordeling anvendes som fast Afløser for saavel Lokomotivfører som Lokomotivfyrbøder (f. Eks. ved $2\frac{1}{2}$ Sæts Ture), skal dog den i Anciennitet ældste Lokomotivfyrbøder udføre denne Tjeneste, saa snart han har fornødent Strækningskendskab, uanset den Tid han har været ved Depotet.

c) Ved Forflyttelse tilbage til et Depot, hvorfra vedkommende er forflyttet ved Tvangsforflyttelse, der ikke er foranlediget ved Tjenesteforseelse, kommer den under II a givne Regel til Anvendelse, naar Ansøgning om Tilbageflytning er indgivet inden 3 Maaneder efter Datoen for Tvangsforflyttelsen.

III.

Forekommende Tilbagerykning i Turene sker efter følgende Regler:

a) Ved stedfindende Omlægninger eller Indskrænkning af Antal Pladser i Turene skal, saafremt det i Turene værende Personale alle har opnaaet Depotanciennitet (d. v. s. har været 1 Aar ved Depotet), den i Anciennitet (jfr. I a) yngste først rykke tilbage i Turene, eventuelt træde ud af Tur, derefter den næst-yngste o. s. fr. Hvis der i Turene findes Personale, som ikke har opnaaet Depotanciennitet, skal disse dog først rykke tilbage og saaledes, at den, som sidst er kommet i Tur, først rykker tilbage o. s. fr.

b) I Tilfælde af Tilbagerykning, foranlediget ved, at en til Anbringelse i Linietur berettiget — efter at have opnaaet denne Berettigelse — har stemt sig i Reserven (eller i Rangertur) og ved et senere Turvalg stemmer sig i Linietur, skal uden Hensyn til Anciennitet den, der sidst er kommet i Linietur, først udtræde, derefter den næstsidste o. s. fr. Tilsvarende gælder, hvis en til Anbringelse i Reserven berettiget har stemt sig i Rangertur og ved et senere Turvalg stemmer sig i Reserven.

c) I Tilfælde, hvor den under II a nævnte Forflyttelse eller den under II c nævnte Tilbageflytning medfører Tilbagerykning, kommer den under III b givne Regel til Anvendelse.

Lokomotivers og Motorvognes Betjening og Førelse.

Forberedelses- og Afslutningstjeneste.

Almindelige Bestemmelser.

Forberedelses- og Afslutningstjenesten paa Lokomotiver (Motorvogne) foretages af det Personale, der skal fremføre Toget, eller af andet Personale som angivet i Kørselsfordelingen eller efter særlig Bestemmelse i hvert enkelt Tilfælde.

Damplokomotiver skal mindst een Gang i Døgnet underkastes et Maskineftersyn, og Motorlokomotiver og Motorvogne skal mindst for hver ca. 1100 km Kørsel underkastes et Maskin- og Vogneftersyn, og forefundne Fejl eller Mangler, som i mindste Maade kan have Indflydelse paa Sikkerheden, og som ikke kan afhjælpes af Personalet selv, skal straks anmeldes til Lokomotivmesteren (Værkmesteren, Depotforstanderen).

Enhver Lokomotivfører, Motorfører og Lokomotivfyrbøder skal, umiddelbart før han forlader Remisen for at forrette Tjeneste paa Lokomotiv eller Motorvogn, efterse, om der ved Cirkulærer m. v. paa Opholdsstuerne eller ved Opslag paa den dertil bestemte Tavle er givet nogen Ordre eller Meddelelse om Forhold, der ikke er optaget i »La«, og som kan have nogen Indflydelse paa Kørslen eller paa anden Maade kan være af Betydning for hans Tjeneste, og han skal, naar saadanne Ordre eller Meddelelser forefindes, gøre sig nøje bekendt med disse samt rette sit Forhold derefter.

Lokomotivføreren (Motorføreren) skal efterse, om alt løst Inventar og Værktøj er til Stede og paa Plads, samt om Værktøjsrummet er plomberet. Viser det sig, at der mangler Værktøj, eller for Damplokomotivernes Vedkommende, at Plomben for Værktøjsrummet er brudt, anmeldes dette straks for Lokomotivmesteren (Værkmesteren, Depotforstanderen), der foranlediger Manglerne afhjulpet, saa vidt muligt inden Køretøjet forlader Remisen. Løst Inventar og Værktøj skal, naar det ikke benyttes, være anbragt paa sin bestemte Plads, saaledes at det let kan findes ogsaa i Mørke.

Der skal altid medføres de fornødne Smøremidler, Paknings- og Pudsematerialer samt almindelige Reservedele saasom Vandstandsglas, Glas til Smøreapparater, Smørevæger, Gummiringe, Sikringer og Lamper m. v.

Ved Overtagelsen af Tjenesten paa et Lokomotiv (Motorvogn) skal Lokomotivføreren (Motorføreren) overbevise sig om,

at der forefindes et Sæt Fakkelhylstre og et Sæt Dag- og Nat-signaler, og at de Signaler, som ifølge de gældende Bestemmelser skal føres, er rigtigt anbragt samt, for saa vidt Kørslen helt eller delvis skal foregaa i Mørke, at Køretøjets Lanterner og øvrige Lamper og Lygter er i Orden, rigtigt anbragt og om fornødent tændt.

Ved Forspandskørsel føres ingen Signaler paa de mod hinanden vendende Ender af de 2 Køretøjer (Togenheder), saalænge disse er sammenkoblet.

Naar Personalet efter endt Tjeneste forlader Lokomotivet (Motorvognen), skal alt Inventar og Værktøj være anbragt paa sin Plads, Værktøjsskabene aflaset, og Lokomotivfyrbøderen (Motorføreren) skal anbringe Nøglerne paa den dertil bestemte Plads. Paa Motorkøretøjerne skal Vinduerne lukkes og Dørene laases.

De i Lyntog og Motorvogne værende faste Vandbeholdere, der forsyner Køkkener, Vaskekummer eller Vandklosetter med Vand, skal tømmes, naar Vognene i Frostvejr henstilles uopvarmet og uden Tilsyn. Tømningen foretages af Motorføreren. Sker Tømningen paa en Stationsplads, skal der træffes Aftale med Stationsbestyreren om, hvor Tømningen maa foregaa.

Ved Varmtvandsvarmeapparater skal Systemet ved Motorvognenes Hensætning i Frostvejr aftappes fuldstændigt for Vand for at undgaa Frostsprængninger, hvis Fyret ikke holdes vedlige hele Døgnet.

Enhver Fejl eller Mangel, som konstateres under eller efter Kørslen, skal, for saa vidt Personalet ikke selv udbedrer den, uopholdelig anmeldes til Lokomotivmesteren (Værkmesteren, Depotforstanderen) og noteres i Reparationsbogen eller for Motormateriellets Vedkommende Vognbogen, for at Fejlen eventuelt kan blive rettet, forinden Køretøjet atter skal benyttes. Ved Angivelse i Reparationsbogen (Vognbogen) skal den Maskin- eller Vognedel (Akselleje, Stangleje, Ventil o. s. v.), som ønskes eftersat eller repareret, betegnes saa tydeligt som muligt.

Afslutningstjenesten omfatter endvidere Rapportskrivning.

Særlige Bestemmelser.

Damplokomotiver.

Forberedelsestjeneste.

1) Klargøring af Lokomotivet ved eget Personale:

Ved *Overtagelsen af Tjenesten* paa et Damplokomotiv paa hviler der Lokomotivpersonalet følgende Pligter:

Lokomotivføreren skal overbevise sig om,

at Lokomotivets Beholdninger af Kul, Vand, Olie og Sand er tilstrækkelige,

at Lokomotivets Fyr er i tilfredsstillende Stand, og

at Kedlens Vandstand er passende.

I Frostvejr maa det særlig iagttages, at ingen af Gangtøjets Dele er sammenfrosset, og Vandet i Tenderen skal, før Lokomotivet forlader Remisen, opvarmes passende (til 15°—20° C.).

Forinden Udkørsel fra Remisen skal Lokomotivføreren foretage Opvarmning af Cylindre, Glidere og Oliepumpe og desuden prøve Vandstandshanerne for Letbevægelighed og undersøge, om Vandstandsglassene viser rigtigt, prøve Injektorerne (Fødepumpen), Sandkassetrækkene (Sandsprederne), Tenderbremsen samt foretage en Prøve af Luftbremsen (eventuelt tillige Dampbremsen) i Overensstemmelse med de givne særlige Regler.

Endvidere skal han efterse Askekasse og Røgekammer, som skal være tilstrækkelig rene til den forestaaende Kørsel.

Lokomotivet skal af Lokomotivføreren underkastes Maskineftersyn før Kørsel.

Lokomotivfyrbøderen skal foretage:

Opsmøring af Lokomotivet og Tenderen, herunder Fjernelse af Vand fra Over- og Underlejer, Rensning af Ristene (Gennemkradsning med Ristekradseren), Klargøring af Fyret, Efterfyldning af Sandkasserne og om fornødent Tænding af Lygterne, samt, for saa vidt der ved det paagældende Depot ikke findes Depotpersonale, Lempning af Kullene paa Tenderen.

Under Forberedelsestjeneste 1 a og 1 c skal Maskineftersynet — mindst een Gang i Døgnet — omfatte:

Akselkasser, Akselkassekiler og Forbindelsesstykker,

Bremsetøj,

Fjedre og Fjederophængning,

Fyrkasse, Askekassetræk,

Gangtøj (herunder Driv- og Kobbeltænger, Krydshoveder,

Linealer samt Styring),

Hjulringe,

Tenderens (Lokomotivets) Skrue- eller Vægtstangsbremse,

Truckcentret,

Vandstandshaner og Injektorer (Fødepumpe).

2) Klargøring af Lokomotivet ved Maskindepotets Foranstaltning:

a. Klargøring af Lokomotivet til umiddelbar Overtagelse af Personalet, der skal fremføre Toget.

Det klargørende Personale foretager alle de under 1) foreskrevne Arbejder, for Lokomotivføreren Vedkommen- de dog under Hensyn til, om Lokomotivet skal under- kastes Maskineftersyn (Forberedelsestjeneste 1 a eller 1 c). Personalet til Fremførelse af Toget overtager Loko- motivet og efterser kun Vandstanden og overbeviser sig om Fyrets Tilstand.

- b. Klargøring af et Lokomotiv, som senere tages i Brug af Personalet, der skal fremføre Toget.

Det klargørende Personale foretager alle de under 1) foreskrevne Arbejder med Undtagelse af følgende:

Opvarmning af Cylindre, Glidere og Oliepumpe,
Klargøring af Fyret og evt. Tænding af Lygterne.

Efter Prøve af Luftbremsen udlignes denne igen.

Personalet til Fremførelse af Toget skal ved Overtagelse af Lokomotivet udføre følgende Arbejder:

Lokomotivføreren: det ovenfor under Afsnittene: »Over- tagelse af Tjenesten« og »Forinden Udkørsel« angivne.

Lokomotivfyrbøderen: Klargøring af Fyret og om fornø- dent Tænding af Lygterne.

A f s l u t n i n g s t j e n e s t e.

- 1) Naar Afslutningstjenesten foretages af Lokomotivets eget Personale:

Forinden Tjenesten paa et Lokomotiv sluttes, paahviler der Lokomotivpersonalet efter endt Kørsel følgende Pligter:

Lokomotivføreren skal overbevise sig om,

at Askekasse og Røgkammer renses, og at ingen Utætheder findes i Røgkammeret.

at Lokomotivet, for saa vidt ingen anden Ordre er givet, forsynes med Kul, Vand og Olie, hvorved iagttages, at Tenderen ikke overfyldes med Kul, og at disse ligger saaledes, at de ikke tabes. Lemmene paa Kulkasserne paa Lokomotiver af Litra O, F og Q skal ved baglæns Kørsel altid holdes lukkede af Hensyn til Udkigget,

at Lokomotivet hensættes i Remisen med et passende Re- servefyrr, under hvilket Ristene er rensed for Slagger og Uren- heder,

at Fyrdør og Askekasseklapper lukkes ved Hensætning af Lokomotivet i Remisen.

Efter Indkørsel i Remisen skal Lokomotivføreren desuden

foretage et Eftersyn af Luftbremsen (eventuelt Dampbremsen) i Overensstemmelse med de givne særlige Regler.

Lokomotivet skal derhos af Lokomotivføreren underkastes Maskineftersyn efter Kørsel.

Lokomotivfyrbøderen skal optage Smørevægerne af Tenderlejernes og Linealernes Oliekopper samt opfyldte Smøreapparaterne.

Efter Kørsel skal Lokomotivfyrbøderen efterse Akselkasserens Over- og Underlejer og om fornødent tømme disse for Vand.

Trykluffledningerne udblæses for Vand efter de derom givne særlige Regler, og Varmeledningen udblæses ligeledes.

For saa vidt der ved det paagældende Maskindepot ikke findes Remisearbejdere, maa Lokomotivfyrbøderen selv foretage Fyrrensning, og for saa vidt Lokomotivet er forsynet med Vipperist, skal Lokomotivfyrbøderen i alle Tilfælde assistere ved Fyrrensningen, idet han skal skubbe Slaggerne frem paa Risten og kippe denne samt ordne Fyret. Endvidere skal Lokomotivfyrbøderen foretage en daglig Renholdelse indvendig i Lokomotivets Førerhus.

Saaframt Lokomotivet skal henstaa i længere Tid under Damp, kan Spændingen i Kedlen formindskes til 4 kg/cm² (4 at.).

I Frostvejr skal Lokomotivpersonalet drage Omsorg for at optø de Dele af Maskinen, der er frosne, aabne Udblæsningsventiler og Aftapningshaner samt opvarme Vandet i Tenderen, inden Lokomotivet forlades for Natten.

Under Afslutningstjeneste 2 a og 2 b skal Maskineftersynet omfatte:

Akselkasser,
Fjedre og Fjederophængning,
Fyrkasse, Askekasse, Røggkammer,
Gangtøj,
Hjulringe,
Plomber for Ventiler og Værktøjsrum samt
Værktøjsskabet.

2) Naar Afslutningstjenesten paa Lokomotivet foretages helt eller delvis af andet Personale:

a. Saaframt Lokomotivet overtages straks ved Ankomsten til Kulgaarden, skal det overtagende Personale udføre

samtligede foran nævnte Arbejder under Afslutningstjenesten.

- b. Hvis Afslutningstjenesten paa Lokomotivet delvis udføres af et andet Sæt Personale, end det, der har fremført Toget, maa Arbejdet deles af de 2 Sæt Personale i Forhold til de angivne Tider.

Diesellokomotiver.

A. Forberedelsestjeneste.

Ved Overtagelse af Tjenesten paa et Motorlokomotiv paa hviler der Motorføreren (Lokomotivføreren) følgende Pligter:

- 1) at kontrolere, om Beholdningerne af Brændselolie, Kølevand, Smøreolie og Sand er tilstrækkelige,
- 2) at kontrolere Oliestanden i Maskinernes Krumtaphuse ved Pejling,
- 3) at rense Smøreoliefiltrene (Tryk- og Sugefiltre),
- 4) at kontrolere, om der er tilstrækkelig Smøreolie i Kompressormøreapparatet (Litra MT),
- 5) at kontrolere, om der er tilstrækkelig Smøreolie paa Vakuum- og Bremseluftpumpen,
- 6) at kontrolere, om Trykket i Trykluftbeholderen er ca. 70 at (Litra MT),
- 7) at kontrolere Batterispændingen (65—80 Volt),
- 8) at starte og forvarme Maskinerne og kontrolere deres Gang; Kølevandstemperaturen skal være mindst 40°, før Lokomotivet sættes i Gang (Litra MT og MV skal startes fra Maskinrummet),
- 9) at kontrolere Smøreolietrykket,
- 10) at kontrolere, om Indblæsningslufttrykket er ca. 75 at (Litra MT),
- 11) at kontrolere, om Kølevandspumperne er gaaet i Gang,
- 12) at efterse, om Kompressoren arbejder normalt, d. v. s. L.T. ca. 7 at, H.T. ca. 75—80 at (Litra MT),
- 13) at efterse om Vakuum- og Bremseluftpumpen arbejder tilfredsstillende,
- 14) at prøve Trykluftbremsen efter de derom givne Forskrifter,
- 15) at prøve Haandbremsen,
- 16) at prøve Sandingen og
- 17) at efterse Vognbogen.

B. Den daglige Smøring

omfatter Smøring, Pejling evt. Efterfyldning af Smøreolie eller Fedt

- 1) i Banemotorernes Bæreløjer,
- 2) i Banemotorernes Tandhjulskasser,
- 3) af Vippetøjet,
- 4) i Regulatorens Smørekop (Litra MT),
- 5) af Ledene i Regulatorstængerne,
- 6) af Bremsetøj,
- 7) i Kølevandspumpens Fedtkop (Litra MT og MV),
- 8) af Ventilatoren (Litra MT),
- 9) af Akselkassebakker,
- 10) af Fjederophængning,
- 11) af Trækapparaterne og
- 12) af Trucktappe.

C. Det daglige Maskin- og Vogn-
eftersyn

omfatter

- 1) Akselkasser og Forbindelsesstykker,
- 2) Bremsetøj,
- 3) Fjedre og Fjederophængning,
- 4) Hjulringe,
- 5) Særluftbeholder og Hovedluftbeholder, der skal udblæses,
- 6) elektriske Apparater, herunder Sikringer, Kontakter og Relæer,
- 7) Eftersyn og Komplettering af Beholdningen af Reserve-sikringer og Lamper.

D. Paafyldning af Brændsel.

Brændselolietankene fyldes helt op.

E. Afslutningstjeneste.

Forinden Tjenesten paa et Diesellokomotiv sluttes, paahviler det Motorføreren (Lokomotivføreren)

- 1) at afbryde Manøvrestrømsafbryderne for Ladeafbryderne (Litra MX),
- 2) at standse Maskinerne,
- 3) at lukke Hanerne paa Luftledningerne til den elektro-pneumatiske Regulering (Litra MX),
- 4) at aabne Ventilerne paa Olieudskilleren (Litra MT),

- 5) at afbryde Vakuum- og Trykluftpumperne,
- 6) at lukke Hanerne paa Brændselolieledningerne,
- 7) at lukke Ventilerne paa Startbeholderne og afvande disse (Litra MT),
- 8) at afvande Trykluftsystemet, hvilket omfatter Olie- og Vandudskiller ved Hovedluftbeholder, Mellemkølerne og Trykluftpumpens Høj- og Lavtryksside,
- 9) at udligne Trykluftbremsen,
- 10) at sætte Haandbremsen fast,
- 11) at aftage Haandtagene paa Førerpladsen,
- 12) at slukke Lyset,
- 13) at aabne Afbryderne paa Tavlen og
- 14) at aabne Hovedafbryderen for Batteriet.

Dieselmotorvogne.

A. Forberedelsestjeneste.

Ved Overtagelsen af Tjenesten paa en Dieselmotorvogn paa-
hvilker der Motorføreren (Lokomotivføreren) følgende Pligter:

- 1) at kontrolere, om Vognens Beholdninger af Brændselolie, Kølevand, Smøreolie og Sand er tilstrækkelige,
- 2) at kontrolere Oliestanden i Maskinernes Krumtaphuse ved Pejling,
- 3) at rense Smøreoliefiltrene (Tryk- og Sugefiltre),
- 4) at aabne Hanen til Vippetøjet (lukkes igen ca. 5—10 Min. efter, at Maskinerne er startet),
- 5) at kontrolere Batterispændingen (65—80 Volt),
- 6) at starte og forvarme Maskinerne og kontrolere deres Gang; Kølevandstemperaturen skal være mindst 40°, før Vognen sættes i Gang,
- 7) at kontrolere Smøreolietrykket (ca. 2 at),
- 8) at kontrolere, om Kølevandspumperne og Banemotorventilatorerne er gaaet i Gang,
- 9) at prøve Trykluftbremsen efter de derom givne Forskrifter,
- 10) at prøve Haandbremsen,
- 11) at prøve Sandingen,
- 12) at efterse Vognbogen.

B. Den daglige Smøring

omfatter Smøring, Pejling evt. Efterfyldning af Smøreolie eller Fedt

- 1) i Banemotoreernes Bæreløjer,
- 2) i Banemotoreernes Tandhjulskasser,
- 3) i Kompressorerne,
- 4) i Brændstofpumpen,
- 5) af Ledene i Regulatorstængerne,
- 6) af Bremsetøj,
- 7) af Akselkassebakker,
- 8) af Fjederophængning,
- 9) af Trækapparater og
- 10) af Trucktappe.

C. Det daglige Maskin- og Vogn- eftersyn

omfatter samme Eftersyn som nævnt under Diesellokomotiver.

D. Paafyldning af Brændsel.

Brændselsolietankene fyldes helt op.

E. Afslutningstjeneste.

Forinden Tjenesten paa en Dieselmotorvogn sluttet, paa-
hviler det Motorføreren (Lokomotivføreren)

- 1) at standse Motorene,
- 2) at afbryde Kompressorerne (Litra MO, MP og MQ),
- 3) at lukke Hanerne for Brændselsledningerne,
- 4) at afvande Trykluftsystemet, hvilket omfatter Olie- og Vandudskiller ved Hovedluftbeholder, Mellemkølerne (Litra MO), Kompressorens Høj- og Lavtrykside (Litra MP og MQ) og Olieudskiller ved Kompressoren (Litra MP og MQ),
- 5) at udligne Trykluftbremsen,
- 6) at sætte Haandbremsen fast i det Førerrum, hvorfra der atter skal køres,
- 7) at aftage Haandtagene paa Førerpladsen og bringe dem paa Plads. Forinden maa Haandtaget for Frem- og Bakvalse dog sættes i den Stilling, der svarer til næste Kørselsretning,
- 8) at slukke Lyset,
- 9) at aabne Hovedafbryderen for Batteriet og
- 10) at aabne Døren til Maskinrummet og sætte den paa Krog (kun om Vinteren).

Benzinmotorvogne.

A. Forberedelsestjeneste.

Ved Overtagelsen af Tjenesten paa en Benzinmotorvogn paa-
hviler der Motorføreren følgende Pligter:

- 1) at kontrollere, om Vognens Beholdninger af Benzin, Køl-
vand, Smøreolie i Krumtaphuset og Sand er tilstrække-
lige,
- 2) at slutte Hovedafbryderen for Batteriet og kontrollere
Spændingen,
- 3) at aabne Benzinhanen og paasætte Tændnøgle og Bremse-
haandtag,
- 4) at starte Benzinmotoren — i Frostvejrr maa Starthaand-
svinget drejes nogle Omgange — og kontrollere, om Benzin-
motoren arbejder tilfredsstillende, om Smøreolietrykket er
i Orden (1,5 at), om Kompressorsmøringen er i Orden, om
Ladestrømmen er i Orden (ca. 10—25 Amp.), og om Køl-
vandstemperaturen er passende (ca. 40° før Vognen sættes i
Gang),
- 5) at prøve Bremsen efter de derom givne Forskrifter,
- 6) at prøve Haandbremsen,
- 7) at prøve Sandingen og
- 8) at efterse Vognbogen.

B. Den daglige Smøring

omfatter Smøring, Pejling evt. Efterfyldning af Smøreolie
eller Fedt

- 1) i Krumtaphuset,
- 2) af Vandpumpens Fedtkopper,
- 3) af Lejerne for Mellemaksel og Koblingsaksel paa Koblings-
huset,
- 4) af Leje for Udrykkeraksel,
- 5) af Leje for Koblingspedal,
- 6) af Speedometerdrevet,
- 7) af Tachometerdrevet,
- 8) af Ventilatoraksel og
- 9) af Lejer for Kardanaksel og Kardanled.

C. Det daglige Maskin- og Vogn-
eftersyn

omfatter

- 1) Akselkasser og Forbindelsesstykker,
- 2) Bremssetøj,
- 3) Fjedre og Fjederophængning,
- 4) Hjulringe,
- 5) Hovedluftbeholder, der skal udblæses, og
- 6) elektriske Apparater.

D. Paafyldning af Brændsel.

Benzintanken fyldes helt op.

E. Afslutningstjeneste.

Forinden Tjenesten paa en Benzinmotorvogn sluttes, paa-
hviler det Motorføreren

- 1) at standse Motoren ved at afbryde Tændingen,
- 2) at lukke Benzinhanen,
- 3) at aftage Bremsehaandtaget og udligne Bremsen,
- 4) at sætte Haandbremsen fast,
- 5) at slukke Lyset og
- 6) at aabne Hovedafbryderen for Batteriet.

Elektriske Motorvogne.

Se herom den af 1. Distrikt udstedte »Instruks for den elek-
triske Drift«.

Forberedelses- og Afslutningstjenesternes Længde.

D a m p l o k o m o t i v e r.

Ovennævnte Forberedelsestjeneste før og Afslutningstjeneste
efter, at Lokomotivet passerer Spogrænsen, deles i Grupper,
som angivet i nedenstaaende Skema.

	Lokomotivtyper			
	E, H, P, PR, R _{II} , S	C, D, N, R _I , T	andre 2-cyl togloko	ranger- loko
	min.	min.	min.	min.
1. Forberedelsestjeneste				
a. på hjemstedet, mindst én gang i døgnet	75	60	50	40
b. øvrige forberedelsestjenester på hjemstedet	55	45	35	20
c. på fremmed depot ved overtagelse af andet lokomotiv...	75	60	50	
d. på fremmed depot, når der på depotet er mere end 6 timers ophold.....	50	40	35	
e. øvrige forberedelsestjenester på fremmed depot	40	30	25	
2. Afslutningstjeneste				
a. når toglokomotivpersonalets tjenesteperiode for den enkelte dag afsluttes på hjemstedet	45	40	35	
b. når rangerlokomotivets tjeneste på den enkelte dag afsluttes				25
c. alle øvrige afslutningstjenester	35	30	25	15

Anm. 1. Ved overtagelse af lokomotiv efter udvaskning forhøjes de i betragtning kommende forberedelsestider med 10 min.

„ 2. For fyrrensning og kullempning på de maskindepoter, hvor der ikke findes remisearbejdere, forhøjes de i betragtning kommende tider med 20 min.

„ 3. For lokomotiver med vipperist forhøjes den i betragtning kommende afslutningstid med 15 min., når vipperisten benyttes.

„ 4. For Københavns godsbanegårds vedkommende samt for Århus H personbanegård (for så vidt kørslen til og fra remisen ikke sker ad spor 1000) forhøjes de i betragtning kommende tider med 10 min.

I kørselsfordelingerne angives, hvornår forberedelsestjeneste 1 a kommer til anvendelse.

Ved personaleskifte på lokomotiv uden for depotets område regnes for det tiltrædende personale en forberedelsestid på 15 minutter og for det fratrædende personale en afslutningstid af samme længde.

Når ved personaleskifte lokomotivets planmæssige ophold inden for depotets område er mindre end summen af de foranførte forberedelses- og afslutningstider, henholdsvis for det tiltrædende og for det fratrædende personale, formindskes disse forholdsmæssigt, dog ikke til mindre end 15 minutter.

Forud for rådighedstjeneste ved depot regnes en forberedelsestid på 15 minutter.

Under rådighedstjeneste ved depot kan det pålægges lokomotivfyrbødere at udføre pudsning af de indvendige dele i lokomotivernes førerhuse.

Når udvaskning ikke foretages af depoterne, beregnes for:
 lokomotiver af litra E, H, P, PR, R og S 4 timer
 andre lokomotiver 3 „ .

Motorlokomotiver og motorvogne

Til foranstående forberedelsestjeneste A, smøring B, maskin- og vogneftersyn C, brændselspåfyldning D samt afslutningstjeneste E før, henholdsvis efter, at motorkøretøjet passerer sporgrænsen eller før overtagelse, henholdsvis efter hensætning, på stationspladsen beregnes følgende tider:

Forberedelses- og afslutningstjeneste for lok litra My

Forberedelsestjeneste

A. med standset motor	min
1. uden tørring af motor	45
2. med „ „ „	55
a. med motor i gang	30

Tillæg

Opfyring af varmekedel	5
Eftersyn af nalcodosering	5

<i>Afslutningstjeneste</i>	min
E. med standsning af motor	
e. uden " " "	
1. olie- og vandforsyning	10
2. sandforsyning	10
3. øvrige afslutningsarbejder	20
4. afslutningsarbejderne 1—3 udført i forbindelse med hinanden	35
<i>Tillæg</i>	
Slukning af varmekedel	15

Motorvogne	A	B	C	A+B+C i forbind med hin anden	D	E	D+E	Tillæg for vogne med olief. varme- kedel	
	min	min	min	min	min	min	min	før min	eft min
MB og MS	20	—	—	—	—	15	—		
MK/FK	25 ³⁾	15	30 ¹⁾	60	15 ²⁾	20	35 ²⁾	15 ⁴⁾	5
MO og MP	20 ³⁾	20	25 ¹⁾	55	10 ²⁾	20	30 ²⁾	15 ⁴⁾	5
MM	20 ⁵⁾	—	—	—	—	20	—		

1) Nedsættes med 10 min, når eftersyn A, B og C udføres i forbindelse med hinanden.

2) Forhøjes med 5 min, når der ikke benyttes mekanisk pumpeanlæg.

3) Forhøjes med 10 minutter i tiden 1/11—1/4, når vognen henstår uden for remisen og ikke passes af maskindepotet.

Tillægget gives ikke, når der gives det under 4) nævnte tillæg.

Tillægget gives kun for én vogn.

4) Dette tillæg gives kun, når lokomotivføreren selv opfyre kedlen. Når varmekedlen skal benyttes og lokomotivføreren selv skal opfyre den, skal tjenesten altid påbegyndes senest 35 min før togafgang.

5) I opvarmningsperioden 60 min.

For Københavns Godsbanegårds vedkommende samt for Århus H Personbanegård (for så vidt kørslen til og fra remisen ikke foregår ad spor 1000) forhøjes de i betragtning kommende tider med 10 min.

Ved personaleskifte eller når lokomotivet/motorvognen overtages i køreklar stand med motoren i gang regnes såvel for den tiltrædende som for den fratrædende lokomotivfører en forberedelses-henholdsvis afslutningstid på 15 min.

Ved personaleskifte København H regnes 20 min forberedelses-tid for tiltrædende elektroførere.

Forud for rådighedstjeneste ved depot regnes en forberedelses-tid på 15 min.

Transport af af ubetjent materiel

Reglerne for transport af ubetjente motorlokomotiver og motorvogne samt dieseltraktorer findes i sikkerhedsreglementet (SR). Dieseltraktorer skal kobles stramt til bageste vogn i toget. Ubetjente benzintraktorer må ikke befordres på egne hjul i tog. I øvrigt skal følgende regler iagttages:

Diesellokomotiver.

- 1) Håndtagene på førerpladsen aftages,
- 2) luftbremsen udlignes, jf dog punkt 6,
- 3) det kontrolleres, at banemotorafbryderne er åbnet,
- 4) afbryderne på tavlen åbnes,
- 5) hovedafbryderen for batteriet åbnes,
- 6) skal lokomotivets luftbremse benyttes, skal lokomotivet af hensyn til dødmandsanordningen og kompressoren være betjent.

Dieselmotorvogne.

- 1) Håndtagene på førerpladsen aftages,
- 2) trykluftbremsen udlignes,
- 3) skal trykluftbremsen benyttes, skal P/M-omskifteren sættes i „P“-stilling,
- 4) skal vognene benyttes som personvogn, prøves lyset, og afbryerne stilles således, at togføreren kan tænde og slukke lyset,
- 5) det kontrolleres, at banemotorafbryderne er åbnet,
- 6) skal vognen *ikke* benyttes som personvogn, lukkes alle udvendige døre og vinduer.

I vinterperioden (1. november—1. april) skal døren til maskinrummet åbnes og sættes på krog.

Benzinmotorvogne.

- 1) Håndtagene på førerpladsen aftages,
- 2) trykluftbremsen udlignes, jf dog punkt 6,
- 3) reversgearet sættes i midterstilling (evt ved hjælp af håndsvinnet) og låses ved hjælp af palen på selve reversgearet,
- 4) gearstangen sættes i nulstilling,
- 5) skal vognen ikke benyttes som personvogn, åbnes hovedafbryderen for batteriet,
- 6) benyttes vognens trykluftbremse, skal toget bremses med forsigtighed for at undgå, at vognen kører i slæde.

Dieseltraktorer.

- 1) Kæderne til Drift af Traktorens Hjulsæt skal være aftaget,
- 2) Haandhjulene for Bremsen skal under Transporten være fastbundet for at forhindre, at Bremsen spænder sig selv til,
- 3) Stødrangering med eller mod Traktoren maa ikke finde Sted.

Almindelige Bestemmelser vedrørende Betjening m. v.

Reglerne for, hvem der maa anvendes som Lokomotivfører (Motorfører), er angivet i Ordreserie A. Medhjælperen for Lokomotivføreren paa Damplokomotiver skal efter aflagt Prøve i det mindste være saa vidt fortrolig med Betjeningen af Lokomotivet, at han kan bringe det til at standse og til at gaa frem eller tilbage, samt at han kan afgive reglementerede Signaler med Fløjten og sætte Vand paa Kedlen.

Fornøden Undervisning af Personale under Stationstjenesten i Lokomotivets Betjening gives efter Anmodning fra Stationen til vedkommende Maskindepot enten af Depotforstanderen eller af en af ham udpeget Lokomotivfører. Efter endt Undervisning afgiver Maskindepotet til Stationen en af den paagældende Depotforstander eller Lokomotivfører underskrevet Erklæring om, hvorvidt den underviste har tilegnet sig fornøden Færdighed.

Damplokomotiver skal under Kørsel paa Banen være betjent af 2 Mand.

Toglokomotiver skal under Rangering uden for Depotets Omraade ligeledes være betjent af 2 Mand, dog kan det undtagelsesvis og for korte Perioder, hvor det kniber med at skaffe en 2. Mand, tillades, at Toglokomotiver, der ikke er af Litra E, R, P, S og H, kun betjenes af 1 Mand, naar de ekstraordinært benyttes til Rangering, medens planmæssigt eller regelmæssigt forekommende Rangering med Toglokomotiver skal tilrettelægges med 2 Mands Betjening.

Rangerlokomotiver betjenes under Rangering af 1 Mand.

Motortog betjenes af 1 Mand, hvilket er saaledes at forstaa, at der paa forreste Førerplads kun skal være fast placeret 1 Mand, der har Ansvaret for Togets Fremførelse; for Lyntog gælder Bestemmelserne i Ordreserie A.

Naar et Damplokomotiv, der er opfyret eller under Damp, holder stille, skal Regulatoren være lukket og — bortset fra

kortvarige Ophold under Rangering eller Togfremførelse — Skruebremsen fast spændt, Styringen i Midtstilling og Udblæsningsventilerne aabne.

Opfyrede Damplokomotiver skal altid være under Tilsyn. Efter at et Damplokomotiv er overtaget af Lokomotivpersonalet, bærer dette Ansvaret for Tilsynet med Lokomotivet, som derfor ikke samtidig maa forlades af Lokomotivføreren og Lokomotivfyrbøderen. Dog kan disse begge være behjælpelige ved Drejning af et Lokomotiv, naar dette staar paa Drejeskiven bremset og med lukket Regulator samt Styringen i Midtstilling.

Paa henstaaende Motorkøretøjer skal Haandbremsen være fastspændt, og hvis Motorkøretøjet henstaar med igangsat Motor, skal der ved Køretøjet altid opholde sig en med dets Betjening fortrolig Mand.

Bortset fra Igangsætning ved Togafgang maa et Lokomotiv eller en Motorvogn ikke sættes i Bevægelse, uden at et Signal med Damp- eller Trykluffløjten gives, og det maa ikke skilles fra eller sættes foran et Tog, inden dette er fuldstændig standset. Føreren maa ikke foretage nogen som helst Bevægelse med et Tog paa egen Haand, medmindre Fare er til Stede, i hvilket Tilfælde han skal handle efter Konduite.

Betjeningsforskrifterne for Damplokomotivet findes i »Damplokomotivet og dets Betjening«, medens Betjeningsforskrifterne for Motormateriellet findes i forskellige Vejledninger i Indretning og Betjening af Motorlokomotiver og Motorvogne (inkl. Lyntog).

Brug af Damp- eller Trykluffløjten.

En fornuftig Anvendelse af Fløjten skal iagttages. Fløjten skal benyttes til at give Signaler eller vække Opmærksomhed, naar der viser sig Hindringer paa Banen, eller der er særlig Anledning til at anvende Forsigtighed, saasom i stærk Taage, under Snefog, foran meget befærdede Overkørsler, i Kurver, hvor der ikke haves Udsigt fremad, samt i øvrigt paa saadanne Steder, hvor Afgivelsen af »Giv-Agt«-Signalet maatte være særlig paabudt eller foreskrevet ved Signalreglementet.

Derimod skal al unødvendig Anvendelse af Fløjten undgaas. Særlig paa Steder, hvor den kan være til Ulempe for Vejførelsen eller for de omboende, skal Afgivelse af Fløjtesignaler indskrænkes saa meget, som Forholdene tillader.

Naar Damplokomotiver er forsynet med 2 Fløjter, bør

den lille Dampfløjte, hvis Træk sidder til højre, fortrinsvis anvendes til Gentagelse af Rangesignaler og under lignende Forhold, hvor en svagere Tone er tilstrækkelig, medens den store Dampfløjte kun skal bruges til Afgivelse af Bremse- og Alarm-signaler samt overhovedet, hvor der er særlig Anledning til at alarmere saa kraftigt som muligt.

Førere af Rangerlokomotiver skal som Regel benytte Dampklokken i Stedet for Dampfløjten til at advare de vejfarende.

Signaler med Fløjten skal afgives kort og tydeligt i Overensstemmelse med Signalreglementet, saa at de ikke kan misforstaas, og det er forbudt at lade den i nogle Signaler anvendte lange Tone lyde længere, end det er nødvendigt, for at den kan skelnes som »lang Tone«.

Betjening af Skummehanen.

Paa de fleste Lokomotiver er der anbragt en Skummehane, hvis Opgave det er at skumme og derved afsalte Kedelvandet; den skal derfor altid holdes aaben, naar Regulatoren er aaben, eller Sikkerhedsventilerne blæser. Da den 2 mm Gennemboring i Hanehuset let tilsættes med Slam eller Urenheder, maa den af og til gennemstikkes.

Støj og Røg fra Lokomotiver og Motorvogne.

Al unødvendig Støj skal undgaas.

I umiddelbar Nærhed af eller paa offentlige Overkørsler maa Aabning af Damplokomotivernes Cylinderhaner eller Benyttelse af Ejektoren kun finde Sted, naar det er nødvendigt.

Under Togenes Ophold paa Stationerne skal det saa vidt muligt undgaas at foretage Indfyring. Kan det ikke undgaas, skal Fyrdøren aabnes, Askekasseklappen lukkes og Blæseren sættes passende til for at undgaa Røg.

Endvidere maa et Damplokomotiv ikke uden tvingende Grund anbringes saaledes, at Skorstenen staar under eller i umiddelbar Nærhed af en Bro, da de fra Skorstenen udstrømmende Forbrændingsprodukter medfører Skade paa Broerne, og ved Igangsætning paa Steder, hvor Publikum opholder sig i Nærheden, skal der udvises fornøden Forsigtighed, for at fugtig Sod eller Aske m. v. fra Skorstenen ikke skal beskadige Publikums Beklædning.

Under Kørsel paa fri Bane og under Rangering skal Fyret behandles saaledes, at der fremkommer saa lidt Røg som muligt.

Røgbrænderpladens Anbringelse.

Det paalægges Lokomotivpersonalet at sørge for, at Røgbrænderpladen altid er anbragt paa Plads under Kørselen, da den skærmer Kedelrørene mod den direkte Paavirkning af den gennem Fyrdøren indstrømmende kolde Luft under Indfyringen og beskytter Fyrhulsamlingen mod Ildens Indvirkning.

Stærkt tærede Røgbrænderplader maa snarest forlanges udvekslet.

Damplokomotiver om Bord paa Færgerne.

Paa Damplokomotiver, der befinder sig om Bord paa Færgerne, maa der ikke fyres, og Askekasseklapperne skal holdes forsvarligt lukket.

Donkraftenes Løftehøjde.

Paa alle Donkrafte er anbragt Skilte med Angivelse af Donkraftens Bæreevne og maksimale tilladelige Løftehøjde.

Denne Løftehøjde er bestemt som Afstanden fra Underkant af Skralde til Overkant af Møtrik, naar Spindelen er skruet saa højt op, at dens Underkant flugter med Møtrikens Underkant, og er angivet som det Antal Gevind, der i nævnte Stilling er synlig over Møtriken.

Transport af løst Materiel m. v. paa Damplokomotiver.

Damplokomotiverne kan af Stationerne benyttes til Transport af Oliedunke, Koblinger, sammenlagte Presenninger m. v., naar de omhandlede Genstande efter Lokomotivførerens Skøn i hvert enkelt Tilfælde kan anbringes paa Lokomotivets Fodplade paa forsvarlig Maade.

Udskiftning af Gasakkumulatorer.

Gasakkumulatorer til Aga-Belysning paa Lokomotiver skal udveksles, naar Trykket er sunket til:

1	at	ved	en	Temperatur	af	under	÷	5°	C.
1½	»	»	»	»	»	÷	5	til	+ 5° C.
2	»	»	»	»	»	+	5	»	+ 15° C.
2½	»	»	»	»	»	over	+	15°	C.

Betjening af Ildslukkere.

Kulsyresneildslukkere.

Kulsyresneildslukkere anvendes fortrinsvis til Slukning af Brand i elektriske Maskiner og Anlæg og kun som Nødhjælp til Slukning af Brande i Træværk og lignende.

Ildslukkerne bringes i Virksomhed ved at dreje Haandhjulet i Pilens Retning, hvorved der udsprøjtes Kulsyresne, der har en Kuldegrad paa ca. $\div 78^{\circ}$ C. Det maa nøje iagttages, at Mundingen af Straalerøret holdes saa nær Brandstedet som muligt, uden at dog Mundingen lukkes, ligesom man maa passe paa ikke at faa Kulsyresne paa Hænderne, da denne virker paa Huden paa lignende Maade som kogende Vand.

Skumildslukkere.

Skumildslukkere skal fortrinsvis anvendes til Slukning af Brande i Træværk og lignende og kun som Nødhjælp til Slukning af Brande i elektriske Apparater og Maskiner.

Ildslukkeren bæres til Brandstedet i oprejst Stilling, d. v. s. i Haandbøjlen, og den bringes i Virksomhed

- 1) ved at dreje det lille Ventilhaandtag venstre om saa mange Omdrejninger, det kan lade sig gøre og
- 2) derpaa vende Bunden i Vejret paa Ildslukkeren og bære den saaledes under Sprøjtningen, til den er udtømt, hvilket varer ca. 5 à 10 Minutter.

Bremsernes betjening.

Vakuumbremsen og trykluftbremsen betjenes i overensstemmelse med forskrifterne i „Vejledning i benyttelsen af og tilsynet med den automatiske vakuumbremse“ og i „Trykluftbremsen (TB I), regler for betjening og pasning i driften“.

Lokomotiver (motorvogne), der står på en drejeskive eller skydebro, skal være forsvarligt bremset.

Anvendelse af kontradamp under luftbremser er unyttig.

Dampbremser betjenes efter forskrifterne i „Damplokomotivet og dets betjening“.

Forbrug af olie, tvist m. v.

1) Det er lokomotiv- og motorførerens pligt at våge over, at der omgås så sparsommeligt som på nogen måde muligt med de til lokomotivets og motorvognens brug fornødne materialer og genstande, navnlig brændsel, olie og pakning.

2) Det tilladte olieforbrug på damplokomotiverne beregnes efter det kørte antal kilometer for de forskellige lokomotivtyper således:

Lokomotiver litra	Maj—september, begge inkl. pr. 100 km	Oktober—april, begge inkl. pr. 100 km
E	5,8 kg	5,3 kg
H, P, Pr, R, S	5,4	5,0
C, D, K	2,7	2,5
A, G, O, Q	2,0	1,8
J	1,3	1,2
F	1,1	1,0
Hs	1,0	0,9

En rangertime regnes lig med 10 kørte kilometer.

For rangering, der udføres i forbindelse med togtjeneste umiddelbart før togets afgang eller efter dets ankomst, beregnes der dog ikke særligt olieforbrug, medmindre det samlede antal rangerkilometer i løbet af måneden udgør mere end $\frac{1}{3}$ af de i samme tidsrum kørte togkilometer, og i så fald kun for det overskydende.

For tog, der fremføres af 2 lokomotiver, beregnes for det bageste et tillæg til det tilladte olieforbrug af 1 kg pr. 100 km.

Højst $\frac{1}{3}$ af olien må rekvireres i form af cylinderolie.

3) til lokomotivførere på toglokomotiver udleveres *ugentlig*

0,3 kg tvist

0,13 kg blød sæbe

Til lokomotivførere på rangerlokomotiver og til motorførere udleveres *hver anden uge* de anførte mængder af tvist og sæbe.

Til lokomotivførere på damp-toglokomotiver udleveres 1 pakke tændstikker (10 æsker) 2 gange årligt, henholdsvis i begyndelsen og midten af kalenderåret.

Det er ikke tilladt det pågældende personale at rekvirere mere.

Lokomotivernes vandforsyning.

Vandforsyningsstationerne inddeles i 2 klasser, nemlig:

A) Stationer, hvor personale under maskintjenesten fører tilsyn med og besørger vandforsyningen, og

B) stationer, der selv fører tilsyn med og besørger vandforsyningen.

Vandforsyningsstationer klasse A.

Herunder hører:

I 1. Distrikt: Farum, Frederikssund, Gedser, Helsingør, Hillerød, Holbæk, Kalundborg, Korsør, Københavns Hoved- og Godsbanegaard, København L, Køge, Nykøbing Fl., Næstved, Roskilde, Slagelse, Slangerup, Østerport.

I 2. Distrikt: Aabenraa, Aalborg, Aarhus H., Assens, Bramminge, Brande, Esbjerg, Faaborg, Fredericia, Frederikshavn, Glyngøre, Grenaa, Haderslev H, Herning, Hobro, Holstebro, Horsens, Langaa, Lunderskov, Løgstør, Nyborg, Odense, Padborg, Randers, Ribe, Ringkøbing, Ryomgaard, Silkeborg, Skanderborg, Skern, Skive H, Struer, Svendborg, Sønderborg H, Thisted, Tinglev, Tønder H, Vemb og Viborg.

Vandforsyningsstationer klasse B.

Herunder hører:

I 1. Distrikt: Ballerup, Dalmose, Holte, Jyderup, Københavns Frihavn, Ringsted, Rungsted Kyst, Skælskør, Sorø, Tølløse samt Frederiksberg, Høng, Lersøen, Vanløse og Vordingborg. På sidstnævnte 5 stationer må der dog kun tages vand, når det er absolut nødvendigt.

I 2. Distrikt: Aalestrup, Aarhus Ø, Aars, Aarup, Agerbæk, Bjerringbro, Bredebro, Brønderslev, Give, Grindsted, Gudme, Hjørring, Højrup, Karup, Middelfart (kun for rangermaskiner), Mømmark Færge, Nørre-Broby, Nørresundby, Oddesund, Ringe, Røde-Kro, Skærbæk, Skørping, Søby Brunkul, Thorsø, Tommerup, Tørsbøl, Varde, Vejle H, Vejle Nord, Vojens og Ydby.

Vandtagning.

Som almindelig regel, der kun under ganske særlige omstændigheder kan fraviges, gælder, at alle stationer skal afgive en mand til assistance ved rangerlokomotivers vandtagning samt ved toglokomotivers vandtagning ved vandtårne og vandkraner, der ligger uden for maskindepotets sporområde. Denne mand skal sænke og løfte nedfaldsrøret eller dreje vandkranen samt åbne og lukke cisterneventilen, henholdsvis vandkranventilen, medmindre denne er anbragt således, at den kan betjenes af lokomotivpersonalet under vandtagning.

Lokomotivpersonalet skal ved vandtagningen i betimelig tid varsko den mand, der betjener vandkranen, om, at ventilen skal lukkes, så vandspild undgås. Kranrøret må ikke svinges bort fra lokomotivet eller tenderen, før ventilen er lukket, da underskylning af spor og ballast ellers vil fremkomme.

Kørsel på lokomotiver og i motorvognes førerrum.

Uden særlig legitimation.

Foruden det tjenstgørende lokomotivpersonale, henholdsvis motorvognspersonale (herunder også personale, der kører til indøvelse) er det kun tilladt nedennævnte ansatte uden særlig legitimation at køre på lokomotiverne og i motorvognes førerrum:

a) Generaldirektøren og afdelingscheferne på samtlige statsbanestrækninger.

b) Distriktschefer, overmaskiningeniører, sektionssingeniører, maskiningeniører, lokomotivinstruktører, overtrafikinspektører, trafikinspektører, overbaneingeniører, baneingeniører, oversignalingeniører, signalingeniører, overbanemestre og oversignalmestre, alle dog kun i det distrikt, henholdsvis den sektion eller på den strækning, hvor de er tjenstgørende.

c) Lokomotivmestre, dog kun på lokomotiver og motorvogne, der er hjemmehørende ved det maskindepot, hvor den pågældende er tjenstgørende.

d) Værkstedspersonale, der ledsager lokomotiver eller motorvogne under prøveførsel.

e) Stationsbestyrere, som under særlige forhold fører hjælpetog og hjælpemaskiner.

f) Togpersonale, der i tjenestens medfør skal ledsage et lokomotiv uden vogne over strækningen.

g) Stations- og togpersonale, som på stationerne i tjenestens medfør skal ledsage lokomotiverne eller motorvognene.

h) Tilsynsførende stationspersonale i tjenestens medfør inden for stationens område.

Rangerpersonale, der ledsager lokomotiver (motorvogne), skal tage plads på fodtrinet, dog skal den portør, der ved rangering til og fra færger skal opholde sig på lokomotivet (motorvognen), tage plads i førerhuset. Endvidere er det tilladt maskinledsagere at tage plads i førerhuset (førerrummet), dersom iagttagelse af signaler gør det nødvendigt, eller hvis afstanden til nabosporet er særlig lille.

i) Tilsynsførende overbaneformænd, oversignalformænd, baneformænd og signalformænd på den strækning på hvilken de er tjenstgørende.

Med særlig legitimation.

Alle andre end de ovenfor nævnte skal være i besiddelse af særlig skriftlig tilladelse for at køre på lokomotiverne eller i motorvognenes førerrum, udstedt efter følgende regler:

Generaldirektoratet (chefen for maskinafdelingen) udsteder tilladelse til kørsel på lokomotiver og i motorvognes førerrum på samtlige banestrækninger for såvel ansatte som fremmede.

Distriktscheferne er bemyndiget til at udstede tilladelse i følgende omfang:

a) For ansatte i vedkommende distrikt til samtlige statsbanestrækninger.

Lokomotivførere, motorførere og lokomotivfyrbødere, der ønsker at gøre sig bekendt med lokomotiver (motorvogne), som de ikke sædvanlig betjener, kan få udleveret adgangskort hertil, når de henvender sig derom til vedkommende overmaskiningeniør.

b) For fremmede til strækninger i vedkommende distrikt.

Oversignalingeniører, oversignalmestre og stationsbestyrere kan udstede tilladelse for underordnede signalfunktionærer ved Statsbanerne til kørsel på lokomotiv eller i motorvogns førerrum for at tilse telegrafledninger og signaler langs banen (form. nr. B 72a).

Bemyndigelse til kørsel på lokomotiverne og i motorvognenes førerrum for andre ansatte udstedes på grønne kort (form. nr. B 72a), men er kun gyldig, når kortets indehaver tillige er forsynet med rejsehjemmel, der på forlangende skal forevises for togpersonalet.

Tilladelse til kørsel på lokomotiverne og i motorvognenes førerrum for fremmede udstedes på hvide blanketter (form. nr. B 72b) og må kun udleveres, når vedkommende forinden underskriver den på formularens stamme optagne erklæring. Indehaveren skal ved brugen af tilladelsen være forsynet med rejsehjemmel til den pågældende banestrækning. Form. nr. B 72a gælder uden særlig påtegning såvel til lokomotiver som til motorvogne på de strækninger, hvortil kortet er gyldigt, medens gyldigheden af form. nr. B 72b angives ved påtegning „Damp“, „Motor“ eller „Alle“ i den dertil bestemte rubrik.

For så vidt der i forvejen findes mere end 2 personer på lokomotivet eller i førerrummet, gælder tilladelsen kun, hvis der efter førerens skøn — eller, dersom en foresat er til stede, efter dennes skøn — er plads på lokomotivet eller i førerrummet.

De nødvendige formularer nr. B 72a og B 72b rekvireres fra Generaldirektoratet.

Når adgangskort til kørsel på lokomotiverne eller i motorvognenes førerrum benyttes, skal det anføres på lokomotivfører-rapporten, henholdsvis motorførerrapporten med angivelse af, hvem der har benyttet kortet.

Lokomotivets (motorvognens) betjening af andre end lokomotivpersonalet (motorføreren).

Når overordnede ved maskinafdelingen eller distrikternes maskintjeneste og maskinsektioner under kørslen på et lokomotiv eller i en motorvogns førerrum lejlighedsvis betjener køretojet, har føreren ikke desto mindre det fulde ansvar med hensyn til signalerne og overhovedet til sikkerhedstjenesten og skal ufortøvet gøre den overordnede opmærksom på, hvad der er nødvendigt at foretage i så henseende.

Dersom vedkommende 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.

Udkig fra lokomotivet (motorvognen).

Lokomotivføreren (motorføreren) skal under kørslen holde skarpt udkig, så at han er i stand til øjeblikkeligt, når han bemærker nogen hindring, der måtte være på banen, eller et signal, der gælder for hans tog, at foretage det fornødne for at standse toget, såfremt dette er nødvendigt.

Af hensyn til faren for påkørsel af banetjenestens personale under dettes arbejde på fri bane pålægges det lokomotivpersonalet (motorføreren) i usigtbart vejr og ved kørsel på steder med dårlig oversigt over banelinien at være særlig agtpågivende og gøre passende brug af fløjten.

Lokomotivfyrbøderen skal under kørslen og under rangeringen på stationerne assistere lokomotivføreren med at holde udkig efter signaler, sporskifter m. m. al den tid, han ikke er optaget af andet arbejde, og han må tilrettelægge sit arbejde med fyring, vandpåsætning o. l. således, at han altid kan assistere ved udkigget på de tider og de steder, hvor signal kan ventes og under rangering på stationerne.

Lokomotivføreren (motorføreren) skal straks besvare ethvert signal (undtagen afgangssignal), der gives ham af tog- og stationspersonalet, og snarest efterkomme det, men han må være sikker på, at han har opfattet det rigtigt, før han påbegynder bevægelsen. I tvivlstilfælde må han lade signalet gentage.

Under bremseprøver må der ikke rangeres med toget, medmindre bremseprøveren over for lokomotivføreren har bekræftet, at alt ved bremseprøven beskæftiget personale er i sikkerhed, jfr. TBI.

Af hensyn til publikum bør signalerne på stationerne afgives så lidt støjende som muligt, men de skal være tydelige. Når der fra en indkørselssignalmast vises et andet signal mod toget end det, der efter planen skal vises mod det, skal lokomotivføreren forholde sig, som om der var „Stop“, og det skal han også, hvis han ved indkørsel til en station møder det fremskudte signal nr. 8a, medens han skulle have haft nr. 8 b, eller omvendt.

Er en lokomotivfører på et damplokomotiv ved særligt arbejde en tid forhindret i at iagttage den foran liggende strækning, skal han give lokomotivfyrbøderen udtrykkelig ordre til at gøre det i sit sted.

Lokomotivpersonalet (motorføreren) skal efter hver igangsætning af et tog, der ikke er luftbremset, eller hvor der bagpå findes vogne, som ikke er tilsluttet den gennemgående bremseledning, undersøge, om hele toget medføres, eventuelt ved udveksling af signaler med togpersonalet efter reglerne i signalreglementet.

Når et damptog nærmer sig et fremskudt signal eller et

b) For fremmede til strækninger i vedkommende distrikt.

Oversignalingeniører, oversignalmestre og stationsbestyrere kan udstede tilladelse for underordnede signalfunktionærer ved statsbanerne til kørsel på lokomotiv eller i motorvogns førerrum for at tilse telegrafledninger og signaler langs banen (formular B 72a).

Bemyndigelse til kørsel på lokomotiverne og i motorvognenes førerrum for andre ansatte udstedes på grønne kort (formular B 72a), men er kun gyldig, når kortets indehaver tillige er forsynet med rejsehjemmel, der på forlangende skal forevises for togpersonalet.

Tilladelse til kørsel på lokomotiverne og i motorvognenes førerrum for fremmede udstedes på hvide blanketter (formular B 72b) og må kun udleveres, når vedkommende forinden underskriver den på formularens stamme optagne erklæring. Indehaveren skal ved brugen af tilladelsen være forsynet med rejsehjemmel til den pågældende banestrækning. Formular B 72a gælder uden særlig påtegning såvel til lokomotiver som til motorvogne på de strækninger, hvortil kortet er gyldigt, medens gyldigheden af formular B 72b angives ved påtegning „Damp“, „Motor“ eller „Alle“ i den dertil bestemte rubrik.

For så vidt der i forevejen findes mere end 2 personer på lokomotivet eller i førerrummet, gælder tilladelsen kun, hvis der efter førerens skøn — eller, dersom en foresat er til stede, efter dennes skøn — er plads på lokomotivet eller i førerrummet.

De nødvendige formularer B 72a og B 72b rekvireres fra generaldirektoratet.

Når adgangskort til kørsel på lokomotiverne eller i motorvognenes førerrum benyttes, skal det anføres på lokomotivførerrapporten, henholdsvis motorførerrapporten med angivelse af, hvem der har benyttet kortet.

Lokomotivets (motorvognens) betjening af andre end lokomotivpersonalet (motorføreren)

Når overordnede ved maskinafdelingen eller distrikternes maskintjeneste og maskinsektioner under kørslen på et lokomotiv eller i en motorvogns førerrum lejlighedsvis betjener køretøjet, har føreren ikke desto mindre det fulde ansvar med hensyn til signalerne og overhovedet til sikkerhedstjenesten og skal ufortøvet gøre den overordnede opmærksom på, hvad der er nødvendigt at foretage i så henseende.

Dersom vedkommende 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.

Udkig fra lokomotivet (motorvognen)

Lokomotivføreren (motorføreren) skal under kørslen holde skarpt udkig, så at han er i stand til øjeblikkeligt, når han bemærker nogen hindring, der måtte være på banen, eller et signal, der gælder for hans tog, at foretage det fornødne for at standse toget, såfremt dette er nødvendigt.

Af hensyn til faren for påkørsel af banetjenestens personale under dettes arbejde på fri bane pålægges det lokomotivpersonalet (motorføreren) i usigtbart vejr og ved kørsel på steder med dårlig oversigt over banelinien at være særlig agtpågivende og gøre passende brug af fløjten.

Lokomotivfyrbøderen skal under kørslen og under rangeringen på stationerne assistere lokomotivføreren med at holde udkig efter signaler, sporskifter m m al den tid, han ikke er optaget af andet arbejde, og han må tilrettelægge sit arbejde med fyring, vandpåsatning o l således, at han altid kan assistere ved udkigget på de tider og de steder, hvor signal kan ventes, og under rangering på stationerne.

Lokomotivføreren (motorføreren) skal straks besvare ethvert signal (undtagen afgangssignal), der gives ham af tog- og stationspersonalet, og snarest efterkomme det, men han må være sikker på, at han har opfattet det rigtigt, før han påbegynder bevægelsen. I tvivlstilfælde må han lade signalet gentage.

Under bremseprøver må der ikke rangeres med toget, medmindre bremseprøveren over for lokomotivføreren har bekræftet, at alt ved bremseprøven beskæftiget personale er i sikkerhed, jf TBI.

Af hensyn til publikum bør signalerne på stationerne afgives så lidt støjende som muligt, men de skal være tydelige.

Er en lokomotivfører på et damplokomotiv ved særligt arbejde en tid forhindret i at iagttage den foran liggende strækning, skal han give lokomotivfyrbøderen udtrykkelig ordre til at gøre det i sit sted.

Lokomotivpersonalet (motorføreren) skal efter hver igangsætning af et tog, der ikke er luftbremset, eller hvor der bagpå findes vogne, som ikke er tilsluttet den gennemgående bremseledning, un-

dersøge, om hele toget medføres, eventuelt ved udveksling af signaler med togpersonalet efter reglerne i signalreglementet.

Når et damptog nærmer sig et fremskudt signal eller et hovedsignal, skal den af lokomotivpersonalet, der først får øje på signalet, såvel ved standsende som ved gennemkørende tog melde:

- „Stop“ for signal nr 1, 4 og 6,
- „Ret ind“ for signal nr 2 ved indkørselssignal,
- „Ret“ for signal nr 2 ved bloksignal og ved signal nr 5 og 7 ved fremskudt signal,
- „Ret igennem“ for signal nr 3 og 8a,
- „Ret igennem ad krumt spor“ for signal nr 8b,
- „Ret ud“ for signal nr 2 ved udkørselssignal,
- „Ret ud“ meldes også for signal nr 2 ved afgang fra en station eller blokpost.

Såfremt den anden har iagttaget signalet, bekræfter han dette ved at gentage den førstes melding, hvis iagttagelserne falder sammen. Begge skal nu vedblive at holde udgik, indtil det pågældende signal er passeret.

Bemærker en lokomotivfører, at et fremskudt signal for den pågældende køreretning er slukket på et tidspunkt, hvor det skulle være tændt, skal han afgive melding herom gennem første holdestation.

Af hensyn til toggangens præcise afvikling kan stationsbestyrelsen afgøre, hvilken stilling indgangssporskiftet i den ende af stationen, der vender bort fra det indkørende (standsende) tog, skal have. Lokomotivpersonalet (motorføreren) kan derfor i væsentlig grad bidrage til at forøge driftssikkerheden under togkrydsning, idet det i mange tilfælde vil være lokomotivpersonalet (motorføreren) på det først ankomne tog muligt at føre kontrol med togejsindstillingen for det krydsende tog, da de ofte holder i nærheden af det sporskifte, der forbinder de to togeje, så at de uden vanskelighed vil kunne kontrollere sporskiftets og indkørselssignalets stilling. De bør derfor i videst mulig udstrækning have opmærksomheden henledt på dette forhold.

Ved betjeningen af rangerlokomotiverne skal fyringen, vandpå-sætningen og de øvrige arbejder tilrettelægges således, at udkigget ikke lider derved. Ved rangeruheld vil manglende agtpågivenhed fra rangerføreren side derfor ikke kunne undskyldes med, at han var optaget af at fyre, sætte vand på e l.

Bestemmelser vedrørende manuelt betjente overkørsler

Når bommene (ledene) ved en bevogtet overkørsel uden for stationsområdet er lukket, er det pålagt ledbevogtningspersonalet, så snart det kan se toget, og såfremt banen i den udstrækning, som det kan overses fra posten, er farbar, at gøre front mod toget og om dagen udstrække armen vandret mod sporet, i mørke og usigtbart vejr bevæge hvidt lys langsomt fra den ene side til den anden. Ved overkørsler bevogtet fra mellemblokposter benyttes dette tegn dog kun mod tog, for hvilke bloksignalet ikke benyttes. Tegnet skal vises, indtil lokomotivet har nået overkørslen.

Da tegnet ikke vises ved alle overkørsler og ikke altid kan iagttages i tilstrækkelig afstand, kan det kun betragtes som en orientering for lokomotivpersonalet. Der pålægges derfor ikke lokomotivpersonalet noget ansvar for eventuel manglende observering af tegnet, og det påhviler ikke lokomotivpersonalet at afpasse togets hastighed, så standsning foran en overkørsel altid er mulig, såfremt tegnet mangler.

Såfremt lokomotivføreren derimod bemærker, at bommene (ledene) ved en overkørsel er åbne, og det ikke ved ovennævnte tegn fra ledbevogtningspersonalet tilkendegives, at fornøden spærring er foretaget, skal han give fløjtesignal „Giv agt“ (signal nr 55) uafbrudt, indtil overkørslen er passeret, og samtidig foretage bremsning. Standser toget herved foran overkørslen, skal det føres langsomt over denne under stadig afgivelse af fløjtesignal „Giv agt“; passerer toget derimod overkørslen, kan kørslen fortsættes.

Såfremt lokomotivpersonalet bemærker åbentstående bomme (led) under togets passage, skal melding derom afgives til den første togfølgestation. Meldingen skal indeholde oplysning om overkørselsnummer 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 min før planen,
- at* ledbevogtningspersonalet ikke er underrettet om særtogets løb, eller
- at* ledbevogtningspersonalet ikke er til stede ved overkørslen.

Uanset foranstående skal bemærkning om åbentstående bomme (led) anføres på lokomotivførerrapporten, jf side 21, 3. stk f o.

**Bestemmelser vedrørende overkørsler, der er sikret
med advarselssignalanlæg eller med automatiske
bomanlæg**

Anlæggene virker enten automatisk eller manuelt (ved betjening fra betjeningskasser, der på stationer normalt er anbragt på stationsbygningen).

For anlæggenes betjening gælder følgende:

- 1) *Overkørsler beliggende på eller ved betjente stationer.*
Betjeningen påhviler i almindelighed stationspersonalet.
- 2) *Overkørsler beliggende på eller ved ubetjente stationer eller ved trinbrætter.*

Anlæggene virker normalt automatisk.

Ved overkørsler, hvor standsningsstedet (perronen) ligger før overkørslen, skal togføreren for standsende tog, for hvilke anlægget er sat i funktion, iagttage følgende:

Såfremt opholdet vil vare mere end 1 minut, skal anlægget bringes i normalstilling ved tryk på betjeningskassens knap „Slukning (og op)“, og umiddelbart før toget skal afgå, skal anlægget sættes i gang ved tryk på betjeningskassens knap „Tænding (og ned)“.

For betjeningen af visse anlæg kan der af distriktschefen være fastsat særlige betjeningsforskrifter i togplanerne.

Når et tog af en eller anden grund standses foran en station (holdested), må det påregnes, at anlægget — selv om det på normal måde er tændt af toget — kan slukkes, inden toget passerer overkørslen. Lokomotivføreren må derfor i sådanne tilfælde have opmærksomheden særlig henvendt på overkørslen og evt give signal nr 55 (fløjtesignal „Giv agt“), indtil overkørslen er nået.

Angående rangering over overkørsler, der er sikret med advarselssignalanlæg eller med automatiske bomanlæg, henvises til rangerreglementet.

Togfremførelse

Togenes belastning

Den togvægt, lokomotiverne og motorvognene normalt skal kunne fremføre over de forskellige strækninger og i de forskellige togarter, er angivet i tjenestekøreplanerne.

Når det til et tog bestemte lokomotiv (motorvogn) på grund af særlige forhold ikke kan fremføre den normerede togvægt rettidigt, påhviler det lokomotivføreren (motorføreren) — på stationer, hvor maskindepot findes, dog lokomotivmesteren — i betimelig tid at melde til vedkommende station, hvilken togvægt der forventes at kunne fremføres. Findes der disponible lokomotiver (motorvogne) på stedet, og meldingen afgives af en tjenestemand fra remisen, skal det tillige angives, hvilke lokomotiver (motorvogne) der haves til rådighed til eventuel forspandstjeneste.

Skal et tog fremføres af et lokomotiv (motorvogn) af andet litra end bestemt ved kørselsfordelingen, skal der ligeledes i betimelig tid gives stationen meddelelse derom, for at der kan blive taget behørigt hensyn dertil ved fastsættelsen af den togvægt, der skal medtages i toget.

Når et damplokomotiv efter prøvekørsel afleveres fra værkstedet efter reparation, må det ikke belastes med mere end $\frac{3}{4}$ af dets fulde trækkekraft, inden det under damp har tilbagelagt mindst 100 km.

Forspandstjeneste

Herom gælder bestemmelserne i sikkerhedsreglementet. I øvrigt er lokomotivføreren (motorføreren) på det forreste lokomotiv (motorvogn) den egentlige fører, der afgiver signaler med fløjten, og lokomotivføreren (motorføreren) på det bageste skal rette sig efter disse signaler.

Det bageste lokomotiv må først bringes til at trække, når det forreste har strammet koblingerne mellem vognene.

Anvendelse af skydelokomotiv

Herom gælder bestemmelserne i sikkerhedsreglementet.

Togets igangsætning

For at fremme togenes rettidige gennemførelse skal lokomotivføreren (motorføreren) fra det øjeblik, et togs tilladte

Afgangstid er inde, have sin Opmærksomhed henvendt paa Togføreren for straks at være i Stand til, saa snart Togføreren Signal er afgivet, at sætte Lokomotivet (Motorvognen) med Varsomhed i Bevægelse, saa at Drivhjulene ikke spiller, og Sammenkoblingen ikke beskadiges, eller de rejsende forulempes.

Lokomotivføreren paa et Damplokomotiv skal iøvrigt sætte Toget i Gang med helt udlagt Styring. Regulatoren aabnes langsomt, hvorved man hindrer Overkogning i Kedlen og Medrivning af Vand i Cylindrene, og man forebygger samtidigt, at Hjulene spiller paa Skinnerne, og at der fremkommer Stød og Ryk i Toget. Hvis Hjulene alligevel begynder at spille under Igangsætningen, skal Regulatoren straks lukkes helt eller delvis, da Hjulenes Spillen har en meget skadelig Indvirkning paa alle Lokomotivets Dele. For ikke at tabe Tid under Igangsætningen vil det, særlig ved tunge Tog, derfor ofte være fordelagtigt at sætte Sandapparaterne i Funktion, inden der aabnes for Regulatoren. Lukningen af Regulatoren virker langsommere ved Overhedermaskiner end ved Lokomotiver uden Overheder, fordi den Dampmængde, som i Afspærringsøjeblikket er paa Vej til Cylindrene, er større ved Overhedermaskinerne, hvor ikke alene Kraftdamprørene, men ogsaa Overhederen er fyldt med Damp.

Ved Overhedermaskiner vil man derfor i Reglen hurtigere kunne standse Hjulenes Spillen ved at trække Styringen op i Midtstillingen end ved at lukke Regulatoren.

Hvis Skinnerne er »fedtede«, vil det ofte være gavnligt, naar Maskinen kører for Toget paa Udgangsstationen eller rangerer ned til Togstammen paa en Mellestation, at betjene Sandsprederne (Sandkassetrækket) det sidste Sykke Vej hen mod Togstammen.

Skulde det under Igangsætningen vise sig nødvendigt at reversere for at faa Toget i Gang, bør Lokomotivføreren (Motorføreren) paa Krydsnings-, Overhalings- og Passeringsstationer være opmærksom paa, at Toget ikke rykker saa langt tilbage, at dets Bagende rykker ud over Frispormærket til Krydsnings- (Overhalings-, Passerings-)sporet.

Forhold under Kørslen.

Naar Lokomotivet har holdt paa en Station, og naar det har løbet en Tid under Afspærring, er Cylindrene blevet afkølede,

og naar der da atter sættes Damp til, vil en Del af den fortættes i Cylindrene, og Ophobning af Vand i disse virker altid skadeligt. For det første vil en Del af Fortætningsvandet blive revet med Spildedampen sammen med Støv og Smuds fra Røggammeret ud gennem Skorstenen, saa at det kan tilsmudse Lokomotivet og Perronen, og for det andet vil det, hvis der samles saa meget, at det fylder hele det skadelige Rum, ved Igangsætningen kunne medføre Brud paa Stempler og Cylinderdæksler m. v., naar Stemplet ved Enden af sin Vandring støder mod Vandmassen. Lokomotivføreren skal derfor altid aabne Cylinderudblæsningsventilerne umiddelbart efter, at han har aabnet for Regulatoren, men Udblæsningen maa altid finde Sted under fornøden Hensyntagen til Omgivelserne, og den maa ikke vare længere end højst nødvendigt paa Grund af det dermed forbundne Olie- og Damptab. Naar Lokomotivet er forsynet med Overheder, maa Udblæsningsventilerne bruges hyppigt, indtil Cylinder- og Glikderkassevægge er fornødent opvarmede, d. v. s. til man paa Pyrometret ser, at Damptemperaturen er naaet op paa 250° .

En passende Vandstand i Lokomotivkedlen skal vedligeholdes under Kørslen, og hertil er der i Førerhuset installeret enten to Injektorer eller en Fødepumpe og som Reserve for denne en Injektor. Paa S-Maskinerne er der installeret en Injektor og som Reserve for denne en Fødepumpe.

Man skal saa vidt muligt undgaa at sætte Vand paa, naar Fyret ligger dødt, da Kedlen derved vil modtage et stort Kvantum Vand paa et Tidspunkt, hvor Forbrændingen og Varmeutviklingen er ringe, saa at Damptrykket vil falde. Man bør ligeledes aldrig sætte Vand paa under Indfyringen, samt naar Fyret er bakket eller udtaget. Da Kullene under Kørslen blusser stærkt op kort efter Indfyringen, skal man foretage Vandpaa-sætningen paa dette Tidspunkt, fordi den største Varmeutvikling da finder Sted. Følger man denne Regel, vil man i Almindelighed let kunne vedligeholde normal Vandstand og Kedeltryk. Vandstanden maa ikke synke væsentligt under den som »Laveste Vandstand« betegnede Højde, og den maa aldrig stige saa højt, at Vandoverfladen ikke kan ses i Glasset, selv naar Regulatoren er aaben.

Hvis man kører med for høj Vandstand, vil Dampen rive en Del Vand med ud, hvorved Vandets Varme direkte gaar tabt, og ved Overhedemaskiner kan det medrevne Vand desuden virke afkølede paa Overhederelementerne og derved nedsætte Overhedertemperaturen.

Hastighed under indkørsel

Når et tog nærmer sig en station eller et andet sted på banen, hvor dets hastighed skal nedsættes, eller det skal standse, skal lokomotivføreren (motorføreren) i tide mindske hastigheden så meget, at han er fuldstændig herre over toget og om fornødent kan standse dette på rette sted. Han må derved tage hensyn til vejrets sigtbarhed, skinnernes tilstand, togets størrelse, banens faldforhold m m.

Lokomotivføreren (motorføreren) må vise ganske særlig agtpågivenhed, når han nærmer sig knude-, ende-, rebroussements-, krydsnings-, overhalings- og passeringsstationer samt farlige stationer. Skal toget standse på krydsnings-, overhalings- eller passeringsstationer, skal lokomotivføreren (motorføreren) bringe det til standsning inden for frispormærkerne til togvejssporene m v, således at der er frit spor for mødende tog, men iøvrigt påhviler det togføreren — eventuelt stationen — at give signal til, hvor toget skal holde, for så vidt ikke andet særlig er bestemt. Ud over stopmærker på farlige stationer og de nævnte frispormærker må lokomotivføreren (motorføreren) kun køre efter reglementeret rangersignal.

Eftersyn på mellemstationer

Under ophold på mellemstationer skal lokomotivpersonalet så vidt muligt efterse og om fornødent smøre damplokomotivet og tenderen efter de i „Damplokomotivet og dets betjening“ nærmere angivne regler.

Forholdsregler mod brandfare

Det er under kørsel med damplokomotiver med både fremad- og bagudvendende askekasseklap forbudt at have mere end een af askekasseklapperne åbne ad gangen, svarende til kørselsretningen, og den bageste askekasseklap på disse lokomotiver med særlig tender holdes derfor i reglen plomberet i lukket tilstand. Dersom det har været nødvendigt at bryde plomben, skal det indføres i depotets reparationsbog, for at en ny plombe kan blive anbragt.

På de med brandpæle mærkede dele af banestrækningerne er det forbudt at tømme askekassen eller udkaste slagger, og det skal på disse strækninger så vidt muligt undgås at fyre eller rage i fyret. Ved passage af broer, der er afmærket med brandpæle, må der ikke rages i fyret. Iøvrigt er det forbudt under kørslen at tømme

askekassen eller udkaste slagger. Dette må kun finde sted, når toget holder, og der foretages slukning af slaggerne. På stationerne må der ikke udkastes glødende brændsel eller slagger således, at det udkastede kommer til at ligge på trådtrækkkanalernes dæksler.

Anvendelse af knaldkapsler som togdækningsmiddel

Ethvert tog skal medføre knaldkapsler til signalgivning, når toget ekstraordinært standser på fri bane. Der er derfor på samtlige toglokomotiver (motorvogne) anbragt 12 knaldkapsler i plomberet hylster mærket „Knaldkapsler“. Lokomotivføreren er ansvarlig for knaldkapslernes tilstedeværelse på lokomotivet (motorvognen).

Om brugen af knaldkapsler henvises til SR og SIR.

Maskindepoterne har reservebeholdning af hylstre med knaldkapsler.

Når rangerlokomotiver skal fremføre tog eller føres over banen som enkeltkørende lokomotiv, påhviler det lokomotivføreren at drage omsorg for, at der medføres hylster med knaldkapsler på lokomotivet. Hylstret afleveres efter endt tur til hjemstedsdepotet.

Når et hylster har været åbnet, må det ikke — selv om intet af indholdet har været benyttet — på ny anbringes på sin plads på lokomotiv (motorvogn), men skal afleveres til maskindepotet ved togets endestation, der udleverer et nyt hylster. Ved afleveringen af det åbnede hylster må det meddeles maskindepotet, i hvilken anledning hylstret har været åbnet, eller knaldkapslerne har været benyttet. Endvidere skal der påføres lokomotivførerrapporten bemærkning om benyttelsen af knaldkapslerne.

Knaldkapslerne bør så vidt muligt ikke udlægges på eller umiddelbart ved vejoverskæringer (broer, overkørsler i skinnehøjde, såvel offentlige som private), for at der ikke ved signalernes eksplosion skal fremkaldes ulemper for de vejfarende.

Knaldkapslerne bør ikke bruges, medmindre begge de til befæstelsen bestemte strimler er til stede, og disse skal ved anbringelsen klemmes fast om skinnehovedet.

ikke, hemmes Lysvirkningen væsentlig. Saafremt den bageste Vogn er læsset med Hø eller Halm eller er en aaben Vogn, læsset med lignende letantændelige Stoffer, maa Faklen ikke anbringes paa denne Vogn, men i givet Fald anbringes paa anden Maade, f. Eks. plantes i Ballasten, for saa vidt der ikke kan afses en Mand til at holde Faklen.

Naar et Hylster har været aabnet, maa det ikke — selv om intet af Indholdet er benyttet — paa ny anbringes paa sin Plads paa Lokomotiv (Motorvogn) eller i Rejsegodsvogn, men skal afleveres til Togets Endestation, der straks skal anbringe et nyt Hylster.

Knaldsignal bør saa vidt muligt ikke udlægges paa eller umiddelbart ved Vejoverskæringer (Broer, Overkørsler i Skinnehøjde, saavel offentlige som private), for at der ikke ved Signalernes Eksplosion skal fremkaldes Ulemper for de vejfarende.

Knaldkapslerne bør ikke bruges, medmindre begge de til Befæstelsen bestemte Strimler er til Stede, og disse skal ved Anbringelsen klemmes fast om Skinnehovedet.

Lysfakler.

Toglokomotiver, Motorvogne og Rejsegodsvogne samt Vogne med Rejsegodsrum er forsynede med 1 Hylster med hvid Etiket: »Lysfakler«, indeholdende 4 Lysfakler, samt med 2 Fakkelsekker. Reservebeholdning af Hylstre og Fakkelsekker findes paa Togudgangsstationerne. Faklerne benyttes som Belysningsmiddel ved Arbejder, der ved Uheld maa foretages i Mørke, indtil Hjelpe-togets Belysningsmidler eventuelt kommer i Brug. Angaaende Benyttelsen m. v. henvises til Driftsuhedsreglementet.

Beskadigelser eller Mangler ved Banen.

Dersom Lokomotivføreren (Motorføreren) for et Tog under Kørslen bemærker, at der ved Sporet, Sporskifter, Signaler, Stangrækker med tilhørende Ledninger m. v. findes Fejl eller Mangler, som kan medføre Fare for Toggangen, skal han underrette den første Station, han kommer til. Stationen skal straks lade Underretningen gaa videre til Banetjenestens (Signaltjenestens) Personale.

Saafremt Faren skønnes at være overhængende, f. Eks. ved Dæmningsskred, ved Højvande, ved pludseligt Tøbrud o. l., skal Lokomotivføreren (Motorføreren) fremføre Toget med største Forsigtighed og standse for at give Underretning saa hurtigt

som muligt, eventuelt direkte til Banepersonale, der træffes paa Linien.

Uheld under Kørslen.

De Foranstaltninger, der skal træffes i Anledning af Tognedbrud, findes angivet i Sikkerhedsreglementet og Driftsuheldsreglementet.

Iøvrigt gælder for Lokomotivpersonalet følgende Regler:

1. I Tilfælde af Nedbrud gælder det først og fremmest om at sikre Toget paa foreskreven Maade, at undersøge, om der findes tilskadekomne og yde disse Hjælp, samt at drage Omsorg for Materiellet. Den sidstnævnte Pligt paahviler særlig Lokomotivpersonalet, og Lokomotivføreren maa derfor snarest skønne, om han og Lokomotivfyrbøderen med de forhaandenværende Redskaber kan udbedre Skaden hurtigere, end Hjælpe-maskine kan komme til Stede.

2. Den i Anledning af Uheldet nødvendige Telegramudveksling foretages af Togføreren, men Lokomotivføreren maa, særlig naar Hjælp skal tilkaldes, meddele Togføreren alle fornødne tekniske Oplysninger i en saa kort og klar Form som muligt, idet der kun bør medtages det, som har Betydning for de Dispositioner, der skal træffes. Sektionsingeniøren skal underrettes ved Genpart af Togføreren Telegram.

3. Ved mindre Uheld maa Lokomotivføreren skønne, om Toget kan føres til nærmeste Station, hvortil Hjælpe-maskine da tilkaldes.

4. Naar Hjælpe-maskine tilkaldes, bør der kun afkobles og udbedres, hvad der er nødvendigt for, at Maskinen kan køre »død« eller tom som Arbejdstog.

5. Ved større Uheld maa Lokomotivpersonalet f. Eks. foretage Afstivning af nedbrudte Dele, adskille Maskine og Tender og straks udkaste og slukke Fyret, event. ved Hjælp af Jord eller Ballast, hvis Lokomotivet ved Afsporingen er kommen til at staa saa skraat, at det kan befrygtes, at en Del af Fyrkassen og Kedelrørene ikke er dækket af Vand.

6. Ved Opklodsning maa Sveller og Klodser anbringes skiftevis paa langs og paa tværs, saa at de ikke skrider, og Donkrafte maa aldrig anbringes direkte paa Jern, men med Træ eller Tvistoppakning imellem.

7. Et Køretøj maa ikke løftes samtidigt i begge Ender, og naar det løftes i den ene Ende, skal der anbringes Klodser under Hjulene i den anden Ende, saa at de ikke skrider.

8. Naar en Maskine eller Vogn skal løftes, maa der i Forvejen klodses op mellem Akselkasserne og Akselgaflernes Forbindelsesstykker samt over Akselkasserne mellem disse og Akselgaflerne, henh. mellem Fjederkurvene og Længdedragerne.

9. Naar Tiden tillader det, vil Lokomotivpersonalet iøvrigt kunne paabegynde Optagelsen af lettere Materiel, hvis dette kan foretages med de forhaandenværende Midler. Lette Vogne kan undertiden sættes paa Spor ved Anvendelse af lange Skinner som Løftestænger under Vognakslen. Skinnerne anbringes paa en Opklodsning tæt ved Akslen, og samtidigt med, at Vognenden løftes, svinges den ind over Sporet. Naar Materiale og tilstrækkeligt Mandskab er til Stede, vil denne Fremgangsmaade være hurtigere end Løftning ved Donkraft.

10. Naar Materiel har været afsporet, skal Hjulene eftermaales, forinden det indlemmes i Tog, da man ellers kan risikere ny Afsporing, hvis Akslerne er bøjede, og dette ikke er bemærket.

11. Naar et Lokomotiv befordres hjem som »død« Maskine, skal samtlige Stempler og Glidere afkobles, men man behøver kun at nedtage Drivstængerne, føre Stemplerne i Bund, fastsurre Krydshovederne og nedtage Ekscentrikstængerne.

12. Bliver det nødvendigt at udtage Ilden af et nedbrudt, men ikke afsporet Damplokomotivs Fyrkasse, skal Lokomotivet først kobles fra Togstammen og om muligt føres mindst 50 m bort fra denne. Ilden skal omhyggeligt slukkes med Vand fra Tenderen, med Grus e. l.

13. Hvis et Lokomotivs Fløjte under Kørslen bliver utjenstdygtig, skal Toget føres med Forsigtighed og med en Hastighed af ikke over 25 km/Time til den nærmest foranliggende Station, hvor det kan krydse, eventuelt overhales af andre Tog. Til denne Station tilkaldes Hjælpemaskine til Togets Videreførsel.

14. Er der Tvivl om, hvorvidt et skruebremset Togs Bremsere har været tilbørligt betjent, skal Lokomotivpersonalet saa hurtigt som muligt efter Standsningen beføle Bremseklodserne for at forvise sig om, hvorvidt de er varme, og det skal skaffe sig Vidner paa Klodsernes Tilstand, saafremt det vil hævde, at Togbremsere ikke har assisteret tilstrækkeligt ved Standsningen. I Tvivlstilfælde bør Stationsbestyreren tilkaldes som Vidne.

15. Naar et Tog paa enkeltsporet Banestrækning nedbryder, og naar Toget foruden af Lokomotivpersonalet (Motorføreren) kun er betjent af een Mand (Togføreren), skal Lokomotivfyrbøderen (Motorføreren) assistere Togføreren med den i Sikkerhedsreglementet foreskrevne Dækning af Toget.

16. Opstaar der Ild i en Motorvogn (Lokomotiv), maa Ilden bekæmpes med alle til Raadighed staaende Midler. Er der Fare for, at Ilden skal brede sig til eventuelle Personvogne, skal disse kobles fra og fjernes fra Motorvognen.

Lokomotivpersonalet maa bekæmpe Ilden med Vognens Ildslukkere (om disses Betjening se Side 44 b). Optraeder Ilden i Maskinrummet, maa Hanerne for Solarolietilførslen lukkes. Har Ilden antændt de elektriske Apparater, Kabler m. m., afbrydes Hovedafbryderen for Batteriet. Naar Ildslukkerne er opbrugt, benyttes Køllevandsbeholdningen og eventuelt Vandbeholdningen i Varmesystemet, efter at Ilden i Kakkellovnen saavidt muligt er slukket med Grus.

Hvis disse Slukningsmidler ikke er tilstrækkelige, kan der anvendes Sand og Grus fra Ballasten, der visse Steder kan benyttes med god Virkning.

Frembyder Ilden, naar den opdages, ikke umiddelbar Fare for Passagerernes Sikkerhed, men dog har et saadant Omfang, at den ikke kan slukkes med Vognens egne Ildslukkere, vil det ofte være rigtigt at køre ind til nærmeste Station, hvor der er lettere Adgang til Assistance fra Stationspersonale, Brandvæsen etc., og hvor der altid vil kunne skaffes Vand og Spande til Slukning af Ilden.

Fyrkasse, skal Lokomotivet først skilles fra Toget og om muligt fjernes mindst 50 m fra dette; den udtagne Ild skal omhyggeligt slukkes med Vand fra Tenderen, Grus e. l.

Hvis Lokomotivets (Motorvognens) Fløjte bliver ubrugelig undervejs, skal Toget køres med Forsigtighed og med en Hastighed af højst 25 km/T til den nærmest foranliggende Station, hvor det kan krydse, eventuelt overhales af andre Tog. Til denne Station tilkaldes Hjælpemaskine til Togets Videreførelse.

Er der Tvivl om, hvorvidt et Togs Bremsere har været tilbørligt betjent, skal Lokomotivpersonalet ved saa hurtigt som muligt efter Standsningen at beføle Bremsklodserne forvise sig om, hvorvidt disse er varme, og Lokomotivpersonalet skal skaffe sig Vidner paa Klodsernes Tilstand, i Fald det vil beraabe sig paa, at Togbremsere ikke har assisteret tilstrækkeligt ved Standsningen; i Tvivlstilfælde bør navnlig Stationsbestyreren tilkaldes som Vidne.

Naar et Tog nedbryder, og Toget foruden af Lokomotivpersonalet (Motorføreren) kun er betjent af een Mand (Togføreren), skal Lokomotivfyrbøderen (Motorføreren) paa enkeltsporet Bane assistere Togføreren med den i Sikkerhedsreglementet foreskrevne Dækning af Toget.

I øvrigt henvises for Damplokomotivernes Vedkommende til »Damplokomotivet og dets Betjening«.

Sneforhold.

Vejrmeldinger.

Ved Vejrmeldinger tilsigtes at holde Togledelsen, d. v. s. den eller dem, der paa det paagældende Tidspunkt leder Toggangen, underrettet om Sneforholdene paa vedkommende Omraade. Størst Betydning har Oplysninger om, hvorvidt der inden for Omraadet findes lange og høje Snedriver, som Togene maa antages vanskeligt at kunne køre igennem, samt om det maa anses for nødvendigt straks eller senere at udsende Sneplov for at opretholde Trafikken. Det skal ved Meldingens Afgivelse iagttages, at den indeholder de nødvendige Oplysninger til Bedømmelse af, om Motortog skal nedsætte Hastigheden eller eventuelt indstilles, jfr. S. 58 ff; det er saaledes af særlig Betydning, at det af Meldingen fremgaar, om der paa Banen findes Driver af løs Sne med over 0,6 m Højde eller eventuelt fast aflejret Sne (Jordfygning). Disse Meldinger afgives ved indtrædende Snefald af Banetjenestens Personale til Stationerne.

Ligeledes skal Lokomotivførerne (Motorførerne) afgive Melding til første Station, naar Sneforholdene paa de af dem passerede Strækninger truer med at vanskeliggøre Toggangen. Denne Pligt er saa ubetinget, at gennemkørende Tog skal standse for at afgive Meldingen.

De til Stationerne indgaaede Meldinger vil af disse blive videregivet til de Tog, der skal passere den paagældende Strækning. Gennemkørende Tog, som ikke har kunnet underrettes paa en planmæssig Holdestation, vil blive standset for at modtage Meldingen.

Togens Udsendelse og Gennemførelse m. v.

Under Sneforhold af længere Varighed eller under Snefygning skal Togene lettes i fornødent Omfang efter nærmere Aftale med Lokomotivføreren (Motorføreren), der bør have saa fylde Oplysninger som muligt om Forholdene. For Tog, der er undervejs, træffer Togføreren efter Samraad med Lokomotivføreren (Motorføreren) Bestemmelse om eventuel Udsættelse af Vogne paa en Mellemstation.

Om fornødent medgives der Togene nogle Snekastere.

Under Sneforhold gælder følgende Regler for Fremførelse af Lyntog og Motortog:

A) Lyntog og Tog fremført af Motorvogne Litra Mk-Fk.

- 1) Naar der paa en Banestrækning eller et Banestykke findes Driver af løs (nyfalden) Sne med større Højde end ca $\frac{1}{3}$ m over Skinneoverkant (d. v. s. til Underkanten af de paa Vognkassen siddende Snenæser), skal Hastigheden paa det paagældende Afsnit nedsættes til højst 80 km/T.

Saafremt Sneen under Kørslen er forhindret i at undvige til Siderne, f. Eks. under Kørsel i Gennemgravning, og derfor staves op foran Toget, skal Bremserne sættes i Funktion.

Med Hensyn til den anførte Hastighedsnedsættelse gælder, at saafremt der paa Grund af andre Forhold, f. Eks. Strækningens Maksimalhastighed eller lignende, allerede maatte være foreskrevet en lavere Hastighedsgrænse, skal denne lavere Hastighedsgrænse selvfølgelig respekteres. Saafremt Føreren maatte iagttagelse eller undervejs modtage Underretning om, at Sneforholdene er

ugunstigere end tidligere meddelt ham — herunder at der på banen findes fast aflejret sne (f. eks. sne iblandet jord) —, må han ikke søge at forcere toget igennem driverne.

Når hastigheden for motortog, fremført af Mk-Fk, skal nedsættes på grund af sne, må dette tog kun bestå af ialt 4 vogne (inkl. Mk-Fk).

- 2) Når der på en banestrækning eller et banestykke findes driver af løs (nyfalden) sne i større højder end ca. $\frac{2}{3}$ m over skinneoverkant (d. v. s. i større højde end til ca. 10 cm under underkant af pufferne) eller fast aflejret sne (f. eks. sne iblandet jord), selv om denne kun ligger i ringe højde, skal kørslen med lyntog og de omhandlede motorvogne indstilles på det pågældende afsnit, indtil dette atter meldes farbart.

Lyntog og motortog bør overhovedet ikke afsendes, når det ved indtrædende stærkt snefald eller snefygning må befrygtes, at der vil kunne opstå vanskeligheder for togenes gennemførelse til nærmeste by- eller knudestation, med mindre der foreligger snemeldinger eller andre oplysninger om banens tilstand (f. eks. gennem meddelelser fra personalet på indkommende tog), i henhold til hvilke togfremførelse vil være tilladt.

Banetjenestens personale skal ved afgivelse af snemeldinger have opmærksomheden nøje henvendt på, at meldingerne kommer til at indeholde de fornødne oplysninger til bedømmelse af, om de pågældende tog i henhold til ovenstående skal nedsætte hastigheden eller eventuelt indstilles. Det er således navnlig af betydning, at det oplyses i snemeldingerne, om der på banen findes driver af løs sne med over $\frac{2}{3}$ m højde eller eventuelt fast aflejret sne (f. eks. sne iblandet jord).

B) Tog fremført af motorvogne Litra M l, M o, M p, M q og M r.

- 1) Når der på en banestrækning eller et banestykke findes driver af løs (nyfalden) sne med større højde end ca. 0,15 m over skinneoverkant, skal hastigheden nedsættes til højst 80 km/t.

Med hensyn til den anførte hastighedsnedsættelse gælder, at såfremt der under hensyn til andre forhold, f. eks. strækningens maksimalhastighed eller lignende, allerede

måtte være foreskrevet en lavere hastighedsgrænse, skal denne lavere hastighedsgrænse selvfølgelig respekteres. Såfremt føreren måtte iagttage eller undervejs modtage underretning om, at sneforholdene er ugunstigere end tidligere meddelt ham — herunder at der på banen findes fast aflejret sne (f. eks. sne iblandet jord) —, må han ikke søge at forcere toget igennem driverne.

Under sneforhold må tog, der fremføres af Mo-vogne, højst bestå af ialt 3 vogne (incl. motorvogne).

- 2) Når der på en banestrækning eller et banestykke findes driver af løs (nyfalden) sne i større højde end ca. $\frac{2}{3}$ m over skinneoverkant (d. v. s. i større højde end til ca. 20 cm under underkant af pufferne) eller fast aflejret sne (f. eks. sne iblandet jord), selv om denne kun ligger i ringe højde, skal kørslen med de anførte tog indstilles på det pågældende afsnit, indtil dette atter meldes farbart.

Motortog bør overhovedet ikke afsendes, når det ved indtrædende stærkt snefald eller snefygning må befrygtes, at der vil kunne opstå vanskeligheder for togenes gennemførelse til nærmeste by- eller knudestation, med mindre der foreligger snemeldinger eller andre oplysninger om banens tilstand (f. eks. gennem meddelelser fra personalet på indkommende tog), i henhold til hvilke togfremførelse vil være tilladt.

Banetjenestens personale skal ved afgivelse af snemeldinger have opmærksomheden nøje henvendt på, at meldingerne kommer til at indeholde de fornødne oplysninger til bedømmelse af, om de pågældende tog i henhold til ovenstående skal nedsætte hastigheden eller eventuelt indstilles. Det er således navnlig af betydning, at det oplyses i snemeldingerne, om der på banen findes driver af løs sne med over $\frac{2}{3}$ m højde eller eventuelt fast aflejret sne (f. eks. sne iblandet jord).

Kørsel under sneforhold.

Ved kørsel under sneforhold, hvor togstandsning kan befrygtes, eller når sådan indtræffer, skal for damptogenes vedkommende særlige forholdsregler iagttages i overensstemmelse med de i „Damplokomotivet og dets betjening“ givne anvisninger.

Sneplovtog fremføres efter de i sikkerhedsreglementet og

Signalreglementet givne Forskrifter. I Mørke skal Sneplovtog fremføres med særlig Forsigtighed.

Standses et Tog paa fri Bane, bør det tilstræbes at faa Toget bragt ind til den nærmeste Station, eller, hvis dette ikke kan ske, i alt Fald til et beboet Sted.

Ved Kørsel under Sneforhold bør Togene saa vidt muligt ikke standses, hvor Banen ligger i Udgravning, men helst paa Dæmninger, selv om disse ligger 1 km eller mere foran Indkørselssignalet.

Naar Tog i længere Tid er standset paa fri Bane eller paa en Station, skal Vognmesteren for den Strækning, paa hvilken Toget befinder sig, efterse Vognene. I Tilfælde, hvor Vognmesteren ikke kan komme til Stede, er det Vognopsynsmændenes eller — naar saadanne ikke findes paa Stationen — Lokomotivføreren (Motorføreren) Pligt at efterse Vognene i Toget. Ved saadant Eftersyn skal samtlige Vognes Akselkasser grundigt undersøges, eventuelt udpumpes for Vand, og Lejerne opsmøres, og dette skal ske, inden Toget føres videre ud over en Station.

Naar regelmæssig Drift aflyses paa Grund af Sne, afgiver Banetjenesten Plovførere, fortrinsvis Overbanemestre, eventuelt Baneformænd eller Banenæstformænd. Kan Banetjenesten ikke afgive Plovførere, afgives disse af Trafiktjenesten. Plovføreren skal enten selv eller ved en paalidelig Mand holde Udkgig fra Lokomotivet.

Indtræffer usigtbart Vejr, skal Plovføreren foranledige, at Snepløvkørslen foregaar med den yderste Grad af Forsigtighed, og om fornødent henstille til Togledelsen at indstille Plovkørslen.

Naar der arbejdes med Snepløvtog paa det ene Spor af en dobbeltsporet Bane, og der kan ventes Tog paa det andet Spor, skal Plovføreren saa vidt muligt standse Plovkørslen under Togets Forbikørsel paa det farbare Spor. Togene paa det farbare Spor skal fremføres med stor Forsigtighed. De to Nabostationer, imellem hvilke Snepløven arbejder, skal skriftlig og mod Kvittering underrette saavel Lokomotiv- som Togførerne om, at Snepløven arbejder paa det andet Spor.

Indkommer en Snepløvtog i beskadiget Stand til en Station, skal Plovføreren underrette Stationen om Manglede, hvorefter Stationen snarest underretter Vognopsynet og Togledelsen samt Maskiningeniøren.

Det paahviler Plovføreren at sørge for, at Snepløven bliver rensset for Sne hurtigst muligt efter dens Afbenyttelse, da en

senere Fjernelse af Sneen, naar Sneploven atter skal tages i Brug, kan medføre betydeligt Tidstab og Besvær.

Togføreren for et Snepløvtog skal saavel inden Afgangen som undervejs, naar Lejlighed gives, forvise sig om, at alle Togets Dele er solidt sammenkoblet, og at Luftbremsen er i Orden.

Rydning med Sneplø.

Ved selve Snepløjningen skal der ydes fornøden Hjælp af Banetjenestens Personale.

En Snepløvil i mange Tilfælde kunne rydde Banen for indtil 1 à 2 m Sne, naar denne er nogenlunde løs, og Drivernes Længde med de større Højder af Snelaget er forholdsvis ringe; men de paa denne Maade pløjede Strækninger skal eftergaas med Skovl saa snart som muligt og helst, inden det først kommende Tog kan ventes at ville passere Strækningen. Saafremt Sneen ved en Drives Begyndelse er meget fast, kastes den til en passende Højde. Meget skraatliggende Driver gøres vandrette i passende Højde ved en delvis Kastning. Ved Overkørsler, hvor Sneen er fastkørt eller fasttraadt, skal Sporene oprensnes, til hvilket Øjemed der enten kastes 2 Runder langs Skinnerne eller ryddes i Sporets Bredde.

Er Plovføreren ikke af Baneformanden, henholdsvis Banevagten, underrettet om, hvilke Driver der i Øjeblikket ikke kan pløjes, skal han standse foran de større Driver, selv undersøge

disse og derefter efter samråd med lokomotivføreren tage bestemmelse om pløjningen.

Høje eller lange driver, der antages ikke at kunne gennempløjes, skal, inden ploven benyttes, søges gennemkastet i bæltet af passende bredde og tværs på drivernes længderetning, hvorved der skaffes luft for de opløjede snemasser, og sneplovens virkeevne forøges.

Når snedriver skal forceres, og plovføreren skønner, at der er fare for fastkørsel eller afsporing, skal eventuelle vogne afkobles i passende afstand fra driven.

Det bør så vidt muligt undgås, at sneploven kører fast i sneen, da lokomotivet i så fald ikke kan trække sneploven løs, inden der først er anvendt en tidsspildende kastning af sneen omkring lokomotiv og sneplov. Når lokomotivføreren derfor under sneplovens fremførelse i en snedrive mærker, at farten næsten er standset, inden driven er helt gennempløjet, bør han, hellere end at udsætte sig for at køre sneploven så fast, at lokomotivet ikke kan trække den løs, straks standse og gå tilbage for ved fornyet fart atter at fortsætte forceringen.

Fremføres sneplovtoget af 2 lokomotiver, vil det være formålstjenligt kun at anvende det ene ved forcering af driver af en sådan størrelse, at der kan blive tale om fastkørsel. Det andet benyttes da til at trække sneploven og det forcerende lokomotiv fri.

Såfremt forholdene i særlig grad taler derfor, kan dog begge lokomotiver benyttes til forceringen, når sneploven er af sværeste type, og fygning med sne iblandet jord ikke har fundet sted.

Når en sneplov er drevet så langt frem i en snedrive, som den kan komme, og derefter er trukket tilbage, må den ikke, hvis sneen ved sneplovens tilbagetrækning er bleven sammentrykket og fast, påny føres frem i driven, før den sne, som findes i sporet, er fuldstændig skovlet bort eller løsnet, da sneploven ellers udsættes for at blive afsporet.

Iøvrigt henvises til de i „Damplokomotivet og dets betjening“ givne anvisninger.

Rangertjeneste.

Reglerne for rangering findes i rangerreglementet, de særlige bestemmelser for rangering til og fra færger dog i ordreserie N.

Reservetjeneste.

Reservetjenestens omfang.

Det fremgår af togplan XVII a (17 a), på hvilke stationer der skal være reservelokomotiver til stede.

Disse stationer skal underrette vedkommende depot, når reservetjenesten skal udvides på grund af togforsinkelser o. l.

Når en reservelokomotivstation af en eller anden grund er ude af stand til at stille reserve, påhviler det denne station at underrette den eller de nærmeste reservelokomotivstationer og samtlige under dens område hørende stationer desangående, for at disse sidste i påkommende tilfælde kan henvende sig til den under disse forhold nærmest liggende reservelokomotivstation.

Reservelokomotivets beredskab.

Så længe et damplokomotiv er beordret til reservetjeneste for tog, skal såvel dets lokomotivfører som lokomotivfyrbøder forblive ved depotet. Herfra må kun afviges efter udtrykkelig tilladelse af den tilstedeværende foresatte.

Reservelokomotiver skal henstå med bakket fyr og en dampspænding af 2 à 3 at under den højst tilladte dampspænding samt være fuldt udrustede med kul og vand og således opsmurte, at de kan afgå hurtigst muligt.

Reservelokomotivets benyttelse.

Når et reservelokomotiv er afgået til hjælp for et nedbrudt tog, overtager så vidt muligt det første for tur stående lokomotiv dets reservetjeneste og, når ikke andet er bestemt ved særlig ordre, tillige dets planmæssige togtjeneste.

På stationer, hvor ambulance- og hjælpevogne er hjemmehørende, må der kun disponeres over reservelokomotivet i anledning af nedbrud og til fremførelse af ambulance- og hjælpetog eller, efter sektioningeniørens tilladelse i hvert enkelt tilfælde, til rangering, forvarmning o. l. på reservelokomotivstationen. Undtagelse herfra må kun finde sted, såfremt der kan sikres et andet lokomotiv til disposition for ambulance- og hjælpetog.

På stationer, hvor ambulance- og hjælpevogne ikke er stationeret, kan reservelokomotivet benyttes til fremførelse af særtog og lokaltog samt til forspand, når det kan være til-

bage paa Reservelokomotivstationen til den Tid, paa hvilken det skal fremføre et Plantog. Lokomotivet vedbliver i Almindelighed under Fremførelsen af saadanne Tog at være Reservelokomotiv, og for saa vidt der intet andet opfyret Lokomotiv haves til Raa-dighed, kan Reservelokomotivet tilkaldes fra Strækningen til Hjælp for nedbrudte Tog.

Under presserende Omstændigheder kan der dog ogsaa gøres Brug af Reservelokomotivet ud over det Tidspunkt, da det skulde have været benyttet til at fremføre et Plantog. For en saadan Disposition bærer Trafikinspektøren Ansvar.

Tilsyn med og Vedligeholdelse af Damplokomotiverne ved Maskindepoterne.

Almindelige Bestemmelser.

Damplokomotiver og Tendere skal holdes i en saadan Stand, at Kørslen uden Fare kan foregaa med den for det paagældende Kjøretøj største tilladte Hastighed.

Bestemmelser vedrørende Damplokomotivers og Tenderes Indretning er til Sikkerhed for Driften fastsat af Ministeren for offentlige Arbejder, og Værkstederne har Ansvar for, at disse Bestemmelser er overholdt, naar Lokomotiverne afgives til Driften. Det er derfor ikke tilladt Maskindepoterne at foretage Forandringer ved Lokomotiverne og de derpaa værende Indretninger, medmindre der foreligger skriftlig Ordre hertil fra Distriktet eller Maskinsektionen.

I det efterfølgende meddeles de vigtigere Forskrifter for Tilsyn og Vedligeholdelse.

Kedlen.

Afkøling.

Afkøling af Kedlen maa under ingen Omstændigheder foregaa pludseligt, da der derved kan foraarsages Skade paa Kedlen. Afkølingen kan enten være delvis, naar den foretages af Hensyn til Kedlens Udvaskning med varmt Vand, eller fuldstændig, naar Kedlen skal underkastes Reparation eller kold Udvaskning.

Angaaende Afkøling af Kedlen til varm eller kold Udvaskning med transportabel elektrisk Udvaskpumpe henvises til

»Damplokomotivet og det Betjening«. Ved Afkøling til varm Udvaskning ved Hjælp af stationært Udvaskeanlæg gaas frem paa lignende Maade som foran nævnt, kun ledes Kedlens Damp og Vand til Udvaskeanlæggets Udvaskebeholder, idet det gennem en Varmespiral afgiver en Del af sin Varme til Vandet i Rentvandsbeholderen.

Saafremt tvingende Forhold (Maskinmangel) medfører, at den i »Damplokomotivet og dets Betjening« anførte Tid til Afkøling ikke kan overholdes, fordi Lokomotivet snarest muligt paa ny skal bringes i tjenstfærdig Stand, kan Afkølingen som Nødhjælp undtagelsesvis foretages ved, at der, naar Dampen er blæst af, sættes koldt Vand paa Kedlen fra en Vandopstander gennem en Slange, som anbringes paa den for Brandslanger bestemte Studs paa Injektoren. Vandtilførslen reguleres saaledes, at Vandstanden i Kedlen, naar Bundhanen er helt aaben, under hele Afkølingen ikke synker under »Laveste Vandstand«. Naar Kedlens Dørplade i Højde med Vandstandsglassene føles kold, kan Vandtilførslen standses og Kedlen tømmes saa meget, som det paagældende Arbejde ved Kedlen kræver. Saadan fremskyndet Afkøling maa kun finde Sted efter Lokomotivmesterens udtrykkelige Ordre i hvert enkelt Tilfælde, og Indberetning herom skal altid sendes til Maskiningeniøren.

Saafremt Kedlen af Hensyn til eventuelle Reparationer e. l. ikke straks forsynes med Vand, skal der for at vække Opmærksomheden og forhindre en Opfyring anbringes et Skilt foran Fyrdøren med tydelig Paaskrift: »Intet Vand«.

Udvaskning og Vandskiftning.

Angaaende varm eller kold Udvaskning med transportabel elektrisk Udvaskepumpe henvises til »Damplokomotivet og dets Betjening«. Ved varm Udvaskning ved Hjælp af et stationært Udvaskeanlæg med tilhørende Pumper tages det varme Vand til Udvaskningen fra Anlæggets Udvaskebeholder, men i øvrigt er Fremgangsmaaden ved selve Udvaskningen den samme. Efter Udvaskningen fyldes der varmt Vand paa Kedlen fra Anlæggets Rentvandsbeholder.

Varme Lokomotiver til Vandskiftning hensættes saa vidt muligt med fuldt Damptryk og halvt fyldt Tender (Vandkasser). Vandet i Tenderen (Vandkasserne) opvarmes som til varm Udvaskning (Max. 60°), og Arbejdsgangen vil være den samme som ved Varmtvandsudvaskning, kun foretages selve Udvaskningen

ikke. Haves stationært Udvaskeanlæg, benyttes dette som nævnt under Afkøling (til varm Udvaskning).

Støttebolte og Kedelrør.

Enkelte brudte Støttebolte, der viser Vandudtrædelse gennem Sikkerhedshullerne, skal udveksles paa første Udvaskedag. Naar 2 Støttebolte ved Siden af hinanden viser Brud, skal de derimod hurtigst muligt udveksles.

Arbejder ved Kedelrør i Lokomotivernes Kedler maa ikke bringes til Udførelse, inden disse er tilbørligt afkølede, selv om dette medfører Opfyring af et andet Lokomotiv.

Ved Udveksling af Kedelrør skal Reglerne i »Damplokomotivet og dets Betjening« nøje følges. Opmærksomheden henledes særlig paa Bestemmelsen om, at Kedelrør, der bliver utætte efter at have været eftervalset 2 Gange, skal udveksles.

Enhver Eftervalsning af utætte Kedelrør og enhver Udveksling af Kedelrør skal indføres paa de Rørdiagrammer, der følger med Lokomotivernes Reparationsberetninger.

Smeltepropper.

Udveksling af Smeltepropper i Lokomotivernes Kedler maa ikke bringes til Udførelse, forinden disse er tilbørligt afkølet, selv om dette medfører Opfyring af et andet Lokomotiv. Begge Smeltepropper skal altid fornyes samtidig, selv om kun den ene har vist sig beskadiget.

De udtagne Propper skal afleveres til Lokomotivmesteren samtidig med, at de nye modtages, jfr. det Side 9-1 anførte angaaende nøje Regnskab med Beholdningen af Smeltepropper.

Justering af Sikkerhedsventiler og Kedelmanometre.

Værkstederne foretager Justering af Sikkerhedsventiler og Kedelmanometre ved enhver S- eller L-Reparation.

De af Værkstedet foretagne Justeringer fremgaar af Reparationsberetningerne, efter hvilke de indføres i Distriktets (Maskiningeniørens) Lokomotivkilometerbog.

Distrikterne foretager Justering af Sikkerhedsventiler og Kedelmanometre, naar der er hengaaet højst et Aar, siden sidste Justering skete, men i øvrigt, naar Plomben er brudt, naar Ventilerne ikke blæser af ved det højst tilladte Damptryk, eller naar Kedelmanometeret misviser. Justeringen foretages af Maskin-

ingeniøren eller dennes Stedfortræder, paa større Depoter dog af Lokomotivmesteren; til Stede ved Justeringen skal — foruden den, som foretager samme — være endnu enten en Lokomotivmester, Lokomotivfører, Lokomotivfyrbøder eller Haandværker.

Efter hver Omjustering af Sikkerhedsventilerne plomberes disses Skruer paany, og der anvendes hertil Plombertænger, der giver Plomben en bestemt Betegnelse, hvoraf det fremgaar, hvor den er paasat. Paa Pop-Sikkerhedsventilerne skal Stilleskruen for Indstillingsringen ogsaa plomberes.

Enhver Justering skal indføres i Lokomotivkilometerbogen, og Lokomotivmesteren skal derfor indberette foretagne Justeringer paa Form. Nr. Ma 142 til Maskiningeniøren.

Lokomotivførerne er ansvarlige for, at Plomberne til enhver Tid er til Stede, og de skal straks indberette Mangler eller Beskadigelser af samme til Lokomotivmesteren.

Dampudgangsrør.

I Normaltabellen er angivet, hvilke Dimensioner Udgangshætter og Skorstene paa de forskellige Lokomotivtyper skal have.

Det er forbudt at indsnævre Udgangshætterne ved Indsættelse af større Terser eller mindre Ringe end i Tabellen angivet.

Maskinen.

Stempler.

Lokomotivernes Stempler skal anbringes saaledes i Cylinderne, at deres Akser falder nøje sammen med Cylinderens Akser under hele Stempelslaget.

Naar Stempelstængerne er gennemgaaende, skal Stemplerne bæres af Krydshovedet og Styret paa forreste Cylinderdæksel.

Er Stempelstængerne ikke gennemgaaende, skal Stemplerne bæres oppe af Krydshovedet og af Stempelringene. Hvilker Stemplet ikke paa Stempelringene, skal der lægges Blikstrimler af passende Bredde og 100 mm Længde samt af passende Tykkelse ind i Stempelkroppens Riller under Ringene for at støtte disse.

Stopbøsningerne tjener kun til Tætning, og de maa ikke bære Stempelstængerne.

Stemplets frigang, der for begge cylinderender tilsammen udgør ca. 24 mm, fordeles således, at der i bageste ende af cylinderen bliver ca. 8 mm større frigang end i forenden. Det skal dog her ved iagttages, at frigangen i forenden aldrig bliver mindre end 7 mm.

På de lokomotiver, hvor efterspændingskilen er anbragt foran krumtapsølen, skal frigangen være 12 mm i hver ende.

Glidere

I „Damplokomotivet og dets betjening“ findes vejledning i regulering af glideren.

Gliderregulering foretages som nedenfor angivet ved de forskellige lokomotivtyper:

Litra E, P og PR	ved 40 % fyldning
„ H, R og S	„ 30 % „
„ D IV og K II	„ 20 % „
Samt øvrige	„ 15 % „

Krydshoved- og stanglejer.

Disse lejer skal stedse holdes godt tilpasset og sammenlagt, og kilerne skal være fast tilspændt for at undgå beskadigelse under kørslen.

Når lejer i stænger og krydshoved efterses, skal krydshoved-bolten udtages og undersøges for begyndende brud.

Ramme, hjulsæt m. v.

Pufferhøjde.

Pufferhøjden, d. v. s. afstanden mellem skinneoverkant (SO) og puffernes vandrette længdeakse, må på vandret spor ved stillestående køretøjer såvel med last som uden last ikke være større end 1040 mm og ikke mindre end 990 mm. Pufferhøjden på damplokomotiver og tendere er normalt 1025 mm. Ved den normale pufferhøjde forstås den, der i følge konstruktionen skal findes ved nye hjulringe; er disse tyndere, indskrænkes målene efter forholdene inden for de anførte grænser.

Det er ikke nødvendigt, at højden i begge ender af et damp-

lokomotiv med eller uden tender er ens; en forskel på indtil 20 mm kan tillades.

Lokomotivers og tenderes pufferhøjde reguleres ved hjælp af fjederhængerne.

Akselkasser.

Akselkassernes stilling i akselgaflerne skal være således, at der såvel foroven som forneden er mindst 20 mm luft. Akselkassekilerne skal stedse holdes passende opspændt for at undgå, at delene beskadiges ved klapren under korslen.

Banerømmere.

Banerømmernes afstand fra skinneoverkant (SO) må ikke være større end 100 mm og ikke mindre end 50 mm. Den normale afstand er 85 mm.

Hjulsæt.

Hjulringenes tykkelse målt i ydersiden og regnet fra hjulfælgen (altså ekskl. ansatsen for sprængningsbefæstigelsen) skal i driften være mindst:

- 27 mm, når akseltrykket for det pågældende hjulpar er mindre end 10 t,
- 32 „ , når akseltrykket for det pågældende hjulpar er lig med eller større end 10 t, men mindre end 15 t, og
- 37 „ , når akseltrykket for det pågældende hjulpar er lig med eller større end 15 t.

Når køretøjerne udgår af værkstederne efter reparation, er hjulringenes tykkelse normalt større end de forannævnte kassationstykkelser. De angivne vægtgrænser gælder for belastet køretøj.

Hjulringenes bredde skal være mindst 130 mm og højst 140 mm.

Hjulflangens tykkelse målt 10 mm over løbekredsen skal være mindst 20 mm.

Hjulflangens højde over løbekredsen må ikke være mindre end 25 mm og ikke større end 36 mm.

Afstanden mellem et hjulsæts 2 løbekredse regnes at være 1500 mm.

Afstanden mellem hjulringenes indvendige flader skal ligge imellem 1360 og 1357 mm.

Afstanden mellem hjulflangens ydersider målt 10 mm over løbekredsen må være højst 1426 mm og mindst 1410 mm. På hjulsæt, der ikke kan blive førende under kørslen f. eks. midterhjulsæt på 3-akslede trucker og på 3- eller 4-koblede lokomotiver kan afstanden dog gå ned til 1398 mm.

Det største tilladte slid såvel lokalt som langs hele løbeflader er 7 mm for damplokomotiver, tendere og motorlokomotiver og 5 mm for motorvogne.

Såfremt et lokomotivs (en motorvogns) hjulringe er slidt således, at der på hjulflangen er opstået en skarp kant (grad), som mulig kan medføre sporafløb, skal lokomotivmesteren indberette dette til sektionsingeniøren, idet resultatet af en opmåling af det pågældende lokomotivs (motorvogns) hjulslid samtidig meddeles.

Eftersyn af krumtapaksler.

Da krumtapaksler på lokomotiver med indvendige krumtappe (litra C, E, H, P, PR, R_{II} og S) kræver et særligt grundigt eftersyn, for at begyndende revner kan blive opdaget, inden de forvolder uheld, skal nævnte krumtapaksler underkastes et eftersyn, når akslen siden det foregående eftersyn har gennemløbet

75000 km for Litra C, E, P og PR og
160000 „ „ „ H, R_{II} og S.

Selv om det fulde antal kilometer ikke er gennemløbet siden sidste eftersyn, underkastes krumtapakslerne derhos altid det her foreskrevne eftersyn i forbindelse med hjulafdrejning, og når den pågældende aksel har været varmløben, eller når hjulsættet af anden årsag er udtaget af maskinen.

Akseleftersyn kan uden for værkstederne i København og Aarhus foretages i de remiser, som er udstyret med sænkegrube til udtagning af aksler. De eftersyn, der foretages i værkstederne, noteres på reparationsberetningerne. De eftersyn, der foretages i remiserne, skal foretages af lokomotivmesteren og indberettes til sektionsingeniøren til indførelse i lokomotivkilometerbogen.

I så stort omfang, som forholdene tillader, skal også under driften de pågældende akslers tilstand særligt overvåges.

Eftersynet foretages på følgende måde:

Hjulsættet udtages af maskinen og anbringes frit stående med aftagne akselkasser. Det renses omhyggeligt med petroleum og af-

tørres, hvorefter der slås nogle kraftige slag med en blyhammer på den indvendige side af hjulringene for at sætte hjulet i svingninger og derved bringe olien i eventuelt tilstedeværende revner frem på overfladen af akslen. De tvivlsomme steder undersøges med lup. Forefindes revner, underrettes sektioningeniøren, der derefter foretager det videre fornødne.

Fjederhængeværk.

Når smøring af lokomotivers og tenderes fjederhængeværk, ballancer, stød- og trækkeindretninger, bremsehængeværk og andre dele med ringe bevægelse, f. eks. styringsdelene, forsømmes, kan derved opstå betydelige reparationsudgifter. Det pålægges derfor lokomotivpersonalet at holde disse dele passende smurt og lokomotivmestrene at føre tilsyn med, at dette sker. Endvidere skal værkstedscheferne meddele til distrikterne ethvert tilfælde, hvor der ved uagtsomhed i den omhandlede retning er foranlediget uforholdsmæssige reparationsudgifter.

Mærker på varme- og bremseslanger.

For at man kan konstatere, hvor længe kasserede varme- og bremseslanger har været i brug, er slangerne forsynet med et gummisegl, der f. eks. for slanger, der er leveret i oktober måned 1941, ser ud som angivet i nedenstående figur.

10	41	Firmanavn:												41	
		Paasat:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	42
10	41	Aftaget:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	43
															44
														45	

Tallene længst til venstre angiver, at slangen er leveret i 10. måned (altså oktober) 1941. Tallene i rubrikken „Påsat“ tjener til angivelse af, i hvilken måned slangen er taget i brug, idet det dertil svarende tal skæres af med en kniv. Tallene i rubrikken „Aftaget“ tjener på samme Måde til angivelse af, i hvilken måned slangen er aftaget som kassabel, ved at det tilsvarende tal afskæres.

Tallene længst til højre tjener til angivelse af årstallene,

i hvilke Slangen dels er taget i Brug, dels senere er aftaget som kassabel, ligeledes ved Afskæring af de paagældende Tal.

For Lokomotivernes Vedkommende sker Afskæringen af Talene ved Depoterne i Overensstemmelse med det foran anførte, naar nye Slinger paasættes, eller kassable Slinger aftages. Naar Slangerne paasættes eller aftages i Værkstederne, afskæres Talene i Værkstederne.

Er et Depot i Tvivl om, hvorvidt en Slange er kassabel, skal der ingen Tal afskæres, men Slangen indsendes straks til vedkommende Centralmagasin.

Naar der til Værkstederne eller Magasinerne indkommer Slinger, der ved nærmere Undersøgelse viser sig kassable, uden at de paagældende Tal er afskaaret, foretages Afskæringen henholdsvis af vedkommende Værksted eller Magasin.

Periodiske Eftersyn.

Maskindepoterne foretager periodiske Eftersyn af visse Dele paa Damplokomotiverne og Tenderne som nedenfor anført. Dog kan efter Distrikternes nærmere Bestemmelse visse Eftersyn foretages hyppigere, saafremt Erfaringerne taler derfor.

Paa hver Udvaskedag:

1. Fyrkassen efterses for Utætheder ved Kedelrør, Støttebolte, Nagler og Stemmekanter.
2. Overhederrørene, Overheder-Kedelrørene og de almindelige Kedelrør renses omhyggeligt for Sod og Aske (jfr. »Damplokomotivet og dets Betjening«).
3. Omløbsventilerne for Lavtrykscylindrene paa Lokomotiver Litra E efterses.
4. Vandafløbsventilerne paa Trykluftpumpen og paa dennes automatiske Startventil udskilles og renses, og Rørene udblæses.

Paa en Udvaskedag hver Maaned:

1. Oliesien i Bunden af Oliebeholderen paa Friedmanns Smøreapparat eller Oliesien i Wakefields Smøreapparat udtages og renses.
2. Der foretages Opmaaling og Eftersyn af Slid paa Hjulringe.
3. Oliesien i Trykluftpumpens Smøreapparat efterses og renses, og Apparatets Indstilling kontrolleres.

4. Luftpumpens Indsugningsfilter renses.
5. Trykluftbremsecylindrerens Stempelføringsrør smøres.
6. Luftpumpens Startventil efterses og smøres.

Paa en Udvaskedag hver 2. Maaned:

1. Snøfteventiler og Omløbsventiler renses og efterses.
2. Fyrkassen efterses for Kedelsten samt for Tæringer paa Støttebolte, Nagler og Sømme.
3. Smeltepropperne udtages og efterses.
4. De i Stanglejer indlagte Filtstrimler efterses.
5. De Bolte, der fastholder Vakuumbælgernes Ophængningsbøjler, prøves og efterspændes eventuelt.
6. Stempelgliderne paa Lokomotiver Litra E, H og R udtages, efterses og renses.
7. Krydshoveder og Stempelstangsstyr paa Lokomotiver Litra E, H, P, PR, R og S efterses og oplejnes eventuelt.

Paa en Udvaskedag hver 3. Maaned:

1. Paa Lokomotiver med Tendere efterses Hovedbolten med Sikkerhedsblik mellem Maskine og Tender.
2. Paa Lokomotiver med Slamudskiller efterses og renses Slamkanaler, Slampotte m. v.
3. Luftpumpens Hoved- og Hjælpeglider udtages og efterses.
4. Pakningen i Luftpumpens udvendige Stempelstopbøsning efterses.
5. Førerventilerne (dog ikke den automatiske) smøres paa Gliderspejlet.
6. Den automatiske Førerventils Haandtag og Fyldestødklinke efterses og smøres.
7. Dobbeltkontraventilerne efterses.
8. Alle Samlinger paa Trykluftsystemet og Tidsbeholderne med tilhørende Rørledninger eftergås for Utætheder.

Paa en Udvaskedag hver 6. Maaned:

1. Dampstempler udtages og efterses.
2. Stempelglidere udtages, efterses og renses. For Litra E, H og R se ovenfor.
3. Boltene til Cylindrerens Befæstelse paa Rammen prøves og efterspændes eventuelt.
4. Trykluftbremsecylindrerne efterses indvendigt samt renses og smøres (Bremsecylindrerne maa ikke renses med Petroleum

eller Olie). Bremsecylindrene efterses udvendigt og males om fornødent.

5. Den automatiske Førerventil udveksles.
6. Sikkerhedsventilen for Bremseanlægget justeres.
7. Bremsebeholdernes Bundpropper udtages, og Beholderne udblæses for Urenheder.
8. Luftpumpens Suge- og Trykventiler udtages, renses og efterses.

Kontrol med periodiske Eftersyn.

Til Brug ved Kontrollen med de periodiske Eftersyn af Damplokomotiverne skal føres et særligt Skema.

Der føres et Skema for hvert Lokomotiv, og naar Skemaet er udskrevet, indsendes det til Distriktet, hvorefter der vil blive udstedt et nyt.

Eftersynsdatoen, der *ikke* maa indføres paa Skemaet, før en ved Eftersyn eventuelt fundet Fejl er afhjulpet, indføres i den paagældende Rubrik, og under Datoen anføres Depotets Navn i Telegraafforkortelse, altsaa f. Eks. Gb., Ar. o. s. v., saaledes at Anførelse af Dato og Depotets Navn er Attest for, at den eftersete Maskindel er i driftsmæssig Stand den anførte Dato.

Naar et Lokomotiv omstationeres, skal Skemaet følge med Lokomotivets øvrige Papirer, ligesom det sammen med sidste Reparationsberetning, Rørdiagram, Værktøjsliste og Reparationsforslag skal indsendes til Distriktet, naar Lokomotivet indgaar til Værkstedet til Reparation, (til Maskindepotet paa Københavns Godsbanegaard, naar dette Depot udfører Kedelsmedearbejdet).

Hovedeftersyn og Kedelprøver.

Hovedeftersyn af Lokomotiver og Tendere samt Prøve af Lokomotivkedlerne — ogsaa benævnt stor Reparation (S-Reparation) — skal foretages i Centralværkstederne, naar der er hængaaet højst $3\frac{1}{2}$ Aar, siden sidste Kedelprøve blev foretaget, eller siden Lokomotivet blev taget i Brug som nyt eller efter Udtørring af Kedlen. Under Hovedeftersynet, som skal omfatte alle Lokomotivets Dele og Kedlens Indre, skal Kedelrørene være udtaget og Kedlen rensed for Sten, og der skal inden 2 Maaneder efter, at Kedlen er trykprøvet, foretages Prøvekørsel.

Nævnte Tidsrum af $3\frac{1}{2}$ Aar regnes fra den Dato, da Lokomotivet efter endt Prøvekørsel er sat i Drift, hvilken Dato er

paamaalet i Førerhuset og angivet i Værkstedets Reparationsberetning.

Er Lokomotivets Kedel blevet udtørret umiddelbart efter Prøvekørslen, anses Lokomotivet som sat i Drift paa den Dato, da Udtørringen afbrydes, for at det kan tages i Brug.

Saafernt Forholdene gør det ønskeligt, og Lokomotivets (Tenderens) Tilstand tillader det, kan forannævnte Frist forlænges til højst 4 Aar, naar der af Generaldirektoratet — efter Indstilling fra et Værksted i hvert enkelt Tilfælde — meddeles Tilladelse dertil.

Det Maskindepot, hvorunder et Lokomotivs Vedligeholdelse m. v. hører — Hjemstedsdepotet — har Ansvaret for, at Lokomotivet ikke er under Damp ud over den nævnte Frist paa $3\frac{1}{2}$ Aar, medmindre Tilladelse foreligger til at forlænge Fristen som foran nævnt højst til 4 Aar. Den Dato, Lokomotivet forfalder til det næste $3\frac{1}{2}$ -aarige Hovedeftersyn, er ligeledes angivet i Reparationsberetningen. Lokomotivet skal dog ikke indsendes til Værkstedet, før nærmere Ordre herom foreligger.

Har Lokomotivet efter stedfunden Kedelprøve henstaaet med udtørret Kedel i 2 Aar eller mere, skal Kedlen paany trykprøves i et Værksted, umiddelbart forinden det maa sættes i Drift; ved denne Kedelprøve skal Kedelbeklædningen være aftaget, men Kedelrørene skal ikke være udtaget.

Indsendelse af Lokomotiver til Værkstedet.

Naar et Lokomotiv afsendes til Værkstedet, skal Lokomotivmesteren ved det Depot, hvorfra Lokomotivet afsendes, eftertælle de til Lokomotivet hørende Udrustningsgenstande. Manglende Dele efterlyses, og det Depot, som ligger ved Værkstedet, samt Maskiningeniøren underrettes om de forefundne Mangler og om Efterlysningen.

Inden et Lokomotiv afgives til et Værksted til Reparation, skal det omhyggeligt rengøres overalt ved Foranstaltning af det Maskindepot, som ligger ved det paagældende Værksted, saaledes at Ramme og Hjul, Bærefjedre, Balancer og Bremsetøj m. m. samt Tenderen aftørres grundigt, og dette Depot sørger tillige for, at Røgkammer, Rist og Askekasse er tømt, ligesom Kedel og Tender tømmes for Vand og Kullene aflæsses. Murbuen skal fjernes, naar Lokomotivet indgaar til S- eller L-Reparation. Stænger og Styringsdele skal aftørres og, for saa

vidt Lokomotivet ikke straks afgives til Værkstedet, indsmøres i Olie.

Ved Lokomotiver, som sendes afkoblet over Linien, skal Rengøring og Indsmøring af de aftagne Dele altid foretages af det Depot, hvorfra Lokomotivet sendes.

Naar kolde Lokomotiver med afkoblet Gangtøj befordres i Tog til eller fra Værksted uden Ledsagelse, maa Befordringen kun ske i Tog, hvor det er muligt at underkaste Lokomotivet et passende Tilsyn under Transporten, og det kolde Lokomotiv skal da saa vidt muligt indrangeres umiddelbart op til Toglokomotivet, for at dettes Personale kan føre Tilsyn undervejs. Hvis det kolde Lokomotiv ikke har Bremsledning, og det undtagelsesvis er nødvendigt at befordre det i et luftbremset Tog, kan det indrangeres andet Steds i Toget, men Hastigheden maa da ikke overskride det afkoblede Lokomotivs Maksimalhastighed og ikke 45 km/Time.

Enkeltkørende Lokomotiver (Motorvogne), som er paa Vej til Værksted, fordi deres Tilstand gør dem uskikkede til Fremførelse af Tog, skal forlanges fremført som Særtog i aftalt Plan.

Tilsyn mod og Vedligeholdelse af Motormateriellet ved Maskindepoterne.

Almindelige Bestemmelser.

De paa Side 63-1 anførte almindelige Bestemmelser om Vedligeholdelse og Indretning af Damplokomotiver og Tendere gælder ogsaa for Motorkøretøjer.

Ramme, Hjulsæt m. v.

De paa Side 68-1 anførte Maal for Pufferhøjde, Banerømmere, Hjulsæt og Hjulslid med Undtagelse af saadanne Maal, der i Teksten udtrykkelig er nævnt som gældende for Damplokomotiver, gælder ogsaa for Motorlokomotiver og Motorvogne. For Traktorer gælder de, for saa vidt de kan finde Anvendelse.

Periodiske Eftersyn.

Maskindepoterne foretager periodiske Eftersyn af visse Dele paa Motormateriellet som nedenfor anført.

Dieselektriske Lokomotiver og Motorvogne.

For de enkelte Eftersyn gælder, at de vil være at foretage paa de Lokomotiv- og Vognlitra, hvor de nævnte Dele eller Apparater findes.

For hver 8500 km:

1. Kølevandssystemet efterses for Utætheder i Rørledninger, Tanke og Kølelegemer.
2. Luftfiltrene paa Maskinerne udveksles med rene Filtre.
3. Dieselmotorernes Ind- og Udstødningsventiler indstilles.
4. Vandstandsglassene paa Kølevandstanken renses, og om fornødent stikkes Vandstandshanerne igennem.
5. Oliestandsglassene paa Solarolietanken efterses og renses.
6. Samtlige Brændseloliefiltre renses.
7. Dieselmotorerne startes, og deres Gang afprøves.

Herunder:

Prøvning af Forbrændingen ved Hjælp af Kontrolskruerne.

Eftersyn af Topdækslerne for Utætheder ved Brændstofventilerne m. m.

Eftersøgning af Utætheder ved Brændstofrørerne og evt. Efterspænding af utætte Samlinger.

Eftersøgning af Utætheder ved Tryksmøresystemet og evt. Efterspænding af utætte Samlinger.

Kontrol af Trykmanometrenes Udvisende.

Kontrol af Kontaktmanometrene for Kølevand og Olie.

Eftersyn af Kølevandspumperne.

Eftersyn af Remtrækkene (med Remstrammere) til Hjælpedynamoerne.

8. Truckerne efterses for løse Bolte, manglende Splitter og Revner i Vangerne m. m.
9. Akselbakker og Fjederophængning smøres.
10. Puffere, Trækapparater og Truckernes Centrumstappe efterses og smøres.
11. Tryklufftanlæggets Tæthed prøves ved Aflytning af Utætheder og Aflæsning paa Manometrene.

12. Hoved- og Hjælpeluftbeholdere udblæses.
13. Kompressorstartventilen prøves.
14. Bremsen indstilles, slidte Bremsesaaler fornyes.
15. Bremsetøjet smøres.
16. Haandbremsen smøres og prøves.
17. Reservebeholdningen af Sikringer og Lamper samt Gummiringe til Bremskoblingerne suppleres.
18. I den kolde Aarstid: Spritforstøverne efterfyldes.
19. De elektriske Apparater i Maskinrum og Rejsegodsrum efterses.
20. De elektriske Apparater paa Førerpladserne efterses.
21. Hjelpeelektromotorerne i og under Vognen efterses.
22. De elektriske Apparater under Vognen efterses.
23. De øvrige elektriske Apparater efterses.
24. Banemotorerne efterses.
25. Generatorerne efterses og udblæses med Trykluft.
26. Batteriet kontrolleres, renses og syreprøves, evt. paafyldes destilleret Vand.
27. Tandhjulskasserne efterses og efterfyldes med Crater Compound.
28. Ladedynamoerne efterses og udblæses.

F o r h v e r 17000 km endvidere:

1. Vendevalsen og dens Stempler efterses og smøres.
2. Tids- og Bremsere læt efterses.
3. Overstrømningsventilen efterses og justeres.
4. Manøvrestrømsudkobleren efterses og justeres.
5. Reduktionsventilerne efterses og justeres.
6. Sikkerhedsventilen efterses, justeres og plomberes.
7. Samtlige Brændselsoliefiltre renses.
8. Husene for Snekketrækkene til Hastighedsmaalerne efterses og efterfyldes om fornødent med Kuglelejefedt.
9. Generatorernes Ventilatorvinger efterses.
10. Brændstofventilerne skiftes.
11. Haandpumperne for Paafyldning af Kølevand efterses.
12. Centrifugalkontakten efterses og smøres.
13. Banemotorerne udblæses med Trykluft.
14. Samtlige elektriske Maskiner smøres.
15. Smøreolien i Dieselmotorerne udskiftes, Bundbakkerne aftages og renses.
16. Lysregulatoren efterses og justeres.

For hver 40000 km endvidere:

1. Stempeleftersyn.
2. Førerventilerne (dog ikke de automatiske) smøres paa Glierspejlet.
3. Dobbeltkontraventilerne efterses.

Benzinmotorvogne.

For hver 3500 km:

1. Magneten smøres.
2. Ledningerne til Tændingen efterses.
3. Gearkassen efterses og efterfyldes evt. med Olie.
4. Reversgearkassen efterses og efterfyldes evt. med Olie.
5. Bageste Akseldrev efterses og efterfyldes evt. med Olie.
6. Reaktionsanordningen efterses og smøres.
7. Skubanordningen efterses og smøres.
8. Undervognen efterses for løse Bolte, manglende Splitter, Revner i Vangerne m. v.
9. Akselbakker og Fjederophængning smøres.
10. Puffere og Trækkeapparater smøres.
11. Luftslangerne til Revers-Skiftecyllinderen efterses.
12. Lejer for Skiftearm m. v. til Reversgearet smøres.
13. Startmotorens Tandhjul og Tandkransen smøres.
14. Benzintilførsels- og Benzinreguleringsorganerne smøres.
15. Bremsetøjet smøres.
16. Ladedynamoen smøres.
17. Startmotoren smøres.
18. Ventilatornavet smøres.
19. Motoren, Tagkøleren, Rørledninger og Gummistudser for Olie, Vand og Benzin m. v. efterses.
20. Smøreoliefiltret renses.

For hver 14000 km endvidere:

Olien i Benzinmotorens Krumtaphus udskiftes.

For hver 21000 km endvidere:

1. Ildslukkerne justeres og kontrolleres.
2. Nødbremseanordningen kontrolleres og justeres.
3. Banerømmernes Afstand fra Skinnetop kontrolleres.
4. Hjulringene efterses, prøves og opmaales.

Elektriske Nærtrafikvogne.

Nedennævnte Eftersyn gælder saavel Motorvogne som Styrevogne og Bivogne. Nærmere Regler for de enkelte Eftersyn fastsættes af Distriktet.

For hver 1100 km.

Bremseeftersyn (Truckeftersyn) af Vogne, der ikke er forsynet med Bremseregulator.

For hver 3000 km.

Bremseeftersyn (Truckeftersyn) af Vogne, der er forsynet med Bremseregulatorer.

For hver 16. Dag.

Let Eftersyn af samtlige Apparater, uden at disse nedtages. Afpuksning af Kontakter.

For hver 8. Maaned.

Stort Eftersyn af samtlige Apparater, der nedtages, adskilles og renses, hvorpaa de atter samles og afprøves. Dette Eftersyn falder i Almindelighed sammen med Hovedeftersyn (for hver 80.000 km).

Traktorer.

Benzintraktorer efterses hver 14. Dag.

Dieseltraktorer efterses mindst 1 Gang om Maaned.

Foranstaaende Terminer kan regnes at gælde, naar Traktorerne har indtil 200 Rangertimer pr. Maaned. Er Udnyttelsen stærkere, eller hvis Traktorerne benyttes til Befordring af Vogne (Togkørsel) paa Linien, forøges Tilsynet om nødvendigt efter Distriktets nærmere Bestemmelse.

Periodisk Eftersyn af Traktorer, der er stationeret paa Stationer, hvor der ikke findes Maskindepoter, overdrages bestemte Maskindepoter eller en stedlig Reparator efter Maskiningenjorens nærmere Bestemmelse.

Hovedeftersyn.

Hovedeftersyn (Revision) af Motorlokomotiver og Motorvogne skal foretages, naar der er hengaaet højst 3 Aar, siden sidste Hovedeftersyn blev foretaget eller siden Ibrugtagningen og senest, hver Gang Køretøjet har løbet:

for Motorlokomotiver	100000 km og
» Motorvogne samt	
elektriske Motorvogne med tilhørende	
Bivogne	80000 »

Under disse Eftersyn skal Hjulsæt, Akselkasser og Bærefjedre fjernes fra Køretøjet og undersøges særskilt, og Eftersynet skal afsluttes med en Prøvekørsel. Datoen for Prøvekørslen er malet udvendig paa Vognkassen efter Bogstaverne »Rev« og angivet i den af Værkstedet udfærdigede Reparationsberetning.

Traktorer underkastes ikke Hovedeftersyn til bestemte Terminer, men de repareres, naar det efter Distriktets Bestemmelse tiltrænges.

Indsendelse af Motormateriel til Værkstedet.

Naar et Motorlokomotiv eller en Motorvogn afsendes til Værkstedet, skal Lokomotivmesteren ved det Depot, hvorfra Køretøjet afsendes, eftertælle de tilhørende Udrustningsgenstande. Manglende Dele efterlyses, og det Depot, som ligger ved Værkstedet, samt Maskiningeniøren underrettes om de forefundne Mangler og om Efterlysningen.

Inden et Motorkøretøj afgives til et Værksted til Reparation, skal det omhyggeligt rengøres overalt ved Foranstaltning af det Maskindepot, som ligger ved det paagældende Værksted. De i Lyntog og Motorvogne værende faste Vandbeholdere, der forsyner Køkkener, Vaskekummer eller Vandklosetter med Vand, skal tømmes.

Saafremt Motorkøretøjet ikke skal indsendes til Værkstedet ved egen Kraft, maa det nøje iagttages, at de for Transport af ubetjent Motormateriel Side 39-1 angivne Forskrifter for Klarlægning og Transport overholdes.

Bestemmelser vedrørende vognopsynet.

Vognmesterstrækninger.

Tilsynet med vognmateriellet m. v. er delt i vognmesterstrækninger med områder som angivet nedenfor:

1. Distrikt:

1. *København:*

Københavns Hoved- og Godsbanegaard—Vigerslev.
Vognmestre og vognopsynsmænd i København.

2. *Østerport:*

Københavns Hovedbanegaard (ekskl.)—Østerport—Rungsted Kyst—Helsingør (ekskl.).
Hellerup—Hillerød—Snekkersten.
Københavns Frihavn.
Valby (ekskl.)—Frederikssund.
Hellerup—Valby Gasværk (ekskl.).
Frederiksberg—Vanløse.
Flintholm—Grøndal.
Flintholm—Damhus.
Harrestrup—Vigerslev (ekskl.).
Lersøen—Østerport.

Vognmester på Østerport, vognopsynsmænd på Østerport (Frihavnen), i Hillerød, Lersøen, på Nørrebro Godsstation og Frederiksberg.

3. *Helsingør:*

Helsingør station.

Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmesteren i Helsingør, vognopsynsmænd i Helsingør.

4. *Roskilde:*
 Vigerslev (ekskl.)—Roskilde—Køge—Næstved (ekskl.).
 Roskilde—Ringsted—Næstved (ekskl.).
 Roskilde—Kalundborg (ekskl.).
 Vognmester i Roskilde, vognopsynsmænd i Roskilde,
 Køge og Holbæk.
5. *Korsør:*
 Korsør—Slagelse (ekskl.)—Ringsted (ekskl.).
 Værsløv (ekskl.)—Slagelse (ekskl.)—Næstved (ekskl.).
 Dalmoose—Skælskør.
 Vognmester og vognopsynsmænd i Korsør.
6. *Kalundborg:*
 Kalundborg station.
 Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmesteren i
 Kalundborg, vognopsynsmand i Kalundborg.
7. *Slagelse:*
 Slagelse station.
 Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmesteren i
 Slagelse, vognopsynsmand i Slagelse.
8. *Næstved:*
 Næstved station.
 Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmesteren i
 Næstved, vognopsynsmænd i Næstved.
9. *Gedser:*
 Gedser—Næstved (ekskl.).
 Vognmester i Gedser, vognopsynsmænd i Gedser og Ny-
 købing Fl.

2. Distrikt

10. *Nyborg:*
 Nyborg—Marslev (ekskl.) samt Nyborg H.—Nyborg Syd
 (inkl.).
 Vognmestre og vognopsynsmænd i Nyborg.
11. *Odense:*
 Marslev—Tommerup—Assens.
 Vognmester og vognopsynsmænd i Odense.

12. *Fredericia:*

Vojens (ekskl)—Fredericia—Vejle H—Brande (ekskl).
Tommerup (ekskl)—Fredericia.

Vognmestre i Fredericia, vognopsynsmænd i Kolding, Fredericia og Vejle H.

13. *Padborg:*

Padborg—Vojens.

Rødekro—Åbenrå.

Vojens—Haderslev.

Tønder Øst (ekskl)—Tinglev—Sønderborg H (ekskl)—
Mømmark Færge.

Vognmestre og vognopsynsmænd i Padborg.

14. *Sønderborg H:*

Sønderborg H station.

Vognmestertjenesten udføres af depotforstanderen i Sønderborg H, vognopsynsmænd i Sønderborg H.

15. *Tønder H:*

Tønder H—Tønder Øst.

Tønder H—Højer.

Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmesteren i Tønder H, vognopsynsmænd i Tønder H.

16. *Esbjerg:*

Lunderskov (ekskl)—Skjern (ekskl).

Tønder (ekskl)—Bramminge—Grindsted (ekskl).

Vognmestre og vognopsynsmænd i Esbjerg.

17. *Århus H:*

Vejle H (ekskl)—Århus H—Langå (ekskl)—Randers (ekskl).

Skanderborg—Silkeborg (ekskl).

Silkeborg (ekskl)—Laurberg.

Århus Ø—Grenå.

Strømmen (ekskl)—Ryomgård.

Vognmestre i Århus H, vognopsynsmænd i Århus H og Horsens.

18. *Randers:*

Randers station.

Randers—Strømmen.

Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmesteren i Randers, vognopsynsmænd i Randers.

19. *Ålborg:*
Randers (ekskl)—Frederikshavn (ekskl).
Hobro—Løgstør.
Vognmester i Ålborg, vognopsynsmænd i Ålborg.
20. *Frederikshavn:*
Frederikshavn station.
Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmesteren i Frederikshavn, vognopsynsmænd i Frederikshavn.
21. *Struer:*
Skjern—Struer—Thisted.
Skjern—Videbæk.
Struer—Viborg (ekskl).
Skive H—Nykøbing M.
Holstebro—Herning (ekskl).
Vognmestre i Struer, vognopsynsmænd i Skjern, Vemb, Struer og Thisted.
22. *Langå:*
Langå station.
Vognmestertjenesten udføres af depotforstanderen i Langå, vognopsynsmænd i Langå.
23. *Herning:*
Viborg (ekskl)—Langå (ekskl).
Grindsted (inkl)—Brande (ekskl)—Silkeborg.
Brande (ekskl)—Herning—Viborg (ekskl)—Ålestrup (ekskl).
Silkeborg—Skjern (ekskl).
Vognmester i Herning, vognopsynsmænd i Herning.
24. *Brande:*
Brande station.
Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmesteren i Brande, vognopsynsmænd i Brande.
25. *Viborg:*
Viborg station.
Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmesteren i Viborg, vognopsynsmænd i Viborg.

26. *Faaborg:*

Faaborg station.

Vognmester i Struer, vognopsynsmænd i Skjern, Vemb, borg, vognopsynsmand i Faaborg.

Vognmestrenes og vognopsynsmændenes almindelige tjenstlige forhold.

Myndighedsforhold.

Vognmestrenes nærmeste foresatte er den tilsynsførende sektionssingeniør for vedkommende strækning.

Vognmesteren er foresat for det ved vognopsynet tjenstgørende personale. Ved de depoter, hvor der ikke er ansat nogen vognmester, henhører vognopsynspersonalet dog direkte under den stedlige lokomotivmester.

Vognmesterne og vognopsynsmændene er desuden pligtige at efterkomme de anvisninger, som stationsbestyreren i tjenstens interesse måtte give.

Bolig.

Vognopsynspersonalet skal så vidt muligt bo i nærheden af den station, ved hvilken de gør tjeneste, og holde den pågældende station underrettet om, hvor de bor.

Vognmestrenes arbejde.

I den ordinære tjenestetid, der fastsættes af distriktet, må vognmestrene ikke forlade de dem anviste stationer eller områder, medmindre det sker i tjenstlige anliggender.

Vognmestrene skal føre tilsyn med samtlige vogne, der findes på eller passerer den dem anviste vognopsynsstrækning, og de skal derfor efter de pågældende stationers nærmere rekvisition rejse ud for at efterse og reparere beskadigede vogne, eventuelt foranledige dem indsendt til værkstedet. Når de rejser, skal de under kørselen nøje våge over de forskellige vognes gang for at opdage mulige fejl. De bør så vidt muligt møde ved ethvert tog, der inden for deres tjenestetid passerer deres opholdssted, også når de i tjenstens medfør er uden for deres hjemsted, og de skal derfor jævnlig efterse de på stationerne ophængte skabe med opslag angående særtogs løb for at kunne møde ved sådanne tog. De skal navnlig være til stede ved luftbremseprøverne af togene på deres opholdsstation.

Eftersynet og behandlingen af vogne sker i overensstemmelse med de side 87-I givne anvisninger.

Når beskadigelse eller mangel formenes at hidrøre fra overlaster e. l., skal beskadigelsen, henholdsvis manglen, altid anmeldes for den pågældende station.

Vognmestrene skal jævnlig på den dem underlagte vognmesterstrækning tilse og reparere drejeskiver, togforvarmningsanlæg, vandforsyningsanlæg, centralvarmeanlæg og vindmotorer, såfremt de ikke hører under et maskindepot, hvor der er lokomotivmester, samt vognvaskeanlæg, togforvarmningsanlæg, kærre m. v. på stationerne, herunder det månedlige eftersyn af elevatorer og ståltrådstove. Ved depotstationer, hvor der ikke er ansat nogen vognmester, udføres det nævnte tilsyn af lokomotivmesteren.

Ved sporafløb eller større uheld på deres strækninger skal de snarest muligt begive sig til uheldsstedet for at hjælpe samt for at efterse og eftermåle det afløbne materiel. Dette gælder dog ikke i 1. distrikt, når hjælpetog er tilkaldt fra København.

Vognmestrene skal føre tilsyn med de vognopsynsmænd, der er ansat på deres strækning, og navnlig påse, at de omgås fornuftigt og sparsommeligt med olie og andre udleverede materialer, samt at de anvender deres arbejdstid på rigtig måde og efter den fastsatte tjenestefordeling.

Regler vedrørende bogføring og rapportering findes side 87-I.

Vognopsynsmændenes arbejde.

I den ordinære tjenestetid, der fastsættes af distriktet, må vognopsynsmændene ikke forlade den dem anviste station eller det dem anviste område, medmindre det sker i tjenstlige anliggender.

Vognopsynsmændene skal, når ikke andet er foreskrevet, efterse alle vogne i ethvert tog, som holder ved stationen, samt i det omfang det foreskrives af distriktet foretage luftbremseprøverne i overensstemmelse med de herom givne bestemmelser. De skal derfor ved eftersyn af stationernes særtogsskabe holde sig underrettet om særtogs løb. De skal møde i betimelig tid inden det pågældende togs ankomst og fremme arbejdet således, at toget ikke forsinkes derved, medmindre der findes beskadigelser ved materiellet, som nødvendiggør et længere ophold.

Ved togets ankomst melder vognopsynsmanden sig til lokomotivføreren (motorføreren).

Eftersynet udføres på begge sider af vognene og så grundigt, som tiden tillader det. Vognopsynsmanden skal med hånden beføle enhver akselkasse og prøve enhver hjulring med hammer samt de sidste puffer i toget ved at trække i dem og ved at føle efter, om puffermøtrikkens split er i orden.

Vognopsynsmanden skal melde til lokomotivføreren (motorføreren) samt togføreren, når vognaksler i toget viser tegn til at lunkne, samt, efter at han har forvissat sig om, at akslen er vel smurt, mærke den pågældende akselkasse med kridt. Sådanne kridtmærker kan fjernes af vognopsynsmanden på en følgende station, når det viser sig, at akslen er løbet kold.

Når vogneftersynet har fundet sted, melder vognopsynsmanden dette til lokomotivføreren (motorføreren).

Vognopsynsmænd på endestationerne skal med største omhu efterse begge sider af togene straks efter disses ankomst, når ikke andet er foreskrevet.

Vognopsynsmændene skal efterse og eventuelt smøre samtlige vogne på stationen i overensstemmelse med de derom givne anvisninger. Vogne, der ankommer til en station til læsning, aflæsning eller reserve, skal efterses straks efter ankomsten, så at de kan afsendes, så snart stationen ønsker det. Vognopsynsmændene er ansvarlige for, at ingen vogn forlader deres station i mangelfuld tilstand.

Vognopsynsmændene skal i størst muligt omfang forvise sig om, at alle splitter for bolte på vognene er i forsvarlig stand, og drage omsorg for at erstatte manglende, henholdsvis udveksle defekte splitter.

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

Bogføring og rapportering.

Enhver vognmester og vognopsynsmand skal i rapportbog for vognopsynet (form. nr. Ma 114) indføre, hvilke beskadigelser eller mangler ved vognmateriellet han har bemærket (dog ikke varmløbne vogne, om disse se særligt afsnit), hvilke reparationer han har udført, og hvilke vogne der på hans foranledning er sendt til værkstederne.

Vognmestrene skal påse, at vognopsynsmændene foretager indførslerne rigtigt.

Bøgerne indsendes hver søndag til den tilsynsførende sektioningeniør, til hvem alle rekvisitioner på materialer samt fragtbreve (følgesedler) på sådanne ligeledes indsendes.

Indberetning om forefundne beskadigelser eller mangler sker på de dertil bestemte formularer nr. Ma 59, 59 a, 131 og 61 for henholdsvis brud på hjulringe og aksler, fejl eller uheld med luftbremsen og øvrige beskadigelser og mangler.

Nævnte indberetninger (om rapportering af varmløbne vogne se særligt afsnit) skal for vogne i *lokal færdsel*, d. v. s. såfremt der ikke er tale om overlevering eller tilbagelevering af vogne til eller fra fremmede baner (udenlandske eller private indenlandske), kun udfærdiges og indsendes i følgende tilfælde:

A) *Person-, post- og rejsegodsvogne.*

- 1) Varmesystemet frostsprængt.
- 2) Bryskruen smeltet i vogne med varmekedel.
- 3) Uheld med kardanaksler.

B) *Godsvogne.*

- 4) Overlæssede og sletlæssede vogne samt evt. vogne, der er læsset ud over profilet.
- 5) Beskadigede *lejede* privatbanevogne.
- 6) Beskadigede private vogne.
- 7) Beskadigede statsbane-, privatbane- og udenlandske vogne i de tilfælde, hvor beskadigelsen menes forårsaget af tredie-mand, således at erstatning skal opkræves.

C) *Person-, post- og rejsegodsvogne samt godsvogne.*

- 8) Beskadigede vogne, hvor beskadigelsesårsagen er alvorlige uheld, som efter deres art og omfang (herunder udgiftens størrelse) skal indberettes til generaldirektoratet.
- 9) Ved beskadigelser, mangler eller uregelmæssigheder i virkemåden, såfremt disse beskadigelser m. v. formodes at stå i forbindelse med mangler ved konstruktionen eller vedligeholdelsen af materiellet.

Det er af den største betydning, at de skematiske indberetninger angående beskadigelser på fremmede vogne er så udførlige som muligt, og at der samtidig foretages opnotering hos vognopsynet selv angående de ved sådanne vogne foretagne arbejder til afhjælpning af forefundne fejl og mangler.

Ved enhver forefalden reparation af vogne, der tilhører private vognejere (altså alle Z-vogne), samt ved enhver reparation af vinduer og inventar i postvogne eller postvognsafdelinger skal der også udfærdiges skematisk indberetning på form. nr. Ma 61, men på denne skal *ikke* angives positionsnumre og priser efter prislisen. Derimod skal indberetningen indeholde oplysning om,

- 1) hvilke materialer der er anvendt, og om disse er taget af vognopsynets (depotets) beholdninger, rekvireret i centralværkstedet eller leveret af vognejeren,
- 2) Såfremt reparationen *ikke* har medført udrejse, må det antal timer, der er anvendt til reparationen, anføres, samt om denne er udført af en vognmester, vognopsynsmand, håndværker eller arbejdsmand,
- 3) Såfremt reparationen *har* medført udrejse, herunder til ledsagelse, må angives tidspunktet for udrejsen og hjemkomsten, det virkelige antal arbejdstimer på arbejdsstedet, længden af eventuelle hvilepauser (det tidsrum, vedkommende uden at arbejde har opholdt sig på den station, hvor reparationen foretages) samt oplysning om, hvorvidt der på rejsen er ført tilsyn med eller udført reparationer på statsbanevogne. Er der i anledning af reparationen foretaget flere rejser, gives disse oplysninger for hver enkelt rejse for sig.

D) *Samtlige varmløbne vogne* indføres i en særlig bog (form. nr. Ma 65), hvis sider er indrettet til gennemskrivning i 3 eksemplarer. Stammen forbliver ved vognopsynet, medens 1 eksemplar sendes til distriktet og 1 eksemplar til generaldirektoratet (passerende distriktet). Indsendelse sker ved hver måneds udgang.

Skematisk indberetning (form. nr. Ma 61) over varmløbning udfærdiges og indsendes i følgende tilfælde:

- 1) Private vogne,
- 2) Vogne, der varmløber inden 1 måned efter sidste revision,
- 3) Vogne, hvor varmløbningen skyldes tekniske årsager eller mangler såsom
 - a. Tilfælde, hvor varmløbningen skyldes oliemangel, dårlig olie eller vand i akselkasserne,

- b. Tilfælde, hvor varmløbningen skyldes manglende eller nedhængende akselkasse-underdel,
- c. Tilfælde, hvor varmløbningen skyldes, at vognen har været afsporet og er sporsat uden vognopsynets assistance, og uden at vognopsynet har eftersat og godkendt vognen,
- d. Tilfælde, hvor varmløbningen skyldes overlæsning eller forkert fordeling af læsset på eller i vognen.

Værktøj og materialer.

Det fornødne værktøj, oliekanter o. l. udleveres vognopsynspersonalet mod kvittering på form. nr. Ma 136. De pågældende er ansvarlige

for de således udleverede genstande, for hvis bortkomst der eventuelt vil blive gjort erstatningskrav gældende.

Redskaber, der under tjenesten medføres på perron mellem publikum, skal være rene, så at rejsende eller andre ikke tilsmudses dermed.

Personalet skal omgås sparsommeligt med alle materialer, og ødsel eller uordentlig omgang med disse vil blive påtalt.

Tilsyn med vedligeholdelse af vognmateriellet.

Eftersyn af de enkelte vogndele.

Eftersynet af vogne i drift skal skaffe sikkerhed for, at vognene i enhver henseende er i tjenstdygtig og holdbar stand. Det skal derfor navnlig omfatte følgende dele af vognene og udføres efter nedenanførte regler:

Hjulsæt.

Hjulringe prøves ved slag med en hammer, og af den lyd, der opstår ved slaget, bedømmes, om hjulringene ligger løse på fælgene. Hjulringen efterses for længderidser, skarpe flanger, hullidte steder, løse sprængringe og eventuelt løse bolte. Akslerne undersøges, og mulige ruststriber, der kan tænkes at hidrøre fra brud, efterses omhyggeligt. Løse hjul, der giver sig til kende ved rust på akslen i nærheden af hjulnavet, undersøges med spormålet, idet målet mellem hjulringenes indvendige flader skal ligge mellem 1360 mm og 1357 mm.

I tilfælde, hvor der er grund til at antage, at afstanden (A) mellem hjulringenes indvendige flader ikke er ens langs hele omkredsen, f. eks. fordi akslen er bøjet eller som følge af anden uøjagtighed, skal der foretages en opmåling af afstanden på 4 steder langs omkredsen med indbyrdes afstand af 90° (en kvart hjulomkreds) mellem målestederne.

Målingen foretages på diametralt modsatte steder af hjulet i højde med akslens midtlinie og gentages, efter at vognen er flyttet et stykke, svarende til 90° drejning af hjulsættet (en kvart hjulomdrejning). Forskellen (F) mellem målingerne på de diametralt modsatte målesteder udregnes.

Hjulsættets videre behandling sker efter følgende regler:

Når mindste eller største afstand (A) er:		eller forskellen mellem mindste og største afstand (F) er:	forholdes således:
mindste afstand	største afstand		
1357 mm	1360 mm	—	Vognen forbliver i drift
1357 mm	over 1360 mm indtil 1363 mm	indtil 5 mm	Vognen sendes tom på egne hjul i et langsomt godstog til værkstedet
under 1357 mm	over 1363 mm	over 5 mm	Vognen stoppes, og hjulsættet sendes til værkstedet

Hjulringenes tykkelse, målt i løbecirklen, skal i driften være mindst:

For personvogne

RIC-mærkede vogne	35 mm
Litra CA og CAR, som ikke er RIC-mærkede...	35 „
Øvrige personvogne	25 „

For godsvogne

S- og SS-mærkede RIV-vogne	30 mm
Øvrige godsvogne, værkstedsvogne, hjælpevogne m. fl.	25 „

Naar vognene udgaar af værkstederne efter reparation, er hjulringenes tykkelse 5 mm større end de forannævnte kassations-tykkelser.

Hjulringenes bredde skal være mindst 130 mm og højst 140 mm, ved privatbanevogne dog højst 150 mm.

Hjulflangens tykkelse målt 20 mm fra toppen skal være mindst 23 mm.

Hjulflangens højde over løbekredsen må ikke være mindre end 25 mm og ikke større end 36 mm.

Afstanden mellem et hjulsæts 2 løbekredse regnes at være 1500 mm.

Afstanden mellem hjulringenes indvendige flader skal ligge imellem 1360 og 1357 mm (jfr. foran).

Afstanden mellem hjulflangens ydersider målt 10 mm over løbekredsen må være højst 1426 mm og mindst 1410 mm. På hjulsæt, der ikke kan blive førende under kørslen, f. eks. midterhjulsæt på 3-akslede trucker, kan afstanden dog gå ned til 1398 mm.

Det største tilladte slid såvel lokalt som langs hele løbefladen er 5 mm for vogne.

Såfremt en vogns hjulringe er slidt således, at der på hjulflangen er opstået en skarp kant (grad), som mulig kan medføre sporafløb, skal vognen beklæbes med værkstedssedler med angivelse af vognens mangler.

Eftersynet af hjulringe bør være særlig grundigt ved indtrædende frostvejr, i hvilket hjulringene erfaringsmæssigt ofte løsner sig.

Dersom en hjulring er løs eller har forskubbet sig sideværts på hjulfælgen, skal vognen udsættes af tog.

At en hjulring har drejet sig kræver ikke, at vognen udsættes af tog, såfremt det ved efterprøvning viser sig, at hjulringen ikke er løs. Drejer det sig om en bremsevogn, skal vognen dog, uanset om den videresendes i læsset eller tom tilstand, straks omdannes til ledningsvogn og beklæbes med meldesedler formular A 519 forsynet med påskriften „Hjulring har drejet sig“, jf side 94 c. Denne seddel må ikke fjernes, før det pågældende hjulsæt er udvekslet.

Efterprøvning foretages som klangprøve ved slag med en hammer, se side 89-III, og i tvivlstilfælde ved anbringelse af kridtmærker på hjulring og hjulfælg til konstatering af, om mærkerne flytter sig i forhold til hinanden, når der på stationspladsen foretages hurtig igangsætning og kraftig opbremsning med vognen.

En udenlandsk vogn eller en indenlandsk privatbanevogn, hvis hjulringe er påkrympet og befæstet med sprængring, kan tilbagevises, hvis

- 1) hjulringen har gennemgående brud eller langs- eller tværgående revner,
- 2) hjulringen er løs eller har forskubbet sig sideværts på hjulfælgen eller viser tegn til, at den under kørslen forskubber sig sideværts,
- 3) der er langsgående revner af mere end 100 mm længde i sprængringen eller den skråt afskårne ansats af hjulringen.

Hvis en sprængring skal være forsynet med kile, må denne ikke mangle.

At en hjulring har drejet sig berettiger ikke til tilbagevisning af vognen, såfremt det ved efterprøvning (jf ovenfor) viser sig, at hjulringen ikke er løs (RIC § 30^{16a, 19b}, RIV § 27^{18a, 21c}). Drejer det sig om en bremsevogn forholdes som angivet ovenfor. På en udenlandsk vogn forsynes meldeseddel A 519 med påskrift „Radreifen verdreht“ (RIC § 30²², RIV § 27²⁴).

Viser der sig på en senere station end overgangsstationen fejl ved hjulringene, der berettiger til tilbagevisning, skal vognen om fornødent omlæsses på den station, hvor fejlen konstateres, og hjemsendes tom, efter at fornøden reparation er foretaget.

På vogne med **RIV**-mærke må kun anvendes hjulsæt med sprængningsbefæstede hjulringe, og det skal iagttages, at der ved udskiftning af hjulsæt på sådanne vogne ikke anvendes hjulsæt med boltebefæstede hjulringe.

Akselkasser og akselgafler

Det efterses, om akselkassernes enkelte dele slutter tæt til hinanden og er fri for revner, hvorigennem smørematerialet kan trænge ud, samt om skruer og møtrikker er fastspændt, og om støvpakningen, der slutter til akselhalsens bageste del, er tæt.

Endvidere efterses samtlige dæksler og skydelåg.

Akselgaflerne efterses for brud, og løse bolte gennem længde- dragerne og i forbindelsesstykket mellem akselgaflens grene spændes fast, hvorhos slidskinnerne for akselkassen renses og smøres, så at bevægelsen kan foregå let.

En udenlandsk vogn eller en indenlandsk privatbanevogn, hvis akselkasse er så beskadiget, at den ikke kan holde smøreolien, kan tilbagevises. Det samme er tilfældet, hvis et akselleje er varmløben.

Smøring af akselkasser

Akselkassetyper.

Med henblik på behandlingen i driften inddeles jernbanevognes akselkasser i følgende typer:

- akselkasser med glidelejer og tidssmøring,
- akselkasser med glidelejer uden bestemt smørefrist,
- akselkasser med glidelejer og revisionssmøring,
- rullelejeakselkasser.

Hvilken type akselkasser, en vogn er udstyret med, afgøres på følgende måde:

- a) hvis vognen er forsynet med smøreskemaer som vist i RIV (overenskomst om den gensidige benyttelse af godsvogne i international trafik), tegning 5, fig 4 eller 5, har vognen akselkasser med tidssmøring.

- b) hvis vognen ikke er forsynet med smøreskemaer af nævnte art, men akselkasserne kan efterses og smøres uden at afmontere dele af akselkasserne, har vognen akselkasser *uden bestemt smørefrist*.
- c) hvis vognen ikke er forsynet med smøreskemaer, og akselkasserne ikke kan efterses og smøres uden at afmontere dele (skruerprop eller lignende) af akselkassen, har vognen enten akselkasser med *revisionssmøring* eller *rullelejeakselkasser*.

Smøring.

- a) akselkasser med *tidssmøring* smøres, såfremt smørefristen er udløbet,
- b) akselkasser *uden bestemt smørefrist* smøres i driften efter distriktets nærmere anvisninger,
- c) *rullelejeakselkasser* og akselkasser med *revisionssmøring* smøres ikke i driften.

Dog smøres ved truckeftersyn person-, post- og rejsegodsvogne med glidelejer.

Smøreskemaernes betydning.

I smøreskemaet RIV, tegning nr 5, fig 4 (jf ordreserie P, side 150-III, nederst), angiver tallene i de øverste felter årets måneder. Hvis vognens akselkasser sidst er smurt i august måned, 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 (d v s 4 måneder) og vognen sidst er smurt i august, skal næste smøring altså finde sted i december samme år.

I skemaet RIV, tegning nr 5, fig 5, er smørefristen (f eks 12 M) angivet i højre øverste felt, medens dato for sidste smøring er anført i et af de underliggende felter.

Udfyldning af smøreskemaer.

Når smøring af vogne *med tidssmøring* finder sted på statsbanernes strækninger, anføres dette kun i smøreskemaet, såfremt det drejer sig om:

- I. Danske Statsbaners vogne.
- II. EUROP-vogne. (Senest 1/1 1959 vil alle EUROP-vogne, der ikke har akselkasser med revisionssmøring eller rullelejeakselkasser, være forsynet med smøreskema, således at det kun er de

EUROP-vogne, der er forsynet med smøreskema, som skal smøres i driften).

Andre vogne med tidssmøring skal, hvis smørefristen er udløbet, behandles på samme måde som vogne uden bestemt smørefrist.

De under I og II nævnte vogne er forsynet med smøreskema, RIV tegning nr 5, fig 4. Når smøring af en sådan vogn er foretaget, slettes den tidligere smørepåskrift, og en ny smørepåskrift, bestående af et „D“, påføres i feltet under den måned, hvor smøring er foretaget. Dette gøres på *begge sider* af vognen. Distriktet fastsætter, hvilke vognopsyn, der skal varetage smøring af disse vogne, og forsyner disse vognopsyn i fornødent omfang med fyldepensler med sort farve og aluminiumsfarve til brug ved henholdsvis fjernelse af gamle og påføring af nye smøringspåskrifter.

Fjedre og fjederhængeværk

Fjedrene undersøges for brudte eller løse blade og fjederringe. Boltene i bærefjedrene skal være i behørig stand, forsynet med skive og split. Stærkt slidte bolte og stropper samt beskadigede splitter udveksles i fjederhængeværket, og møtrikkerne på de bolte, hvormed det befastes til vognens længdedragere, fastspændes.

En udenlandsk vogn eller en indenlandsk privatbanevogn, hvis bærefjeder eller hovedblad har forskubbet sig mere end 20 mm, kan tilbagevises. Det samme er tilfældet, hvis et hovedblad er knækket, eller hvis et melleblad er knækket, når brudstedet ligger mindre end $\frac{1}{4}$ af bladlængden fra fjedermidten.

Når der til værkstederne indsendes rekvisition på bærefjedre til anbringelse på *private* vogne optagne i Statsbanernes vognpark, skal der i rekvisitionen angives følgende oplysninger vedrørende de forlangte fjedre, eventuelt ved en skitse, der vedhænges rekvisitionen:

Antal fjederblade i alt,
do. do. med fuld længde,
fjederstålets bredde og tykkelse,
afstand fra midte til midte af fjederøjerne samt fjederens pilhøjde,

idet begge de sidstnævnte mål opgives gældende for fjederen i fri tilstand.

Puffere og trækapparater

Pufferne efterses for brud på skiver, stænger, hylstre samt fjedre, og det undersøges tillige, om fjedrene er tilstrækkelig stive til fuldstændig at tvinge pufferne i deres yderste stilling. Boltene til pufferhylstrenes befæstelse spændes efter, når de viser tegn til at sidde løse.

Pufferens stænger smøres ved hylsteret. I ekspres-, il- og persontogene smøres tillige deres skiver på de sammenstødende flader.

Skæve puffer bør udveksles, når målet fra et punkt på puffer-skivens kant til pufferplanken er mindst 20 mm forskelligt fra målet fra det diametralt modsatte punkt på puffer-skivens kant til pufferplanken. Puffer med mindre skævhed end 20 mm må ikke udveksles.

Ved tomme vogne er pufferhøjden normalt 1040 mm på godsvogne og 1050 mm på personvogne. Det største tilladte mål er for alle vogne 1065 mm i ubelastet tilstand. Pufferhøjden måles fra skinetop til midte af pufferstok (puffer-skivens centrum).

Den mindste tilladte pufferhøjde for fuldt belæssede vogne er 940 mm; herfra undtages dog vogne med overgangsbroer, hvor pufferhøjden ikke må være under 980 mm.

På vogne, som er bygget før 1887, må pufferhøjden ved ubelastede vogne dog være indtil 1070 mm og for fuldt belæssede vogne indtil 900 mm.

Kroge, kæder og bolte i trækapparaterne efterses for brud, og koblinger med krum koblingsskrue rettes eller udveksles.

En udenlandsk vogn eller en indenlandsk privatbanevogn, på hvilken en puffer mangler, eller hvor en pufferfjeder eller andre dele af pufferen er så beskadiget, at den ikke mere kan virke som puffer, kan tilbagevises. Tilbagevisning må ikke finde sted, hvis vognen er tom og er på vej til hjemstedsbanen, når den kan løbe bag i tog uden fare for togsikkerheden.

Trækstængernes styr, tapperne på koblingsskruernes møtrikker og koblingsskruerne renses med petroleum og smøres, således at de let kan bevæges.

Tykkelsen af koblingsbøjlerne i ophængsstedet må ikke være under 26 mm.

En udenlandsk vogn eller en indenlandsk privatbanevogn, 1) hvis trækstang er knækket eller har begyndende brud, 2) hvis trækstangsmuffe er knækket eller mangler, 3) eller hvis kobling eller trækkrog er knækket eller har begyndende brud, kan tilbagevises.

Bremser

Bremseskruer og bremsetøj renses med petroleum og smøres, hvorhos det efterses, om skruen eller møtrikken er slidt for meget. Bremsetøjets bolte efterses, og kassable splitter erstattes. Bremsen skal være let bevægelig, og når den spændes an, skal klodserne trykke regelmæssig fast mod alle hjulene. Det skal navnlig iagttages, at ingen del af bremsetøjet slider på akslerne eller hjulflangens yderste kant, samt at bremseklodserne ikke slæber på hjulene, når bremsen er fri. Om fornødent indstilles den, og udslidte bremseåler og -klodser udveksles. Det pålægges alle vedkommende at udvise størst mulig omhu ved deres udveksling og navnlig iagttage, at sålerne udveksles i rette tid, og at de nye såler eller klodser er af rigtig model, og at de indstilles nøjagtigt.

Såler og klodser er forsynet med 2 slidmærker, et i hver ende, og så snart sliddet har nået disse mærker, skal de udveksles.

Nye såler (klodser) skal altid indsættes parvis med en sål på hver side, selv om kun den ene sål er udslidt, og det skal nøje påses, at det modelnummer, der anvendes, svarer til den tilstedeværende tykkelse af hjulringen.

Er kun den ene sål (klods) udslidt, kan den udveksles med en til dels slidt sål, men denne skal da have samme tykkelse og modelnummer som den anden sål. De ikke fuldt opslidte såler må derfor ikke kasseres, men skal opbevares til sådan anvendelse.

Eftersyn af trykluftbremsen sker i overensstemmelse med bestemmelserne i „Trykluftbremsen (TB I), regler for betjening og pasning i driften“.

En vogn, hvor trykluftbremsen viser sig ubrugelig, skal på begge længdedragere i umiddelbar nærhed af bremsevægtskiltet beklæbes med formular A 519, efter at formularens venstre del (en overkrydset skruebremse) er fjernet. Er vognens skruebremse ubrugelig påklæbes ligeledes formular A 519, men efter at formularens højre del (en overkrydset trykluftbremse) er fjernet. Har en hjulring drejet sig, skal vognen, efter at være omstillet til ledningsvogn, beklæbes med hele formular A 519, der forsynes med påskriften „Hjulring har drejet sig“. Denne seddel må ikke fjernes, før det pågældende hjulsæt er udvekslet. Er trykluftledningen ubrugelig, beklæbes vognen på begge længdedragere med formular A 520. Af hensyn til reparationen af vognen skal den desuden forsynes med

formular A 642, når fejlen påregnes afhjulpet af en vognopsynsstation, eller med formular A 641, når indsendelse til værksted er nødvendig. Er vognen læsset til udlandet, finder beklæbning med formular A 641 først sted efter vognens tilbagelevering fra udlandet.

Når vogne med trykluftbremse eller trykluftledning læsses til udlandet, påhviler det vognopsynet at efterse, at vognene er forsynet med hele slanger og med tætningsringe i koblingsmundstykkerne.

En udenlandsk vogn eller en indenlandsk privatbanevogn med beskadiget bremse, eller hvis bremse er sat ud af kraft, kan *ikke* tilbagevises, men skal beklæbes med meldesedler (formular A 519 eller 520) om, at bremsen er sat ud af kraft.

Internationale varmekoblinger

Når vognopsynet aftager en fremmed varmehalvkobling fra en dansk vogn (RIC § 40⁸) eller udskifter en defekt, fremmed varmehalvkobling, med en DSB tilhørende varmehalvkobling (RIC § 40⁷), indsendes den aftagne udenlandske varmekobling, beklæbet med meldeseddel N¹, til nærmeste centralværksted. Samtidig indsendes en genpart af meldesedlen til centralværkstedet.

Tilbagesendelsen af aftagne fremmede varmehalvkoblinger til ejendomsbanen (RIC § 40⁹) varetages af centralværkstederne, der foretager afstemning af regnskabet over internationale varmekoblinger og foranlediger evt erstatningskrav fremsat overfor de respektive fremmede forvaltninger (RIC § 40¹⁰).

Mærker på varme- og bremseslanger

Se side 70-II.

Varmeapparater

Eftersyn af vognenes varmeapparater foretages i overensstemmelse med reglerne herom i „Varmevejledningen“, se endvidere „Vejledning i indretningen af lavtryksvarmeapparater efter system Westinghouse, system Vapor og system Pintsch“.

Undervogn og vognkasse m v

Længedragere, armering, tværdragere, pufferplanker, skrå- og diagonaldragere, undervognsvinkler og øvrige beslag, gulv, stolper, beklædning, dæk og udvendige ventiler samt

lemme og døre i vognkasser efterses for brud og anden beskadigelse, og det påses, at bolte og splitter i lukkede godsvognes lemme er i god orden, navnlig at splitterne har fornøden fjederkraft, så at de ikke kan falde ud, når boltene drejes. Vognopsynet skal stadig være forsynet med splitter til udveksling. Løbebrædder og trin undersøges. Låse og lukkeapparater samt hængsler på vognedøre og hjul på skydedøre renses og smøres, så at dørene er lette at bevæge og lukke. Vognopsynet skal drage omsorg for at forny beskadigede og erstatte manglende godsvognslåse. De beskadigede hængelåse indsendes til pågældende centralværksted til reparation.

Eftersynet af vognenes varmeapparater sker i overensstemmelse med reglerne derom i „Varmevejledningen“.

Indvendig i godsvognene efterses, om bindebomme med tilbehør, rigler for tværgitre, bindinger samt ventiler m v er til stede og i fuldkommen brugbar stand.

Al tilsmudsning af vognene såvel indvendig som udvendig skal undgås.

Særligt eftersyn af trucker

Alle truckvogne (dog ikke motorvogne eller Københavns elektriske nærtrafikvogne, der er underkastet andre bestemmelser, og ej heller godsvogne) skal i driften underkastes grundige eftersyn over en revisionsgrube — truckeftersyn — med bestemte mellemrum, hvis længde under hensyn til de forskellige driftsforhold fastsættes således:

- i 1. distrikt: 6 uger for alle vogne
(alle vogne med værkstedsområde København),
- i 2. distrikt: 1 måned for alle vogne
(alle vogne med værkstedsområde Aarhus.

For *RIC-mærkede danske vogne*, der kører i fast løb til udlandet, er eftersynsfristen 1 måned.

(*RIC-mærkede udenlandske vogne* truckefterses ikke her i landet).

Den i henhold til foranstående fastsatte frist på 6 uger eller 1 måned må ikke forlænges på grund af, at vognene har henstået ubenyttet i et længere sammenhængende tidsrum inden fristens udløb. Vogne, der henstår ubenyttet efter fristens udløb, behøver først at truckefterses, når de atter skal tages i brug.

Hvor det er muligt, skal truckeftersynene foretages efter en fast plan, og faste togstammer med flere truckvogne bør så vidt muligt føres samlede til regelmæssigt truckeftersyn på stationer.

med revisionsgrube, hvor stammen har et tilstrækkeligt langt ophold.

Vognopsynet skal påse, at eftersynet finder sted inden for de fastsatte tidsfrister, og ved henvendelse til stationen foranledige, at de i denne henseende udløbne vogne snarest hensættes over en revisionsgrube. Vogne, der mangler påskrift om det sidst foretagne eftersyn, eller hvor påskriften er ulæselig, skal betragtes som udløbne vogne. Vogne, om hvilke der er tvivl om, til hvilken eftersynsgruppe de skal henføres, behandles som hørende til 1-månedsgruppen, indtil nærmere forholdsordre er indhentet hos distriktet.

Til anmodninger om vognes hensættelse over revisionsgruben benyttes en rekvisitionsbog, i hvilken der på talonen kvitteres af den pågældende stationsbestyrer.

Såfremt Stationen ikke kan lade vognen udsætte, skal den foranledige denne anmeldt til den nærmeste med revisionsgrube forsynede station, eventuelt vognens endestation, hvor vognen har et sådant ophold, at eftersynet kan foretages.

De truckvogne, der løber på sidebaner, og som af vognopsynet forlanges sat til eftersyn, skal enten sættes til eftersyn over en fyrgrav på maskintjenestens område eller sendes til nærmeste med grube forsynede station efter vognopsynets anvisning.

Ved truckeftersynet skal bremsetøj, fjederhængeværk m m om fornødent efterspændes, indstilles og smøres (svanehalsene smøres altid), ligesom truckernes samling og svanehalsene nøje skal efterses.

På dynamovogne foretages desuden eftersyn af dynamoens op-hængning (bolte m v) samt
på vogne med remtræk:

Det undersøges, om remmen er tilstrækkelig stram. Er dette ikke tilfældet, skal remmen strammes, eventuelt afkortes. Stramning og afkortning af remmen er især nødvendig i de nærmeste dage efter, at en ny rem er påsat;

på vogne med kardantrek:

Alle bolte og skruer på kardandrevet efterses og efter-spændes, gummi-koblingsskiverne efterses, og defekte eller

slidte skiver udveksles med nye, møtrikkerne i koblingerne efterses og trækkes an, hvis de ikke er fastspændt, og sikres med split, idet løse møtrikker bevirker, at koblingsskiverne river ud i hullerne.

Koblingsskiverne må ikke komme i berøring med olie og fedt, da disse stoffer ødelægger gummien.

Oliestanden i tandhjulshuset reguleres, idet der påfyldes olie gennem påfyldningshullet, indtil der løber olie ud af overløbshullet. Efter endt påfyldning lukkes hullerne omhyggeligt, og skruepropperne sikres.

Teleskopakslen efterses og smøres med konsistensfedt ved hjælp af en tryksmøresprøjte, efter at den til smøring bestemte studs er aftørret for støv m. v. Oliesprøjten anbringes på studsen, og dens håndtag drejes et par omgange.

Tandhjulshuset må — bortset fra nedbrud — ikke åbnes og skilles ad i driften.

På nyere personvogne, f. eks. CL, CLE og AV samt på ombyggede CPE-vogne og de elektriske nærtrafikvogne er der på vogntaget indrettet tagreuder, så at regnvandet fra taget løber til beholdere, der er indrettet i vogngavlene, og som har afløbsrør, der fører vandet nedenfor vogngavlene. Da regnvandet fører støv og røgekammersmuld m. v. med ned i beholderne, så afløbet kan tilstoppes, skal vognopsynet ved hvert truckeftersyn rense beholdere og afløb.

Når eftersynet er endt, anbringes på hver længdedrager ved revisionsdatoen et papirmærke, hvorpå datoen for eftersynet skrives med blåkridt eller blyant.

Indvendigt eftersyn af personvogne.

På de stationer, hvor personvogne udsættes af togene, eller hvor personvognsløb ender, skal vognopsynet foretage et indvendigt eftersyn af de udsatte personvogne og snarest søge afhjulpet forefundne fejl og mangler. Reparationerne skal søges udført i så god tid, at de kan være tilendebragt inden vognenes planmæssige indlemmelse i tog.

På sidebaner, hvor den samme togstamme benyttes flere gange daglig, skal det indvendige eftersyn dog kun foretages een gang daglig i hver togstamme og så vidt muligt inden togstammens første afgang fra hjemstedsstationen.

Revisionsfrist for vogne.

Personvogne, postvogne og rejsegodsvogne.

Personvogne, postvogne og rejsegodsvogne skal underkastes revision med højst 3 års mellemrum, dog senest hver gang vognene har løbet følgende kilometerantal:

(M.
229/50)

Vogne med glidelejer	70.000 km
2- og 3-akslede vogne med rullelejer ...	80.000 „
4-akslede vogne med rullelejer	100.000 „

Disse vogne indkaldes af vedkommende værksted til revision ved særlige løbesedler, der udsendes fra 1. distrikt til stationerne, hvem eftersøgningen således påhviler.

(M.
229/50)

For danske og udenlandske personvogne, postvogne og rejsegodsvogne, der løber mellem Danmark og Udlandet, er revisionsfristen ved R.I.C. § 47 fastsat til 6, 12 eller 18 måneder, eftersom vognene løber i tog, hvis maksimalhastighed er *over* 100 km/t, *over* 80 km/t, men ikke *over* 100 km/t, eller *indtil* 80 km/t. Mitropa-vogne har uanset toghastigheden en revisionsfrist på 18 måneder. Bremsetøjet skal dog i alle tilfælde undersøges mindst hver 6. måned. For danske vogne må de forannævnte kilometerfrister dog ikke overskrides.

Vognopsynet må derfor nøje iagttage, at nævnte tidsfrister ikke er udløbet, når danske vogne sendes til udlandet. Endvidere skal det efterses, om udenlandske baners personvogne, postvogne og rejsegodsvogne, der overtages på overgangstationerne til *viderebefordring* i danske tog, har udløbet revisionsfrist.

Er revisionsfristen udløbet, skal vognopsynet underrette stationen.

Godsvogne.

Vognopsynet skal drage omsorg for, at godsvogne *uden* bestemt værkstedsområde indsendes til værksted i løbet af de 2 uger, der ligger forud for den dato, da de forfalder til revision.

(M.
229/50)

25/10 1951

En del af de nyleverede vogne påmales et „1“ tal foran revisionsdatoen. Disse vogne skal efter at have løbet et år indsendes til værksted og underkastes et eftersyn, hvorefter „1“ tallet slettes og vognen får normal revisionsfrist.

Iøvrigt er godsvognenes revisionsfrist som følger:

2 eller 3 års revisionsfrist har:

en del private vogne, der er indlemmet i Statsbanernes vognpark.

Disse vogne er påmalet et „2“ henholdsvis „3“ tal foran revisionsdatoen.

4 års revisionsfrist har:

Alle Statsbanernes godsvogne,
indenlandske privatbaners godsvogne og
øvrige private godsvogne.

Vogne *med* bestemt værkstedsområde indkaldes af vedkommende værksted til revision ved særlige løbesedler, der udsendes fra l. Distrikt til stationerne, hvem eftersøgningen således påhviler.

Godsvogne med utydeligt revisionsår skal straks indsendes til revision.

Godsvogne, som skal indsendes til revision, foranlediges beklæbet med gule værkstedssedler, jfr. side 107-1. Godsvogne, som har utydeligt revisionsår, eller hvis revisionsfrist er udløbet, beklæbes dog med grønne værkstedssedler.

I international forbindelse er revisionsfristen for godsvogne:

1 år for \overline{SS} -vogne,
18 måneder for \overline{S} -vogne og
3 år for andre vogne.

Godsvogne må derfor *senest* læses til eller sendes tomme til udlandet, når der er forløbet henholdsvis 11½ måned, 17½ måned og 2 år 11 måneder efter den påmalede revisionsdato.

Alle Statsbanernes vogne revideres dog som foran nævnt kun hvert fjerde år.

Mærket \overline{SS} henholdsvis \overline{S} og angivelse af den tilsvarende største tilladte last (f. eks. $\overline{S | 15 t}$) vil derfor blive anbragt på jernplader, der af værkstederne ved vognens revision fastskrues på vognsiden ved hjælp af messingskruer og ca. 5 mm tykke underlagsskiver. 11½ henholdsvis 17½ måned efter den påmalede revisionsdato aftages disse jernplader af vognopsynet, og pladerne, underlagsskiverne og skruerne indsendes til værkstedet i Nyborg.

For at angive, i hvilket værksted en vogn, der ikke har bestemt værkstedsområde, sidst er revideret, tilføjes der af det reviderende værksted efter revisionsdatoen et kendingsbogstav således:

Centralværkstedet	i København: K,
—	i Aarhus: A,
Værkstedet	i Nyborg: N,
Filialværkstedet	i Aalborg: B,
—	i Esbjerg: E,
Hjælpeværkstedet	i Struer: S,

Kontrol med læsning.

Vognopsynet skal have opmærksomheden henvendt på tungt læssede vogne. Såfremt det formoder, at en vogn er læsset med mere end bæreevnen (overlæsset), skal det i betimelig tid ved skriftlig anmodning til stationen forlange vognen eftervejet. Stationen skal derefter foranledige, at dette sker, samt at der tilstilles den pågældende tjenestemand skriftlig meddelelse om vejnings-

resultatet. Vognmesteren skal derefter underrette vedkommende sektionsingeniør om den eventuelle overbelastnings størrelse, om hvorvidt der ved overlæsningen er forårsaget beskadigelse på vognen, samt om på hvilken station den er læsset.

Såfremt bæreevnen ikke er angivet på vognen, er bæreevnen vognens påmalede last + 5 pct.

Alle \overline{SS} - eller \overline{S} -mærkede vogne må, når de benyttes som \overline{SS} - henholdsvis \overline{S} -vogne, højst læsses (heri indbefattet eventuel islast) med den i rammen ved \overline{SS} - henholdsvis \overline{S} -mærket anførte last uden tillæg af nogen art.

Når det er opdaget, at en vogn har været overlæsset med mere end 5 pct. af dens bæreevne (i sin helhed eller ved overlæsning af den ene vognende), må den ikke sættes i drift igen, inden den er blevet undersøgt af vognopsynet.

Vognes udsættelse af tog.

En vogn skal forlanges udsat af toget:

når den har en bøjet aksel (jfr. Side 90-1), brud på en aksel eller hjulring,

når et hjul har forskudt sig på akslen, eller en hjulring er løs eller har forskubbet sig sideværts på hjulfælgen,

når den har en fjeder med knækket overblad eller med to eller flere knækkede melleblade,

når en akselkasse er så varm, at den skifter farve, at der rives spåner af lejet, eller at man kan brænde hånden ved at berøre akselkassen, eller

når den har væsentlige brud på træk- eller pufferapparaterne.

Dersom en vogn fordres udsat af toget, skal den, der stiller fordringen, straks anmelde dette for stationsbestyreren og sin nærmeste foresatte og uopholdelig træffe foranstaltninger til, at beskadigelsen udbedres.

Er en beskadiget vogn sat ud af toget, skal den snarest muligt efterses af en vognmester eller en højerestillet tjenestemand, der skal konstatere, om udsættelsen var berettiget eller ikke, samt sørge for, at vognen atter bliver tjenstdygtig.

Behandling af varmløbne Vogne.

Naar en varmløben Vogn udsættes paa en Station, skal Vognopsynet, hvis saadant findes, men ellers Togføreren, tilkalde Stationsbestyreren for i Forening med ham at undersøge, om Vognen er forsvarlig læsset.

En Vogn, der har været udsat paa Grund af Varmløbning, maa først paa ny indsættes i Tog, naar den er eftersat af Vognopsynet, og dettes Tilladelse til at sætte Vognen i Drift er givet.

En varmløben Vogn med Læs skal eftervejes, undtagen naar Vognen, efter at Varmløbning er konstateret, allerede har passeret sidste med Brovægt forsynede Station eller har naaet Bestemmelsesstationen, og denne ikke har Brovægt.

Har Vognen været overlæsset med over 5 Procent af dens Bæreevne (angaaende Bæreevne se Side 100-1), skal der, medmindre der foreligger anden paaviselig Aarsag til Varmløbningen, opkræves Erstatning for det varmløbne Leje. Vognopsynet skal saavidt muligt give Stationen Oplysning om, hvilke Beskadigelser der foreligger som Følge af Varmløbningen, for at Stationen eventuelt kan opkræve Erstatning hos Forsenderen.

Den Station, til hvilken en varmløben Vogn indgaar, eller paa hvilken en varmløben Vogn udsættes, skal sende Indberetning til Distriktet. Er Vognen læsset, skal Indberetningen indeholde Oplysning om Læssets Art og Fordeling.

Tilhører den varmløbne Vogn Statsbanerne, eller er den optaget i disses Vognpark (Privat Godsvogn), skal Vognopsynet løfte Vognen for at bringe Smørepuden og Smørestellet i Orden samt efterse og paany tilpasse Lejerne og eventuelt udskifte Olien og udveksle Støvpakningerne.

Naar Akselhalsen er revet, efterhjælpes den med Fil og Smergellærred. Saafremt Beskadigelsen er særlig stor, saa at Akselhalsen skal afdrejes, efterhjælpes den kun saa vidt, at Vognen paa egne Hjul kan indsendes tom til Værkstedet.

Drejer det sig om en varmløben *Godsvogn* tilhørende *indenlandske Privatbaner eller udenlandske Baner*, skal Vognopsynet eftergaa Lejet og eventuelt foranledige nyt Metal istøbt. Er det nødvendigt at udveksle Lejepanderne, maa nye Pander med istøbt Metal forlanges hos Ejendomsbanen (se Side 108-1). Er Akselhalsen beskadiget, skal den behandles med Slibebrille eller paa Drejebænk, hvorved mindst muligt Materiale maa afdrejes. I Tilfælde af Istandsættelse paa Drejebænk skal den Bane, der

har udført Istandsættelsen, sende Vognen tom til Ejendomsbanen. Indenlandske Privatbanevogne tilbagesendes til Ejendomsbanens nærmeste Overgangsstation. Vognen paaklæbes paa hver Side af Længdedraderne Meldeseddel K (Form. Nr. A 1002) med Paategning »Wagen mit einem überdrehten Schenkel«, for norske og svenske Vogne samt Privatbanegodsvogne, der tilbagesendes indenlandske Privatbaner: »Vogn med afdrejet Akselhals«. Akselkassen med den afdrejede Akselhals skal paa Forsiden med hvid Maling mærkes med et Kryds (R.I.V. § 13^a, D.V.O. § 12).

Drejer det sig om en varmløben *Personvogn, Postvogn eller Rejsegodsvogn* tilhørende indenlandske Privatbaner eller udenlandske Baner, skal der forholdes paa samme Maade, som foran nævnt for Godsvogne. Udstøbes Lejepanderne, skal saadanne Vogne paaklæbes Meldeseddel M (Form. Nr. A 577) paa hver Side af Længdedragerne med Paategning »Achslagerschalen ausgegossen«, for norske og svenske Vogne samt Privatbanevogne, der tilbagesendes indenlandske Privatbaner »Lejepanderne er udstøbt«. Den paagældende Akselkasses Forside skal med hvid Maling mærkes med et Kryds som foreskrevet ovenfor for Godsvogne med afdrejet Akselhals (R.I.C. § 22^a, D.P.O. § 9). Paa Hjulsæt med Rullelejer maa der ikke udføres Istandsættelsesarbejder. Et Hjulsæt med Rullelejer maa i givet Fald rekvireres hos Ejendomsbanen (R.I. C. § 22^a, D.P.O. § 9).

Eftersyn af utætte Vogne.

Naar Gods, der har været befordret i lukket Vogn, er eller anmeldes at være beskadiget ved Fugtighed (Indtrængen af Regnvand eller Sne), skal Modtagelsesstationen — eller eventuelt den Station, som af denne anmodes derom — saa vidt muligt straks foranledige Vognen underkastet et grundigt Eftersyn af Vognopsynet, for saa vidt saadant findes paa Stationen, og ellers i Centralværksted, Filialværksted, Hjælpeværksted eller paa Overgangsstationen efter derom givne særlige Regler. Erklæring vedrørende Eftersynet af Vognen afleveres til den paagældende Station.

Eftersyn under Sneforhold.

Naar et Tog i længere Tid er standset af Sne paa fri Bane eller paa en Station, hvor der ikke er stationeret nogen Vognmester (Lokomotivmester) eller Vognopsynsmand, skal den Sta-

tion, hvortil Toget ventes indbragt, henholdsvis den Station, hvor Toget er standset, tilkalde Vognmesteren for den Strækning, paa hvilken Toget befinder sig, for at han kan efterse Vognene.

I Tilfælde, hvor Vognmesteren ikke kan komme til Stede, er det Lokomotivførerens (Motorførerens) Pligt at efterse Vognene i Toget.

Ved et saadant Eftersyn skal samtlige Vognes Akselkasser grundigt undersøges, eventuelt udpumpes for Vand, og Lejerne opsmøres, og dette skal ske, inden Toget føres videre ud over en Station.

Vogne, der under Sneforhold i længere Tid har henstaaet paa en Station, skal af den paagældende Station ved Tilkaldelse af Vognopsynet foranlediges underkastet et lignende grundigt Eftersyn af Akselkasser og Lejer, inden de indlemmes i noget Tog.

Eftersyn af afsporede Vogne.

Vogne, der har været af Spor, skal snarest underkastes et grundigt Eftersyn af en Vognmester, der skal eftermaale Hjulene for at se, om Akslerne er bøjede, samt efterse Lejer og Fjedre. Det undersøges særligt, om Smørepunderne befinder sig paa Plads og er i foreskreven Stand.

Viser det sig ved dette Eftersyn, at Vognene ikke har taget nogen Skade, kan de atter sættes i Drift, eventuelt dog først efter, at den til Opklaring af Uheldet fornødne Undersøgelse har fundet Sted.

Fremmede Vogne, hvis Hjulsæt efter Afsporing kun er prøvet med Hjulmaal, skal paa hver Side paa Længdedragerne paa-klæbes Meldeseddel *M* (Form. Nr. A 577) (R.I.C. § 21¹⁶, R.I.V. § 13²).

Vogne med ovennævnte Meldeseddel maa ikke indlemmes i Tog med større Hastighed end 45 km/T.

Behandling af beskadigede Statsbanevogne.

Afhjælpning af mindre Beskadigelser.

For at forebygge, at Vogne paa Grund af forholdsvis ubetydelige Mangler eller Beskadigelser udsættes af Driften, skal Vognopsynet udføre nødvendige mindre Istandsættelser og afhjælpe Mangler, som ikke kræver Medvirkning af et Værksted,

f. Eks. Beskadigelser af Koblinger, Puffere, Pufferfjedre, Pufferhylstre, Akselkasseunderdele, Bærefjedre, Fodtrin, Løbestænger, Rangerkroge, Overfald paa P-Vogne, manglende eller beskadigede Side- og Endestøtter til PJS og TF-Vogne, Vognlaase, Ruder saavel i Personvogne, Postvogne og Rejsegodsvogne som i Godsvogne, Mangler ved Bremsetøjet, Bremsledninger samt Udveksling af Bremseklodser m. v. Navnlige i vognknappe Tider maa Vognopsynet ikke uden Nødvendighed foranledige Godsvogne indsendt til Værkstederne, men skal selv saa hurtigt som muligt afhjælpe forefundne mindre Mangler. Hvor Forholdene tillader det, kan der eventuelt rekvireres midlertidig Hjælp til Vognopsynet fra Værkstederne.

Eventuelt kan beskadigede Dele aftages og indsendes til Istandsættelse i nærmeste Værksted eller rekvireres ombyttet i Centralværkstedet, saaledes at Indsendelse af Vognen til Værkstedet undgaas. Naar sidstnævnte Fremgangsmaade benyttes, skal Vognopsynet foranledige den Vogn, hvoraf Dele er borttaget til Istandsættelse, beklæbet med røde Værkstedssedler, jfr. Side 107-I, for saa vidt Vognen ikke kan benyttes paa Grund af, at de borttagne Dele mangler. Vogndele, der saaledes indsendes til Værksted, skal være tydeligt mærket med Vognens Ejendomsmærke, Litra og Nummer og ledsaget af Følgeseddel samt af Rekvisition, hvoraf det fremgaar, til hvilken Vogn Vogndelene hører, og hvilken Istandsættelse, henholdsvis Ombytning, der ønskes foretaget.

Stationer, der bemærker mindre Beskadigelser eller Mangler som forannævnte, skal, for saa vidt der findes Vognopsyn paa Stationen, forhandle med dette om Istandsættelse, før Vognen beklæbes med Værkstedssedler. De Stationer, hvor Vognopsyn ikke findes, sender den beskadigede Vogn til den nærmeste af følgende Stationer:

I 1. Distrikt: Københavns Godsbanegaard, Østerport, Helsingør, Roskilde, Slagelse, Korsør, Kalundborg, Næstved eller Gedser.

I 2. Distrikt: Nyborg, Odense, Padborg, Tinglev, Fredericia, Skanderborg, Aarhus H., Langaa, Randers, Aalborg, Frederikshavn, Viborg, Struer, Thisted, Esbjerg, Brande eller Tønder H.

Vognen beklæbes paa begge Sider med Reparationssedler (Form. Nr. A 642) — *Gul Seddel med sort Tværstrib* —, forsynet med Paatryk »Trænger til Reparation« og med Rubrik til Udfyldning med Vognopsynsstationens Navn. Sedlerne er samlet i Hæfter og i øvrigt indrettet paa samme Maade som Værkstedss-

sedlerne (se Side 107-1). Senest med det Tog, hvori Vognen afgaar, sendes en af Talonerne til den paagældende Station, som underretter Vognopsynet.

Drejer det sig om en Vogn, der i læsset Tilstand er opklodset paa Grund af beskadiget Bærefjeder, skal Opklodsningen forandres ved Vognopsynets Foranstaltning, før Vognen afsendes i tom Tilstand.

Bemærkes ved en *Vogn, der er under Læsning*, eller som er *indsat i et Tog*, en mindre Beskadigelse, der efter vedkommende Stations Skøn ikke er til Hinder for Vognens Befordring til dens Bestemmelsessted, skal Stationen, for saa vidt der ikke paa Stedet er Vognopsyn, som kan udføre Istandsættelsen straks, eller der ikke er Tid til Istandsættelsens Udførelse under Togets planmæssige Ophold, beklæbe Vognen med de ovenfor nævnte Reparationssedler, men uden at Rubrikken »Vognopsynet i« udfyldes. Talonen, der ellers sendes til Vognopsynet, vedhæftes Ekspeditionspapirerne. Saafremt Vognen paa Vej til Bestemmelsesstationen passerer en Vognopsynsstation, hvor Beskadigelsen kan udbedres, uden at Vognen derved forsinkes, repareres Vognen, og Sedler og Talon fjernes. Er Istandsættelsen ikke sket undervejs, og findes der paa Bestemmelsesstationen ikke Vognopsyn, der kan reparere Vognen, sendes denne snarest efter Aflæsning til nærmeste af ovenfor nævnte Vognopsynsstationer, hvis Navn anføres i de paaklæbede Reparationssedler, og den vedhæftede Talon sendes til Vognopsynet paa den paagældende Station.

Er Vognen læsset til en Privatbanestation, bør Istandsættelsen ske og Sedlerne fjernes paa Overgangsstationen, inden Overlevering finder Sted. Kan det kun ske ved at forsinke Forsendelsen, maa Reparationen dog vente, til Vognen tilbageleveres. Talonen fratages inden Overleveringen og udleveres til Vognopsynet.

Vogne til Udlandet maa ikke overleveres beklæbet med nævnte Reparationssedler, hvorfor Reparation bør foretages inden Overlevering.

Løftning af eller Arbejde ved Vogne, der medfører, at Arbejderne opholder sig under Vognene, maa kun ske efter forudgaaende Anmeldelse til Stationsbestyreren, og efter at der ved dennes Foranstaltning er truffet de foreskrevne Forholdsregler til Sikring af Vognene, og det er strengt forbudt Vognopsynet at blande sig heri.

Istandsættelse af *Vogne i Tog* ved Perron maa kun foretages

efter Anmeldelse til Stationsbestyrer, Lokomotivfører (Motorfører) samt Togfører, jfr. i øvrigt S.R. § 15 og § 17.

Naar der ved *Vogne, der skal overføres med Færgerne*, forefindes Fejl af saadan Art, at de kan afhjælpes under Vognenes Befordring med Færgerne, skal Vognmesteren eller en Vognopsynsmand følge med Vognene og rette Fejlene. De Rejser, der foretages med Færgerne i dette Øjemed af Vognopsynspersonalet, kan ligesom de dermed i Forbindelse staaende Tilbagerejser foretages uden særlig Rejsehjemmel, naar vedkommende straks efter at være kommet om Bord melder sig til Færgens Fører.

Skal *en Rude fornyes* i en Personvogn, Postvogn eller Rejsegodsvogn, melder Togføreren Beskadigelsen til Vognens Endestation, der foranlediger en ny Rude indsat ved Henvendelse til Vognopsynet eller, hvor intet saadant findes, til en stedlig Glarmester, med hvem der forud er truffet Aftale om saadanne Arbejders Udførelse. Er Vognens planmæssige Ophold paa Endestationen kun kort, gives Meldingen pr. Telegraf. For saa vidt Vognen paa sin Vej passerer en Værkstedstation, paa hvilken Togets planmæssige Ophold er tilstrækkeligt til Vinduets Udveksling ved Værkstedets Foranstaltning, kan Meldingen af Togføreren gives til denne Station. I Meldingen opgives Togets Nummer, Vognens Litra og Nummer, Vinduets Art (Dørvindue, Sidevindue o. s. v.) og for Personvognenes Vedkommende tillige Klassebetegnelse.

Kan Ruden ikke blive indsat paa den paagældende Endestation, eventuelt en Mellemstation, maa Indsætningen enten vente, til Vognen ankommer til en anden Station, hvor den kan finde Sted, eller Vinduet om muligt udtages, beklæbes med et tydeligt Mærke, der viser, til hvilken Vogn Vinduet hører, og fra hvilken Station det kommer, og sendes til det nærmeste Værksted eller Maskindepot, paa hvilken Ruden kan blive indsat. Herfra sendes det istandsatte Vindue tilbage til Stationen. Spejlglasruder uden Ramme skal altid rekvireres med paasat Vinduesskinne og Fingergreb. Udveksling af Ruder i Staalvognene Litra AU og CA samt i andre Kursvogne skal dog altid udføres af Centralværkstedet, Værkstedet i Nyborg eller visse af Centralværkstederne nærmere angivne Vognopsynsstationer.

Beklæbning med Værkstedssedler.

Naar en Vogn har saadanne Beskadigelser, at den ikke kan istandsættes uden et Værkstedes Medvirkning, eller der af Vogn-

opsynet er borttaget Dele af den, som er indsendt til Istandsettelse eller Ombytning i et Værksted, foranlediger Stationen Vognen beklæbet med en Værkstedsseddel paa hver Side.

Til dette Brug er Stationerne forsynet med 3 Bøger, indeholdende henholdsvis røde, grønne og gule Blade, der hver bestaar af Stamme, Talon og Meldeseddel og er indrettet til Gennemskrift. Stammen opbevares paa Stationen, for at det derigenem kan godtgøres, hvilke Vogne den har forsynet med Værkstedssedler, hvori Vognens Mangler har bestaaet, og hvem der har forlangt Beklæbningen. Den ene Talon sendes til Værkstedet, den anden udleveres Anmelderen som Kvittering for Anmeldelsen.

Centralværksteder findes i København og Aarhus (Filialværksted i Skanderborg og Aalborg), Værksted i Nyborg (Filialværksted i Esbjerg), samt Hjælpeværksted i Struer.

De omtalte Værkstedssedler er:

Rød Seddel med Paatryk »Stoppet« (Form. Nr. A 639), der anvendes, naar Vognen er saa beskadiget, at den ikke tør befordres hverken i Plantog eller Særtog. Vognen forbliver, efter at Værkstedsedlen er paaklæbet, staaende paa Stationen for at bringes i Værksted ved Vognopsynets Foranstaltning, efter at den eventuelt er omlæsset. Ligeledes anvendes rød Seddel, naar en Vogn midlertidig stoppes for at blive istandsat.

Grøn Seddel med Paatryk »Utjenstdygtig, maa ikke læsses« (Form. Nr. A 640), der anvendes, naar Vognen kan befordres i Tog, men uden Læs.

Gul Seddel med Paatryk »Trænger til Reparation« (Form. Nr. A 641, der anvendes, naar Vognen endnu kan benyttes, men snarest muligt bør underkastes Eftersyn i et Værksted.

Om Anvendelse af *gul Seddel med sort Tværstrib* se Side 104-I.

Sedlerne skal udfyldes nøjagtigt og med kulørt Blyant. Har Vognen løse Hjulringe, skal Sedlen oplyse, om een eller flere Hjulringe er løse, og i sidste Tilfælde, om disse findes paa samme eller flere Aksler.

Hvor der er Vognopsyn eller Maskindepot, vil Stationen kunne raadføre sig med de derunder hørende Tjenestemænd om, hvilke Sedler der skal anvendes. Er Udstrækningen af den Vognen tilføjede Beskadigelse tvivlsom, eller er det af en anden Grund tvivlsomt, hvorvidt Vognen tør befordres i et Tog, skal den altid beklæbes med røde Værkstedssedler.

Paa Personvogne og andre Vogne, der ikke har Seddeltavler,

skal Sedlerne anbringes paa Vognens Længdedragere og eventuelle Kridtpaaskrifter paa Trinbrædderne.

Paa Godsvogne skal Sedlerne anbringes paa Seddeltavlerne eller, hvis saadanne ikke findes, paa Længdedragerne.

Benyttelse af Vogne beklæbet med Værkstedssedler.

Godsvogne, der er beklæbet med gule Værkstedssedler, skal i Almindelighed sendes ad den korteste Vej til Værkstedet. Dog kan den Station, der beklæber dem, naar Hensynet til en økonomisk Vognudnyttelse taler derfor, benytte dem til Læsning for Stationer uden for den korteste Rute til Værkstedet, naar disse Stationer ligger nærmere Værkstedet end den Station, hvor Værkstedssedlerne er paasat. Vognene maa dog ikke læses ud over Værkstedsstationen og maa under ingen Omstændigheder benyttes ud over den Dag, de forfalder til Revision.

Efter samme Regler kan Vognfordeleren beordre Vogne med gule Værkstedssedler til Læsning paa en anden Station end den, der har paasat Værkstedssedlerne.

Fra den Station, hvor Vognen herefter aflæsses og mulig atter paalæsses, skal den sendes ad den korteste Vej til Værkstedet.

Naar Vognopsynet bemærker, at Vogne med Værkstedssedler benyttes i Modstrid med de her givne Regler, skal det henvende Stationens Opmærksomhed paa Sagen og desuden straks gøre Indberetning derom til Maskiningeniøren.

Behandling af beskadigede fremmede Vogne.

I Almindelighed gælder, at naar Vognmesteren (Lokomotivmesteren) modtager Underretning om, at en fremmed Banes Vogn er udsat paa en Station paa Grund af Beskadigelse eller Mangler, skal Vognen hurtigst muligt undersøges, og dersom Vognen i Henhold til de i det følgende givne Regler skal istandsættes paa Statsbanerne, skal Istandsættelsen saa vidt muligt udføres med det samme og fremskyndes mest muligt.

Skematisk Indberetning indsendes straks efter Undersøgelsen til Maskiningeniøren med alle fornødne Oplysninger.

I Indberetningen skal ogsaa anføres, om Vogndele er indsendt til Istandsættelse i et Værksted, og om Erstatningsdele er forlangt samt i saa Fald, hvorfra de er forlangt og hvilken Dag.

Naar Vognen er færdigistandsat, sendes Meddelelse derom til Maskiningeniøren.

Selv om Vognen maa forlanges omlæsset, vil Istandsættelsen ofte kunne paabegyndes og Erstatningsdele forlanges, inden Omlæsningen har fundet Sted.

Om Behandling af varmløbne fremmede Vogne se Bestemmelserne Side 101-1.

Om Tilbagevisning af fremmede Vogne se Bestemmelserne Side 91-1—94-1.

Iøvrigt gælder nedennævnte Bestemmelser.

Vogne, der er optaget i indenlandske Privatbaners Vognpark.

For Behandling af beskadigede Vogne — herunder Beklæbning med Meldesedler — gælder med følgende Afvigelser samme Bestemmelser som for udenlandske Vogne (D.V.O. § 12 og D.P.O. § 9):

En Privatbanegodsvogn er »*stærkt beskadiget*«, naar Beskadigelsesenhederne efter Beskadigelsestabelen i D.V.O. (Bilag II) overstiger 100 (D.V.O. § 13, Punkt 1).

En »*stærkt beskadiget*« Privatbanevogn, der kan hjemsendes paa egne Hjul, skal paa hver Side af Længdedragerne paaklæbes Meldeseddel K (Form. Nr. A 1002) og *blaa Meldeseddel L* (Form. Nr. A 1003).

Erstatningsdele til en beskadiget Privatbanevogn rekvireres hos Ejendomsbanens nærmeste Overgangsstation.

Beskadigede Vogndele, der skal tilbagesendes en Privatbane, skal sendes til Ejendomsbanens nærmeste Overgangsstation, ledsaget af en særlig Følgeseddel, der skal bogføres af Stationen.

Vogne, der er optaget i udenlandske Baners Vognpark.

Som almindelig Regel gælder, at beskadigede Vogne skal istandsættes af Ejendomsbanen. Mindre Istandsættelser, der er nødvendige for at gøre Vognene brugbare, eller Istandsættelser, der er nødvendige for at gøre Vognene løbedygtige, udføres dog ved Statsbanernes Foranstaltning.

Afsporede Vogne skal i Almindelighed, selv om det formodes, at de ikke er beskadiget, undersøges, for at det kan blive konstateret, om de er løbedygtige. For Hjulsæt er Undersøgelse med Hjulmaal som Regel tilstrækkeligt. I Tvivlstilfælde skal Hjulsættet efterprøves paa Drejebænk. Er Hjulsættene kun prøv-

vet med Hjulmaal, skal Vognen paa begge Sider paa Længdedragerne beklæbes med Meldeseddel Formular *M*.

For Personvogne, Postvogne og Rejsegodsvogne gælder, at Brud paa eller Beskadigelse af Længdedragere, Tværdragere, Pufferplanker og Fjederbjælker paa sammensvejsede Undervogne samt Truckrammer kun maa istandsættes af Ejendomsbanen.

Angaaende Bestemmelserne om Behandling og Beklæbning af beskadigede eller varmløbne Vogne henvises for Personvognes, Postvognes og Rejsegodsvognes Vedkommende til R.I.C. § 16 og § 22,6 og for Godsvognes Vedkommende til R.I.V. § 13.

De forskellige Meldesedler, der skal benyttes, naar Vogne er beskadiget, er:

Blaa Seddel	<i>K</i>	(Form. Nr. A 1002)
»	»	<i>L</i> (» » A 1003), dog kun for Personvogne, Postvogne og Rejsegodsvogne,
Rød	»	<i>L</i> (» » A 1004)
Hvid	»	<i>M</i> (» » A 577)
»	»	<i>N</i> (» » A 522)
»	»	<i>N</i> ¹ (» » A 524)
»	»	<i>R</i> ¹ (» » A 519)
»	»	<i>R</i> ² (» » A 520).

En *Personvogn, Postvogn eller Rejsegodsvogn* er »stærkt beskadiget«, (R.I.C. § 17²), naar den har saa omfangsrige Beskadigelser paa Vognkassen, Undervognen eller Hjul med Tilbehør, at Vognen er utjenstedygtig, dog forudsat, at disse Skader er opstaaet ved

Driftsuheld, saasom Sammenstød, Afsporing, sidelæns Paa-kørsel,

Brand eller

voldsom Indvirkning af hvilken som helst Art eller *højere Magt*.

En *Godsvogn* er »stærkt beskadiget«, naar den paa Grund af Beskadigelsen maa tilbagesendes læsset paa en anden Vogn (R.I.V. § 14¹).

Forefindes der paa en Vogn Beskadigelser, der ikke er af en saadan Art, at de er til Hinder for Vognens Benyttelse eller Læsning, og Beskadigelserne ikke bliver afhjulpet inden Vognens Tilbagesendelse til Ejendomsbanen, skal den paa hver Side paa Længdedragerne beklæbes med Meldeseddel *M* (R.I.C. § 16¹¹, R.I.V. § 13¹).

Vogne, der paa Grund af Beskadigelse ikke kan benyttes

eller læsses, men kan hjemsendes løbende paa egne Hjul, skal paa hver Side paa Længdedragerne paaklæbes Meldeseddel *K* (R.I.C. § 16¹², R.I.V. § 13⁷), og er det en Personvogn, Postvogn eller Rejsegodsvogn med »*stærk Beskadigelse*«, skal den tillige beklæbes med blaa Meldeseddel *L* (R.I.C. § 16¹⁴).

Er en Vogn blevet saa beskadiget, at den ikke kan gøres løbedygtig (Personvogne, Postvogne og Rejsegodsvogne ved mindre Istandsættelser), skal den læsses paa en anden Vogn, beklæbes med rød Meldeseddel *L* og, ledsaget af karteret Følgeseddel *C* (Form. Nr. A 1005), sendes fragtfrit over Ejendomsbanens nærmeste Overgangsstation til det i Adressefortegnelsen angivne Tjenestested (R.I.C. § 16¹⁵ og ¹⁷, R.I.V. § 13⁸).

Om Behandling af varmløbne Vogne se Side 101-1 (R.I.C. § 22⁶ og R.I.V. § 13³).

Om Vognes Forsyning med Trykluftbremsekoblinger og eventuel Udveksling af disse se R.I.C. § 30²⁸ og R.I.V. § 12.

Den Station, hvor det konstateres, at en Vogn er »*stærkt beskadiget*«, eller hvor en saadan Beskadigelse opstaar, indsender snarest Indberetning derom ad tjenstlig Vej til Generaldirektoratet (Trafikkontoret). Indberetningen maa indeholde fornødne Oplysninger om Beskadigelsens Opkomst og Omfang og vedlægges Formular Nr. Ma 61 i udfyldt Stand, ligesom det maa oplyses, hvorledes der er forholdt ved Vognens Hjemsendelse.

I Indberetningen om »*stærkt beskadigede*« Personvogne, Postvogne og Rejsegodsvogne skal der anføres, om Vognene er saa beskadigede, at der kan blive Tale om Udrangering. Er dette Tilfældet, maa hverken Vognene eller Dele af disse sendes til Ejendomsbanen før efter nærmere Meddelelse (R.I.C. § 16¹⁹).

Skal en beskadiget Vogn i Henhold til foranstaaende istandsættes af Statsbanerne, skal Stationen snarest tilkalde Vognmesteren, der ved Beskadigelser, som ikke medfører længere Standsning eller Omlæsning af Vognens Indhold, foretager det videre fornødne med Hensyn til Vognens Istandsættelse. Er Beskadigelsen af større Omfang, underretter Vognmesteren Distriktet. Kan Vognen ikke istandsættes uden at komme i Værksted, træffes de videre fornødne Dispositioner af Maskiningeniøren eventuelt i Forbindelse med Centralværkstedet.

Saaframt der til Istandsættelsen behøves Erstatningsdele, forlanges disse af Vognmesteren gennem den paagældende Station, henholdsvis af Værkstedet, hos Vognens Ejendomsbane. Hertil benyttes Meldeseddel *H* (Form. Nr. A 518), der sendes til

det i Adressefortegnelsen angivne Tjenestested. Formularen skal udfyldes i det tyske eller franske Sprog, og de ønskede Erstatningsdele skal i Rekvisitionen betegnes saa nøjagtigt som muligt efter den af R.I.V.'s forretningsførende Styrelse udgivne Fortegnelse »Benennung von Wagen und Wagenteilen«, ligesom det i Fortegnelsen angivne Løbe-Nr. skal anføres. Drejer det sig om Hjulsæt, skal de i Overenskomsterne foreskrevne Oplysninger anføres (R.I.C. §§ 16^s og 22^e samt R.I.V. § 13^a). Naar de Dele, for hvilke Erstatning forlanges, mangler, skal dette bemærkes.

Erstatningsdelene skal saa vidt muligt leveres klar til Paa-montering.

Naar forlangte Erstatningsdele ankommer, skal Stationen straks underrette Værksted eller Vognmester om Ankomsten.

Efter endt Istandsættelse afleveres Vognen af Værksted eller Vognmester til Stationen.

Erstatningsdele eller beskadigede Vogndelev, der herfra sendes til udenlandske Baner, skal være ledsaget af en Følgeseddel *C* (Form. Nr. A 1005), der af den modtagende Bane skal tilbagesendes med Kvittering for Modtagelsen. Det skal af Følgesedlen tydeligt kunne ses, til hvilken Vogn (Ejendomsmærke, Litra og Nummer) Delene hører. Følgesedlen betragtes i ekspektationsmæssig Henseende som Fragtbrev.

Beskadigede Vogndelev skal altid — uanset i hvilken Tilstand de er — sendes tilbage over den Overgangsstation, over hvilken Erstatningsdelene er indgaaet, til det Tjenestested, der er opgivet i Adressefortegnelsen. De beskadigede Vogndelev maa ikke indlæsses i den beskadigede Vogn.

Følgesedler, der ledsager Erstatningsdelev, som indgaar her til Landet, skal med Anerkendelse for Modtagelsen og med Oplysning om Ankomstdagen ved Paatrykning af Bestemmelsesstationens Datostempel tilbagesendes det afsendende Tjenestested.

En Vogn med ubrugelig gennemgaaende Bremse, som dog ved Afspærring af Bremsecylinderen kan anvendes som Ledningsvogn, skal beklæbes med Meldeseddel *R*¹ (Form. Nr. A 519), efter at den venstre Del af Sedlen er frataget. Er Hovedledningen ubrugbar, skal Vognen, saafremt det er en Person-, Post- eller Rejsegodsvogn, beklæbes med Meldesedlerne *R*² og *K* (Form. Nr. A 520 og A 1002) (R.I.C. §30^s). Drejer det sig om en Godsvogn med ubrugelig Hovedledning, beklæbes Vognen med Meldesedlerne *R*¹ og *R*² (Form. Nr. A 519 og 520).

En Bremsevogn med løse Hjulringe skal omdannes til Ledningsvogn og beklæbes med Meldeseddel R^1 (Form. Nr. A 519).

En Vogn, hvis Skruebremse svigter, skal beklæbes med Meldeseddel R^1 , efter at højre Del af Sedlen er frataget (R.I.V. Side 773, R.I.C. § 30¹⁷). Beskadigede eller løse Dele af Bremsen, som kan udsætte Driften for Fare, eller som kan foraarsage Beskadigelser, skal aftages eller fastbindes (R.I.C. § 30²¹).

Angaaende Behandling af beskadigede og manglende Bremskoblinger henvises til R.I.V. § 12 og R.I.C. § 30²⁸⁻³⁰, svigtende Varme til R.I.C. § 31³⁴, svigtende Belysning til R.I.C. § 32¹³ og løse Ruteskilte til R.I.C. § 37⁸⁻⁹.

Erstatningsdele til og beskadigede Vogndelev fra danske Vogne, der beskadiges paa en fremmed Bane.

Statsbanevogne paa indenlandske Privatbaner.

(D.V.O. § 12).

Erstatningsdele, der efter Rekvisition fra en indenlandsk Privatbane afsendes til denne, skal ledsages af Følgeseddel (Form. Nr. A 1006).

Følgesedler, der ledsager beskadigede Vogndelev, som tilbagesendes fra en indenlandsk Privatbane, skal med Anerkendelse for Modtagelsen straks tilbagesendes det afsendende Tjenestested.

Danske Vogne paa udenlandske Baner.

Erstatningsdele, der efter Rekvisition fra en udenlandsk Bane afsendes herfra, skal ledsages af Følgeseddel C (Form. Nr. A 1005), der i ekspeditionsmaessig Henseende behandles som et Fragtbrev. I Følgesedlen skal i Rubrikken »Bemærkninger« anføres:

»Anmoder om toldfri Ud-, Gennem- og Indførsel.

Zollfreie Aus-, Durch- und Einfuhr beantragt.«

Til svenske og norske Baner er dog dansk Tekst tilstrækkelig.

Følgesedler, der ledsager beskadigede Vogndelev, som tilbagesendes her til Landet, skal med Anerkendelse for Modtagelsen straks tilbagesendes det afsendende Tjenestested.

Tilsyn med Hjelpevogne og Ambulancevogne.

Hvor der er stationeret Hjelpetog, og den af Distriktet udpegede Hjelpevognsleder er Vognmester, paahviler det denne at iagttage de i Driftsuhedsreglementet givne Forskrifter (jfr. Side 7-1).

Behandling af Snepløve.

Det paahviler Maskiningeniørerne at føre Tilsyn med, at Snepløvene er i tjenstdygtig Stand og anbragt paa rette Plads inden hvert Aars 1. Oktober.

Snepløve skal efterses og renses godt, saa snart der er Ud-sigt til Anvendelse for dem. De bør derhos opsmøres hvert Aar, inden Vinterperioden begynder, forsynes med nye Smørevæger, og Smørepuderne udvaskes med Petroleum.

Snepløvene skal bevæges mindst en Gang om Maaneden.

Periodisk Eftersyn af Vogne af Litra TH.

Paa Grund af Vanskeligheden ved at opsmøre Akselkasserne paa Vogne af Litra TH skal disse Vogne underkastes et periodisk Eftersyn hver tredie Maaned mellem den 1. og 10.

Ved dette Eftersyn skal Akselkasserne tømmes for muligt tilstedeværende Vand, og Smørepuderne efterses, inden frisk Olie paafyldes. Naar Eftersynet har fundet Sted, maler Vognopsynet Depotets Telegrambetegnelse i Rubrikken for den paa-gældende Maaned paa de paa Vognsiderne anbragte Skilte.

Eftersynet kan dog undlades i Januar Kvartal, saafremt Vognene henstaar ubenyttet.

Særligt Eftersyn af Vogne, der benyttes til Befordring af Kongehusets Medlemmer.

Det Vognmateriel, der anvendes til Befordring af Kongehusets Medlemmer, underkastes af Maskinafdelingen eller af Distrikternes Maskintjeneste et særligt saavel indvendigt som udvendigt Eftersyn, inden det benyttes.

Det indvendige Eftersyn skal omfatte alle tekniske Enkelt-

heder, f. eks. at døre og vinduer samt luftventiler er lette at åbne og lukke, at varmetrækkene og nødbremsetrækkene er i orden og let bevægelige, at alle vandledninger er tætte, at klosetternes udskylningsapparater fungerer tilfredsstillende, at tilløb og afløb til vaskekummerne er tætte og fri for smuds, som kan medføre tilstopning, samt at den elektriske installation er i orden med blanktpudsede kupler og skærme.

Når salonvogn nr. 1 benyttes til befordring af Allerhøjeste og Høje Herskaber, skal den altid ledsages af en særlig med vognens tilsyn betroet værkfører samt en særlig til vognens betjening bestemt togbetjent.

De pågældende tjenestemænd skal være iført uniform, for så vidt de er normeret med en sådan.

Den ledsagende værkfører foranlediger alle forannævnte indvendige og udvendige eftersyn samt eftersyn af vognens løse inventar, såsom tæpper, håndklæder, sæbe og lignende foretaget, ligesom vandbeholderens fyldning og vognens udvendige og indvendige rengøring sker ved værkførerens foranstaltning.

Særligt eftersyn m. v. af vognmateriellet.

Godsvogne, der skal læsses til udlandet.

For at undgå ulemper og forsinkelser som følge af, at udenlandske baner nægter at overtage læssede godsvogne på grund af fejl, mangler, beskadigelser, overskreden revisionsfrist m. v., skal der foretages et særligt omhyggeligt eftersyn af vogne, der stilles til rådighed for forsendelser til udlandet.

Herunder skal det ved det indvendige eftersyn af vognene — i særdeleshed når det drejer sig om vogne til levende dyr — påses, at der ikke findes fremspringende søm el. lign., som kan forårsage beskadigelse af godset eller tilskadekomst af dyrene, ligesom det må påses, at vognenes bundbrædder er tilstrækkelig solide og friske.

På stationer, hvor der er stationeret vognopsyn, foretager dette eftersynet efter stationens anmodning i hvert enkelt tilfælde.

Til anvendelse på stationer, hvor det af hensyn til stor vogntrafik, udstrakt stationsområde (havnespor, private sidespor) eller andre forhold, findes hensigtsmæssigt, er oplagt en særlig eftersynsseddel (form. nr. A 643) til brug ved stationernes kontrol med, at de pågældende vogne er efterset og godkendt af vognopsynet.

Eftersynssedlerne udleveres af stationerne til vognopsynet, der efter endt eftersyn anbringer dem i vognenes seddeltavler, hvorfra de, såfremt vognene er godkendt af vognopsynet, atter fjernes af stationspersonalet, når adressesedlerne anbringes.

De benyttede formularer opbevares af stationerne i et år af hensyn til eventuelle reklamationer.

På overgangsstationer til indenlandske privatbaner.

Vognmateriel, som overleveres til eller modtages tilbage fra indenlandske privatbaner, skal før over- henholdsvis tilbageleveringen underkastes eftersyn på overgangsstationen i overensstemmelse med de i D.P.O. og D.V.O. givne bestemmelser. Til bedømmelse af beskadigelser skal vognopsynet tilkaldes.

Ankommer en statsbanevogn eller en fremmed banes vogn fra en privatbane i beskadiget stand, skal den pågældende overgangsstation foranledige, at indberetning herom snarest indsendes til distriktet på form. nr. Ma 61. Indberetningen skal — under benyttelse af beskadigelsestabellen i D.V.O. (bilag II) — indeholde oplysning om beskadigelsesernes art og deres løbenummer i tabellen.

Ved overtagelse fra eller overlevering til en privatbane af en statsbanevogn eller en fremmed banes vogn i „stærkt beskadiget“ stand, det vil for en dansk godsvogns vedkommende sige, at dens beskadigelser overstiger 100 enheder (D.V.O. § 13, punkt 1), udfærdiger overgangsstationen snarest meddelelse i 2 eksemplarer herom på form. nr. A 563. Denne underskrives af en repræsentant fra begge baner. Det ene eksemplar af meddelelsen indsendes til distriktet, ledsaget af form. nr. Ma 61, medens det andet sendes til privatbanen.

En privatbanevogn, der er „stærkt beskadiget“, må ikke overtages, hvis den ikke er påklæbet meldeseddel *L* (form. nr. A 1003 eller A 1004), udstedt af den overleverende (eller en bag denne liggende) bane. Mangler sådanne sedler, og den overleverende bane ikke fremskaffer dem, skal vognen tilbagevises. En „stærkt beskadiget“ vogn, der kan hjemsendes på egne hjul, skal påklæbes *blå meldeseddel L* (form. nr. A 1003), medens en „stærkt beskadiget“ vogn, der hjemsendes læsset på en anden vogn, påklæbes *rød meldeseddel L* (form. nr. A 1004).

Om fejl og mangler, der berettiger til tilbagevisning, henvises til det side 117 anførte.

På overgangsstationer til udenlandske baner.

Vognopsynet på stationerne Padborg, Tønder H, Gedser, Helsingør og Østerport (Frihavnen) skal foretage eftersyn af samtlige fra udlandet ankommende vogne straks efter ankomsten til den pågældende station.

Indgår udenlandske personvogne, postvogne eller rejsegods-

vogne, der skal viderebefordres i hurtigtog eller perontog, med overskreden revisionsfrist (jfr. side 98), skal overgangsstationen snarest underrette den overleverende overgangsstation herom, og, såfremt det drejer sig om faste kursvogne, anmode den om at foranledige vognene udvekslet efter tilbagekomsten.

Har en udenlandsk godsvogn mangler eller beskadigelser, eller ligger vognens sidste revisionsdato mere end 3 år tilbage, anmeldes dette for stationen. Såfremt tilbagevisning af vognen herefter finder sted, skal det for Padborg og Tønder H stationers vedkommende ske over for den overleverende bane, for der foretages rangering med vognen eller udlæsning af denne o. l. For vogne, der indgår over Gedser, Helsingør eller Københavns Frihavsstation, skal den pågældende station, over hvilken vognene indgår, eventuelt foretage omlæsning af vognene og derefter snarest hjemsende dem tomme samt gennem distriktet indberette sagen til Trafikkontoret med oplysning om omlæsningsudgifternes størrelse.

Ankommer en dansk vogn fra udlandet i beskadiget stand, foranlediger den pågældende overgangsstation følgende:

Er vognen „stærkt beskadiget“ (R.I.C. § 18¹, R.I.V. § 13¹) sendes indberetning, bilagt form. nr. Ma 61 i udfyldt stand, ad tjenstlig vej til Generaldirektoratet (Trafikkontoret).

Er vognen *ikke* „stærkt beskadiget“, sendes indberetning form. nr. Ma 61 til det pågældende distrikt.

En dansk eller udenlandsk personvogn, postvogn eller rejsegodsvogn, der er „stærkt beskadiget“, skal ved overtagelsen være påklæbet meldeseddel *K* og blå meldeseddel *L* (R.I.C. § 17¹²) eller rød meldeseddel *L* (R.I.C. § 17¹³). Er dette ikke tilfældet, og den overleverende bane vægrer sig ved at anbringe sedlerne, skal der i fællesskab optages en protokol over beskadigelserne, og bemærkning herom tilføjes på meldeseddel *K* (R.I.C. § 17¹⁷). Protokollen indsendes snarest ad tjenstlig vej til Generaldirektoratet (Trafikkontoret).

Mangler en „stærkt beskadiget“ godsvogn beklæbning med røde meldesedler *L*, og den overleverende bane på opfordring ikke fremskaffer dem, skal vognen tilbagevises.

Om fejl og mangler, der berettiger til tilbagevisning, jævnfør det side 91 og 94 anførte.

Tilsyn med og vedligeholdelse af transportbeholdere (containers).

Afhjælpning af beskadigelser.

De på side 103—105 fastsatte bestemmelser for afhjælpning af mindre beskadigelser på vogne gælder også for transport-

beholdere, og den i ordren omhandlede reparationssejdel (form. nr. A 642, gul med sort tværstribet) finder også anvendelse her.

Bliver en beholder således beskadiget, at den ikke kan viderebefordres i læsset stand, skal godset omlæses til en anden beholder eller en vogn. Er beskadigelserne af et sådant omfang, at beholderen efter vognopsynets skøn ikke kan istandsættes uden et værksteds medvirkning, foranlediger stationen beholderen beklæbet med grøn værkstedssejdel (form. nr. A 640) efter de på side 106—108 fastsatte regler.

Er beskadigelsen forårsaget af afsender eller modtager, godtgør denne efter regning Statsbanerne disses udgifter til at bringe beholderen i samme stand som før beskadigelsen. Stationen foranlediger formular nr. Ma 61 udfærdiget over beskadigelsen og indsendt til distriktet, der meddeler erstatningsbeløbet, som skal opkræves.

Periodiske eftersyn.

Transportbeholdere skal hver 6. måned efterses og smøres af vognopsynet; hvis det kan lade sig gøre, foretages eftersynet på den station, hvor beholderen befinder sig. Vognopsynet afgør, om beholderen er brugbar, som den er, eller om den skal repareres. Opsmøring skal for hjulenes vedkommende ske med syrefri konsistensfedt ved hjælp af fedtsprøjte.

Når eftersyn (eventuelt reparation) og opsmøring har fundet sted, overstreges det på beholderen værende månedstal med hvid maling.

Ved udløbet af den på beholderen angivne eftersynsmåned skal de beholdere, der endnu ikke er eftersat, straks ved aflæsning sendes til den nærmeste af de på side 104 nævnte vognopsynsstationer, ledsaget af følgeseddel med angivelse af beholderens nummer og bemærkning „Til eftersyn“.

Halvårligt eftersyn bortfalder for den måned, i hvilken beholderen får revision (se nedenfor).

Vognopsynet skal daglig til fastsat tid melde til stationen, hvor mange beholdere der haves til eftersyn, for at vognfordeleren kan blive underrettet derom.

Revision.

Beholderne revideres hvert 3. år. Beholdere, der er forfaldet til revision, beklæbes med rød sejdel (form. nr. A 638) og sendes til værksted.

Når beholderen er revideret, forsynes den med påmalet angivelse af revisionsdato og tidspunktet for næste revision.

Bestemmelser vedrørende forskellige anlæg

Vandforsyningsanlæg

Vandforsyningsstationerne inddeles i 2 klasser:

A) Stationer, hvor personale under maskintjenesten fører tilsyn med og besørger vandforsyningen for lokomotiver og motorvogne, og

B) Stationer, der selv fører tilsyn med og besørger vandforsyningen.

Fortegnelse over stationerne findes side 46—47.

For pasning af vandforsyningsanlæggene gælder følgende regler:

Lokomotivmestrene (vognmestrene) på vandforsyningsstationer af klasse A og stationsbestyrerne på stationer af klasse B er ansvarlige for, at der findes det til lokomotivernes forsyning nødvendige vand i cisternerne, samt at cisterner, vandkraner og pumper er i forsvarlig og brugbar stand, og at de ikke udsættes for overlast eller brud som følge af frost. Om vinteren skal de haner eller ventiler, der tilvejebringer forbindelsen mellem cisternerne og forvarmer, ved lokomotivmesterens (vognmesterens) foranstaltning være plomberet i åben stilling, og før dette er sket, må der ikke fyres i forvarmeren.

Når temperaturen i flere timer har været under frysepunktet, skal der fyres i forvarmeren, henholdsvis kakkelovnen, men vandet i cisternen må på ingen måde opvarmes til mere end 12—20° Celsius.

Samtidig med, at der fyres i forvarmeren, skal der fyres i vandkranerne, for så vidt disse er sat i forbindelse med cisternen og er indrettet til indfyring. For de vandkraners vedkommende, i hvilke der ikke kan fyres, skal kranernes fod og ventilgrube dækkes med et tykt lag tang, halm el lign, inden stærk frost indtræder. Opfyring i vandtårne uden for maskindepoternes område udføres af stationerne. Kraner, der er frostfri, skal ikke forvarmes.

I frostvejrs skal lokomotivmesteren (vognmesteren), henholdsvis stationsbestyreren, påse, at pumpe og pumperør tømmes, hver gang pumpen har været i brug.

I frostperioder skal der i vandkranernes aftapningshul anbringes en metalskrueprop med 18 mm gennemboring. Udenfor frostperioder lukkes aftapningshullet med en metalskrueprop uden gennemboring.

Af hensyn til eventuel slamansamling skal cisterner for lokomotivfødevand renses efter behov, dog mindst en gang årligt.

På de under klasse A hørende stationer, hvor der kun findes en enkelt under maskintjenesten hørende mand, skal denne anmelde sygdom eller forfald til stationsbestyreren, som da sørger for afløsning efter forud truffet aftale med sektioningeniøren.

Ved sådanne beskadigelser af vandforsyningsapparater, som depotet eller stationen ikke selv kan afhjælpe, sendes meddelelse herom til vedkommende vognmester. Hvis denne ikke selv kan bringe vandforsyningen i orden, sender han meddelelse om beskadigelsen og dens nærmere beskaffenhed til vedkommende sektioningeniør, der foranlediger det videre fornødne med hensyn til beskadigelsens afhjælpning.

Nøglen til den ved vindkedlen anbragte stopventil på 20 cm vandkraner skal altid være anbragt let tilgængelig i kranens umiddelbare nærhed, og stationen skal være underrettet om, hvor nøglen er anbragt, samt om, hvorledes den omhandlede ventil i påkommende tilfælde, f. eks. hvis vindkedlen sprænges, hurtigt kan lukkes.

Fornødne materialer til daglig drift af vandforsyningsapparaterne, såsom brændsel, smørelse og pakning, rekvireres ad tjenstlig vej.

Når der på en vandforsyningsstation ikke haves eller kan skaffes vand til de først ventede togs forsyning, skal stationbestyreren underrette såvel de nærmest liggende vandforsyningsstationer som udgangsdepoterne for passerende togmaskiner til alle sider herom, og disse skal da meddele det til lokomotivførerne for de passerende damptog. Mellemliggende vandforsyningsstationer fritages dog for underretningspligten, når det med sikkerhed kan påregnes, at underretning er foretaget enten af udgangsdepotet eller af en nærmere liggende vandforsyningsstation. Når der atter haves vand, skal der til de samme stationer og depoter sendes underretning herom.

Uregelmæssigheder ved lokomotivernes vandforsyning på stationerne skal endvidere af stationsbestyreren snarest meddeles til trafikinspektøren og den tilsynsførende ingeniør.

Hydroforanlæg.

Samtlige hydroforanlæg efterses en gang årlig ved vognopsynets (maskindepotets) foranstaltning. Eftersynet skal omfatte: Armaturer, filtre, hydroforbeholdere, pumper samt motorer.

Vægte og vægtlodder

Almindelige bestemmelser

Alle nye vægte skal være justeret. Ved justering forstås en af Justervæsenet foretaget prøvning og godkendelse af vægt samt en derpå følgende stempning med justermærket.

Rekvision på anskaffelse af vægte skal indsendes til Handelsafdelingen passerende værkstedet, Nyborg.

Tilynet med, at Statsbanernes vægte opfylder gældende lovbestemmelser, og reparationen af vægtene varetages af værkstedet i Nyborg efter de retningslinier, der følges af Justervæsenet i henhold til lov nr 65 af 28. februar 1950 om måling og vejning og deraf afledede justerreglement med tilsluttende bestemmelser.

Værkstedet, Nyborg, foretager mindst hvert 4. år et teknisk eftersyn (eventuelt reparation) og afprøvning af alle Statsbanernes vægte på brugsstederne.

Det påhviler stationerne (maskindepoterne) at holde vægtenes balance, bremse og andre let tilgængelige dele rene og vel smurt, ligesom vægtene daglig skal kontrolleres i o-stilling (ubelastede).

Kan vægten ikke stilles i o-stilling med o-stillingsloddet (ved fritstående vægte eventuelt opretning), skal værkstedet i Nyborg underrettes.

Stationerne henholdsvis maskindepoterne og værkstederne melder fejl og beskadigelser direkte til værkstedet i Nyborg, som foranlediger reparationer og prøvevejninger foretaget ved en derfra udsendt vægtsmed. I presserende tilfælde kan afhjælpningen af fejl foretages af en stedlig fagmand, men værkstedet i Nyborg skal i så tilfælde underrettes.

Stationsforstanderen, lokomotivmesteren eller værkmeesteren (eventuelt en af disse udpeget stedfortræder), der har tilsynet med vægtene, følger arbejdet med reparationen og skal være til stede ved afleveringen og prøvevejningen samt underskrive formular nr Ma 144 som garanti for, at vægten arbejder rigtigt.

Den til udførelsen af arbejdet eventuelt fornødne arbejdskraft leveres og betales af distriktet efter rekvision fra vedkommende

stationsforstander eller lokomotivmester til pågældende baneformand.

Ved udfærdigelse af rekvisitioner og følgesedler skal de på vægtene anbragte løbenumre anføres.

Brovægte

Det fremgår af „Tekniske anlæg og hjælpemidler på stationerne og maskindepoterne“, hvilke stationer der er forsynet med brovægte.

Brovægtene henhører under den pågældende station med undtagelse af brovægtene ved kulgårdene på Østerport, Gedser, Korsør, Aarhus Havn og Esbjerg, som henhører under vedkommende maskindepot, samt de ved værkstederne værende brovægte, der henhører under det pågældende værksted.

Udover det eftersyn, der foretages hvert 4. år, foretager værkstedet i Nyborg mindst hvert 2. år et eftersyn og en prøvevejning af samtlige brovægte.

Med hensyn til vægtenes daglige pasning henvises til „Regler for vejning af vogne på brovægten“, der findes opslået i alle brovægtshuse.

Automobilvægte er underkastet de for brovægte fastsatte regler.

Pakhusvægte, rejsegodsvægte m. fl.

Ønsker om flytning eller ombytning af vægte sendes af stationer og maskindepoter til distriktet.

Meddelelse om iværksatte flytninger eller ombytninger af vægte sendes til værkstedet i Nyborg.

For viservægte gælder iøvrigt, at hvis viseren er for længe om at finde o-stillingen eller svinger for længe omkring denne, kan der stilles på oliereguleringsskruerne, eventuelt påfyldes olie, der rekvireres fra værkstedet i Nyborg.

Anvisning på, hvorledes man kommer til oliebremsen, er op-hængt ved viservægtene.

Vægtlodder

Der må kun anvendes vægtlodder, der er fremstillet af Justervæsenet, og som er forsynet med et stempel, hvoraf dette fremgår.

Vægtlodderne skal hvert 4. år indsendes til Justervæsenet til omjustering. Denne indsendelse foretages efter nærmere ordre fra distriktet.

Istandsættelse og prøvning af kæder

Alle istandsættelser og styrkeprøver af krankæder og løse kædestykker (kædestropper) samt kæder henhørende til taljer med bæreevne over 1000 kg skal foretages i værkstedet i Nyborg. Alle kæder, der ønskes istandsat eller prøvet, skal derfor, forsynet med tydeligt mærke, indsendes til nævnte værksted. Samtidig sendes ad tjentlig vej på form nr B 83 en meddelelse om indsendelsen. De på formularen forlangte oplysninger skal gives så nøjagtig som muligt.

Nyanskaffede kædetaljer skal prøves første gang 3 år efter ibrugtagning.

Senest, når der er hengået 3 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 eller ej.

Kulkrankæder, der i særlig grad er udsat for slid, skal desuden jævnlig efterses. Når kædeleddenes mindste tykkelse på slidstedet er mindre end 13 mm, skal kæden udveksles og indsendes til værkstedet i Nyborg.

Kæder og kædestropper fra hjælpevognene 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* ved benyttelse at have lidt overlast. Hvis kæden ikke har været benyttet i en vogns revisionsperiode, hvilket kan konstateres ved, at kædens ender er sammenbundet, med en ubrudt plombe, skal kæden *ikke* prøves, men kun kædeattesten fornyes af Nyborg værksted.

Sektionsingeniørerne har ansvaret for, at de under maskintjenssten værende kæder og kædestropper rettidig indsendes til de *periodiske prøvninger*, medens værkstederne har ansvaret for så vidt angår kæder og kædestropper i værkstedet og de under sammes område hørende hjælpevogne.

Desuden har centralværkstedet i København ansvaret for, at kæder og kædestropper fra de i København stationerede hjælpevogne ekstraordinært prøves efter formentlig beskadigelse, og distrikterne har tilsvarende ansvar med hensyn til de øvrige hjælpevogne.

Enhver kæde, der istandsættes, skal underkastes styrkeprøve, forinden den afsendes fra værkstedet.

Enhver kæde, der efter endt istandsættelse og prøvning udgår fra værkstedet, vil på begge de næstyderste leds ene side blive

forsynet med et mærke, der angiver det træk, hvormed kæden tør belastes, og på leddets anden side forsynes kæden 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 tons, og kæden har løbe-nr 5624. Kædens nummer (og altså også kædeprøveattestens nummer) forbliver uforandret og ændres ikke ved de periodiske prøver.

Hver gang en kæde udsendes fra værkstedet i Nyborg efter at være prøvet eller undersøgt, skal der af dette sendes en attest (form nr B 84) til den, der har foranlediget indsendelsen af kæden.

Inden en ny kæde tages i brug, skal den være undersøgt og mærket på den ovenanførte måde.

Såfremt en indsendt kæde kasseres og erstattes med en ny, skal attesten indeholde en udskrift af prøveprotokollen vedrørende den nye kæde og tillige oplysning om den kasserede kædes løbe-nr.

Angående kæder til gaffeltrucks, se side 126a — III.

Inden en ny Kæde tages i Brug, skal den være undersøgt og mærket paa den ovenførte Maade.

Saaftremt en indsendt Kæde kasseres og erstattes med en ny, skal Attesten indeholde en Udskrift af Prøveprotokollen vedrørende den nye Kæde og tillige Oplysning om den kasserede Kædes Løbe-Nr.

Eftersyn og Prøvning af Staaltraadstove.

Eftersyn af Staaltraadstove, der benyttes til Ophejsning af Byrder, foretages f. Eks. i Kraner, Elevatorer o. l. en Gang om Maaneden, og som almindelig Regel gælder, at et Tov maa kasseres og udveksles med et nyt, naar en enkelt Vinding (Dugt, Kordel) er brudt, eller naar der fordelt over de forskellige Dugter paa et kortere Stykke af Tovets Længde er sprængt saa mange Traade, som en Dugt i det paagældende Tov bestaar af.

Et Tov kan godt være slidt glat og blankt, uden at man behøver at kassere det.

Anskaffelse af heromhandlede Staaltraadstove sker ved Generaldirektoratets Foranstaltning, og den for hvert Tov forlangte Brudstyrke dokumenteres ved Værkscertifikat, saaledes at yderligere Undersøgelse af Brudstyrken som Regel ikke skal foretages. 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 paagældende Tov til Laboratoriet ved Centralværkstedet i Aarhus.

Ophængningstove til elektriske Lamper skal efterses i hele deres Længde mindst een Gang hver 6. Maaned, og kassable Tove skal udveksles.

Vognvaskeanlæg.

For Betjening og Pasning af Vognvaskeanlæg gælder Reglerne i »Vejledning i Betjening og Pasning af Vognvaskeanlæg«.

Centralopvarmningsanlæg.

Hvert Foraar, umiddelbart efter at Opvarmningen er ophørt, skal der af Vognopsynet foretages et Eftersyn af alle Centralopvarmningsanlæg, ved hvilket alle beskadigede Dele repareres eller eventuelt udveksles.

Eftersynet skal omfatte:

Kedler: Vandstandsvisere, Regulatorer, Sikkerhedsventiler, Fyrdøre og Ristestænger undersøges og repareres eller udveksles. Alle Røgkanaler renses omhyggeligt for Sod og Aske.

Rørledninger: Alle Flanger og Rørforbindelser, der har været utætte, adskilles og ompakkes, medens Haner og Ventiler efterses og sammenslibes. Der skal dog ikke foretages noget Eftersyn af de almindelige Reguleringsventiler ved de til Anlæg med varmt Vand hørende Ovne, naar der ikke har været noget i Vejen med dem. Isoleringen af Rør efterses og udbedres, hvor det er fornødent.

Cirkulationspumper: Hvor der ved Anlæg med varmt Vand findes Cirkulationspumper med elektriske Motorer, foretages et Eftersyn af disse, og eventuelle Mangler afhjælpes.

Staalpladekedler: Har der været foretaget en Reparation af Kedlen, hvorved Rør er udskiftet, eller Vægge ind mod Kedlens Vandrum er udskiftede eller lappede (ved Svejsning), skal Kedlen underkastes et særligt Eftersyn med paafølgende Trykprøve.

Vægge og Rør undersøges omhyggeligt for begyndende Tæringer, ligesom det i det Omfang, det er muligt, undersøges, om der er generende Stenafsætninger.

Efter endt Eftersyn underkastes Kedlen en Vandtrykprøve med almindeligt Vandværkstryk, hvorefter den opfyres for at konstatere, at alt er i Orden.

Mere omfattende Reparationer maa kun iværksættes, og særlige Rensemidler kun anvendes, efter at der i hvert enkelt Tilfælde er truffet Aftale med Distriktet derom.

Kedlerne forsynes med Angivelse af, hvornaar Trykprøve sidst er foretaget.

Distrikterne fører en Bog over de i Distriktet værende Centralvarmeanlæg, og deri indføres Tidspunktet for Eftersynet, dettes Omfang og de derved forefundne og afhjulpne Mangler af større Betydning.

Stationære Højtryks-Kedelanlæg.

De i Lov Nr. 544 af 4. Oktober 1919 om »Tilsyn med Dampkedler paa Landjorden« med tilsluttende Bekendtgørelser af 15. December 1919, jfr. Lov Nr. 121 af 4. April 1932, foreskrevne Tilsyn med stationære Kedelanlæg paahviler Distriktet og varetages af den tilsynsførende Maskiningeniør (eller hans Stedfor-

træder), som også skal deltage i de hvert 4. år stedfindende hovedeftersyn, herunder trykprøve med et tryk, som er 5 kg/cm^2 højere end det ordinære kedeltryk, når dette er mindst 8 kg/cm^2 , ellers $\frac{2}{3}$ af dette. Hovedeftersynet indføres i distriktets kedelprøveprotokol.

Kedlerne skal desuden i løbet af en 4-årig periode mellem to hovedsyn to gange efter stedfunden kedelrensning underkastes både indvendig og udvendig besigtigelse.

For hver kedel føres en kedelbog (form. nr. Ma 105), hvori føres antal timer, kedlen hver dag er i drift, samt rensninger og eftersyn.

Ved kedelanlæg med en hedeblade på 30 m^2 eller derover eller med et kedeltryk på over 10 kg/cm^2 skal pasningen forestås af en person, der har bestået kedelpasserprøven, og der må som kedelpasser kun anvendes ædruelige og pålidelige personer, der er fyldt 19 år.

For at kunne indstille sig til kedelpasserprøven kræves, at den pågældende skal kunne:

- 1) skrive diktat med læselig håndskrift,
- 2) regne med benævnte og ubenævnte tal samt med decimalbrøk,
- 3) gøre rede for hovedtrækkene i maskinlære, for så vidt angår indretningen og pasningen af de almindelige dampkedler og dampmaskiner på landjorden, og have kendskab til forskrifter for kedelpasning.

Han skal være fyldt 20 år, og han skal i mindst 1 år selvstændigt og ulasteligt have passet en dampkedel med over 10 kg/cm^2 kedeltryk og en hedeblade på over 9 m^2 .

Kedelpasserprøven er både mundtlig og skriftlig.

For pasning af stationære højtrykskedler med mindre end 30 m^2 hedeblade og med et kedeltryk på ikke over 10 kg/cm^2 kræves ikke officiel kedelpasserprøve.

Sådanne kedler skal hvert 4. år udtages af murværk e. l. og underkastes ind- og udvendigt eftersyn samt trykprøve med et tryk, der er 5 kg/cm^2 højere end det ordinære kedeltryk.

Trykprøven indføres i distriktets kedelprøveprotokol.

Elektrokarrer, benzinkarrer og gaffeltrucks.

Sektionsingeniøren skal påse, at karrerne behandles efter de derom givne forskrifter, og han skal straks underrettes om evt. uheld eller beskadigelser. Større reparationer og indsendelse af karrerne til værkstedet henholdsvis 1. distrikt til Helgoland maskindepot må kun ske efter aftale med sektionsingeniøren.

A. Elektrokarrer.

Eftersyn af elektrokarrer foretages

- i 1. distrikt for de maskinelle deles vedkommende af vognopsyn eller maskindepot og for de elektriske deles vedkommende, derunder eftersyn af batterier, af distriktets elektrikere. Desuden foretager centralværkstedet, København, periodiske eftersyn af batterierne,
- i 2. distrikt af centralværkstedet, Aarhus. Mindre reparationer, kan dog foretages af maskindepot eller vognopsyn.

Distrikternes elektrikere foretager endvidere eftersyn af de stationære, elektriske anlæg (omformere, ladetavler m. m.) til elektrokarrerne.

Stationerne skal påse, at elektrokarrernes batterier oplades, så snart der er lejlighed dertil.

Større reparationer på elektrokarrer udføres af centralværkstederne.

B. Benzinkarrer

(herunder transportvogne med hydraulisk løfteapparat o. l.)

- 1. distrikt. Eftersyn og mindre reparationer foretages af vognopsyn eller maskindepot. Større reparationer foretages af Helgoland maskindepot.
- 2. distrikt. Eftersyn og mindre reparationer foretages af maskindepoterne. Større reparationer foretages af centralværkstedet, Aarhus.

C. Gaffeltrucks.

- 1. distrikt. Eftersyn og mindre reparationer foretages af vognopsyn eller maskindepot. Større reparationer foretages af Helgoland maskindepot.

2. distrikt. Eftersyn og reparation foretages af maskindepoterne.

Kæderne på gaffeltrucks er underkastet fabriktilsynets bestemmelser og skal mindst 1 gang om året underkastes en omhyggelig undersøgelse, hvorved skal påses, at kæderne ikke viser farlig slitage, revner eller brud. Resultatet af undersøgelsen samt tidspunktet for denne indføres i en kontrolbog, der opbevares hos den pågældende lokomotivmester (værkmester), der har ansvaret for, at de fastsatte eftersynsterminer overholdes.

Konstateres der noget betænkeligt, må løfteapparatet straks sættes ud af brug og kæden udskiftes med en pålidelig og brugbar kæde (kun originale kæder må benyttes).

Kæder, hvor kun en del udviser farlig slitage, revner eller brud, kan genbenyttes, når den defekte del er udvekslet med en fejlfri (kun originale reservedele må benyttes). Derudover må reparationer af kæder ikke finde sted.

Hver kæde skal være forsynet med et metalskilt, der angiver tidspunktet for næste eftersyn, samt er forsynet med påskrift: „Kæden er underkastet fabriktilsynets bestemmelser“.

Elektriske stærkstrømsanlæg.

Højspændingsanlæg.

Da det er absolut livsfarligt at berøre de elektriske ledninger på de elektrificerede strækninger, skal lokomotivpersonalet og personalet på andre køretøjer, som befinder sig på disse strækninger, udvise den største forsigtighed, således at de ikke kommer i berøring med de elektriske ledninger direkte eller gennem deres værktøj.

Det er således forbudt personalet at stige op på lokomotivkedlen eller i tenderens kulrum, ligesom det er forbudt at krybe op på motorvogne eller andre vogne, som befinder sig på strækningerne, sålænge der er spænding på ledningerne.

Ydermere skal personalet under sprøjtning af kullene passe på ikke at få vandstrålen til at berøre de elektriske ledninger.

Ved afsporinger og andre toguheld på de elektriske strækninger må kraner o. l. høje apparater ikke anvendes, forinden køretrådene er blevet gjort spændingsløse. Henvendelse herom skal ske til togkontoret.

Nedfaldne køretråde skal altid betragtes som livsfarlige at berøre, indtil personalet har fået sikkerhed for, at de er gjort spændingsløse.

Iøvrigt henvises til „Instruks for den elektriske Drift“.

Med hensyn til den forsigtighed, der skal udvises af remise-personalet ved Enghave maskindepot, henvises til „Sikkerhedsregler for Arbejde på de elektriske Vogne i og ved den elektriske Remise, Enghave Maskindepot“.

Såfremt der sker ulykker, hvor mennesker kommer i berøring med de elektriske anlæg, skal man forholde sig som angivet i „Instruks for den elektriske Drift“ afsnit: „Vejledning til Hjælp i Ulykkestilfælde ved Berøring af Højspændingsledninger“.

Lavspændingsanlæg.

Anlæg, der hører til den elektriske togbelysning.

Beskrivelse af togbelysningen findes i „Vejledning i Brugen af den elektriske Togbelysning“ og i „Forskrift for Batteribelysning på Lokomotiver“, i hvilken sidste der under B findes „Særlige Bestemmelser for Lokomotivføreren“, som lokomotivpersonalet må gøre sig bekendt med.

Stationære elektriske installationer.

Stationerne eller maskindepoterne må ikke på egen hånd lade foretage forandringer ved de elektriske installationer eller indsende anmodning om afhjælpning af mangler ved de elektriske installationer direkte til værkstederne.

På stationer, hvor elektriker er ansat, retter stationen henvendelse til den pågældende elektrikers nærmeste foresatte (som regel lokomotivmesteren) om afhjælpning af uregelmæssigheder ved den elektriske installation. For de øvrige stationers vedkommende skal der, når intet andet er foreskrevet, rettes henvendelse til en stedlig installatør om rettelse af sådanne uregelmæssigheder, som kræver hurtig afhjælpning, og som skønnes ikke at være af større omfang.

Restauratørerne på banegårdene skal selv afholde udgifterne til fornyelse af glødelamper, kupler, skærme, skærm-

holdere og Fatninger samt til Fornylse og Reparation af de elektriske Kontakter og Afbrydere i de kun til Restaurations- eller privat Brug overladte Rum, herunder ogsaa Udgifter af ovennævnte Art, der vedrører den Installation, der udelukkende af Hensyn til Buffeten er indlagt i Ventesale, og skal — saafremt ikke andet er foreskrevet — saa vidt muligt selv sørge for Arbejdets Udførelse ved stedlig Installatør. Maskindepoterne maa kun undtagelsesvis og kun mod Rekvisition fra Restauratøren udføre saadant Arbejde. Kupler eller andre Genstande efter Statsbanernes Normaler skal altid leveres af Statsbanerne, men kun mod Rekvisition fra Restauratøren.

Rekvisitionerne indsendes hver Maaned til Distriktet med Oplysning om de udleverede Materialer, om den medgaaede Arbejdstid og om, paa hvilket af Distriktets faste Ordrenumre denne er ført.

Formenes en Elektricitetsmaaler at være i Uorden, sendes Meddelelse om Sagen til Distriktet, som derefter foranlediger det videre fornødne.

Naar en stedlig Installatør udfører Arbejder for Statsbanerne, og dette medfører, at der udskiftes Afbrydere, Stikpropper, Sikringer, Lampefatninger, Ledning o. s. v., skal de gamle Materialer afkræves Installatøren og af Stationen eller Maskindepotet indsendes til Centralværkstedets Magasin.

Elektriske Haandlamper maa ikke repareres af en stedlig Installatør.

Materialers Modtagelse, Opbevaring og Udlevering m. m.

Fællesbestemmelser.

Over de forskellige Materialer fører Depotet — medmindre andet bestemmes — et Lagerregnskab i særlige Regnskabshefter, Form. Nr. Ma 104. I Regnskabet skal indføres enhver Tilgang og Afgang, forinden Regnskabet indsendes til Distriktet.

Fra Depotet maa kun udleveres Materialer mod behørig Rekvisition. Alle Rekvisitioner skal være udfyldt nøjagtigt og tydeligt, og den, der forestaar Udleveringen, skal paase, at dette

sker og om fornødent faa rettet Fejl og Mangler ved Udfærdigelsen. Efter Udleveringen forsyner han Rekvitionen med Depotets Stempel. En annulleret Rekvision skal — af Hensyn til Distriktets Kontrol med Rekvissionsnumrene — med tydelig Paategning »Annulleret« afleveres sammen med den følgende gyldige Rekvision. Lokomotivernes (Motorvognenes) Rekvitionsbøger, der altid skal følge Lokomotivet (Motorvognen) og være anbragt i det dertil indrettede Rum paa samme, maa kun benyttes til Rekvision til det Lokomotiv (den Motorvogn), hvortil de hører.

Depoterne skal drage Omsorg for, at Vogne med Brændsel eller andre Materialer til Aflæsning ved Depotet eller i Kulgaarden snarest tømmes og tilbageleveres Stationen; i vognknappe Tider er dette af særlig Betydning.

Kul, Koks og Briketter.

For Modtagelsen af Brændsel pr. Skib gælder følgende:

Lokomotivmesteren modtager paa Statsbanernes Vegne det Brændsel, der leveres til Depotet, samt bistaar ved Bedømmelsen af Brændselets Beskaffenhed og Kvalitet.

Naar Lokomotivmesteren modtager Meddelelse fra Leverandøren eller fra Distriktet om, at Kulskib kan ventes, rekvirerer han straks hos Stationen de til Losningen fornødne Vogne til det nævnte Tidspunkt. Saa snart det med Sikkerhed vides, hvornaar Skibet vil ankomme, underrettes Stationen herom, og naar Skibet er i Havn, sendes pr. Traad Meddelelse til Distriktet, den tilsynsførende Maskiningeniør og Den Kommitterede i Handessager om Skibets Navn, Ankomstdato og -klokkeslet.

Saaframt Brændselet ikke oplægges direkte paa Havnelager, skal det vejes paa Kran- eller Brovægt. Naar Losningen er afsluttet, indsender Lokomotivmesteren til Distriktet en Meddelelse, der skal indeholde Oplysning om Losningens Paabegyndelse og Afslutning, Lossetid (herunder Oplysning om Losning uden for normal Arbejdstid og paa Søn- og Helligdage), samt eventuelt tillige en Opgørelse over den udvejede Nettovægt.

Aflæsning af Brændsel og Forbruget fra Kulbunkerne i de forskellige Kulgaarde skal saa vidt muligt foregaa saaledes, at der lejlighedsvis kan foretages en Opgørelse af Beholdningen. Opgørelse skal i alle Tilfælde foretages mindst 1 Gang om Aaret. Udlevering af Brændsel til Damplokomotiver, andre Kulgaarde,

Stationer, Færger, Forvarmeanlæg m. v. maa kun finde Sted mod Rekvisition paa det udleverede Kvantum. Ved Rekvisition af Brændsel til Damplokomotiver benyttes Form. Nr. Ma 143.

Ved Udfærdigelsen af Brændselsregnskabet benyttes Form. Nr. Ma 25, hvis Hoved overstreges i Overensstemmelse med den paagældende Brændselsort. Paa Forsiden føres det til Damplokomotiver udleverede Brændsel, medens alle andre Udleveringer og eventuelle Tilbageleveringer af Brændsel føres paa Bagsiden. Regnskabet indsendes den 1. og 16. i hver Maaned til Distriktet tillige med Rekvisitionerne.

For at kontrolere, at Brændselet til Lokomotiverne udvejes rigtigt, skal Lokomotivmesteren jævnlig veje nogle Kulvogne og Kulspande, hvorhos han skal paase, at der ikke til nogen Lokomotivfører udleveres en overvejende Mængde Smuld og Smaakul, samt at Lokomotivførerne afleverer Rekvisitionerne samtidig med, at de modtager Kullene.

Solarolie.

Levering af Solarolie sker dels i Jernbanetankvogn (eventuelt i Færdselstankvogn), dels i Tromler. Maskindepotet skal, saafremt autoriseret Vejeseddel ikke foreligger, føre Kontrol med, at det paa Salgsnotaen opførte Kvantum modtages, dels ved Eftervejning, dels ved Pejling af Beholdningen før og efter Paafyldningen. Salgsnotaen forsynes med Modtagelsespaategning og indsendes straks til Distriktet.

Udlevering af Solarolie til Paafyldning paa Diesellokomotivers og Dieselmotorvognes Brændstoftanke maa kun finde Sted mod Afgivelse af Rekvisition Form. Nr. Ma 143 a. Rekvisitionerne samles og indsendes med Regnskabet til Distriktet til den fastsatte Tid. Depotet skal regelmæssigt og mindst een Gang maanedlig pejle Solaroliebeholdningen og ved større Uoverensstemmelser mellem virkelig og regnskabsmæssig Beholdning straks underrette Distriktet.

Benzin.

Levering af Benzin sker dels i Jernbanetankvogn, dels i Færdselstankvogn (undtagelsesvis i Dunke). Maskindepotet skal føre Kontrol med, at det paa Salgsnotaen anførte Kvantum mod-

tages, dels ved Eftervejning, dels ved Pejling af Beholdningen før og efter Paafyldningen (for Færdselstankvogne ved Aflæsning af tilstedeværende Kontrolur). Salgsnotaen forsynes med Modtagelsespaategning og indsendes til Distriktet.

Ved Tilførsel af Benzin til Tanke, hvortil Afgiftsfritagelse er indrømmet, maa Leverancen være ledsaget af Formular b (i 2 Eksemplarer). Efter at være forsynet med Modtagerens Underskrift tilbageleveres Prima-Angivelsen Sælgeren, medens Secunda-Angivelsen bilægges den af Toldvæsenet autoriserede Forbrugsbog. Saaframt Maskindepotet (Tanken) er beliggende i et andet Tolddistrikt end det Lager, hvorfra Benzinen modtages, skal Angivelse og Forbrugsbog (Form. B 22) dog først forsynes med Attest af det stedlige Toldkammer for, at Kvantumet er tilført Forbrugsbogen. Prima-Angivelsen sendes derefter til Distriktet, som videresender den til Sælgeren.

I de Tilfælde, hvor Tilbagebetaling af Afgiften skal finde Sted, maa Leverancen være ledsaget af Formular c, som straks underskrives af Modtageren og indsendes til Distriktet.

Udlevering af Benzin til Paafyldning paa Benzinmotorvognes og Traktorers Brændstoftanke maa kun finde Sted mod Afgivelse af Rekvisition Form. Nr. Ma 143 a.

Rekvisitionerne samles og indsendes sammen med Regnskab til Distriktet til den fastsatte Tid, og ved Slutningen af hvert Kvartal afleveres Forbrugsbogen i udfyldt og underskrevet Stand til Toldvæsenet.

Maskindepotet skal regelmæssigt og i alle Tilfælde ved hvert Kvartals Slutning foretage Pejling af Benzinbeholdningen. Ved større Uoverensstemmelser mellem virkelig og regnskabsmæssig Beholdning underrettes Distriktet straks.

Smøreolie, Pudsetvist, Sæbe m. v.

Smøreolie til Damplokomotiver maa kun udleveres mod Afgivelse af Rekvisition Form. Nr. Ma 102 a og til Motorlokomotiver og Motorvogne mod Afgivelse af Rekvisitin Form. Nr. Ma 102 c.

Pudsetvist, Sæbe og Tændstikker maa kun udleveres til Lokomotivpersonalet mod Afgivelse af Rekvisition Form. Nr. Ma 102 b, som ligeledes skal afgives ved Ombytning af Lagener og Haandklæder.

Da brugt Pudsetvist er meget brandfarligt (Selvantændelse

kan finde Sted), skal dette Materiale altid opbevares i lukkede Jernbeholdere, der anskaffes i dette Øjemed.

Petroleum.

Mellem Statsbanerne og »Det danske Petroleums-Aktieselskab« er der afsluttet en Overenskomst, efter hvilken Selskabet har overtaget Leveringen af Statsbanernes Forbrug af Petroleum, som leveres i Kvalitet »Esso Water White«.

Paa alle Stationer, hvor Statsbanerne bruger Petroleum, indlægger Selskabet Jernbeholdere af passende Størrelse paa de Steder og i de Rum, hvor Statsbanerne ønsker det.

Anskaffelsen, Indlæggelsen, Renholdelsen, Vedligeholdelsen, Istandsættelsen og Fjernelsen af Beholderne sker paa Aktieselskabets Bekostning, men efter Statsbanernes Anvisninger. Paa Stationer, hvor der kun findes een Beholder til flere Tjenestegrenes Forbrug, udleveres Petroleumen efter Rekvisition til de Tjenester, der ikke har særlig Beholder, efter nærmere af Distriktet truffet Ordning.

Leveringen af Petroleum sker fra Aktieselskabets Tankvogn paa dennes regelmæssige Tur, hvorom de enkelte Modtagere til enhver Tid holdes underrettet, eller efter Rekvisition af en af Statsbanernes Tjenestemænd. Vedkommende Tjenestemand kan ved at aflæse det paa Vognen anbragte Kontrolapparat forvisse sig om, at det ønskede Kvantum er leveret. Efter Modtagelsen af det ønskede Kvantum kvitterer den paagældende Tjenestemand i Chaufførens Kuponbog for Modtagelsen. Han skal derunder paase, at Chaufføren saavel paa den hvide som den gule Kupon har anført:

Station og Dato,
Tjenestegren og Beholderens Nummer,
Antal Liter,
Pris og Beløb,

ligesom han samtidig med Kvitteringen paa den gule Kupon skal notere:

Kontrolurets Nummer samt
Antallet af 20 Liters Kander.

Modtageren af Petroleum skal desuden ved at efterse Chaufførens Kuponbog jævnlig kontrolere, at den Pris, hvortil den leverede Petroleum noteres, er den, som paa samme Tidspunkt noteres for de handlende i det paagældende Leveringsdistrikt,

selv om den Petroleum, der fra Tankvogn leveres de handlende, maatte være af ringere Kvalitet end den, der efter foranstaaende skal leveres Statsbanerne. I øvrigt sker Afregningen direkte mellem Statsbanerne og Aktieselskabet.

Opstaar der Tvivl om en leveret Vares Kvalitet eller Brugbarhed, skal en Prøve paa en Liter indsendes til Maskinafdelingens Laboratorium i København i en omhyggelig rengjort Fla-ske, der forsegles inden Afsendelsen. Samtidig med Afsendelsen skal Laboratoriet underrettes om, hvilken Dato Varen er leveret.

Swind af Beholdningerne, foranlediget ved Utætheder e. l. af Jernbeholderne, godtgøres Statsbanerne af Aktieselskabet.

Fakkelhylstre.

For Opbevaring af Fakler og Knaldsignaler (jfr. Side 54-1) gælder følgende Regler:

Særlig bemærkes, at indtil 5 Fakkelhylstre skal opbevares i almindeligt aflaaet Skab i Kontorlokale eller Lager, medens større Antal skal opbevares i særlige Kasser, der leveres af Centralværkstedet i København.

Skabe og Kasser, der indeholder Fakkelhylstre, skal være fjernet mindst 2 m fra Skorsten eller Kakkellovn, og Kasserne skal staa paa Gulvet.

Skabe og Kasser, hvori Hylstrene opbevares, skal holdes aflaaet, og Nøglen skal aftages og opbevares af Lokomotivmesteren eller af den tjenestegørende Formand paa vedkommende Magasin. Kassernes Plads maa ikke uden tvingende Grund forandres.

I øvrigt maa der ved Behandlingen af fyldte Kasser, fyldte Hylstre, Fakler og Knaldsignaler udvises den for brandfarlige Sager almindeligt krævede Forsigtighed; de maa ikke udsættes for Stød, Slag eller stærk Opvarmning, og saavel Kasser som enkelte Hylstre skal paa enhver Maade beskyttes mod Paavirkning af Ild eller Fugtighed og skal i Tilfælde af Ildsvaade hurtigt muligt fjernes fra Bygningen.

Hylstre, hvis Indhold har været benyttet, eller som er beskadiget, indsendes af Stationerne paa Sjælland-Falster til Centralværkstedet, København, og af Stationerne i Jylland-Fyn til 2. Distrikt. Erstatning for de indsendte Hylstre rekvireres i

Overensstemmelse hermed i Centralværkstedet i København, henholdsvis ved 2. Distrikt.

Gift og sundhedsfarlige Stoffer.

For at forebygge Fejltagelser, der kan være skadelige for Personalets Sundhed, gælder følgende Regler angaaende Opbevaring og Udlevering af Gift og nedennævnte for Sundheden farlige Stoffer.

A. *Gift* skal opbevares og udleveres i den originale Emballage, og en bestemt Person skal være ansvarlig for Giftens Opbevaring.

B. Nedennævnte for *Sundheden farlige Vædsker*:

Ammoniakvand, Kalilud, Methylalkohol, Natronlud, Salpetersyre, Saltsyre, Svovlsyre, Klorzinkopløsninger, f. Eks. Loddevand, Karbolsyre, Kresoler, Sapokresoler, f. Eks. Kresolsæbe. Lysol, Izal, (Fællesbetegnelse: Desinfektionsmiddel), Kreolin, Formaldehydopløsning, Nitrobenzol, Eddikesyre over 25 pCt.-holdig, Terpentiniolie, Politur, Tetraklorkulstof (Tetraklormetan), Trikloræthylen, Tetraklorætan, Tetrakloræthylen, Diklormetan.

skal opbevares omhyggeligt, adskilt fra Nærings- og Nydelsesmidler og i det hele fra Stoffer, der kan finde Anvendelse til indvortes Brug. Til Udlevering og Opbevaring af Beholdninger af disse Vædsker paa 2 Liter eller derunder skal anvendes klare Glasflasker af særlig Form med Glasprop og med indslebet Etiket, der angiver Flaskens Indhold.

C. Nedennævnte for *Sundheden farlige tørre Stoffer*:

Antimontriklorid (Antimonsmør), Baryumkarbonat (Wittherit), Baryumklorid, Blyacetat (Bly sukker) Blyhvidt, Blyilte (Sølverglød), Blyoverilte, Mønnie, Hydroksylamin, Kalium, Kaliumklorat, Kaliumhydroksyd (Ætskali), Kaliumbikromat, tve-kromsur Kali, Kaliumkromat, kromsur Kali, Natrium, Natriumhydroksyd (Ætsnatron), Oksalsyre, Syresalt, Parafenylen-diamin, Sølvnitrat (Helvedessten), Uranforbindelser samt Kromfarver,

skal opbevares i Beholdere, der bærer tydelig Angivelse af Stoffets almindelige Handelsnavn, og som holdes omhyggeligt adskilt fra Nærings- og Nydelsesmidler og i det hele fra Stoffer, som kan finde Anvendelse til indvortes Brug. Ved Udlevering skal Pakningen være forsynet med en tydelig Angivelse af Stoffets almindelige Handelsnavn og paa iøjnefaldende Maade bære

Betegnelsen »Til teknisk Brug — Forsigtig«. — De Vægte, Skeer og andre Redskaber, der bruges ved Afvejning af Stofferne, maa ikke anvendes til Nærings- og Nydelsesmidler.

Ordensbestemmelser.

Politiloven for Statsbanerne fastsætter Straf af Bøder paa indtil 100 Kr. for Overtrædelse af de i dens forskellige Paragraffer omhandlede Forbud eller Forskrifter om Opretholdelse af Orden paa Statsbanernes Omraade.

Færdsel paa Banens Grund.

Loven bestemmer bl. a., at det er forbudt alle og enhver — undtagen dem, der hører til Statsbanedriftens Personale, eller som i Embeds eller Bestillings Medfør dertil er berettigede, eller som dertil har Statsbanestyrelsens Tilladelse — at betræde eller færdes paa Banen med tilhørende Skraaninger, Dæmninger, Grøfter, Broer og andre Anlæg uden for de over Banen førende Overkørsler og Overgange, saavel som at færdes paa Stationerne, Færgerne og Skibene uden for de for Publikum i Almindelighed eller betingelsesvis aabnede Lokalteter.

Ret til at færdes paa Banens Grund uden Adgangskort har Statsbanetjenestemænd i Uniform eller — i det mindste — med Uniformshue,

Ledvogtere og Ledvogtersker, naar de bærer Politiskilt,

Haandværkere og Arbejdsmand ved Statsbanerne, naar de bærer et af en rund Plade bestaaende Legitimationstegn, mærket



D.S.B. , synlig paa Brystet,
Ma

samt Ekstraarbejdere, der arbejder paa Banen eller begiver sig til eller fra Arbejde paa denne.

Færdsel paa Statsbaneområdet.


Ingen maa uden Hjemmel færdes paa saadanne Dele af Statsbaneområdet, som ikke er aabne for Offentligheden.

Til Statsbaneområdet henregnes:

- a) Banelinien med tilhørende Skraaninger, Banketter, Grøfter, Broer og andre Anlæg.
- b) Stationernes Omraade.
- c) Statsbanernes Tog, Færger og Skibe.
- d) de under Statsbanernes Bestyrelse hørende Forpladser og Adgangsveje til Stationer og Færgesteder.

Hjemmel til at færdes paa Banen uden Adgangskort har Statsbanetjenestemænd i Uniform eller — i det mindste — med Uniformshue,

Ledvogtere og Ledvogtersker, naar de bærer Politiskilt, Haandværkere og Arbejdsmand ved Statsbanerne, naar de bærer et af en rund Plade bestaaende Legitimationstegn, mær-

ket  synlig paa Brystet,
D.S.B.
Ma.

samt Extrapersonale, der arbejder paa Banen eller begiver sig til eller fra Arbejde paa denne.

Forbrydelser mod Banernes Sikkerhed, Tyveri og andre Lovovertrædelser.

Gribes nogen paa fersk Gerning i en egentlig Forbrydelse mod Driftens Sikkerhed, skal han anholdes og ufortøvet afleveres til Politiet. Indberetning skal straks ad tjenstlig Vej fremsendes til Generaldirektoratet.

Naar Banernes Anlæg, Materiel eller andet af deres Tilbehør findes beskadiget under saadanne Omstændigheder, at der er Formodning for, at Beskadigelsen er foretaget for at udsætte Driften for Fare, eller naar der i øvrigt opdages Handlinger, der maa antages at være udført i en saadan Hensigt, skal Melding derom — mundtlig eller skriftlig — uopholdelig gives til nærmeste foresatte og Indberetning indsendes til vedkommende Distrikt (for Overtrædelser begaaet paa Værkstedernes Omraade dog til Værkstedschefen).

Paa samme Maade skal mundtlig eller skriftlig Melding gives, naar der haves Mistanke eller Formodning om, at der er begaaet Tyveri eller anden Forbrydelse med Hensyn til Jernbanernes Tilbehør, Ejendele eller betroet Gods eller i deres Bygninger eller Skibe.

Naar Indbrud, Ildspaesættelse eller andre grove Forbrydelser over for Statsbanerne opdages, skal den Tjenestemand, der har den stedlige Ledelse paa det paagældende Omraade, foranledige, at der sker Meddelelse om Forbrydelsen baade til det stedlige Politie, om hvis Adresse og Telefonnummer han skal holde sig underrettet, samt sørge for, at alt paa Gerningsstedet saa vidt muligt forbliver urørt, indtil Politiet er kommet til Stede.

Naar Skud eller Stenkast mod Tog har fundet Sted under Kørslen, skal Lokomotivføreren, henholdsvis Togføreren foruden at gøre Bemærkning derom paa Rapporten tillige anmelde Sagen for den første Station, hvor Toget holder, efter at den paagældende Handling er forøvet eller opdaget. Denne Station anmelder snarest Sagen for Politiet og underretter Distriktet om den skete Anmeldelse.

Enhver ved Jernbanen ansat er forpligtet til at yde Politiet al mulig Bistand til Opdagelsen af den skyldige.

Misbrug af Nødbremsen skal altid anmeldes for en Station og af denne anmeldes for Politiet.

Politiet er pligtig paa Forlangende at understøtte Statsbanernes Personale i Haandhævelse af de for Banen givne Ordens- og Sikkerhedsbestemmelser. Ligeledes er Statsbanepersonalet pligtig at støtte Politiet i dettes Tjeneste paa Statsbanernes Omraade, for saa vid den Statsbanepersonalet paahvilende Tjeneste, særlig Sikkerhedstjenesten, tillader det.

Brandskade m. m.

Foranstaltninger under Ildebrand.

Opstaar der Ildebrand paa Maskindepotets Omraade, skal Depotforstanderen, saa snart det skønnes, at Branden ikke øjeblikkelig kan slukkes med de til Raadighed værende Slukningsmidler, tilkalde det stedlige Brandvæsen og i øvrigt straks bringe det ved Depotet værende Slukningsmateriel i Anvendelse.

I Tilfælde af Beskadigelse af Beholdervogne med brandfarlige Vædsker, hvorved der opstaar Fare for Udstrømning af disse Vædsker, skal Brandvæsenet ubetinget alarmeres.

Angaaende Bekæmpelse af Brand i Motormateriel henvises til Side 56 c.

Anbringelse og Anvendelse af Brandredskaber.

Til Brug ved Slukning af Ildløs er Maskindepoterne forsynet med Sprøjteslanger, som ved Hjælp af en Omløbermøtrik kan anbringes paa den Studs, der findes paa ethvert Lokomotivs Injektorer eller Fødeventiler. Sprøjtningen foregaar derved, at den paagældende Injektor bringes til at arbejde, medens den tilsvarende Fødeventil afspærrer.

Sprøjteslangerne kan endvidere anvendes til optøning af elektriske sporskifter. Sådant optøning skal i så fald foretages med damp (sprøjtning med vand må ikke finde sted) fra et rangerlokomotivs injektor, idet brandslangen påskrues brandstudsens på lokomotivet og såvel fødeventilen som vandkassehanen afspærres.

Depotforstanderen skal, når sprøjteslangerne ønskes anvendt til optøning af elektriske sporskifter, af stationen underrettes om, fra hvilket tidspunkt slangerne ønskes benyttet, og hvornår de atter kan anbringes på plads.

Brandredskaber skal opbevares tilgængeligt på en dertil bestemt plads, de må ikke anvendes til anden brug end den, hvortil de er bestemt, og de må kun fjernes fra deres plads, når de skal bruges til slukning af ildløs, til optøning af sporskifter, og når de skal prøves.

Depotforstanderen er ansvarlig for, at brandredskaberne til enhver tid er i brugbar stand.

De fornødne bestemmelser om anvendelsen, vedligeholdelsen og tilstedeværelsen af brandredskaber træffes af distrikterne.

Forsikring mod og anmeldelse af brand- og eksplosionsskader.

Forsikringen for brand og eksplosion af

- 1) samtlige Statsbanerne tilhørende ejendele — såvel bygninger og bygningsværker med fast tilbehør som driftsmateriel (skibe, lokomotiver og vogne af enhver art) og andet løsøre (herunder værktøj og værktøjsmaskiner, belysnings-, opvarmnings- og elevatoranlæg, vare- og materialebeholdninger, stations-, kontor- og toginventar m. m.) og
- 2) gods (undtagen postgods) m. v. samt levende dyr og af de i Statsbanernes varetægt værende fremmede jernbanevogne (dog ikke privatvogne og sovevognsselskabets vogne) er overtaget af Stats-Brandforsikringsfonden.

Opstår der brand- eller eksplosionsskade på nogen af forsikringen omfattet ting inden for distriktets (værkstedernes) område (bygninger, driftsmateriel, løsøre o. s. v.), skal vedkommende tjenestemand altid snarest anmelde branden for en station med oplysning om de skadelidte genstandes art og årsagen til brandens (eksplosionens) opståen samt så vidt muligt om skadens omtrentlige størrelse. Stationen indberetter

derefter det passerede til den myndighed, under hvis område de skadelidte genstande hører. Den tjenestemand, der afgiver meldingen til stationen, skal tillige snarest muligt til sin nærmeste foresatte indsende en udførlig, skriftlig indberetning om branden (eksplosionen), dens årsag og omfang. Den endelige opgørelse med Stats-Brandforsikringsfonden foretages af Generaldirektoratet, til hvem distriktet (henholdsvis værkstedet) sender indberetning om skaden efter at have sendt Stats-Brandforsikringsfonden en foreløbig underretning.








For så vidt angår det i stk. 2 omhandlede gods henholdsvis driftsmateriel, hvis forsikring *ikke* er overtaget af Stats-Brandforsikringsfonden, skal der snarest gives meddelelse til distriktet.


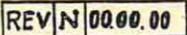

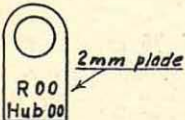
Indberetning om lynskader.

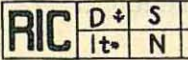

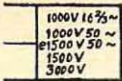
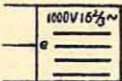
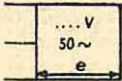
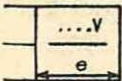
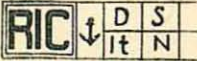
Til brug ved indberetning til elektricitetskommissionen om virkninger af forekommende lynnedslag og atmosfæriske overspændinger i Statsbanernes ledningsnet med tilhørende installationer skal maskindepoterne snarest give underretning om alle tilfælde af lynnedslag og atmosfæriske overspændinger i stærkstrømsinstallationer og om større beskadigelser af svagstrømsanlæg (altså ikke om de hyppigt forekommende tilfælde af gennembrænding af sikringer) til den tilsynsførende maskiningeniør.

Signaturer på vognmateriellet

Person-, post- og rejsegodsvogne samt motormateriel

Mærke	Placering	Betydning
	Til højre på længdedrageren	Vognen har svævende akselkasser
	Øverst på gavlen ved opstigningstrin etc	Advarsel mod eventuelle elektriske køreledninger
	På længdedrageren udfor tilbagestillingsventilen	Angiver placeringen af nødbremstens tilbagestillingsventil, hvis denne er anbragt i en lukket kasse under vognen
	På længdedrageren udfor dynamoen	Længden af evt rem ekskl remsamler
Vandpåfyldningsstudsens malet gul		Vandbeholderen er frostsikret, når vognen er opvarmet
	Ved vandpåfyldningsstudsens (anv ikke på DSB's vogne)	Vandbeholderen er frostsikret, når vognen er opvarmet
Vv 00t	Til venstre på længdedrageren	Angiver vognvægten
Tara 00000 kg	— „ —	Angiver tara-vægten. Påføres kun RIC-mærkede vogne
	Midt på pufferhylsterets udvendige side	Ringfjederpuffer med 75 mm vandring. Tallet angiver største puffertryk i tons
	Midt på pufferhylsterets udvendige side	Ringfjederpuffer med 110 mm vandring. Tallet angiver største puffertryk i tons

Mærke	Placering	Betydning
	På længdedrageren udfor skruebremsesvinget	Angiver, at vognen har skruebremse
→ 0,00 m ←	1. Til højre på længdedrageren 2. På trucken	1. <i>For 2-akslede vogne:</i> Afstanden mellem hjulsættene. <i>For 3-akslede vogne:</i> Afstanden mellem de yderste hjulsæt. <i>For truck-vogne:</i> Afstanden mellem truckcenterne 2. <i>For 2-akslede trucker:</i> Afstanden mellem hjulsættene. <i>For fler-akslede trucker:</i> Afstanden mellem de yderste hjulsæt
	Til højre på længdedrageren	Angiver revisionsdato for vogne med højst 4-årig revisionsfrist. Vogne med anden revisionsfrist har samme signatur; men foran rammen anbr et tal, der angiver revisionsfristens årsmål Ang kilometer-revision se ordreserie P: Revisionsfrist for vogne
	På truck-længdedrageren	Trucken må ikke smøres på de steder, der har gummienslag (gummien ødelægges af olien)
	Under en af de to bolte, som sammenholder pufferplade og pufferhylster	Skilt, der markerer ringfjederpuffer. R angiver største puffertryk i tons. Hub angiver puffervandring i mm

Mærke	Placering	Betydning
	Vognsiden nederst til venstre	<p>Vognen opfylder de alm betingelser for anv i internationale løb</p> <p>Undervognen og kassestellet er af træ</p> <p>Stjernen angiver, at vognen <i>ikke</i> opfylder betingelserne for enkelte af den pågældende administrations linier</p> <p>Ankeret angiver, at vognen opfylder betingelserne for overførsel med den pågældende administrations færger</p>
	— „ —	Dobbeltrammen angiver, at undervogn og kassestel er af metal
	I fortsættelse af RIC-mærket	Vognen har elektrisk varmeudrustning for de anførte spændinger og periodetal
	— „ —	Må kun benyttes for de anførte spændinger og periodetal
	— „ —	Vognen har gennemgående elektrisk varmeledning V angiver den højst tilladelige spænding. ~ = perioder
	— „ —	Vognen har gennemgående elektrisk varmeledning. V angiver den højst tilladelige spænding. — betyder jævnstrøm. Varmeledningen må ikke bruges til vekselstrøm
	Vognsiden nederst til venstre	Ankeret angiver, at de af de følgende administrationer, der har færgeoverfarter, kan overføre vognen

RIC-mærkets signaturer for de forskellige administrationer

A —	Østrig
B —	Belgien
BG —	Bulgarien
CH —	Schweiz
ČS —	Tjekkoslaviet
D —	Tyskland
DK —	Danmark
F —	Frankrig
GR —	Grækenland
H —	Ungarn
It —	Italien
J —	Jugoslavien
L —	Luxembourg
N —	Norge
NS —	Holland
PL —	Polen
R —	Rumænien
S —	Sverige
SAAR —	Saar-området
TC —	Tyrkiet

Person-, post- og rejsegodsvogne

Udvendige
påskrifterForkortelser for de internationalt anvendte trykluftbremser
og deres betydning.

I. Automatiske, ikke trinvis løsbare bremser.

W	Westinghouse-hurtigbremse eller Westinghouse-hurtigbremse med omstilling. (Godstog — persontog.)
Kp	Knorr-hurtigbremse.
KpGP	Knorr-hurtigbremse med omstilling. (Godstog — persontog.)
W (Lu I—II)	Westinghouse-bremse med styreventil LU I—II. (Tom — læsset.)
W (Lu V—I)	Westinghouse-bremse med styreventil LU V—I. (Persontog — godstog.)
W (Lu R)	Westinghouse-bremse med styreventil LU R. (Persontog.)

II. Automatiske, trinvis løsbare bremser.



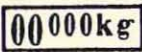


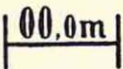
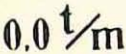
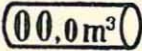

Kkg	Kunze-Knorr — godstogsbremse.
Kkp	Kunze-Knorr — persontogsbremse.
Kks	Kunze-Knorr — hurtigtogsbremse.
DrG	Drolshammer godstogsbremse.
DrP	Drolshammer persontogsbremse.
DrGP	Drolshammer bremse med omstilling. (Godstog — persontog.)
BoC	Bozic-bremse, type C med omstilling. (Godstog — persontog.) Kun egenvægtsbremsning.
BoCD	Bozic-bremse, type CD med omstilling. (Godstog — persontog.) Automatisk lastafbremning.
BoD	Bozic-bremse, type D, godstog, med automatisk lastafbremning.
Hikg	Hildebrand-Knorr godstogsbremse.
Hikp	Hildebrand-Knorr persontogsbremse.
Hiks	Hildebrand-Knorr hurtigtogsbremse.
Hikss	Hildebrand-Knorr bremse for særlig hurtiggående tog.
Bd	Breda-bremse.
W — RL	Westinghouse-hurtigbremse med Rihosek-Leuchterventil.
Kp — RL	Knorr-hurtigbremse med Rihosek-Leuchterventil.
W (LuR) — RL	Westinghouse-bremse med styreventil LU R og Rihosek-Leuchterventil.
Ha — G	Hardy-godstogsbremse.
Ch — GP	Charmille-bremse med omstilling. (Godstog — persontog.)
O — GP	Oerlikon-bremse, type ESt 3 med omstilling. (Godstog — persontog.)
O — P	Oerlikon-persontogsbremse, type ESt 4.
O — PR	Oerlikon-person- og hurtigtogsbremse, type USt.
O — GP — AL	Oerlikon-bremse, type ESt/AL med omstilling (Godstog — persontog) og automatisk lastafbremning.
O — PR — I	Oerlikon-person- og hurtigtogsbremse, type ESt/R.

III. Automatiske bremser forbundet med direkte bremser.

„X“ — Dir. En af de foregående bremser „X“ forbundet med direkte bremse.

GODSVOGNE

Udvendige
påskrifter

Mærke.	Placering.	Betydning.
	På vognlav og til venstre på vognsiden.	Forsigtig rangering.
	Til højre på længdedrageren.	Vognen har svævende akselkasser.
	Til venstre på vognsiden.	Angiver vognens egenvægt (tara).
	— „ —	Øverste felt angiver egenvægten, nederste felt skruebremsevægten. (Findes kun på vogne, hvor skruebremsevægten er mindre end tara + last.)
	— „ —	Angiver bundfladen.
	— „ —	Angiver vognens nyttige læselængde.
	På længdedrageren.	Angiver vognens største metervægt i tons, hvis denne er større end 3,4 t.
	På beholdervognes venstre sideplade.	Angiver beholdervognenes rumindhold i m ³ , hl eller l.
	Øverst på gavlen ved opstignings-trin etc.	Advarsel mod evt. elektriske køreledninger.





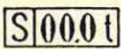
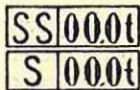
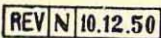

GODSVOGNE

Udvendige påskrifter

Mærke.	Placering.	Betydning.												
→ 0,00 m ←	1. Til højre på længdedrageren.	1. <i>For 2-akslede vogne:</i> Afstanden mellem hjulsættene. <i>For 3-akslede vogne:</i> Afstanden mellem de yderste hjulsæt. <i>For truck-vogne:</i> Afstanden mellem truckcentre.												
	2. På trucken.	2. <i>For 2-akslede trucker:</i> Afstanden mellem hjulsættene. <i>For fler-akslede trucker:</i> Afstanden mellem de yderste hjulsæt.												
<u>0000 kg</u>	Til venstre på vognsiden.	Angiver største islast.												
00 $\frac{A}{0}$	På længdedrageren, armeringsbjælken etc.	Antal (00) og art (0) af aftagelige dele (A). (Se side 148-1).												
<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td></td><td>m</td><td>t</td></tr> <tr><td>a-a</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>b-b</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>c-c</td><td>00</td><td>00</td></tr> </table>		m	t	a-a	0	0	b-b	0	0	c-c	00	00	Midt på længdedrageren.	Angiver den størst tilladte last jævnt fordelt over de angivne antal meter. Afstandene a-a, b-b og c-c er markeret på længdedrageren.
	m	t												
a-a	0	0												
b-b	0	0												
c-c	00	00												
← $\frac{0m}{00t}$	På længdedrageren, armeringsbjælken, etc.	Angiver den størst tilladte last jævnt fordelt over det angivne antal meter. (Erstattes efterhånden af ovenstående signatur.)												
MG	På længdedrageren.	Vognen har millimetergevind.												
⊗	Til højre på længdedrageren umiddelbart foran signaturen for vognrevision.	Vognen er udtaget til lejlighedsvis udrangering.												

GODSVOGNE

Udvendige
påskrifter

Mærke.	Placering.	Betydning.
	Ved vognummeret.	Privat-vogn.
	Midt på pufferhylsterets udvendige side.	Ringfjederpuffer med 75 mm vandring. Tallet angiver største puffertryk i tons.
	På beholdervognes højre sideplade.	Beholdervognen har skvalpeplader.
	Til højre på vognkassen.	Vognen opfylder transitprofilet, og dens konstruktion og udstyr opfylder de øvrige bestemmelser for internationalt løb.
	Til venstre på vognkassen.	Indenfor en revisionsfrist på 3 år kan vognen køre i tog med maksimalhastighed 100 km/t, når vogntlasten incl. eventuel islast ikke overstiger den i rammen anførte vægt.
	— „ —	Indenfor en revisionsfrist på 1 år kan vognen køre i tog med maksimalhastighed 120 km/t, når vogntlasten incl. eventuel islast ikke overstiger den i <i>øverste</i> ramme anførte vægt. For <i>nedre</i> ramme gælder beskrivelsen fra foregående signatur.
	Til højre på længdedrageren.	Angiver revisionsdato for vogne med 4-årig revisionsfrist. Vogne med anden revisionsfrist har samme signatur; men foran rammen anbringes et tal, der angiver revisionsfristens åremål.
	Til højre på længdedrageren umiddelbart foran ovenst. sign. for revisionsfrist.	Angiver at vognen er forsynet med internationalt udskiftelige dele.

GODSVOGNE

Udvendige
påskrifter

Mærke.

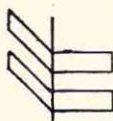
Betydning.



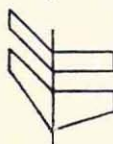
Vognen er udstyret som ledningsvogn.



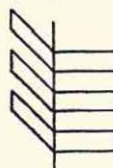
Vognen er udstyret med en persontogsbremse, der ikke kan omstilles til godstogsbremse.



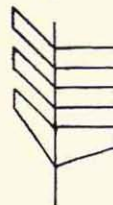
Vognen er udstyret med en internationalt anerkendt godstogsbremse.



Vognen er udstyret med en internationalt anerkendt persontogsbremse, der kan omstilles til godstogsbremse.



Vognen er udstyret med en godstogsbremse, der ikke opfylder de internationale betingelser.

Vognen er udstyret med en persontogsbremse, der kan omstilles til godstogsbremse.
Bremsen er ikke internationalt godkendt.

Signaturerne, der er hvide, er anbragt på de fire hjørnestolper.

På hvidmalede vogne er de indrammet med sort.

For bremsebetegnelser se iøvrigt side 143.

GODSVOGNE

Udvendige
påskrifter

Signaturer for aftagelige dele.

Eksempel: $8 \frac{A}{6} = 8$ stk. aftagelige kæder.

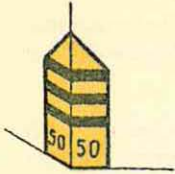
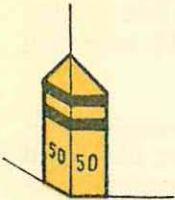
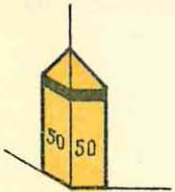




A: Aftagelig vogndel.







6: Løbenummer for vogndelen.

8: Antal af pågældende vogndel.

Løbe-
nummer

- | | |
|----|---|
| 1 | Side- eller endestøtte. |
| 2 | Aftagelig sidevæg. |
| 3 | Aftagelig endevæg. |
| 4 | Aftagelig sidedør. |
| 5 | Aftagelig endedør. |
| 6 | Kæde. |
| 7 | Tov. |
| 8 | Presenningbom. |
| 9 | Vrideskammel (med støtter). |
| 10 | Indskudsgulv (f. fjerkræ etc.). |
| 11 | Understøtning for indskudsgulv. |
| 12 | Brædt til indskudsgulv. |
| 13 | Dørgitter (for frugt, grøntsager etc.). |
| 14 | Dørplade (for løst indladet korn etc.). |
| 15 | Bure til dyr. |
| 16 | Siddestænger for fjerkrævogne. |
| 17 | Fodertrug. |
| 18 | Buk for fodertrug. |
| 19 | Løs hestebom eller støttetov. |
| 20 | Gitter og aftagelig hynde for hestetransport. |
| 21 | Aftagelig briks for hestetransport. |
| 22 | Grime for hestevogn. |
| 23 | Klapstol i hestevogn. |
| 24 | Kobbelstang (stiv kobling). |
| 25 | Bundrist (jern- eller brædderist). |
| 26 | Iskasse. |
| 27 | Iskassforsatsvæg. |
| 28 | Iskasserammer. |
| 29 | Hagestang eller stang for kødkroge. |
| 30 | Aftagelig tværbjælke (for vogne med forsænket bund, |
| 31 | Aftagelig drager. f. eks. Tk 10000). |
| 32 | Støttebjælke |
| 33 | Del af indskudsgulv } for specialvogne. |
| 34 | Iltflaske. |
| 35 | Stopkile. |
| 36 | Bremsestang med eller uden klodser. |
| 37 | Fastspændingstov. |
| 38 | Mindre bjælke for bevægelig rampe. |
| 39 | Aftagelig læssesadel for vogne med vrideskammel. |
| 40 | Udvekslelig varmekobling. |

Mærke	Placering	Betydning
	Nederst på hjørnestolperne	Gennemgående elektrisk varmeledning til 3000 volt. 50 anføres kun, hvis ledningen kan bære en vekselstrøm med periodetal 50
	— „ —	Gennemgående elektrisk varmeledning til 1500 volt. 50 anføres kun, hvis ledningen kan bære en vekselstrøm med periodetal 50
	— „ —	Gennemgående elektrisk varmeledning til 1000 volt. 50 anføres kun, hvis ledningen kan bære en vekselstrøm med periodetal 50
	Umiddelbart efter RIV-mærket	Vognen er standardvogn
	På længdedrageren i umiddelbar nærhed af bremseomstillingshåndtaget	Angiver at vognen har automatisk lastveksel med max-bremsevægt som anført i signaturen
	Til venstre på længdedrageren	Vognen må ikke passere rangerrygge
	Under en af de to bolte, som sammenholder pufferplade og pufferhylster	Skilt, der markerer ringfjederpuffer. R angiver største puffetryk i tons. Hub angiver puffervandring i mm

Mærke	Placering	Betydning														
UIC	Under RIV-mærket	Vognen opfylder „International Jernbaneunion“s byggebestemmelser														
<u>00,ot</u>	Til venstre på vognsiden	Vognlastsignatur hvor øverste felt angiver vognens lasteevne (inkl evt islast) og nederste felt vognens bæreevne. Er nederste felt ikke udfyldt, er vognens bæreevne lig lasteevnen + 5 %														
<table border="1"><tr><td>A</td><td>B</td><td>C</td></tr><tr><td>00,ot</td><td></td><td></td></tr></table>	A	B	C	00,ot			— „ —	Vognlastsignaturer, der angiver vognens lasteevne (inkl evt islast) ved kørsel på A—B—C-normalstrækninger. Jfr iøvrigt RIV, årg 1953, bilag II, § 4. Vognens bæreevne er lig lasteevnen + 5 %								
A	B	C														
00,ot																
<table border="1"><tr><td>A</td><td>B</td><td>C</td></tr><tr><td>00,ot</td><td>00,ot</td><td></td></tr></table>	A	B	C	00,ot	00,ot		— „ —									
A	B	C														
00,ot	00,ot															
<table border="1"><tr><td>A</td><td>B</td><td>C</td></tr><tr><td>00,ot</td><td>00,ot</td><td>00,ot</td></tr></table>	A	B	C	00,ot	00,ot	00,ot	— „ —									
A	B	C														
00,ot	00,ot	00,ot														
<table border="1"><tr><td colspan="3">EUROP</td></tr><tr><td colspan="3"></td></tr><tr><td colspan="3">DSB</td></tr><tr><td colspan="3">Danmark</td></tr></table>	EUROP						DSB			Danmark			— „ —	Vognen er optaget i EUROP-vognparken		
EUROP																
																
DSB																
Danmark																
<table border="1"><tr><td colspan="3">EUROP</td></tr><tr><td colspan="3"></td></tr><tr><td colspan="3">DSB</td></tr><tr><td colspan="3">Danmark</td></tr><tr><td colspan="3">G00000</td></tr></table>	EUROP						DSB			Danmark			G00000			
EUROP																
																
DSB																
Danmark																
G00000																
2M <table border="1"><tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td></tr></table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Nederst til højre på vognsiden	Smøreskema for vogne med tidssmøring		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12					

Lastgrænsesignaturer for godsvogne,
hvis konstruktion tillader akseltryk

indtil 20 t,
men over 18 t

A	B	C
00,0t	00,0t	00,0t

	A	B	C
	00,0t	00,0t	00,0t
S	00,0t	00,0t	

	A	B	C
	00,0t	00,0t	00,0t
S	00,0t	00,0t	
SS		00,0t	

indtil 18 t,
men over 16 t

A	B	C
00,0t	00,0t	

	A	B	C
	00,0t	00,0t	
S	00,0t	00,0t	

	A	B	C
	00,0t	00,0t	
S	00,0t	00,0t	
SS	00,0t		

indtil 16 t

	A	B	C
	00,0t	00,0t	
S	00,0t		

	A	B	C
	00,0t	00,0t	
S	00,0t		
SS	00,0t		

Angiver vognens *maksimale* tilladelse last (inkl evt islast) ved kørsel på A-B-C normalstrækninger. Jf i øvrigt RIV, årg 1958, bilag II, § 4, stk 3.

S-mærket til venstre i signaturet markerer, at den pågældende vogn kan køre indtil 100 km/t med last som angivet udfor mærket. Mærket har gyldighed i hele revisionstiden.

SS-mærket til venstre i signaturet markerer, at den pågældende vogn kan køre indtil 120 km/t med last som angivet udfor mærket. Mærket har kun gyldighed det første år efter den sidste revision.

Mærke	Placering	Betydning
S 000t	Til venstre på vognsiden	Lastgrænsesignatur for vogne med „åben“ A-B-C-mærkning.
SS 000t	— „ —	Jf i øvrigt ovenfor.

Mærke	Placering	Betydning
REV N 00.00.00	Til højre på længdedrageren	Angiver revisionsværksted og -dato for godsvogne med 4-årig revisionsfrist for indenlandsk løb, og for RIV-mærkede vogne 3-årig revisionsfrist for udenlandsk løb. Vogne med anden revisionsfrist har foran denne signatur et tal, der angiver revisionsfristens åremål.
4 REV N 00.00.00	Til højre på længdedrageren	Angiver revisionsværksted og -dato for RIV-mærkede vogne med 4-årig revisionsfrist i såvel ind- som udland.
4 REV N 00.00.00		

