

**Januar 1952**



# **Ma A-cirkulærer (med nummer)**

fra

## **2. Distrikt**

---

AARHUS  
MARSELIS TRYK  
1951

## INDHOLD

	Ma nr.
Kodification af cirkulærer .....	1
Regler for afløsning m. v. af lokomotivpersonalet .....	2
Tjenesten for eenmandsbetjente rangermaskiner .....	3
Særlige lægeerklæringer v. raskmelding af lokomotiv- og motorførere .....	4
Ændret fridagstildeling for visse personalekategorier .....	5
Fridagsbestemmelser for det kørende personale (eksklusive håndværkere) .....	6
Bevilling og notering af ferie og særlig tjenestefrihed .....	7
Lokomotivernes vandforsyning .....	8
Vandskiftning på loko .....	9
Rensning af tendercisterner .....	10
Regler for udvaskning af lokomotivkedler .....	11
Reparationsbøger på toglokomotiver .....	12
Mærkning, indsendelse m. v. af loko- og vogndeleværkstederne .....	13
Tilsyn med Isothermos-akselkasser .....	14
Perron- og pladsbelysning .....	15
Varer fra inventarlageret i Aarhus .....	16
Uldtæpper og hovedpudebetræk i overnatnings- og hvileværelser .....	17
Forspandskørsel .....	18
Opladning af lokomotivbatterier .....	19
Lokomotivernes litrering .....	20
Reparation af lokomotiverne ved depoterne og i centralværkstedet .....	21
Ledbevogtningsforsømmelser .....	22
Reserveførerbremsventiler på maskindepoterne i Fredericia, Struer og Aarhus...	23
Ændring af hovedledningsslange mellem maskine og tender .....	24
Motortogs fremførelse som g-bremsede tog .....	25
Slutsignal på privatbaneskinnebusser .....	26



### Ma nr. 1.

De i året 1950 udsendte A-cirkulærer med nummer, som har gyldighed ved udgangen af 1951, er optrykt i nærværende kodification.

Øvrige A-cirkulærer med nummer, som er udsendt i 1950, ophæves herefter.

Samtidig ophæves samtlige A-cirkulærer uden nummer, som er udsendt i 1950.

### Ma nr. 2.

#### Regler for afløsning m. v. af lokomotivpersonalet

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

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

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

Ved udstationeringer, hvor der udsendes en lokomotivfører til afløsning for en lokomotivfører, overtager den udstationerede lokomotivfører den lokomotivførers tjeneste, for hvem afløsningen er udsendt.

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

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

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

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

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

### Ma nr. 3.

#### Tjenesten for eenmandsbetjente rangermaskiner.

Tjenesten for personale uden for fast tur, som forretter tjeneste på eenmandsbetjente rangermaskiner, skal tilrettelægges således, at den for den enkelte måned ikke overstiger det timeantal, der fremkommer ved at regne med 7½ time for hver tjenestedag, hvor der er udført rangertjeneste, og 8 timer for eventuelle andre tjenestedage.

**Ma nr. 4.****Særlige lægeerklæringer ved raskmelding af lokomotiv- og motorførere.**

Lokomotiv- og motorførere, der har været sygemeldt på grund af hjerte- eller hjernelidelse epilepsi, svimmelhed, besvimelsesanfald, sukkersyge, når denne behandles med insulin, sindssyge, sovesyge, syfilis eller andre sygdomme, der kan have medført konstant organisk forstyrrelse i centralnervesystemet, må ikke tages til tjeneste igen, før der foreligger **udtalelse fra lægen om**, at genoptagelsen af tjenesten efter lægens bedste skøn må antages at kunne ske uden fare for driftssikkerheden.

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

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

**Ma nr. 5. St. nr. 7.****Ændret fridagstildeling for visse personalekategorier.**

Der er mellem Generaldirektoratet og **Dansk Jernbaneforbund** truffet aftale om, at der for de under nævnte forbund hørende kategorier ved **stationstjenesten** og **depottjenesten** på visse nedenfor anførte betingelser kan opnås en ændring af de normalt gældende regler for tildeling af fridage.

Ordningen tilsigter en mere ligelig fordeling af fridagene, der påregnes givet gennemsnitlig hver 6. dag og således, at **der regnes at skulle falde 5 fridage pr. måned**. — Opmærksomheden henledes på, at udtrykket »gennemsnitlig hver 6. dag« **ikke** skal forstås således, at fridagene skal falde regelmæssigt hver 6. dag, men derimod, at det samlede antal fridage fordeles ligeligt over årets 12 måneder, således at der ikke lægges hindringer i vejen for den mest muligt ligelige fordeling af helligdagsfriheden.

Forinden den nævnte ordning vil kunne etableres, må følgende betingelser være opfyldt:

1. Vedkommende personalegruppe skal selv fremsætte ønske om gennemførelse af ordningen.
2. Ordningen kan **ikke** omfatte personale, hvem der efter tjenestens natur (f. eks. pakhuspersonale) normalt kan ventes tildelt fridag på selve de såkaldte skæve helligdage.
3. Ordningen må ikke medføre forøgede udgifter under nogen form eller bevirke, at muligheden for tildeling af fritid forspildes.
4. Der må ikke tildeles nogen ansat flere fridage end de foreskrevne 60—61 årlig.
5. Hvor tjenesten for Dansk Jernbaneforbunds medlemmer er sammenkædet med tjenesten for personale, henhørende under andre organisationer, vil en gennemførelse af ordningen være betinget af, at der opnås enighed med dette personale, og at distriktet iøvrigt finder ordningen hensigtsmæssig.
6. Der kan — såvel i det enkelte forhold som i det hele taget — vendes tilbage til de iøvrigt fremdeles gældende hovedregler for fridagstildeling, dersom forholdene efter administrationens opfattelse måtte gøre det ønskeligt.

Evt. anmodninger om gennemførelse af den særlige ordning indsendes af tjenestestedet til distriktet, der afgør, hvorvidt ordningen vil kunne iværksættes.

I tilslutning til ovennævnte fridagsordning er der truffet følgende afgørelser:

1. Såfremt der i en måned ikke opnås det antal fridage, der vil være at yde efter ordningen (d. v. s. mindst 5 fridage), betragtes de manglende fridage som inddraget og skal godtgøres efter reglerne for mistede fridage.
2. I finansår, hvor der er 53 søndage, tilkommer der det personale, som indgår under foran omhandlede fridagsordning, 1 yderligere fridag i oktober kvartal.

## Ma nr. 6.

**Fridagsbestemmelser for det kørende personale (eksklusive håndværkere).**

De i **faste ture** i henhold til kørselsfordelingen faldende fridage regnes **månedsvist** at være dækning for de vedkommende personale tilkommende fridage i følgende rækkefølge:

1. De 4 måneder tilhørende fridage.
2. Eventuelle fridage for helligdage uden for søndage («skæve» helligdage), hvormed månedens antal forhøjes.
3. Kvartalsfridagen, for så vidt denne ikke allerede er givet.
4. Mistede (inddragne) fridage for de foregående 2 måneder.

Dersom kvartalsfridagen ikke er givet i nogen af kvartalets måneder, henregnes den til kvartalets sidste måned og betragtes som mistet i denne måned.

Ovenstående rækkefølge gælder for alle i herværende distrikts ture opførte fridage. I distriktets ture er **ikke** opstillet overskydende fridage med henblik på undtagelsesvis nedsættelse af turens månedlige timetal eller af hensyn til arbejdets karakter. I ture, hvor sådanne hensyn kommer i betragtning, er nedsættelse af timetallet foretaget ved indlægning af **hviledage**.

For personale **uden for tur** regnes det i en måned tildelte **antal** fridage at dække i rækkefølge som ovenfor nævnt i punkterne 1—4.

Remisearbejdere, **der uafbrudt i hele kalendermåneder udfører** lokomotivfyrbødertjeneste efter kørselsfordelingen i **een og samme tur**, tildeles de i turen faldende fridage efter samme regler som gældende for lokomotivfyrbødere i faste ture, jfr. foran.

Remisearbejdere, der udfører tjeneste i forskellige ture eller blandet remise- og lokomotivfyrbødertjeneste, tildeles fridage efter de i henhold til ordre A almindeligt gældende regler. Fridagene regnes at dække som foran nævnt for personale **uden for tur**.

Tjenestestederne må drage omsorg for, at de trafiksvage perioder i de måneder, hvor «skæve» helligdage forekommer, udnyttes til fridagstildeling, og at specielt det store antal fridage, der erfaringsmæssigt kan gives på jule-, påske- og pinsehelligdagene, tildeles det personale, der mangler dækning for de dem tilkommende fridage og ikke til personale, der har fået eller kan påregnes at få de dem tilkommende fridage.

Foranstående bestemmelser gælder ikke for kørende håndværkere, idet der for disse gælder særlige fridagsregler (for tiden gennemsnitligt 5 pr. måned).

## Ma nr. 7.

6175  
Ma 2 —  
1950

**Bevilling og notering af ferie og særlig tjenestefrihed.**

- Distriktet** bevilger til sektionsingeniører, lokomotivmestre, værkmestre, vognmestre, lokomotivmester-, værkmester- og vognmesteraspiranter samt lokomotivinstruktøren i Aarhus. Endvidere til depot- og vognopsynspersonale i Hobro, Langaa, Skanderborg, Horsens, Ryomgaard og Grenaa
- 2. Maskinsektion** bevilger til øvrigt personale på sektionskontoret, lokomotivinstruktøren i Fredericia samt til depot- og vognopsynspersonale i Vejle H., Kolding, Lunderskov, Tinglev, Varde, Bramminge, Haderslev H., Aabenraa, Sønderborg H., Assens og Svendborg.
- 4. Maskinsektion** bevilger til øvrigt personale på sektionskontoret, lokomotivinstruktøren i Struer samt til depot- og vognopsynspersonale i Løgstør, Skive H., Holstebro, Vemb, Ringkøbing, Skern, Silkeborg, Herning, Glyngøre og Thisted.
- Lokomotivmesteren** i Frederikshavn, Aalborg, Randers, Aarhus H, Fredericia, Padborg, Viborg, Struer, Esbjerg, Brande, Tønder H., Odense Syd\*), Faaborg og Nyborg bevilger til følgende personale under maskindepotet:
- Tjenestemænd i 11.—17. lkl. med undtagelse af lokomotivmesteraspiranter, jfr. foran.
- Lokomotivfyrbøderaspiranter.
- Remisearbejderaspiranter.
- Fast ansatte håndværkere med undtagelse af lokomotivmester-, værkmester- og vognmesteraspiranter, jfr. foran.
- Ekstrahåndværkere.
- Ekstraarbejds mænd.
- Kontormedhjælpere.

Endvidere henlægges bevilling og notering af ferie og særlig tjenestefrihed til lokomotivpersonale (lokomotivførere, motorførere, lokomotivfyrbødere, lokomotivfyrbøderaspiranter og kørende ekstrahåndværkere) ved nedennævnte maskindepoter til det vedføjede afløsningsdepot:

\*) Den lokomotivmesteren i Odense Syd tillagte bemyndigelse omfatter også personalet ved Odense maskindepot.

	<b>Afløsningsdepot:</b>
Hobro og Langaa	Randers
Skanderborg og Horsens	Aarhus H.
Vejle H., Kolding og Lunderskov	Fredericia
Tinglev, Haderslev H., Aabenraa og Sønderborg H.	Padborg
Skive H, Holstebro, Ringkøbing, Skern	} Struer
Glyngøre og Thisted	
Varde	Esbjerg
Silkeborg og Herning	Brande
Assens og Svendborg	Nyborg

Ansøgninger fra lokomotivpersonale ved de i spalte 1 nævnte depoter om ferie og særlig tjenestefrihed sendes **direkte** til afløsningsdepotet. Afløsningsdepotet skal behandle disse ansøgninger på lige fod med ansøgninger fra eget personale, også når der opstilles ferierækker for sommerferie.

**Vognmesteren** i Aalborg, Aarhus H, Fredericia, Padborg, Viborg, Struer, Esbjerg, Brande, Tønder H., Odense, Odense Syd og Nyborg bevilger til vognopsynsmænd under det stedlige vognopsyn.

Bevilling og notering af ferie til personale, der er stationeret ved maskindepotet, men som er tjenstgørende ved vognopsynet, foretages af lokomotivmesteren, men efter aftale mellem vognmesteren og lokomotivmesteren kan bevilling og notering overtages af vognmesteren, når tjenesten ved vognopsynet vil være uafbrudt i længere tid.

For tjenestemænd gælder, at der ikke må bevilges ferie på begge sider af en fridag, uden at fridagen medregnes som ferie.

For lokomotivfyrbøderaspiranter gælder, at ferie indtjent uden for Statsbanerne eller som ekstrahåndværker eller ekstraarbejder ved Statsbanerne ikke må deles og skal afvikles, inden der tildeles ferie, der er indtjent i aspiranttiden. For ferie, der **ikke** er indtjent ved Statsbanerne, og for hvilken ferie der skal fradrages  $\frac{1}{304}$  pr. dag af lønnen, må orlovsansøgningerne indsendes til Distriktet til notering.

Af hensyn til udbetaling af ferieløn for ferie, der er indtjent som ekstrahåndværker eller ekstraarbejdsmand ved Statsbanerne, må der indsendes lønningskort.

**Bevilget ferie eller særlig tjenestefrihed skal noteres på kartotek kort, og der må indføres en forretningsgang, der giver sikkerhed for, at bevilget ferie er noteret, inden ansøgningen tilbagesendes. Endvidere må det påses, at ansøgningen omfatter de dage, der bevilges ferie, eventuelt må datoerne i ansøgningen rettes.**

Når en ferieperiode er begyndt, kan ferien ikke annulleres, fordi vedkommende sygemeldes, men sygedagene inden for ferien medregnes da ikke. På sygemeldingen må tjenestestedet give fornøden oplysning.

Hvis sygemelding finder sted før feriens begyndelse, kan ferien annulleres.

Feriedage, som på grund af vedkommendes sygemelding ikke har kunnet ydes inden ferieårets udgang, kan ikke overføres, selv om ferien er søgt inden 1. oktober.

Overført ferie (det vil sige feriedage, for hvilke ansøgningsfristen 1. oktober og 7. april er overholdt), som på grund af vedkommendes sygdom ikke har kunnet ydes i april og maj måneder, betragtes som bortfalden.

Bemyndigelsen til at tildele ferie gælder også feriedage, der er indtjent på grund af manglende helligdagsfrihed.

Ansøgning om ferie og særlig tjenestefrihed skal i god tid indsendes til den bevilgende myndighed. Den skal indeholde oplysning om, i hvilket tidsrum afløsning udefra eventuelt er nødvendig. Drejer det sig om afløsning i lokomotivførerture, skal der endvidere gives oplysning om tjenestens art — rangering eller togkørsel. Ved togkørsel oplyses turnummer efter kørselsfordelingen. Endelig skal oplyses, om der stilles sove- rum til rådighed.

Såfremt personale, der er udstationeret, søger ferie i udstationeringstiden, bedes sådanne ansøgninger indsendt til Distriktet til afgørelse. Ansøgningen skal indeholde oplysning om, hvilke eventuelle særlige forhold der ligger til grund for ansøgningen.

Enhver ansøgning om **særlig tjenestefrihed** — såvel uden som mod betaling — skal af den bevilgende myndighed indsendes til Distriktet til afgørelse, inden tjenestefriheden bevilges.

Når ferie ønskes anvendt til rejse i udlandet, og ansøgeren er berettiget til fripas på udenlandske baner, må der i god tid indsendes anmodning til Distriktet om udstedelse af fripas eller legitimationsbevis til fripas. I skrivelserne må oplyses, i hvilket tidsrum ansøgeren har fri (ferie samt fridage før og efter ferien).

1 dags ferie giver adkomst til fritagelse for 1 dags tjeneste (1 vagt). Ønskes fritagelse for tjeneste 6—14 og 22—6 i samme døgn, må der søges ferie i 2 dage. Såfremt der søges fritagelse for tjeneste, der ligger på begge sider af hviletiden mellem to tilstødende døgn hovedarbejder, skal der søges ferie i 2 dage, ligegyldigt om opholdet mellem hovedarbejderne finder sted i hjemmet eller på fremmed sted. Ved ferie af varighed over 2 dage må de foran nævnte retningslinier tages i betragtning ved feriens begyndelse og slutning.

Bevilling af ferie sker ved, at ansøgningen tilbagesendes ansøgeren stemplet »Bevilget« samt den bevilgende myndigheds underskrift. Ansøgningen forlanges ikke tilbage.

Ved forflyttelse inden for Distriktets område sendes kartotekkortet direkte til den nye myndighed, der bevilger ferie. Ved forflyttelse til 1. Distrikt indsendes kortet hertil (2. Distrikt).

Til brug ved bevilling af ferie til timelønnet ikke fast ansat personale vil der hvert år i begyndelsen af april måned blive tilsendt de myndigheder, der kan bevilge ferie, fortegnelse over det i det forudliggende ferieår beskæftigede personale af nævnte kategori med oplysning om hver enkelts antal arbejdstimer og hvilket antal feriedage, vedkommende tilkommer.

Hvis der anvendes remiseformænd, remisearbejdere eller ekstraarbejdere ved kontorarbejde, må dette personale have bevist nøje kendskab til og forståelse af de gældende bestemmelser for ferie og særlig tjenestefrihed.

#### **Rekvisition på afløsning for sygdom, manglende fridage, ekstrarangering og lignende.**

Nødvendig afløsning udefra rekvireres hos den myndighed, der bevilger ferie. Maskindepotet Faaborg rekvirerer nødvendig afløsning udefra til **lokomotivtjeneste** hos Maskindepotet Nyborg.

Afløsning for **depot- og vognopsynspersonale** skal så vidt muligt ske ved antagelse af ekstraarbejdere på stedet.

### **Ma nr. 8.**

#### **Lokomotivernes vandforsyning.**

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

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

#### **Strækningen Nyborg—Fredericia:**

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

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

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

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

#### **Strækningerne Padborg—Fredericia, Esbjerg—Fredericia, Aarhus—Fredericia og Brande—Fredericia:**

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

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

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

### **Ma nr. 9.**

#### **Vandskiftning på lokomotiver.**

Vandskiftning på varme maskiner skal foretages således:

Lokomotivet hensættes med 6 à 8 atm. damptryk.

Vandmængden i tenderen afpasses således, at der er ca. 1 m<sup>3</sup> vand mere end nødvendigt til at fylde kedlen op, d. v. s. for

E-maskiner	ca. 9 m <sup>3</sup> ,
T, P, PR, R & H-maskiner	ca. 8 m <sup>3</sup> ,
DF og D-maskiner	ca. 5 m <sup>3</sup> og
øvrige maskiner	ca. 4 m <sup>3</sup> .

Vandet i tenderen opvarmes som til varm udvaskning (max. 60 gr.), og arbejdsgangen vil med undtagelse af selve udvaskningen iøvrigt være som anført ved varmtvandsudvaskning.

Opfyldningen med koldt vand på en varm kedel **er forbudt**.



**Ma nr. 10.****Rensning af tendercisterner.**

Det meddeles herved, at de periodiske rensninger af tendercisterner indtil videre skal foretages hver 3. måned på tendere med vandpåfyldning gennem sidelemme (Litra E, H, R, PR og P) og hver 6. måned på alle øvrige tendere.

I særdeleshed skal slampotten, hvorfra sugeledningerne udgår, omhyggeligt renses for ansamling af slam og kulparkler, idet disse har tilbøjelighed til at blive suget med op til injektorerne og gøre dem utjenstedygtige.

**Ma nr. 11.****Almindelige regler for udvaskning af lokomotivkedler.**

Ved almindelige udvaskninger af lokomotivkedler skal aftages klapper, kapsler og pløkke i følgende omfang på de forskellige lokomotivtyper (på loko litra AF, DF, FF og JF vil rensepløkkene efterhånden i et vist omfang blive erstattet med klapper):

**Loko litra A.** Klappen forneden i røgkammeret. Begge topklapper foran fyrkassen. En af de øverste sideklapper på hver side af fyrkassen skiftevis og over X. Sideklappen på hver side over fodpladen, hvor en sådan findes. Begge klapper på sadelpladen.

Alle fire hjørneklapper forneden ved bundrammen. Skiftevis en af de øverste klapper eller kapsler på bagpladen, kapslen på bagpladen i venstre side, hvor sådanne findes.

**Loko litra D.** Klappen forneden i røgkammeret. Begge topklapper foran fyrkassen. 2 af de øverste sideklapper på hver side af fyrkassen, skiftevis og over X. Begge de underste sideklapper på hver side af fyrkassen. Begge klapper på sadelpladen. Alle 4 hjørneklapper forneden ved bundrammen. Skiftevis en af de midterste øverste klapper på bagpladen. Kapslen på bagpladen i venstre side.

**Loko litra E.** Klappen forneden og begge sidepløkker i røgkammeret. De 2 øverste sideklapper på hver side af fyrkassen. Forreste og bageste rensepløkke på begge sider af fyrkassen. 4 bundklapper (2 på hver side).

Klappen i begge sider ved sadelpladens runding samt 2 hjørneklapper på bagpladen. Skiftevis 3 rensepløkker på bagpladen og 2 på sadelpladen.

**Loko litra G.** Klappen forneden i røgkammeret. Begge topklapper foran fyrkassen. En af de øverste sideklapper på hver side af fyrkassen, skiftevis og over X. Sideklappen midt på hver side af fyrkassen. Alle 4 hjørneklapper eller pløkker forneden ved bundrammen. Klappen forneden på sadelpladen. Skiftevis en af de øverste klapper på sadelpladen, for så vidt disse klapper findes. Skiftevis en af de øverste klapper eller kapsler på bagpladen. Klappen forneden midt på bagpladen, for så vidt disse klapper findes.

**Loko litra J.** Klappen forneden i røgkammeret. 2 af topklapperne skiftevis og over X. Alle 4 hjørneklapper forneden ved bundrammen. Skiftevis en af kapslerne på bagpladen.

**Loko litra K.** Klappen forneden i røgkammeret. Begge topklapper foran fyrkassen. 2 af de øverste sideklapper på hver side af fyrkassen, skiftevis og over X. De 2 sideklapper på hver side af fodpladen. Sideklappen på hver side under fodpladen. De 2 øverste klapper på sadelpladen. Alle 4 hjørneklapper forneden ved bundrammen. Skiftevis en af de midterste klapper foroven på bagpladen. Kapslen i venstre side på bagpladen over hjulkassen. Klappen i midten forneden på bagpladen.

**Loko litra O.** Klappen forneden i røgkammeret. Begge topklapper over fyrkassen. To af de øverste sideklapper på hver side skiftevis og over X. Sideklappen på hver side af fyrkassen. Alle 4 hjørneklapper forneden ved bundrammen. Begge hjørnepløkkerne på bagpladen i fyrhulshøjde. Skiftevis en af klapperne i sadelpladen. Klappen under fyrhullet. Skiftevis en af de øverste klapper på bagpladen.

**Loko litra P.** Klappen forneden i røgkammeret. De 2 øverste klapper på hver side over fyrkassen. Alle 4 hjørneklapper forneden ved bundrammen. De 2 øverste hjørneklapper ved bagpladen. Skiftevis 1 à 2 af klapperne foroven på bagpladen. Skiftevis en af klapperne på bagpladen i højde med fyrhullet.

**Loko litra H, PR og R.** Klappen forneden og foroven til venstre i røgkammeret. De 2 øverste sideklapper på hver side af fyrkassen. Sideklappen på hver side over fodpladen, hvor en sådan findes. Begge klapper foroven i sadelpladens rundinger. Alle 4 hjørneklapper forneden ved bundrammen. Skiftevis 1 af klapperne foroven på bagpladen. Skiftevis 1 af klapperne på bagpladen i højde med fyrhullet.

**Loko litra T.** Ved hver udvaskning: 1 klap i bunden af røgkammer. Alle 4 hjørneklapper ved bundrammen. 2 hjørneklapper ved sadelplade. 1 topklap over forkant på fyrkasse. 2 hjørneklapper i førerhus over fyrkasseloft. 1 klap over fyrhullet.

Ved hver anden udvaskning: 2 hjørneklapper i førerhus på siden af fyrkasse (i højde med fyrhullet). 2 klapper på hver side uden for førerhus på siden af fyrkasse.

**Loko litra AF.** De to pløkke forneden i røgkammeret. Pløkkene i toppen af rundkedlen henholdsvis foran dommen og over sadelpladen.

En af de øverste sidepløkke på hver side af fyrkassen, skiftevis og over X. De to øverste hjørnepløkke samt den nedre midterpløk i sadelpladen. De to øverste hjørnepløkke i bagpladen samt pløkken midt i bagpladen over fyrhullet. Alle 4 klapper og pløkke i hjørnerne forneden ved bundrammen.

**Loko litra DF.** De to pløkke forneden i røgkammeret. Pløkkene i toppen af rundkedlen henholdsvis foran sanddomen og over sadelpladen. 2 af de øverste sidepløkke på hver side af fyrkassen, skiftevis og over X. Sidepløkken i hver side ved sadelpladen. De to øverste pløkke, de 2 pløkke over fyrhul samt de to hjørnepløkke i bagpladen. De 4 hjørnepløkke forneden ved bundrammen.

**Loko litra F.** Klappen forneden i røgkammeret. Begge topklapper foran fyrkassen. En af de øverste sideklapper på hver side af fyrkassen skiftevis og over X. Sideklappen på hver side under fodpladen, alle 3 klapper på sadelpladen (2 foroven, 1 forneden). Alle 4 hjørneklapper forneden ved bundrammevis en af de midterste, øverste klapper på bagpladen. Klappen midt på bagpladen under førerhuset.

**Loko litra Hs.** Klappen forneden i røgkammeret. Begge topklapper. En af sideklapperne på hver side af fyrkassen skiftevis og over X. Alle 4 hjørneklapper forneden ved bundrammen, klappen midt på sadelpladen. Kapslen på hver side af fyrhullet. Skiftevis en af de øverste klapper eller kapsler på bagpladen.

**Loko litra Q.** Klappen forneden i røgkammeret. Begge topklapper foran fyrkassen. 2 af de øverste sideklapper på hver side af fyrkassen skiftevis og over X. Begge de underste sideklapper på hver side af fyrkassen. Begge klapper på sadelpladen. Alle 4 hjørneklapper forneden ved bundrammen. Skiftevis en af de midterste, øverste klapper på bagpladen.

Vedrørende loko Q med stålfyrkasse: Se særlig vejledning.

Sprøjtningen fortsættes nu i følgende orden:

1. Med lige rør gennem side-renehullerne foroven henover fyrkassedækket og med krumt rør ned imellem fyrkassens sidevægge.
2. Med krumt rør gennem side-renehullerne midt på fyrkassen.
3. Med krumt rør gennem renehullerne foroven på rundkedlen.
4. Med lige rør gennem renehullet forneden i røgkammeret. (På loko litra R tillige gennem hullet foroven til venstre).
5. Med krumt rør gennem alle renehullerne i sadelpladen. Det er særlig betydningsfuldt, at denne sprøjtning foretages vedholdende og i alle retninger også op under rørpartet.
6. Med krumt rør gennem alle renehullerne i bagpladen ind imellem fyrkassens vægge og hen over fyrhullet.
7. Til sidst med krumt og lige rør på tværs og på langs gennem hjørne-klaphullerne forneden ved bundrammen samtidig med, at kradsning finder sted med udvaskestangen, og indtil alle stenskaller over bundrammen er udskyllede. Ved udvaskninger forud for periodiske eftersyn af kedlen indvendig med lys skal aftages et så stort antal klapper og kapsler samt pløkke i bundrammen, at rummet mellem fyrkassens vægge på alle steder kan oplyses og søges med spejl.

Da det er af største betydning for lokomotivkedlernes fordampningsevne og derved for trækkekraften og økonomien med brændsel, at kedelrørene til enhver tid er i bedste orden, må depotet føre omhyggeligt tilsyn med, at rørene er tætte og velrensede.

Udstødning og rensning af rørene skal foretages på hver udvaskedag og iøvrigt efter følgende terminer:

- a. Lokomotiver med smårørsoverheder skal rørrenses hvert 2. døgn, kedlen har været under damp, dog må rangermaskiner i døgtjeneste om fornødent udblæses en gang i hvert døgn.
- b. Lokomotiver med størrørsoverheder skal rørrenses for hvert 3. undtagelsesvist og højst for hvert 4. døgn, kedlen har været under damp.
- c. Lokomotiver uden overheder skal rørrenses for hvert 5. undtagelsesvist for hvert 6. døgn, kedlen har været under damp.

Det anførte antal dage er maksimum af, hvad der må hengå mellem 2 rørrensninger for maskiner i daglig drift. Hvor det viser sig nødvendigt, eller forholdene taler derfor, kan dageantallet mellem de to rørrensninger nedsættes.

Det pålægges depoterne at foranledige lejerne for bremseakslen på F-maskinerne efterset og smurt efter hver udvaskning.

#### Ma nr. 12.

##### Reparationsbøger på lokomotiver.

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

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

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

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

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

#### Ma nr. 13.

##### Mærkning, indsendelse m. v. af lokomotiv- og vogndelev for reparation i værkstederne.

Lokomotiv- og vogndelev, der indsendes til værkstedet til reparation, må mærkes tydeligt med litra og nummer på den maskine, motorvogn eller vogn, hvortil de hører.

Da det hyppigt hænder, at der fra maskindepoterne indsendes dele, f. eks. lejer til reparation eller fornyelse i centralværkstedet, uden at der gennem forsendelsespapirerne gives underretning om de nødvendige mål, f. eks. længde og diameter af sølen, hvorved der for ikke at sinke arbejdet og tilbagesendelsen mere end højst nødvendigt må telegraferes til depotet for at få de pågældende oplysninger, pålægges det depoterne altid at skrive alle nødvendige oplysninger **også på forsendelsespapirerne**, idet tilføjes, at det ikke er tilstrækkeligt, at disse oplysninger gives på en eventuel samtidig udstedt rekvisition form. nr. Ma 99, idet denne ofte modtages en à to dage senere end godset, fordi rekvisitionen passerer distriktet eller maskinsektionen.

Ved sammenbinding af maskindelev må **ikke** anvendes **spundgarn**, der kun må benyttes ved udvaskning af kedlen, **men tjæregarn til sværere** og **sisalsnøre** til lettere maskindelev og forsendelser.

#### Ma nr. 14.

##### Tilsyn med Isothermos(Athermos)-akselkasser.

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

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

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

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

1. **gennem påfyldningshullet**, aftages påfyldningsskruen, og der påfyldes evt. olie, hvorefter skruen genindsættes og tilspændes godt.
2. **gennem dækselpakningen**, må dækslet efterspændes, og der efterfyldes evt. olie gennem påfyldningsstudsen, efter at skruen er udtaget.
3. **indvendig på akslen** gennem støvpakningen, hvilket tyder på, at der er for megen olie i akselkassen, aftages påfyldningsskruen, hvorved evt. overflødig olie vil løbe ud.

Hvis der trænger olie ud ved støvpakningen, kan dette dog også skyldes, at der er trængt vand ind i akselkassen. Såfremt dette er tilfældet, skal olien straks udskiftes.

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

Denne aftager såvel dækslet som påfyldningsskruer i førstnævnte tilfælde på den pågældende akselkasse, i sidstnævnte tilfælde på alle vognenes akselkasser. Inden vognen atter sættes i drift, må akselkasserne, akselhalsene og olieslyngerne efterses, og der påfyldes evt. olie gennem påfyldningsstudserne (ikke gennem dækselåbningen), og akselkasserne lukkes atter omhyggeligt til.

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

**Ma nr. 15. St. nr. 5.**

**Perron- og pladsbelysning.**

For perron- og pladsbelysning fastsættes følgende lampestørrelser:

Lyspunktshøjde i meter	3.0—4.5	4.5—5.5	5.5—6.5	6.5—7.5	7.5—8.5	8.5—10	10—12	12—14
Lampestørrelse { i dlm	40	65	100	125	200	300	500	800
{ i watt	40	60	75	100	150	200	300	500

**Ma nr. 16.**

**Varer fra inventarlaget i Aarhus.**

Fra distriktets inventarlager i Aarhus vil maskindepoter og vognopsyn kunne rekvirere nedennævnte varer. Som rekvisition benyttes form. nr. A 711, og rekvisitionerne indsendes til distriktet ad tjenstlig vej:

Arbejdshandsker	Lagener
Askebægere	Lampepudsere
Askespande	Linnedklude
Cykledæk	Lysfakler
Cykleslanger	Møbelbankere
Cyklygter	Pudebetræk
Cykkelåse	Puder til brikse
Dunke à 1, 2, 4, 6, 10 og 20 liter	Sengeforligere
Dynebetræk	Signalfakler
Fejlblade	Sivmætter
Håndklæder	Sivsko
Hofmannsdråber	Skobørster
Ildragere	Sværtepuder
Jodampuller i æsker	Sygevat
Kakkelovnsskærme	Termometre, alm.,
Kalk	Uldtæpper
Klædebørster	Vandfåde
Konvolutter til tj. brevveksling	Vandglas
Kokusmætter	Vandkander
Kulkasser	Vandkarafler
Kuløser	Økser

**Ma nr. 17.****Uldtæpper og hovedpudebetræk i overnatnings- og hvileværelser.**

Det meddeles herved, at der gælder følgende regler vedrørende de såvel i overnatningsværelserne som hvileværelserne anvendte uldtæpper og hovedpudebetræk.

**Uldtæpper**, der vil være mærkede med et »H« i hovedenden af tæppet, skal i almindelighed udskiftes og indsendes til rensning **hver måned**, dog således at udskiftning kan ske noget sjældnere på værelser, der kun lejlighedsvis benyttes.

**Hovedpudebetræk.** Til hver lokomotiv- og motorfører samt lokomotivfyrbøder — derunder reservelokomotivfyrbødere, lokomotivfyrbøderaspiranter samt køredygtige remisearbejdere, der fra tid til anden forretter lokomotivfyrbødertjeneste, og som kører i liniature, hvor overnatning på fremmed depot finder sted, skal der udleveres et hovedpudebetræk, der af personalet skal anvendes, når det ønsker at benytte de i sengene eller på hvilebriksene anbragte hovedpuder.

Betrækkene, der, når de ikke benyttes, skal opbevares i lagendåserne sammen med lagnerne, kan byttes hver 14. dag med et rent betræk.

Af hensyn til det stedlige personale ved depoterne vil betrækkene til briksenes hovedpuder være at udskifte som hidtil, altså efter behov.

**Ma nr. 18.****Forspandskørsel.**

1. Før 2 maskiner, der skal køre i forspand, kører fra maskindepotets område, skal de normalt af lokomotivpersonalet være forskriftsmæssigt sammenkoblede — også for så vidt angår bremseledningerne. Trykluftprøve — henholdsvis vacuumprøve — skal ligeledes være foretaget af lokomotivpersonalet. Dette gælder også selvom for eksempel bageste maskine ikke har trykluftbremse, men kun trykluftledning, da det skal konstateres, om denne ledning er tæt, forinden maskinerne kører ud.
2. Kan maskinerne ikke køre ud sammenkoblede, skal lokomotivføreren for den maskine, der kører først ud, sørge for, at **stationen underrettes** om, at maskinerne kommer ud hver for sig. Denne underretning, der — når en lokomotivmester (eller depotforstander) er til stede — gives gennem denne, må i intet tilfælde udelades.

**Ma nr. 19.****Opladning af lokomotivbatterier.**

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

Ved adskillelse af ledningerne skal anvendes et »syvtal«, som holdes op under stikkeren, hvorefter man med en hammer slår stikkeren op.

De nødvendige »syvtal« kan rekvireres i centralværkstedet.

Ladetavlerne er forsynet med **indikatorlampe og ladeamperemeter**. Når indikatorlampen lyser, er det tegn på, at ladningen er afsluttet.

Under visse forhold, for eksempel når indikatorlampen brænder over, eller der sker brud i en batteriforbindelse, vil lampen stadig være slukket, uden at der foregår ladning, det er derfor kun **amperemeteret, der giver en sikker anvisning af, om ladeanlægget er i orden.**

## Ma nr. 20.

**Lokomotivernes litrering.**

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

D 869—871 og 873—900 (ikke ombyggede D med lille kedel) .....	litra D II
D 852—864 (ikke ombyggede D med stor kedel) .....	— D III
D 801—851, 865—868 og 872 (ombyggede D) .....	— D IV
E 964—974 (de i Sverrig byggede E, som alle kører i Dc 2) .....	— E I
E 975—993 (de hos A/S Frichs byggede E) .....	— E II
F 423—427, 436—500 og 651—700 (F med fladglider) .....	— F II
F 428—435 (F med stempelglider og »høj« kedel) .....	— F III
G 160—169 (lette G-maskiner med vacuumejektor ovenpå kedlen) .....	— G II
G 602—650 (tunge G-maskiner med dobbeltejektor) .....	— G III
H 789—800 (ældre H-maskiner med kun 1 dom) .....	— H I
H 783—788 (nye H-maskiner med 2 dom'er) .....	— H II
Hs 362—377 (Hs-maskiner med 9 atmosfærers kedeltryk) .....	— Hs. I
Hs 378—422 (Hs-maskiner med 10 atmosfærers kedeltryk) .....	— Hs. II
K med fladglider (driftsmateriel I, side 6 II) .....	— K I
K med stempelglider (driftsmateriel I, side 7 I) .....	— K II
P 901—919 (P-maskiner med »små« cylindre) .....	— P I
P 920—933 (P-maskiner med »store« cylindre) .....	— P II
PR-maskiner med »små« cylindre .....	— PR I
PR-maskiner med »store« cylindre .....	— PR II
Q 337—341 .....	— Q I
Q 342—351 .....	— Q II
R 934—953 (2-cylindrede R-maskiner) .....	— R I
R 954—963 (3-cylindrede R-maskiner) .....	— R II

## Ma nr. 21.

**Reparation af lokomotiverne ved depoterne og i centralværkstedet.**

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

Indførelsen på diagrammet foregår på den måde, at det (de) pågældende rør eller støttebolte på diagrammet betegnes med et tal (for eksempel 1), hvorhos der i diagrammets bemærkningsrubrik anføres tallet og den udførte reparation (for eksempel 1—10 rør valset, idet samtlige rør, der ved den pågældende lejlighed er valsede, mærkes med samme tal). Endvidere skal i bemærkningsrubrikken anføres datoen for den pågældende reparation.

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

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

## Ma nr. 22. (St. nr. 3, Togtj. nr. 4, B, nr. 3.)

**Ledbevogningsforsømmelser.**

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

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

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

Såfremt lokomotivpersonalet bemærker åbentstående bomme (led) under togets passage, skal melding derom

afgives til den første togfølgestation. Meldingen skal indeholde oplysning om 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 minutter før planen, jfr. SR § 33, pkt. 5, 6. stykke.

at ledbevogtningspersonalet ikke er underrettet om særtogets løb, jfr. SR § 34, pkt. 10 c (35, pkt. 8 c), eller

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

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

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

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

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

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

#### Ma nr. 23.

3434

Ma 2

#### Reserveførerbremsventiler på maskindepoterne i Fredericia, Struer og Aarhus.

1947

Det meddeles herved, at der forefindes følgende reserveførerbremsventiler ved ovennævnte 3 maskindepoter:

	Fredericia	Struer	Aarhus H
Førerventil »C«	2	1	2
Førerventil nr. 8 med reduktionsventil	1	1	1

Ved udskiftning af en førerventil går man frem således:

1. Maskindepotet, der foretager udvekslingen, rekvirerer reserveførerventilen hos maskindepotet Fredericia, Struer eller Aarhus H, eftersom nævnte maskindepot er beliggende i 2. eller 4. maskinsektion eller inden for Aarhus tilsynsområde.
2. Maskindepoterne Fredericia, Struer eller Aarhus H afgiver mod rekvisition den forhåndenværende reserveførerventil til det maskindepot, der foretager udvekslingen, og rekvirerer derefter omgående en ny i centralværkstedet, Aarhus.
3. Maskindepotet, der har foretaget udvekslingen, sender **omgående som ekspresgods** den defekte førerventil, vedhæftet en mærkeseddel, til centralværkstedet, Aarhus, i samme kasse, i hvilken reserveførerventilen blev modtaget. På den vedhæftede mærkeseddel skal anføres, fra hvilket loko nr. den defekte førerventil er afmonteret, samt den nymonterede reserveventils nr. Endvidere datoen for udskiftningen.

• Eksempel på mærkeseddel:

<p>Medfølgende førerventil nr. .... er den .....</p> <p>afmonteret loko nr. ....</p> <p>I stedet for er anbragt reserveførerventil nr. ....</p> <p>Maskindepotet ..... den .....</p> <p>.....</p> <p>Underskrift.</p>
---

4. Efter at have modtaget rekvisition samt kassen med den defekte førerventil sender centralværkstedet, Aarhus, omgående en ny reserveførerventil til det af maskindepoterne Fredericia, Struer eller Aarhus H, fra hvilket centralværkstedet har modtaget rekvisitionen.

For at kunne eftersøge fejl ved førerventiler, der — som følge af uregelmæssigheder — indsendes til centralværkstedet, Aarhus, skal sådanne ventiler tydeligt mærkes med:

»Fejlen bedes eftersøgt.«

eventuelt ledsaget af en bemærkning om, hvorledes fejlen har ytret sig.

#### Ma nr. 24.

105  
Ma 2 —  
1948

##### Ændring af hovedledningslange mellem maskine og tender.

For at lette udvekslingen af slangen for trykluft-hovedledningen mellem maskine og tender, vil der efterhånden, som lokomotiverne indgår i centralværkstedet, blive foretaget den ændring, at slangen i begge ender forsynes med omløbermøtrik (i øjeblikket findes kun omløber i maskinenden), medens hovedledningsrøret på tenderen afkortes tilsvarende og forsynes med en tilsvarende forskruring.

Da det vil tage flere år at ændre alle lokomotiver som nævnt, anmodes alle vedkommende herved om at have opmærksomheden henvendt på, at der ved anbringelse (genanbringelse) af en trykluft-hovedledningslange i den plomberede værktøjskasse på en maskine altid anbringes en slange af samme art som den, der findes mellem maskinen og tenderen.

#### Ma nr. 25. (Togtj. nr. 3.)

##### Motorogs fremførelse som g-bremse tog.

Der forekommer jævnligt tilfælde, i hvilke det af hensyn til godsvognsbefordringen er ønskeligt at medgive et motortog så mange godsvogne, at mindre end halvdelen af togvægten derved kommer til at hidrøre fra person-, post- og rejsegodsvogne (motorvognen inklusive).

Et sådant tog skal i henhold til SR § 17, afsnit A, pkt. 3, sidste stykke (side 36c-IV) normalt være g-bremset.

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

#### Ma nr. 26. (St. nr. 2, Togtj. nr. 2, B nr. 2, S nr. 2.)

##### Slutsignal på privatbaneskinnebusser.

Der er truffet følgende ordning med privatbanerne:

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



...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...

...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...

...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...

...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...

...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...

...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...

...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...  
...for at kunne afvære det ved at anvende det ...

