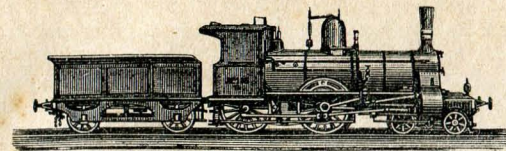




Selling
at
Order
of
Be
ceise



STATSBANEDRIFTEN.
MASKINAFDELINGEN.

Samling

af

alm. Ordrer og Bestemmelser

m. V.

København.

Trykt hos J. D. Qvist & Komp. (A. Larsen).

1899.

INDHOLD.

I. Organisation, Lønnings- og Pensionsbestemmelser.

	Ordre Nr.
Lov om Statsbanedriftens Ordning	I
Baneafdelingen	2
Maskinafdelingen	3
Instruks for Maskinchefen	4
Møder af Maskinafdelingens Embedsmænd i Jylland	5
Maskinafdelingens Regnskabskontor i Aarhus	6
Trafikafdelingen	7
Søfartsafdelingen	8
Afdelingernes Resortforhold med Hensyn til Belysningsanlæg, Lygter, Togopvarmning m. v.	9
Banestrækningernes Benævnelse	10
Politilov og Politireglementer	11
Underskrift paa tjenstlige Skrivelser	12
Lønningsregulativ	13
Timepenge for Nattjeneste	14
Time- og Dagpenge under Kørsel med Arbejdstog	15
Fortolkning af Lønningsregulativets Afsnit K	16
Godtgørelse ved midlertidig Forflyttelse	17—18
Beregning af Timepenge	19
Flytningsgodtgørelse	20
Boliggodtgørelse	21
Beregning af Lønning m. v. i Anledning af ny Ansættelse ..	22
Attest paa Regninger over Milepenge	23
Attest paa Regninger over Forflyttelsesudgifter	24
Pensionslønningssatser	25
Bestemmelser af $10\frac{1}{5}$ 69 om Alderdomsforsørgelse m. v.	26

	Ordre Nr.
Pensionskassen for de ved de tidligere sjællandske Statsbaner fast ansatte	27
Udbetaling af Pensioner og Understøttelser	28

II. Almindelige Bestemmelser vedrørende Personalet samt Fribefordring.

Almindelig Instruks for samtlige ved Statsbanedriften ansatte eller til fast Arbejde antagne	29
Uniformsreglement	30
Uniformsregulativ	31
Forpligtelse til at bære Uniform	32
Udlevering af Uniformsstykker	33
Afgivelse af tjenstlig Hilsen	34
Tjenstboliger	35—38
Betegnelse af Personale	39
Afgivelse af Erklæringer	40
Sygekassesager ere Tjenestesager	41
Erklæringer over Ansøgninger og Klager	42
Ansøgninger til Kongen eller Indenrigsministeriet	43
Underskrifter	44
Behandling af Erklæringsager m. m.	45
Generaldirektoratets Resolutioner	46
Bopæl udenfor det anviste Opholdssted	47
Ophold i Restaurationer og Ventesale	48
Ansattes Optræden overfor Publikum	49
Tilkaldelse af Vidner for de ansattes Forhold overfor Rejsende	50
Forbrydelser mod Banens Sikkerhed	51
Politolov	52
Bøder for Overtrædelse af Politiloven	53
Forfølgning af Overtrædelser af Politiloven	54
Erstatning for Beskadigelse af Banens Ejendele	55
Møde ved Ildløs i Banens Bygninger	56
Kendskab til Togreglementet	57
Fredning af Oldtidsmindesmærker m. v.	58
Forebyggelse af Smittes Overførelse ved Bibliothekets Bøger	59
Legat for forulykkede Jernbanefunktionærer	60
Udlevering af Planter til ansatte	61
Moderation for Restaurationsgenstande	62

	Ordre Nr.
Meddelelse af Permission	63—64
Tilstaaelse af Tjenestefrihed under Militærtjeneste	65
Fritagelse for Tjeneste i Københavns Reserve-Brandkorps	66
Fritagelse for Brandpolititjeneste paa Landet	67
Ansattes Snekastningspligt	68
Værnepligtigt Jernbanepersonales Møde ved Krigsmagten i Mobiliseringstilfælde	69
Understøttelse i Sygdomstilfælde	70—72
Fribefordring for ansatte paa Sjælland	73
Fribefordring paa Strækningerne København—Rungsted og Hellerup—Holte	74
Fri Forsendelse paa Sjælland til og fra Husholdningsforeningen	75
Fribefordring for ansatte i Jylland-Fyn	76
Fribefordring for ansatte paa Falster	77
Fribefordring af Gods til eget Brug	78
Fribefordring for ansatte paa samtlige Statsbaner	79
Fribefordring under Militærtjeneste	80
Ret til Fribefordring for uge- og timelønnede	81—82
Familiefriepas for ansatte i Sjælland og Jylland-Fyn	83
Familiefriepas i Tilfælde af Forflyttelse eller Afskedigelse	84
Udstrækning af Rejser paa Familiefriepas	85
Rejser til nærmeste Købstad for de paa Landet ansattes Familier	86
Overskridelse af Familiefriepas til nærmeste Købstad	87
Frikort til Skolerejser	88
Friepas til Sygerejser	89—91
Fribefordring i de forskellige Vognklasser	92
Ret til at optage 2den Klasses Rejsende i 1ste Klasse	93
Befordring af Sygekasseinteressenter i en højere Vognklasse end normeret	94
Legitimation til Frirejse	95
Udstedelse af Fripas	96—98
Fribefordrings Ophør under Isbaadtransport	99
Fribefordring af Rejsegods	100
Fri Forsendelse af Genstande til udkommanderet Lokomotivpersonale	101
Indskrænkning af Fribefordring med visse Eksprestog	102
Adgang til Fribefordring paa fremmede Baner	103

	Ordre Nr.
Fribefordring med det forenede Dampskibsselskabs Skibe...	104
Ansattes Befordring med rene Godstog	105
Ophold udenfor Opholdsstationen under Sygdom eller Rekon- valescens.....	106
Lov om Erstatningsansvar for Skade ved Jernbanedrift.....	107
Konduitelister	108

III. Signaler og deres Anvendelse.

(Se »Almindeligt Signalreglement« og »Reglement for lokale Signaler«).

Signalisering fra Billetsalgssteder og Holdepladser uden Sidespor.....	109
Ekstratog paa visse Banestrækninger.....	110
Behandling af tændte Lygter, der ikke skulle tjene som Signal	111
Anvendelse af Signal Nr. 49	112
Afgangssignal med Stationsklokken	113
Ureglementerede Signaler maa ikke anvendes.....	114
Signaler mellem Tog- og Lokomotivpersonalet ved Togs Af- gang fra en Station	115
Mastesignalets Erstatning med dobbelte Haandsignaler.....	116
Belysning af Sporskifter	117
Haandsignaler ved offentlige Overkørsler	118
Signalmasten ved Indkørselen fra Københavns Havnebane ..	119
Signal »Fri Bane« fra Blokposten i Station 230 paa sjælland- ske Vestbane.....	120

IV. Den frie Bane.

Frit Rum for Togene.....	121
Advarsel til Lokomotiv- og Togpersonalet.....	122
Eftersyn af Materiel og Spor efter Sporafløb	123
Færdsel paa Banens Terræn	124
Passing og Betjening af Sidespor paa den frie Bane ...	125—126
Sporskifteforbindelse ved Vogterhus Nr. 22 ved Roskilde ...	127
Foranstaltninger under Snelæg	128
Brandfarligt Terræn	129
Bevogtning af Broerne over Masnedsund og Limfjorden....	130

Pile paa Vogterhuse uden Indføringstraad.....	131
Benyttelse af Materialvogne, Arbejdstrollier og Dræsiner	132

V. Stationstjenesten.

Indberetninger om Uheld.....	133
Flagning paa Stationerne	134
Stationsflaget	135
Undersøgelser ved Sporafløb m. m.....	136
Den udvendige Stationstjeneste	137
Fordrivelse af Rotter etc. paa de sjællandske Stationer.....	138
Lægekasser og Ambulancebaarer	139
Istandsættelse og Prover af Krankæder.....	140
Tilsyn med Brovægte.....	141—142
Desinfektion af Personvogne, Latriner, Klosetter m. m.....	143
Togkrydsninger i Rønbjerg og Bur.....	144
Sporskiftebetjening paa Thy- og Sallingbanen.....	145
Hjælp ved Drejning af Drejeskiver.....	146
Rangering.....	147—149
Frispormærker	150
Sikring af Vogne under Reparation.....	151
Foranstaltninger til Forebyggelse af asiatisk Koleras Indførelse	152
Forsigtighedsregler ved Tømning af Bassinvogne	153
Foranstaltninger til Modarbejdelse af Vognmangel	154
Instruks for Benyttelsen af Arbejdssporet ved Københavns Station III	155
Instruks for Kørselen paa Aarhus Havnebane	156
Kørsel mellem Stationspladsen og den nye Remise i Esbjerg	157
Optrækning af Materiel efter Afløbning i et Sporskifte	158
Indsætning og Borttagning af Vogne til og fra Værkstedet i København	159
Sporskifte paa Lyngby Station til Baneafdelingens Oplagsplads	160
Benævnelse paa de københavnske Banegaarde i Ekspeditions- forhold.....	161
Brovægte paa Sjælland-Falster	162

VI. Vognmateriellet.

Kobling af Vogne.....	163
Udførelse af Kobling.....	164—165

	Ordre Nr.
Koblinger for den elektriske Togbelysning	166
Vakuumslangernes Kobling	167
Tilsyn med Vognmateriellet	168
Afhjælpning af Fejl ved Vogne, der overføres med Færgerne	169
Reparation af fremmed Vognmateriel	170
Vogne til Værkstederne	171
Vognes Beklæbning med Meldesedler	172
Revision af Vogne	173—174
Revision af Snepløve	175
Personvognenes Lygtedæksler	176
Bestigning af Personvognenes Tag	177
Aflaasning af Personvogne	178
Rengøring af Person-, Post- og Bagagevogne	179
Rengøring og Desinfektion af Kvægvogne m. v.	180
Afkølingsvognenes Rensning	181
Rengøring af Godsvognenes Bremskupeer	182
Tilladelig Hjulstand m. m.	183
Godsvogne med over 5 Meter Akselafstand	184
Mindste Hjulstand for Vogne i tyske Persontog	185
Vogne til Knapstrup	186
Godsvognenes Bruttolast	187
Vogne til Ulstrup Hestebane	188
Godsvogne til norske Stationer	189
Vognmateriellets Benyttelse	190
Ladeprofiler	191
Toetages Vogne paa Frederikssundbanen	192
Indskrænkning i Benyttelsen af sjællandske Vogne	193
Godsvogne til Gribskovbanen	194
Læsning af Vogne, Eftervejning	195
Læsning af lange Genstande	196
Læsning af tunge og cylindriske Genstande	197
Private Jernbanevogne	198—199
Gribskovbanens og Kagerup-Helsingebanens Vogne	200
Løst Materiel til Godsvognene	201
Eftersyn af Vogne under Sneforhold	202
Reserve-Varmeslanger	203
Personvognenes Gasbeholdere	204
Koblingsbøjler	205

	Ordre Nr.
Befordring af Køretøjer paa egne Hjul	206
Svenske Godsvognes Bæreevne	207

VII. Lokomotiverne.

Lokomotivernes Dampfløjte	208—210
Signalklokken paa Rangermaskinerne	211
Lokomotivernes Maksimalhastighed	212
Forspandslokomotiver	213
Tog med 2 Lokomotiver	214
P-Lokomotiver til Snepløvs kørsel	215
Lokomotivernes Rangeringstjeneste	216
Kørsel paa Lokomotiver	217—218
Lokomotivernes Vandforsyning	219—220
Renholdelse af Lokomotivernes Førerhuse	221
Røg fra Lokomotiverne	222
Lokomotivernes Betjening	223
Kulrapporter og Kulregnskaber	224
Forsyning med Smørings- og Pakningsmaterialier	225
Rekvirition paa Materialier	226
Banerømmerpladerne	227
Pakning af Renseklapper	228
Udveksling af Bremsklodser	229
Anvendelse af Asbestpakning	230
Lokomotivernes Fyr	231
Eftersyn af Blæser og Smørerør	232
Blyskruer i Dampkedler	233
Lagernes Tilpasning	234
Vandstanden i Lokomotivkedlerne	235
Tendernes Kulbeholdning	236
Benyttelsen af Regulatoren	237
Opklodsningmateriale	238
Eftersyn af Lokomotiverne	239
Togenes Opvarmning ved Damp fra Lokomotiverne	240
Rangering paa Endestationer	241
Forbrug af Twist og Sæbe	242
Sammenkobling af Maskiner, der køre til eller fra samme Tog	243
Afgivelse af Kontradamp	244
Lokomotivernes Rangeringstjeneste i Jylland-Fyn	245

VIII. Togtjenesten.

Togenes Standsning paa rette Sted paa Stationerne	246—48
Langsom Kørsel gennem visse Stationer	249
Togenes Standsning paa Stationerne	250
Togstandsning ved Billetsalgssteder	251
Signal fra Kedelpasseren til Togføreren	252
Togenes Gang over Struer Havneplads	253
Posttogenes Forbikørsel ved Hee	254
Forbud mod unødvendig Støj under Fremførelse af Tog	255
Togbremsernes Betjening	256
Formindskelse af Togenes Hastighed	257
Afgangssignal for Tog	258
Fremførelse af Tog med andre Maskiner end bestemt i Kørselsfordelingen	259
Ledsagelse af Tog og Maskiner over Overkørsler, der ikke ere betjente	260
Togeftersyn paa Udgangsstationen	261
Overnatningslokaler for Lokomotivpersonale	262
Ordinære Tog	263
Afgivelse af Telegrammer	264
Forandringer i Togreglementet	265
Besørgelse af Post til og fra Svanemøllens Krydsningsstation	266
Krydsningsstationer paa den sjællandske Vestbane	267—268
Togkrydsninger med gennemkørende Tog i Jylland-Fyn	269
Regler for Godsbefordring i Lov af 24de April 1896	270
Ansvar for Fremførelse af enkelte Maskiner	271
Forlægning af Krydsning mellem et Plan- og et Ekstratog	272
Meddelelse til Lokomotivføreren om Togets Belastning	273—274
Foranstaltninger, naar Udkørselssignaler ere i Uorden	275
Tavler med Paaskrift »Giv Agt«	276
Kørsel med Tender foran Lokomotivet	277
Benyttelse af Dampfløjten paa Thybanen	278
Forsendelse af Lokomotiver	279
Standning af Tog for at opsætte eller nedtage Signaler	280
Regulering af Tjensture	281
Førelsen af Lokomotivførerrapporter	282—286
Depotarbejderes Tjeneste som Kedelpassere	287
Standning ved Indkørselssignaler, der ikke kunne ses for Taage	288
Betegnelse af Hovedsporene paa Kystbanen	289

IX. Forholdet til fremmede Autoriteter.

Postvognene og deres Inventar	290—291
Forsendelse af Breve m. m. udenfor Posten	292
Adgang til Banen for Told- og Forstfunktionærer samt Militære	293
Adgang for Militære til at gøre sig bekendte med Banernes Drift	294
Tilsyn med Jagtfreden paa den nordsjællandske Bane	295
Tilsyn med Jagtfreden paa Falsterbanen	296
Behandling af Vildt, der antræffes paa Banernes Territorium	297
Politiovrighedens Ret til at betræde Banernes Territorium . .	298

X. Regnskabs- og Kassevæsenet.

Indbetalinger til Statsbanerne	299
Forsendelse af Penge	300—301
Regninger til Statsbanedriften	302
Udbetaling af Lønninger	303
Underskrift paa Forvaltnings- eller Sektionschefers Ekspedi- tioner, der medføre Pengeansvar	304
Overenskomster med Leverandører og Entreprenører	305
Kontering af Tryksager og Protokoller	306
Bestemmelser vedrørende Maskinafdelingens Regnskabsvæsen	307
Udgifter til Pasning af Dampumper og Vindmotorer	308
Fuldmagt til at hæve Pengebeløb	309
Arbejder for Fremmede eller for Finanslovbevillinger	310

XI. Andre Bestemmelser.

Personalets Ure	311
Anvisning til Brug af Kochs Kommutatorkoste	312
Kørekran i Aarhus	313
Kørekran i København	314
Befordring af Genstande til Brug for Driften	315
Udryddelse af Berberisbuske	316
Tilladelse til at bære Good Templar Ordenens Emblem paa Uniformen	317

I. Organisation, Lønnings- og Pensionsbestemmelser m. v.

Nr. 1. (C Nr. 1).

Under 26. Marts 1898 er udstedt følgende

Lov om Statsbanedriftens Ordning.

Lov

om Statsbanedriftens Ordning.

Vi Christian den Niende, af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg,

Gøre vitterligt: Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

I. Organisation.

§ 1.

Statsbanedriften ledes af en Generaldirektør, der har Sæde i København. Til hans Medhjælp ansættes 2 Kommitterede.

§ 2.

Under Generaldirektøren henlægges

- I Sekretariat,
- I Tarifkontor,
- I teknisk Kontor,

1 Trafikkontor,
 1 statistisk Kontor,
 1 Bogholderkontor,
 2 Kassekontorer,
 hvilke Kontorer hver især forestaas af en Chef. I Bogholderkontoret ansættes en Underbogholder og ved hvert af Kassekontorerne en Kassekontrollør.

Endvidere henlægges under Generaldirektøren Revisionen.

I denne ansættes:

3 Revisorer, samt
 1 Forstander for Billet- og Blanketforvaltningen.

Den ene af Revisorerne er Leder af den samlede Revision.

§ 3.

Ledelsen af Driftstjenesten varetages af 5 under Generaldirektøren staaende Afdelinger:

1 Baneafdeling,
 1 Maskinafdeling,
 2 Trafikafdelinger,
 1 Søfartsafdeling.

Hver af disse Afdelinger forestaas af en Afdelingschef, henholdsvis en Banechef, en Maskinchef, to Trafikchefer og en Søfartschef.

§ 4.

Under de i § 3 nævnte Afdelingschefer ansættes:

Under Banechefen: 1 Kontorchef, 10 Baneingeniører og 2 Telegrafingeniører.

Under Maskinchefen: 1 Kontorchef, 4 Maskininpektører og 3 Maskiningeniører.

Under Trafikcheferne: 2 Kontorchefer samt 9 Trafikinspektører.

Under Søfartschefen: 1 Skibsinspektør samt 1 Maskininpektør.

Antallet af de under Afdelingscheferne ansatte Ingeniører og Inspektører kan forøges gennem de aarlige Finanslove.

§ 5.

Ved de aarlige Finanslove bestemmes Størrelsen af det

Personale, der vil være at ansætte til Medhjælp for de i foranstaaende Paragraffer omhandlede Embedsmænd.

II. Lønninger.

§ 6.

Generaldirektøren lønnes med 10,000 Kr. aarlig.

De øvrige Embeds- og Bestillingsmænd ved Statsbane- driften henføres til følgende 11 almindelige og 13 specielle Lønningsklasser, nemlig:

Almindelige Lønningsklasser:

1ste Lønningsklasse, aarlig Lønning 6,000 Kr.:

Kommitterede,
 Afdelingschefer.

2den Lønningsklasse, aarlig Lønning 3,600 Kr.:

Kontorchefer,
 Revisorer,
 Bogholderen,
 Kasserere,
 Baneingeniører,
 Telegrafingeniører,
 Maskiningeniører,
 Maskininpektører,
 Trafikinspektører,
 Skibsinspektøren,
 Skibsførere af 1ste Klasse,
 Stationsforstanderen for Københavns Station.

3die Lønningsklasse, aarlig Lønning 3,000 Kr.:

Kassekontrollører,
 Stationsforstandere af 1ste Klasse,
 Maskinmestre af 1ste Klasse.

4de Lønningsklasse, aarlig Lønning 2,700 Kr.:

Underbogholderen,
 Forstanderen for Billet- og Blanketforvaltningen,
 Regnskabsførere ved Bane- og Maskinafdelingerne,
 Stationsforstandere af 2den Klasse,
 Skibsførere af 2den Klasse.

5te Lønningsklasse, aarlig Lønning 2,400 Kr.:

Ingeniørassistenter,
Regnskabsførere og Materialforvaltere under Trafikafdelingerne,
Godsforvalteren ved Københavns Station,
Stationsforstandere af 3die Klasse,
Maskinmestre af 2den Klasse.

6te Lønningsklasse, aarlig Lønning 2,100 Kr.:

Fuldmægtige,
Overbanemestre (herunder Plantøren),
Telegrafmestre,
Materialforvaltere under Bane- og Maskinafdelingerne,
Konstruktører,
Værkmestre,
Lokomotivmestre,
Stationsforstandere af 4de Klasse,
Godsekspeditører,
Overassistenter.

7de Lønningsklasse, aarlig Lønning 1,800 Kr.:

Værkførere,
Lokomotivformænd,
Stationsforstandere af 5te Klasse,
Rangermestre,
Pakhusmestre,
Styrmænd af 1ste Klasse,
Skibsmaskinassistenter af 1ste Klasse.

8de Lønningsklasse, aarlig Lønning 1,500 Kr.:

Brofogder,
Stationsforstandere af 6te Klasse,
Rangerformænd,
Pakhusformænd,
Kontorister,
Tegnere,
Styrmænd af 2den Klasse,
Skibsmaskinassistenter af 2den Klasse.

9de Lønningsklasse, aarlig Lønning 1,200 Kr.:

Vognopsynsmænd,

Stationsforstandere af 7de Klasse,
Overportører af 1ste Klasse,
Bedstemænd,
Overfyrbødere,
Broformænd,
Opsynsmanden paa Sprogø.

10de Lønningsklasse, aarlig Lønning 960 Kr.:

Kontorbude,
Ekspedienter,
Overportører af 2den Klasse,
Magasinformænd.

11te Lønningsklasse omfatter det maanedslønnede Personale, der ikke er henført til nogen af de foregaaende almindelige Lønningsklasser eller til de specielle Lønningsklasser, samt det med Dag- eller Timeløn ansatte eller til fast Arbejde antagne Personale.

Specielle Lønningsklasser.

I. Kontorassistenter, aarlig Løn:

Af 1ste Klasse .. 1,800 Kr.	} I hver af de 4 Klasser ansættes en Fjerdedel.
- 2den — .. 1,500 —	
- 3die — .. 1,200 —	
- 4de — .. 900 —	

II. Bane- og Telegraformænd, aarlig Løn:

Af 1ste Klasse .. 1,200 Kr.	} I hver af de 3 Klasser ansættes en Trediedel.
- 2den — .. 1,050 —	
- 3die — .. 900 —	

III. Lokomotivførere, aarlig Løn:

Af 1ste Klasse .. 1,800 Kr.	} I hver af de 4 Klasser ansættes en Fjerdedel.
- 2den — .. 1,650 —	
- 3die — .. 1,500 —	
- 4de — .. 1,350 —	

IV. Fyrbødere:

Af 1ste Klasse .. 1,200 Kr.	} I hver af de 3 Klasser ansættes en Trediedel.
- 2den — .. 1,050 —	
- 3die — .. 900 —	

V. Trafikassistenter:

Af 1ste Klasse ..	1,800 Kr.	} I hver af de 4 Klasser ansættes en Fjerdedel.
- 2den — ..	1,500 —	
- 3die — ..	1,200 —	
- 4de — ..	900 —	

VI. Togførere:

Af 1ste Klasse ..	1,650 Kr.	} I hver af de 3 Klasser ansættes en Trediedel.
- 2den — ..	1,500 —	
- 3die — ..	1,350 —	

VII. Pakmestre:

Af 1ste Klasse ..	1,200 Kr.	} I hver Klasse ansættes Halvdelen.
- 2den — ..	1,050 —	

VIII. Konduktører:

Af 1ste Klasse ..	1,020 Kr.	} I hver Klasse ansættes Halvdelen.
- 2den — ..	900 —	

IX. Depotarbejdere:

Af 1ste Klasse...	900 Kr.	} I hver af de 5 Klasser ansættes en Femtedel.
- 2den — ...	840 —	
- 3die — ...	780 —	
- 4de — ...	720 —	
- 5te — ...	660 —	

X. Portører og Brokarle:

Af 1ste Klasse...	900 Kr.	} I hver af de 5 Klasser ansættes en Femtedel.
- 2den — ...	840 —	
- 3die — ...	780 —	
- 4de — ...	720 —	
- 5te — ...	660 —	

XI. Stationsbude:

Aarlig Løn: 720 Kr.

XII. Stationskarle:

Aarlig Løn: 600 Kr.

XIII. Matroser og Skibsfyrbødere:

Af 1ste Klasse ..	1,020 Kr.	} I hver af de 3 Klasser ansættes en Trediedel.
- 2den — ..	960 —	
- 3die — ..	900 —	

Kontorassistenter af 1ste Klasse, der have tjent 5 Aar i denne Klasse, oppebære et Lønningstillæg af 300 Kr. aarlig.

For saa vidt Antallet af de ansatte i de fra I.—X. samt i XIII. anførte specielle Lønningsklasser ikke er deleligt med det paagældende Klassetal, ansættes de overskydende i de laveste Klasser.

Antallet af ansatte i 1ste—10de almindelige Lønningsklasse og i de specielle Lønningsklasser fastsættes ved de aarlige Finanslove, for saa vidt det ikke er bestemt ved denne Lov. Saafremt tvingende Omstændigheder maatte gøre det nødvendigt, kan Indenrigsministeren midlertidigt forøge Antallet af disse ansatte, indtil endelig Bestemmelse kan tages ved Finansloven for det følgende Finansaar.

De fornødne Beløb til Lønninger for 11te almindelige Lønningsklasse bevilges ved de aarlige Finanslove.

Søofficerer, som uden at udtræde af Flaadens Tjeneste, midlertidigt forrette Tjeneste som Førere af 1ste Klasse af Statsbanernes Skibe, oppebære herfor et aarligt Honorar af 3,300 Kr. hver.

De Kommitterede, Chefen for Sekretariatet og den ledende Revisor oppebære hver et aarligt Bestillingstillæg af 900 Kr. Hovedbogholderen og Cheferne for Kassekontorerne i København og Aarhus oppebære hver et aarligt Bestillingstillæg af 600 Kr., og indtil en Tredjedel af de ansatte Fuldmægtige et aarligt Bestillingstillæg af 300 Kr.

Bestillingstillæg til andre af Statsbanedriftens Embedsmænd og Funktionærer kunne bevilges ved de aarlige Finanslove, ligesom i særlige Tilfælde Honorarer og Belønninger. Ligeledes kan paa de aarlige Finanslove bevilges et Beløb til Afholdelse af mindre Dusører, som tilstaaes det underordnede Personale af Generaldirektøren efter derom af Indenrigsministeren givne Forskrifter.

§ 7.

Foruden de i § 6 fastsatte Lønninger tilstaaes der Generaldirektøren samt Personalet under 1ste—10de almindelige Lønningsklasse 3 Gange et Alderstillæg af 10 pCt. af Begyndelseslønnen efter hvert fjerde Aars Tjeneste, regnet fra Ansættelsesdagen, for saa vidt denne er den 1ste i en Maaned, i modsat Fald fra den 1ste i den paafølgende Maaned.

Ved Overgangen til en anden Stilling i samme eller i

en lavere Lønningsklasse bevares den i den tidligere Stilling ifølge Tjenestetiden erhvervede Ret til Alderstillæg.

De 7 Stationsforstanderklasser, Godsforvalteren i København, Godsekspeidører og Overassistenter betragtes i denne Henseende som henhørende under samme Lønningsklasse.

Hvis nogen i øvrigt uden for Tilfælde, hvor særlige Omstændigheder foreligge, ved at forflyttes til en anden Stilling kommer paa lavere Løn end den, han gennem Alderstillæg har opnaaet i den tidligere Stilling, godtgøres Forskellen ham som personligt Tillæg, indtil han i den ny Stilling ved Alderstillæg maatte opnaa samme Lønningsindtægt, som han havde i den tidligere Stilling.

§ 8.

For saa vidt der ved tidligere givne Lønningsbestemmelser er tillagt nogen, der ved nærværende Lovs Ikrafttræden er ansat i Statsbanedriftens Tjeneste, bedre Lønningsvilkaar end dem, der ved denne Lov tillægges den af ham beklædte Stilling, beholder han hine Vilkaar, saaledes at Forskellen i Indtægt godtgøres ham som personligt Tillæg, der dog bortfalder, naar han efter nærværende Lov har opnaaet samme Lønning som tidligere.

§ 9.

Stationsforstandere, Forstandere for Isfartsetablissemeter og Ekspedienter tilkommer der fri Bolig eller Vederlag herfor.

Lokomotivmestre og Lokomotivformænd tilkommer der fri Bolig eller Vederlag herfor og frit Brændsel. Opsynsmanden paa Sprogø tilkommer der fri Bolig, Brændsel og Belysning samt Brug af Øens Jorder.

Indenrigsministeren kan tillægge Kontorbude fri Bolig, Brændsel og Belysning.

Nærmere Bestemmelser om Afgivelse af Tjenestebolig til andre ansatte, om Afkortning i de paagældendes Lønninger for saadan Tjenestebolig, om Boligernes Benyttelse, Vedligeholdelse m. m. fastsættes af Indenrigsministeren.

§ 10.

Ekspedienter, Kontorbude, Brofogder, Ranger- og Pakhusmestre, Ranger- og Pakhusformænd, Overportører, Tog-

førere, Pakmestre, Konduktører, Broformænd, Brokarle, Vognopsynsmænd, Magasinformænd, Portører, Stationsbude, Stationskarle, Lokomotivførere, Fyrbødere, Bedstemænd, Overfyrbødere, Skibsfyrbødere, Matroser, Bane- og Telegraformænd og Depotarbejdere samt i øvrigt underordnet Personale faa Uniforms- og Beklædningsgenstande leverede i Henhold til Uniformsregulativet.

§ 11.

Milepenge tiltaas Lokomotivførere, Fyrbødere, Togførere, Pakmestre og Konduktører samt dem, der fungere som saadanne.

Lokomotivførere oppebære indtil	8 Øre pr. Mil
Fyrbødere — —	4 - - -
Togførere — —	6 - - -
Pakmestre — —	4 - - -
Konduktører — —	2 - - -

Af Indenrigsministeren fastsættes særlige Regler om Godtgørelse til Togbetjente, der ledsage Vogne ud over Statsbanernes Omraade eller besørge Tjenesten ved Overfartsstederne, til Lokomotivpersonale, der besørger Tjeneste paa Rangeringslokomotiver, til Tog- og Lokomotivpersonale, der besørger Kørsel med Ekstratog paa korte Strækninger, med Plantog under særlige Forhold eller med Arbejdstog, til Tog-, Lokomotiv- og Skibspersonale, der paa Grund af Sne-, Is- eller andre Driftshindringer maa tilbringe en vis Tid ud over den planmæssige Fraværelse udenfor det anviste Opholdssted.

§ 12.

Der tiltaas Opholdstillæg til Bane- og Telegraformænd, Overportører af 2den Klasse, Portører, Brokarle, Stationsbude, Stationskarle samt Depotarbejdere, der ere henviste til Ophold paa Steder, hvor Opholdet skønnes at være dyrere end almindeligt. Tillæget fastsættes, under Hensyn til Opholdets Dyrhed, af Indenrigsministeren til 60 Kr., 90 Kr. eller 120 Kr. aarligt.

§ 13.

For Tjenesterejser i Indlandet samt for Værkmestres, Værkføreres, Lokomotivmestres, Lokomotivformænds, Stations-, Lokomotiv- og Togpersonalets, Bane- og Telegraformændenes,

Depotarbejdernes og Bropersonalets Nattjeneste for den Del af Tidsrummet mellem Kl. 11 Aften og Kl. 5 Morgen, i hvilken de ifølge Tjenestefordelingen enten maa forrette Tjeneste eller overnatte udenfor deres Hjem, tilstaas der Dag- og Timepenge af følgende Størrelse:

	pr. Time	pr. Døgn
Ansatte, der henhøre til Lønningsklasse:		
1ste almindelige Lønningsklasse.....	75 Ø.	9 Kr.
2den almindelige Lønningsklasse.....	55 -	8 -
3die, 4de, 5te og 6te almindelige Lønnings-		
klasse.....	30 -	6 -
7de, 8de og 9de almindelige Lønningsklasse		
samt I., III., V., VI. og VII. specielle		
Lønningsklasse.....	20 -	4 -
10de almindelige Lønningsklasse, samt II.,		
IV. og VIII. specielle Lønningsklasse	15 -	3 -
IX., X., XI., XII, XIII. specielle Lønnings-		
klasse.....	12 -	2 - 40 Ø.

I øvrigt fastsætter Indenrigsministeren de nærmere Regler angaaende de i nærværende Paragraf omhandlede Forhold, saa vel som angaaende Godtgørelse til ansatte, der forflyttes til midlertidig Tjeneste paa andet Sted end den Station eller det Tjenstgøringsdistrikt, hvor der er anvist dem Opholdssted, samt angaaende eventuel Godtgørelse for Flytningsomkostninger ved blivende Forflyttelse.

§ 14.

Generaldirektøren udnævnes af Kongen med Ret til Pension efter de almindelige Pensionslove.

De til 1ste og 2den almindelige Lønningsklasse hørende ansatte udnævnes ligeledes af Kongen, men uden Ret til saadan Pension.

§ 15.

Den til Statsbanedriftens Personale henhørende, som efter 10 Aars uafbrudt Tjeneste (jfr § 17, Litra a.,) har fyldt sit 70de Leveaar, er berettiget til at forlange Afsked med den ham efter de til enhver Tid gældende Regler tilkommende Pension. Dog kunne Trafikinspektører, Maskininspektører, Telegrafingeniører, Telegrafmestre, Telegraformænd, Overbanemestre, Togførere, Konduktører, Pakmestre, Lokomotivførere

og Fyrbødere med det fyldte 65de Leveaar forlange Afsked med Pension.

§ 16.

I Tilfælde af Tvivl vedrørende de i nærværende Lov omhandlede Lønningsforhold træffes Afgørelse — hvor ikke andet maatte følge af særlig vedtagne Bestemmelser — af Indenrigsministeren og kan ikke indbringes for Domstolene.

Lov af 26de Marts 1870, indeholdende almindelige Bestemmelser om Embeds- og Bestillingsmænds Lønningsforhold m. v., er med Undtagelse af § 7 uanvendelig paa det ved Statsbanedriften ansatte Personale.

III. Pensionering.

§ 17.

Efter nærværende Lovs Ikrafttræden gælde følgende Regler angaaende Pensionering for alle ved Statsbanedriften ansatte eller til fast Arbejde antagne, dog med Undtagelse af Generaldirektøren, jfr. § 14, samt dem, der den 1ste April 1893 valgte at forblive Interessenter i »Pensionskassen for de ved de tidligere sjællandske Statsbaner fast ansatte«, jfr. § 18 I., og dem, der den 1ste April 1893 valgte at forblive underkastede de af Indenrigsministeriet under 10de Maj 1869 udfærdigede Bestemmelser om Alderdomsforsørgelse m. v., jfr. § 18 II.:

a. Alle ved Statsbanedriften ansatte eller til fast Arbejde antagne ere efter 10 Aars uafbrudt Tjeneste berettigede til Pension, naar de paa Grund af Alder, Svagelighed eller andre dem utilregnelige Aarsager afskediges af Tjenesten. Ligeledes ere ansattes Enker berettigede til saadan Pension saavel ved Mandens Død i Tjenesten efter opnaaet Ret til Pension som ved hans Død efter stedfunden Afskedigelse med Pension.

Erhvervelsen af Ret til Pension betragtes som hvilende, naar nogen paa Grund af Sygdom eller Opfyldelse af militære Forpligtelser midlertidig afskediges af Tjenesten.

b. Det ved Statsbanedriften ansatte eller til fast Arbejde

antagne Personale deles i Henseende til Pensionering m. v. i 3 Pensionsklasser, hvoraf 1ste Pensionsklasse omfatter Personalet under 1ste—10de almindelige og I.—VIII. specielle Lønningsklasse, 2den Pensionsklasse omfatter Personalet under IX.—XIII. specielle Lønningsklasse og 3die Pensionsklasse omfatter Personalet under 11te almindelige Lønningsklasse.

- c. Pensionen udredes af Driften, til Bedste for hvilken der foretages en Lønningsafkortning for dem, der henhøre til 1ste og 2den Pensionsklasse, af henholdsvis 5 og $2\frac{1}{2}$ pCt. af de paagældendes Lønningsindtægt. De, der henhøre til 3die Pensionsklasse, lide ikke nogen Afkortning.
- d. Ved Lønningsindtægten forstaas — saavel med Hensyn til den foran omhandlede Afkortning som i det hele med Hensyn til Pensioneringen efter nærværende Paragraph — den for Stillingen normerede Løn med Alderstillæg, Milepenge, personlige Tillæg og Naturalydelse som fri Bolig, Lys og Brændsel, Embedsjord og lignende, der er tillagt vedkommende som Del af Lønningen, og hvis Værdi, for saa vidt den ikke paa anden Maade er bestemt, fastsættes af Indenrigsministeren, hvorimod til Lønningsindtægten ikke henregnes Diæter, Natpenge og lignende, Bestillingstillæg, Opholdstillæg, Honorarer, Uniform eller Uniformsgodtgørelse og lignende. Det ikke maanedslønnede Personale henføres, uden Hensyn til den faktisk oppebaarne Løns Størrelse, til 7 Pensions-Lønnings-satser, der forudsætte en aarlig Løn af henholdsvis 480, 600, 720, 840, 960, 1,080 og 1,200 Kr., og som fastsættes efter Beskaffenheden af deres Tjeneste og Lønnen for samme.

Ved Beregning af Lønningsafkortning og Pension ansættes den aarlige Indtægt af Milepenge for Lokomotivførere til 400 Kr., for Fyrbødere til 200 Kr., for Togførere til 400 Kr., for Pakmestre til 300 Kr. og for Konduktører til 200 Kr.

- e. Pensionen beregnes for den, der afskediges i 1ste eller 2den Pensionsklasse, efter hele den Tid efter 1ste April 1869, hvori vedkommende, naar han afskediges, har

været ansat ved Statsbanedriften eller Postdampskibsfarten, saaledes, at den Tid fra 1ste April 1869 til 31te Marts 1893, hvori den paagældende ikke har været undergivet Alderdomsforsørgelsesbestemmelserne af 10de Maj 1869, regnes som Tjeneste i 3die Pensionsklasse.

For den, som afskediges i 3die Pensionsklasse, beregnes Pensionen som ovenfor nævnt for 1ste og 2den Klasse, med mindre der er sket Afbrydelse af Tjenesten, som skyldes den vedkommendes eget Initiativ, i hvilket Fald ikkun den Tid kommer i Beregning, som ligger efter saadan Afbrydelse. Afvigelser fra denne sidste Regel kunne dog indrømmes af Indenrigsministeren, naar Forholdene særlig tale derfor.

I Tilfælde af, at nogen har tjent i flere Pensionsklasser, gælde følgende Regler for Pensionens Beregning:

Har nogen tjent i 1ste Pensionsklasse (enten efter Lov af 12te April 1892 eller efter nærværende Lov) foruden i 2den og 3die Klasse (enten efter Lov af 12te April 1892 eller efter nærværende Lov) eller i en af dem, beregnes der ham Pension som havende tjent i 1ste Pensionsklasse, dog saaledes, at kun de til 1ste Klasse hørende pensionsgivende Aar regnes som hele, medens hvert Aar i 2den Klasse regnes som $\frac{6}{7}$ Aar og hvert Aar i 3die Klasse som $\frac{5}{7}$ Aar.

Har nogen tjent i 2den og 3die Klasse, beregnes der ham Pension som havende tjent i 2den Klasse, dog saaledes, at kun de til 2den Klasse hørende pensionsgivende Aar regnes som hele, medens hvert Aar i 3die Klasse regnes som $\frac{5}{6}$ Aar.

For dem, der have været undergivne Bestemmelserne af 10de Maj 1869 om Alderdomsforsørgelse m. v. i fuldt Omfang, beregnes $1\frac{1}{4}$ Aar i 1ste Pensionsklasse for hvert fulde Aar, de have været undergivne de nævnte Bestemmelser før 1ste April 1887.

For dem, der have været fritagne for at svare fuldt Bidrag til Alderdomsforsørgelse, og som den 1ste April 1893 valgte at undergives Pensionsbestemmelserne i Lov af 12te April 1892, har det sit Forblivende ved de af Indenrigsministeren i Henhold til Lov af 12te April 1892

§ 20 II., 2det Stykke, sidste Punktum, afgivne Resolutioner.

Naar den samlede pensionsgivende Tjenestetid udgør et Tidsrum af over hele Aar, tages ved Pensionens Fastsættelse intet Hensyn til den Tid af indtil et halvt Aar, hvormed Tjenestetiden maatte overstige hele Aar, medens den Tid, hvormed den maatte overstige hele Aar, og som udgør et halvt Aar eller derover, beregnes som et helt Aar.

f. Pensionen beregnes efter Gennemsnitsbeløbet af den aarlige Lønningsindtægt (jfr. Litra d.), som vedkommende har oppebaaret i de sidste 5 Aar før Afskedigelsen.

g. Pensionens Størrelse bestemmes:

1. For 1ste Pensionsklasse til $\frac{1}{5}$ af den under f. (jfr. Litra d.) angivne Gennemsnitsløn med Tillæg af $\frac{1}{70}$ af bemeldte Indtægt for hvert Aars pensionsgivende Tjenestetid, dog ikke ud over i alt $\frac{2}{3}$ af bemeldte Gennemsnitsløn.

2. For 2den Pensionsklasse til $\frac{6}{7}$ af den for 1ste Pensionsklasse fastsatte Pension, dog ikke ud over i alt $\frac{7}{12}$ af den i Litra f. (jfr. Litra d.) omhandlede Gennemsnitsløn.

3. For 3die Pensionsklasse til $\frac{5}{7}$ af den for 1ste Pensionsklasse fastsatte Pension, dog ikke ud over $\frac{6}{12}$ ($\frac{1}{2}$) af den i Litra f. (jfr. Litra d.) omhandlede Gennemsnitsløn.

h. Ved Pensionsberegningen ansættes hvert Aar, i hvilket den til Pension berettigede har haft Ansættelse som Lokomotivfører, Fyrbøder, Togfører, Pakmester, Konduktør eller Skibsfyrbøder, til $1\frac{1}{6}$ Aar.

i. Hvis nogen af Statsbanedriftens Personale, for hvem de i nærværende Paragraf indeholdte Pensionsregler gælde, kommer saaledes til Skade under Udførelsen af sin Tjeneste eller sit Arbejde, at han maa afskediges, — hvad enten dette sker inden eller efter, at vedkommende har tjent i de 10 Aar, efter hvis Forløb der ifølge Litra a. erhverves Ret til Pension — tilkommer der ham en af Indenrigsministeren efter Omstændighederne fastsat Pension, der dog ikke kan overstige $\frac{2}{3}$ af hans sidste Lønningsindtægt (jfr. Litra d.).

Indenrigsministeren er derhos bemyndiget til at tilstaa Personer, der, uden at høre til Banernes faste Personale, komme saaledes til Skade ved Udførelsen af Tjeneste for Driften, at deres Arbejdsevne væsentlig forringes, en efter Omstændighederne afpasset Understøttelse. Understøttelsens Vedbliven er dog afhængig af, at de Omstændigheder, som have begrundet den, vedblivende ere til Stede, hvilket aarlig skal godtgøres for Indenrigsministeren.

- k. Naar en Stilling ved Statsbanedriften, der beklædes af en af de til sammes Personale henhørende, som ved 10 Aars uafbrudt Tjeneste (jfr. Litra a.) har erhvervet Ret til Pension, inddrages, uden at der kan tilbydes Stillingens Indehaver anden passende Ansættelse med mindst samme Indtægt som den, den inddragne Stilling gav, er han berettiget til i 5 Aar i Ventepenge at oppebære et Beløb, som svarer til den højeste Pension, som kunde tilkomme ham i Henhold til Litra g., idet den Del af den pensionsgivende Tid, i hvilken han ikke virkelig har gjort Tjeneste, regnes som tjent i hans sidste Stilling forinden hans Afgang paa Ventepenge. I den Tid, han oppebærer Ventepenge, er han pligtig at modtage Ansættelse i en passende Stilling ved Statsbanedriften med mindst samme Indtægt som den, den inddragne Stilling gav. I Ventepengene sker Afkortning, beregnet af samme Lønning som Ventepengene, efter Reglen i Litra c. Har han ikke inden Udløbet af 5 Aar faaet Ansættelse i en anden Stilling ved Statsbanedriften, sættes han paa Pension efter de ovenfor angivne Regler. De Aar, i hvilke han har været paa Ventepenge, regnes ved senere Pensionsberegning som Tjenestear, men Pensionen beregnes efter Gennemsnitsbeløbet for de 5 sidste Aar af den Aarsløn, som han oppebaar, førend han kom paa Ventepenge.
- l. Den, som ved Dom ikendes Straf af Stillingens Forbrydelse, fortaber hermed Retten til Pension.
- m. Naar nogen af Statsbanedriftens Personale efter 10 Aars uafbrudt Tjeneste (jfr. Litra a.) afskediges paa Grund af Fejl eller Misligheder, der uden at medføre Stillingens Forbrydelse ved Dom dog svække den for Stillingen.

nødvendige Agtelse og Tillid, bestemmes hans Pension ved de aarlige Finanslove.

n. Pension eller Ventepenge ophøre:

1. naar den vedkommende igen ansættes eller konstitueres i en pensionsberettiget Stilling ved Driften. Hvis den ny Stillings Løn er mindre end Lønnen for den Stilling, hvorfra han oppebar Pension eller Ventepenge, bortfalder af Pensions- eller Ventepengebeløbet saa meget, som Halvdelen af den ny Stillings Løn udgør, eller mere, hvis den tidligere Stillings Løn ellers vilde overskrides, og vil ved senere Pensionsberegning det øvrige af Pensions- eller Ventepengebeløbet være at betragte som personligt Tillæg. Ved senere Afskedigelse fra den nyere Stilling er han dog berettiget til, for saa vidt der ikke maatte tilkomme ham større Pension, at oppebære den Pension, han tidligere har haft, eller hvorpaa han efter Ventepengenes Ophør vilde have haft Krav;
 2. naar han efter at have faaet Pension nægter atter at modtage Ansættelse eller fast Arbejde ved Driften med samme eller højere Løn end den, han oppebar i den Stilling, fra hvilken han blev afskediget, saafremt saadan Ansættelse eller Beskæftigelse tilbydes ham i Tilfælde af, at Utjenstydigheden paa en efter Indenrigsministerens Skøn fyldestgørende Maade er godtgjort at være hævet;
 3. naar han uden Samtykke af Indenrigsministeren tager Ophold i Udlandet;
 4. naar han i 3 Aar ikke har hævet Pension eller Ventepenge uden senere at kunne bevise lovlig Forhindring;
 5. naar han ved Dom kendes skyldig i et saadant Forhold, som, medens han var ansat ved Driften, vilde have haft Stillingens Forbrydelse til Følge, eller naar han overbevises om inden sin Afsked at have gjort sig skyldig i et saadant Forhold.
- o. Den, der bliver Enke efter en pensionsberettiget Funktionær ved Statsbanedriften eller en med Pension eller Ventepenge afgaaet Funktionær, faaer (med de i Litra p.

herefter omhandlede Undtagelser) en Pension, svarende til en Trediedel af den Pension, der tilkom eller blev oppebaaren af Manden. Hvis Omstændighederne maatte tale herfor, kan Indenrigsministeren derhos til Enkens uforsørgede Børn, indtil disse have fyldt deres 18de Aar, bevilge en aarlig Understøttelse, der dog for hvert Barn ikke maa overstige 100 Kr. Ligeledes kan Indenrigsministeren, naar Omstændighederne maatte tale herfor, bevilge fader- og moderløse Børn af pensionsberettigede Funktionærer en aarlig Understøttelse indtil Børnenes fyldte 18de Aar, hvilken Understøttelse for hvert Barn heller ikke maa overstige 100 Kr.

Samme Regel gælder for Enker og uforsørgede Børn efter faste Funktionærer, der omkomme under Udførelsen af deres Tjeneste eller Arbejde ved Statsbanedriften, idet i saadanne Tilfælde den Pension, der vilde have været at tillægge Manden, hvis han havde levet, men havde maattet afskediges af den i Litra i. omhandlede Aarsag, bliver Udgangspunktet for Beregningen af Enkepensionen.

De omhandlede Børneunderstøttelsers Vedbliven er dog afhængig af, at de Omstændigheder, som have begrundet dem, vedblivende ere til Stede, hvilket aarlig skal godtgøres for Indenrigsministeren.

Enker samt efterladte Børn indtil disses fyldte 18de Aar efter Personer, der uden at henhøre til Statsbanedriftens faste Personale omkomme under Udførelse af Tjeneste ved Driften, kan der, naar Trang og Værdighed er til Stede, ved Indenrigsministerens Bestemmelse tillægges en efter Omstændighederne afpasset Enkeunderstøttelse og Børneunderstøttelse. Som Betingelse for Enkeunderstøttelsens og Børneunderstøttelsens Vedbliven fordres, at det aarlig for Indenrigsministeren skal godtgøres, at de Omstændigheder, som have begrundet samme, vedblivende ere til Stede.

- p. Uberettigede til Pension ere Enker efter Funktionærer ved Statsbanedriften, naar Ægteskabet er indgaaet efter Mandens gode Aar eller paa hans Dødsleje, eller efter at han var afskediget med Pension, eller naar Ægteskabet var aldeles ophævet inden Mandens Død.
- q. Enkepension ophører: 1) naar Enken indgaar nyt Ægte-

skab, 2) naar hun tager Ophold i Udlandet uden Indenrigsministerens Tilladelse, 3) naar hun i 3 Aar ikke har hævet Pension uden senere at kunne bevise lovlig Forhindring, 4) naar hun ved Dom findes skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling.

Hvis en Enkes Pension er ophørt, fordi hun har indladt sig i nyt Ægteskab, er hun berettiget til atter at oppebære den samme Pension, naar hun igen bliver Enke.

r. Naar Pension, Understøttelse eller Ventepenge ikke i et helt Aar er hævet, hjemfalder Beløbet til Driften, medmindre lovlig Forhindring senere bevises.

§ 18.

I. Interessenterne i »Pensionskassen for de ved de tidligere sjællandske Statsbaner fast ansatte« forblive som saadanne uberørte af nærværende Lov.

II. For de ansattes Vedkommende, der den 1ste April 1893 valgte at forblive underkastede de af Indenrigsministeriet under 10de Maj 1869 udfærdigede Bestemmelser om Alderdomsforsørgelse m. v., vedbliver det bestaaende Forhold, saaledes at der til Opsparing efter nysnævnte Bestemmelser ikke i nogens Løn kan indeholdes mere end 5 pCt. af hans Lønningsindtægt, jfr. § 17 d, samt at der af Driften indbetales til Finansministeriet 5 pCt. af samme Lønningsindtægt, der godskrives paagældendes Konto for Alderdomsforsørgelse m. v. og forvaltes overensstemmende med Reglerne i Lov af 29de Marts 1878. Dette Tilskud med Renter og Rentes Renter fortabes til Fordel for Driften, hvis vedkommende udtræder af Tjenesten af nogen anden Grund end Alder, Svagelighed eller anden ham utilregnelig Aarsag.

§ 19.

De Bidrag af Lønning m. v., som af de ved Statsbanedriften ansatte ifølge nærværende Lov ville være at udrede til Pensionering, føres aarlig til Indtægt for Statsbanedriften, af hvilken alle af nærværende Lov flydende Pensioner og Understøttelser ville være at udrede.

Hvis i noget Finansaar Beløbet af de Pensioner og Understøttelser, som skulle udredes, er mindre end Beløbet af

de for samme Aar i Lønnen indeholdte Bidrag, afgiver Driften det overskydende til det i Henhold til Lov af 12te April 1892 oprettede Reserve-Pensionsfond.

Hvis i noget Finansaar Beløbet af disse Pensioner og Understøttelser overstiger Beløbet af de til Indtægt førte Bidrag, afgiver Reserve-Pensionsfondet til Driften indtil Halvdelen af de i det paagældende Finansaar indvundne Renter til hel eller delvis Dækning af det overskydende.

Skulde i noget Finansaar Beløbet af Pensioner og Understøttelser overstige Summen af de for Aaret til Bedste for Driften i Lønnen indeholdte Bidrag til Pensioneringen og 5 pCt. af Aarets Lønninger for alle dem, der falde ind under Lovens Pensioneringsbestemmelser, skal Reserve-Pensionsfondet af sine Renter og eventuelt af sin Kapital til Driften endvidere afgive det Beløb, hvormed Pensions- og Understøttelsesbeløbet overstiger den nævnte Sum.

§ 20.

Pensioner og Understøttelser efter nærværende Lov eller opsparede Beløb for de ved Driften ansatte kunne ikke bortgives, sælges, pantsættes eller belægges med Arrest eller Udlæg.

§ 21.

For de af Kongen udnævnte Embedsmænd under Statsbanedriften, jfr. § 14, kunne Spørgsmaal om Ret til Pension eller Ventepenge efter nærværende Lov fordres afgjorte ved Domstolene. For det øvrige Personales Vedkommende skal det — hvis ikke andet maatte følge af særlig vedtagne Bestemmelser — have sit Forblivende ved Indenrigsministerens Afgørelse af saadanne Spørgsmaal, uden at disse kunne indbringes for Domstolene.

IV. Regeringens Kontrol med Statsbanernes Regnskabsvæsen.

§ 22.

Til paa Indenrigsministerens Vegne at føre Kontrol med Statsbanernes Regnskabsvæsen er ansat en Kontrolrevisor, der sorterer direkte under Ministeren. Han skal til enhver Tid have Adgang til at efterse de ved Statsbanerne førte Regn-

skabsbøger med Regnskabsbilag samt til at foretage Kasseeftersyn hos enhver ved Driften ansat Embeds- eller Bestillingsmand, der har Kasseoppebørsel for Driften.

Klager over Generaldirektørens Afgørelser og Decisioner i Regnskabssager forelægges Indenrigsministeren til Afgørelse gennem Kontrolrevisor.

Iøvrigt fastsættes de nærmere Regler for Kontrolrevisors Virksomhed af Indenrigsministeren.

§ 23.

Kontrolrevisor udnævnes af Kongen og lønnes med 4,800 Kr. aarlig. For hver 5 Aars Tjeneste tilstaas der ham et Tillæg af 400 Kr., dog kan Lønnen ikke overstige 6,400 Kr.

De til Medhjælp for Kontrolrevisor fornødne Midler bevilges paa de aarlige Finanslove.

V. Overslag over Indtægt og Udgift samt Driftsberetning.

§ 24.

Paa de aarlige Finanslovforslag optages et Overslag over de Indtægter og Udgifter, som antages at ville fremkomme ved Statsbanedriften i det paagældende Finansaar.

§ 25.

Angaaende Banernes Drift med alt, hvad dertil knytter sig, bliver en fuldstændig Beretning aarlig at forelægge Rigsdagen.

VI. Lovens Ikrafttræden.

§ 26.

Denne Lov træder i Kraft den 1ste Juli 1898.

Forslag til en Revision af Loven vil være at fremsætte senest for den i 1900 sammentrædende ordentlige Rigsdag. Forinden vil en Kommission, bestaaende af 18 Medlemmer, have at tage Spørgsmaalet om Statsbanedriftens hensigtsmæssigste Ordning under Overvejelse og herom at fremkomme med Betænkning til Regering og Rigsdag. Af Kommissionens Medlemmer vælger Indenrigsministeren 4, deriblandt Kommis-

sionens Formand, og Rigsdagens tvende Afdelinger vælge efter Forholdstalsvalgmaaden hver 7 Medlemmer.

Formanden kan med Kommissionens Samtykke antage lønnet Medhjælp af enhver Art. Kommissionen kan ogsaa tilkalde enkelte sagkyndige til midlertidig Deltagelse i dens Arbejde. Disse saavel som Kommissionens Medlemmer, for saa vidt de have Ophold i eller ved København, nyde i Dagpenge 6 Kr. for hver Mødedag, alle øvrige 10 Kr. daglig, naar Kommissionen er samlet og paa Rejsedagene, hvorhos Befordringsgodtgørelse ydes efter Regning.

Udgifterne ved Kommissionen afholdes af Statskassen og bevilges ved de aarlige Finanslove.

Til midlertidig Forbedring af de hidtidige Lønningsvilkaar for det under 11te almindelige Lønningsklasse (§ 6) henhørende Personale bemyndiges Indenrigsministeren til i Finansaaret fra 1ste April 1898 til 31te Marts 1899 at anvende et Beløb af indtil 100,000 Kr. ud over, hvad der ved Finansloven for nævnte Aar § 6 er bevilget til Lønninger for de i 3dje Pensionsklasse ansatte.

Hvorefter alle vedkommende sig have at rette.

Givet paa Amalienborg, den 26de Marts 1898.

Under Vor Kongelige Haand og Segl.

Christian R.

(L. S.)

Bardenfleth.

Nr. 2. (C Nr. 7, Uddrag).

Banechefen har Sæde i København. Til Bistand for ham er oprettet et Kontor, som forestaas af en Kontorchef.

I Henseende til Banetjenesten ere Banerne inddelte i 10 Banesektioner, der hver forestaas af en Baneingeniør. Sektionerne ere atter inddelte i Overbanemesterstrækninger.

Bane-
afdelingen.

Bane-
tjenesten.

Sektionerne ere:

- 1ste Banesektion** (København), omfattende Strækningerne Hellerup (ekskl.) — Klampenborg—Helsingør, Hellerup, (ekskl.) — Hillerød —Snekkersten, Frederiksberg (ekskl.) —Frederikssund og Vigerslev (ekskl.)—Taastrup.
- 2den Banesektion** (København), omfattende Strækningerne Taastrup (ekskl.)—Korsør—Halskov, Sprogø, Roskilde—Kallundborg og Slagelse—Vårslev.
- 3die Banesektion** (København), omfattende Strækningerne Roskilde (ekskl.)—Masnedø, Orehoved—Gjedser, samt Næstved-Slagelse (ekskl.) og Dalmose—Skelskør.
- 4de Banesektion** (Fredericia), omfattende Strækningerne Slipshavn—Nyborg—Strib, Tommerup—Assens, Fredericia —Vamdrup—Grænsen, Lunderskov—Esbjerg (ekskl.) Bramminge—Vedsted.
- 5te Banesektion** (Aarhus), omfattende Strækningerne Fredericia (ekskl.)—Aarhus (ekskl.), Skanderborg—Herning.
- 6te Banesektion** (Aarhus), omfattende Strækningerne Aarhus —Randers, Aarhus—Ryomgaard og Randers—Grenaa.
- 7de Banesektion** (Aalborg), omfattende Strækningerne Randers (ekskl.)—Frederikshavn og Hobro—Løgstør.
- 8de Banesektion** (Struer), omfattende Strækningerne Langaa (ekskl.)—Struer, Viborg—Aalestrup (ekskl.), Skive—Glyngøre, Nykøbing M., Struer—Oddesund S., Oddesund N.—Thisted.
- 9de Banesektion** (Esbjerg), omfattende Strækningerne Esbjerg-Struer (ekskl.), Skern—Herning (ekskl.).
- 10de Banesektion** (København), omfattende Banegaardene og Banestrækningerne i København og Omegn til og med Hellerup mod Nord og Vigerslev mod Vest.

Bygnings-
kyndige Over-
banemestre.

Ved Tilsynet med Bygninger paa Sektionerne samt Forberedelse og Ledelse af de ved dem forfaldende Arbejder bistaas Baneingeniørerne af bygningskyndige Overbanemestre (1 i hver Sektion).

I Henseende til Telegraftjenesten ere Banerne inddelte i 2 Telegrafsektioner, der hver forestaas af en Telegrafingeniør. Sektionerne ere atter inddelte i Telegrafmesterstrækninger.

Telegraf-
tjenesten.

Sektionerne ere:

1ste Telegrafsektion (København), omfattende Banerne under Statsdrift paa Sjælland og Falster samt Anlægget paa Sprogø.

2den Telegrafsektion (Aarhus), omfattende Banerne under Statsdrift i Jylland og Fyn.

De snævrere Grænser for Sektionerne fastsættes af Banechefen.

De Stationer, hvor Bane- og Telegrafingeniører have Sæde, ere foran angivne med fremhævet Tryk.

Nr. 3. (C Nr. 9).

Maskinchefen har Sæde i København. Til hans Bistand er oprettet et Kontor, der forestaas af en Kontorchef. Kontoret er i København, dog har den under samme hørende Regnskabsfører for Jylland og Materialforvalteren for samme Omraade Sæde i Aarhus.

Maskin-
afdelingen.

Til Bistand for Maskinchefen i Sager, der angaa Belysnings- og Opvarmningsvæsen, er ansat en Maskiningeniør (med Sæde i København).

I Henseende til Lokomotivtjenesten ere Banerne delte i 4 Maskinsektioner, der forestaas af Maskininspektører.

Lokomotiv-
tjenesten,
Inddeling i
Maskin-
sektioner.

1ste Maskinsektion omfatter Strækningerne: Frederikshavn-Aarhus-Vamdrup, Randers-Grenaa, Aarhus-Ryomgaard, Skanderborg-Skern.

Maskindepotet i Skern sorterer under 1ste Sektion.

2den Maskinsektion omfatter Strækningerne Langaa-Struer, Skive-Nykøbing M., Thisted-Struer-Esbjerg-Lunderskov, Bramminge-Vedsted, Hobro-Løgstør, Viborg-Aalestrup.

Maskindepoterne i Hobro, Langaa og Lunderskov sortere under 2den Sektion.

3die Maskinsektion omfatter Strækningerne: Slipshavn-Nyborg-Strib og Tommerup-Assens.

4de Maskinsektion omfatter Statsbanestrækningerne paa Sjælland og Falster.

I Tilsynet med Tjenesten bistaas Maskininspektørerne af Lokomotivmestre og Lokomotivformænd.

Værkstedstjenesten.

Værkstedstjenesten ledes af 2 Maskiningeniører. Af disse leder den ene Centralværkstedet i København, den anden Centralværkstedet i Aarhus. Filialværkstedet i Nyborg ledes af Maskininspektøren for 3die Sektion.

I Tilsynet med Tjenestens Udførelse bistaas Maskiningeniørerne af Ingeniørassistenter, Værkmestre og Værkførere.

Lageret i Nyborg.

Lageret ved Værkstedet i Nyborg bestyres af Maskininspektøren for 3die Sektion.

Nr. 4. (C 10).

Foreløbig Instruks for Maskinchefen.

§ 1.

Instruks for Maskinchefen.

Maskinchefens nærmeste foresatte er Generaldirektøren. Selv er Maskinchefen foresat for det ved Maskinafdelingen tjenstgørende Personale og har at ordne, lede og tilse hele den ham underlagte Tjeneste.

Maskinchefen er sideordnet Statsbanedriftens øvrige Afdelingschefer og har at understøtte disse Embedsmænd og sammen med dem at virke til Fremme af Statsbanedriftens Tarv.

§ 2.

Med Hensyn til Maskinchefens Embedsomraade og Pligter bemærkes i Almindelighed følgende:

- a. Maskinchefen drager Omsorg for, at Banernes Lokomotiver, Tendere, Vogne og andet Driftsmateriel vedligeholdes i god og forsvarlig Stand. Han sørger for Afgivelsen af de til Togenes Fremførelse fornødne Lokomotiver med Tendere, for deres Betjening og Forsyning med Kul og Vand samt for Vognmateriellets regelmæssige Eftersyn og Forsyning med Smørelse.

- b. Maskinchefen leder Værkstedernes Drift og fører Kontrol med de i disse udførte Præstationer. Han kontrollerer Lokomotivernes og Vognenes Benyttelse samt Forbruget af Brændsel, Olie og andre Materialier. Endvidere fører han Tilsyn med de Maskinafdelingen vedrørende Bygninger, Anlæg, Indretninger og Maskiner m. v.
- c. Til Anskaffelse af nye Lokomotiver, Tendere, Vogne og andet Driftsmateriel, eventuelt af Maskiner og andre Indretninger, der falde ind under Maskinvæsenets Omraade, gør Maskinchefen Forslag og affatter Planer, Specifikationer og Overslag, lader tillige saadant Materiel m. v. bygge i Banernes Værksteder eller bortkontraherer dets Bygning, fører dernæst fornøden Kontrol med Bygningen, samt modtager det endeligt og underkaster det de nødvendige eller foreskrevne Prøver, forinden det tages i Brug.
- d. De til Maskinafdelingen fornødne Materialier, Redskaber, Inventarie- og Forbrugsgenstande anskaffes af Maskinchefen, eller for saa vidt Anskaffelsen i Henhold til det efterfølgende ligger udenfor Grænserne for hans Myndighed, gør han Indstilling angaaende deres Anskaffelse. Endvidere modtager og prøver han saadanne Genstande, fordeler dem samt sørger for deres Opbevaring.
- e. Maskinchefen aflægger de foreskrevne Penge-, Lager-, Inventarie- og andre Regnskaber, affatter eller lader affatte Lønningslister og Beregninger over de det ham underlagte Personale tilkommende Milepenge og øvrige Emolumenter, samt reviderer og bearbejder de Regnskaber, som indsendes af hans underordnede, ligesom han ogsaa fører den Maskinafdelingen vedkommende, til enhver Tid forlangte Statistik. Han er pligtig at meddele Revisionen alle de af denne til Opfyldelse af dens Hverv forlangte Oplysninger.
- f. Maskinchefen reviderer og bearbejder de af hans undergivne indsendte Rapporter, afgiver Erklæringer og Indberetninger til Generaldirektoratet, derunder indbefattet en aarlig Beretning om Maskinafdelingens Virksomhed, og gør de fornødne Indstillinger til samme, derunder indbefattet det aarlige Budgetforslag og Forslag til særlige Bevillinger.

- g. Maskinchefen sørger for Tjenestepersonalets Fordeling og for dets Uddannelse samt instruerer det angaaende dets Tjeneste.
- h. Maskinchefen affatter Forslag til Tabeller over Lokomotivernes Trækkeevne til Brug for Trafikafdelingerne.
- i. Maskinchefen er ansvarlig for, at de Maskinafdelingen vedkommende Love, Anordninger og Bestemmelser nøje overholdes.

§ 3.

Maskinchefen skal medvirke til, at Statsbanerne drives saa økonomisk som muligt. Han er ansvarlig for, at de Maskinafdelingen vedrørende Udgifter holdes indenfor de Summer, der dels gennem det aarlige Budget, dels gennem særlige Bevillinger ere stillede til Raadighed for Afdelingen. Ved ethvert af ham til Generaldirektoratet i Finansaarets Løb fremsat Forslag, hvis Gennemførelse kræver Udgifter, bør han samtidigt meddele, hvorvidt de givne Bevillinger kunne bære Udgiften. Skulde det vise sig, at Udgifterne paa en eller anden Konto ikke kunne holdes indenfor det bevilgede Beløb, maa Maskinchefen i betimelig Tid gøre de i saa Henseende fornødne Indstillinger til Generaldirektoratet.

§ 4.

Overfor det ved Maskinafdelingen tjenstgørende Personale udøver Maskinchefen paa eget Ansvar følgende Myndighed:

- a. Det til 11te almindelige Lønningsklasse hørende dag- og timelønnede Personale samt Ekstrapersonalet ansættes eller antages af Maskinchefen paa Vilkaar, der fastsættes ved almindelige af Generaldirektoratet givne Regler. Forflyttelse og Forfremmelse af bemeldte Personale afgøres ligeledes af Maskinchefen, der endvidere i Almindelighed er bemyndiget til at afskedige samme.

Med Hensyn til Afskedigelse af fast antagne Folk, som ved 10 Aars uafbrudt Tjeneste have erhvervet Ret til Pension af Driften, maa Indstilling dog forud gøres til Generaldirektoratet, ledsaget af fornødne Oplysninger til Afgørelse af Pensionsspørgsmaalet og Bestemmelse af Pensionens Størrelse.

Til dette Øjemed maa der ved Maskinafdelingen føres Bøger, indeholdende alle saadanne Oplysninger for

hvers Vedkommende, der har eller kan erholde Adgang til Pension.

- b. Værkførere, Vognopsynsmænd, Lokomotivførere og Fyrbødere samt Depotarbejdere kunne af Maskinchefen midlertidig forflyttes udenfor det dem anviste Opholdssted, dog ikke for et længere Tidsrum end 3 Maaneder.
- c. Maskinchefen kan foretage permanente Forflytninger af Lokomotivførere og Fyrbødere samt Depotarbejdere i Henhold til derom fra de paagældende fremkomne Ansøgninger. Om enhver saaledes foretagen Forflyttelse gøres straks Indberetning til Generaldirektoratet.
- d. Maskinchefen kan udenfor de for Personalet normerede faste Fridage tilstaa Tjenestefrihed:

1. til dag- og timelønnede, naar Lønnen for vedkommende bortfalder under Tjenestefriheden;
2. til maanedslønnede indtil ialt 3 Uger for hver i Løbet af et Kalenderaar, for andre end Lokomotivpersonalet dog kun, forsaavidt der ikke ved Permissionen paaføres Banerne Udgifter.

Under paatrængende Omstændigheder kan Tjenestefrihed af Maskinchefen ogsaa indrømmes andre maanedslønnede end Lokomotivpersonalet, uanset at Permissionen medfører Udgifter, men Indberetning maa da straks ske til Generaldirektoratet.

Naar de med kgl. eller ministeriel Udnævnelse ansatte ønske at benytte Tjenestefrihed til Rejse i Udlandet, forelægges Andragendet altid Generaldirektoratet.

- e. Maskinchefen kan for begaaede mindre Tjenesteforseelser ikende sine undergivne Bøder paa indtil 10 Kr. inklusive. Derimod skulle alle Sager angaaende Tjenesteforseelser, hvorved der er opstaaet Fare for Togsikkerheden eller for Menneskers Liv eller Helbred, eller hvorved væsentlig Forstyrrelse af Togenes regelmæssige Gang er fremkaldt, eller som have medført Beskadigelse af Gods og Materiel til en Værdi af over 200 Kr., samt endvidere Sager, der ere rejste af Generaldirektoratet, og Sager, i hvilke ansatte under flere Afdelinger samtidigt ere implicerede, forelægges Generaldirektoratet forinden Paatale finder Sted.

Med Hensyn til Bøders Opkrævning og Indbetaling samt Indberetning om ikendte Bøder og andre Straffe forholdes efter de derfor givne særlige Forskrifter.

- f. Maskinchefen kan tilstaa tjenstgørende ved Maskin-afdelingen Ducører paa indtil 5 Kr. for saadanne enkelte Handlinger, hvorved der er udvist særlig god Konduite under vanskelige eller ekstraordinære Forhold eller særlig Agtpaagivenhed, hvorved Fare for Banernes og Færdsleens Sikkerhed er afværget eller særlig Omhu udvist for Statsbanedriftens Tarv ogsaa i økonomisk Henseende.

Fortegnelser over de saaledes tilstaaede Ducører indsendes halvaarsvis til Generaldirektoratet efter nærmere derom givne Forskrifter.

§ 5.

Med Hensyn til Anskaffelser til Maskinafdelingen og Arbejders Udførelse for samme samt Afslutning af Kontrakter desangaaende gælder — under tilbørlig Hensyntagen til det under § 3 anførte — endvidere følgende:

1. Anskaffelser m. v., hvis Værdi ikke overstiger 2,000 Kr., foretages af Maskinchefen med frit Valg med Hensyn til Anskaffelsesmaaden.
2. Ved Anskaffelser m. v., hvis Værdi overskrider 2,000 Kr., bør som Regel almindelig Udbydelse ved Licitation efter forudgaaet Bekendtgørelse i Bladene finde Sted. Udbydelse begrænset til bestemte Firmaer (bunden Licitation) henholdsvis Handel underhaanden uden Udbydelse kan dog komme til Anvendelse paa Genstande eller Præstationer, der paa Grund af deres særlige Beskaffenhed (f. Eks. naar Genstandene ikke forfærdiges her i Landet) ikke egne sig til almindelig Udbydelse, eller hvis Anskaffelse eller Udførelse er saa paatrængende nødvendig, at den ikke taaler det med Licitation forbundne Ophold.
3. Anskaffelser m. v., hvis Værdi ligger mellem 2,000 Kr. og 40,000 Kr., kunne foretages af Maskinchefen, for saa vidt de ske ved offentlig

Licitation eller ved bunden Licitation til mindst 3 Firmaer, og det laveste konditionsmæssige Bud antages. Ønsker Maskinchefen et andet Bud end det laveste antaget, maa Generaldirektoratets Approbation indhentes.

4. Om Anskaffelser m. v., hvis Værdi overstiger 40,000 Kr., maa stedse forud gøres Indstilling til Generaldirektoratet med Forslag til Anskaffelses- og Udbydelsesmaaden og ligeledes Indstilling til Generaldirektoratet efter afholdt Licitation, forinden noget Tilbud antages. Ved Licitation over beordrede Arbejder bortfalder forstanførte Indstilling.
5. Hvis Maskinchefen mener, at der er Anledning til at nedsætte eller eftergive kontraktmæssigt fastsatte Bøder for forsinket Levering, maa Spørgsmaalet herom stedse forud forelægges Generaldirektoratet.
6. Nye Typer af Lokomotiver og Vogne eller væsentligere Forandringer ved det rullende Materiels Konstruktion maa ikke indføres uden Generaldirektoratets forud indhentede Samtykke.
7. Ønsker Maskinchefen at fravige de til enhver Tid fastsatte almindelige Betingelser for Leverancer til eller Arbejder for Statsbanedriften eller de af Generaldirektoratet for visse Leverancer fastsatte særlige Betingelser, maa Generaldirektoratets Approbation forud indhentes.

§ 6.

Maskinchefen kan kun med Generaldirektoratets forud erhvervede Bemyndigelse lade udføre Arbejder for fremmede (Stats- og kommunale Autoriteter, andre Baner og private), der have til Følge Krav om Betaling til Statsbanedriften for Arbejdernes Udførelse; herfra undtages dog Arbejder, som det i Henhold til særlig Overenskomst eller Aftale paahviler Statsbanedriften at bringe til Udførelse for de vedkommendes Regning. Regnskab og Regninger for saadanne Arbejders Udførelse indsendes til Generaldirektoratet.

§ 7.

Med Hensyn til Bortsalg af Materialier og Inventariegenstande, for hvilke Indtægten tilfalder Statsbanedriften, forholdes efter følgende Regler:

I.

Maskinchefen kan uden Generaldirektoratets Approbation afhænde nye i Lagerregnskabet optagne Genstande, naar saadant sker i Forbindelse med eller i Anledning af, at Maskinafdelingen har paataget sig at udføre et Arbejde for fremmede, idet da samtlige de dertil fornødne Materialier kunne tages fra Lageret mod at føres vedkommende i Regning med Lagerprisen + 12½ %.

Foreligger der særlige af Generaldirektoratet afsluttede Overenskomster, ville de deri fastsatte Priser være at lægge til Grund. Skulde iøvrigt særlige Omstændigheder gøre det ønskeligt eller hensigtsmæssigt at forhøje eller nedsætte enten Lagerprisen eller Procenttillæget eller eventuelt begge Dele, bør der, inden Salg effektueres, ske Indstilling til Generaldirektoratet, der da træffer Afgørelsen.

II.

Maskinchefen kan uden Generaldirektoratets Approbation afhænde kasserede Materialier og Inventariegenstande, naar Værdien af det samlede Parti eller den enkelte Genstand ikke overstiger 20,000 Kr.

A. ved offentlig Auktion eller efter forudgaaende offentlig Udbydelse, forsaavidt det højeste konditions-mæssige Bud vælges. Mener Maskinchefen derimod at burde foretrække et lavere Bud, vil Generaldirektoratets Approbation være at indhente.

B. ved Salg underhaanden:

- a. Genstande, der ere optagne i Lager- og Inventarregnskaberne, til Priser, der fastsættes af Generaldirektoratet.
- b. Genstande, som ikke ere optagne i Lager- og Inventarregnskaberne, men paa Grund af deres særegne Beskaffenhed (saasom Kulaske, Træsplaner og desl.) eller paa Grund af deres ringe Værdi i Forhold

til de med en offentlig Auktion eller Udbydelse forbundne Omkostninger ikke egne sig til saadant offentligt Salg. Prisen fastsættes af Maskinchefen. Salg underhaanden til ansatte maa kun finde Sted med Generaldirektoratets Samtykke.

III.

Om Afhændelser af kasserede Materialier eller Inventar-genstande til en samlet Værdi af over 20,000 Kr. samt iøvrigt om andre Afhændelser end de i det foregaaende omhandlede maa stedse forud gøres Indstilling til Generaldirektoratet med Opgivelse af de til Salg bestemte Genstande, Forslag til Afhændelsesmaaden, Salgsbetingelser m. v., og ligeledes Indstilling til Generaldirektoratet efter stedfunden Udbydelse eller Auktion, forinden noget Bud endelig antages.

IV.

I alle de foran under I—III omhandlede Tilfælde maa Køberen afholde de med Transporten af de købte Genstande forbundne Omkostninger, medmindre andet maatte være tilladt af Generaldirektoratet.

V.

Hvis Maskinchefen mener, at der er Anledning til at nedsætte eller eftergive kontraktmæssigt fastsatte Bøder for forsinket Afhentning af solgte Genstande, maa Spørgsmaalet herom stedse forud forelægges Generaldirektoratet.

§ 8.

Maskinchefen kan leje fornødne Opholdslokaler for Lokomotivpersonalet ved Stationer, hvor Statsbanedriften ikke selv kan disponere over saadanne Lokaler i tilstrækkeligt Omfang, dog kun med en Opsigelsesfrist af ikke udover et Fjerdingaar.

Nr. 5. Maskininspektørerne i Aarhus, Struer og Nyborg, Maskiningeniøren i Aarhus og Regnskabsføreren i Aarhus træde fremtidigt sammen mindst en Gang hver Maaned i Aarhus for at træffe Bestemmelse om, hvilke Lokomotiver der i Maanedens Løb skulle tages i Værksted, og hvorledes de reparerede Lokomotiver skulle fordeles paa de forskellige Stationer og for at behandle Sager angaaende Forsendelser af Kul og

Møder af
Maskin-
afdelingens
Embedsmænd
i Jylland.

Fordeling af andre Materialier fra Centralmagasinet til Filial-lagerne. Samtidig drøftes alle andre Sager af fælles Interesse.

Den af nævnte Embedsmænd, der har højst Anciennitet i sin Stilling, fører Forsædet ved Møderne og indvarsler dem. Protokollen føres af Regnskabsføreren.

Maskin-
afdelingens
Regnskabs-
kontor i
Aarhus.

Nr. 6. Under Regnskabskontoret i Aarhus er henlagt hele Regnskabsførelsen for Centralværkstedet i Aarhus samt 1ste og 2den Maskinsektion; det udarbejder Lønningslister i samme Omfang som tidligere Maskinchefen for Jylland—Fyn; det anskaffer de Varer og det Inventar, som benyttes af Maskin-afdelingen i Jylland og Fyn, ligeledes i samme Omfang som forhen er sket af Maskinchefen for Jylland—Fyn, dog undtages herfra Anskaffelse af Materiel, større Værktøjsmaskiner, Hjul, Aksler, Bandager og andre større Poster, samt Varer fra Udlandet, der anskaffes fra Hovedkontoret i København.

Ved alle Anskaffelser skal Regnskabskontoret rette sig efter de Anvisninger, der gives det henholdsvis af Maskin-ingeniøren og Maskininspektørerne, og Anskaffelserne maa stedse være i Overensstemmelse med de af Maskinchefen fastsatte Normalier og Leveringsbetingelser. Saafremt Udgiften ved en Anskaffelse overstiger 200 Kr., skal Approbation paa Anskaffelsen indhentes forud hos Maskinchefen.

Mindre Vareleveringer modtages af Materialforvalteren, større skulle desuden besigtiges af Regnskabsføreren i Forbindelse med en Embedsmand, henholdsvis fra Lokomotiv- eller Værkstedstjenesten, og Protokol over saadanne større Vareleveringer føres som hidtil. Kulleverancer, dog med Undtagelse af Leverancer til Aarhus, modtages som hidtil af vedkommende Maskininspektør.

Licitationer, der hidtil ere afholdte paa Maskinchefens Kontor i Aarhus, ville med Undtagelse af Licitationer over de anførte større Anskaffelser vedblivende være at afholde der ved Regnskabskontorets Foranstaltning.

Foruden selve Regnskabsføringen og Materialanskaffelser og hvad dertil hører, sorterer endvidere den endelige Bearbejdelse af Lokomotivførerrapporterne for 1ste og 2den Maskinsektion under Regnskabskontoret. Det udfærdiger ogsaa Listerne

over Materialforbrug af Lokomotivpersonalet i 1ste og 2den Maskinsektion og fører Milebøger for Materiellet i Jylland.

I Slutningen af hvert Regnskabsaar foretages en Opmaaling af Lager- og Inventarbeholdningen i Jylland ved Regnskabskontorets Foranstaltning, dog saaledes, at Opmaalingen og Opvejningen i Depoterne foretages ved Maskininspektørernes Foranstaltning, medens al Afstemning med Bøgerne finder Sted i Regnskabskontoret.

Regnskabsføreren bærer Ansvar for, at samtlige de Regnskaber, der føres i Regnskabskontoret, ere rigtige. Han attesterer Lønningslister og Regninger paa Maskinchefens Vegne, forsaavidt dette ikke skal ske af Maskininspektørerne eller Maskiningeniøren. Han paaser, at de bevilgede Beløb ikke overskrides, og gør i rette Tid opmærksom paa bevilgede Beløbs Utilstrækkelighed. Han foretager nødvendige Materialprøver og Analyser af leverede Varer. Han deltager en Gang om Maanedn i en Konference med Maskiningeniøren i Aarhus og Maskininspektørerne i 1ste og 2den Sektion. Materialforvalteren i Aarhus fungerer som Regnskabsførerens Fuldmægtig og overtager Regnskabsførerens Forretninger i dennes Fraværelse.

Nr. 7. (C II). Trafikchefen for Sjælland og Falster har Sæde i København; Trafikchefen for Jylland og Fyn har Sæde i Aarhus. Under hver Trafikafdeling er henlagt et Kontor, der forestaas af en Kontorchef.

Trafikaf-
delingerne.
Inddeling i
Trafik-
sektioner.

Ved Tilsynet med Stations- og Togtjenesten bistaas Trafikcheferne af Trafikinspektører. I Henseende til denne Tjeneste ere Banerne inddelte i følgende Trafiksektioner:

Paa Sjælland og Falster:

1ste Trafiksektion omfattende de københavnske Stationer, Nord- og Klampenborgbanen, Kystbanen, Ekspeditionerne i Helsingborg og Malmø, Frederikssundbanen, Strækningen København-Frederiksberg (inkl.).

Hovedstation er København.

2den Trafiksektion omfattende Frederiksberg (ekskl.) — Roskilde (inkl.) — Kallundborg, Roskilde-Korsør-Halskov, Slagelse-Værslev, samt Ekspeditionen i Kiel.

Hovedstation er København.

3die Trafiksektion omfattende Roskilde (ekskl.) — Masnedø-Orehoved-Gjedser, Næstved-Slagelse (ekskl.) og Dallose-Skelskør.

Hovedstation er Næstved samt for Falsterbanen under særlige Forhold Orehoved.

I Jylland og Fyn:

4de Trafiksektion omfattende Siipshavn-Nyborg-Strib, Tommerup-Assens, Fredericia (inkl.) — Vamdrup-Lunderskov-Esbjerg (inkl.), Bramminge-Vedsted.

Hovedstation er Fredericia.

5te Trafiksektion omfattende Fredericia (ekskl.) — Aarhus H. (inkl.), Skanderborg-Herning (inkl.).

Hovedstation er Aarhus H.

6te Trafiksektion omfattende Aarhus H. (ekskl.) — Langaa (inkl.) — Randers (inkl.), Aarhus-Ryomgaard, Randers-Grenaa.

Hovedstation er Aarhus H.

7de Trafiksektion omfattende Randers (ekskl.) — Frederikshavn og Hobro-Løgstør.

Hovedstation er Aalborg.

8de Trafiksektion omfattende Langaa (ekskl.) — Struer (inkl.), Skive-Glyngøre-Nykøbing Morsø, Struer-Oddesund-Thisted, Viborg-Aalestrup.

Hovedstation er Struer.

9de Trafiksektion omfattende Struer (ekskl.) — Esbjerg (ekskl.), Skern-Herning (ekskl.).

Hovedstation er Varde.

Søfarts-
afdelingen. **Nr. 8.** (C 15).

Søfartschefen har Sæde i København, og forestaar selv det under Afdelingen henlagte Kontor sammesteds.

I Ledelsen af den daglige Drift af Dampskibs- og Færgefarten m. m. bistaas Søfartschefen af Skibsinspektøren; i Tilsynet med Skibenes og Færgernes Maskinbetjening, samt Vedligeholdelse af Maskiner m. v. bistaas han af en Maskininspektør.

Under Afdelingen sorterer:

A. Overfarterne med tilhørende Anlæg, Havne, Broer m. v. nemlig:

1. Korsør—Nyborg,
2. Korsør—Kiel,
3. Masnedø-Overfarten,
4. Helsingør—Helsingborg,
5. Lillebelts-Overfarten,
6. Oddesunds-Overfarten,
7. Sallingsunds-Overfarten,
8. København—Malmø.

Som Bistand for Afdelingen med Hensyn til de under 1 og 2 nævnte Overfarter fungerer en lokal Disponent i Korsør.

Isbaadtransporten over Storebelt forestaas af faste Ledere.

Lillebeltsoverfarten forestaas af en som Leder fungerende Skibsfører.

B. Tilsynet med Fyrvæsenet m. v. ved Statsbanernes Havne og Overfarter.

C. Statsbanernes Etablissement paa Sprogø i alle Forhold vedrørende sammes Drift.

Tilsynet med Ordens Overholdelse i Statsbanernes Havne føres, forsaavidt Generaldirektoratet ikke har truffet særlig Bestemmelse, af den Skibsfører, til hvem Søfartschefen overdrager dette Hverv.

Nr. 9. (C 17).

A. Baneafdelingen vedligeholder:

1. De til Belysningsanlæg hørende Bygninger og murede anlæg, Lygter, Togopvarmning m. v. Beholdere.
2. Alle udvendige faste Lygtearme og Lygtepæle med tilhørende Lygtekurve, for saa vidt de ikke som henhørende til elektriske Lysanlæg vedligeholdes af Maskinafdelingen, jfr. B 3.
3. Alle udvendige Gasledninger med Tilbehør af Haner og Maalere.
4. Alle indvendige Gasledninger med Tilbehør af Haner og Maalere til Rosetterne, eller hvor saadanne ikke findes, til

Afdelingernes
Ressortforhold
med Hensyn
til Belysnings-
anlæg, Lygter,
Togop-
varmning m. v.

de Punkter, hvor de til Brændehænderne hørende Stykker ere paaskruede.

5. Indmurede Klosetlygter.

6. Alle faste Signallygter, der ikke kunne skilles fra det paagældende Signal uden Anvendelse af Værktøj.

7. Fyr- og Sømærker efter de i Ordre C Nr. 18 indeholdte Regler,

samt vedligeholder og passer:

8. De til særligt Brug for Afdelingen bestemte Blus, Lamper, Lygter og Ledninger, for saa vidt de ikke gaa ind under B 3.

B. Maskinafdelingen vedligeholder og passer:

1. De til særligt Brug for Afdelingen bestemte Blus, Lamper og Lygter, samt Ledninger fra Rosetterne, eller hvor saadanne ikke findes, fra de Punkter, hvor de til Brændehænderne hørende Stykker ere paaskruede.

2. De til Gasbelysningsanlæg hørende Maskiner, Kedler, Udvekslinger, Ovne, Retorter, Beholdere m. m., samt besørger Driften af disse Belysningsanlæg.

3. De til de elektriske Lysanlæg i Land hørende Maskiner, Kedler, Ledninger, Lamper; de til den elektriske Togbelysning hørende Apparater m. v., samt besørger Driften af disse Anlæg.

4. De til Centralopvarmning og Ventilation af Stationsbygninger og af Administrationsbygningen i Aarhus hørende Apparater, samt besørger Driften af disse Anlæg.

Endvidere fører Afdelingen det tekniske

Tilsyn med:

5. Opvarmningsapparaterne i Togene.

6. Mineralolie- og anden Belysning i Togene.

C. Trafikafdelingerne vedligeholde og passe:

1. Alle løse Signallygter paa Stationerne (altsaa ogsaa Lygter, der anvendes til faste Signaler, men ere indrettede til at kunne aftages).

2. Alle indvendige Gaslygter, Kroner og Blus, samt Ledninger fra Rosetterne, eller, hvor saadanne ikke findes, fra de Punkter, hvor de til Brændehænderne hørende Stykker ere paaskruede.

3. Alle andre indvendige og alle udvendige løse Lygter og Lamper, der benyttes af Afdelingerne, for saa vidt de ikke gaa ind under B 3,

samt passe:

4. Alle Lygter paa de Dele af Banegaardene, der ere dem underlagte, samt paa Københavns Havnebane, for saa vidt de ikke indgaa under B 3. Endvidere passer vedkommende Trafikafdeling de i Ordre C Nr. 18 særligt nævnte Fyr, Lygter m. v. paa forskellige Stationer.

Endelig betjene og passe Trafikafdelingerne:

5. De elektriske Togbelysningsapparater under Kørselen.

6. Mineralolie- og anden Belysning i Togene.

7. Opvarmningen i Togene.

D. Søfartsafdelingen vedligeholder og passer:

1. Alle de til særligt Brug for Afdelingen bestemte løse Lamper og Lygter.

2. De til elektriske Lysanlæg i Færger og Skibe hørende Installationer, Lamper m. v.

3. De til Sømærker, Bøjer, Fyr o. s. v. hørende Lygter og Lysindretninger saaledes som nærmere angivet i Ordre C Nr. 18.

De paagældende Inventargenstande føres i Regnskabet af den Afdeling, hvem Vedligeholdelsen paahviler.

Udgifterne til Lampers eller Lygters Pasning og Forsyning med Brændere, Kupler, Glas, Væger, Olie, Gas, Kul og Elektricitet afholdes af den Afdeling, som er Bruger af de vedkommende Lamper eller Lygter.

Driftsomkostningerne ved Statsbanedriftens Gasværker og elektriske Lysanlæg og Betalingen for Gas og Elektricitet fra fremmede Gasværker o. s. v. udredes altsaa af de forskellige Afdelinger i Forhold til deres Forbrug.

Nr. 10. (C 19).

I Tjenesten ville de forskellige Banestrækninger blive betegnede saaledes:

København-Korsør: sjællandske Vestbane.

Roskilde-Kallundborg: sjællandske Nordvestbane.

Roskilde-Masnedø: sjællandske Sydbane.

Orehoved-Gjedser: Falsterbanen.

Banestrækningernes
Benævnelse.

Slagelse-Næstved: Slagelse-Næstved Banen.
 Slagelse-Værsløv: Slagelse-Værsløv Banen.
 Dalmore-Skælskør: Skælskørbanen.
 Frederiksberg-Frederikssund: Frederikssundbanen.
 København-Klampenborg: Klampenborgbanen.
 København-Helsingør: Nordbanen.
 Østerbro-Helsingør: Kystbanen.
 Københavns Godsbanegaard — Valby — Frederiksberg —
 Nørrebro — Østerbro: Godsforbindelsesbanen.
 Strib-Nyborg: fynske Hovedbane.
 Tommerup-Assens: Assensbanen.
 Langaa-Struer: jydsk Nordvestbane.
 Struer-Esbjerg: jydsk Vestbane.
 Esbjerg-Lunderskov: jydsk Sydbane.
 Aalborg-Vamdrup: jydsk Østbane.
 Nørresundby-Frederikshavn: Vendsysselbanen.
 Skanderborg-Skjern: Midtbanen.
 Bramminge-Vedsted: Ribebanen.
 Aarhus-Grenaa og Randers-Ryomgaard: Nordøstbanen.
 Skive-Glyngøre: Sallingbanen.
 Struer-Oddesund-Thisted: Thybanen.
 Hobro-Løgstør: Løgstørbanen.
 Viborg-Aalestrup: Aalestrupbanen.

Nr. 11. (C 20).

Politilov og
 Politireglements-

Med Hensyn til Orden og Sikkerhed paa Statsbanerne gælder Politiloven af 11. Maj 1897. I Forbindelse med denne ere særlige Bestemmelser med Hensyn til Statsbanerne truffene ved nedennævnte Politireglements, nemlig:
 Politireglementet for de sjællandske og falsterske Baner,
 Politireglementet for de jydsk-fynske Baner,
 Politireglementet for Statsbanestrækningerne: Oddesund N.-Thisted, Skive-Glyngøre, Hobro-Løgstør, Viborg-Aalestrup og Nyborg-Slipshavn,
 Politireglementet for Københavns Havnebane,
 Politireglementet for de i Forbindelse med Statsbanerne anlagte Havnespor udenfor København,
 Politireglementet for de i Forbindelse med de lolland-falsterske Baner staaende Havnespor (for Falsterbanens Vedkommende; kun §§ 5 og 7 gælde).

Angaaende Indholdet af Politiloven henvises til Ordre Nr. 52. Politireglementerne ere udgivne i et Særtryk.

Nr. 12. (C 21).

Alle tjenstlige Skrivelser, der udgaa fra Generaldirektoratet, udfærdiges paa dettes Papir og underskrives enten af Generaldirektøren selv eller paa dennes Vegne af en af de Kommitterede, eller efter Bemyndigelse af Chefen for Sekretariatet, Chefen for Tariffkontoret, Chefen for det tekniske Kontor eller Chefen for Trafikkontoret. Afdelingscheferne underskrive i eget Navn, men kunne overdrage til dem, der forestaa deres Kontorer, at underskrive løbende Sager paa deres Vegne. I paatrængende Tilfælde kunne de ogsaa lade disse underskrive vigtigere Sager efter særlig Bemyndigelse.

Underskrift
 paa tjenstlige
 Skrivelser
 m. v.

Alle Skrivelser paraferes af Cheferne for de Kontorer, i hvilke de udfærdiges. I Chefens Forfald kan vedkommende Fuldmægtig paraferere, men Betegnelsen »Fm.« maa da vedføjes Navnet.

Skrivelser til Generaldirektoratet stiles til »Generaldirektoratet for Statsbanedriften«, Helgolandsgade 12, København V. Fortrolige Skrivelser stiles til Generaldirektøren personlig under førstnævnte Adresse og mærkes »Egenhændig«.

Nr. 13. (C 22).

Indenrigsministeriet har under 14de Maj 1898 udfærdiget følgende

Lønnings-Regulativ

for

Embeds- og Bestillingsmænd ved Statsbanedriften i 1-10 almindelige og I-XIII specielle Lønningsklasse.

Lønnings-Regulativ for Embeds- og Bestillingsmænd ved Statsbanedriften i 1—10 almindelige og I—XIII specielle Lønningsklasse.

A. Udnævnelse og Afskedigelse.

§ 1.

Medens ansatte i 1ste og 2den almindelige Lønningsklasse i Henhold til Loven af 26de Marts 1898 § 14 udnævnes og afskediges af Kongen, udnævnes og afskediges ansatte i 3die—6te almindelige Lønningsklasse af Indenrigsministeriet efter Forslag af Generaldirektoratet. Det øvrige Personale udnævnes og afskediges af Generaldirektoratet.

Opgørelsen af Lønninger for dem, der fremtidigt ansættes ved eller oprykke i en højere Stilling ved Statsbanedriften i en af de i dette Regulativ ommeldte Lønningsklasser, forelægges Kontrolrevisor, eventuelt Indenrigsministeriet, forinden nogen Anvisning af Lønningerne kan finde Sted.

Forinden nogen ansat afskediges med Pension, eller forinden nogen ansat, der har erhvervet Pensionsret, paa Grund af særlige Omstændigheder afskediges uden Pension eller med nedsat Pension, bliver Spørgsmaalet om hans Pensionering af Generaldirektoratet at forelægge for Kontrolrevisor, eventuelt for Ministeriet.

B. Konstitution.

§ 2.

I indtræffende Tilfælde ere de ansatte pligtige midlertidigt at fungere i andre, eventuelt højere Stillinger end dem, de beklæde, uden at de herfor kunne gøre Fordring paa andet Vederlag end den almindelige Godtgørelse for midlertidig Forflyttelse eller Tjenesterejser, for saa vidt Betingelserne herfor foreligge.

Konstitution i Embeder af 1ste og 2den almindelige Lønningsklasse meddeles af Indenrigsministeriet. Konstitution i andre Tilfælde meddeles af Generaldirektoratet.

Gives der en ansat Konstitution i et Embede eller en Bestilling ved Statsbanedriften, og viser det sig, at denne Konstitution mindst varer 6 Uger, da kan der herfor tilstaa den konstituerede et Vederlag, som fastsættes forskelligt, eftersom den paagældende maa opgive at besørge de med hans forrige Stilling forbundne Forretninger, eller han samtidigt besørger den med begge Stillinger forbundne Tjeneste. I første Tilfælde kan der tillægges ham indtil Halvdelen af den for den anden Stilling fastsatte Lønning, imod at han afgiver indtil Halvdelen af den ham for hans hidtidige Stilling tillagte Lønning. I det andet Tilfælde kan der ydes ham en Godtgørelse, som dog ikke maa være højere end Halvdelen af den Lønning, som er normeret for den Stilling, hvori han er konstitueret.

Bestemmelse om Tilstaaelse af saadant Vederlag i begge de ovenfor omhandlede Tilfælde kan tages af Generaldirektoratet, for saa vidt Konstitutionen er foretagen af dette, og

der paa Grund af paagældende Embedes eller Bestillings Ledighed haves et Lønningsbeløb til Raadighed til Honorering af den konstituerede. I andet Tilfælde maa Sagen forelægges Ministeriet.

Afkortning til Pensionering eller Alderdomsforsørgelse m. v. beregnes i Konstitutionstilfælde af den Lønning og Godtgørelse, som vedkommende ifølge det foranstaaende oppebærer, medens han er konstitueret.

C. Suspension.

§ 3.

Gøre Forholdene det efter Generaldirektoratets Skøn nødvendigt at suspendere nogen af Kongen udnævnt Embedsmand ved Driften, bliver der herom uopholdelig at gøre Indstilling af Generaldirektoratet til Ministeriet. Saafremt den paagældende har Kasseoppebørsel for Driften, kan han af Generaldirektoratet i fornødent Fald straks udsættes af Oppebørsel.

Ansatte med ministeriel Udnævnelse kunne suspenderes af Ministeriet paa Forslag af Generaldirektoratet eller under tvingende Omstændigheder af Generaldirektoratet paa forventet Sanktion af Ministeriet, hvilken uopholdelig vil være at søge.

Det øvrige Personale kan i fornødent Fald suspenderes af Generaldirektoratet.

Under Suspension udbetales der den suspenderede Halvdelen af den ham tillagte Lønning (Lov af 26de Marts 1898 §§ 6—8) samt Opholdstillæg (Lovens § 12). Hvorvidt det vil kunne tillades ham at bibeholde den ham mulig tillagte fri Bolig, Brændsel og Belysning eller Vederlag herfor, samt hvorvidt han efter hævet Suspension kan erholde den under Suspensionen tilbageholdte Lønning eller en Del deraf udbetalt, afgøres i hvert enkelt Tilfælde af Ministeriet paa Forslag af Generaldirektoratet for de med kongelig eller ministeriel Udnævnelse ansattes Vedkommende og i øvrigt af Generaldirektoratet.

Afkortning til Pensionering eller Alderdomsforsørgelse m. v. beregnes i Suspensionstiden som af fuld Lønning efter de almindelige herfor gældende Bestemmelser.

D. Lønninger under Indkaldelse til Militærtjeneste.

§ 4.

Indkaldes en ansat til Militærtjeneste som værnepligtig, erholder han halv Lønning m. m. af Driften, saa længe den tvungne Indkaldelse varer. Den halve Lønning beregnes ham fra den Dag, da han i Henhold til Indkaldelsen har maattet give Møde, saafremt dette er den 1ste i en Maaned, og ellers fra den 1ste i den paafølgende Maaned samt indtil Udgangen af den Maaned, i hvilken han hjemsendes. Hvis Indkaldelsen varer mindre end 1 Maaned, afdrages intet i Lønningen. Afkortning til Pensionering eller Alderdomsforsørgelse m. v. beregnes i alle Tilfælde som af fuld Lønning efter de almindelige herfor gældende Bestemmelser.

E. Opholdstillæg.

§ 5.

Det i § 12 af Lov af 26de Marts 1898 omhandlede Opholdstillæg, der tilkommer Bane- og Telegraformænd, Overportører af 2den Klasse, Portører, Brokarle, Stationsbude, Stationskarle samt Depotarbejdere, der ere henviste til Ophold paa Steder, hvor Opholdet skønnes at være dyrere end almindeligt, tilstaaes de paa efternævnte Steder ansatte Funktionærer af de ommeldte Tjenesteklasser. Tillægets Størrelse fastsættes indtil videre saaledes:

120 Kr. aarligt i:

Esbjerg, Frederiksberg og København.

90 Kr. aarligt i:

Aalborg, Aarhus (derunder Risskov), Charlottenlund, Fredericia, Gentofte, Hellerup, Helsingør, Holte, Horsens, Klampenborg, Kolding, Lyngby, Nyborg, Odense, Randers, Roskilde, Rungsted, Skodsborg, Springforbi, Vedbæk og Vejle.

60 Kr. aarligt i:

samtlige Købstæder, hvor Opholdstillæget ikke i Henhold til foranstaaende udgør 120 Kr. eller 90 Kr., samt desuden i Aalestrup, Birkerød, Bramminge, Brønderslev, Fredensborg, Gjedser, Glostrup, Glyngøre, Hadsten, Haslev, Hedehusene, Herning, Humlebæk, Kvistgaard, Langaa, Lillerød, Lunderskov, Løgstør, Masnedsund (derunder Masnedø), Mundelstrup, Nivaa,

Nørresundby, Oddeund N., Oddeund S., Orehoved, Ryomgaard, Silkeborg, Sindal, Skern, Snekkersten, Strib, Struer, Strømmen, Taastrup, Tarm, Tommerup, Valby, Vamdrup, Vedsted, Vemb, Viby (Jylland), Vigerslev og Vraa.

F. Tjenesteboliger.

§ 6.

Enhver, hvem der anvises Tjenestebolig, er forpligtet til at overtage og bebo den og er uberettiget til at udleje noget af den til fremmede.

Vedligeholdelsen af Boligerne samt Udredelsen af de samme paahvilende Skatter bæres af Statsbanedriften, men Beboeren skal erstatte ituslagne Ruder og bortkommet løst Inventar saavel som al Skade, der tilføjes Boligen ved slet Behandling.

Arealer, der maatte være overladte ansatte til Haver eller deslige, skulle holdes i ordentlig og veldyrket Stand efter deres Bestemmelse, og de ansatte have ikke andre Rettigheder over disse Arealer end dem, der tilkomme dem som midlertidige Brugere.

Tjenesteboliger og de til dem hørende Arealer kunne til enhver Tid fordres fraflyttede. Saafremt den fraflyttende ikke afleverer Boligen i god og ren Stand, udføres de fornødne Arbejder for hans Regning.

Ved Tilbagelevering af Havearealer har Brugeren kun Ret til at borttage Blomster, Urter og Rodfrugter derfra, medens Træer og Buskvækster skulle blive staaende, uden at der derfor tilkommer Brugeren noget Vederlag.

§ 7.

Lejeafgift af Tjenesteboliger beregnes efter følgende Regler:

a. Trafikassistenter erlægge:

for et enkelt Værelse..... 5 Kr. mdlg.
for en Familielejlighed med Køkken. 15 — —

b. Bane- og Telegraformænd erlægge for de dem som Tjenestebolig anviste Familielejligheder:

1) for en Lejlighed paa 3 Værelser og derover med Køkken:

Paa Steder, der i Medfør af Lov af 26de

Marts 1898 § 12 ere normerede med		
Opholdstillæg af 120 Kr. aarligt..	13	Kr. mdlg.
Paa Steder, der ere normerede med		
Opholdstillæg af 90 Kr. eller 60 Kr.		
aarligt,	10	— —
Paa alle andre Steder.....	8	— —

2) For en Lejlighed paa 2 Værelser med Køkken:

Paa Steder, der ere normerede med		
Opholdstillæg af 120 Kr. aarligt,..	10	Kr. mdlg.
Paa Steder, der ere normerede med		
Opholdstillæg af 90 Kr. eller 60 Kr.		
aarligt,	8	— —
Paa alle andre Steder.....	6	— —

c. Depotarbejdere, Portører, Brokarle, Stationsbude og Stationskarle erlægge for de dem som Tjenestebolig anviste Familielejligheder:

Paa Steder, som ere normerede med Op-		
holdstillæg af 120 Kr. aarligt,	10	Kr. mdlg.
Paa Steder, som ere normerede med Op-		
holdstillæg af 90 Kr. eller 60 Kr. aarligt,	8	— —
Paa alle andre Steder	6	— —

For Enkeltværelser erlægge de under c nævnte ansatte Halvdelen af de for Familielejligheder fastsatte Beløb.

Generaldirektoratet er bemyndiget til at bestemme, at Udførelsen af Led- og Signalpasning ved Baneformænds, Portørers, Brokarles og Stationskarles Hustruer vederlægges med Fritagelse for Lejeafgift af de disse ansatte anviste Tjenesteboliger. Er den Hustruen paahvilende Led- og Signalpasning af mere end almindeligt Omfang eller af større Betydning for Driftens Sikkerhed, kan herfor tilstaaes et yderligere Vederlag af indtil 1 Kr. pr. Døgn. Vederlaget kan enten være fast pr. Dag eller Maaned, eller helt eller delvis afhængigt af Togantallet.

Anvises der ellers nogen ansat, der ikke i Medfør af Loven er normeret med fri Bolig, en Tjenestebolig, erlægger han i Husleje et passende, af Generaldirektoratet fastsat Beløb.

Lejeafgifterne afkortes i Reglen ved Lønningsudbetalingen for vedkommende Maaned.

For $\frac{1}{2}$ Maaned eller derover beregnes Afgiften med

Halvdelen af det fastsatte Beløb; for mindre Dele af en Maaned bortfalder den.

Naar Tjenesteboliger ved Statsbanedriftens Foranstaltning opvarmes ved Centralvarmeapparat, eller belyses ved Gas- eller Elektricitetsanlæg og lignende, der tilhøre Statsbanedriften, erlægger Brugerens af Tjenesteboligen, for saa vidt han ikke er normeret med Fribrændsel eller Fribelysning, for saadanne Ydelser et passende, af Generaldirektoratet fastsat Beløb.

§ 8.

Naar der ikke kan indrømmes den, for hvem Fribolig er normeret, enten den for ham indrettede eller en til hans Forhold passende Bolig, tilstaaes der ham efter Generaldirektoratets Bestemmelse en efter Forholdene afpasset Bopælsgodtgørelse. Bopælsgodtgørelsen, der stedse er underkastet Forbehold om Godkendelse gennem Finansloven eller Tillægsbevillingsloven for vedkommende Finansaar, maa ikke overstige $\frac{1}{4}$ af vedkommendes hele pensionsgivende Lønningsindtægt i Henhold til Loven af 26de Marts 1898 § 17 d., derunder den normerede Værdi af Fribolig (Regulativets § 11), dog uden Hensyn til opnaaede Alderstillæg.

Foruden Bopælsgodtgørelsen kan der af Generaldirektoratet tilstaaes den paagældende passende Godtgørelse efter Regning for eventuelle Flytningsomkostninger, dog ikke udover, hvad der vilde tilkomme den paagældende efter Regulativets § 20 i Tilfælde af Forflyttelse.

§ 9.

Naar nogen ansat, hvem Tjenestebolig er anvist, beordres til at overtage en anden Tjenestebolig paa samme Opholdssted, kan der af Generaldirektoratet tilstaaes ham passende Godtgørelse efter Regning for Flytningsomkostningerne, dog ikke udover hvad der vilde tilkomme den paagældende efter § 20 nedenfor i Tilfælde af Forflyttelse.

§ 10.

Maa nogen, uden at der anvises ham nyt Opholdssted, fraflytte en privat Bolig i Utide, for efter Ordre at overtage en Tjenestebolig, tilstaaes der den paagældende Godtgørelse for det ham derved paaførte Huslejetab efter Reglerne i § 21 nedenfor.

Maa nogen, uden at der anvises ham nyt Opholdssted, fraflytte en privat Bolig, for efter Ordre at overtage en Tjenestebolig, kan der af Generaldirektoratet tilstaa den paagældende en passende Godtgørelse efter Regning for Flytningsomkostninger, dog ikke udover hvad der vilde tilkomme ham efter Regulativets § 20 i Tilfælde af Forflyttelse.

§ 11.

Naar der bliver Spørgsmaal om Værdien af Fribolig, Fribrændsel eller Fribelysning, ansættes Værdien af disse Naturalydelser — for Friboligs Vedkommende bortset fra det i § 8 nævnte Tilfælde — til henholdsvis $\frac{1}{5}$, $\frac{1}{20}$ og $\frac{1}{40}$ af vedkommendes øvrige pensionsgivende Lønningsindtægt i Henhold til Lov af 26de Marts 1898 § 17 d., dog at kun saadanne Indtægter, der ere ansatte til bestemte Beløb, komme i Betragtning.

G. Milepenge m. m.

§ 12,

Milepenge i Henhold til Lov af 26de Marts 1898 § 11 beregnes for Lokomotiv- og Togpersonalet ikke blot, naar det under Kørsel med Plan- og Ekstratog gør Tjeneste paa Maskinen eller i Toget, men ogsaa i øvrigt for Rejser, som de paagældende beordres til at foretage i Togene eller paa Overfarterne ifølge den dem anviste Tjenestes særlige Beskaffenhed.

Under Kørsel med Arbejdstog (Ballasttog, Sneplovstog og deslige) erhoder Lokomotiv- og Togpersonalet i Stedet for Milepenge Time- og Dagpenge efter bemeldte Lovs § 13.

Lokomotiv- og Togpersonale, der forretter Tjeneste i Godstog uden Personbefordring (saavel Plantog som Ekstratog), mellem hvis Udgangs- og Endestationer Afstanden ikke er større end tre Mil, erhoder i Stedet for Milepenge Time- og Dagpenge efter Lovens § 13. Ligeledes erhoder Togpersonale, der ved Plantog forretter særlig Tjeneste, der medfører, at de ikke følge Toget til dets Bestemmelsesstation, f. Eks. Kontroltjeneste og lignende, paa de Rejser, der foretages i denne Anledning, Time- og Dagpenge i Stedet for Milepenge.

For den Tid af mere end 6 Timer udover den plan-

mæssige Fraværelse, som Lokomotiv- og Togpersonale maa tilbringe udenfor det dem anviste Opholdssted paa Grund af Sne-, Is- eller andre Driftshindringer, tilstaaes der bemeldte Personale foruden Milepenge Time- og Dagpenge i Henhold til Lovens § 13.

Lokomotivførere og Fyrbødere, som forrette Tjeneste paa Rangeringslokomotiver, erhoder en Godtgørelse af henholdsvis 12 og 6 Øre pr. Arbejdstime.

Togbetjente, der ledsage Vogne udover Statsbanernes Omraade, erhoder Milepenge for det af Vognene paa fremmed Bane gennemløbne Antal Mil og desuden Rejsegodtgørelse som for Tjenesterejse udenfor Landets Grænse.

Ved Overfarterne beregnes der ikke Togpersonalet Milepenge for Strækningen mellem Stationerne og Havnene (herunder dog ikke henregnet Strækningen Masnedund—Masnedø), hvorimod selve Overfarterne regnes til følgende Antal Mil, hvoraf Milepenge beregnes:

København—Malmø	8	Mil
Korsør—Nyborg	6	—
Helsingør—Helsingborg	1 $\frac{1}{2}$	—
Masnedø—Orehoved	1 $\frac{1}{2}$	—
Lillebælt	1 $\frac{1}{2}$	—
Oddesund	1 $\frac{1}{2}$	—
Sallingsund	1 $\frac{1}{2}$	—

Naar Isbaadstransport er erklæret ved en Overfart, tilstaaes der Togpersonalet Time- og Dagpenge i Stedet for Milepenge for hele dets Tjeneste ved Overfarten.

Milepengene samt de øvrige i nærværende Afsnit omhandlede Godtgørelser beregnes efter den Stilling, i hvilken vedkommende har gjort Tjeneste.

H. Godtgørelse for Tjenesterejser.

§ 13.

De i Lov af 26de Marts 1898 § 13 omhandlede Time- og Dagpenge for Tjenesterejser i Indlandet, hvortil dog ikke henregnes de Rejser, som Lokomotiv-, Tog- og Skibspersonalet maa foretage ifølge den dem anviste Tjenestes særlige Beskaffenhed, tilstaaes kun for Rejser, der strække sig udenfor det anviste Opholdssted og tillige udover $\frac{1}{4}$ Mil fra den Sta-

tion, paa hvilken vedkommende er ansat, eller fra Hovedstationen paa det ham anviste Opholdssted.

For Baneformænds Vedkommende tilstaas dog kun Time- og Dagpenge for saadanne Rejser, der strække sig udover 0,6 Mil fra den paagældende Formandsstrækning. For Telegrafformændenes Vedkommende tilstaas Time- og Dagpenge kun, naar Rejsen strækker sig mere end 0,6 Mil udenfor det dem anviste Opholdssted.

For Rejser mellem Stationer paa Københavns Grund eller mellem disse og Frederiksberg samt mellem Masnedund og Masnedø tilstaas ingen Godtgørelse. Hellerup Station betragtes som liggende udenfor Københavns Grund.

Særlige Befordringsudgifter — dog ikke Udgifter til Transport af den rejsende og hans Tøj til og fra Stationen — godtgøres efter Regning.

Naar Skibspersonale paa Grund af Ishindringer eller andre Driftsstandsninger maa tilbringe mere end 6 Timer udover den planmæssige Fraværelse fra det anviste Opholdssted, erholder det Time- og Dagpenge for den overskydende Tid efter Lovens § 13 uanset, om Afstanden fra Opholdsstedet maatte være under $\frac{1}{4}$ Mil.

§ 14.

For Tjenesterejser i Udlandet tilstaas passende Godtgørelse efter Regning.

J. Godtgørelse for Nattjeneste.

§ 15.

Timepenge for Nattjeneste tilkommer:

- a. Stationspersonale for den Del af Tidsrummet imellem Kl. 11 Aften og Kl. 5 Morgen, i hvilken det ifølge de approberede Tjenestefordelingslister eller efter særlig Bestemmelse af vedkommende Trafikchef maa forrette Tjeneste,
- b. Lokomotiv- og Togfunktionærer samt dem, der fungere som saadanne, for den Del af Tidsrummet mellem Kl. 11 Aften og Kl. 5 Morgen, i hvilken de ifølge Tjenestefordelingen enten maa overnatte udenfor Hjemmet eller forrette Tjeneste.

- c. Værkmestre, Værkførere, Lokomotivmestre, Lokomotivformænd, Bane- og Telegrafformænd, Depotarbejdere, Brofogeder, Broformænd og Brokarle for den Del af Tidsrummet mellem Kl. 11 Aften og Kl. 5 Morgen, i hvilken de efter Tjenestefordelingen eller efter Ordre af deres foresatte maa forrette Tjeneste.

K. Godtgørelse ved midlertidig Forflyttelse.

§ 16.

Naar nogen forflyttes for midlertidigt at forrette Tjeneste paa et Sted, som ligger udenfor det anviste Opholdssted og tillige over $\frac{1}{4}$ Mil fra den Station, paa hvilken han er ansat, eller fra Hovedstationen paa det ham anviste Opholdssted, for Bane- og Telegrafformænds Vedkommende dog over 0,6 Mil fra henholdsvis Formandsstrækningen og det anviste Opholdssted (jfr. med Hensyn til København, Masnedund m. v. § 13 ovenfor), tilstaas der ham — med de i efterstaaende §§ 17—19 anførte Afvigelser — for de første 14 Dage, Forflyttelsen varer, Time- og Dagpenge og for den øvrige Tid halve Time- og Dagpenge. Assistenten, som beordres til midlertidigt at gøre Tjeneste ved Statsbanedriftens Ekspeditioner i Udlandet, tilstaas der — med den i § 17 anførte Indskrænkning — for de første 14 Dage dobbelte Time- og Dagpenge og for den øvrige Tid almindelige Time- og Dagpenge.

Beordres en ansat fra det Sted, hvortil han midlertidigt er forflyttet, til midlertidigt Tjeneste paa et nyt Opholdssted, betragtes denne Udkommando som en ny midlertidig Forflyttelse. Saafremt det imidlertid forud for den nye Forflyttelse er tilkendegivet ham, at han inden 48 Timer skal vende tilbage til den Tjeneste, til hvilken han var udkommanderet, betragtes det sidste midlertidige Ophold som en Fortsættelse af det tidligere Ophold paa samme Sted.

Foretages under en midlertidig Forflyttelse Tjenesterejser, beregnes herfor i de første 14 Dage intet, men derefter halve Time- og Dagpenge, dog hele Time- og Dagpenge for Assistenten, der ere beordrede til midlertidigt at gøre Tjeneste i Udlandet.

§ 17.

Trafikassistenter erholde kun Time-, henholdsvis Dagpenge, for saa vidt den midlertidige Forflyttelse varer over 6 Timer.

Paa alle Stationer, der ikke ligge i eller ved Købstæder og Handelspladser, skal vedkommende Stationsforstander, naar Assistenten fungerer for denne, levere ham Opholdslokale, Seng med Tilbehør, Lys og Varme saa godt som Forholdene tillade det, mod at Assistenten betaler Stationsforstanderen et Beløb af 1 Kr. for hver af de første 14 Nætter under Udkommandoen og derefter 50 Øre for hver følgende Nat. Generaldirektoratet kan dog, naar særlige Forhold tale derfor, fritage en Stationsforstander for denne Forpligtelse i kortere eller længere Tid.

§ 18.

Lokomotiv- og Togpersonale, som beordres til et andet Opholdssted end det anviste for midlertidigt at gøre Tjeneste derfra, erholder ikkun halve Time- og Dagpenge under hele Forflyttelsen.

§ 19.

Skibspersonale, som midlertidig beordres bort fra sin Station, enten til Skibsreparation, Afløsning eller anden Tjeneste paa fremmed Station, erholder ikkun halve Time- og Dagpenge under hele Udkommandoen. For Matroser og Skibsfyrbødere beregnes dog 1 Kr. 35 Øre i Stedet for halve Dagpenge.

L. Godtgørelse ved permanent Forflyttelse.

§ 20.

I Tilfælde af permanent Forflyttelse tilstaas der fri Befordring paa Statsbanerne for den forflyttede, for Medlemmerne af hans Husstand (Hustru, Børn, Tyende og andre Personer, der have fast Ophold i Huset uden at betale derfor) og af hans Bohave samt i Godtgørelse af Flytningsomkostninger, naar han er gift eller Enkemand, 4 pCt. af vedkommendes pensionsgivende Lønningsindtægt i Henhold til Lov af 26de Marts 1898 § 17 d. og i andet Fald 2 pCt. af bemeldte Indtægt.

Er den forflyttede henvist til lejet Bolig paa det nye Opholdssted, tilstaas der ham desuden Dagpenge for 6 eller 3 Dage for henholdsvis gifte (Enkemænd) og ugifte.

Naar nogen, der er bleven permanent forflyttet, af tjenstlige Grunde beordres til at forblive nogen Tid udover den oprindelig fastsatte Forflyttelsesdag paa det Sted, han skal fraflytte, kan der af Generaldirektoratet tilstaas den forflyttede, naar han allerede har truffet Foranstaltninger i Anledning af Flytningen, Godtgørelse efter Regning for de Udgifter, der ere paaførte ham i Anledning heraf. Denne Godtgørelse maa dog ikke overskride det Beløb, som vilde tilkomme vedkommende som Godtgørelse ved midlertidig Forflyttelse efter dette Reglements §§ 16—19.

§ 21.

Naar nogen forflyttes i Utide og beviser, at han ikke kan frigøre sig for sin hidtil hafte Bolig, tilstaas der ham endvidere en Godtgørelse for det ham derved paaførte Huslejetab. Ved Beregningen heraf forudsættes det, at Lejemaalet har været indgaaet med det paa Stedet sædvanlige Opsigelsesvarsel til sædvanlig Flyttedagstid, og Godtgørelsen kan derhos ikke overstige $\frac{1}{6}$ af den forflyttedes pensionsgivende Lønningsindtægt (Lov af 26de Marts 1898 § 17 d.) for det paagældende Tidsrum, saaledes som denne Indtægt var forud for Forflyttelsen. Har vedkommende oppebaaret fast Bopælsgodtgørelse i Henhold til foranstaaende § 8, 1ste Stykke, beregnes Huslejetabet efter Bopælsgodtgørelsen.

Den i nærværende § omhandlede Godtgørelse for Huslejetab tilstaas ogsaa de Embeds- og Bestillingsmænd ved Statsbanedriften i 1—10 almindelige og I—XIII specielle Lønningsklasse, der selv eje den Ejendom, hvori de bo paa det Sted, hvorfra de forflyttes. Generaldirektoratet afgør i hvert enkelt Tilfælde, om den af paagældende Ejer opgivne Lejeværdi kan anses for passende.

§ 22.

Sker en Forflyttelse samtidig med eller i Anledning af Forfremmelse, bortfalde de i § 20 ommeldte Pengegodtgørelser, men ikke Godtgørelsen for Huslejetab efter § 21. Sker For-

flyttelsen ifølge Ansøgning eller i Anledning af Tjenesteforfeelser eller af Hjemsendelse fra Militærtjeneste, tilstaas der kun Fribefordring paa Banen.

M. Beregning af Dag- og Timepenge.

§ 23.

Dagpenge beregnes for hvert Døgn (24 Timer), som den paagældendes Fraværelse eller Tjeneste varer. For overskydende Dele af Døgn eller for Fraværelse eller Tjeneste, der varer mindst $\frac{1}{2}$ Time men ikke 24 Timer, beregnes, saa vidt intet andet er bestemt, Timepenge for hver paabegyndt Time, dog ikke udover Dagpengenes Beløb.

Naar Dag- og Timepenge skulle beregnes nogen, som er konstitueret i en højere Stilling end den, i hvilken han er fast ansat, bliver bemeldte Godtgørelse at udbetale vedkommende med det for den højere Stilling normerede Beløb, for saa vidt og saa længe han som Vederlag for Konstitutionen oppebærer en Del af den for den højere Stilling bestemte Lønning, jfr. § 2.

§ 24.

De under Afsnit G og J ommeldte Godtgørelser kunne beregnes særskilt, selv om der af en anden Grund tilkommer vedkommende Dag- og Timepenge. I alle andre Tilfælde er derimod fulde Dag- og Timepenge det højeste Vederlag, der kan gives for et og samme Tidsrum under Fraværelse fra det anviste Opholdssted.

N. Stationernes Kontorhold m. m.

§ 25.

Udgifter til Skrivematerialier, Kontorrekvisitter og lignende Genstande paa Stationerne og Holdepladserne afholdes af Stationsforstanderne, henholdsvis Ekspedienterne, der som Vederlag herfor erholde en af Generaldirektoratet bestemt fast aarlig Godtgørelse. Ligeledes kan Generaldirektoratet overdrage Stationsforstandere og Ekspedienter Opvarmning, Belysning og Rengøring paa Landstationer, henholdsvis Holdepladser mod et lignende Vederlag.

O. Lønnings-Udbetaling.

§ 26.

Alle Lønninger (Lov af 26de Marts 1898 §§ 6—8), Opholdstillæg og Bopælsgodtgørelser udbetales maanedsvist forud.

P. Ikrafttræden.

§ 27.

Nærværende Regulativ træder i Kraft den 1ste Juli 1898. Fra samme Tidspunkt ophæves det under 11te Februar 1898 udfærdigede Lønnings-Regulativ for Embeds- og Bestillingsmænd ved Statsbanedriften i I—10 almindelige og I—X specielle Lønningsklasse.

Indenrigsministeriet, den 14de Maj 1898.

Nr. 14. Med Hensyn til Forstaaelsen af Lønningsregulativet (Ordre Nr. 13) har Generaldirektoratet fastsat, at § 15 b sammenholdt med § 23 maa forstaaes saaledes, at der kun tilkommer Tog- og Lokomotivpersonalet Timepenge i Henhold til Lønningsregulativets § 15 b, for saa vidt det mindst $\frac{1}{2}$ Time af Tiden fra Kl. 11 Aften til Kl. 5 Morgen i Følge Tjenestefordelingen enten maa overnatte udenfor Hjemmet eller forrette Tjeneste, samt at der ikke kan tilkomme Tog- og Lokomotivpersonalet, blot fordi det midlertidig er forflyttet til et andet Opholdssted, Timepenge for Overnatning efter § 15 b, men kun de ved § 18 hjemlede halve Time- og Dagpenge.

Timepenge
for
Nattjeneste.

Nr. 15. Generaldirektoratet har meddelt, at de Time- og Dagpenge, der tilkomme Tog- og Lokomotivpersonalet under Kørsel med Arbejdstog i Henhold til Lønningsregulativets § 12, 2det Stykke, eller med Godstog uden Personbefordring i Henhold til samme Paragraf, 3die Stykke, ville være at beregne for hele den Tid i hvilken Personalet forretter Tjeneste ved Toget, altsaa ogsaa for den Tid, det maa møde til Tjeneste før Togets Afgang, og for den Tid, det maa forblive til Tjeneste efter Togets Ankomst.

Time- og Dag-
penge under
Kørsel med
Arbejdstog.

Fortolkning af Lønningsregulativets Afsnit K. **Nr. 16.** Af en af Generaldirektoratet under 6te Juli 1893 udfærdiget Skrivelse angaaende Forstaaelsen af Begrebet midlertidig Forflyttelse (Lønningsregulativets Afsnit K) fremgaar det, at midlertidig Forflyttelse for Lokomotiv- og Togpersonalets Vedkommende kun foreligger, naar Personalet beordres til et andet Opholdssted med dette som Udgangs- og Hjemkomst-Station, men ikke, naar det beordres til enkelte Ekstrature, selv om disse skulle paabegyndes fra et andet Opholdssted.

Endvidere meddeles, at Milepenge efter Lønningsregulativets § 12 ikke kan tilkomme Tog- og Lokomotivpersonalet for Rejser som Passagerer i de Tilfælde, hvor der i Henhold til ovenstaaende foreligger midlertidig Forflyttelse, men vel i de Tilfælde, hvor Personalet er udkommanderet til enkelte Ekstrature.

Godtgørelse ved midlertidig Forflyttelse. **Nr. 17.** Ansatte, som under midlertidig Forflyttelse erholde ordinære Fridage, ere berettigede til at beregne Diæter for Fridagene, hvorimod der ikke beregnes ansatte, der midlertidig ere forflyttede, Diæter under Permission, hvad enten denne fremtræder som en egentlig Permission eller som en Sammenlægning af Fridage.

Godtgørelse ved midlertidig Forflyttelse. **Nr. 18.** Generaldirektoratet har under 7de September 1895 resolveret, at en midlertidig forflyttet ansat ikke kan beregne sig Godtgørelse som for Tjenstrejse for den Tid, der medgaar til at komme til og fra Forflyttelsesstedet.

Bestemmelsen i Lønningsregulativet § 16, sidste Stykke, omfatter ikke Rejsen til og fra Forflyttelsesstedet.

Beregning af Timepenge. **Nr. 19.** Generaldirektoratet har under 25de August 1895 resolveret med Hensyn til Beregning af Timepenge efter Lønningsregulativets § 15, at:

Tidsrummet mellem Klokken 11 Aften og Klokken 5 Morgen vil være at betragte som en Enhed, og som Følge heraf vil, ved Anvendelse af Reglerne i Lønningsregulativets § 23, Sammenlægning være at foretage af de Tidsdele i det

nævnte Tidsrum, i hvilke de paagældende have forrettet Tjeneste, hvad enten Tjenesten falder i det samme eller i 2 Kalenderdøgn. Ved Overgangen fra en Maaned til en anden skulle Timepengene for hele Tidsrummet fra Kl. 11 Aften til Kl. 5 Morgen henføres til den nye Maaned.

Nr. 20. Paa given Foranledning har Generaldirektoratet resolveret, at den Omstændighed, at Forflyttelsesordren til en ansat kommer til hans Kundskab efter den bestemte Forflyttelsesdag, ikke giver ham Ret til at beregne sig Godtgørelse for midlertidig Forflyttelse til det Sted, hvor han hidtil har boet, indtil den virkelige Bortflytningsdag. Flytningsgodtgørelse.

Nr. 21. Paa given Foranledning har Generaldirektoratet resolveret, at Begrebet »lejet Bolig« i Lønningsregulativets § 20, 2det Stykke ikke omfatter Tjenstbolig, selv om der for Benyttelsen af samme betales Lejefgift. Boliggodtgørelse.

Nr. 22. (C 27).

Ansættelse i nye Stillinger ved Statsbanedriften regnes, for saa vidt ikke andet i Beskikkelsen udtrykkeligt er angivet, fra det Tidspunkt, da Beskikkelsen er udfærdiget, medens den til den ny Stilling svarende Løn først regnes fra den 1ste i den efter Beskikkelsen følgende Maaned, medmindre Beskikkelsen er udfærdiget den 1ste i en Maaned, i hvilket Fald den ny Stillings Løn regnes fra dette Tidspunkt. Beregning af Lønning m. v. i Anledning af ny Ansættelse.

Nr. 23. (C 28).

Under Henviisning til Lønnings-Regulativet Ordre Nr. 13 § 12 in fine meddeles, at den, der attesterer Regninger fra ansatte over Milepenge og de øvrige i samme ovennævnte Paragraf omhandlede Godtgørelser, ved Paategning paa Regningen skal oplyse, i hvilken Stilling den paagældende har gjort Tjeneste, saafremt dette er en anden Stilling end hans virkelige. Attest paa Regninger over Milepenge m. m.

Nr. 24. (C 30).

Attest paa Regninger over Forflyttelsesudgifter. Under Henvisning til Lønnings-Regulativet, Ordre Nr. 13, § 20, meddeles, at den, der attesterer Regninger fra ansatte over Forflyttelsesudgifter, ved Paategning paa Regningen skal oplyse, om vedkommende er gift, Enkemand eller ugift.

Nr. 25. (C 32).

Pensions-lønningssatser for ikke-maanedslønnede i 11te alm. Lønningsklasse.

Regler

for

Henførelsen af det ikke-maanedslønnede Personale til de ved Lov af 26de Marts 1898 bestemte Pensions-Lønningssatser.

I. Pensions-Lønningssats 1200 Kr.

Timelønnede Maskintegnere ved Maskinafdelingen, Haandværkere i Maskinafdelingens Værksteder og Remiser med en Timeløn af 29 Øre og derover.

II. Pensions-Lønningssats 1080 Kr.

Haandværkere af 1ste Klasse under Baneafdelingen.
Haandværkere i Maskinafdelingens Værksteder og Remiser med en Timeløn af 28 Øre og derunder.

III. Pensions-Lønningssats 960 Kr.

Haandværkere af 2den Klasse under Baneafdelingen.
Arbejdsmænd i Maskinafdelingens Værksteder og Remiser med en Timeløn af 25 Øre og derover.

IV. Pensions-Lønningssats 840 Kr.

Haandværkere af 3die Klasse under Baneafdelingen.
Arbejdsmænd i Maskinafdelingens Værksteder og Remiser med en Timeløn af 24 Øre og derunder.

V. Pensions-Lønningssats 720 Kr.

Bane- og Telegrafarbejdere af 1ste Klasse, Led- og Signalvogtere med en Dagløn af 1 Kr. 81 Øre og derover.

VI. Pensions-Lønningssats 600 Kr.

Bane- og Telegrafarbejdere af 2den Klasse, Led- og Signalvogtere med en Dagløn af 1 Kr. 48 Øre—1 Kr. 80 Øre.

VII. Pensions-Lønningssats 480 Kr.

Led- og Signalvogtere med en Dagløn af 1 Kr.—1 Kr. 47 Øre.

(Til Led- og Signalvogteres Dagløn medregnes her Fribolig eller Godtgørelse derfor kun, for saa vidt den er tillagt paagældende som Vederlag for eget, ikke for Hustrus Arbejde. Værdien af Fribolig ansættes herved til 20 Øre daglig).

Foranstaaende Regler træde i Kraft den 1ste Juli d. A.

Indenrigsministeriet, den 18de Maj 1898.

Nr. 26. (C 33).**Bestemmelser**

af 10de Maj 1869 om Alderdomsforsørgelse m. v. for de ved Statsbanedriften ansatte Embeds- og Bestillingsmænd, modificerede i Overensst. med Lovene om Statsbanedriftens Ordning af 12te April 1892 og 26de Marts 1898.

1. Nedenstaaende Regler komme fra 1ste April 1893 til Anvendelse paa de Embeds- og Bestillingsmænd ved Statsbanedriften, der have været underkastede de af Indenrigsministeriet under 10de Maj 1869 udfærdigede Bestemmelser om Alderdomsforsørgelse m. v. fra et tidligere Tidspunkt end den 1ste April 1887, og som ikke ere gaaede ind under Pensionsbestemmelserne i Lov om Statsbanedriftens Ordning.

2. Enhver af de i § 1 nævnte ansatte er forpligtet til at anvende 5 pCt. af den ham tillagte Lønningsindtægt — beregnet paa den i Lov af 26de Marts 1898 § 17 d. angivne Maade — til Alderdomsforsørgelse eller Forsørgelse for sine efterlevende.

3. Hel eller delvis Fritagelse for den i § 2 nævnte Forpligtelse kan af Indenrigsministeriet indrømmes den ansatte,

Best. af 10/5 69 om Alderdomsforsørgelse m. v.

som godtgør, at han er i Besiddelse af en tidligere erhvervet Pension, Livrente eller anden sikker Forsørgelse for sig eller Hustru og Børn.

4. Den i § 2 nævnte Procentandel kan efter Indenrigsministeriets nærmere Bestemmelse ifølge den ansattes Ønske tilstedes anvendt til Erhvervelse af Forsørgelse, der efter Omstændighederne kan bestaa i livsvarig Forsikring, Forsikring med Udbetaling i levende Live eller Forsikring af Overlevelserente for Hustru eller for Hustru og Børn eller for Børn alene.

De paagældende Forsikringsdokumenter deponeres i Generaldirektoratet for Statsbanedriften, og Præmierne indeholdes i vedkommendes Løn og udbetales ved Generaldirektoratets Foranstaltning.

Naar en saadan Forsikring forfalder til Udbetaling i vedkommendes levende Live, og inden han er afgaaet af Tjenesten, bliver Forsikringssummen at behandle som et opsparat Beløb, der indsættes til Forrentning i Statskassen paa den nedenfor under § 5 angivne Maade.

5. For saa vidt vedkommende ikke med Indenrigsministeriets Samtykke har truffet Dispositioner, hvorefter den hele i § 2 nævnte Procentandel af hans Lønningsindtægt anvendes paa den i § 4 angivne Maade, vil det manglende blive indeholdt i hans Løn ved hver Lønningsudbetaling for ved Finansministeriets Foranstaltning at anbringes i Statskassen til Forrentning i Henhold til Lov af 29de Marts 1878.

Lønningsafdragene indbetales til Statskassen den 15de i hvert Fjerdingaars 3die Maaned (15de Marts, 15de Juni, 15de September, 15de December).

Af de i Statskassen indbetalte Beløb beregnes Renten fra den 15de Dag i hvert Fjerdingaars 3die Maaned, saaledes at der i hver fjerdingaarlig Termin lægges $1\frac{1}{4}$ pCt. til det paa hver Konto indestaaende Beløb.

De i Mellemtiden mellem to Indbetalinger i Statskassen indeholdte Lønningsafdrag bero i Statsbanedriftens Kasse som et midlertidigt, ikke rentebærende Depositum.

6. For samtlige de under § 1 nævnte ansattes vedkommende indbetales der af Statsbanedriften til Finansministeriet 5 pCt. af den i § 2 ommeldte Lønningsindtægt, der godskrives paagældendes Konto for Alderdomsforsørgelse m. v.

og forvaltes overensstemmende med de under § 5 angivne Regler. Dette Tilskud med Renter og Rentes Renter fortabes til Fordel for Driften, hvis vedkommende, inden han i 10 Aar uafbrudt har haft Ansættelse ved Driften, udtræder af Tjenesten, eller hvis hans senere Udtrædelse af Tjenesten skyldes nogen anden Grund end Alder, Svagelighed eller anden ham utilregnelig Aarsag.

7. Naar en ansat afskediges, bliver det i ethvert enkelt Tilfælde at bestemme af Indenrigsministeriet efter Indstilling af Generaldirektoratet, og efter at der er givet den paagældende Lejlighed til at udtale sine Ønsker i saa Henseende, hvorledes der skal forholdes med den ham tilhørende opsparade Sum med Renter, eventuelt tillige med det efter § 6 opsparade Driftstilskud. Følgende Hovedregler, der dog kunne modificeres efter Omstændighederne, ville være at lægge til Grund for Bestemmelsen om Summens Anvendelse.

- a. Sker Afskedigelsen, inden den paagældende har opnaaet en Alder af 55 Aar, udbetales Beløbet ham kontant.
- b. Sker Afskedigelsen i en ældre Alder, erhverves for hans Tilgodehavende en Livrente for ham og, dersom han er gift, for hans Hustru ligeledes en Livrente eller en Overlevelserente eller en ved Mandens Død forfalden Kapital, saaledes at omtrent $\frac{1}{3}$ af den opsparade Sum anvendes til Forsørgelse for Hustruen.

8. Dør en ansat, forholdes paa følgende Maade med den for ham ifølge §§ 5 og 6 opsparade Sum:

- a. Efterlader han Enke, indkøbes for Summen en Livrente for hende. Dog vil Indenrigsministeriet paa hendes derom skete Andragende og efter Generaldirektoratets Indstilling kunne indrømme kontant Udbetaling af en Del af Summen.
- b. Efterlader han ikke Enke, men Børn under 18 Aar, skal der for hvert saadant Barn indkøbes en lige stor aarlig Livrente, ophørende med Barnets fyldte 18 Aar.

Paa Andragende af Børnens Værge eller nærmeste paarørende kan Indenrigsministeriet dog bevilge, at den opsparade Sum gøres frugtbringende og udbetales Børnene ved Opnaelsen af en vis Alder. Andre Anvendelsesmaader kunne ogsaa efter Omstændighederne indrømmes af Indenrigsministeriet.

c. Efterlader han hverken Enke eller Børn under 18 Aar, udbetales hele den opsparede Sum til hans Bo.

9. Naar Udbetaling af et opsparat Beløb finder Sted i Mellemtiden mellem to af de fjerdingaarlige Terminer, beregnes der kun Rente til den nærmest foregaaende Termin. Al Forrentning af de opsparede Beløb ophører fra den nærmest paafølgende Fjerdingaarstermin efter vedkommendes Afgang fra Statsbanernes Tjeneste, selv om Kapitalens Udbetaling ikke er forlangt.

Andragender om Udbetaling af opsparede Beløb, hvilke Andragender ville være at indsende til Generaldirektoratet, maa indeholde de fornødne Oplysninger, derunder en Tilkendegivelse af, ved hvilken Amtstue eller Toldkasse Udbetalingen attraas, samt om denne ønskes iværksat straks eller først ved den almindelige fjerdingaarlige Termin.

10. De for de ansatte opsparede Beløb kunne ikke bortgives, sælges, pantsættes eller belægges med Arrest eller Udlæg.

11. Ethvert Spørgsmaal, der maatte opstaa om Forstaaelsen af foranstaaende Bestemmelser, bliver at afgøre af Indenrigsministeriet og kan ikke gøres til Genstand for Paatale ved Domstolene. Dog ville de Beløb, der ere opsparede for vedkommende ansattes Regning, under alle Omstændigheder forblive disses Ejendom — jfr. dog § 6 — og blive at anvende til deres eller deres efterladedes Forsørgelse i Overensstemmelse med de foranførte Bestemmelser, medmindre andet vedtages med de paagældende ansattes Samtykke.

Nr. 27. (C 34).

Bestemmelser

Pensionskassen for de ved de tidligere sjællandske Statsbaner fast ansatte.

gældende for Pensionskassen for de ved de tidligere sjællandske Statsbaner fast ansatte, saaledes som disse ere modificerede ved Statens Overtagelse af Pensionskassen i Henhold til Lov af 12. April 1892 (jfr. L. af 26. Marts 1898 § 18 1).

§ 1.

Kassens Formaal.

Pensionskassens Formaal er, i Overensstemmelse med de nedenfor fastsatte Regler:

- a. at yde Pension eller Understøttelse til ansatte ved Statsbanedriften, som ere Interessenter i nærværende Kasse og enten paa Grund af Alder, Svaghed eller andre dem utilregnelige Aarsager afskediges af Tjenesten eller forlange Afsked, fordi Statsbanebestyrelsen mod deres Ønske tilsigter at forflytte dem til Tjeneste ved Statsbanerne udenfor Sjælland, for saa vidt de hertil ifølge den om de sjællandske Baners Overgang til Staten under 1—2. September 1880 afsluttede Overenskomst ere berettigede.
- b. eventuelt at yde Pension eller Understøttelse til ansatte ved Statsbanedriften, som ere Interessenter i nærværende Kasse, og som afskediges paa Grund af Fejl eller Misligheder, der uden at medføre Stillingens Forbrydelse ved Dom dog svækker den for Stillingen nødvendige Agtelse og Tillid.

I dette Tilfælde afgør Indenrigsministeriet Spørgsmaalet om, hvorvidt og hvilken Pension der kan tilstaaes vedkommende.

- c. at yde Pension eller Understøttelse til Enker efter de under a & b nævnte ansatte.
- d. at yde Understøttelse til faderløse Børn af de under a & b nævnte ansatte.

§ 2.

Kassens Interessenter.

Kassens Interessenter ere de ved Statsbanedriften ansatte (Mænd og Kvinder), som den 31te Marts 1887 (efter hvilket Tidspunkt ingen nye Interessenter optages i Kassen) vare Interessenter i denne, uden Hensyn til, om de ere ansatte ved Statsbanerne paa Sjælland eller udenfor samme, og ere disse som saadanne saavel forpligtede til at yde Bidrag til Kassen som berettigede til i Overensstemmelse med de efterfølgende Regler at deltage i de Fordele, den yder. Enhver Interessent er forpligtet til at være interesseret i Kassen for det fulde Beløb af sin Indtægt (Lønning og Emolumenter) i Statsbanedriftens Tjeneste. For saa vidt der ved Beregning af de vedkommendes Lønning og Emolumenter ikke skulde udkomme fulde Hundreder, skal Beløbet afrundes til Tiere, saaledes at

hvad der er under 5 Kr. bortkastes, og 5 Kr. eller derover forhøjes til 10 Kr.

Daglønnede Interessenter svare dog Bidrag af en bestemt Sum aarlig, der ansættes for Arbejdere til 720 Kr.

Det skal være de Funktionærer, som overgaa fra en Stilling med en højere til en med lavere Lønning, tilladt, for saa vidt de maatte ønske det og derom fremsætte Begæring for Generaldirektoratet, vedblivende at svare Bidrag til Pensionskassen af det Beløb, hvormed de hidtil have været interesserede i den.

For saa vidt en kvindelig Interessent er i Ægteskab med en af de ved Statsbanedriften ansatte, som er Interessent i nærværende Kasse, beholder hun sin Ret til Enkepension uafhængig af den af hende selv erhvervede Pensionsret.

§ 3.

Interessenternes Bidrag.

1) De ordinære (aarlige) Bidrag ere følgende:

- a. 1ste Klassen's Bidrag svares af alle med aarlig eller Fjerdingaarsløn ifølge det sjællandske Lønningsreglement af 31te December 1879 ansatte Embedsmænd eller ifølge senere Lønningsbestemmelser lige med disse stillede Interessenter, og udgør 5 pCt. af det aarlige Beløb, hvormed de ere interesserede i Kassen.
- b. 2den Klassen's Bidrag svares af alle med Maanedsløn efter det ovenciterede Reglement fast ansatte Betjente eller ifølge senere Lønningsbestemmelser lige med disse stillede Interessenter, herunder indbefattet de tidligere maanedslønnede Banevogtere, der ere eller maatte overgaa til Kolonnerne som daglønnede, og udgør $2\frac{1}{2}$ pCt. af det aarlige Beløb, hvormed de ere interesserede i Kassen. Dog have disse Interessenter Ret til, efter særlig Anmeldelse for Generaldirektoratet, at svare det i foranstaaende Lit. a nævnte 1ste Klassen's Bidrag af 5 pCt. mod derefter med Hensyn til Rettigheder og Forpligtelser efter nærværende Statuter at betragtes som henhørende til Interessenter af 1ste

Klasse, selvfølgelig under Iagttagelse af de i Statuterne (§ 5, 3die Stykke) om Overgangen fra den ene Klasse til den anden m. v. fastsatte Regler.

2) De ekstraordinære Bidrag ere følgende:

- a. Enhver fast ansat Interessent, som i Statsbanedriftens Tjeneste avancerer til højere Lønning, herunder indbefattet Alderstillæg, erlægger som ekstraordinært Tilskud til Kassen een Maaned's Forbedringslønning eller et Bidrag af $\frac{1}{12}$ af Forskellen imellem hans tidligere og hans nye Løn for eet Aar.
- b. Daglønnede Interessenter, der indtil 1ste Marts 1893 kun have svaret Bidrag af deres tidligere Maanedsløn, men som efter dette Tidspunkt ville have at svare Bidrag af det i ovenstaaende § 2 omhandlede Beløb, skulle erlægge et Bidrag af $\frac{1}{12}$ af Forskellen imellem det Beløb, for hvilket de hidtil have været Interessenter, og det, for hvilket de fremtidig blive dette.

Enhver ikke daglønnet Interessent er saavel med Hensyn til de ordinære som til de ekstraordinære Bidrag interesseret i Kassen baade for de faste Lønninger samt Alderstillæg og for Emolumenter, dog saadanne undtagne, som bestaa af Diæter og Refusioner for visse Udlæg o. s. v. Som en Følge heraf erlægges Bidrag af Bolig og Brændsel, hvad enten disse ere fastsatte til bestemte Pengesummer eller ydes in natura, af Milepenge, o. dsl., men ikke af Natpenge, Rejsediæter o. dsl. Heller ikke beregnes Bidrag af Uniformeringsgodtgørelser eller Uniformeringsgenstande, som leveres in natura. De nysnævnte Emolumenter, hvoraf Bidrag bliver at erlægge, ville for et Aar ad Gangen af Indenrigsministeriet blive fastsatte til et vist fast Gennemsnitsbeløb for hver Interessent.

For Tiden fra 1ste April 1890 beregnes ifølge Indenrigsministeriets Resolution Bidrag af følgende aarlige Gennemsnitsbeløb for Milepenge nemlig:

for Lokomotivførere.....	500 Kr.
- Lokomotivfyrbødere.....	250 -
- Togførere	550 -
- Pakmestre	400 -
- Konduktører	200 -

Naar der er Tvivl om, hvorvidt nogen skal anses som interesseret i Kassen med Hensyn til visse Emolumenter, eller om visse Naturalydelsers Pengeværdi, afgør Indenrigsministeriet det fornødne. Bidragene erlægges samtidigt med Udbetalingen af de Lønninger, hvoraf de skulle ydes, og indeholdes af disse. De ekstraordinære Bidrag kunne efter vedkommendes Ønske fordeles paa flere, dog ikke over seks Maaneder for Beløb af indtil 100 Kr. og ikke over tolv Maaneder for større Beløb.

§ 4.

Forpligtelsers og Rettigheders Ophør.

Interessenternes Forpligtelse til at yde Bidrag til Kassen ophører med deres Udtrædelse af Statsbanedriftens Tjeneste.

Interessenter, hvis Forbindelse med Pensionskassen ophører af en af de i § 1 a nævnte Grunde, forinden de have tjent i fulde 10 Aar, men efterat de have tjent i fulde 5 Aar, og hvem der ikke af særlige Grunde tillægges Pension (jfr. § 7), ere berettigede til ved deres Udtrædelse af Statsbanedriftens Tjeneste at erholde tilbagebetalt Totalbeløbet af de af dem siden deres Indtrædelse i nærværende Kasse erlagte Bidrag. Enker efter Interessenter have samme Ret til Tilbagebetaling af de af deres Mænd erlagte Bidrag, naar disse ere afgaaede ved Døden uden at have tjent Statsbanerne saalænge, at der kan tilkomme Enkerne Pension, og Enkerne derhos ikke af særlige Grunde erholde Pension (jfr. § 10). — I andre end disse Tilfælde kan ingen fordre de engang erlagte statutmæssige Bidrag tilbagebetalt.

§ 5.

Adgang til Pension.

Interessenter, som udtræde af Statsbanedriftens Tjeneste af en af de i § 1 a nævnte Aarsager, have Adgang til at erholde Pension efter nedenstaaende Regler, naar de have været Interessenter i Kassen mindst i 10 fulde Aar.

Den samme Betingelse kræves ogsaa, for at Bestemmelsen i § 1 b kan komme til Anvendelse.

For dem, som maatte være gaaet over fra at svare 2den Klasses Bidrag (§ 3 1 b) til at svare 1ste Klasses Bidrag (§ 3 1 a), eller omvendt, regnes 2 Aar, hvori er svaret 2den Klasses Bidrag, lig eet Aar, hvori er svaret 1ste Klasses Bidrag. Under Iagttagelse af denne Regel bestemmes Pensionen for dem, der have svaret 1ste Klasses Bidrag, efter Pensionsreglerne herfor, med mindre den paagældende skulde ønske den fastsat efter Pensionsreglerne for dem, der have svaret 2den Klasses Bidrag, saaledes at samtlige Tjenestear, uden Hensyn til, hvilket Bidrag der er svaret, regnes for enkelte.

For den, som, efter at være udtraadt af Statsbanedriftens Tjeneste uden at have erholdt tilbagebetalt de af ham indbetalte Bidrag, atter indtræder som Interessent i nærværende Kasse, og derefter endelig afgaar med Krav paa Pension, sammenlægges de forskellige Perioder, hvori han har været Interessent — alt efter det Bidrag, han har svaret ifølge ovenstaaende Regler, — til en samlet Tid, hvorefter Pensionen bestemmes. Derhos er Indenrigsministeriet berettiget til at indrømme Interessenter, der **midlertidigt** udtræde af deres faste Stillinger, uden at deres Forretningsforhold til Statsbanedriften hæves, at vedblive at være Interessenter i Kassen for den Tid, hvori de saaledes midlertidigt ere udtraadte af deres faste Stillinger, imod at de for samme svare de statutmæssige Bidrag til Kassen.

Forsaa vidt Længden af den pensionsgivende Tjenestetid efter nærværende Statuter beregnes efter Regler, der ere ugunstigere for vedkommende end de i Pensionskassens Statuter af 15de Marts 1859 givne Regler, reserveres der dem, som allerede vare Interessenter i Kassen den 31te Marts 1870, den pensionsgivende Tjenestetid, som de allerede da maatte have erhvervet, hvorimod denne Tjenestetid derefter beregnes efter de i nærværende Statuter givne Regler.

§ 6.

Størrelsen af Interessenternes ordinære Pensioner.

Pensionens Størrelse bestemmes:

- a. Efter Gennemsnittet for 1 Aar af den i de sidste 5 forinden Afgangen i Statsbanedriftens Tjeneste tilbragte Aar oppebaarne samlede Løn med Emolumenter, hvoraf der

er ydet Bidrag til Kassen, saaledes at denne Gennemsnitssum bliver det Beløb, hvoraf Pensionsprocenterne beregnes (Litr. b.) jfr. for daglønnes vedkommende § 2.

b. Efter Antallet af pensionsgivende Tjenestear 5: de Aar, hvori de vedkommende have været Interressenter i Kassen beregnede efter de ovenfor i § 5 givne Regler.

Af den saaledes udfundne Gennemsnitssum og efter Antallet af pensionsgivende Tjenestear gives følgende Pensioner:

Aarlig Pension i Procent af Gennemsnitssummen for:

Pensionsgivende Tjenestear.	Dem, der have svaret	
	Iste Klasses Bidrag, (§ 3. I. a.)	2den Klasses Bidrag (§ 3. I. b.)
10 Aar	16 pCt.	10 pCt.
11 —	17 —	11 —
12 —	19 —	12 —
13 —	21 —	13 —
14 —	23 —	14 —
15 —	25 —	16 —
16 —	27 —	18 —
17 —	29 —	20 —
18 —	31 —	22 —
19 —	33 —	24 —
20 —	36 —	26 —
21 —	39 —	28 —
22 —	42 —	30 —
23 —	46 —	33 —
24 —	50 —	36 —
25 —	55 —	40 —
26 —	60 —	44 —
27 —	66 $\frac{2}{3}$ —	49 —
28 —	66 $\frac{2}{3}$ —	54 —
29 —	66 $\frac{2}{3}$ —	60 —
30 og derover	66 $\frac{2}{3}$ —	66 $\frac{2}{3}$ —

Ved Bestemmelsen af de pensionsgivende Tjenestear bortkastes hvad der er under $\frac{1}{2}$ Aar; hvad der er $\frac{1}{2}$ Aar eller derover, regnes for et fuldt Aar. Denne Bestemmelse kommer imidlertid kun til Anvendelse, forsaavidt vedkommende

har tjent over 10 Aar, idet der ifølge § 5 1ste Stykke in fine udfordres fulde 10 Aar for at blive pensionsberettiget.

§ 7.

Undtagelser.

Naar nogen Interessent kommer saaledes til Skade under Udførelsen af sin Tjeneste eller sit Arbejde, at han maa afskediges — hvad enten det sker inden eller efter, at vedkommende har tjent de 10 Aar, efter hvis Forløb der ifølge §§ 5 og 6 erhverves Ret til Pension, — erholder han en af Indenrigsministeriet fastsat Pension, der ikke maa være mindre, end om han havde tjent det ringeste Antal Aar, som giver Adgang til Pension, men paa den anden Side ikke maa overstige $\frac{2}{3}$ af den Lønningsindtægt, hvoraf han svarede Bidrag paa den Tid, da han kom til Skade.

Har vedkommende Adgang til Pension i Henhold til §§ 5 og 6, maa den ham efter nærværende § indrømmede Pension ikke være mindre end den, der vilde have tilkommet ham, forsaavidt Pensionen med Hensyn til Tjenestetid og øvrige Forhold var beregnet efter de almindelige Regler.

§ 8.

Tab af Pension.

- Den tillagte Pension ophører enten ganske eller delvis
- Naar den paagældende, efterat være afgaaet med Pension, atter ansættes i Statsbanedriftens Tjeneste.
 - Naar den paagældende ved Dom findes skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling.
 - Naar Pensionen ikke er hævet i 3 Aar, uden at den paagældende senere kan bevise lovlig Forhindring.

§ 9.

Pensionering af Enker.

Enker efter Interessenter, der enten have tjent saa længe, at de ifølge foranstaaende Bestemmelser selv have erhvervet Ret til Pension, eller allerede ere afgaaede med Pension, have Krav paa en Pension, hvis Størrelse bestemmes til **een Trediedel** af den Pension, der var tillagt Manden, eller hvortil han vilde have været berettiget, saafremt han var afgaaet med Pension paa den Tid, han døde.

§ 9.

Undtagelser for Enker, hvis Mænd ere komne til Skade.

Enker efter Interessenter, som ere døde som Følge af Beskadigelser, der uden egen Brøde ere tilføjede dem under Udførelsen af deres Tjeneste, ere berettigede til at erholde Pension, hvis Størrelse bestemmes til $\frac{1}{3}$ af den Pension, som vilde have været at tillægge Manden, hvis han havde levet, men havde maattet afskediges af den i § 7 omhandlede Aarsag.

§ II.

Indskrænkning og Udelukkelse fra Enkepensionen.

Enker, som ere mere end 20 Aar yngre end Manden, eller hvis Mænd paa den Tid, da Ægteskabet blev indgaaet, vare over 50 Aar eller allerede afskedigede af Tjenesten, erholde ikkun Pension i Tilfælde af, at Mændene i mindst 20 Aar have svaret Bidrag til Pensionskassen.

Ganske udelukkede fra Pension ere Enker:

- naar Ægteskabet er indgaaet paa Mandens Dødsleje;
- naar de bevisligt føre et umoralsk Levnet;
- naar de ved Dom findes skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling;
- naar Ægteskabet var hævet forinden Mandens Død;
- naar de atter indgaa nyt Ægteskab;
- naar de ikke hæve Pensionen i 3 Aar uden senere at kunne godtgøre lovlige Forhindringer.

§ 12.

Understøttelser til Børn.

Hvis Omstændighederne maatte tale herfor, kan Indenrigsministeriet til afdøde Interessenters uforsørgede Børn, indtil disse have fyldt deres 18de Aar, bevilge en aarlig Understøttelse, der dog for hvert Barn ikke maa overstige de paa omstaaende Skala anførte Beløb.

De omhandlede Børneunderstøttelsers Vedbliven er afhængig af, at de Omstændigheder, som have begrundet dem, vedblivende ere tilstede, hvilket aarligt skal godtgøres for Indenrigsministeriet.

§ 13.

Indenrigsministeriet tager endelig Bestemmelse om alle Kassen vedkommende Anliggender, og har Ret til at fore-

skrive saadanne Forandringer i ovenstaaende Bestemmelser, som Erfaring maatte vise at være fornødne eller hensigtsmæssige, men er dog ikke berettiget til at foretage Reduktion af de Interessenterne i Henhold til ovenstaaende Regler tilkommende Pensioner og Understøttelser.

§ 14.

De i det foregaaende omhandlede Pensioner og Understøttelser kunne ikke bortgives, sælges, pantsættes eller belægges med Arrest eller Udlæg.

ad § 12.

Klasse I à 100 Kr. for hvert Barn.	Klasse II à 75 Kr. for hvert Barn.	Klasse III à 60 Kr. for hvert Barn.	Klasse IV à 40 Kr. for hvert Barn.	Klasse V à 30 Kr. for hvert Barn.
Ansatte hørende under: 1ste til 7de almindel. Lønningsklasse samt Stationsforstandere af 6te og 7de Klasse.	Ansatte hørende under: 8de almindel. Lønningsklasse (undtagen Stationsforstandere af 6te Klasse). III & VI specielle Lønningsklasse.	Ansatte hørende under: 9de alm. Lønningsklasse (undtagen Stationsforstandere af 7de Klasse), endvidere Ekspedienter for Holdepladser samt Overportører af 2den Klasse.	Ansatte hørende under: 10de alm. Lønningsklasse (undtagen Ekspedienter for Holdepladser og Overportører af 2den Klasse). II, VIII, X og XIII specielle Lønningsklasse.	Ansatte hørende under: 11te alm. Lønningsklasse. IX, XI og XII specielle Lønningsklasse.
I & V specielle Lønningsklasse.		IV & VII specielle Lønningsklasse.		

Nr. 28. (C 35).

Leveattester, der skulle fremlægges for at faa Pensioner eller Understøttelser udbetalte, maa ikke udstedes af selve den ansatte (Kasserer eller Stationsforstander), af hvem Udbetaling af Pensioner og Understøttelser.

II. Almindelige Bestemmelser vedrørende Personalet, samt Fribefordring.

Nr. 29. (C 39).

Indenrigsministeriet har udfærdiget følgende:

Almindelig Instruks for samtlige ved Statsbanedriften ansatte eller til fast Arbejde antagne.

Almindelig Instruks for samtlige ved Statsbanedriften ansatte eller til fast Arbejde antagne.

§ 1.

Det er Pligt for alle under Statsbanedriften ansatte i enhver Henseende at varetage Banernes Tarv, at efterkomme de gældende tjenstlige Bestemmelser villigt, ufortrødent og samvittighedsfuldt, at befytte sig paa en mønsterværdig Opførsel saavel i som udenfor Tjenesten, saaledes som det sømmer sig for Funktionærer ved en Statsinstitution.

Enhver ansat aflægger ved Tjenestens Tiltrædelse et edeligt Løfte om at opfylde de ham paahvilende tjenstlige Pligter.

§ 2.

Enhver ansat har at ofre Tjenesten sin Arbejdskraft i det Omfang, hvori dette til enhver Tid paalægges ham. Han kan ikke uden sine foresattes Samtykke udeblive fra eller ombytte sin Tjeneste. Det er hans Pligt nøje at overholde den foreskrevne Tjenestetid og om fornødent tillige at arbejde udenfor denne.

Han er pligtig at finde sig i, at der sker Forandringer i de ham overdragne Forretningers Omfang og Beskaffenhed, og maa udføre ethvert tjenstligt Arbejde, som overdrages ham, uden at kunne gøre Krav paa bestemte Forretninger.

Naar Statsbanedriftens Tarv kræver det, ere alle ansatte pligtige ogsaa uden direkte Opfordring at yde hverandre gensidig Understøttelse i Udførelsen af Tjenesteforretninger.

I intet Tilfælde har den ansatte Krav paa andet Vederlag for sin Tjeneste end det, der til enhver Tid er normeret for hans Tjenestestilling.

Den ansatte skal tage Ophold paa eller ved det Sted, som er Sæde for hans Tjenestevirksomhed, og maa ikke flytte bort derfra uden Samtykke af rette vedkommende.

§ 3.

Bliver en ansat ved Sygdom eller andet lovligt Forfald forhindret i at udføre sin Tjeneste, skal han straks anmelde saadant for sin nærmeste foresatte, som skal træffe eller foranledige truffet de fornødne Foranstaltninger til Tjenestens Besørgelse. Forfaldet kan fordres dokumenteret (ved Lægeattest m. v.), og ved længere Udeblivelse fra Tjenesten maa den paagældende, saa ofte det forlanges, ufortøvet tilvejebringe ny Attest om vedvarende Tjenesteudygtighed.

Saa snart den ansatte atter bliver tjenstedygtig, maa han ligeledes uopholdeligt anmelde det for sin nærmeste foresatte.

§ 4.

Enhver ansat har ufortøvet og samvittighedsfuldt at efterkomme de ham af hans foresatte meddelte tjenstlige Ordre; dog skal han, saafremt en saadan Ordre gives ham af en højere overordnet end hans nærmeste foresatte, straks gøre denne bekendt hermed. Formener en ansat, at en ham given Ordre er i Strid med de gældende Instruks, kan han høfligt fremsætte sin Anskuelse herom, men er ikke berettiget til at udsætte Ordrens Udførelse, naar denne ikke medfører Fare for Driftens Sikkerhed.

De underordnede Funktionærer skulle stedse vise de overordnede, selv om disse ikke ere deres umiddelbare foresatte, Respekt, Forekommenhed og Lydighed i tjenstlige Forhold.

§ 5.

Enhver ansat er pligtig at gøre sine underordnede nøje bekendte med de dem vedrørende Tjenesteinstrukser og at vejlede dem behørigt med Hensyn til Udførelsen af deres Tjeneste. Afvige de af ham trufne Dispositioner fra de givne Instrukser, bør han hurtigst muligt gøre sin nærmeste foresatte bekendt med hine og motivere dem for ham.

§ 6.

Ingen ansat maa benytte lavere stillede Funktionærer ved Statsbanedriften til Arbejde i privat eller andet, Statsbanernes Tjeneste uvedkommende Øjemed, selv om dette kan udføres til Tider, da de paagældende ikke ere optagne af Tjenesteforretninger. Undtagelser herfra maa kun finde Sted med Generaldirektoratets skriftlige Samtykke, der kun kan ventes meddelt, naar den paagældende skriftligt har erklæret sig villig til at udføre det omhandlede Arbejde. Saadan skriftlig Tilladelse er alene gyldig for den Tid og for de ansatte, der udtrykkelig nævnes i samme. I Tilladelsen vil det tillige være at bestemme, hvorvidt og paa hvilken Maade den arbejdende skal lønnes af vedkommende ansattes egne Midler.

§ 7.

Det er forbudt de ansatte udenfor Tjenesten at udøve nogen Erhvervsvirksomhed eller at paatage sig Beskæftigelser og Hverv, lønnede eller ulønnede, der kunne gribe forstyrrende ind i den regelmæssige Varetagelse af deres Embedsforretninger, eller som kunne komme i Strid med de paagældendes Tjenestepligter. Særlig er det forbudt de ansatte at deltage i eller tage Tjeneste ved Foretagender, der konkurrere med Statsbanedriften, at overtage Leverancer til Driften, personligt eller gennem andre, og deslige. I Tvivlstilfælde vil Generaldirektoratets Tilladelse være at indhente, men en saaledes givne Tilladelse kan tilbagekaldes til enhver Tid uden Varsel og nærmere Begrundelse og uden at vedkommende paa Grund af Tilbagekaldelsen kan gøre nogetsomhelst Krav gældende mod Generaldirektoratet. Ligeledes kan Generaldirektoratet, naar det maatte komme til sammes Kundskab, at en ansat udøver et Bierhverv eller har overtaget en Stilling, der ikke

skønnes at kunne forenes med hans tjenstlige Pligter, forlange, at den ansatte uopholdelig opgiver et saadant Erhverv eller en saadan Stilling.

§ 8.

Ordre og Forespørgsler skulle afgives i en kort, klar og høflig Form.

Ved skriftlige Meddelelser skal man holde sig til Sagen, og det er ikke tilladt at behandle flere, hinanden uvedkommende Sager i samme Tjenstskrivelse.

Forklaringer og Erklæringer skulle nøje stemme med Sandheden og maa ikke afgives forbeholdent eller paa saadan Maade, at de kunne give Anledning til urigtig Opfattelse af Forholdet.

Meddelelserne skulle være affattede i en høflig Tone, men uden Brug af særlige Høflighedsformularer.

Hvor ikke andet er bestemt, fremsendes enhver Tjenesten vedrørende Melding og Indberetning ad tjenstlig Vej, det vil sige: gennem den nærmeste foresatte, og enhver Ordre og Meddelelse fra højere foresatte sendes vedkommende gennem hans nærmere foresatte. Gøre Omstændighederne det nødvendigt at afvige fra den sædvanlige tjenstlige Forretningsgang, maa Sagen snarest berigtiges ved efterfølgende Meddelelse.

Tjenstlige Erklæringer skulle afgives hurtigst muligt.

Skulde nogen ansat finde sig foranlediget til at klage over foresatte, gælde for Klagens Indsendelse de ovenangivne Regler. De foresatte ere pligtige at fremsende Klagen; vægre de sig derved, kan Klagen med Bemærkning herom direkte overgives til Generaldirektoratet. Klager over foresatte maa ikke afgives af flere i Forening. De skulle affattes i høflig og sømmelig Form. Findes Klagen ubegrundet, vil Klageren kunne paadrage sig Strafansvar.

Hemmeligholdelse af tjenstlige Sager maa ubrødeligt iagttages. Det er de ansatte forbudt uden særlig Bemyndigelse at give Private eller fremmede Avtoriteter Meddelelser hentede fra tjenstlige, for fremmede ikke bestemte Dokumenter, eller angaaende andre tjenstlige, fremmede uvedkommende Anordninger, saa vel som at afgive Erklæringer eller Vidnesbyrd til andre end foresatte, alt for saa vidt saadant

ikke kan fordres af Domstolene eller andre ifølge Lovgivningens Bestemmelser.

§ 9.

Enhver ansat, for hvem Uniform eller andre reglementerede Beklædningsgenstande eller andre tydelige Kendetegn paa vedkommendes Stilling ere normerede, skal bære samme ved alle foreskrevne Lejligheder og holde dem i god og renlig Stand. De foresatte have at paase, at dette iagttages af deres undergivne.

§ 10.

Benyttelsen af Jernbanens Restavrationslokaler er kun tilladt de ansatte i saadant Omfang, som til enhver Tid er fastsat.

§ 11.

Det paahviler særligt de ansatte at drage Omsorg for Driftens Sikkerhed og Regelmæssighed. Enhver, hvem det paahviler at træffe Foranstaltninger i Henseende til Sikkerhedstjenesten, maa have sat sig fuldstændig ind i de derom gældende Bestemmelser, vejlede sine undergivne til deres rette Forstaaelse og forvise sig om, at de have forstaaet dem rigtigt, og med Nøjagtighed og Omsigt udføre de paabudte Sikkerhedsforanstaltninger paa foreskreven Maade.

Bliver nogen Sikkerhedsforanstaltning forsømt eller udført paa en uagtsom og skødesløs Maade eller i Strid med de givne Bestemmelser, skal Indberetning derom fremsendes, selv om ingen Skade afstedkommes. En foresat, som bemærker eller erfarer en saadan Forsømmelse eller Uagtsomhed uden at gøre Indberetning derom, paadrager sig herved Ansvar lige med den skyldige.

Det paahviler desuden enhver ved Statsbanedriften ansat, uanset hvilken Stilling han beklæder, naar han bemærker, at Sikkerhedsforanstaltninger udføres paa en Maade, som kan medføre Fare eller Skade, at anmelde det for rette vedkommende.

§ 12.

Overfor Publikum maa Personalet under alle Forhold vise Ro, Besindighed, Upartiskhed, en høflig og sømmelig Optræden og al den Imødekommen, som kan forenes med

Opfyldelsen af Tjenestens Fordringer. Det er forbudt det uniformerede Personale i Publikums Paahør at føre højroret Samtale eller Diskussion, at rette Bebrejdelser til sideordnede eller uddele Irettesættelser til underordnede.

Tobaksrygning er ikke tilladt Personalet, naar det er i tjenstlig Berøring med Publikum.

§ 13.

Fornærmelser, der tilføjes ansatte under Udførelsen af deres Tjeneste eller i Anledning af samme, indberettes ad tjenstlig Vej til Generaldirektoratet, som, naar dertil findes Anledning, drager Omsorg for, at Sagen paatales, for saa vidt den egner sig til offentlig Forfølgning. Finder Generaldirektoratet ikke Anledning til at lade Sagen paatale, kan det paalægge den ansatte selv at forfølge Sagen gennem privat Søgmaal. Det staar selvfølgelig den ansatte frit for ogsaa uden saadant Paalæg at anlægge privat Søgmaal, naar offentlig Forfølgning af Sagen ikke besluttes.

Ingen ansat maa sagsøge en anden ansat for Fornærmelser uden Generaldirektoratets Samtykke.

§ 14.

Som Tjenesteforseelse betragtes enhver Tilsidesættelse af de Pligter, der paahvile vedkommende ifølge hans Tjenestestilling.

Til disse Pligter henregnes ikke blot de, der ere ham paalagte ved almindelige og særlige tjenstlige Instrukser, men ogsaa de, der paahvile enhver i Statens Tjeneste ansat, og som medføre, at enhver Funktionær ved sit Forhold i og udenfor Tjenesten maa vise sig værdig til den for hans Stilling uundværlige Agtelse og undgaa alt, hvad der kan svække hans Anseelse og Tilliden til ham. Hvis derfor nogen ansat ved Dom skulde findes skyldig i en i den offentlige Mening vanærende Handling, vil han uden Varsel blive afskediget af Statsbanedriftens Tjeneste.

Som Tjenesteforseelser i de ovenomhandlede Henseender, foruden de tidligere omtalte, fremhæves:

- a. Anmodning om eller Modtagelse af Gaver, Drikkepenge eller andre uberettigede Fordele eller af Tilsagn derom

- for Udførelse af Tjenestepligter eller Undladelse eller Krænkelser heraf, jfr. Straffelovens §§ 117—119.
- b. Drukkenskab eller fremherskende Tilbøjelighed til Drik i eller udenfor Tjenesten.
 - c. Letsindig Stiftelse af Gæld saa vel som Indtrædelse i Gældsforhold til de af Banernes Kontrahenter (saasom til Leverandører, Restavratører, Vognmænd eller lignende), med hvilke de ansatte i tjenstlig Henseende staa i Forbindelse.
 - d. Mangel paa Sparsommelighed med Statsbanedriftens Forbrugsgenstande, saasom Kul, Olie, Brændsel, samt paa Omhu med Banernes Materiel og øvrige Ejendele, saasom Redskaber, Værktøj og deslige, der leveres de ansatte til Brug.

Det er de ansattes Pligt, naar de bemærke, at deres underordnede gøre sig skyldige i grovere Tjenesteforseelser, at gøre Indberetning derom.

§ 15.

Tjenesteforseelser ville, foruden eventuel Straf efter den almindelige borgerlige Lovgivning, medføre Advarsler, Irettesættelser eller Straf af Bøder indtil $\frac{1}{2}$ Maanedes Lønning. Bøder, der ikke overstige 50 Kroner, kunne ikendes af Generaldirektoratet, som endvidere kan bemyndige de under det ansatte Embedsmænd til at ikende deres undergivne Bøder indtil 10 Kroner.

I særdeles graverende Tilfælde eller Gentagelsestilfælde kan Straffen stige til Degradation eller til Afskedigelse af Statsbanernes Tjeneste uden Varsel, ligesom det er en Selvfølge, at Tjenesteforseelser kunne medføre, at den paagældendes Forfremmelse midlertidigt standses. Advarsler og Irettesættelser kunne tildeles af enhver foresat; Degradation eller Afskedigelse kan alene bestemmes af den, der har ansat den paagældende i den Stilling, han beklæder, eller af en højere Myndighed.

For samtlige Følger af en Tjenesteforseelse og for de Fordringer paa Skadeserstatning, der maatte blive rejste paa Grundlag heraf, kan Ansvar gøres gældende mod den paagældende Funktionær.

§ 16.

Ved Udtrædelse af Statsbanedriftens Tjeneste, saavel som ved Overgang fra en Stilling ved samme til en anden, er enhver pligtig at aflægge behørig Rede og Rigtighed for betroede Oppebørsler samt at tilbagelevere samtlige Genstande, der have været ham betroede til Brug eller Forvaring, saa og den af ham eventuelt benyttede Tjenestebolig, alt i god og ordentlig Stand.

Særtryk af foranstaaende Instruks vil være at levere alle vedkommende.

Nr. 30. (C 43).

Uniformsreglement

for de ved Statsbanedriften ansatte Funktionærer.

Approberet af Hans Majestæt Kongen under
24. Decbr. 1887 og 15. Oktbr. 1889¹⁾.

§ 1.

I Overensstemmelse med de vedføjede Normativer A og B fastsættes de deri angivne Uniformer for følgende ved Statsbanedriften ansatte Funktionærer:

- I Klasse:, Kommitterede*, og Forvaltningschefer;
- II do. : Bane- og Telegrafingeniører, Maskiningeniører og -inspektører under Maskinforvaltningerne, Trafikinspektører, Skibs- og Maskininspektører under Søfartsforvaltningen.
- III do. : Stationsforstandere I-III og Skibsførere I & II;
- IV do. : Stationsforstandere IV & V, Godsforvalteren, Maskinmestre I & II;
- V do. : Overbane- og Telegrafmestre, Stationsforvaltere I & II²⁾, Godsekspeditører, Overassistenter;

¹⁾ Nogle af Ministeriet under 9. April 1892 og 18. Januar 1895 forsøgsvis tilladte Afgivelser ere medtagne i denne Ordre.

²⁾ Nu Stationsforstandere VI og VII.

- VI Klasse: Brofogder, Trafikassistenter I, Ranger og Pakhusmestre, Togførere og Styrmand I & II, Maskinassistenter ved Søfartsforvaltningen.
- VII do. : Ekspedienter, Trafikassistenter II-IV, Ranger og Pakhusformænd;
- VIII do. : Overportører I, Pakmestre, Broformænd, Vognopsynsmænd;
- IX do. : Overportører II, Bedstemænd, Overfyrbødere;
- X do. : Kontor- og Stationsbude, Dørvogtere, Konduktører, Portører.

Anm. De med * betegnede Funktionærer ere berettigede men ikke forpligtede til at anlægge og bære den normerede Uniform.

§ 2.

Desuden reglementeres følgende Uniforms- og Beklædningsgenstande for efternævnte:

I. Under Centralforvaltningen og Linieforvaltningernes Kontorer.

- a. Kontorbude: foruden de i Normativ A angivne Uniforms-genstande endvidere Regnkappe samt, om fornødent, Arbejdsbluse.

II. Under Baneforvaltningerne.

- b. Brofogder: foruden de i Normativ A angivne Uniforms-genstande endvidere Regnfrakke.
- c. Baneformænd: Uniformshue som Normativ A. Klasse X. a., Politiskilt, Vinterkappe af mørkeblaat Klæde eller Kirsei med Hornknapper.
- d. Telegraf- og Signalformænd, Magasinformænd: Uniformshue og Vinterkappe som II. c. samt Regnkappe.
- e. Banearbejdere, Banevogtere, Led- og Signalvogtere: Uniformshue som Normativ A Klasse X. a. (dog uden Tresse), Politiskilt og Vinterkappe som II c.

- f. Led- og Signalvogtersker: Politiskilt og Vinterkappe.
- g. Brokarle: Uniformshue som II e., Jakke af mørkeblaat Klæde eller Kirsei med Hornknapper, Benklæder af samme Stof, Vinterkappe og Oliekappe.

III. Under Maskinforvaltningerne.

- h 1. Maskinassistenter: Uniformshue som Normativ A Klasse IV; Værkmestre og Lokomotivmestre: Uniformshue som Normativ A. Klasse V; Værkførere og Lokomotivformænd: Uniformshue som Normativ A. Klasse VI.
- h 2. Vognopsynsmænd: foruden de i Normativ A. angivne Uniforms-genstande endvidere Regnkappe med Hætte.
- i. Lokomotivførere: Uniformshue som Normativ A. Klasse VI. (hvortil kan benyttes Overtræk) og Vinterfrakke af mørkeblaat Klæde eller Kirsei med Hornknapper.
- k 1. Magasinformænd: Uniformshue som Normativ A. Klasse X. a. (hvortil kan benyttes Overtræk) og Vinterfrakke som III i.
- k 2. Lokomotivfyrbødere I: Uniformshue som Normativ A. Klasse VIII.; Lokomotivfyrbødere II: Uniformshue som Normativ A. Klasse IX.; Lokomotivfyrbødere III: Uniformshue som Normativ A. Klasse X. a. Til Uniformshuerne kan benyttes Overtræk. Samtlige Lokomotivfyrbødere reglementeres med Vinterfrakke som III. i.
- l. Depotarbejdere (herunder Vognsmørere, Pumpere, Pudsere, Fyrmænd), Magasin- og andre Arbejdsfolk (herunder Kulmænd, Magasin-karle, dog ikke Arbejdsfolk og Haandværkere i Værkstederne) Uniformshue som Normativ A. Klasse X. a. (dog uden Tresse, og hvortil kan bruges Overtræk) og Vinterfrakke som III. i., Vognsmørere desuden Jakke af mørkeblaat Klæde eller Kirsei med Hornknapper og Regnkappe.

- m. Vægttere: Uniformshue som III. l., Politiskilt og Skindpels eller Vinterkappe som II. c.-og Pelsjakke.

IV. Under Trafikforvaltningerne.

- n. Togførere, Pakmestre og Konduktører: foruden de i Normativ A. nævnte Uniformsgenstande endvidere Skindtrøje og Regnkappe, og Pakmestre og Konduktører desuden Arbejdsbluser. Konduktører, som forrette Tjeneste paa aabne Bremsesæder, Skindpelse.
- o. Trafikelever: Uniformshue som Normativ A. Klasse VII. (dog uden Tresse).
- p. Pakhus-Overportører og Portører samt om fornødent Stationsbude og Dørvogtere 1 & 2: foruden de i Normativ A. nævnte Uniformsgenstande endvidere Arbejdsbluser, og Rangermestre og -formænd, Plads-Overportører og Stationsbude ligeledes endvidere Regnkappe.
- q. Stationskarle og -kudske: Uniformshue som Normativ A. Klasse X. a. (dog uden Tresse). Manchesters Trøje og Vinterfrakke af mørkeblaat Klæde eller Kirsei med Hornknapper.
- r.
- s. Vægttere: Uniformshue som IV. q., Politiskilt og Skindpels eller Vinterkappe som II. c. og Pelsjakke.
Desuden Stationspersonale, der er til fast Tjeneste i Varehuse, Pelsjakke eller Skindtrøje, og de, som gøre Tjeneste paa Pladse, Regnkapper eller Oliekapper.

V. Under Søfartsforvaltningen.

- t. Matroser og Skibsdrenge: Hue uden Skygge med Huebaand, hvorpaa trykt D. S. B. samt Overfartens eller Skibets Navn, hvor vedkommende gør Tjeneste, og Korkarde til venstre. Blaa Uldskjorte, paa hvis Bryst broderet i Rødt et kronet Vingehjul med 2 korslagte Ankere, Søtrøje og blaa Benklæder, Matroserne desuden Regntøj (Regnfrakke og Sydvest).

- u. Fyrbødere som V. t., dog uden Emblem paa Brystet af Uldskjorten og intet Regntøj.
- v. Brokarle: Uniformshue som II. e., Søtrøje og Regntøj (Regnfrakke og Sydvest).

Det tillades derhos alle Funktionærer, for hvem Regnkappe eller Regnfrakke ikke særligt er reglementeret, at anlægge og bære saadan, saavidt det er foreneligt med Udførelsen af den dem tildelte Tjeneste.

Ekstrapersonale, som midlertidigt forretter Tjeneste ved Banerne, vil, for saa vidt Forholdene tale herfor, navnlig i Tilfælde af længere Tids samlet Tjeneste, være at uniformere, som for det faste Personale i tilsvarende Stilling foreskrevet.

§ 3.

Endvidere kan Indenrigsministeriet efter Indstilling fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften tillade andre Funktionærer ved samme, for hvem Uniform ikke herved er foreskrevet, at anlægge og bære saadan Uniformshue, som er normeret for de med dem i tjenstlig Henseende Ligestillede.

§ 4.

.....

Eksemplarer af de Tegninger, hvortil henvises i de vedføjede Normativer, ere henlagte til Eftersyn paa de respektive Forvaltningschefers Kontorer, hvorhos der ved Statsbanedriftens Foranstaltning er forfærdiget de fornødne Modeller til de Uniformsgenstande, som leveres af Banerne, samt til Distinktioner m. v. til de Uniformer, som ville være at anskaffe af de ansatte selv.

Bilag 1 til Ordre Nr. 31.

Uniforms-

(Statsbanedriften ekskl.)

1	2	3
Klasse	Tjenestekategori	Hovedbedækning
I.	Kommitterede, og Forvaltningschefer.	<p>1. Daglig: Hue af mørkeblaat Klæde, lav, rundpullet med nedfaldende sort Læderskygge og Læder-Stormrem, befestet med to smaa riflede forgyldte Knapper med kronet Vingehjul (Fig. 7). Omkring Huen forneden en 1$\frac{1}{4}$" bred Guldtresse med 4 ophøjede blanke Striber. Om Pullen en Guldsnor. Foran paa Huen Kokarde, hvorover et kronet Vingehjul enten broderet i Guld eller af drevet forgyldt Metal (Fig. 6).</p> <p>2. Gala: Trekantet Hat som for Civil-Embedsmænd foreskrevet.</p>
II.	Bane- og Telegrafingeniører, Maskininspektører og -ingeniører, Trafikinspektører.	<p>1. Daglig: Hue med 3 ophøjede blanke Striber i Guldtressen; ellers som Klasse I₁.</p> <p>2. Gala: Trekantet Hat som Klasse I₂.</p>

Normativ A.

Søfartsforvaltningen.)

4	5	6
Beklædning	Værge	Anmærkning
<p>Frakke af mørkeblaat Klæde med sort Foer i Skøderne, der skulle naa til de udstrakte Armes Fingerspidser. Opstaaende, foran afrundet Klædes-Krave, kantet med en riflet Guldtresse, hvorunder en lille Guldsnor. Foran paa hver Side af Kraven broderet i Guld et kronet Vingehjul med 2 smaa Egeblade og 1 Agern foran samt 6 store Egeblade og 4 Agern bagved (Fig. 1 a). I Brystet 2 Rader store Knapper, 6 Stk. i hver Rad. Lige Ærmeopslag, kantet som Kraven, og broderet i Guld 6 Egeblade med 4 Agern (Fig. 1 b). Udvendige Baglommer med Patter og 3 store Knapper paa hver. Alle Knapper riflede og forgyldte med kronet Vingehjul (Fig. 7).</p> <p>Benklæder af mørkeblaat Klæde.</p> <p>Frakke som Daglig I₁.</p> <p>Benklæder af mørkeblaat Klæde med $\frac{3}{4}$" brede Guldgalloner med 4 ophøjede blanke Striber.</p>		<p>I daglig Tjeneste kan, naar andet ikke udtrykkelig er foreskrevet, bæres civil Dragt med Uniformshue (Rubrik 3).</p>
<p>Frakke med Kraven kantet med en riflet Guldtresse og foran paa hver Side af Kraven guldbroderet kronet Vingehjul og 2 smaa Egeblade med 1 Agern foran Vingehjulet og 2 store Egeblade med 1 Agern bagved samme (Fig. 2 a). Lige Ærmeopslag, kantet som Kraven og med 2 Egeblade og 2 Agern broderede i Guld (Fig. 2 b), iøvrigt som Klasse I₁.</p> <p>Benklæder som Klasse I₁.</p>		<p>I daglig Tjeneste kan, naar andet ikke udtrykkelig er foreskrevet, bæres civil Dragt med Uniformshue (Rubrik 3).</p>
<p>Frakke som Daglig II₁.</p> <p>Benklæder med 3 Striber i Guldgallonerne; ellers som Klasse I₁.</p>	Som Klasse I ₂ .	

1	2	3
Klasse	Tjenestekategori	Hovedbedækning
III.	Stationsforstandere I—III Kl.	<p>1. Daglig: Hue uden Guldsnor om Pullen med 2 ophøjede blanke Striber i Guldtræssen, Vingehjul og Krone af forgyldt drevet Metal (Fig. 6); ellers som Klasse I₁. (Under Togenes Ekspedition skal Stationsforstanderen eller den, der fungerer paa dennes Vegne, om Hue-Stimmelen bære et $\frac{5}{4}$" bredt, højrodt Klædesbaand med Kokarde).</p> <p>2. Gala: Trekantet Hat som Klasse I₂.</p>
IV.	Stationsforstandere IV—V Kl. Godsforvalter.	<p>1. Daglig: Hue som for Klasse III₁. (Rødt Baand om Huen uuder Togekspeditionen som for Klasse III₁ foreskrevet).</p> <p>2. Gala: Trekantet Hat som Klasse I₂.</p>
V.	Overbane- og Telegraf- mestre, Stationsforvaltere I & II*), Gods- ekspeditører, Over- assistenter.	<p>Hue med tre $\frac{1}{4}$" brede Guldtræsser, adskilte ved to $\frac{1}{8}$" brede indvævede sorte Silkestribes. Over Kokarden kronet Vingehjul af drevet, forgyldt Metal (Fig. 6). Knapperne blanke, forgyldte med kronet Vingehjul; iøvrigt som Klasse III₁ (Fig. 8). (Rødt Baand om Huen under Togekspeditionen som for Klasse III₁ foreskrevet).</p>

*) Nu Stationsforstandere VI og VII.

4	5	6
Beklædning	Væрге	Anmærkning
<p>Frakke med en $1\frac{1}{2}$" høj, foran afrundet Klædes-Krave. kantet med en udtunget Guldtræsse. Foran paa hver Side af Kraven et kronet Vingehjul med 2 Stjerner, en paa hver Side af Hjulet, alt broderet i Guld eller af drevet forgyldt Metal (Fig. 3). Lige Klædes Ærmeopslag med 2 smaa Knaapper, ellers som Klasse I₁.</p> <p>Benklæder som Klasse I₁.</p> <p>Vinterfrakke af mørkeblaat Klæde eller Kirsei med nedfaldende Krave, 2 Rader store Knapper foran, 6 Stk. i hver Rad, Spændetamp med en stor Knap, 2 udvendige Baglommer med 3 store Knapper i hver, Slids med 6 smaa Knapper, alle Knapper riflede og forgyldte med kronet Vingehjul (Fig. 7).</p>	Som Klasse I ₂ .	
<p>Frakke som Daglig III₁.</p> <p>Benklæder med 2 Striber i Guldgallonerne; ellers som Klasse I₂.</p> <p>Frakke med 1 Stjerne (foran Vingehjulet) paa hver Side af Kraven; ellers som Klasse III₁.</p> <p>Benklæder som Klasse III₁.</p> <p>Vinterfrakke som Klasse III₁.</p>	Som Klasse I ₂ .	
<p>Frakke, Kraven $1\frac{1}{4}$" høj, kantet med en smal vævet lige Guldtræsse. I Kraven et kronet mindre Vingehjul af drevet, forgyldt Metal og 2 forgyldte mindre Stjerner, en paa hver Side af Vingehjulet (Fig. 4). Baglommerne uden Patter og med 3 store Knapper; Knapperne blanke, forgyldte med kronet Vingehjul (Fig. 8), ellers som Klasse III₁.</p> <p>Benklæder som Klasse III₁.</p> <p>Vinterfrakke med Knapperne blanke, forgyldte med kronet Vingehjul (Fig. 8), ellers som Klasse III₁.</p>		

1	2	3
Klasse	Tjenestekategori	Hovedbedækning
VI a.	Brofogeder, Trafik-assistenten I Klasse.	Hue med to $\frac{1}{4}$ " brede Guldresser adskilte ved en $\frac{1}{8}$ " bred, sort indvævet Silkestriben midt paa Stimmelen; ellers som Klasse V.
VI b.	Ranger- og Pakhusmestre.	Hue som Klasse VI a.
VI c.	Togførere.	Hue som Klasse VI a.
VII a.	Ekspedienter, Trafik-assistenten II—IV Klasse.	Hue med en $\frac{1}{4}$ " bred Guldresse midt om Stimmelen; ellers som Klasse V.
VII b.	Ranger- og Pakhusformænd.	Hue som Klasse VII a.
VIII a.	Overportører I Klasse, Broformænd ved Færgekapperne, Vognopsynsmænd.	Hue. Midt paa Stimmelen tre $\frac{1}{4}$ " brede Sølvresser, adskilte ved to $\frac{1}{8}$ " brede vævede sorte Silketriber. Over Korkarden et kronet Vingehjul af drevet hvidt Metal (Fig. 6) med kronet Vingehjul (Fig. 8); ellers som Klasse III ₁ .

4	5	6
Beklædning	Væрге	Anmærkning
Frakke som Klasse V, dog kun med 1 Stjerne paa hver Side af Kraven (Fig. 4). Benklæder som Klasse III ₁ . Vinterfrakke som Klasse V.		
Frakke som Klasse VI a, kun tillige en $\frac{1}{2}$ " bred Guldstribe paa skraa over venstre Overarm. Benklæder som Klasse III ₁ . Vinterfrakke som Klasse V.		
Frakke som Klasse VI a; men paa Skuldrene Dragoner af blaat Klæde, kantet med en $\frac{1}{4}$ " bred Guldresse paa hver Side og fæstet med 1 lille Knap (Fig. 8). Benklæder som Klasse III ₁ . Vinterfrakke med lignende Skulderdragoner som Frakken; ellers som Klasse V.		
Frakke som Klasse VI a; dog uden Stjerne. Benklæder som Klasse III ₁ . Vinterfrakke som Klasse V.		
Frakke som Klasse VII a; kun tillige en $\frac{1}{2}$ " bred Guldstribe skraat over venstre Overarm. Benklæder som Klasse III ₁ . Vinterfrakke som Klasse V.		
Jakke af mørkeblaat Klæde med 2 Rader Knapper, 5 Stkr. i hver (Fig. 8); en 1" høj, foran afrundet opstaaende Krave, kantet med en Sølvresse; foran paa hver Side af Kraven et kronet Vingehjul med 2 Stjerner, alt af hvidt drevet Metal (Fig. 5). Foran paa Skøderne Lommer med Overfald. Skraat paa venstre Overarm en $\frac{1}{2}$ " bred Sølvstribe. Alle Knapper med kronet Vingehjul, blanke og af hvidt Metal (Fig. 8). Benklæder som Klasse III ₁ . Vinterfrakke med Knapper, blanke og af hvidt Metal med kronet Vingehjul (Fig. 8); ellers som Klasse III ₁ .		

1	2	3
Klasse	Tjenestekategori	Hovedbedækning
VIII b.	Pakmestre.	Hue som Klasse VIII a.
IX.	Overportører II Klasse.	Hue som Klasse VIII a., dog kun med to $\frac{1}{4}$ " brede Sølvstriber, adskilte ved en $\frac{1}{8}$ " bred, sort Silkestribe midt om Stimmelen.
X a.	Kontorbude.	Hue som Klasse VIII a., dog kun med en $\frac{1}{4}$ " bred Sølvtræse midt om Stimmelen.
X b.	Stationsbude.	Hue som Klasse X a.

4	5	6
Beklædning	Værge	Anmærkning
Frakke , Kraven 1" høj og kantet med en Sølvtræse; foran paa hver Side af Kraven et kronet Vingehjul med 2 Stjerner, alt af hvidt drevet Metal. Skulderdragonerne kantede med Sølvstriber. Alle Knapperne som angivet under VIII a.; ellers som Klasse VI c.		
Benklæder som Klasse III ₁ .		
Vinterfrakke med lignende Skulderdragoner som for Frakken normeret; ellers som Klasse VIII a.		
Jakke som Klasse VIII a., dog kun med 1 Stjerne paa Kraven (Fig. 5).		
Benklæder som Klasse III ₁ .		
Vinterfrakke som Klasse VIII a.		
Frakke som Klasse V, kun med en smal Sølvtræse i Kravens Kant og i Kraven et kronet mindre Vingehjul af hvidt Metal (Fig. 4); alle Knapper med kronet Vingehjul og af blankt, hvidt Metal (Fig. 8).		
Benklæder som Klasse III ₁ .		
Vinterfrakke som Klasse VIII a.		
Frakke som Klasse X a., kun Nr. af hvidt Metal bagved Vingehjulet i Kraven.		
Benklæder som Klasse III ₁ .		
Vinterfrakke som Klasse VIII a.		

1	2	3
Klasse	Tjenestekategori	Hovedbedækning
X c.	Dørvogtere 1. Portiers.	Hue af mørkeblaat Klæde med udfaldende rund, stiv Pul; Pullen kantet med en Sølvsnor og om Stimmelen en 1 1/4" bred Sølvtræse med Kokarde. Nedfaldende Læderskygge; tynd dobbelt Sølvsnor som Stormrem, fæstet i 2 smaa Knapper med kronet Vingehjul af hvidt Metal (Fig. 8).
X c.	Dørvogtere 2. almindelige.	Hue som Klasse X a.
X d.	Konduktører.	Hue som Klasse X a.
X e.	Portører.	Hue som Klasse X a.

Anm. Signalføjte bæres i en forgyldt, henholdsvis forsøvet

4	5	6
Beklædning	Væрге	Anmærkning
<p>Livréfrakke af mørkeblaat Klæde, langlivet og langskødet med 2 Rader store Knapper, 6 i hver Rad. Nedfaldende Krave med Sølvstropper med en lille Knap i hver. Lige Ærmeopslag med en Sølvstrop paa hver og en Knap paa hver Side af Sølvstroppen. Foran paa Skøderne Lommer med Overfald og 3 Sølvstropper paa hver. Lige Baglommer med 3 store Knapper; alle Knapper af hvidt Metal med kronet Vingehjul (Fig. 8). Læder-taske med kronet Vingehjul af hvidt Metal, og Taskerem af bredt, sort Læder med Spænde af hvidt Metal. Foran paa Taskeremmen en Plade af hvidt Metal med forgyldt Monogram (D. S. B.) med Krone over. Paa højre Skulder en tyk Sølvsnor over Taskeremmen.</p> <p>Benklæder som Klasse III₁.</p> <p>Vinterfrakke som Klasse VIII a; kun med Sølvtræse paa højre Skulder over Taskeremmen.</p>		
<p>Frakke som Klasse X b.</p> <p>Benklæder som Klasse III₁.</p> <p>Vinterfrakke som Klasse VIII a.</p>		
<p>Frakke som Klasse VIII b., kun med Nr. af hvidt Metal istedetfor Stjerner paa Kraven.</p> <p>Benklæder som Klasse III₁.</p> <p>Vinterfrakke som Klasse VIII b.</p>		
<p>Jakke som Klasse VIII a., kun med Nr. af hvidt Metal istedetfor Stjerner paa Kraven og ingen Tværstribbe paa Ærmet.</p> <p>Benklæder som Klasse III₁.</p> <p>Vinterfrakke som Klasse VIII a.</p>		

Kæde, som er fastgjort paa Brystet.

Uniforms

(Statsbanedriftens)

1	2	3
Klasse	Tjenestekategori	Hovedbedækning
II a.	Skibsinspektører.	<p>1. Daglig: Hue af mørkeblaat Klæde med nedfaldende Pul og Skygge. Sort riflet Silkebaand om Stimmelen, hvorpaa i Guldbroderi 2 over Kors lagte Ankere i et Vingehjul, hvorover en Krone og hvorunder en Laurbærslyngning med 14 Blade (7 i hver Gren) (Fig. 1). Læder-Stormrem, befestet med 2 smaa riflede forgyldte Knapper (14 m/m Diameter) med Vingehjul, Ankere og Krone (Fig. 14).</p> <p>2. Gala: Trekantet Hat som Klasse II₂ i Normativ A.</p>
II b.	Maskininspektører.	<p>1. Daglig: Hue som Klasse II a₁ undtagen i Stedet for Vingehjul med 2 Ankere: 1 Anker og 1 tobladet Skruer over Kors (Fig. 2).</p> <p>2. Gala som Klasse II a₂.</p>

Normativ B.

Søfartsforvaltning.)

4	5	6
Beklædning	Værge	Anmærkning
<p>Jakke af mørkeblaat Klæde med nedfaldende Krave, Overslag og 2 Rader store Knapper (af 21 m/m Diameter), riflede og forgyldte, med Vingehjul, Ankere og Krone (Fig. 13), 5 i hver Rad. Foran paa Skøderne Lommer med Overfald. Rundt om den nederste Del af Ærmerne Distinktioner anbragte 7¹/₂ c/m fra Ærmets Underkant og bestaaende af 3 bølgeformede Guldgalloner, de 2 yderste af 10 m/m, den midterste af 9 m/m Bredde, og i en indbyrdes Afstand af 6 m/m (Fig. 3). Over Guldgallonerne i Guldbroderi to over Kors lagte Ankere i et Vingehjul (NB. I Stedet for Jakke kan bæres Frakke med nedfaldende Krave).</p> <p>Halstørklæde sort.</p> <p>Vest af mørkeblaat Klæde eller hvid med 1 Rad smaa Knapper (af 14 m/m Diameter), riflede og mat forgyldte med Vingehjul, Ankere og Krone (Fig. 14).</p> <p>Benklæder af mørkeblaat Klæde eller hvide.</p>		<p>I daglig Tjeneste kan, naar andet ikke udtrykkelig er foreskrevet, bæres civil Dragt med Uniformshue (Rubrik 3).</p>
<p>Frakke som Klasse II₂, Normativ A, undtagen Knapper som til den foran angivne daglige Uniform (Fig. 13).</p> <p>Benklæder som Klasse II₂, Normativ A.</p>	<p>Som Kl. II₂ i Normativ A.</p>	
<p>Jakke (eller Frakke) som Klasse II a₁, kun i Stedet for Vingehjulet med 2 Ankere: 1 Anker og 1 tobladet Skruer over Kors samt 3 Guldgalloner om Ærmerne, indvævede med sort af 4 m/m Bredde og 4 m/m indbyrdes Afstand (Fig. 4).</p> <p>Vest, Halstørklæde og Benklæder som Klasse II a₁.</p>		<p>I daglig Tjeneste kan, naar andet ikke udtrykkelig er foreskrevet, bæres civil Dragt med Uniformshue (Rubrik 3).</p>
<p>Frakke og Benklæder som Klasse II a₂.</p>	<p>Som Kl. II a₂.</p>	

1	2	3
Klasse	Tjenestekategori	Hovedbedækning
III.	Skibsførere I & II Klasse.	Hue som Klasse II a ₁ .
IV.	Maskinmestre I & II Klasse.	Hue som Klasse II b ₁ .
VI a.	Styrmænd I & II Klasse.	Hue som Klasse II a ₁ , undtagen Distinktionen af forgyldt presset Metal i Stedet for Guldbroderi (Fig. 5), og Knapperne blanke forgyldte (ikke riflede).
VI b.	Maskinassistenter.	Hue som Klasse II b ₁ , undtagen Distinktionen i presset forgyldt Metal i Stedet for Guldbroderi (Fig. 6), og Knapperne blanke forgyldte (ikke riflede).
IX a.	Bedstemænd.	Hue som Klasse VI a., dog med Udeladelse af Laurbærslyngningen og af hvidt presset Metal (Fig. 9). Knapperne af hvidt presset Metal.
IX b.	Overfyrbødere.	Hue som Klasse VI b., dog med Udeladelse af Laurbærslyngningen og af hvidt presset Metal (Fig. 10). Knapperne af hvidt Metal.

4	5	6
Beklædning	Værge	Anmærkning
Jakke som Klasse II a ₁ med Udeladelse af Anker og Vingehjulemblemet i Ærmedistinktionerne. Vest, Halstørklæde og Benklæder som Klasse II a ₁ .		
Jakke som Klasse II b ₁ med Udeladelse af Anker og Skruemblemet i Ærmedistinktionerne. Vest, Halstørklæde og Benklæder som Klasse II a ₁ .		
Jakke som Klasse III, dog kun med to 10 m/m brede bølgeformede Guldgalloner i 6 m/m indbyrdes Afstand som Ærmedistinktion (Fig. 7). Knapperne blanke forgyldte (ikke riflede). Vest, Halstørklæde og Benklæder som Klasse II a ₁ , kun Knapperne i Vesten blanke forgyldte (ikke riflede).		
Jakke som Klasse IV, dog kun med to 4 m/m brede med sort indvævede Guldgalloner i 4 m/m indbyrdes Afstand som Ærmedistinktion (Fig. 8). Knapperne blanke forgyldte (ikke riflede). Vest, Halstørklæde og Benklæder som Klasse VI a.		
Jakke som Klasse VI a., dog kun med en 9 m/m bred, bølgeformet Sølvgallon som Ærmedistinktion (Fig. 11) og Knapperne af hvidt Metal. Vest, Halstørklæde og Benklæder som Klasse VI a., kun Knapperne i Vesten af hvidt Metal.		
Jakke som Klasse VI b., dog kun med en 4 m/m bred, med sort indvævet Sølvgallon som Ærmedistinktion (Fig. 12) og Knapperne af hvidt Metal. Vest, Halstørklæde og Benklæder som Klasse VI a., kun Knapperne i Vesten af hvidt Metal.		

Nr. 31. (C 44, D 35, D 163).

Regulativ
angaaende
Levering af
Uniforms- og
Beklædnings-
genstande m. v.

Indenrigsministeriet har ved Resolutioner af 28de Decbr. 1887, 22de Oktober 1889, 9de April 1892, 25de Januar 1896, 4de Marts 1897, 12te April 1897, 7de Januar 1898, 23de Maj 1898 og 18de Januar 1899 vedtaget følgende

Regulativ

angaaende Levering af Uniforms- og Beklædningsgenstande m. v. til Funktionærer ved Statsbanedriften.

Følgende Uniforms- og andre Beklædningsgenstande af den i Uniformsreglementet foreskrevne eller nedenfor anførte Art leveres af Statsbanedriften til nedennævnte Funktionærer:

I. Under Centralforvaltningen og Linieforvaltningernes Kontorer:

Kontorbude (A. Klasse X. a.): 1 Frakke, 1 Par Benklæder, 1 Hue hvert Aar og 1 Vinterfrakke hvert 3die Aar. Desuden 1 Regnkappe uden Hætte hvert 3die Aar samt, om fornødent, 1 Arbejdsbluse enten hvert eller hvert andet Aar.

2. Under Baneforvaltningerne:

Brofogder (A. Klasse VI. a.): 1 Hue, 1 Frakke, 1 Par Benklæder hvert Aar, 1 Vinterfrakke og 1 Regnfrakke hvert 3die Aar.

Baneformænd, Telegraf- og Signalformænd, Magasinformænd, Banevogtere, Banearbejdere (herunder ogsaa Telegraf- og Signalarbejdere), Led- og Signalvogtere: 1 Hue hvert Aar og 1 Vinterkappe hvert 4de Aar, Telegraf- og Signal- samt Magasinformænd samt Telegraf- og Signalarbejdere desuden 1 Regnkappe med Hætte hvert 3die Aar.

Telegraf- og Signalformænd, Telegraf- og Signalarbejdere erholde en Skindtrøje hvert 5te Aar og en Arbejdsbluse hvert 2det Aar.

Brokarle: 1 Hue, 1 Jakke og et Par Benklæder hvert Aar, 1 Oliekappe hvert 3die Aar og en Vinterkappe hvert 4de Aar.

Led- og Signalvogtersker: 1 Vinterkaabe hvert 5te Aar.

3. Under Maskinforvaltningerne:

Vognopsynsmænd (A. Klasse VIII.): 1 Hue, 1 Jakke, 1 Par Benklæder hvert Aar og 1 Vinterfrakke og 1 Regnkappe med Hætte hvert 3die Aar.

Lokomotivførere, Fyrbødere, Magasinformænd: 1 Hue hvert Aar og en Vinterfrakke hvert 3die Aar.

Depotarbejdere (derunder Vognsørere), Magasin- og andre Arbejdsfolk (dog ikke i Værkstederne): 1 Hue hvert Aar og en Vinterfrakke hvert 3die Aar, Vognsørere endvidere 1 Jakke hvert Aar og desuden 1 Regnkappe med Hætte hvert 3die Aar.

Vægttere: 1 Hue hvert Aar samt enten en Skindpels hvert 4de Aar eller en Vinterkappe hvert 3die Aar i Forbindelse med 1 Pelsjakke hvert 5te Aar.

4. Under Trafikforvaltningerne:

Togpersonale:

Togførere (A. Klasse VI. c.), Pakmestre (A. Klasse VIII b.) og Konduktører (A. Klasse X. d.): 1 Hue, 1 Frakke, 1 Par Benklæder hvert Aar, 1 Regnkappe hvert 3die Aar, 1 Vinterfrakke hvert 3die Aar, 1 Skindtrøje hvert 5te Aar, Pakmestre og Konduktører desuden 1 Arbejdsbluse hvert 2det Aar.

Stationspersonale:

Ekspedienter (A. Klasse VII. a.): 1 Hue, 1 Frakke, 1 Par Benklæder hvert Aar, 1 Vinterfrakke hvert 3die Aar.

Ranger- og Pakhusmestre (A. Klasse VI. b.), Ranger- og Pakhusformænd (A. Klasse VII. b.), Overportører I (A. Klasse VIII. a.) og Overportører II (A. Klasse IX. a.), Stationsbude (A. Klasse X. b.), Dørvogtere (A. Klasse X. c. 1 & 2), Portører (A. Klasse X. e.): 1 Hue, henholdsvis 1 Frakke eller Jakke, et Par Benklæder hvert Aar, 1 Vinterfrakke hvert 3die Aar, Pakhus-Overportører desuden 1 Arbejdsbluse hvert Aar og Rangermestre og Rangerformænd samt Plads-Overportører og Stationsbude 1 Regnkappe uden Hætte hvert 3die Aar.

Portører erholde desuden 1 Arbejdsbluse og et Par Drejlsbenklæder hvert Aar.

Endvidere kan en Arbejdsbluse ogsaa, om fornødent, leveres til Stationsbude og Dørvogtere 1. & 2. enten hvert eller hvert 2det Aar.

Naar Dørvogtere 1. (Portiers) tillige forrette Tjeneste som Stationsbude, erholde de hvert 2det Aar leveret Hue og Frakke som for Portiers normeret, og hvert 2det Aar Hue og Frakke som for Stationsbude normeret; desuden hvert Aar Benklæder og hvert 3die Aar Vinterfrakke som for Portiers normeret og, om fornødent, 1 Arbejdsbluse enten hvert eller hvert 2det Aar, men ingen Regnkappe.

Stationskarle og -kudske: 1 Hue og 1 Manchesters Trøje hvert Aar, 1 Vinterfrakke hvert 3die Aar, 1 Arbejdsbluse hvert Aar.

.....

Vægttere: 1 Hue hvert Aar samt enten 1 Skindpels hvert 4de Aar eller 1 Vinterkappe hvert 3die Aar i Forbindelse med 1 Pelsjakke hvert 5te Aar.

De af Stationspersonalet, som have fast Tjeneste i Varehuse, erholde en Pelsjakke eller Skindtrøje hvert 5te Aar, og endvidere skal der til Brug for det underordnede Stationspersonale paa Stationerne have det fornødne Antal Oliekapper, ligesom der til Brug for Konduktører, der gøre Tjeneste paa aabne Bremsesæder, skal have det fornødne Antal Skindpelse. Hvis Konduktører til stadigt Brug forsynes med Skindpelse, skulle disse vare 4 Aar og træde da i Stedet for Vinterfrakke og Skindtrøje.

5. Under Søfartsforvaltningen:

Broformænd (A. Klasse VIII. a.): 1 Hue, 1 Jakke, 1 Par Benklæder hvert Aar, 1 Vinterfrakke hvert 3die Aar.

Bedstemænd (B. Klasse IX. a.) og Overfyrbødere (B. Klasse IX. b.): 1 Hue, 1 Jakke, 1 Vest og 1 Par Benklæder hvert Aar.

Matroser, Skibsdrenge og Fyrbødere: 1 Hue, 1 Uldskjorte, 1 Par Benklæder hvert Aar, 1 Sotrøje hvert 2det

Aar; Matroserne erholde desuden 1 Sæt Regntøj (Regnfrakke og Sydvest) hvert 3die Aar og et Sæt Drejls Overtrækstøj hvert 2det Aar, Fyrbøderne et Sæt Drejls Overtrækstøj hvert 2det Aar.

Brokarle: 1 Hue, et Par Benklæder og en Uldskjorte hvert Aar, 1 Sotrøje hvert 2det Aar samt 1 Sæt Regntøj (Regnfrakke og Sydvest) hvert 3die Aar.

Ekstrapersonale vil for det Tidsrum, i hvilket det forretter Tjeneste ved Banerne, saavidt Forholdene tale herfor, navnlig i Tilfælde af længere Tids samlet Tjeneste, være at forsyne med de for Stillingen normerede Uniforms- og Beklædningsgenstande, hvilke efter Tjenestens Ophør atter tilbageleveres.

Politiskilte leveres til:

Baneformænd,
Banearbejdere,
Banevogtere,
Led- og Signalvogtere samt -vogtersker,
Vægttere.

Personalet er forpligtet til paa egen Bekostning at vedligeholde ikke alene de sidst leverede, men ogsaa de nærmest forud leverede Klædningsstykker i god og anstændig Stand. Forsømmes dette, kan vedkommende af Generaldirektoratet ikendes en passende Ordensmulkt, ligesom Generaldirektoratet er berettiget til at lade de paagældende Klædningsstykker istandsætte eller erstatte med nye paa vedkommendes Regning. For Vinterkapper og lignende Genstande, hvis Varighed efter det ovenstaaende er beregnet paa en længere Tid end 1 Aar, gælder denne Bestemmelse dog kun for det sidst leverede Stykke.

Naar et nyt Klædningsstykke leveres, skal vedkommende Modtager præsentere de to sidst leverede Stykker af samme Art, hvorefter det ældste af disse gaar over til at blive vedkommendes Ejendom.

Naar nogen afgaar fra Banernes Tjeneste, skulle de sidst leverede Beklædningsgenstande afleveres til Jernbanen, de nærmest forud leverede præsenteres, og, efter at Uniformsknapper, Distinktioner o. desl. ere aftagne af dem, overgaa de til at blive vedkommendes Ejendom.

Nr. 32. (C 47).

Forpligtelse
til at bære
Uniform.

Med Hensyn til ansattes Forpligtelse til at bære Uniform fastsættes følgende Regler:

A. De i Uniformsreglementet, Uniformsklasse I og II omhandlede Embedsmænd (dog med de for Klasse I nævnte Undtagelser) samt Overbane- og Telegrafmestre kunne i Tjenesten, naar ikke fuld Uniform (daglig eller Gala) særligt maatte være foreskrevet, indskrænke sig til at bære civil Dragt med Uniformshue.

B. De ved Statsbanedriften iøvrigt ansatte, for hvilke Uniform er normeret, skulle i Tjenesten bære de for dem foreskrevne Uniforms-genstande, dog med følgende Modifikationer:

1. Lokomotivpersonalet er fritaget for at bære Uniform under Tjeneste i Remiserne.
2. Det til Trafikafdelingerne henhørende Personale, som er til Tjeneste i Trafikchefernes og Trafikinspektørernes Kontorer, er fritaget for at bære Uniform.
3. Dørvogtere og Stationsbude skulle ikkun bære Uniform, naar de forrette Kontrol- og Budsendelsestjeneste.
4. Kontorbude skulle ikkun bære Uniform i Kontortiden og ved Budsendelsestjeneste.
5. Ved Tjeneste, under hvilken Skibspersonalet er pligtigt at bære Uniform, forstaas Tjeneste ombord, naar Skibet er under Damp, samt i Havn, saalænge Rejsende have Adgang til Skibet, og for Færgernes Vedkommende tillige under Tograngering til og fra Land. Undtagelse herfra maa kun finde Sted for den Del af Maskinpersonalet, som er til Arbejde i Maskinen, samt for Dækspersonalet paa Søen i koldt, fugtigt eller haardt Vejr samt om Natten.

Nr. 33. Udlevering af Uniformsstykker til Maskinafdelingens Personale finder Sted hvert Aars September, Oktober og November Maaned. Udlevering af Uniformsstykker.

Nr. 34. (C 48).

Den tjenstlige Hilsen af det uniformerede Personale bør afgives ved at føre Haanden til Huen og ikke ved at aftage denne. Angivelse af tjenstlig Hilsen.

Nr. 35. (C 49).

Ved Udnævnelsen til en Stilling, hvormed er forbunden Tjenestebolig, indtræder den paagældendes Ret og Pligt til at benytte Boligen med den Dag, da han ifølge Udnævnelsen skal tiltræde Stillingen. Tiltrædelse af Tjenesteboliger.

Ligesom han altsaa er berettiget til at fordre Boligen stillet til Raadighed for sig og sin Familje paa denne Dag (men heller ikke tidligere), saaledes er han forpligtet til at tage den i Brug paa samme Dag, og en senere Indflytning vil derfor ikke kunne medføre noget Krav paa Opholdspenge.

Til Undgaaelse af Misforstaaelser bemærkes derhos, at en Ordre fra den udnævntes foresatte om, at han i kortere eller længere Tid skal forblive paa sit forhenværende Opholdssted eller tage Ophold paa et andet Sted end det, hvorpaa Udnævnelsen lyder, ikke hjemler ham Ret til at opsætte sin Familjes Indflytning i den ny Tjenestebolig. En saadan Ret kan kun erhverves ved en udtrykkelig Ordre fra Generaldirektoratet. Lige saa lidt kan en Ordre om, at den udnævnte skal begive sig til sit nye Opholdssted tidligere end den Dag, fra hvilken han er udnævnt, hjemle ham Ret til en tidligere Indflytning i Tjenesteboligen.

Nr. 36. (C 51).

Rengøring efter Haandværkere i Tjenestelokaler, Restaurationslokaler, Elev- og Assistentværelser besørgeres af Banefabrikationsafdelingen. Rengøring af Lokaler i Statsbanernes Bygninger ved Istand-

Saadan Rengøring i Tjenesteboliger paahviler derimod Brugeren, med mindre der flytter en ny Bruger ind efter Udskiftelsen af Arbejderne, eller disse ere af et saadant Omfang, sættelsesarbejder, Ombygning m. m.

at de efter Baneafdelingens Skøn maa henregnes under »Ombygning«, i hvilke Tilfælde Baneafdelingen besørger Rengøringen.

Denne Afdeling besørger derhos den Rengøring, som under Arbejderne er nødvendig, for at disse kunne udføres, og endvidere Rengøring efter Haandværkere i helt nye Lokaler m. m.

Nr. 37. (C 52).

Benyttelse af Tjenesteboliger.

Det er forbudt i Tjenesteboliger at indrette Opholds- eller Soverum for Mennesker i saadanne Lokaler, som ifølge Byggeplanen ere indrettede i bestemte, andre Øjemed, saasom Klosetrum eller lignende.

Baneafdelingen paaser, at denne Ordre overholdes.

Nr. 38. (C 53).

Køkkenvaskes Brug i Frostvej.

Opmærksomheden henledes paa, at der i Statsbanernes Tjenesteboliger ikke maa slaas Spildevand i Køkkenvaskene, saalænge der hersker Frostvej, idet ellers Afløbsrørene kunne ødelægges og andre Beskadigelser tilføjes Bygningerne. Under Frostvej maa derfor Spildevandet samles i Spande og bæres ud af Bygningerne.

Nr. 39. (C 60).

Betegn. af Personale.

Det paalægges vedkommende i alle tjenstlige Skrivelser og Indberetninger at anføre Stationsbetjentene (Overportører, Portører, Stationskarle, Stationsbude), Tog- og Lokomotivpersonalet, samt Matroser og Skibsfyrbødere foruden med Navn og Forbogstaver tillige med Klasse, for saa vidt Personalet er inddelt i Klasser, og med Tjenstnummer.

Nr. 40. (C 62).

Afgivelse af forlangte Erklæringer.

Med Hensyn til Erklæringer fra de ansatte over Andragender, Besværinger, Klager fra private, paalægges det enhver ansat, hvem en saadan Erklærings sag passerer, at paategne

Sagen, naar den af ham er modtaget til Erklæring, og naar den er afsendt. Er det nødvendigt at anstille videregaaende Undersøgelser, men disse ikke ere nødvendige til at svare vedkommende private Andragere, maa Sagen fremmes uden Hensyn til, om de videregaaende Undersøgelser ere afsluttede; om disse maa der da senere indsendes Meddelelse.

Samtlige Erklæringer maa saa vidt muligt afgives paa den udgaaede Skrivelse om Sagens Undersøgelse.

Nr. 41. (C 63).

Sager vedrørende Statsbanernes Sygekasser ere Tjenestebesværingssager. Sygekassesager.

Nr. 42. (C 64).

Indenrigsministeriet har statueret, at Loven af 2den Februar 1866 — hvorefter den, der i en ham vedkommende Sag har indgivet Ansøgning til Embedsmænd eller kommunale Avtoriteter eller Klage over disse, skal, naar Ansøgningen ikke bevilges, eller Klagen ikke tages til følge, paa Forlangende være berettiget til een Gang at erholde Afskrift af den eller de i Sagen afgivne Erklæringer, hvilket dog ikke gælder med Hensyn til Ansøgninger om Embeder eller Bestillinger ligesom ej heller med Hensyn til Embeds- eller Bestillingsmænds Klager over deres foresatte — bør finde Anvendelse ogsaa med Hensyn til de Erklæringer, der afgives af det ved Statsbanedriften ansatte Personale over hertil indkomne Ansøgninger, Besværinger eller Klager.

Personalet maa herefter være forberedt paa, at vedkommende Ansøger eller Klager bliver bekendt med de af det i saadanne Tilfælde afgivne Erklæringer.

Nr. 43. (C 65).

Naar Ansøgninger til Kongen eller Indenrigsministeriet fra ansatte ved Banerne fremsendes ad tjenstlig Vej til Generaldirektoratet, skulle de være ledsagede af en særlig Følgeskrivelse, hvorimod der ikke maa gives selve Andragendet nogen Fremsendelsespaategning. Ansøgn. til Kongen ell. Indenrigsminist.

Nr. 44. (C 66).

Underskrifter. I tjenstlige Anliggender maa Stempelmærker til Navns Underskrift ikke benyttes, med mindre særlig Tilladelse dertil maatte være givet; Navnet skal skrives med Blæk og være saa tydeligt, at det er utvivlsomt, hvem der betegnes med det skrevne.

Nr. 45. (C 67).

Behandling af Erklærings-sager m. m. Erklæringer og Udtalelser, der af Generaldirektoratet afæskes Forvaltningscheferne, skulle afgives af disse selv uden Fremsendelse af de dem undergivne Funktionærens Ytringer, medmindre saadant udtrykkeligt er forlangt. Anser en Forvaltningschef det for nødvendigt eller hensigtsmæssigt at indhente Forklaring eller Oplysning fra en ham undergivent, anbefales det, at der, saa vidt Forholdene tilstede det, konfereres mundtligt om Sagen. Erklæringerne skulle afgives hurtigst muligt og i Almindelighed senest en Uge efter Forvaltningschefens Modtagelse af Sagen, medmindre en hurtigere Afgivelse maatte være forlangt.

Notatbesvarelser, Forhør, Undersøgelser om Tjenestefor-seelser, Erstatningsspørgsmaal vedrørende Trafiksager og des-lige falde ikke ind under foranstaaende Regler.

Andragender og Indstillinger fra underordnede, der ind-sendes gennem Forvaltningscheferne, skulle af disse ledsages af en Udtalelse om deres Anskuelse af Sagen. En Paategning, der kun viser, at Sagen har passeret Forvaltningschefen, er utilstrækkelig.

Nr. 46. (C 68).

Ansattes For-hold overfor Generaldirek-toratets Re-solutioner. De ansattes Opmærksomhed henledes paa, at der ikke eksisterer nogen Forskel mellem en af Generaldirektøren og en af Generaldirektoratet udfærdiget Skrivelse, og at en af Generaldirektoratet afgiven Resolution, hvad enten den maatte være underskrevet af Generaldirektøren personligt eller af rette vedkommende paa dennes Vegne, altsaa ikke kan indankes for Generaldirektøren.

Selvfølgeligt udelukkes derved ikke, at en afgiven Re-solution kan indstilles til Forandring, naar nye Oplysninger maatte kunne tilvejebringes, eller naar det antages, at Resolu-

tionen er begrundet i en urigtig Opfattelse af de tidligere meddelte Oplysninger eller kan medføre Vanskeligheder og Ulemper, der ikke have været forudsete ved dens Afgivelse. I saadant Tilfælde kan det efter Omstændighederne endog være en ligefrem Pligt at gøre opmærksom paa Ønskeligheden af Resolutionens Forandring.

Nr. 47. (C 69).

I Forbindelse med Almindelig Instruks for samtlige ved Statsbanedriften ansatte eller til fast Arbejde antagne § 2, sidste Stykke, hvorefter den ansatte skal tage Ophold paa eller ved det Sted, som er Sædet for hans Tjenestevirksomhed, og ikke maa flytte derfra uden Samtykke af rette vedkom-mende, meddeles herved, at denne Bestemmelse vil være at opfatte saaledes, at der ved »rette vedkommende« indtil videre forstaas Generaldirektoratet, hvem Spørgsmaal om Tilladelse for ansatte til at have Bopæl uden for det anviste Opholdssted derfor ville være at forelægge.

De, der af deres nærmere foresatte i sin Tid have faaet Tilladelse til saadant Ophold udenfor Sædet for deres Tje-nestevirksomhed, kunne indtil videre, og saalænge saadant efter vedkommende foresattes Skøn er foreneligt med Tjene-stens Tarv, vedblive at have saadant Ophold.

Nr. 48. (C 72).

Under Togenes Ekspedition er det ikke — uden Tjenesteperso-nalets Ophold i Restavra-tioner og Ventesele. Trafikchefernes særlige Tilladelse, der kun kan gives under ekstraordinære Omstændigheder — tilladt det Togene led-sagende Tog- og Maskinpersonale eller det paa vedkommende Sted ansatte Jernbanepersonale i Uniform eller Arbejdsdragt at besøge Banernes Restavrationer.

Udenfor Togtid maa Jernbanepersonalet derhos ikke tage længere Ophold i Restavrationer eller Ventesele. Dog skal det i daarligt Vejr paa Stationer, hvor der ikke findes særlige Opholdslokaler for Jernbanepersonalet, og naar rej-sende ikke ere til Stede, være Baneafdelingens Arbejdere tilladt — navnlig under Maaltiderne — at ty ind i 3die Klases Ventesele, men de have da at forholde sig stille og

ordentlige, og maa der hverken føres højtrøstet Tale eller ryges Tobak.

Stationsbestyrerne have nøje at vaage over, at disse Bestemmelser overholdes, og at udvise, eventuelt gøre Anmeldelse om alle Funktionærer, der ikke holde sig disse Regler efterrettelige. Sker dette ikke, ville Stationsbestyrerne selv paadrage sig Straf.

Nr. 49. (C 74).

Ansattes
Optræden
overfor
Publikum
m. v.

Ligesom hensynsløs eller uhøflig Opførsel mod Publikum vil blive straffet, saaledes vil der ved Spørgsmaalet om de ansattes Forfremmelse blive lagt Vægt paa, at paagældendes Opførsel overfor rejsende m. v. stadigt har været præget af rolig Tjenstvillighed i Forbindelse med fornøden Bestemthed.

Ansatte bør ikke hilse foresatte eller andre, naar de ere beskæftigede med Arbejder, for hvis hurtige og forsvarlige Udførelse Hilsenen kunde være til Hinder.

Tobaksrygning er forbudt Personalet, saalænge det er i tjenstlig Berøring med Publikum. Det er derhos forbudt enhver ansat, naar han er iført Uniform, under Togenes Ophold paa Stationerne at ryge Tobak paa Perroner, i Ventesale og lignende Steder af Statsbanernes Territorium, hvor Publikum færdes, selv om han ikke forretter Tjeneste. Ligeledes er Tobaksrygning forbudt i Banernes Varehuse, Pakrum og andre Lokaler, hvor der findes let antændelige Genstande eller en større Samling af brændbare Sager. Det paalægges alle vedkommende at paase, at dette Forbud overholdes ikke blot af de ansatte men ogsaa af fremmede, der maatte faa Adgang til Lokalerne.

Nr. 50. (C 79).

Tilkaldelse
af Vidner for
de ansattes
Forhold over-
for rejsende.

Der er undertiden fremkommet Klager fra rejsende over den Behandling, de have været Genstand for paa Jernbanen, uagtet det efter anstillede Undersøgelser viser sig, at det snarere er Jernbanepersonalet, som har haft Grund til at besvære sig over de rejsende. Da Jernbanepersonalet altid er mindre gunstigt stillet lige overfor Klager fra de rejsendes Side, naar der kun kan stilles en simpel Benægtelse af Klagens Rigtighed imod selve Klagen, henledes de ansattes

Opmærksomhed paa Nødværdigheden af, at de straks sikre sig de fornødne Vidner, helst iblandt Personer, som staa udenfor Jernbanen, naar de komme i Konflikt med de rejsende, eller naar rejsende tillade sig at behandle dem paa en Maade, som kan antages at medføre et Ansvar.

Nr. 51. (C 80).

Naar Sten, Tømmer eller andre Genstande findes henlagte paa Skinnerne, naar Banen, Transportmidlerne, Jernbanens Telegraf eller andet af dens Tilbehør findes beskadiget under saadanne Omstændigheder, at det kan formodes, at Beskadigelsen er foretaget for at udsætte Transporten paa Banen for Fare, eller naar der iøvrigt opdages Handlinger, der maa antages at være udførte i saadan Hensigt, bliver mundtlig eller skriftlig Melding derom uopholdeligt at afgive til nærmeste Station. Ligeledes bliver mundtlig eller skriftlig Melding uopholdeligt at afgive til nærmeste Station, naar der haves Mistanke eller Formodning om, at Tyveri eller andre Forbrydelser ere begaaede med Hensyn til Jernbanens Tilbehør, Ejendele eller det Jernbanerne til Transport betrede Gods, eller i Stationsbygninger.

Forbrydelser
mod Banens
Sikkerhed.

Stationsbestyreren har da, ligesom naar han selv bemærker, at en Forbrydelse er begaaet, foruden at træffe enhver hensigtsmæssig Foranstaltning til dens Opdagelse og til Transportens Sikkerhed, at gøre Anmeldelse til vedkommende Politimester om den begaaede eller formodede Forbrydelse og samtidigt dermed gennem sin nærmeste foresatte at meddele Generaldirektoratet Underretning om det passerede. Denne Indberetning skal indeholde Oplysning om, naar Anmeldelse til Politiet har fundet Sted.

Det er en Selvfølge, at enhver ved Jernbanen ansat er forpligtet til at yde Politiet al mulig Bistand til Opdagelsen af den skyldige.

Forsaavidt de i det foregaaende omhandlede Anmeldelser hidrøre fra Togpersonalet, føres Angivelse herom tillige paa Tograpporten.

Nr. 52. (C 81).

Politilov for
de under
Statsdrift
værende Jern-
baner med
tilhørende
Søruter.

Under 11te Maj 1887 er udstedt følgende

Politilov**for de under Statsdrift værende Jernbaner med tilhørende Søruter.**

Vi Christian den Niende, af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg.

Gøre vitterligt: Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

§ 1.

Færdsel paa
Banen og
Stationerne.

Det er for samtlige under Statsdrift værende Jernbaners og tilhørende Søruters Vedkommende forbudt alle og enhver — undtagen dem, der høre til Statsbanedriftens Personale, eller som i Embeds eller Bestillings Medfør dertil ere berettigede, eller som dertil have 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 eller inden for disse sidste, naar ikke de for Adgangen stillede Betingelser ere opfyldte.

Vogne, der skulle afhente eller afsætte Personer eller Gods paa Stationer, maa kun holde paa de dertil bestemte Steder foran Stationerne eller ved Læssesporene.

Uden særlig Tilladelse af Statsbanestyrelsen er det ikke tilladt nogen at tage Ophold i Erhvervs Øjemed paa Statsbanedriftens Territorium, Færge eller Skib.

§ 2.

Offentlige
Overkørsler.

Ingen maa egenmægtig aabne Luknings- eller Afspæringsindretninger for offentlige Overkørsler og Overgange eller overskride dem, naar de ere lukkede.

Offentlige Overkørsler og Overgange, der ikke ere forsynede med Lukningsindretninger eller kun med Drejekors

eller lign., maa ikke benyttes, naar Tog kan ses eller høres at nærme sig.

§ 3.

Private Overkørsler og Overgange maa ikke benyttes, naar Tog kan ses eller høres at nærme sig. Private
Overkørsler.

Led for private Overkørsler og Overgange forsynes af Statsbanestyrelsen med et Lukkeapparat, der fastholder Leddet, naar det lukkes, og med en Laas, til hvilken en Nøgle leveres hver berettiget Bruger een Gang. Enhver Bruger skal lukke Leddet hver Gang det er benyttet, medmindre forefaldende Markarbejder kræve en vedvarende og uafbrudt Brug af Overkørslen, i hvilket Fald Leddet ved Brugerens Foranstaltning under Afbenyttelsen skal undergives paalideligt og stadigt Tilsyn og lukkes, naar paagældende Markarbejde afbrydes eller ophører.

Enhver berettiget Bruger er med Hensyn til Overkørselns eller Overgangens lovmæssige Benyttelse lige over for det offentlige ansvarlig for de Forseelser i saa Henseende, som hans Folk under Udførelsen af det dem overdragne Arbejde gøre sig skyldige i.

Det er forbudt uvedkommende at benytte private Overkørsler og Overgange.

§ 4.

Ingen maa lade Kreaturer eller Køretøjer færdes paa Banen uden for Overkørslerne eller Overgangene eller holde stille med dem paa disse. Kreaturer,
Køretøjer,
tunge Gen-
stande.

Kreaturdrifter skulle føres med særlig Forsigtighed over Banen. Det samme gælder om Plove, Harver, Træstammer og andre tunge Genstande.

Sporvogne ere med Hensyn til Passage over Statsbanernes Spor underkastede de Forskrifter, der derom gives af Indenrigsministeren.

§ 5.

Ingen maa uden Statsbanestyrelsens Samtykke foretage Udgravninger i en saadan Nærhed af Statsbanedriftens Grund eller Havnespor, at der derved kan opstaa Fare for Driften. Udgravninger,
Ledninger.

Det er forbudt uden Statsbanestyrelsens Samtykke at føre Telegraf- eller Telefonledninger og deslige over eller under Banen.

§ 6.

Havnespor. Til Sikring af Driften af Havnespor paa offentlig Vej og Gade bestemmes følgende:

- a. Rummet over og paa begge Sider af Havnespor skal holdes frit for faste og løse Genstande indtil de Grænser, som Ministeren bestemmer.
- b. Det skal saa vidt muligt undgaas at køre med almindelige Vogne og drive Kreaturer paa langs af Havnesporet saavel som at lade saadanne holde stille i Sporet eller i dettes umiddelbare Nærhed. Naar Togs Ankomst signaliseres, skulle alle Fodgængere, Ryttere, almindelige Køretøjer og Kreaturdrifter vige Sporet og holde sig i mindst 4 Fods Afstand fra nærmeste Skinne.
- c. Al Kørsel og Kreaturdrift paa tværs af Havnespor er forbudt, saa snart et Togs Ankomst signaliseres. Medens et Havnebanetog passerer tværs over en Vej eller en Gade, skulle alle Køretøjer saavidt muligt holde sig i mindst 20 Fods Afstand fra nærmeste Skinne.

§ 7.

Jernbanevognes Flytning. Paa Stationerne foretages Jernbanevognes Flytning af Statsbanedriftens Funktionærer; private Folk maa kun med Stationspersonalets Tilladelse og under dettes Kontrol foretage saadan Flytning.

Paa Havnesporene skal Jernbanevognes Flytning ligeledes foretages af Statsbanedriftens Funktionærer. Dog skulle Forsendere eller Modtagere, for hvem Jernbanevogne ere stillede til Raadighed, eller deres Folk være berettigede til, naar ingen Jernbanefunktionær er eller hurtig kan komme til Stede, paa Havnebanernes Læssespor at foretage saadanne mindre Bevægelser af disse Vogne, som Losning og Ladning uomgængelig kræver, under Iagttagelse af de Forsigtighedsregler, som Ministeren maatte foreskrive.

§ 8.

Ind- og Udstigning. Saa længe et Tog er i Bevægelse, er det forbudt at stige ind i eller ud af Toget eller hjælpe andre dertil saavel som egenmægtig at aabne Vogndørene. Dette Forbud gælder ogsaa under Vognes Ombord- og Ilandsætning til og fra Færgerne.

Al Ind- og Udstigning skal ske paa den dertil bestemte Side af Toget.

Naar Landgangsbro ikke er anbragt, er det forbudt at gaa om Bord i eller forlade Færge eller Skib.

§ 9.

Det er de rejsende forbudt fra Toget at udkaste Genstande, hvorved Personer eller Ejendom kunne beskadiges.

Genstandes Udkastning fra Toget.

§ 10.

Ingen rejsende maa under Kørslen ved Anvendelse af Nødsignal eller Nødbremse søge at standse Toget eller at hidkalde Hjælp, medmindre det er nødvendigt for at afværge Forbrydelse eller Ulykke.

Togline, Nødbremse.

§ 11.

Enhver, der opholder sig paa eller søger Adgang til Statsbanedriftens Territorium, Færge eller Skib eller benytter dens Materiel, er pligtig uvægerlig at rette sig efter de almindelige Forskrifter, der af Statsbanestyrelsen inden for dens Myndighedsomraade gives til Opretholdelse af Driftens Orden og Sikkerhed, og som ere behørig kundgjorte paa Statsbanernes Territorium, Stationer, Færger, Skibe eller i Togene; ligeledes er enhver pligtig at rette sig efter de særlige Forskrifter, der meddeles ham af Statsbanedriftens ved Uniform eller andet Tegn kendelige Personale i Embeds Medfør.

Styrelsens og Personalets Anordninger.

§ 12.

Den Bruger af private Overkørsler og Overgange, som forsømmer at lukke det derfor anbragte Led, straffes med en Bøde af 2 Kr.; enhver, der i øvrigt gør sig skyldig i Overtrædelse af de i de foregaaende Paragrafer omhandlede Forbud eller Forskrifter, straffes med Bøder fra 1 til 100 Kr. Sagen behandles som offentlig Politisag. Bøden tilfalder Statskassen.

Bøder.

Ministeren skal dog være bemyndiget til for visse mindre af de i det foregaaende omhandlede Forseelser at fastsætte Bøder af en bestemt Størrelse, dog ikke ud over 20 Kr., med den Virkning, at Sagens videre Forfølgning bortfalder, naar den skyldige paa vedkommende Jernbanefunktionærs Forlan-

gende betaler den for den paagældende Forseelse fastsatte Bøde; for Betalingen skal der samtidig gives ham skriftlig Tilstaaelse.

§ 13.

Anholdelse.

Statsbanedriftens ved Uniform eller andet Tegn kendelige Funktionærer ere berettigede til paa eller umiddelbart ved Statsbanedriftens Territorium eller om Bord paa Færge eller Skib at anholde den, der gør sig skyldig i en Forbrydelse mod Driftens Sikkerhed; den anholdte bliver ufortøvet at aflevere til Politiet.

Den, der gør sig skyldig i en efter § 12 strafbar Forseelse og ikke straks afgør Sagen efter Paragrafens 2det Stykke, kan ligeledes anholdes, saafremt han ikke paa tilfredsstillende Maade stiller Sikkerhed for Bødeansvaret eller i alt Fald godtgør, hvem han er, og at han har fast Bopæl her i Landet.

§ 14.

Ødelæggelser.

Den, som forsætlig ødelægger eller beskadiger Statsbanedriftens Ejendele eller det under Statsbanedriftens Varetaget værende Gods og Materiel, ifalder, for saa vidt han ikke vil være at anse med højere Straf efter den almindelige borgerlige Straffelov, Bøder efter nærværende Lovs § 12.

§ 15.

Erstatning.

Den, som ødelægger eller beskadiger Statsbanedriftens Ejendele eller det under Statsbanedriftens Varetaget værende Gods og Materiel, er pligtig straks at yde Erstatning herfor.

For mindre Beskadigelser af det faste, rullende og sejlene Materiel saavel som af Inventargenstande, Ruder og deslige kan der af Ministeren fastsættes Normalpriser med bindende Virkning ved Erstatningens Bestemmelse, dog ikke udover et Beløb af 50 Kr. for hver Beskadigelse. For saadanne Erstatningsbeløb kan Udpantning finde Sted, saafremt vedkommende har anerkendt sin Forpligtelse til at erstatte det paagældende Beløb.

§ 16.

Udvisning.

Enhver, der overtræder de i nærværende Lovs § 11 omhandlede Forbud og Forskrifter af Statsbanestyrelsen, kan

af Tjenestepersonalet udvises, om fornødent med Magt udsættes, af Statsbanedriftens Tog, Færge eller Skib saavel som af Banernes Territorium.

§ 17.

Politiet er pligtigt paa Forlangende at understøtte Statsbanedriftens Personale i Haandhævelse af de for Banen givne Ordens- og Sikkerhedsbestemmelser. Ligeledes er Statsbanepersonalet pligtigt at støtte Politiet i dettes Tjeneste paa Statsbanedriftens Territorium, for saa vidt den Statsbanepersonalet paahvilende Tjeneste, særlig Sikkerhedstjenesten, tillader det.

Politiet.

§ 18.

Statsbanedriftens Personale skal stedse i Tjenesten, uden Persons Forskel, vise Besindighed, Høflighed og al den Imødekommen, som kan forenes med Opfyldelsen af Tjenestens Fordringer.

Personalets
Holdning
overfor
Publikum.

Paa Forlangende af rejsende skal enhver tjenstgørende Statsbanefunktionær være pligtig at opgive sit Navn, sin Stilling og sit Tjenestenummer, om der er tildelt ham et saadant.

§ 19.

Klager over Personalet, Befordringen eller andre Statsbanedriften vedrørende Forhold kunne fremsættes mundtlig eller skriftlig for Personalets foresatte eller Statsbanestyrelsen, saa og af rejsende indføres i de af Styrelsen autoriserede Ankeprotokoller, hvoraf et Eksemplar skal være til Raadighed paa hver Station, Færge eller Skib.

Klager.

Alle Klager skulle hurtigst muligt undersøges og besvares, naar Klageren har opgivet sit Navn og sin Bopæl.

§ 20.

Glemte eller tabte Genstande, der findes i Statsbanedriftens Befordringsmidler eller i dens Lokaler, der ere bestemt til Afbenyttelse for rejsende, skulle tilbagegives Ejeren, naar han kendes eller kan opspørges; i modsat Fald skulle Statsbanerne opbevare dem i 3 Maaneder og derefter fremlyse dem i Berlingske Tidende.

Glemte og
tabte
Genstande.

Indløses Sagerne ikke inden 1 Maaned efter Fremlysningen, kunne de sælges ved offentlig Auktion, der afholdes

af Statsbanerne uden Auktionsdirektørens Mellemløst. Overskuddet af Auktionen med Fradrag af mulig paaløbende Fragt og Oplagspenge tilfalder de for Statsbanedriftens Personale oprettede Sygekasser efter Ministerens nærmere Bestemmelse.

Ere Sagerne let fordærlige, kunne de straks sælges paa bedst mulige Maade. Med Overskuddet forholdes som foran angivet; dog kan det tilbagefordres af rette vedkommende i Løbet af 3 Maaneder efter Salget.

Rede Penge skulle dog straks afleveres til Politiet tiligemed de glemte Genstande, sammen med hvilke de maatte være fundne; paa samme Maade forholdes med let antændelige og eksplosive Sager o. desl.

§ 21.

Denne Lov træder i Kraft den 1ste Oktober 1897.

Ikrafttræden.
Opslag.

Fra samme Tidspunkt træde de endnu gældende Bestemmelser i Forordningen af 5te Maj 1847 ud af Kraft, for saa vidt angaar de under Statsdrift værende Jernbaner med tilhørende Søruter.

Et Uddrag af denne Lovs Bestemmelser vil være at opslaa paa et iøjnefaldende Sted saavel paa alle Banegaarde og Holdepladser, som i Jernbanekupeerne og om Bord i Statsbanedriftens Færger og Skibe.

§ 22.

Ved Kongelig Anordning kunne nærværende Lovs Bestemmelser med de fornødne Lempelser helt eller delvis gøres gældende for de under Privatdrift værende Jernbaner.

Private Baner.

Hvorefter alle vedkommende sig have at rette.

Givet paa Amalienborg, den 11te Maj 1897.

Under Vor Kongelige Haand og Segl.

Christian R.

(L. S.)

Hørring.

Nr. 53. (C 82).

Indenrigsministeriet har under 24de September 1897 udfærdiget følgende Bekendtgørelse om Fastsættelse af Bøder for mindre Overtrædelser af Politilov for Statsbanerne 11te Maj 1897:

Fastsættelse
af Bøder
for mindre
Overtrædelser
af Politiloven.

I Henhold til § 12 i Politilov for de under Statsdrift værende Jernbaner med tilhørende Søruter af 11te Maj d. A. fastsætter Indenrigsministeriet herved Bøderne for efternævnte Overtrædelser af de i bemeldte Lovs §§ 1—12 omhandlede Forbud og Forskrifter saaledes:

§ 1.

En Bøde af **20 Kr.** fastsættes for den rejsende, som under Kørselen ved Anvendelse af Nødsignal eller Nødbremse søger at standse Toget eller hidkalde Hjælp, uden at det er nødvendigt for at afværge Forbrydelse eller Ulykke. Samme Bøde fastsættes for den, som i øvrigt i Strid med de i Vognene opslaaede Forskrifter bevæger Togline eller Nødbremsetræk eller bryder Plomben for sidstnævnte.

20 Kr.

§ 2.

- En Bøde af **15 Kr.** fastsættes for den, som
- egenmægtig aabner Luknings- eller Afspærringsindretninger for offentlige Overkørsler eller Overgange eller overskrider dem, naar de ere lukkede,
 - naar Toget kan ses eller høres at nærme sig, kører, rider, driver Kreaturer eller transporterer Plove, Harver, Træstammer eller andre tunge Genstande ad offentlige Overkørsler eller Overgange, der ikke ere forsynede med Lukningsindretninger eller kun med Drejekors eller lignende, eller ad private Overkørsler eller Overgange,
 - kører, rider, driver Kreaturer eller transporterer de under b nævnte tunge Genstande paa Banen med tilhørende Skraaninger, Dæmninger, Grøfter, Broer eller andre Anlæg udenfor de over Banen førende Overkørsler og Overgange,
 - holder stille paa Overkørsler eller Overgange med Kreaturer, Køretøjer eller de oftnævnte tunge Genstande.

15 Kr.

§ 3.

- 5 Kr. En Bøde af 5 Kr. fastsættes for den, som
- hvor Billetkontrollen er henlagt til Stationerne, begiver sig til eller fra Tog, Perroner eller Ventesele ad andre Veje end dem, som dertil ere bestemte,
 - flytter Jernbanevogne paa Stationer uden Stationspersonalets Tilladelse eller paa Havnespor med Tilsidesættelse af de i Loven fastsatte Begrænsninger eller af de af Indenrigsministeriet foreskrevne Forsigtighedsregler.

§ 4.

- 2 Kr. En Bøde af 2 Kr. fastsættes for den, som
- uberettiget gaar paa Banen med tilhørende Skraaninger, Dæmninger, Grøfter, Broer eller andre Anlæg udenfor de over Banen førende Overkørsler og Overgange,
 - færdes paa Station, Færge eller Skib udenfor de for Publikum i Almindelighed eller betingelsesvis aabnede Lokalteter eller indenfor disse sidste, naar ikke de tor Adgangen stillede Betingelser ere opfyldte, alt for saa vidt Forholdet ikke falder ind under nogen af de foregaaende strængere Bødebestemmelser,
 - naar Tog kan ses eller høres at nærme sig, tilfods passerer offentlige Overkørsler eller Overgange, der ikke ere forsynede med Lukningsindretninger eller kun med Drejekors eller lignende, eller private Overkørsler eller Overgange.

En Bøde af 2 Kr. kan endvidere i Medfør af Politilovens § 12, 1ste Punktum, af Jernbanepersonalet afkræves den Bruger af private Overkørsler eller Overgange, som forsømmer at lukke det derfor anbragte Led.

§ 5.

- 1 Kr. En Bøde af 1 Kr. fastsættes for den, som
- holder med Vogn for at afhente eller afsætte Personer eller Gods paa en Station udenfor de dertil bestemte Steder foran Stationen eller Læssesporene,
 - uden særlig Tilladelse af Statsbanestyrelsen tager Ophold i Erhvervs Øjenæd paa Statsbanedriftens Territorium, Færge eller Skib,

- medens et Tog er i Bevægelse, eller under Vognes Om-bord- eller Ilandsætning til eller fra Færgerne, stiger ind eller ud af Toget eller hjælper andre dertil eller egenmægtig aabner Vogndøre,
- stiger ind eller ud paa den ikke dertil bestemte Side af Toget,
- gaar om Bord i eller forlader Færge eller Skib, naar Landgangsbro ikke er anbragt,
- udkaster fra Toget Genstande, hvorved Personer eller Ejendom kunne beskadiges.

En Bøde af 1 Kr. fastsættes endvidere for den, der overtræder Politilovens § 11 ved saadanne mindre betydelige Uordener, der stride imod Statsbanestyrelsens kundgjorte Forskrifter.

§ 6.

Naar den skyldige paa vedkommende Jernbanefunktionsnærs Forlangende betaler den for den paagældende Forseelse i de foregaaende Paragraffer fastsatte Bøde, bortfalder Sagens videre Forfølgning; for Betalingen skal der samtidig gives ham skriftlig Tilstaaelse.

§ 7.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1ste Oktober 1897.

Nr. 54. (C 83).

I Forbindelse med Ordre Nr. 53 angaaende Fastsættelse af Bøder for mindre Overtrædelser af Politiloven bestemmes følgende:

- Alle vedkommende ansatte — saavel Baneformænd, Banearbejdere, Ledvogtere og Ledvogtersker som Stations-, Tog- og Skibspersonalet — have at paase, at de i Ordre Nr. 53 omhandlede Overtrædelser ikke gaa upaatalte hen. Saafremt de træffe nogen i Overtrædelse af Forbudene, skulle de opfordre ham til at betale den fastsatte Bøde (jfr. dog Punkterne 5 og 6).
- Betales Bøden derefter i Mindelighed, gives der Overtræderen skriftlig Tilstaaelse for Betalingen, og dermed er Sagen forbi for hans Vedkommende. Den ansatte, der har opkrævet Bøden, indbetaler den til nærmeste Station med Opgivelse af Overtræderens Navn

Forfølgning
Overtrædelser
af Politiloven
for Stats-
banerne m. m.

og Datoen for Forseelsen samt dennes Beskaffenhed, og indberetter derhos det forefaldne ad tjenstlig Vej til den Afdeling, hvem den begaaede Overtrædelse vedrører, d. v. s. paa hvis Omraade den er begaaet. Forseelser i Togene vedrøre Trafikafdelingen.

3. Kan eller vil Overtræderen ikke straks betale den fastsatte Bøde, bliver han at opfordre til enten at godtgøre, hvem han er, og at han har fast Bopæl her i Landet, eller stille Sikkerhed for Bødeansvaret. Opfylder han et af disse Vilkaar, maa han ikke videre opholdes, men Indberetning om det forefaldne indsendes ad tjenstlig Vej til vedkommende Afdeling (se under 2), der derefter foranlediger Sagen anmeldt for Politiet.
4. Kan eller vil Overtræderen heller ikke hverken legitimere sig som bosat Indlænding eller stille Sikkerhed, bliver han at anholde og, med Angivelse af den begaaede Forseelse, gennem nærmeste Station at aflevere til vedkommende Politimyndighed (paa Landet eventuelt Sognefogden), for at Sagen kan blive behandlet ved Retten. Samtidigt sendes Indberetning til vedkommende Afdeling som forommeldt.

Saadan Anholdelse maa dog kun iværksættes paa eller umiddelbart ved Statsbanedriftens Territorium eller om Bord paa sammes Færger eller Skibe.

Kan Anholdelse derfor ikke foretages, sendes Indberetning som ellers foreskrevet.

5. Naar Lukningsindretningerne for en privat Overkørsel eller Overgang findes aabentstaaende og Overkørselen tillige uden Tilsyn (jfr. Politilovens § 3, 2. og 3. Stk.), skal saadant snarest muligt ad tjenstlig Vej indberettes til Baneingeniøren.

Opdages Forsømmelsen af Tjenstpersonalet ved et Tog, — ligesom naar enhver anden paa fri Bane begaaet Lovovertrædelse opdages under Kørslen — vil vedkommende Lokomotiv- henholdsvis Togfører kun have at føre Bemærkning derom paa sin Rapport. I Bemærkningen maa angives de nærmeste Stationer eller Holdepladser mellem hvilke Stedet er beliggende, foruden nærmere Stedbetegnelse som Led Nr., Anlægsstation eller Kilometersten. Maskinafdelingen henholdsvis vedkommende Trafikafde-

ling vil derefter have at tilstille Baneafdelingen og vedkommende Banesektion en Afskrift af saadanne Bemærkninger.

Af Baneingeniøren anmeldes Sagen for Politiovrigheden.

6. Overtrædelser, der begaas ombord paa Statsbanernes Færger eller Skibe, anmeldes for Skibsføreren eller den, som i hans Sted fører Befalingen, hvorefter det videre fornødne i Overensstemmelse med det foregaaende foretages af disse.
7. Naar nogen findes at have overtraadt Politilovens Forskrifter for Publikum eller de i sammes Medfør truffene Anordninger, uden at de i det foregaaende under 1—6 angivne Regler kunne komme til Anvendelse, f. Eks. fordi der ikke for Forseelsen er fastsat Bøde af en bestemt Størrelse, bliver Melding derom — saa vidt muligt indeholdende Overtræderens Navn og Bopæl — at afgive til Generaldirektoratet ad tjenstlig Vej.
8. Gribes nogen paa fersk Gerning i en egentlig Forbrydelse mod Driftens Sikkerhed, bliver han at anholde paa den i Politilovens § 13, 1ste Stk., angivne Maade og ufortøvet at aflevere til Politiet, hvornæst Melding straks tilstilles Generaldirektoratet ad tjenstlig Vej. I øvrigt forholdes efter de derom udstedte Ordre.
9. De til Stationerne i Følge foranstaaende Punkt 2, jfr. 6, indbetalte Bødebeløb fremsendes af Stationen snarest til nærmeste Politiovrighed (Byfoged-, Herreds- eller Birkekantor) ledsaget af en skriftlig Meddelelse om, at Beløbet er opkrævet som Bøde til Statskassen i Henhold til Politilov for Statsbanerne af 11. Maj 1897, samt om Overtræderens Navn og Datoen for Forseelsen, hvorhos Stationen udbeder sig Øvrighedens Kvittering for Beløbets Modtagelse. Formularer til saadanne Meddelelser kunne rekvireres hos Revisionen. Eventuelle Omkostninger ved Bødebeløbets Fremsendelse bæres af Kontorholdet. Øvrighedens Kvittering indsendes af Stationen ad tjenstlig Vej til vedkommende Trafikafdeling med Meddelelse om Overtræderens Navn og Datoen for Forseelsen samt dennes Beskaffenhed.
10. Bane-, Maskin- og Søfartsafdelingen tilstille inden Udgangen af den første Maaned i hvert Fjerdingaar ved-

kommende Trafikafdeling en Fortegnelse over de Bøder, om hvis Indbetaling til Stationerne i det paagældende Trafikdistrikt i det foregaaende Fjerdingaar de have modtaget Indberetning i Overensstemmelse med Punkt 2.

Trafikafdelingerne tilstille aarlig — hver for sit Distrikts Vedkommende — Finansministeriets 1ste Revisionsdepartement en Fortegnelse, ordnet efter Jurisdiktionerne, over de til Politiovrighederne i Finnsaaret indbetalte Bødebeløb, ledsaget af de af bemeldte Øvrigheder afgivne Kvitteringer.

Nr. 55. (C 84).

Erstatning for
Beskadigelse
af Banernes
Ejendele.

Naar nogen ødelægger eller beskadiger Banernes Ejendele paa saadan Maade, at Erstatning herfor efter de gældende Bestemmelser formenes at kunne paalægges ham, bliver der straks at afkræve den skyldige en Godtgørelse eller Erstatning, bestemt ved den højeste tilstedeværende Jernbanembedsmands Skøn. Saafremt disse Erstatningsbeløb ikke uvægerlig erlægges, ere Banerne berettigede til at tilbageholde den rejsendes Bagage. Om Sagen afgives i alle Tilfælde straks Melding ad tjenstlig Vej til Generaldirektoratet. De betalte Erstatningsbeløb indbetales af den, der har afkrævet Beløbene, til den nærmeste Station med Opgivelse af vedkommendes Navn og Beskadigelsens Art.

De indkomne Beløb optages i Regnskabet som tilfældig Indtægt for Statsbanerne.

Naar Ødelæggelsen eller Beskadigelsen angaar Jernbanevogne (saavel Statsbanedriftens som fremmede Baners), skal den fungerende Stationsbestyrer straks afkræve vedkommende, der har foraarsaget Skaden, Erstatningen med et Beløb, der er fastsat i en Prisliste, som vil blive tilstillet samtlige Stationer. Erlægges Erstatningsbeløbet ikke straks paa Anfordring, kan Stationsbestyreren til Sikkerhed for Betalingen tilbageholde det i Statsbanedriftens Besiddelse værende Fragtgods eller Kreaturer, ved hvilke Skaden er foraarsaget.

Indtil videre skal der ikke opkræves Erstatning for Skade, som under Transporten tilføjes Jernbanevogne af Dyr, som befordres med Banerne.

Naar Beløbet er indbetalt, vil Stationen have ad tjenstlig Vej at fremsende til Generaldirektoratet fornøden Indberetning om Beskadigelsen tilligemed en Angivelse af de Løbenumre i Prislisten, der ere benyttede ved Fastsættelsen af Erstatningen, samt om dennes Størrelse.

For Ituslagning af Vognruder er fastsat følgende særlige Takst:

For Dørvinduer i Person-, Post- og Bagagevogne, undtagen i sjællandske 6-hjulede Personvogne, samt for matte Ruder i Klosetrummene..... Kr. 2,50.

For Dørvinduer i sjællandske 6-hjulede Personvogne og jydsk-fynske H Vogne, for Sidevinduer i Personvogne samt Vinduer i øverste Etage af sjællandske 2-Etages Vogne Kr. 2,00.

For Udkigsruder i Bagagevogne..... Kr. 1,50.

For smaa Ruder i Bremsekupeer samt i sjællandske Jb Vogne Kr. 0,75.

For ituslaaede Kupler til Kupélamper er fastsat følgende Betaling:

For en Kuppel til en elektrisk Lampe Kr. 2,00.

For en Kuppel til en Mineralolielampe..... Kr. 1,00.

Nr. 56. (C 85).

Det paalægges Funktionærerne, naar det maatte komme til deres Kundskab, at der er opstaaet Ild i nogen deres Embedsressort vedrørende Bygning, da uopholdeligt at begive sig til Brandstedet, melde sig til Tjeneste der og efter nærmere Anvisning af rette vedkommende af al Magt yde deres Bistand til Slukning og Redning.

Det er en Selvfølge, at de, som maatte være til Stede paa det Sted, hvor Brand opstaar (særligt de i Bygningerne boende Funktionærer, Bude, Portnere m. v.), snarest muligt bør drage Omsorg for, at alle vedkommende underrettes.

Nr. 57. (C 86).

Enhver ansat, der har med Sikkerhedstjenestens Udførelse at gøre, vil have at gøre sig nøje bekendt med Reglementet for Togenes Gang, i hvilket Øjemed et Særtryk i Lommeformat vil blive uddelt til alle vedkommende. Der vil ad tjenstlig Vej blive affordret de paagældende en skriftlig

Møde ved
Ildløs i
Banernes
Bygninger.

Kendskab
til Tog-
reglementet.

Erklæring om, at de have modtaget et Eksempplar af Reglementet, og om, at de have gjort sig nøje bekendt med de deri indeholdte Bestemmelser. Før en saadan Erklæring er indsendt til og modtaget af vedkommende Forvaltningschef, kan det ikke tillades nogen, der har med den praktiske Tjenestes Udførelse at gøre, at befatte sig med Arbejder, der vedrøre Sikkerhedstjenesten.

Nr. 58. (C 87).

Fredning
at Oldtids-
Mindesmærker
og Indsendelse
til National-
musæet af
jordfundne
Genstande.

For saa meget som muligt at undgaa Forstyrrelse af Oldtids-Mindesmærker forbydes det uden forud dertil indhentet særlig Tilladelse at angribe Stendysser, Gravhøje eller andre Oldtidslevninger, der ligge paa Statsbanedriftens Grund. Hvis Personalet ved Arbejdet paa Banen skulde støde paa slige Oldtidsmindesmærker, bør Indberetning derom uopholdelig ske, og maa Fundet saavidt muligt ikke forstyrres, før nærmere Undersøgelse har fundet Sted. De ansatte anmodes dernæst om at virke hen til, at alle jordfundne Sager fra ældre Tid — ikke alene Danefæ — indsendes til Nationalmusæet i København. Saafremt Genstandene beholdes der, vil Finderen erholde tilstillet en passende Godtgørelse. Hvis det erfares, at noget af de af fornævnte Musæum fredlyste Mindesmærker — der dels ere, dels efterhaanden ville blive kendelig betegnede med en Sten eller Pæl, mærket med et kronet F. M. (»Fredet Mindesmærke«) — trues med Beskadigelse eller have lidt ilde Medfart, vil der hurtigst muligt gennem Afdelingerne være at tilstille Nationalmusæet Meddelelse herom.

Personalet bør iøvrigt efter bedste Evne virke for Bevaringen og Indsamlingen for Musæet af jordfundne Sager og i det hele bistaa samme i dets Virksomhed for Undersøgelser, Fredninger og Efterforskninger af forskellig Art og saavidt muligt besvare eventuelle direkte Henvendelser fra Musæet om arkæologiske Forhold.

Da Statsbanedriften som Forbruger af Sten, Grus o. desl. kan give Anledning til, at private, som paatage sig Leverancen af saadanne Materialier, for at tilvejebringe dem forstyrre Oldtids-Mindesmærker, der ere privat Ejendom, anmodes Banepersonalet om i Sagens Interesse uopholdelig at sende Indberetning desangaaende til Generaldirektoratet, naar saadant kommer til dets Kundskab.

Nr. 59. (C 88).

Forebyggelse
af Smittes
Overføring ved
Bibl. Bøger.

For at forhindre, at Smitte føres omkring mellem Interessenterne i Bibliothekskassen ved de fra Bibliotheket udlaante Bøger, anmodes Interessenter, i hvis Hjem der maatte opstaa smitsomme Sygdomme, om at undlade at rekvirere Bøger fra Bibliotheket, og forsaavidt de i saadant Tilfælde maatte være i Besiddelse af Bibliothekets Bøger, da at lade disse desinficere, forinden Indsendelse til Bibliotheket finder Sted.

Nr. 60. (C 89).

Legat for
forulykkede
Jernbane-
funktionærer.

Under 10de April 1893 har Hs. Majestæt Kongen stadfæstet følgende

Fundats

for

Poul Egede Rovsings Legat

for forulykkede Jernbanefunktionærer.

Under Følelsen af den dybe Sorg, der ramte os den 10de August 1892, da vi mistede vor eneste, rigtbegavede Søn, Poul Egede Rovsing, ville vi gerne knytte hans Navn til den Institution, der fra hans tidligste Aar mest beskæftigede hans Tanker og Fantasi, nemlig de danske Statsbaner, og stifte derfor et Legat til Beløb af 2000 — To Tusinde — Kroner, hvilket skal bevares som et selvstændigt Legat under Navn af »Poul Egede Rovsings Legat for forulykkede Jernbanefunktionærer.« I taknemlig Paaskønnelse af den Venlighed, Jernbanens Funktionærer altid udviste mod ham, og i Mindet om, hvor medfølelse og bevæget han var ved enhver sørgelig Tildragelse, have vi nemlig bestemt, at dette lille Legat skal anvendes til at hjælpe forulykkede Funktionærer eller deres efterladte. Vi haabe, at det vil trække flere og større Legater efter sig, idet vi føle os forvissede om, at alle paaskønne vore Jernbanemænds altid redbonne Pligtopfyldelse og Nidkærhed i deres Tjeneste.

Som nærmere Regler for Legatet have vi bestemt:

§ 1. Legatkapitalen indbetales til Generaldirektøren for de danske Statsbaner i 4 % uopsigelige Kreditkasse-Obligationer med Rentekupons fra 11te Juni 1893, efter at Obligationerne ere noterede som tilhørende Legatet og forsynede med Prohibitivpaategning om, at de ikke uden Indenrigsministeriets Tilladelse maa paa nogen Maade afhændes eller pantsættes. Skulde Obligationerne nogensinde blive indfriede, da paahviler det Generaldirektøren at indkøbe et tilsvarende Beløb i solide danske Pengeeffekter, hvis Kurs noteres paa Københavns Børs, og som kunne noteres paa Navn, saavidt muligt 4 % Obligationer; de blive da at notere og forsyne med Prohibitivpaategning som ovenfor anført. Regnskabet for Legatet meddeles i det aarlige Regnskab for Sygekassen for Statsbanerne paa Sjælland og revideres i Forbindelse med dette.

§ 2. Hvert Aar i Begyndelsen af Juni bliver Legatkapitalens Rente uddelt og bliver da udbetalt med Halvdelen den 21de Juni, Poul Egede Rovsings Fødselsdag, og Halvdelen følgende 21de December, enten til en eller to i Aarets Løb — regnet fra 1ste April til 31te Marts — under deres Tjeneste tilskadekomne eller deres efterladte. I Almindelighed maa det ikke gives til samme mere end een Gang og skal altid gives som en Ekstrahjælp, uden at der, paa Grund af dets Lidenhed, bør tages Hensyn til det ved anden Understøttelse fra Statsbanernes Side.

§ 3. Der kan ikke søges om Legatet, men det staar enhver overordnet Funktionær frit at gøre Indstilling for sine underordnede, hvilken Indstilling forsaavidt ikke er nødvendig, da det maa formodes, at Generaldirektoratet altid har Optegnelser om de i Tjenesten tilskadekomnes Forhold, og ere disse Indstillinger altsaa kun at betragte som særlige Henvisninger.

§ 4. Alle Funktionærer ved de danske Statsbaner kunne eventuelt nyde Legatet, dog ere de ved den sjællandske Nordbane forulykkede fortrinvis berettigede. Skulde Legatet et Aar ikke kunne uddeles til nogen i Aarets Løb forulykket,

bestemme Uddelerne, om det skal gives til tidligere forulykkede eller skal henlægges til næste Aars Uddeling.

§ 5. Bestemmelse om Legatets Uddeling tage Generaldirektøren og jeg, undertegnede A. Rovsing, i Forening, saalænge jeg er i Live. Efter min Død foretages Uddelingen af Generaldirektøren, eventuelt i Forening med Jernbanelægenes Delegerede i Repræsentantskabet for Sygekassen for Statsbanerne paa Sjælland; saalænge og naar der ikke findes nogen Delegeret, valgt af Jernbanelægerne, i nævnte Repræsentantskab, tage Generaldirektøren og Trafikchefen for Sjælland Bestemmelse om Legatets Uddeling.

§ 6. Skulde der i Tidens Løb blive foretaget en saadan Omordning af Statsbanedriften og dens Bestyrelse, at Fundatsens Bestemmelser om Legatets Uddeling ikke længer kunne ske Fyldest, træffer Indenrigsministeren — eventuelt efter Forhandling med os, saafremt vi eller en af os er i Live — Bestemmelse om Foretagelsen af saadanne Forandringer i Fundatsen, som ville være nødvendige til Legatets Opretholdelse i Overensstemmelse med vor Tanke.

§ 7. Dersom vi i Fremtiden forøge Legatets Kapital, forbeholde vi os Ret til eventuelt at foretage Ændringer i denne Fundats.

Fredensborg, den 16de Januar 1893.

Julie Rovsing,
f. Dithmer.

A. Rovsing,
Jernbanelæge.

Nr. 61. (C 90).

For at Beplantningen af de Haver, som høre til Jernbanens Bygninger, kan fremmes, ville de ansatte, der ere Brugere af et Jernbanen tilhørende Haveareal, fra Planteskolerne ved Langaa og Randers kunne gratis erholde Træplanter tilsendte, naar skriftligt Andragende derom indsendes til Banechefen, anbefalet af Baneingeniøren.

Til Udleveringen og Benyttelsen af Planterne knyttes følgende Betingelser:

Udlevering
af Planter
til ansatte.

Planterne maa kun anvendes til Bepantning af Banens Havearealer, og vil Jernbanens Plantør saavidt muligt dermed føre Kontrol.

Ved Plantningen vil Plantøren være villig til leilighedsvis at give Anvisning og Raad, navnlig i Henseende til Valg af Planter og Jordens Behandling til Modtagelsen af Planterne.

Hvert Efteraar vil der udgaa Meddelelse om, naar Andragender om Planter ville være at indsende.

Nr. 62. (C 92).

Moderation
for Restau-
rationsgen-
stande.

Statsbanernes Embedsmænd og Betjente, som i Tjenesteanliggender opholde sig paa Dampskibene og Dampfærgerne paa Ruterne Korsør—Nyborg, Korsør—Kiel og Masnedø—Orehoved, kunne erholde de ordinære Restaurationsgenstande mod Betaling af $\frac{3}{4}$ af de Priser, som maatte være bestemte for rejsende.

Nr. 63. (C 96).

Meddelelse af
Permission.

Da de ved Statsbanedriften ansatte ere forpligtede til af bedste Evne at varetage den dem overdragne Tjeneste, har ingen af dem Ret til Permission.

Som en Følge heraf vil Permission overhovedet ikke kunne forventes, medmindre Tjenesten tillader det. Ved Afgørelsen af Permissions-Andragender vil der blive taget Hensyn dels til Øjemedet med Permissionen, dels til dens Længde og til den Tjenestefrihed, vedkommende tidligere har haft paa Grund af Sygdom eller Permission, og endelig til den Udgift, Permissionen vil forvolde Banerne. Som anbefalende Momenter for Andragender, der kun gaa ud paa at søge Hvile eller Adspredelse, vil komme i Betragtning, at den, der søger Permission, maa antages at trænge til Hvile paa Grund af Svagelighed eller efter anstrengende Tjeneste, eller at han i længere Perioder uden Afbrydelse har udført sin Tjeneste paa en i enhver Henseende tilfredsstillende Maade.

Naar ansatte søge Permission, skulle de i betimelig Tid forinden ad tjenstlig Vej indsende Andragende derom. Ansøgningen skal indeholde Oplysning om det Tidsrum, for hvilket der søges Permission, og om Øjemedet med Permis-

sionen. Mangler sidstnævnte Oplysning, forudsættes det, at Permissionen kun søges for at opnaa Hvile eller Adspredelse, men ikke i nogen for vedkommende vigtigere Anledning, og vil Sagen da blive behandlet derefter. Vedkommendes foresatte skulle ledsage Andragendet med de Bemærkninger, hvortil det giver Anledning, men navnlig oplyse, hvor vidt den søgte Tjenestefrihed vil foranledige Gæner eller Udgifter for Driften, og hvorledes vedkommendes Tjeneste kan besørges under hans Fraværelse, samt hvor vidt der maatte være særlige Momenter til Stede, som tale for Indrømmelsen af det ansøgte.

Nr. 64. (C 97).

Ifølge Resolution af Indenrigsministeriet er der fastsat følgende Regler for Indrømmelse af Tjenestefrihed for de med kongelig eller ministeriel Udnævnelse ansatte Embeds- og Bestillingsmænd ved Statsbanedriften:

Tiltaaelse
af Tjeneste-
frihed til de
med kgl. el.
ministeriel
Udnævnelse
ansatte.

A. Tjenestefrihed bevilges af Generaldirektoratet:

1) for Embedsmænd af 1ste almindelige Lønningsklasse indtil 4 Uger,

2) for Embedsmænd af 2den almindelige Lønningsklasse samt for de ansatte, der ere udnævnte af Indenrigsministeriet, indtil 6 Uger.

B. Tjenestefrihed for de under A omhandlede ansatte udover de foran angivne Grænser bevilges af Indenrigsministeriet paa derom ad tjenstlig Vej gennem Generaldirektoratet indgivet særligt Andragende.

C. Tilladelse til Rejser i Udlandet, hvad enten Rejsen er Tjeneste- og Instruktionsrejse eller Rejse under Tjenestefrihed, meddeles af Generaldirektoratet i de Tilfælde, hvor dette ifølge A er bemyndiget til at bevilge Tjenestefrihed.

I de Tilfælde, hvor Ministeriet ifølge B bevilger Tjenestefrihed, blive Andragender om Rejser i Udlandet altid at forelægge Ministeriet.

Nr. 65. (C 99).

I Tilslutning til Lønnings-Regulativets § 4 meddeles følgende:

De i Lønningsregulativet omhandlede ansatte, der indkaldes til Militærtjeneste som værnepligtige, skulle i betimelig

Tjenestefrihed
for ansatte i
I—10 alm.
og I—X spec.
Lønningskl.
under Militær-
tjeneste.

Tid ad tjenstlig Vej fremsende Andragende til Generaldirektoratet om Permission paa Grund af Militærtjeneste, indeholdende Oplysning om, til hvilken Art af Tjeneste ved Hæren eller Søværnet Indkaldelsen gælder, Mødestedet, samt, for saa vidt de ere vidende derom, for hvor langt et Tidsrum.

Permissionen kan derefter ventes meddelt for det opgivne Tidsrum eller for den Tid, Indkaldelsen varer. Saafremt Tjenesten senere nødtvungent maatte udstrækkes over det ordinære Tidsrum, — f. Eks. naar nogen af de til Fodfolket indkaldte maatte blive udtaget til Underkorporal —, maa nyt Andragende om Permissionens Forlængelse, ledsaget af de fornødne Bevisligheder, indgives, hvorefter det i hvert enkelt Tilfælde vil blive afgjort, om vedkommende skal afskediges eller vedblivende permitteres.

Saa snart nogen indkaldt bliver vidende om Hjemsendelsesdagen, maa han direkte tilstille Generaldirektoratet Underretning om denne. Naar vedkommende er bleven hjemsendt, vil han straks have at melde sig til Tjeneste paa ny til Generaldirektoratet eller vedkommende Forvaltningschef, hvad enten den ham tilstaaede Permission maatte være udloben eller ikke; Overtrædelse heraf medfører Afsked.

De indkaldte skulle, naar det forlanges, møde ved Jernbanerne, saa ofte Militærtjenesten tillader det, og assistere ved forefaldende Arbejde. For saa vidt de indkaldte ved Permitteringen ere Interessenter enten i den sjællandske eller den jydsk-fynske Sygekasse, vedbliver dette Forhold, indtil de benytte sig af den Ret til at udmelde sig af vedkommende Kasse, som maatte tilkomme dem efter dennes Statuter, og ville de, indtil dette maatte være sket, have at svare Bidrag af den fulde for dem normerede Løn m. v., uanset at de ikkun oppebære Halvdelen af samme. Lønnen anvises til Udbetaling paa det Sted, hvor paagældende sidst har forrettet Tjeneste ved Banerne.

Nr. 66. (C 101).

Fritagelse for Tjeneste i Kbhvns. Reservebrandkorps. Justitsministeriet har under 13de Juli 1872 resolveret, at de ved de sjællandske Jernbaner fast ansatte Betjente i Henhold til Lov om Brandvæsenet i København af 15de Maj 1868 § 5 ville være at fritage for Tjeneste i Reservebrandkorps, saalænge de have saadan Ansættelse.

I Tilslutning til denne Resolution har Ministeriet senere udtalt, at det er uforeneligt med fast Ansættelse i Banernes Tjeneste at paatage sig Tjeneste i Reservebrandkorps som Stillingsmand.

Nr. 67. (C 102).

Alle vedkommendes Opmærksomhed henledes paa, at i Henhold til § 15 i Lov af 1ste Marts 1889 om Tillæg til og Forandringer i Lov af 2den Marts 1861 om Brandpolitiet paa Landet m. v. ere Embeds- og Bestillingsmænd ved Statsbanerne, derunder indbefattede Formænd, Ledvogtere og faste Banearbejdere, fritagne for Brandpolitiets Tjeneste paa Landet.

Nr. 68. (C 103).

Alle vedkommendes Opmærksomhed henledes paa, at der under 9de April 1891 er udkommet en Lov om Snekastning. I Følge denne Lov er enhver, der staar i en Jernbanes faste Tjeneste, fritaget for at forrette det ekstraordinære Snekastningsarbejde, som Kommunerne mod Betaling kunne paalægge deres Beboere uden for den fastsatte Omgang, lige som ingen, der staar i fast Tjenesteforhold til Staten, er pligtig at modtage Beskikkelse som Snefoged.

Udover disse tvende Undtagelser har Loven ikke tilsikret de ved Statsbanedriften ansatte nogen Fritagelse for de Byrder med Hensyn til Snekastning, som ellers ved Loven paalægges alle og enhver.

I Forbindelse hermed meddeles det, at Indenrigsministeriet har bifaldet, at de fast ansatte dag- og ugelønnede samt indtil 1200 Kr. aarlig oppebærende maanedslønnede paa Landet,

som ved Efterkommelsen af Bestemmelsen i Lovens § 8, 2det Stk., vilde undrages Jernbanetjenesten under saadanne Forhold, at de efter vedkommende Forvaltningschefs Skøn der vilde savnes, og som derfor, efter bevislig modtagen Tilsigelse til Snekastning for Kommunen, lade dette Arbejde udføre ved Stedfortrædere og selv forblive ved Jernbanetjenesten,

Ansattes Snekastningspligt.

foruden deres faste Løn erholde en Godtgørelse af 2 Kroner for den hele Snekastningsdag (1 Krone for hver halve Dag, regnet indtil 4 Timer), som de kunne komme til at anvende ved det i Loven omhandlede Arbejde i Løbet af en Vinter.

Endvidere har Ministeriet bifaldet, at de i Købstæderne bosatte Jernbanefunktionærer, der ere fast ansatte dag- og ugelønnede eller maanedslønnede, der oppebære indtil 1200 Kr. aarlig, og som ved Udførelsen af deres Snekastningspligt vilde undrages Jernbanetjenesten under saadanne Forhold, at de efter vedkommende Forvaltningschefs Skøn dér vilde savnes, foruden deres faste Løn erholde en Godtgørelse af 1 Kr. for hver halve Snekastningsdag, der afkræves dem i Henhold til den for vedkommende Købstad approberede Vedtægt for Snekastning, dog kun for saa vidt Snekastningen er paalignet efter Skatteindtægt, og for saa vidt de paagældende Funktionærer efter bevislig modtagen Tilsigelse til Snekastning lade dette Arbejde udføre ved Stedfortrædere og selv forblive ved Jernbanetjenesten.

Nr. 69. (C 104).

Bestemmelser angaaende værnepligtigt Jernbanepersonales Fritagelse for Møde ved Krigsmagten i Mobiliseringsstilfælde.

Krigs-, Marine- og Indenrigsministerierne have vedtaget nedenstaaende Bestemmelser:

§ 1.

I Henhold til Kongelig Anordning af 26de Maj 1893, § 9, om Foranstaltninger til Krigsmagtens hurtige Mobilisering fritages de til Hæren eller Søværnet hørende værnepligtige, som indkaldes ved Mobiliseringsordre, midlertidig for Møde ved Krigsmagten, saa længe de ere fast ansatte i Statsbanedriftens Tjeneste.

§ 2.

Tidspunktet for deres Møde ved Krigsmagten vil i paakommende Tilfælde blive fastsat af Krigsministeren og Marineministeren efter fornøden Forhandling med Generaldirektoratet, der foranstalter, at der da gives dem Paalæg om at afgaa til Krigsmagten med fornødne Bevisligheder for, at de have været tilbageholdte i Jernbanetjenesten, jfr. § 6, sidste Stykke. Iøvrigt skulle de Myndigheder, under hvem de ere ansatte, saa vidt muligt drage Omsorg for, at de betimelig trækkes bort fra saadanne Steder, der kunne ventes besatte af Fjenden.

§ 3.

Om de Personer, der saaledes ere fritagne, skulle de militære Afdelinger underrettes ved Generaldirektoratets Foranstaltning, og kun de, for hvem dette er sket, kunne tilbageholdes.

Underretningen skal gives ufortøvet, naar de paagældende ansættes i fast Jernbanetjeneste; dog saaledes, at den for dem, der allerede ere ansatte, inden de indtræde i Krigsmagten, og som atter vende tilbage efter deres første samlede Uddannelse ved denne, gives umiddelbart ved deres Tilbagevenden. Saafremt de igen afgaa fra den nævnte Tjeneste, medens de endnu høre til Krigsmagten, skal der ligeledes straks gives Underretning om dem.

§ 4.

Den foreskrevne Underretning skal gives i Form af et Bevis, som udfærdiges af den Statsbaneafdeling, under hvem den paagældende er eller sidst var ansat, og som uopholdelig indsendes til den militære Afdeling, ved hvilken han i det givne Øjeblik staar i Nummer.

Indsendelsen sker paa Mandens egen Foranstaltning, for saa vidt Beviset angaar hans Ansættelse, og paa Udstederens, for saa vidt det angaar hans Afgang.

§ 5.

I Beviset anføres den paagældende med sin militære Betegnelse, der findes i hans Mødebefaling, eller, hvis han hører til Søværnet, i hans Hjemsendelsespas. Lægdsrullebetegnelsen, som ogsaa er optaget i Mødebefalingerne og Hjemsendelsespassene, skal ikke angives.

Umiddelbart under hans Betegnelse anføres »Er fast ansat« eller efter Omstændighederne »Er ikke længere fast ansat« i vedkommende Tjeneste.

Blanketter til disse Beviser, paa hvilke Bestemmelserne om deres Udfærdigelse og Indsendelse ere optagne, kunne faas ved Henvendelse til Generaldirektoratet.

§ 6.

De omhandlede værnepligtige skulle under Strafansvar iagttage følgende, saa længe deres faste Ansættelse i Jernbanetjenesten varer:

Blive de indkaldte ved Mobiliseringsordre til Møde ved Krigsmagten, tør de ikke udeblive fra denne uden at være nøje forvissede om, at den foreskrevne Underretning om deres Ansættelse er given; men saafremt saadant er sket, maa de ikke forlade Jernbanetjenesten, førend de gennem deres foresatte ved denne faa Paalæg om at afgaa.

Møde de derefter for sent ved Krigsmagten, skulle de kunne godtgøre, at deres Udeblivelse har været lovlig, hvilket kan ske ved, at de medbringe deres Beskikkelse i Jernbanetjenesten, eller, hvis denne ikke haves ved Haanden, en Erklæring fra deres foresatte i nævnte Tjeneste om, at de have været tilbageholdte.

§ 7.

Med disse Forskrifter gøres de værnepligtige bekendt under deres Tjeneste ved Krigsmagten med Tilføjende, at de, naar det forlanges ved deres Ansættelse i eller Afgang fra Jernbanetjeneste, ere forpligtede til at fremvise deres Mødebefaling, eller, hvis de høre til Søværnet, deres Hjemsendelsespas for den Myndighed, der skal udfærdige Beviset for dem, og at de ved deres Ansættelse selv skulle indsende dette til deres militære Afdeling.

§ 8.

Skulde truende politiske Forhold bevirke Indkaldelse af Mandskab, uden at der udstedes Mobiliseringsordre, altsaa paa sædvanlig Vis ved Indkaldelsesordrer, og det da skønnes nødvendigt foreløbig at lade de omhandlede Personer forblive i de nævnte civile Virksomheder, ville de saa vidt muligt blive forbigaaede ved Indkaldelsen. Hvis dette ikke sker, ville Krigsministeren og Marineministeren udstede Bemyndigelse til, at de tilbageholdes indtil videre, selv om de maatte modtage Indkaldelsesordre, og de Myndigheder, under hvem de ere ansatte, sætte dem da ufortøvet i Kundskab om denne Bemyndigelse.

Beviserne udfærdiges for samtlige under Generaldirektoratet ansatte gennem Sekretariatskontoret, for de under Bane-, Maskin-, Trafik- og Søfartsafdelingerne ansatte af vedkommende Afdeling.

Nr. 70. (C 106).

Har nogen ved Statsbanedriften med Uge-, Dag- eller Timeløn ansat eller til fast Arbejde antagen paa Grund af smitsom Sygdom i Hjemmet eller stedfunden smittefarlig Berøring med en syg erholdt Paalæg af sine foresatte, af endertil berettiget Læge eller af nogen efter Lovgivningen kompetent Myndighed om at afholde sig fra at arbejde ved Banerne, udbetales der ham, for saa vidt han er Medlem af en af Statsbanedriftens Sygekasser, en Pengehjælp for hver Dag, han af de anførte Grunde ikke kan arbejde, som fastsættes til $\frac{3}{4}$ af den ham pr. Arbejdsdag tilkommende Løn, dog saaledes, at den ikke maa være over 1 Kr. 50 Øre pr. Dag.

Lønnen pr. Arbejdsdag beregnes for de ugelønnede til $\frac{1}{7}$ af Ugelønnen og for de timelønnede med 10 Gange Time-lønssatsen paa en Hverdag.

Den nævnte Betingelse, at den paagældende skal være Interessent i en af Statsbanedriftens Sygekasser, skal dog ikke udelukke de paa Sjælland og Falster fast ansatte eller antagne, som paa Grund af kronisk Sygdom ikke kunne optages i Sygekassen, fra Adgang til desuagtet at erholde Pengehjælp, for saa vidt de ere antagne inden 1ste Maj 1894.

For saa vidt Arbejderen foruden den ham under de omhandlede Forhold tilkommende Pengehjælp tillige maatte erholde saadan Hjælp fra nogen anden Sygekasse, afkortes i Pengehjælpen et Beløb svarende til det, hvormed den samlede Hjælp maatte overstige vedkommendes faste Arbejdsfortjeneste. Dersom den paagældende har været ansat et helt Regnskabsaar, og hans gennemsnitlige Indtægt pr. Arbejdsdag for det sidst forløbne Regnskabsaar er større end hans faste Arbejdsfortjeneste, skal Afkortning dog kun finde Sted med det Beløb, hvormed den samlede Hjælp maatte overskride vedkommendes gennemsnitlige Arbejdsfortjeneste.

Af Pengehjælpen ydes ikke Bidrag til Sygekassen eller Bibliothekskassen.

Pengehjælpen ydes i Reglen ikke for samme Sygdom udover 26 paa hinanden følgende Uger.

Efter Udløbet af denne Tid kan dog Generaldirektoratet, hvor Omstændighederne tale derfor, tilstaa Pengehjælpen for indtil 26 Uger endnu, enten fuldtud eller med et nedsat Beløb.

Pengeunderstøttelse til uge- og dag-lønnede Funktionærer ved Statsbanedriften under Fraværelse paa Grund af smitsom Syge i Hjemmet.

Pengehjælpen kan bortfalde helt eller delvis, dersom vedkommende vægrer sig ved efter Lægens Ordre at lade den af smitsom Sygdom angrebne Person indlægge paa Sygehus, naar dette kan ske paa det offentlige Regning eller ved en af Statsbanernes Sygekasser.

Udbetalingen af denne Pengehjælp er endelig betinget af, at det ikke ifølge Lovgivningen paahviler det offentlige at yde vedkommende Erstatning for det ved saadant Paabud foranledigede Tab.

Nr. 71. (C 108).

Afholdelse af særlige Helbredelsesudgifter til tilskadekomne.

Kommer nogen ved Statsbanedriften med Uge-, Dag- eller Timeløn ansat eller til fast Arbejde antagen under Udførelse af Arbejde i Statsbanedriftens Tjeneste til Skade, kan Generaldirektoratet, for saa vidt vedkommende er Medlem af en af Statsbanedriftens Sygekasser (dog for de sjællandske Funktionærers Vedkommende med den i Ordre Nr. 70 angivne Modifikation) tillade, at der anvendes et Beløb af indtil 200 Kr. til Afholdelse af saadanne særlige Helbredelsesudgifter m. m., som ikke paahvile Sygekasserne, f. Eks. ekstraordinær Lægehjælp, Bandager, kunstige Lemmer o. lign.

Denne Bemyndigelse til at anvende et Beløb af indtil 200 Kr. til særlige Helbredelsesudgifter er ved Ministeriets Resolution af 30. Novbr. 1894 ogsaa gjort gældende, hvor den tilskadekomne er maanedslønnet eller ikke fast ansat.

Nr. 72. (C 109).

Udbetaling af Pengehjælp til Lærlinge under Maskin-afdelingen paa Sjælland-Falster i Tilfælde af Sygdom, Tilskadekomst m. m.

Indenrigsministeriet har meddelt Bemyndigelse til at udbetale Pengehjælp i Tilfælde af Sygdom, Tilskadekomst m. v. til Lærlinge under Maskinafdelingen paa Sjælland og Falster i Overensstemmelse med de herom for fast ansatte eller til fast Arbejde antagne givne Regler (jfr. Ordre Nr. 70, 71 og 356).

Nr. 73. (C 111, Uddrag).

§ 1.

Frikort udfærdiges af Generaldirektoratet og give Ihænderne de Rettigheder, som ere angivne paa Kortene eller nærmere bestemmes ved særlige Ordre.

§ 2.

Fripas til Befordring paa de sjællandske Statsbaner og de fra Sjælland udgaaende Overfarter kunne udstedes for følgende:

ansatte m. fl., der have Domicil i denne Landsdel, samt for fremmede Baners ansatte.

A. Ansatte eller til fast Arbejde antagne m. fl.

1. De paa Sjælland og ved de derfra udgaaende Overfarter ansatte eller til fast Arbejde antagne*) kunne rejse frit som Passagerer med Togene, Færgerne og Skibene, for saa vidt deres Tjenesteforretninger og Tjenesteforhold i øvrigt tillade dem det, for uge- og daglønnes Vedkommende dog kun, for saa vidt de have forrettet stadig Tjeneste ved Banerne i 1 Aar. For deres Børn kunne de paagældende erholde Fribefordring til Skolerejser.

I Sommersæsonen (1ste Maj—30te September) kan der meddeles de her omhandlede Personer for dem selv, deres Hustruer, hjemmeværende Børn og Tjenestefolk et efter Forholdene afpasset Antal Fripas til Rejser paa Klampenborg-banen.

Til Aspiranter, Trafikelever, samt til uge- og daglønnet Personale, der ikke har gjort Tjeneste i 1 Aar, kan Generaldirektoratet, naar Anledning dertil maatte findes, indrømme Fribefordring for deres egen Person.

2. Embedsmænd og Betjente, som, efter at have haft fast Ansættelse i Banernes Tjeneste, ere afgaaede med Pension af den tidligere sjællandske Pensionskasse, samt forhenværende ansatte ved de fra Sjælland udgaaende Overfarter, hvem der er tillagt Pension eller fast Understøttelse, kunne erholde to Fripas maanedligt til Afbenyttelse for dem selv, deres Hustruer, hjemmeværende Børn eller andre Medlemmer af deres faste Husstand.

Til Enker efter Embedsmænd kan der tilstaaes 6 Stkr. Fripas aarligt og til Enker efter Betjente 3 Stkr. Fripas aarligt til Brug for dem selv og deres faste Husstand, saafremt vedkommende Enker forblive i ugift Stand. Indtræde de i nyt Ægteskab, bortfalder denne Begunstigelse.

Begunstigelsen tilkommer kun de Enker, der enten oppebære Pension af den tidligere sjællandske Pensionskasse,

*) 1-11 alm. og I-XIII spec. Lønningsklasse.

eller hvem der som Enker efter Embedsmænd eller Betjente ved de fra Sjælland udgaaende Overfarter er tillagt Pension eller fast Understøttelse.

B. Personer, som rejse i Tjenesteanliggender og deslige vedkommende Statsbanerne paa Sjælland.

1. Fripas, til Afbenyttelse af den paagældende selv, kan udstedes til Personer, som arbejde i Dagløn eller Akkord paa Banerne eller Stationerne umiddelbart under Banernes sammesteds fungerende Embedsmænd, for saa vidt de rejse i Anledning af de dem overdragne Arbejder og efter Ordre af de Embedsmænd, der have overdraget dem samme, saasom Ekstraarbejdere under Baneafdelingen, som rejse til eller fra deres Arbejdssteder og desl.

Derimod skulle Haandværksmestre, Entreprenører og andre, som have overtaget Arbejder for Banerne, saavel som deres Medhjælpere ikke have Fripas, medmindre saadant undtagelsesvis skulde være udtrykkelig betinget i de med dem afsluttede Overenskomster.

§ 3.

For ovennævnte i § 2 omhandlede Fripas gælde følgende almindelige Regler:

a. De i § 2 Litra B nævnte Fripas kunne ikkun benyttes af de paagældende selv, hvorimod de øvrige i § 2 omhandlede Fripas, hvor ikke andet er angivet, kunne benyttes, foruden af de paagældende selv, tillige af deres Hustruer, Børn eller andre Medlemmer af deres faste Husstand; de skulle udstedes lydende paa den eller de Personers Navne, af hvem Fripassene agtes afbenyttede, og indeholde Angivelse af vedkommendes Forhold til den til Fripas berettigede. Betegnelsen af den Person, for hvem Fripasset udstedes, bør i det hele taget være saa fuldstændig og tydelig, at ingen Forveksling eller Misforstaaelse deraf kan finde Sted.

Fripassene maa under Fortabelse af Retten til fremtidigt at erholde Fripas ikke sælges eller overdrages andre til Afbenyttelse. Den, der antræffes i uretlig Besiddelse af et Fripas, bliver, for saa

vidt der ikke er Anledning til at drage ham til kriminelt Ansvar, at behandle efter Befordringsreglementets Bestemmelser med Hensyn til Personer, der rejse uden at have løst Billet.

b. Fripassene kunne udstedes til Rejser imellem hvilke som helst af de sjællandske Statsbaners Stationer og til hvilke ordinære Tog de paagældende maatte ønske, for saa vidt Pladsen og andre Forhold tillade at befordre dem, idet de, der ere forsynede med Fripas, i fornødent Fald maa staa tilbage for dem, der have ordinære Billetter; dog kan det ikke paalægges nogen, naar Rejsen er begyndt, at stige ud paa en Mellestation.

c. Fripassene kunne udstedes til enkelt Rejse eller til Tur og Retur.

For Banernes egne ansatte eller til fast Arbejde antagne er Gyldighedsfristen for Returrejsen ikke bunden til noget bestemt Tidsrum.

De under § 2 A 2 omhandlede Fripas kunne udstedes med en Returfrist af indtil 2 Maaneder.

d. Naar flere, henhørende til samme Husstand, rejse sammen, kan det tillades ikkun at udstede eet Fripas, imod at det paa samme tydeligt anføres, for hvormange og hvilke Personer det gælder. Et saadant Fripas regnes for ligesaa mange Fripas som det Antal Personer, hvorpaa det lyder, dog saaledes, at Børn under 10 Aar ikkun regnes for halve Personer og betegnes som saadanne.

f. De i een Maaned ikke benyttede Fripas kunne, for saa vidt angaar ikke-ansatte, bruges i en følgende Maaned, dog ikke ud over det paagældende Kalenderaar. Med Hensyn til ansattes Familiefripas henvises til Ordre Nr. 83.

Den, som i Henhold hertil begærer flere Fripas i nogen Maaned end det maanedligt normerede Antal, skal være forpligtet til at paavise for dem, som skulle udstede Fripassene, i hvilken foregaaende Maaned han ikke har benyttet de ham tilstaaede Fripas, og herom skal der gøres Bemærkning i Fripasfortegnelsen.

g. Ombytning af Fripas fra en lavere til en højere Vognklasse, imod Betaling af Prisforskellen mellem de

respektive Billetter, tilstedes ikke, lige saa lidt som der kan erhverves Ret til Befordring i en højere Vognklasse end den for vedkommende normerede ved Køb af en Tillægsbillet i Henhold til Bestemmelserne i Befordringsreglementet, jfr. dog Ordre Nr. 94.

§ 4.

Ethvert Friepas giver samme Ret til Befordring af Rejsegods som en almindelig Billet.

§ 5.

Fast ansatte Embedsmænd og Betjente ved de sjællandske Statsbaner (dog ikke egentlige »Arbejdere«) kunne, for saa vidt Pladsen tillader det, faa frit forsendt i Ilgodspakvognene mindre Genstande, som udelukkende ere bestemte til eget Brug for dem selv eller deres Husstand. Tom Emballage befordres dog ikke frit.

Ved Forflyttelse eller Afskedigelse uden egen Brøde kan det tillades ansatte eller til fast Arbejde antagne at erholde Fribefordring paa Jernbanerne for deres Flyttegods til den Station, som ligger nærmest deres nye Bolig.

Alle andre Forsendelser end de ovenfor nævnte kunne ikkun ske imod Betaling af ordinær Fragt, dog saaledes, at der, naar Forsendelserne bestaa af Genstande, som udelukkende ere bestemte til Brug for vedkommende Embedsmænd og Betjente selv eller deres Husstand, og de udføres ganske efter Jernbanernes Lejlighed, ikkun erlægges en Fjerdedel af den ordinære Fragt og Presenningleje for den paagældende Forsendelse.

Denne Begunstigelse indrømmes dog ikke med Hensyn til Forsendelser af Bygningsmaterialier.

Den Embedsmand eller Betjent, som benytter disse Begunstigelser til at faa forsendt enten frit eller imod modereret Fragt Genstande, som ikke udelukkende ere bestemte til Brug for ham eller hans Husstand, taber for Fremtiden ganske Adgang til Begunstigelsen.

Til Forebyggelse af Misforstaaelse bemærkes, at der ved dette Reglement ikke gives de deri omhandlede Personer

nogen som helst Ret til at fordre sig de heri omhandlede Friepas meddelte, men at Reglementet ikkun er at anse som en Instruks for Jernbanernes Embedsmænd angaaende den dem i den her omhandlede Henseende indtil videre indrømmede Myndighed.

Nr. 74. (D 25).

Indenrigsministeriet har under 13de Maj d. A. resolveret, at den Adgang, der jfr. Ordre 73 er givet de ansatte til i Sommersæsonen (1ste Maj—30te September) at erholde et efter Forholdene afpasset Antal Friepas til Rejser paa Klampenborgbanen til Brug for deres Hustruer, hjemmeværende Børn og Tjenestefolk, fremtidig udvides til at omfatte Banestrækningerne København—Rungsted og Hellerup—Holte.

Fribefordring
paa Stræk-
ningerne—
København—
Rungsted og
Hellerup—
Holte.

Nr. 75. (C 112).

Alle Forsendelser paa Statsbanerne i Sjælland med tilhørende Overfarter til de sjællandske Jernbaners Embedsmænds og Betjentes Husholdningsforening maa ske uden Erlæggelse af Fragt mod en af Formanden for Foreningen underskrevet Attest om, at vedkommende Forsendelse udelukkende er bestemt til Fordeling blandt Foreningens Medlemmer. Paa samme Maade maa Forsendelser fra Husholdningsforeningen til dens Medlemmer ske fragtfrit.

Fri Forsen-
delse paa
Sjælland
til og fra
Husholdnings-
foreningen.

Disse Forsendelser skulle altid ledsages af Fragtbreve. De anføres paa sædvanlig Maade paa Fragtsedlerne, idet den foranførte Attest vedlægges disse og indsendes tilligemed dem til Revisionen.

Nr. 76. (C 115, Uddrag).

1. Frikort udfærdiges af Generaldirektoratet. De ere gyldige indtil Udløbet af det Kalenderaar, hvori de udstedes, og blive ved dettes Udløb at tilbagelevere.

2. Friepas ere enten gyldige for et bestemt Tidsrum eller for enkelte Rejser.

3. De ved de jydsk-fynske Statsbaner ansatte have Ret til at erholde Friepas for deres Børns Skolerejser.

Fribefodr.
paa Statsb. i
Jylland og
Fyn med tilh.
Overfarter for
ansatte med fl.,
der have
Domicil i disse
Landsdele, for
fremmede
Baners ansatte
m. v.

4. Fripas for enkelte Rejser kunne tilstaa:

a. de ved de jydsk-fynske Statsbaner ansatte eller til fast Arbejde antagne*), for uge- og daglønnes Vedkommende dog kun, for saa vidt de have forrettet stadig Tjeneste ved Banerne i 1 Aar.

Til Aspiranter, Trafikelever og til uge- og daglønnede, som ikke have gjort stadig Tjeneste i 1 Aar, kan Generaldirektoratet, naar Anledning dertil findes, indrømme Fribefordring for deres egen Person.

b. Haandværkere og Arbejdere, der ere beskæftigede ved Jernbanen, naar disse begive sig til eller fra Arbejdsstedet; dog ikke til Haandværkere, der ikke ere i Banens Tjeneste, eller til andre, der efter Kontrakt udføre Arbejder for Jernbanen, med mindre dette er hjemlet ved Kontrakter, der ere approberede af Generaldirektoratet.

5. Naar Bestillingsmænd og Betjente ansættes, forflyttes eller afskediges, kunne de efter Omstændighederne erholde Fribefordring paa Jernbanen for dem selv, deres Familie og deres Bohave.

6. Ethvert Frikort eller Fripas giver samme Ret til Befordring af Bagage som en almindelig Billet.

7. Fripas og Frikort kunne ikke gøres gyldige til en højere Vognklasse ved Køb af Tillægsbilletter, jfr. dog Ordre Nr. 94.

8. I Tilfælde af Mangel paa Plads i Togene ere de Bestillingsmænd og Betjente, som have Fribefordringsret til 2den og 3die Vognklasse, paa Rejser i private Anliggender pligtige at staa tilbage for andre rejsende. Naar Rejsen er begyndt, kan det dog ikke paalægges dem at stige ud paa Mellemstationer.

Det er en Selvfølge, at alle, der rejse paa Frikort eller Fripas, ere underkastede de for rejsende i Almindelighed gældende Regler og Bestemmelser.

9. De ansatte, som bo udenfor Bystationerne, have Ret til Fribefordring paa Jernbanen af Levnetsmidler til eget Brug, som indkøbes i Købstæderne eller Handelspladserne. Over enhver saadan Forsendelse udfærdiges en fuldstændig Ekspedition, ganske som over andet Fragtgod. For det fornødne

*) 1-11 alm. og I-XIII spec. Lønningsklasse.

Fragtbrev og dets Udfyldning maa Betaling erlægges. I Tilfælde af, at denne Ret misbruges, fortaber vedkommende sin Ret til saadan Fribefordring.

Tom Emballage befordres ikke frit.

I Henhold hertil forbydes det paa det strengeste, at Gods medtages i Toget uden de fornødne Ekspeditionspapirer.

Enhver, som forsøger at smugle Gods med Togene, vil blive mulkteret eller efter Omstændighederne afskediget og sat under retslig Tiltale.

Angaaende Familie-Fribefordring henvises til Ordre Nr. 83.

Nr. 77. (C 116).

1.

Frikort udfærdiges af Generaldirektoratet. De ere gyldige indtil Udløbet af det Kalenderaar, hvori de udstedes, og blive ved dettes Udløb at tilbagelevere.

Fribef. paa
Statsb. paa
Falster for
ansatte m. fl.,
der have

2.

Fripas ere enten gyldige for et bestemt Tidsrum eller enkelte Rejser. Fripas for et bestemt Tidsrum udstedes af Generaldirektoratet for fremmede Jernbane-Embedsmænd eller andre, hvis Virksomhed har særlig Interesse for Banen.

Domicil i
denne Lands-
del, for frem-
mede Baners
ansatte m. fl.

De ved Banen ansatte have Ret til at erholde Fripas for deres Børns Skolerejser.

3.

Fripas for enkelte Rejser tilstaa:

a. De ved Banen ansatte eller til fast Arbejde antagne*), for uge- og daglønnes Vedkommende dog kun, for saa vidt de have forrettet stadig Tjeneste ved Banerne i 1 Aar.

Til Aspiranter, Trafikelever og til uge- og daglønnede, som ikke have gjort stadig Tjeneste i 1 Aar, kan Generaldirektoratet, naar Anledning dertil findes, indrømme Fribefordring for deres egen Person.

b. Haandværkere og Arbejdere, der ere beskæftigede ved Jernbanen, naar de begive sig til og fra Arbejdsstedet, dog ikke til saadanne, der ikke ere i Banens Tjeneste;

*) 1-11 alm. og I-XIII spec. Lønningsklasse.

4.

Fripas tilstaas endvidere de ved Banen ansatte eller til fast Arbejde antagnes Familier (Hustru, Børn og Tjenestefolk), saaledes at de, der ere ansatte i Byer, kunne erholde for hver Maaned 2 Fripas til Benyttelse for deres Familie, og de, der ere ansatte paa Landet, desuden for hver Maaned 4 Fripas, gældende for Rejse til en bestemt Købstad.

5.

Naar Embedsmænd og Betjente ansættes, forflyttes og afskediges, vil der efter Omstændighederne blive dem tilstaaet Fribefordring paa Jernbanen for dem selv, deres Familie og deres Bohave.

6.

Ethvert Frikort eller Fripas giver samme Ret til Befordring af Bagage som en almindelig Billet.

7.

Fripas og Frikort kunne ikke gøres gyldige til en højere Vognklasse ved Køb af Tillægsbilletter, jfr. dog Ordre Nr. 94.

8.

Ethvert Fripas gælder for Tur og Retur. Det kan kun lyde paa een voksen eller 2 Børn.

9.

I Tilfælde af Mangel paa Plads i Toget maa enhver af Banens egne Embedsmænd og Betjente paa Rejser i private Anliggender staa tilbage for andre rejsende, dog kan det ikke paalægges dem at stige ud paa Mellemstationer, naar Rejsen er begyndt.

10.

De ansatte ved Landstationerne kunne faa fri Befordring af saadanne Levnetsmidler (herunder ikke indbefattet Spirituosa) til eget Brug, som ikke kunne erholdes paa Stedet, fra nærmeste Købstad. Over enhver saadan Forsendelse udfærdiges Fragtbreve og Ekspedition paa sædvanlig Maade. Vedkommende ansatte attesterer, at Sendingen er til eget Brug.

Efter særligt Andragende i hvert enkelt Tilfælde kan der indrømmes samtlige ansatte fri Befordring af andre Varer, der anskaffes til eget Brug, naar særlige Omstændigheder tale for Indrømmelsen. Dette gælder navnlig om Brændsel, dog at der ikke tilstaas Fribefordring over unødvendigt lange Transportstrækninger.

Tom Emballage befordres ikke frit.

Nr. 78. (D 108).

Gods, som af ansatte ønskes befordret frit til eget Brug i Medfør af Ordrene Nr. 73 § 5, 1ste Stk., 75 § 9, 1ste Stk. og 76, § 10, 1ste og 2det Stk., kan ikke forsendes som Ekspresgoods (paa brunt Fragtbrev).

Nr. 79. (C 117).

De Fripas, der i Henhold til de for de enkelte Landsdele (Sjælland, Jylland-Fyen, Falster) særskilt gældende Fribefordringsbestemmelser tilkomme de ansatte eller til fast Arbejde antagne, kunne med Hensyn til Rejsernes Udstrækning udstedes med Gyldighed til hele Statsbaneområdet.

Nr. 80. (C 118).

Ansatte, der ere permitterede paa Grund af Militærtjeneste, kunne ikke erholde Fribefordring paa Statsbanerne eller med det forenede Dampskibsselskabs Skibe, naar de ved Indkaldelsen, Hjemsendelsen eller iøvrigt foretage militære Tjenesterejser, for hvilke de erholde Godtgørelse af Militæretaten.

Nr. 81.

Naar uge- og timelønnede ansatte eller til fast Arbejde antagne afskediges i længere eller kortere Tid paa Grund af Militærtjeneste, vil Tiden før og efter Militærtjenesten være at sammenlægge ved Beregningen af det ene Aars Tjeneste

ved Banerne, der i Henhold til de gældende Bestemmelser er en Betingelse for de ovennævnte ansattes Ret til Fribefordring.

Nr. 82.

Fribefordring
for Uge- og
Timelønnede.

Det meddeles herved, at Reglen om i Aars stadig Tjeneste ved Banerne som Betingelse for Opnaelse af Fribefordring for Uge- og Timelønnedes vedkommende ogsaa kommer til Anvendelse med Hensyn til al anden Fribefordring, naar undtages den i Ordre Nr. 89 omhandlede Fribefordring eller i Tilfælde af Ansættelse, Afskedigelse eller Forflyttelse.

Nr. 83. (C 119).

Familiefripas
for ansatte i
Sjælland og
Jylland-Fyn.

Indenrigsministeriet har med Hensyn til de i Sjælland og Jylland-Fyn ansattes eller til fast Arbejde antagnes Ret til at erholde Familiefripas*) fastsat den Regel, at der indrømmes de paagældende hver 24 Fripas aarligt for deres Familier (Hustru, hjemmевærende Børn og Tjenestefolk), samt derhos dem, der ere ansatte paa Landet; desuden 4 Fripas maanedligt for deres Familier («Familie» taget i den foran angivne Betydning) til Rejser til nærmeste Købstad eller Handelsplads og tilbage.

2 Børn kunne rejse frit paa i Fripas, naar de begge ere under 10 Aar gamle.

Det ovenfor givne Begreb om Familie vil være at opfatte strengt efter Ordlyden, og videre gaaende Fortolkninger tilstedes ikke. Udtrykket »hjemmевærende Børn« er at forstaa saaledes, at kun Børn, der som hørende til Husstanden have fast Ophold i Hjemmet, kunne henregnes dertil. Som en Følge heraf vil der ikke kunne udstedes Familiefripas for Børn, der ere anbragte udenfor Hjemmet f. Eks. i Lære, i Skoler, Pensionater eller lign., heller ikke selv om Forældrene betale for deres Ophold.

*) Personer, der ikke selv have Ret til Fribefordring, f. Eks. uge- og daglønnede i det første Aar, kunne ikke faa Familiefripas.

Børn kunne med Hensyn til Fripas ikke betragtes som hjemmевærende, blot fordi de rent midlertidig, f. Eks. paa Besøg, i Ferie, osv., opholde sig i Hjemmet.

Under Tjenestefolk vil kun være at henføre Personer, der staa i et virkelig fast, stadigt og lønnet Tjenesteforhold, men ikke saadanne, der af en hvilken som helst Grund midlertidigt forrette Hus- eller Tyendegerning. Fripas maa som Følge heraf heller ikke udstedes til Personer, som rejse til eller forlade Konditioner hos ansatte.

De aarlige Fripas udstedes for det løbende Kalenderaar. Af de maanedlige Fripas maa der kun udstedes 4 i en Maaned uden Hensyn til, om Retten til at erholde Fripas er bleven benyttet i en foregaaende Maaned eller ikke.

For Klampenborgbanen har det sit Forblivende ved den i Ordre Nr. 73 givne Regel.

Nr. 84. (C 120).

De Familiefripas, som tilstaaes ansatte eller til fast Arbejde antagne i Tilfælde af permanent Forflyttelse, maa foruden den paagældendes Hustru, hjemmевærende Børn og Tjenestefolk, tillige omfatte Slægtninge eller besvogrede, der henhøre til vedkommendes faste Husstand, uden at betale for sig.

Denne Regel kan efter Omstændighederne ogsaa gives Anvendelse paa Fripas, som i Tilfælde af Ansættelse eller Afskedigelse udfærdiges efter særligt derom indgivet Andragende.

Nr. 85. (C 121).

De Familiefripas, som i Henhold til de for de enkelte Landsdele (henholdsvis Sjælland, Jylland-Fyn og Falster) særskilt gældende Bestemmelser udstedes for de ansattes eller til fast Arbejde antagnes Hustruer og Børn, kunne, forsaavidt de ikke ere begrænsede til Rejser til nærmeste Købstad, (Handelsplads) eller en Nabo-Købstad, benyttes til Rejser over hele Statsbaneområdet. De Familiefripas, som udfærdiges for Tjenestefolk, kunne derimod (bortset fra permanent

Udstrækning
af Rejser paa
Familiefripas.

Forflyttelse, Ansættelse eller Afskedigelse) kun udfærdiges til Rejser indenfor det Baneomraade, (henholdsvis Sjælland, Jylland-Fyn og Falster), i hvilket de paagældende ansatte ere bosiddende.

Nr. 86. (C 122).

Rejser til nærmeste Købst. for de paa Landet ansattes Familier.
 Det kan ikke tilstedes, at den Ret til 4 Familiefripas maanedlig til Rejser til nærmeste Købstad eller Handelsplads og tilbage, som er indrømmet de paa Landet ansatte eller til fast Arbejde antagne udover de almindelige 24 Familiefripas, benyttes til Rejser til andre Købstæder, henholdsvis Handelspladser end den, der i Virkeligheden er beliggende i den korteste Afstand fra det Sted, hvor vedkommende er ansat.

Indenrigsministeriet har dog meddelt Generaldirektoratet Bemyndigelse til at gøre Undtagelser fra den anførte Regel ved, naar særlige lokale eller personlige Forhold tale derfor, at give Tilladelse til, at de omhandlede Fripas benyttes til Rejser til en Nabo-Købstad (Handelsplads) efter vedkommendes eget Valg, selv om denne Købstad maatte være fjernere fra vedkommende Sted end en i en anden Retning liggende.

Eventuelle Andragender om saadan Tilladelse ville være at fremsende ad tjenstlig Vej.

Nr. 87. (C 123).

Overskridelse af Familiefripas til nærmeste Købstad.
 Naar nogen paa Landet ansat eller til fast Arbejde antagen benytter mere end 4 Fripas i en Maaned til Rejser til nærmeste Købstad (eventuelt Nabo-Købstad, henholdsvis Handelsplads), henregnes det overskydende Antal altid til de 24 aarlige Fripas, der i øvrigt tilkomme den ansatte, medmindre han samtidig med den maanedlige Fripasfortegnelse indsender Billetter, svarende til Prisen for disse Rejser.

Nr. 88. (C 124).

Frikort til Skolerejser.
 Frikort til Skolerejser for ansattes eller til fast Arbejde antagnes Børn kunne kun tilstaaes til egentlige Skolerejser

og ikke til Rejser for at nyde Undervisning i enkelte Fag (Musik, Sprog, Haandarbejde o. desl.), og tilstaaes i Almindelighed kun indtil Børnenes fyldte 14 Aar, hvorfor Andragender om at erholde Kort maa indeholde Oplysning om Børnenes Fødselsaar og Fødselsdag.

Ønskes Frikort til Skolerejser for Børn over 14 Aar, vil der til Generaldirektøren være at indsende Attest for, at vedkommende Barn endnu gaar i Skole, med Oplysning om, hvilken Skole det besøger og hvorlænge Skolegangen vil være.

Nr. 89. (C 125).

Stationerne ere bemyndigede til at udfærdige Fripas til Interessenterne i Sygekasserne og disses Familier for at foretage Rejser til Sygekassernes Læger; dog vil der paa Fripasset og i Fripasfortegnelsen udtrykkelig være at anføre, at det er udfærdiget til Sygebesøg. Fripas til Sygerejser.

Enhver, der har erholdt et saadant Fripas, er forpligtet til ved Besøget hos Lægen ufravigelig at forevise Fripasset og at anmode denne om at paategne Fripasset med sit Navn, hvilket Lægerne ere opfordrede til at gøre, forsaavidt der ikke for Lægen maatte være Grund til at antage, at der har fundet Misbrug Sted, i hvilket Fald dette vil blive bemærket paa Fripasset, hvorefter vedkommende vil blive tilpligtet at tilsvare Fripassets Værdi.

Nr. 90.

I Forbindelse med Ordre Nr. 89 meddeles, at der kan tdstedes Fripas for Sygekassernes Interessenter og disses Familier m. fl. for saa vidt de ere berettigede til Behandling paa Sygekassens Regning, til Rejser for efter Lægens Ordre at konsulere Sygekassens Specialistlæger. Fripas til Sygerejser.

For saa vidt der eventuelt maatte være Tale om Rejser til Specialister, med hvem Sygekasserne ikke have Overenskomst, maa Spørgsmaalet om Fripas-Tilstaaelse hver Gang forelægges Generaldirektoratet.

Nr. 91.Fripas til
Sygerejser.

I Forbindelse med Ordre Nr. 89 og 90 meddeles herved, at den Stationerne givne Bemyndigelse til at udfærdige Fripas til Sygekassernes Interessenter og disses Familier for at foretage Rejser til Sygekassernes Læger, ogsaa gælder for uge- og dag-lønnet Personale, der ikke have gjort Tjeneste i 1 Aar, samt for andre Interessenter, der iøvrigt ikke have nogen Ret til Fribefordring.

Nr. 92. (C 129, Uddrag).Fribef. i de
forsk. Vogn-
klasser.

Med Hensyn til Fribefordring i de forskellige Vognklasser ville efterstaaende Regler være at følge:

I første Vognklasse køre Generaldirektøren, Kommitterede, Forvaltningschefer, Kontorchefer og dermed ligestillede, Kassekontrolløren, Bane- og Telegrafingeniører, Maskiningeniører og Maskininspektører, Trafikinspektører samt Skibsinspektøren.

I anden Vognklasse køre de Funktionærer, som ikke ved nærværende Bestemmelse ere henviste til første eller tredie Vognklasse, samt desuden surnumerære Aspiranter.

I tredie Vognklasse køre Skrivere, Billettrykkere, Medhjælpere i Billettrykkeriet, Vognopsynsmænd og Fyrbødere under Maskinafdelingen. Ekspedienter, Telegrafister, Trafik-elever, Overportører, Pakmestre og Konduktører, Broformænd, Bedstemænd og Overfyrbødere under Søfartsafdelingen, samt Kontorbude og iøvrigt underordnet Personale ved Statsbanedriften.

Ansattes Hustruer og Børn køre i samme Vognklasse som den paagældende ansatte selv. Hustruer og Børn af ansatte i 2den almindelige Lønningsklasse køre dog i anden Vognklasse, selv om Manden har Fribefordring i 1ste Vognklasse. Denne Regel finder ogsaa Anvendelse paa Hustruer og Børn af forhenværende ansatte i 2den almindelige Lønningsklasse, forsaavidt Fribefordring for Familie tilkommer dem, samt paa Enker efter saadanne ansatte, der have Fribefordring. Ansattes Børn maa paa Skolerejser ikke køre i højere end anden Vognklasse.

Tjenestefolk hos de ved Statsbanedriften ansatte rejse i tredie Vognklasse, uden Hensyn til den højere eller lavere Stilling, som de paagældende maatte indtage i Huset.

Dog kan det paa særligt Andragende til Generaldirektoratet tillades Tjenestefolk at rejse i samme Vognklasse som deres Herskab, naar de skulle ledsage samme og Forholdene gøre saadant særligt ønskeligt, f. Eks. ved Ledsagelse af spæde Børn eller syge.

Nr. 93. (C 130).

De Kommitterede og Forvaltningscheferne ere berettigede til at optage Personer, der ere forsynede med Billetter, Frikort eller Fripas til 2den Vognklasse, i en 1ste Klases Kupé, naar de ønske at forhandle med dem om Tjenestesager.

Ret til at
optage 2den
Kl. rejsende
i 1ste Kl.**Nr. 94.** (C 131).

Naar Interessenter i Statsbanernes Sygekasser paa Grund af Sygdom ønskes befordrede uden Betaling i en højere Vognklasse end den, hvortil de ifølge de gældende Bestemmelser have Ret til at blive befordrede, kan dette kun finde Sted ved, forinden Rejsen skal foregaa, at fremsætte Andragende herom til Generaldirektoratet, bilagt med en Attest fra vedkommende Læge om Nødvendigheden af en slig Befordring. For saa vidt Tilfældet er af en saa presserende Beskaffenhed, at der ikke er tilstrækkelig Tid til at indgive et saadant Andragende, kan Befordring i den højere Vognklasse kun finde Sted mod, at vedkommende erlægger Tillægs-Betaling, hvorefter der kan indgives Ansøgning til Generaldirektoratet om Refusion, bilagt med Attest om Nødvendigheden af Befordring i højere Vognklasse. Hvorvidt saadan Refusion kan ventes indrømmet, vil afhænge af de i hvert enkelt Tilfælde foreliggende Forhold.

Befodr. af
Sygekasse-
Interessenter
i højere
Vognkl. end
normeret.**Nr. 95.** (C 132).

Ingen af de ved Statsbanedriften ansatte maa rejse frit med noget af Statsbanedriftens Tog, Færger eller Dampskibe uden at være forsynet enten med Frikort eller Fripas til den paagældende Strækning. Herfra undtages alene, foruden det

Ansattes
Legitimation
til at rejse
frit paa Statsb.

i det paagældende Tog, Færge eller Dampskib tjenstgørende Personale, nedennævnte overordnede Embedsmænd, der kunne rejse uden Frikort eller Friпас som følger:

Generaldirektøren, Kommitte-rede, Bane- og Maskinchefen.	} paa samtlige Statsbaner med tilhørende Overfarter.
Trafikchefen for Sjælland og Falster	
Trafikchefen for Jylland og Fyn	} paa Statsbanerne i Sjælland og Falster med tilhørende Overfarter,
Bane-, Telegraf- og Maskin-ingeniørerne samt Maskin- og Trafikinspektørerne	
Søfartschefen, Skibsinspektøren og Skibsmaskininspektøren.	} paa Statsbanerne i Jylland og Fyn med tilhørende Overfarter, hver paa den under hans Embedsvirksomhed henhørende Bane-strækning med de eventuelt i samme ind-gaaende Overfarter,
	} paa samtlige Statsba-nedriftens Overfarter.

Nr. 96. (C 133, Uddrag).

Regler for Udstedelse af Friпас for Personalet. Friпас for Personalet under Statsbanedriften, saavel til Tjenesterejser som til Rejser i private Anliggender, udstedes i Henhold til følgende Regler:

1. a. For Kontorpersonalet i Generaldirektoratet og Forvaltningsafdelingerne af vedkommende Kontorchef, henholdsvis Trafikinspektør, Bane- og Telegrafingeniør, Maskin-ingeniør og -inspektør samt Skibsinspektør.

b. For Maskinafdelingens Personale af paagældende Maskininspektør eller -ingeniør eller vedkommende paa disses Vegne eller for det udstationerede Personale af paagældende Lokomotivformand, og hvor en saadan ikke findes, af Stedets Station mod Forevisning af Permissionsbevis, Rekvisition eller Rejsetilladelse fra vedkommendes foresatte. Ved Udgangen af

hver Maaned indsende Stationerne til paagældende Inspektør eller Ingeniør en Indberetning over de af dem udfærdigede Friпас for Maskinafdelingens Personale.

2. Under Tjenestefrihed og Tjenesterejser kan mod Forevisning af Orlovsbevis eller Aflevering af en Rekvisition fra den ifølge Punkt 1 til Friпасudstedelse berettigede Friпас udfærdiges af en hvilken som helst Station uden for den ansattes faste Opholdssted.

Kan den nys omhandlede Rekvisition ikke skaffes til Veje i Tilfælde, hvor Foretagelse af en Tjenesterejse er paatrængende nødvendig, bør den Station, hvor den ansatte opholder sig, udfærdige et Friпас for ham mod en skriftlig, eller, naar Forholdene lægge Hindringer i Vejen herfor (for Eksempel paa Grund af Mangel paa Tid, Mangel paa Skrivekyndighed o. s. v.), mundtlig Begæring fra ham selv. Ligeledes kan den Station, hvor en midlertidig forflyttet opholder sig, udfærdige Friпас for denne mod hans egen skriftlige, eventuelt mundtlige Begæring (jfr. foran). Disse skriftlige Begæring samt Indberetning om mundtlige Begæring fremsendes uopholdeligt af Stationen til den efter Punkt 1 til Friпасudstedelse berettigede.

I alle fornævnte Tilfælde skal Stationen paa Bagsiden af Fripasset anføre den Hjemmel, hvormed det er udstedt, altsaa for Eksempel:

»Udstedt ifølge Rekvisition fra N. N.«

»Udstedt ifølge Orlovsbevis fra N. N.«

3. Ethvert Friпас maa udfærdiges lydende paa en bestemt navngiven Person med Angivelse af vedkommendes Tjenestestilling. For øvrigt maa den vedkommende i Fripasset betegnes saa nøje, om fornødent ved Fornavn eller Tjenestenummer, at ingen Forveksling med nogen anden af samme Navn kan finde Sted. Fra denne Regel kan der ved Tjenesterejser gøres Undtagelse med Bane- og Værkstedsarbejdere samt Skibsmandskab, naar et større Antal følges ad fra en Station til en anden. I saa Fald kan Fripasset udfærdiges saaledes:

»17 Banearbejdere«.

»10 Mand af Dampfærge . . . s Besætning«.

o. s. v.

4. Fripasset kan kun udfærdiges for den enkelte Rejse imellem to bestemt opgivne Stationer og Retur. Skal det benyttes til Tilbagerejse, maa det i Fripasset anføres, hvilken Dag, eller i alt Fald hvilken seneste Dag, Tilbagerejsen skal finde Sted. Efter denne Dag er Fripasset ugyldigt. Skal det ikke have Gyldighed for Returen, maa Ordene »og Retur« overstreges med Blæk.

5. Fripasset maa dateres den Dag, Rejsen skal tiltrædes, og Rejsen kan ikke afbrydes under Vejs, medmindre det af Indholdet fremgaar, at Ihændehaveren har Ret til at opholde sig paa en eller flere Mellestationer.

I Fripasset maa anføres, til hvilken Vognklasse det er gyldigt.

6. Fripas til Rejser i tjenstlige Anliggender skulle paategnes »Tjenesterejse«, hvilket ligeledes for saadanne Fripas Vedkommende skal anføres i den under Punkt 10 omhandlede Fortegnelses Anmærkningsrubrik.

7. Rettelser i Fripas maa i Reglen ikke finde Sted, men fejlskrevne Fripas skulle omskrives og indsendes som nedenfor bestemt under Punkt 10. Hvis en Rettelse undtagelsesvis er nødvendig, maa denne kun foretages af vedkommende Fripasudsteder under Vedføjelse af hans Navn.

8. Naar et Fripas paa Grund af Togstandsninger eller lignende ikke kan benyttes til Rejse Udstedelsesdagen eller til Tilbagerejse den Dag, Passet angiver for Returen, kan vedkommende Station give Fripasset en Paategning om Gyldighed til det første Tog, der antages at kunne føres igennem til Bestemmelsesstationen. Fripassets Tekst maa dog ikke forandres, og Paategningen skal underskrives af vedkommende Stationsbestyrer.

9. Fripas i Tilfælde af Ansættelse eller Afskedigelse udstedes af den Myndighed, der ansætter eller afskediger vedkommende (henholdsvis Generaldirektoratet og Forvaltningsafdelingerne). Udstedelse af Fripas til Sygerejser foretages saavel af den almindelige Fripasudsteder (efter Reglerne i Ordre Nr. 89) som af Stationerne.

10. Enhver, der i Henhold til de ovenfor givne Regler ordinært eller ekstraordinært har at udfærdige Fripas for ansatte, skal inden den 10de i hver Maaned direkte til Revisionen indsende Fortegnelse over de af ham i den foregaaende

Maaned udstedte Fripas, bilagt med de i Maanedens Løb makulerede eller fejlskrevne Fripasblanketter og med de eventuelt afleverede Rekvisitioner.

Nr. 97. (C 134, Uddrag).

De de ansatte eller til fast Arbejde antagne ifølge de gældende Bestemmelser tillagte Familiefripas udstedes i Henhold til følgende Regler:

Udstedelse af Familiefripas.

1. For de i Generaldirektoratet og Forvaltningsafdelingernes Administration ansatte (derunder Trafikinspektører, Bane- og Telegrafingeniører, Maskiningeniører og inspektører og disses Kontorpersonale) udfærdiges Familiefripassene af vedkommende Kontorchef, henholdsvis Trafikinspektør o. s. v.; for Maskinafdelingens Personale af vedkommende Maskininspektør, henholdsvis Maskiningeniør, eller for det udstationerede Personale af vedkommende Lokomotivformand og, hvor en saadan ikke findes, af Stedets Station;

Fripas til Tjenestefolk skulle altid udstedes paa særskilt Fripasblanket.

2. Gyldighedsfristen med Hensyn til Returrejse fastsættes til ikke ud over 2 Maaneder.

3. Paa Anmodning kan der af Udstederen paategnes Fripasset Tilladelse til Udstigning i Gang paa Henrejsen og i Gang paa Tilbagerejsen paa angiven Station.

4. Familiefripas kunne kun udstedes ad samme Ruter, ad hvilke der udstedes Billetter. Hvor Billetter gælde ad forskellige Ruter, skal Rutebetegnelse paaføres Fripasset. Dog gælder Fripas mellem København og Helsingør (Helsingborg) og Fripas, der omfatte denne Strækning, baade ad Nordbanen og Kystbanen uden særlig Rutebetegnelse.

5. Familiefripas i Tilfælde af Ansættelse eller Afskedigelse udstedes og Tilladelse til Fribefordring af Bohave meddeles af den Myndighed, der ansætter eller afskediger den vedkommende (henholdsvis Generaldirektoratet og vedkommende Forvaltningsafdeling).

I Tilfælde af Forflyttelse udstedes de fornødne Fripas, henholdsvis ordnes Fribefordringen af den paagældendes Bohave, af den Station, hvorfra Flytningen sker.

De ovenanførte Bestemmelser finde ikke Anvendelse paa andre Slags Fripas end de udtrykkeligt nævnte.

Angaaende Udfærdigelsen gives følgende nærmere Bestemmelser:

a. Til Udfærdigelsen benyttes særlige Fripasbøger.

Familiefripas i Tilfælde af Forflyttelse, hvilke Fripas ikke medregnes i det aarlige Antal, udfærdiges dog af den almindelige Fripasbog. Saavel paa Fripassene som paa Fripasfortegnelsen gøres Vedtegning om, at de ere udstedte i Anledning af Forflyttelse.

Naar Tjenestefolk have erholdt Tilladelse til at rejse i højere Klasse end 3die, skal Datoen for Generaldirektoratets Tilladelse anføres baade paa Fripasset og paa Fripasfortegnelsen.

b. Over de udstedte Familiefripas optages særskilte Fortegnelser, som skulle indsendes direkte til Revisionen den 10. i hver Maaned for den foregaaende Maaned, bilagte med de i Maanedens Løb makulerede eller fejlskrevne Fripasblanketter.

Tilladelse for Tjenestefolk til at køre i højere Vognklasse end 3die skulle vedlægges Fortegnelsen.

c. Udstederen af Fripassene maa føre Kontrol med, at det Antal af 24 Familiefripas aarligt, som er tilstaaet de ansatte til Rejse mellem hvilke som helst af Statsbanernes Stationer, ikke overskrides. Til Brug ved Førelsen af en saadan Kontrol kan i Revisionen rekvireres en Journal.

d. Naar en ansat forflyttes, har han at tilvejebringe et Bevis for, hvor mange Familiefripas af den foran omhandlede Art, han har faaet udfærdiget i den forløbne Tid af Aaret. Dette Bevis afleveres til den, til hvem han fremtidigt har at henvende sig om Fripassenes Udstedelse, og indsendes af sidstnævnte til Revisionen. Vedkommende Fripasudsteder er berettiget til at nægte at udfærdige Familiefripas af den omhandlede Art, naar et saadant Bevis ikke afleveres.

Nr. 98. (C 139).

I Tilfælde, i hvilke det ikke særligt er bestemt, hvem der skal udfærdige Fripas, paahviler Udfærdigelsen Stationerne.

Nr. 99. (C 155).

Under erklæret Isbaadtransport finder ingen Fribefordring af rejsende eller Rejsegods Sted paa Overfarterne. Herfra undtages dog Rigsdagsmænd, der rejse paa de dem som saadanne tillagte Frikort; særlig Betaling maa altsaa ikke kræves dem.

Nr. 100. (C 156).

Frikort og Fripas give i Almindelighed Ret til Fribefordring af Rejsegods i samme Omfang som en almindelig Billet, dog med enkelte Afvigelser. Foruden den i Ordre 99 angivne Regel maa det mærkes, at Frikort (f. Eks. skandinaviske Fribilletter) kunne berettige til større Frivægt end den almindelige, hvorfor Frikortenes Tekst maa efterses.

Jernbanelægernes Cykler befordres indenfor det den paagældende Læge underlagte Distrikt som Rejsegods uden Betaling.

Den i Lov om Statsbanernes Takster m. m. af 23de April 1896, § 14, indeholdte Bestemmelse om, at der for Indskrivning af Rejsegods skal erlægges et Indskrivningsgebyr af 10 Øre, skal ogsaa bringes til Anvendelse paa det Rejsegods, der fordres indskrevet af rejsende, som nyde Fribefordring.

Nr. 101. Der vil kunne tilstaaes det Lokomotivpersonale, der er udkommanderet, fri Forsendelse fra Hjemmet af de nødvendige Klædningsstykker, Vadsketøj og Fødemidler. De paagældende Genstande ekspederes paa Følgesedler, der udfærdiges af vedkommende Maskininspektør, Lokomotivmester eller Lokomotivformand, eller paa Stationer, hvor der ikke findes ansat nogen af disse Embedsmænd, af vedkommende Stationsbestyrer.

Nr. 102. (C 157).

For at lette de fra København i Retning mod Fredericia løbende Eksprestog ved de store Højtidsferier, bestemmes det, at de i private Anliggender paa Fripas rejsende ikke maa

47 og 61 paa benytte Eksprestogene Nr. 45 (København—Korsør), Nr. 47
 visse Dage (København—Strib) samt Nr. 63 (København—Korsør) og Nr.
 for rejsende med Fripas. 65 (København—Strib) eller de umiddelbart forud for disse
 Tog etablerede Assistancetog, men henvises til Befordring med
 Tog 43 eller Tog 61 paa følgende Dage:

fra og med Tirsdag Aften før Paaske og til Skærtorsdag
 Morgen inklusive,

fra og med Fredag Aften før Pinse og til Pinsemorgen
 inklusive samt

fra og med den 22de December om Aftenen til iste
 Juledags Morgen inklusive.

Det ovennævnte Forbud gælder for alle paa Fripas
 rejsende baade ansatte og ikke ansatte, og ethvert Fripas maa
 derfor for paa de ovennævnte Dage at give Adgang til Rejse
 med bemeldte Tog have en udtrykkelig Paategning om, at
 Rejsen foretages af tjenstlige Grunde.

Enhver Overtrædelse af ovenstaaende Forbud vil være
 at anføre paa Tograpporten, hvorefter Sagen indberettes til
 Generaldirektoratet.

Nr. 103. (C 158).

Ansattes Adgang til Fribefordring paa fremmede Baner.
 Naar ansatte have faaet Tjenestefrihed for at rejse til
 Udlandet, kunne de erholde en anbefaling (Orlovsbevis) til
 Brug ved Henvendelse om fri Rejse for deres egen Person
 paa Udlandets Jernbaner. I Permissionsandragendet bør Rejse-
 ruten opgives nøjagtigt med Angivelse af de vigtigste Byer,
 over hvilke vedkommende agter at rejse (f. Eks. over Kiel—
 Hamborg—Berlin—Frankfurt a. M. og hjem over Köln—Ham-
 borg—Vamdrup). Særligt henledes Opmærksomheden paa, at
 de prøjssiske Statsbaner ikke tilstaa Fribefordring, naar Rejse-
 ruten ikke er opgiven.

I Almindelighed bør Begæring om fri Rejse rettes til
 vedkommende Direktion. Til nærmere Vejledning med Hen-
 syn til Baner, ved hvilke bestemte Regler maa følges, be-
 mærkes:

I Sverige og Norge udstedes Fripas i Reglen af Sta-
 tionerne.

De prøjssiske Statsbaner. Henvendelse om Fripas
 rettes til den kongelige prøjssiske Jernbanedirektion, under
 hvis Forvaltning den Bane ligger, paa hvilken Rejsen paa-
 begyndes, der da udfærdiger Fripas for hele den paagæl-
 dende prøjssiske Statsbanestrækning.

Forandres Rejseruten undervejs, vil Anmodning om fri
 Rejse derefter være at rette til den Direktion, under hvem
 den Bane henhører, fra hvilken Afvigelsen foregaar.

Dog gælder indtil videre den Regel med Hensyn til
 Rejser via Vamdrup eller Kiel, at der erholdes Fripas ved
 Henvendelse til de tyske Stationer, henholdsvis Vamdrup og
 Kiel, mod Forevisning eller Afgivelse af et af Generaldirekto-
 ratet udfærdiget Orlovsbevis. De nævnte Stationer ere dog
 kun bemyndigede til at udstede Fripas til saadanne prøjssiske
 Statsbanestrækninger, hvis Udgangspunkt er henholdsvis
 Vamdrup eller Kiel, og som have umiddelbar Tilslutning til
 hinanden.

Henvendelser om Fripas paa urette Sted lades ubesvarede.

Med Generaldirektionen for den mecklenborgske
 Statsbane er afsluttet en Overenskomst, hvorefter Fripas
 for ansatte ved de danske Statsbaner ikke kunne faas ved
 Henvendelse til Generaldirektionen i Schwerin eller Overgangs-
 stationerne (altsaa heller ikke Gjedser). Derimod ville Fripas
 kunne erholdes hos Generaldirektoratet for Statsbanedriften,
 der er forsynet med de fornødne Blanketter. Direkte Hen-
 vendelser til de mecklenborgske Baner kunne ikke ventes
 besvarede.

I de Orlovsbeviser, som udfærdiges af Statsbanedriften,
 ville Ruteangivelser, der angaa de mecklenborgske Baner,
 ikke blive optagne.

Direktionen for Jura—Simplon Banen i Svejts til-
 staar kun Fribefordring til andre Baners ansatte, naar disse
 høre under dens Nabobaner eller staa under en Administra-
 tion, med hvem den har vigtigere Forretningsforbindelse.

Som Følge heraf udstedes der ikke Orlovsbeviser for
 ansatte ved Statsbanerne med anbefaling til Frirejse paa
 Jura—Simplon Banens Linier, ligesom der ikke af Stats-
 banerne udfærdiges Fripas for ansatte ved den nævnte Bane
 til vore Linier.

De sachsiske Statsbaner udfærdige kun Fripas for Statsbanernes ansatte i Henhold til Orlovsbevis fra Generaldirektoratet. For uge-, dag- eller timelønnede udstede de sachsiske Statsbaner overhovedet ikke Fripas.

Rigsjernbanerne i Elsas-Lothringen. Henvendelse om Fripas vil være at rette til Overgangsstationerne, derimod ikke til den kejserlige Generaldirektion.

De bayerske Statsbaner. Henvendelse om Fripas rettes til Overgangsstationerne, derimod ikke til den kgl. Generaldirektion.

Chemin de fer Grand central Belge (Bryssel). Henvendelse om Fripas rettes til Overgangsstationerne, derimod ikke til Direktionen.

Med Hensyn til Opnaelse af fri Rejse paa indenlandske Privatbaner vil i Reglen Forevisning af Permissionsbevis paa Overgangsstationerne være tilstrækkelig.

Nr. 104. (C 159).

Ansattes Fribefordring med det forenede Dampskibsselskabs Skibe. Ifølge Overenskomst med »Det forenede Dampskibsselskab« kunne indtil videre følgende ved Statsbanerne ansatte til Brug for deres egen Person erholde fri Befordring med samtlige Selskabets Dampskibe i Fart paa Indlandet, Sverige og Norge samt i Øresundsfart:

- a. Kontorchefer, Fuldmægtige og Assistenten ved Centralbestyrelsens og Forvaltningsafdelingernes Kontorer og lignende.
- b. Baneingeniører, Maskiningeniører, Maskininspektører, Trafikinspektører, Skibsinspektøren og lignende.
- c. Overbanemestre, Lokomotivmestre og Værkmestre, Lokomotivførere, Formænd og Mestre i Værkstederne og lignende.
- d. Stationsforstandere, Godsekspeditorer og Assistenten, Togførere, Pakmestre, Overportører og lignende. Derimod ikke Dampskibsekspeditorer og disses Personale.
- e. Skibsførere, Styrmand, Maskinmestre, Maskinister og Maskinassistenter ved Statsbanernes Skibe eller Færger og lignende.

f. Undtagelsesvis mere underordnede, naar dertil maatte findes særlig Anledning.

De, som i Henhold til foranstaaende ønske at erholde Fribefordring, ville derom have i betimelig Tid, mindst 3 Dage forud, at indgive skriftligt Andragende til Generaldirektoratet.

Nr. 105. Trafikchefen for Sjælland-Falster har i en Ordre af 18de Januar 1898 meddelt, at et tidligere udstedt Forbud mod Medtagelse af rejsende i rene Godstog ikke gælder for Tjenesterejser, der foretages af ansatte eller andre Personer, der ere beskæftigede ved Statsbanerne.

Ansattes Befordring med rene Godstog.

Nr. 106. Generaldirektoratet har under 17de Juli 1895 meddelt Maskinchefen Bemyndigelse til at give ansatte under Maskinafdelingen Tilladelse til under Sygdom og Rekonvalescens at tage Ophold uden for deres Opholdsstation, naar de ved Lægeattest dokumentere Ønskeligheden heraf.

Ophold udenfor Opholdsstation under Sygdom eller Rekonvalescens.

Nr. 107. (D 24).

Under 26de Marts 1898 er udstedt følgende

LOV
om

Erstatningsansvar for Skade ved Jernbanedrift.

Lov om Erstatningsansvar for Skade ved Jernbanedrift.

Vi Christian den Niende, af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg,

Gøre vitterligt: Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

§ 1.

Den Skade paa Person, der ved Kørselen paa Statsbanerne eller i øvrigt ved Benyttelsen af disses Driftsindretninger tilføjes de rejsende eller andre, for hvem der ikke paa Grund af Tjenesteforhold under Statsbanen gælder særlige

Erstatningsregler, er Driften pligtig at erstatte, medmindre det oplyses, at den skadelidende selv forsætlig eller ved Uagtsomhed har hidført Skaden, eller at denne ikke kunde være afværget ved den Agtpaagivenhed og Omhu, som Jernbandedrift udkræver fra Driftsbestyrelsens og Driftsbetjeningens Side saavel i Henseende til Driftsmaaden som i Henseende til Materiellet.

Under samme Betingelser er Statsbanedriften pligtig at give Erstatning for beskadigede eller tilintetgjorte Ejendele, for saa vidt Forskrifterne i Lov Nr. 62 af 24de April 1896 om Statsbanernes Takster m. m. Afsnit III—V ikke her komme til Anvendelse.

§ 2.

Den tilskadekomne er berettiget til Erstatning, saavel for Udgifter ved Skadens Behandling som for det Næringstab, han lider som Følge af Skaden i Tidsrummet, indtil Lægebehandlingen er endt. Saafremt Skaden maa antages ogsaa ud over dette Tidsrum at ville medføre Forringelse i hans økonomiske Forhold, er han derhos berettiget til at faa enten en Erstatningssum en Gang for alle eller et løbende Underholdsbidrag, livsvarigt eller for et vist Tidsrum. Fremdeles vil der kunne tillægges den tilskadekomne en passende Godtgørelse for de Lidelser, som ere ham paaførte, saavel som for den Ulempe, Lyde og Vansir, der maatte flyde af den ham tilføjede Skade.

§ 3.

Saafremt nogens Død forvoldes under de i § 1 anførte Omstændigheder, er Statsbanedriften pligtig at afholde Udgifterne ved hans Begravelse samt at yde Erstatning til den afdødes Ægtefælle og Børn, derunder Stif- og Adoptivbørn, for det Tab, de lide ved at miste deres Forsørger, fastsat enten til en bestemt Sum en Gang for alle eller til et løbende Underholdsbidrag, livsvarigt eller for et vist Tidsrum.

§ 4.

Erstatningskravene blive at fremsætte af rette vedkommende for Statsbanedriftens Bestyrelse snarest muligt og senest 3 Maaneder efter, at den Begivenhed, der forvoldte

Skaden, er indtruffen, eller — hvis Skaden ikke er fremtraadt straks efter denne Begivenhed — 3 Maaneder efter, at den tilskadekomne er kommen til Erkendelse af Skaden. Retssag kan først anlægges, naar enten Kravet afvises af nævnte Bestyrelse, eller der ikke inden 3 Maaneder efter Kravets Fremsættelse opnaas Overenskomst om Erstatningen. Kravet forældes, hvis Paatale ikke er sket inden 2 Aar efter at Skaden er indtraadt.

§ 5.

Statsbanedriftens Erstatningsansvar med Hensyn til Tab af eller Skade paa Rejsegods og andet til Befordring modtaget Gods samt levende Dyr afgøres efter de derom i Lov Nr. 62 af 24de April 1896 om Statsbanernes Takster m. m. Afsnit III—V indeholdte Forskrifter.

§ 6.

Foranstaaende Bestemmelser finde tilsvarende Anvendelse paa private Jernbaner, saaledes at paagældende private Bane ved Bestemmelsernes Anvendelse træder i Statsbanernes Sted, hvilket ogsaa gælder de Jernbaneanlæg, paa hvilke der allerede er givet Koncession.

Hvorefter alle vedkommende sig have at rette.

Givet paa Amalienborg, den 26de Marts 1898.

Under vor Kongelige Haand og Segl.

Christian R.

(L. S.)

Bardenfleth.

Nr. 108. (D 119).

1. For Bane- og Telegraformænd, Lokomotivfyrbødere, Depotarbejdere, Trafik-Elever, Stationskarle, Stationsbude, Brokarle, Matroser og Skibsfyrbødere skal der fremtidigt i de 3 første Aar efter vedkommendes Ansættelse som saadanne udfærdiges og indsendes Konduiteliste en Gang om Aaret.

Konduitelister for nyansatte i de 3 første Aar efter Ansættelsen.

Denne Regel beholder sin Gyldighed, selv om vedkommende inden de 3 Aars Udløb forfremmes til en anden Stilling ved den praktiske Driftstjeneste, saasom naar Eleven forfremmes til Trafik-Assistent, Stationskarlen til Portør eller Konduktør.

Ligeledes skal Konduiteliste i de 3 første Aar efter Ansættelsen udfærdiges for saadanne nyansatte af 6te—10de almindelige Lønningsklasse, der ikke forrette Tjeneste i Generaldirektoratets eller Afdelingernes Kontorer, og som ikke ere overgaaede til den paagældende Stilling fra en anden Stilling ved Statsbanerne, i hvilken de vare udnævnte af Generaldirektoratet.

2. Konduitelisten udfærdiges første Gang for Trafik-Elever, naar de underkastes den foreløbige Prøve, og for Stationskarle, naar de underkastes Portørprøven. For de øvrige i Punkt 1 omhandlede Funktionærer udfærdiges den første Konduiteliste ved Udgangen af det Kalenderaar, hvori paagældende blev ansat, saafremt Ansættelsen fandt Sted den 1ste Juli eller tidligere paa Aaret, ellers ved Udgangen af det næste Kalenderaar.

2den og 3die Konduiteliste udfærdiges henholdsvis 1 og 2 Aar efter første.

3. Konduitelisterne udfyldes:

- a) for Bane og Telegraformænd samt Brokarle under Baneafdelingen: af vedkommende Overbane- eller Telegrafmester.
- b) for Lokomotivfyrbødere og Depotarbejdere: af vedkommende Maskininspektør.
- c) for Trafik-Elever (Assistent), Stationskarle (Portører) og Stationsbude: af vedkommende Stationsforstander eller Ekspedient; for de under en Godsekspeditor tjenstgørende dog af denne, og for de paa et Kontor tjenstgørende af vedkommende Kontorchef eller Trafikinspektør. Er en Stationskarl inden de 3 Aars Udløb overgaaet til Togtjenesten, udfyldes Listen af vedkommende Trafikinspektør. (For København H.-Station gælde særlige Regler).
- d) for Matroser og Skibsfyrbødere samt Brokarle under Søfartsafdelingen: af vedkommende Skibsfører.

e) for andre: af den foresatte, som vedkommende Afdelingschef dertil bestemmer.

4. Har en ansat ikke gjort Tjeneste i 3 Maaneder under sin nuværende foresatte, og denne derfor mener ikke at have tilstrækkeligt Kendskab til ham, bestemmer Afdelingschefen, hvem der skal udfylde Konduitelisten, eller anmoder eventuelt den Afdeling, hvorunder den paagældende hidtil maatte have gjort Tjeneste, om at besørge Listen udfyldt.

5. Det nærmere med Hensyn til Listernes Udfyldning fremgaar i Almindelighed af Skemaerne. Dog bemærkes, at Rubrikken »Ydre« i de ældre Skemaer ikke fremtidigt vil være at udfylde. Endvidere maa det, naar der i Rubrikken »Skikket til Avancement« gives Betegnelsen 1 eller 4, stedse nøje paases, at Brugen af disse Tal særskilt begrundes under specificeret Angivelse af de Omstændigheder, der have ført til Bedømmelsen.

6. Konduitelisten fremsendes, saasnart den er udfyldt, i forsejlet Brev til den nærmeste højere foresatte, der sender den videre, ligeledes under Forsejling, med de Bemærkninger, som han finder Anledning til at tilføje, og saadan fremdeles. Afdelingen oversender Listen til Sekretariatet.

7. Afdelingscheferne drage Omsorg for nærværende Ordres Overholdelse og Gennemførelse.

8. Ordren kommer til Anvendelse ikke blot ved fremtidige Nyansættelser, men ogsaa paa dem af de i Punkt 1 omhandlede, allerede ansatte Funktionærer, der endnu ikke have været ansatte i de paagældende Stillinger mindst 2 Aar efter det Tidspunkt, da den første Konduiteliste vilde have været at udfærdige for dem efter Reglerne i Punkt 2.

9. Ligesom hidtil vil der med visse Mellemrum være at udfærdige Konduitelister for Personalet i Almindelighed. Herom vil hver Gang fornøden Bekendtgørelse udgaa. Ligeledes har det sit Forblivende ved de hidtil gældende Regler om Konduitelisters Udfærdigelse i visse Tilfælde ved Forflytninger m. v.

III. Signaler og deres Anvendelse.

Nr. 109. (C 161).

Signalisering fra Billetsalgsteder og Holdepladser uden Sidespor. Paa de Billetsalgsteder*) og Holdepladser, hvor intet Sidespor findes, gives følgende Signaler fra de derværende Signalapparater:

1. For Tog, som efter Køreplanen ikke skulle standse, vises om Dagen Signal Nr. 23 (»Kør igennem«), i Mørke intet Lys.
 2. For Tog, som efter Køreplanen kunne standse,
 - a. naar der er rejsende at optage, vises om Dagen og i Mørke Signal Nr. 24 (»Kør frem«), hvilket Signal altsaa betyder, at Toget skal standse ved Holdepladsen eller Billetsalgstedet af Hensyn til Trafikken,
 - b. naar der intet er at optage, vises om Dagen og i Mørke Signal Nr. 23 (»Kør igennem«).
 3. Naar der fra et Billetsalgsted eller en Holdeplads skal signaliseres »Fare« for et Tog, da sker det ved Hjælp af Signal Nr. 25 (»Hold udenfor«). I Forbindelse med dette Signal bør dog Billetsælgeren eller Ekspedienten tillige anvende Haandsignal Nr. 22 (»Fare«).
- Signalapparatets Normalstilling er Signal Nr. 23 (»Kør igennem«) — som dog ikke gives med Lygtesignal undtagen for saadanne Tog, der efter Køreplanen kunne holde —; dette Signal forandres altsaa til Signal Nr. 24 (»Kør

*) Dog ikke ved Nyskole og Gjedesby.

frem«) for Tog, der skulle standse for at optage rejsende, eller til Signal Nr. 25 (»Hold udenfor«), naar et Tog af andre Grunde skal standses.

Tog, der efter Køreplanen kunne standse ved Holdepladser eller Billetsalgsteder, skulle sagtne deres Fart, indtil de faa Signalet i Sigte, for derpaa efter Omstændighederne at standse paa rette Sted eller genoptage Farten til Forbikørsel.

Nr. 110. (D 59).

De i Tillæget til almindeligt Signalreglement, Afsnit III B, omhandlede Ekstratog paa Strækningerne København H.—Klampenborg, Hellerup—Holte og København H.—Roskilde, for hvilke Signalerne Nr. 47 og 48 bortfalde, ville med Hensyn til Toghastighed være at betragte som almindelige signaliserede Ekstratog.

Nr. 111. (C 165).

Det bør paases, at tændte Lygter, der henstilles eller bæres **uden** at skulle tjene som Signal, vende Lyset saaledes, at de ikke fejlagtigt kunne opfattes som saadant og vildlede de rangerende.

Nr. 112. I Anledning af, at den Opfattelse af Signal Nr. 49 »Ekstratog vil passere næste Dag« er gjort gældende, at dette Signal ikke kan anvendes paa Tog efter Kl. 12 Nat til Signalisering af Ekstratog, der skulle løbe mellem Kl. 5 Fm. og det første efter dette Klokkeslet følgende Plantog i samme Døgn, meddeles herved, at Signalet skal anvendes i Overensstemmelse med Ordlyden i Forklaringen til Signalet, saaledes at man ved Anvendelse af Signal Nr. 49 paa Tog, der løbe efter Kl. 12 Nat, signaliserer et Ekstratog, som vil passere samme Døgn efter Kl. 5 Fm., men før første Plantog.

Nr. 113. Bestemmelserne i Signalreglementet om Afgivelse af Afgangssignal med Stationsklokken, Signal Nr. 19, skal for-

staas saaledes, at Antal af Slag paa Stationsklokken retter sig efter Numrene paa de paa Stationen samtidig tilstedeværende Tog, saa at det sidst afgaaende Tog under alle Omstændigheder kun erholder eet Slag som Afgangssignal.

Ureglementerede Signaler maa ikke anvendes. **Nr. 114.** Ureglementerede Signaler af hvilken som helst Art maa hverken benyttes eller respekteres.

Nr. 115. (D 126).

Signaler mellem Tog og Lokomotivpersonalet ved Togs Afgang fra en Station. Efter at et Tog er afgaaet fra en Station, og straks efter, at det har passeret yderste Sporskifte paa den paagældende Station, skal Togbetjenten i bageste Vogn ved Haandsignal Nr. 67 til Fyrbøderen paa Lokomotivet tilkendegive, at hele Toget medføres.

Er Toget derimod sprængt, giver Togbetjenten i den bageste Del af Toget Signal Nr. 69 til Fyrbøderen.

Fyrbøderen skal ved om Dagen at udstrække den ene Arm vandret og i Mørke ved at vise et hvidt Lys tilkendegive for Togbetjenten, at Signalet er forstaaet.

Lokomotivføreren skal paase, at de anførte Signaler udveksles mellem Togbetjenten og Fyrbøderen. Udebliver Signalet fra Togbetjenten, vækkes dennes Opmærksomhed ved et kort Stød i Dampfløjten.

De anførte Bestemmelser finde ikke Anvendelse ved Tog, der helt igennem bremses med automatisk Vakuumbremse.

Mastesignalet Erstatning med dobbelte Haandsignaler. **Nr. 116.** Dobbelte Haandsignaler, der anvendes ved Mastesignalets Utjenstdygtighed, kunne kun erstatte et ubrugeligt Mastesignal. De dobbelte Haandsignaler kunne derimod ikke ophæve et Signal, der vises fra den tjenstdygtige Mast.

Endvidere henledes Opmærksomheden paa, at naar en efter Signalreglementets Bestemmelser utydelig Signalgivning mod et kommende Tog kan medføre Fare for Sikkerheden, vil Toget være at standse og derefter lede ind efter Reglerne for Rangerbevægelser.

Nr. 117. Under 29de November 1897 har Trafikchefen for Sjælland-Falster udstedt følgende Ordre: Belysning af Sporskifter.

Under Toggang skulle samtlige Lygter i de til paagældende Togvej hørende Sporskiftesignaler og Sporskiftevisere være tændte uden Hensyn til, om Sporskiftet er mod- eller medgaaende. Sporskifter, som ere beliggende uden for Togvejene, og som ere til at belyse, skulle være belyste, naar de benyttes.

Nr. 118. Trafikchefen for Jylland-Fyn har under 2den November 1897 udstedt følgende Ordre: Haandsignaler ved offentlige Overkørsler.

Fra offentlige Overkørsler, som ligge indenfor Stationsmærkerne, og som bevogtes direkte ved Stationens Foranstaltning — altsaa hvor Trafikafdelingen har en Mand posteret til Overkørselens Bevogtning — skal der vises Haandsignal (Signal Nr. 5—7).

Nr. 119. Paa Københavns Station findes ved Indkørselen fra Havnebanen i Signalmast med en almindelig Signalarm samt en Hjælpear. Signalmasten ved Indkørselen fra Københavns Havnebane.

For Betjeningen af denne Mast, hvorfra der kan gives følgende Signaler for indkørende Tog:

1. Hold udenfor (tillige Normalstillingen),
2. Kør frem og
3. Kør frem med særlig Forsigtighed,

fastsættes følgende almindelige Regler:

Signal Nr. 1 vises:

- a. naar et Tog eller en Maskine skal afgaa fra Stationen til Havnen og da ca. 5 Minutter før Afgangen;
- b. naar rangerende eller ankommende Tog gaa ind paa Godsbanegaarden eller Maskinsporet og derved belemre Havnebanens Spor;
- c. naar der ikke er Maskiner i Havnen, og der som Følge heraf ikke kan ventes Tog derfra.

Naar dette Signal vises, maa som Regel intet Tog eller Maskine afgaa fra Havnen til Stationen. Er det nødvendigt at køre imod Stationen, skal Bevægelsen foretages med fornøden Forsigtighed og med den Mulighed for Øje, at der kan blive afsendt en Maskine eller et Tog fra Stationen.

Saa længe Signal Nr. 1 vises, maa intet Tog eller Maskine passere Vesterbrogade, men skal blive holdende Syd for denne Passage.

Signal Nr. 2 vises, naar Havnebanetog kan modtages, og det kan ventes at blive ført over Vesterbrogade uden Standsning.

Signal Nr. 3 vises, naar kun en enkelt Maskine eller et kortere Tog kan modtages. I dette Tilfælde maa Toget være forberedt paa at standse paa den anden Side af Vesterbrogade.

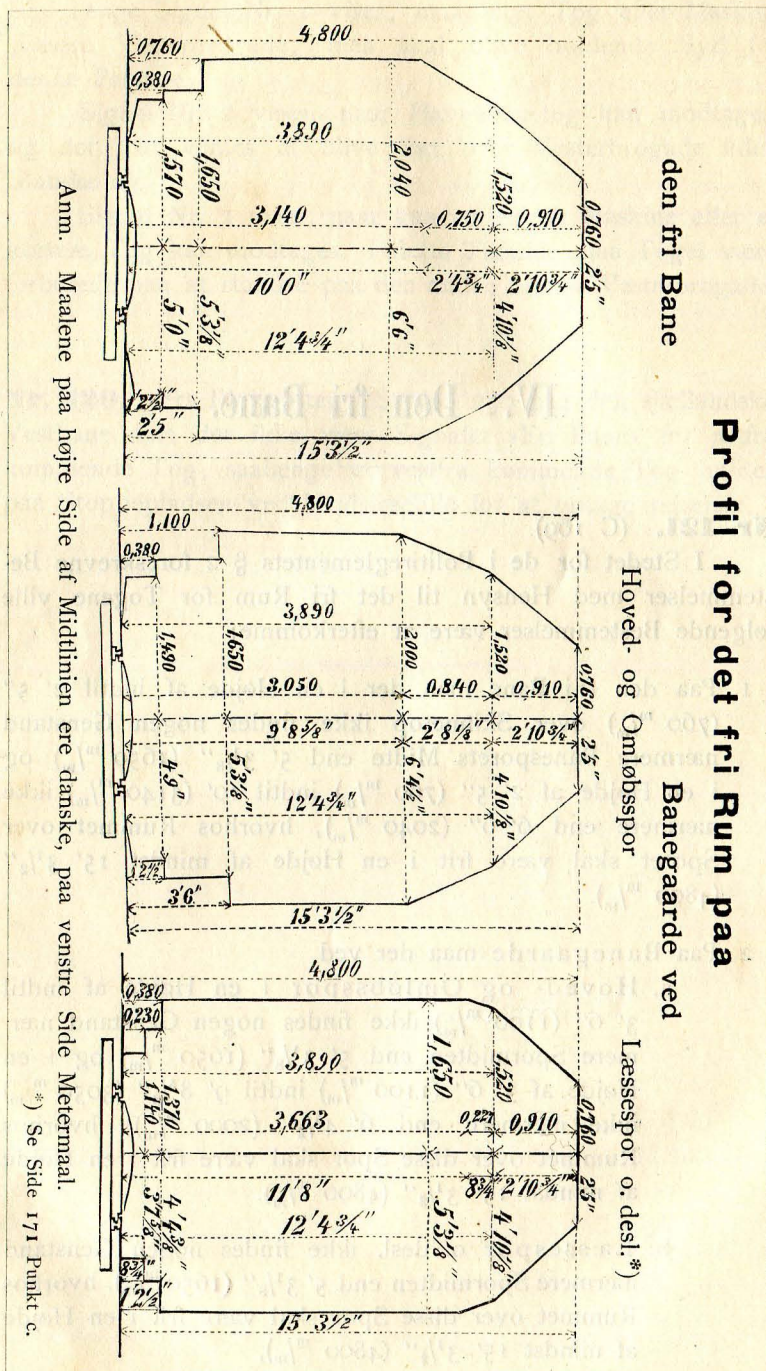
Signal »Fri Bane« fra Blokposten i Station 230 paa den sjællandske Vestbane maa der ikke vises Signalet »Fri Bane« for østfra Station 230 paa sjællandsk Vestbane. kommende Tog, saalænge et vestfra kommende Tog holder paa Stoppepladsen ved Vridsløselille for at optage rejsende.

IV. Den fri Bane.

Nr. 121. (C 169).

I Stedet for de i Politireglementets § 2 foreskrevne Bestemmelser med Hensyn til det fri Rum for Togene ville Frit Rum
for Togene. følgende Bestemmelser være at efterkomme:

1. Paa den fri Bane maa der i en Højde af indtil 2' 5" (760 $\frac{m}{m}$) over Skinnetop ikke findes nogen Genstand nærmere Banesporets Midte end 5' 3 $\frac{1}{8}$ " (1650 $\frac{m}{m}$) og i en Højde af 2' 5" (760 $\frac{m}{m}$) indtil 10' (3140 $\frac{m}{m}$) ikke nærmere end 6' 6" (2040 $\frac{m}{m}$), hvorhos Rummet over Sporet skal være frit i en Højde af mindst 15' 3 $\frac{1}{2}$ " (4800 $\frac{m}{m}$).
2. Paa Banegaarde maa der ved
 - a. Hoved- og Omløbsspor i en Højde af indtil 3' 6" (1100 $\frac{m}{m}$) ikke findes nogen Genstand nærmere Spormidten end 5' 3 $\frac{1}{8}$ " (1650 $\frac{m}{m}$) og i en Højde af 3' 6" (1100 $\frac{m}{m}$) indtil 9' 8 $\frac{5}{8}$ " (3050 $\frac{m}{m}$) ikke nærmere end 6' 4 $\frac{1}{2}$ " (2000 $\frac{m}{m}$), hvorhos Rummet over disse Spor skal være frit i en Højde af mindst 15' 3 $\frac{1}{2}$ " (4800 $\frac{m}{m}$).
 - b. Læssespor o. desl. ikke findes nogen Genstand nærmere Spormidten end 5' 3 $\frac{1}{8}$ " (1650 $\frac{m}{m}$), hvorhos Rummet over disse Spor skal være frit i en Højde af mindst 15' 3 $\frac{1}{2}$ " (4800 $\frac{m}{m}$).



c. de Dele af Sporene, der ligge umiddelbart op ad Varehusporte eller Ramper, paa den mod Varehuset eller Rampen vendende Side i en Højde fra 3' 3" (1020 ^m/_m) til 10' 6 1/4" (3300 ^m/_m) over Skinnetop ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 6' 8 1/4" (2100 ^m/_m) med Undtagelse af selve de bevægelige Porte (denne Bestemmelse gælder dog kun ved Nybygninger eller ved Forandringer af bestaaende Anlæg).

Hvor Sporet har Sidehældning (Overhøjning, Kant), maales Afstandene fra en i Spormidten oprejst Stok, der staar vinkelret paa Sidehældningen (saa at altsaa Stokken hælder med Sporet).

Afviselser fra foranstaaende Angivelser maa kun finde Sted efter særlig Tilladelse eller Befaling fra Baneformændenes foresatte, der ere bemyndigede til at tilstede saadanne Afviselser, som ikke ere i Strid med de paa modstaaende Side anførte Tegninger af Profilerne for det fri Rum.

Det bemærkes, at ved Hoved- og Omløbsspor forstaaes Spor, som befares af eller kunne ventes befarede af Plantog og planmæssige Ekstratog.

Nr. 122. (C 170).

Lokomotiv- og Togpersonalet advares mod under Kørslen at hælde sig for langt ud fra Toget, idet Personalet derved udsætter sig for at blive ramt af Genstande eller faste Bygningsværker langs Banen, selv om disse ikke ere anbragte saa nær ved Sporet som tilladeligt i Henhold til Politireglementets § 2. Ligeledes advares Personalet imod at aabne Vognløb undervejs paa Steder, hvor Afstanden mellem Vognene og andre Genstande paa Banen og Stationerne, f. Eks. Vandkraner og deslige, er saa indskrænket, at Personalet eller Materiellet derved udsættes for Fare og Beskadigelse.

Advarsel til Lokomotiv- og Togpersonalet.

Nr. 123. (C 171).

Naar et Sporafløb har fundet Sted, skal der gives fornøden telegrafisk Underretning til Trafik-, Maskin- og Baneafdelingen, og denne sidste Afdeling har da hurtigst muligt at

Eltersyn af Materiel og Spor efter Sporafløb.

lade Sporet paa Afløbsstedet undersøge og eventuelt istandsætte. Med Hensyn til Undersøgelsen af de Køretøjer, der have været af Sporet, henvises til Ordre Nr. 168, Punkt 10.

Nr. 124. (C 173).

Færdsel paa
Banens
Terrain.

Opmærksomheden henledes paa følgende i Politiloven indeholdte Bestemmelse:

»Det er for samtlige under Statsdrift værende Jernbaners og tilhørende Søruters Vedkommende forbudt alle og enhver — undtagen dem, der høre til Statsbanedriftens Personale, eller som i Embeds eller Bestillings Medfør dertil ere berettigede, eller som dertil have 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 eller inden for disse sidste, naar ikke de for Adgangen stillede Betingelser ere opfyldte.«

Det paalægges derfor vedkommende Jernbanefunktionærer at bortvise fra Banens Terrain enhver, der ikke ved fornødent Legitimationskort kan godtgøre at have erholdt Generaldirektørens udtrykkelige Tilladelse til at færdes paa den paagældende Banestrækning, samt at affordre ham den for uberettiget Færdsel paa Banen foreskrevne Bøde.

Berettigede til at færdes paa Banen uden fornævnte Legitimationskort ere alene:

1. Generaldirektøren, de Kommitte- } for samtlige Stats-
rede, Bane- og Maskinchefen } baner;
- Trafikcheferne, Bane-, Telegraf- og } hver paa den under
Maskiningeniørerne, Maskin- og } hans Embedsvirk-
Trafikinspektørerne samt Overbane- } somhed henhørende
og Telegrafmestrene } Banestrækning;
2. Statsbanefunktionærer i Uniform;
3. Bane-, Telegraf- og Signalformænd, Banevogtere, Bane-
arbejdere, Led- og Signalvogtere samt Led- og Signal-
vogtersker, naar de legitimere sig ved Uniformshue eller
Politiskilt;

4. Ekstraarbejdere, der arbejde paa Banen eller begive sig til Arbejde paa denne og derhos ere kendte af Banepolitiet som saadanne, dog at de skulle følge de Anvisninger med Hensyn til Færdsel paa Banen, som gives dem af vedkommende Jernbanefunktionær;
5. De bevægelige Postkontorers Personale og Funktionærerne ved de faste ved Banelinierne beliggende Posthuse under Udførelsen af deres Tjeneste eller i Anledning af samme, og Politi-, Forst- og Toldfunktionærer samt militære Personer i Overensstemmelse med Ordrene Nr. 295 og 300.

Banechefen, Baneingeniørerne og Telegrafingeniørerne ere bemyndigede til hver for sit Distrikts Vedkommende at meddele Landinspektører, Entreprenører, Haandværkere og andre, der skulle udføre Arbejder paa Statsbanernes Grund, samt Lejere af Statsbanernes Arealer fornødent Legitimationskort for, at de have Tilladelse til at passere de Banestrækninger, som de maa færdes ad for at komme til og fra de respektive Arbejdssteder.

For saa vidt Tilladelsen tillige maa gives til Arbejdere, vil Legitimationskortet, naar Omstændighederne tillade det, kunne indskrænkes til at lyde paa Lederen af Arbejdet og Antallet af Arbejderne, som ledsage ham.

Enhver ovenfor under 1, 2 og 3 nævnt, samt enhver med Legitimationskort forsynet Jernbanefunktionær har Ret til i Tjenestens Medfør at indføre fremmede uden Legitimation paa Banens Grund. Banepolitiet er dog berettiget til at fordre oplyst, i hvilke Øjemed de fremmedes Færdsel paa Banen finder Sted for derom eventuelt at kunne give Indberetning til dets foresatte.

Af Hensyn til den Fare, der er forbunden med Passagen over København Stationsplads, ændres de ovenfor for Færdsel paa Banens Terrain gældende Regler saaledes:

Forbud mod
Færdsel paa
København
Stationsplads.

Det forbydes herved alle, hvis Gerning ikke nødvendig-
gør, at de skulle passere over eller opholde sig paa Køben-
havn Stationsplads, at færdes paa Steder, der ikke ere til-
gængelige for Publikum. Forbudet omfatter som Følge heraf
ogsaa samtlige ansatte, hvad enten de ere iførte Uniform eller
ikke, som kun benytte Vejen over Stationspladsen for at be-

give sig til og fra deres Arbejdssteder, Bopæle o. lign., ligesom de ansattes Familier.

København Stations Personale er forpligtet til at udvise enhver, der ikke har Jernbanetjenstforretninger paa Pladsen, eller legitimerer sig ved et af Indenrigsministeriet eller Generaldirektoratet udfærdiget Adgangskort eller ved et af Banechefen, vedkommende Baneingeniør eller Telegrafingeniør i Henhold til ovenstaaende udstedt Legitimationskort.

Denne Ordre berører dog ikke de Rettigheder, der i Henhold til Pkt. 5 ovenfor og Ordrene Nr. 295 og 300 ere indrømmede Funktionærer af Militæretaten, Øvrighedspersoner og Politi-, Told-, Forst- og Postvæsenet.

Nr. 125. (C 176).

Pasning og
Betjening af
Sidespor paa
den fri Bane.

De paa den fri Bane (o: uden for Grænserne af Stationer og Holdepladser) værende Sidespor deles i 2 Kategorier:

1. Sidespor for Baneafdelingen (Ballast- eller Arbejdsspor), og
2. private Sidespor (hvorunder de paa Sjælland anlagte militære Spor, hvad enten disse benyttes af Ekstratog alene eller tillige af ordinære Tog).

Det paahviler Baneafdelingen paa sædvanlig Maade at paase, at Sidesporene af begge Kategorier med samtlige dertil hørende Apparater og Anlæg til enhver Tid ere i brugbar Stand.

1. Sidespor for Baneafdelingen (Ballast- eller Arbejdsspor).

Sporskifter paa
den fri Bane
til Ballast- og
Arbejdsspor.

Følgende Regler gælde for Anbringelsen og Benyttelsen af Sporskifter paa den fri Bane til Ballast- eller Arbejdsspor (ikke private Sidespor):

Intet herhen hørende Sporskifte maa anbringes paa den fri Bane o: uden for Stationens Grænser, uden at der forud gives Meddelelse derom til Maskinafdelingen og vedkommende Trafikafdeling, der uden Ophold ville have at give fornøden Underretning til alle vedkommende underordnede. I Meddelelsen opgives nøjagtigt det Sted paa Banen, hvor Sporskiftet

anbringes, samt Hensigten dermed og det Tidsrum, i hvilket det antages at ville blive liggende. Om senere Optagelse skal udgaa Meddelelse paa lignende Maade.

Saa længe et Sporskifte er til Stede i den fri Bane, skal det for ethvert passerende Tog bevogtes, og skal der derfra gives Signal enten »Fri Bane«, »Banen er i Orden« (Sporskiftet aflaaet til frit Hovedspor) eller »Fare«, »Holdt«. Disse Signaler gives enten ved Hjælp af Vinger fra en Mast (med tilhørende Lygte i Mørke) eller ved Haandsignal af Sporskiftevagten. Mastesignalet for Tog, der køre mod Sporskiftet, sættes i Afhængighedsforhold til Sporskiftets Stilling. Bevogtningen maa kun betros en fast ansat Banefunktionær (Baneformand, Banevogter, Ledvogter eller Banearbejder).

Ethvert Sporskifte til Ballast- og Arbejdsspor paa den fri Bane skal uden for den Tidsperiode, hvori det benyttes, foruden at være aflaaet til frit Hovedspor, tillige fastspigres og desuden forsynes med en Skruebolt, som trækker Tungen fast imod Sideskinnen.

I den Periode, saadant Spor benyttes, skal Sporskiftet altid holdes aflaaet til frit Hovedspor, undtagen naar det aabnes for at tilstede et Arbejdstog Gennemgang til eller fra Sidesporet, hvorefter det straks igen aflaaes til frit Hovedspor, og derhos af Vogteren holdes fast ved ethvert Togs Passage. Efter endt Dagsarbejde anbringes atter Skruebolten, som holder Tungen fast til Sideskinnen.

Nøglen til foran omtalte Sporskiftes Laas opbevares af Formanden for den Strækning, hvor vedkommende Sidespor er beliggende, men han tør kun benytte den med Overbanemesterens eller Baneingeniørens for hver enkelt Arbejdsperiode givne Tilladelse.

2. Private Sidespor.

Pasningen og Betjeningen af private Sidespor paahviler Trafikafdelingen, der har at indsætte den dertil fornødne Opsynsmand. Denne kan vælges efter Anvisning af Sidesporets Ejer, men i saa Fald skal han i Henseende til de ham paahvilende Forretninger ved Jernbanen betragtes som fast ansat Banefunktionær og edfæstes som saadan.

Sporskifter
paa den fri
Bane til
private
Sidespor.

Hvad enten Opsynsmanden er anvist af Sidesporets Ejer eller er valgt blandt Baneafdelingens eller Trafikafdelingens faste Personale, vil sidstnævnte Afdeling have at forsyne ham med de fornødne Instrukser, navnlig i Henseende til Sikkerhedstjeneste og Togeekspeditionsforhold, samt at kontrollere hans Tjenestes Udførelse paa lignende Maade som paa Stationerne.

Togstandsning ved private Sidespor medfører ikke Nødvendighed for, at det standsende Tog skal føres som Arbejdstog, men Nabostationerne anses som Blokposter, saaledes at et efterfølgende Tog først kan indlades paa den paagældende Strækning, naar det Tog, der standsede ved Sidesporet, er meldt ankommet til næste Station.

Opsynsmanden ved private Sidespor er ansvarlig for, naar Sidesporet ikke benyttes, at Sporskifterne ere aflaaede til frit Hovedspor, samt at de bevægelige Stoppere ere aflaaede. Laasene maa kun fratages, naar Vogne skulle sættes ind paa eller tages ud fra Sidesporet; saa snart dette er sket, skal Afaasning af Stoppere og Sporskifterne til frit Hovedspor uopholdelig finde Sted.

Opsynsmanden skal hver Gang, et Tog skal passere Sidesporet, hvad enten det skal holde derved eller ikke, betimelig forinden Togets Ankomst efterse Sporskifterne i Hovedsporet for at overbevise sig om, at de ere i Orden, samt at de ere stillede og aflaaede til frit Hovedspor. Han skal derhos sørge for, at de ved Sporskifterne anbragte Signaler med tilhørende Lygter ere i Orden, samt at de sidste ere tændte i Mørke.

Opsynsmanden er ansvarlig for, at de rette Signaler gives for Togene i Overensstemmelse med Signalreglementet, hvorhos han personlig, saafremt de i Hovedsporet værende Sporskifter ikke ere aflaaede fra et Centralapparat, skal betjene det for Toget modgaaende Sporskifte samt derfra give Haandsignalet »Fri Bane«.

Vognene skulle paa Sidesporet hensættes saaledes, at Hovedsporet er frit: at Vognene staa inden for de anbragte Frispormærker; Vognene skulle være bremsede eller afstoppede, naar de henstaa paa Sidesporet.

Ejeren af Sidesporet maa selv sørge for fornøden Ar-

bejdskraft til uopholdelig at faa Vogne fra Toget ind paa Sidesporet og omvendt, saafremt dette ikke sker ved Hjælp af Lokomotivet (jfr. Ordre Nr. 147, Punkt 11).

Naar Sidesporet i længere Tid ikke skal benyttes, kan Bevogtningen og Signaliseringen bortfalde, men Sporskifterne skulle da være aflaaede til frit Hovedspor, fastspigrede og forsynede med Skruebolt, hvormed Tungen er trukken fast mod Sideskinnen. Sporskiftetrækkene og Signalapparaterne ville være at borttage, hvorhos Lokomotiv- og Togpersonalet vil være at meddele fornøden Underretning om, at Bevogtning og Signaliseringen ved Sporskiftet bortfalder.

Nr. 126. Bestemmelsen i Ordre 125, 1, 3die Stykke, er ved Ordre fra Banechefen ændret saaledes, at der ved samtlige de for Baneafdelingen anlagte Sidespor (Ballast- eller Arbejdsspor) paa den frie Bane afgives saavel Signal fra en Signalmast som Haandsignal. Sidstnævnte Signal kan dog bortfalde, naar der ved Sidesporet er indrettet Sikringsanlæg. =

Nr. 127. (C 177).

1. For at gøre det muligt at lade Tog, saavel til og fra Vestbanen som til og fra Nordvestbanen, passere paa det ene eller andet af de 2 Spor, som paa Strækningen mellem Roskilde Station og Station 66 af Vestbanen ligge jævnsides hinanden, er der i Nærheden af Banevogterhus Nr. 22 imellem Stationerne $^{64}/_{65}$ og $^{65}/_{66}$ indlagt en Sporskifteforbindelse mellem begge Spor. I Vestbanens Spor vende Forbindelsens Tunger imod Vest, i Nordvestbanens Spor imod Øst, saaledes at Tog til eller fra Vestbanen, der paa Strækningen mellem Roskilde Station og St. $^{65}/_{66}$ skulle køre paa Nordvestbanens Spor, kunne passere uden Rebroussement, medens Nordvestbanens Tog ikke kunne benytte Vestbanens Spor mellem Roskilde og St. $^{65}/_{66}$ uden Rebroussement.

Begge Sporskifter ere forsynede med Sporskiftevisere.

I Banevogterhuset Nr. 22 kan der i den ene Lejlighed i det større Værelse opsættes et Morses Skriveapparat med

Tilbehør i Forbindelse med Nordvestbanens Ledning, og Lejligheden er ved Trafikafdelingens Foranstaltning forsynet med det fornødne Inventar til midlertidig Afbenyttelse for en Assistent. Lejligheden skal holdes aflaaet, naar den ikke benyttes.

2. Under sædvanlige Forhold skulle de nævnte Sporskifter være stillede til fri Passage i Hovedsporene, aflaaede og fastnaglede. Banevogteren, der bor i Hus Nr. 22, skal føre et stadigt Tilsyn med Sporskifterne og straks gøre Anmeldelse for Baneformanden, om nogen Fejl skulde vise sig ved disse.

Saa vel Roskilde Station som Baneformanden skulle være forsynede med Nøgler til Lejligheden og til Sporskifterne. Baneformanden skal jævnlig efterse Sporskifterne og udlufte Lejligheden.

3. Under ekstraordinære Forhold, naar et af Spore mellem Roskilde Station og Hus Nr. 22 maatte være ufarbart, skulle de i det foregaaende omhandlede Sporskifter tages i Brug efter forudgaaende Ordre fra vedkommende Trafikinspektør, og har denne herom at underrette Trafikchefen, Banechefen, Baneingeniøren og Maskininspektøren. I saa Fald skal en Assistent af Trafikinspektøren ansættes til midlertidig Tjeneste i Hus Nr. 22, Telegrafapparatet skal sættes i Forbindelse med Linien og Sporskifternes Fornagling fjernes ved Baneformandens Foranstaltning. For Sporskifternes Benyttelse skulle derhos følgende ufravigelige Regler være gældende:

- a. Assistenten i Hus Nr. 22 skal pr. Telegraf underrette Roskilde og Lejre Stationer, samt igennem Roskilde Station Viby, Borup og Ringsted Stationer om, at alt er i Orden til de nævnte Sporskifters Benyttelse, og disse Stationer skulle derefter give de paagældende Tog fornøden Underretning.
- b. Hus Nr. 22 betragtes herefter som Station, og ethvert Tog skal føres paa særlig Togordre mellem Hus Nr. 22 og den nærmeste Station, hvor Toget planmæssigt holder.
- c. Samtlige Telegrammer angaaende Sporskifternes Benyttelse til Passage af Tog skulle nedskrives og kollationeres.

- d. Ethvert Tog, der skal passere Sporskifterne, skal standse foran det paagældende Stationsmærke.
- e. Sporskifterne skulle, umiddelbart efter at være benyttede, stilles tilbage i Stilling med frit Hovedspor og aflaaes.

Banevogteren i Hus Nr. 22 skal stilles til Disposition for Assistenten og skal efter dennes Ordre udføre Sporskiftetjenesten, passe Signalerne ved Sporskifterne m. v. samt al øvrig Tjeneste, der maatte paalægges ham.

Bevogtningen af Overkørselen i Station 63 skal i saa Fald efter Baneformandens Anordning ske ved dennes Mandskab.

Saa snart de ekstraordinære Forhold, der have bevirket Sporskifternes midlertidige Afbenyttelse, ere ophørte, skulle Skifterne med alt Tilbehør bringes i den ovenfor under Punkt 2 foreskrevne Stand, og alle vedkommende underrettes derom i Overensstemmelse med det i Punkt 3 anførte om Afbenyttelsen af Sporskifterne.

Nr. 128. (C 178, Uddrag).

A. Togledelse m. m.

1. Indtræffer Snefald, der antages at kunne blive til Hinder for Togenes regelmæssige Gennemførelse, have Stationerne straks at sende Melding derom til vedkommende Trafikinspektører. Foranstaltninger under Snelæg.

Bliver Banen saaledes belemret med Sne, at Togene ikke længere kunne ventes regelmæssigt gennemførte ved egen Hjælp, have Baneformændene hurtigst muligt at afgive Melding derom til nærmeste med Telegrafapparat forsynet Station. Meldingen skal indeholde kort og tydelig Oplysning om

- a. Banens Tilstand (Angivelse af de belemrede Strækninger, Sneens Højde o. desl.),
- b. Vejrforholdene (Frost eller Tø, Vindens Retning og Styrke, Jordfygning o. desl.) og
- c. de Foranstaltninger, som antages at burde træffes for at gennemføre de nærmest ventede Tog (Formindskelse af Togenes Vognantal, Udsendelse af Snepløve o. desl.) og sendes straks videre pr. Telegraf til de Tog, som skulle

passere den paagældende Strækning, samt til vedkommende Trafikinspektør, Baneingeniør og Overbanemester.

Saa længe en Formand undlader at afgive Melding til Stationen, antages hans Distrikt ikke at være belemet med Sne, der kan genere Toggangen.

Baneformanden har for øvrigt enten selv eller ved Afløser til enhver Tid at være nøje bekendt med Snetilstanden paa sin Strækning og under saadanne Forhold paa passende Maade at dele Eftersynet mellem sig selv og de faste Folk.

Banebevogtningen skal under Sneforhold lægge nøje Mærke til Tilstanden paa Banen og ved Signaler o. desl. søge at hindre Tog fra at løbe fast i Sneen.

2. Naar Togene ikke længere ved egen Hjælp kunne passere en Banestrækning, eller naar Banestrækningen slet ikke mere kan passeres, suspenderer vedkommende Trafikinspektør den regelmæssige Drift paa saa lang en Banestrækning, som han med behørigt Hensyn til Publikums Interesser og Driftens Tarv finder passende. Banestrækningen bør altid vælges saaledes, at den begrænses af Købstad-, Knude- eller Endestationer. Finder Trafikinspektøren, at der kan være Anledning til at udstrække Suspensionen af den regelmæssige Drift til Stykker af Nabosektionen, har han at henlede den der fungerende Trafikinspektørs Opmærksomhed derpaa, hvilken da har at træffe de i saa Henseende fornødne videre Foranstaltninger. Nabosektionerne skulle i Forening søge opnaaet de bedst mulige Togforbindelser og navnlig tage Bestemmelse om, hvorlænge korresponderende Tog bør vente paa hinanden, og om, naar ny Tog bør afsendes.

3. Saa snart Driften suspenderes, have Trafikinspektøren og Baneingeniøren i Forening at træffe de efter Forholdene hensigtsmæssigste Foranstaltninger til Banens Rydning og Indførelse af regelmæssig Toggang.

I Almindelighed leder under Sneforhold Baneingeniøren hele Rydningsarbejdet, Trafikinspektøren hele Toggangen. For Snepløvtogs Vedkommende bestemmes deres Udsendelse i Reglen af begge de nævnte Embedsmænd i Forening, men Trafikinspektøren har den hele detaillerede Anordning i Overensstemmelse med de ved Reglementet for Togenes Gang og andre Bestemmelser fastsatte Sikkerhedsforanstaltninger.

Under Sneforhold maa Trafikinspektøren og Baneingeniøren ikke forlade deres Sektion, og Trafikinspektøren har saa vidt muligt at lede Toggangen fra Hovedstationen.

Under særlige Forhold kan Trafikinspektøren og Baneingeniøren overdrage henholdsvis en Stationsforstander og en Overbanemester at lede respektive Toggangen og Rydningsarbejdet paa en mindre Strækning af Sektionen.

4. Trafikinspektørerne have under Sneforhold, saa vidt fornødent efter indbyrdes Konference, at sørge for Fordelingen af Togpersonalet og Togmateriellet, samt ved Liniedepeche at underrette Sektionens Stationer, Overbanemestre, Nobosektionerne, Trafikchefen samt Maskinafdelingens paagældende Repræsentant om de indtrufne Uregelmæssigheder, om de Foranstaltninger, der ere trufne til deres Afhjælpning, og om hvad der for øvrigt har Betydning for Togenes Gennemførelse og Forbindelse, samt om, naar den regelmæssige Drift atter genoptages.

5. Trafikchefen har Overledelsen af Togtjenesten og navnlig at drage Omsorg for, at der tilvejebringes den fornødne Samvirken mellem Sektionerne.

6. Foreligger der Grund til at antage, at en Banestrækning ikke længere er fuldkommen farbar, blive de Tog, der skulle føres over den, at formere saa lette som muligt, følgelig alle de Vogne, som paa nogen Maade kunne undværes, at udsætte. Postvognen kan under saadanne Forhold indrangeres nærmest ved Maskinen.

Ekstra- og Prøvetog bør saa vidt muligt ikke udsendes under Sneforhold, Lokomotiverne skulle medføre en Reservebeholdning af Sand, og der maa skænkes Telegraftjenesten særlig Opmærksomhed.

7. Naar et Tog forlader en Station under saadanne Omstændigheder, at det maa anses for tvivlsomt, om det kan komme igennem, skal Baneformanden drage Omsorg for, at der er mindst 4 Mand med Skovle disponible til at ledsage Toget, dersom Stationsbestyreren eller Togføreren maatte ønske det. Af disse 4 Mand skal saa vidt muligt een høre til Kolonnens faste Folk og have Kommandoen over de andre. Formanden selv maa forblive paa sin Strækning.

B. Rydningsarbejder.

8. Hvert Aar forinden 1ste Oktober har Trafikchefen efter Samraad med Bane- og Maskinchefen at fordele Sneplovene mellem de enkelte Sektioner, samt sørge for, at de blive fordelte paa passende Stationer.

9. Maskinafdelingen har at sørge for, at Plovene ere i tjenstdygtig Stand. Anmeldelse til nævnte Afdeling om alle ved Brugen fremkomne Mangler ved eller Beskadigelser af en Plov afgives af vedkommende Lokomotivfører eller af Maskinafdelingens Funktionærer paa de Stationer, hvortil Ploven er indkommen i beskadiget Stand. Foruden til Maskininspektøren bør der ogsaa sendes Anmeldelse til Trafikinspektøren og Baneingeniøren.

10. Sneplove skulle i Reglen fremføres som særlige Tog og maa aldrig anbringes foran Tog, der medføre rejsende.

I Plovtoget kan anbringes Vogne for Arbejdere, men af disse Vogne skal mindst hver anden være forsynet med Skruebremse. I alle Tilfælde, hvor Sneplovtoget bestaar af flere Dele end en Plov og et enkelt Lokomotiv med Tender, skal der anbringes Togline mellem det bageste Køretøj og Dampfløjten paa det forreste Lokomotiv.

Kendingssignaler anbringes paa Sneplovtog i Overensstemmelse med de i Signalreglementet givne Bestemmelser.

11. For Sneplovtog, der fremføres som almindelige Arbejdstog, gælde alle de i Reglementet for Togenes Gang fastsatte Bestemmelser. Særligt bemærkes, at naar en Sneplov er meldt afsendt til en Station, skal denne som Regel holde et Hovedspor ryddeligt for Sneplovens Passage, og der maa ingen Rangering foregaa i Sneplovens Togvej, idet det ikke kan paaregnes, at Plovføreren til enhver Tid kan se eller respektere et Stopsignal fra Stationssignalmasten. Det maa derhos iagttages, at Gennemkørslen sker med ringe Hastighed, idet der ved Passagen langs Perronerne og deslige Anlæg skal udvises Forsigtighed. Naar Plovenes Forende er stærkt belastet med Sne, skal særlig Forsigtighed iagttages.

12. Naar et Tog er fastkørt, maa Sneplovtog ikke føres ind paa det derved spærrede Banestykke, forinden Sneplovtogets Fører har modtaget Underretning om, paa hvilket

Sted af Banen Toget er standset, og Togets Fører Underretning om, at Sneplov vil blive udsendt. Arbejder Toget sig løs, efterat Togets Fører har modtaget Underretning om, at Sneplov vil blive afsendt, ville de i Togreglementets § 38 indeholdte Forskrifter være at iagttage. Sneplove maa derhos i Reglen kun anvendes om Dagen; i Mørke tør de kun benyttes, naar Togstandsning derved kan forebygges, eller naar det kommer an paa at bringe et standset Tog Hjælp.

13. Saa snart Driften suspenderes, afgives Førere til Plovtogene om muligt af Baneafdelingen, som har at drage Omsorg for, at der under Sneforhold saa vidt muligt paa alle Plovstationer haves særligt til Plovkørsel uddannede og deri kyndige Førere. Til Plovførere bør Baneafdelingen fortrinsvis benytte Overbanemestre og i Mangel deraf Formænd eller Næstformænd. Naar Baneafdelingen ikke kan afgive Førere, afgives disse af Trafikafdelingen.

Føreren af Sneplovtog skal saavel forinden Afgangen som paa Rejsen, naar Lejlighed gives, forvise sig om, at alle Togets Dele ere solidt sammenkoblede og sammenkædede, og at eventuelt Toglinen er i Orden. Føreren har enten selv eller ved paalidelige Mænd at holde Udkig under Sneplovkørselen. Udkigget holdes fra Platformer, der anbringes paa Tenderne tæt op til Lokomotivskærmene.

14. Baneformændene skulle underrette Stationerne og saa vidt muligt Plovtogets Fører om Snedrivers Tilstand og navnlig fremhæve, hvilke Driver der ikke i Øjeblikket kunne pløjes, og om der er Udsigt til, at dette i Løbet af Dagen vil kunne ske. Har Plovtogets Fører ikke modtaget tilstrækkelig Oplysning af ovennævnte Art, bør han standse foran de større Driver, selv undersøge disse og derefter tage Bestemmelse om Pløjningen.

15. Saa længe Fygevejr vedvarer, vil det i Reglen være uden Nytte at foretage større Snekastningsarbejder, dog bør Baneformændene anstrenge sig for at holde Banen farbar for Tog, der udsendes under Fygevejr, ligesom ogsaa, naar et Tog sidder fast paa Banen, for at skaffe det frit og gøre det muligt for det at komme til den nærmeste Station, eller, hvis dette ikke kan opnaas, da til nærmeste Gaard eller Hus eller maaske blot ud af Snedriven.

Naar Fygningen er ophørt, skal der arbejdes af al Kraft paa Banens Rydning og foretages de nødvendige Forarbejder for Snepløjningen.

En Sneplov vil i mange Tilfælde kunne rydde Banen for indtil 4 à 6 Fod Sne, naar denne er nogenlunde løs, og Drivernes Længde med de større Højder af Snelæg er forholdsvis ringe; men de paa denne Maade pløjede Strækninger maa eftergaas med Skovl saa snart som muligt, og helst forinden det først kommende Tog kan ventes at ville passere Strækningen.

Naar Sneen ved en Drives Begyndelse er meget fast, ryddes 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, skulle Sporene oprensnes, til hvilket Øjemed der enten kastes 2 Render langs Sporene eller ryddes i Sporets Brede.

Høje eller lange Driver, der antages ikke at kunne gennempløjes, skulle, forinden Ploven benyttes, søges gennemkastede i Bælter af passende Brede og tværs paa Drivernes Længderetning, for, ved paa denne Maade at skaffe Luft for de opløjede Snemasser, at forøge Plovens Virkeevne.

Ved selve Snepløjningen skal der ydes fornøden Hjælp af Banepersonalet. Naar en Sneplov er dreven saa langt frem i en Snedrive, som den kan komme, og derefter er trukken tilbage, maa den ikke føres frem igen i Driven, før den Sne, som findes i Sporet paa den Strækning, Ploven har passeret, er fuldstændig udskovlet eller løsnat, hvis Sneen ved Plovens Tilbagetrækning er bleven saa sammentrykket og fast, at Ploven vilde kunne løbe op paa den faste Sne og derved komme ud af Sporet.

Saa vidt muligt bør det undgaas, at Sneploven kører fast i Sneen, da Lokomotivet i saa Fald ikke kan trække Ploven løs, forinden der først er anvendt en tidsspildende Kastning af Sneen omkring Lokomotiv og Plov.

Naar Lokomotivføreren derfor under Plovens Fremførelse i en Snedrive mærker, at Farten næsten er standset, forinden Driven er forceret, bør han, hellere end at udsætte sig for at køre Ploven saa fast, at Lokomotivet ikke kan trække den

løs, straks standse og gaa tilbage, for ved fornyet Fart atter at fortsætte Forcingen.

Banen kan ikke anses for fri, medmindre Sneen er bortryddet i en Brede af 3 Fod uden for hver Skinne og de fremstillede Snevægge ere lodrette, samt efterat der i passende Afstande er dannet Undvigelpladser for 1 à 2 Mand i Snevæggene.

16. Naar Snedriver skulle forceres, bør Vogne med Arbejdere eller eventuelt andre Vogne afkobles i passende Afstand fra Driven. Ligeledes bør, for saa vidt Toget fremføres af 2 Lokomotiver, kun det ene anvendes til at forcere Ploven igennem Driver, medens det andet benyttes til at trække Ploven og det forcerende Lokomotiv fri, naar disse køre fast i en Drive (om Hastigheden se Reglement for Togenes Gang § 35).

Under Sneplovkørsel bør Lokomotivets Dampfløjte benyttes meget hyppig.

17. Overbanemestrene skulle i saa stort et Omfang som muligt føre Tilsyn med Rydningsmandskabets Arbejder og underrette Baneingeniøren om alle de Forholdsregler, som de til Arbejdets Fremme maa tage.

C. Antagelse af Ekstramandskab.

18. Naar et Tog løber fast i Sne, og der ikke kan skaffes Hjælp fra Baneafdelingen til at frigøre det, bør Togføreren søge at skaffe Ekstramandskab dertil efter de neden angivne Regler for Antagelse og Lønning af Ekstramandskab.

Togføreren har at meddele hver af disse Ekstrafolk et Bevis for det Arbejde, der af dem er udført, affattet i følgende Form:

Arbejder N. N. fra N. N. har arbejdet i _____
Timer ved Snekastning for Tog Nr. _____ mellem
Station N. N. og Station N. N.

(Datum.)

(Underskrift.)

Efter tilendebragt Rejse har Togføreren at tilstille vedkommende Baneingeniør en Liste over de benyttede Ekstrafolk og deres Tilgodehavende.

Kommer under Arbejdet nogen af Banepersonalet til Stede, har denne at overtage Ledelsen af Arbejdet samt Affattelsen og Indsendelsen af Arbejdslisten.

Nr. 129. (C 179).

I.
Bestemmelser
angaaende
Foranstalt-
ninger ved
brandfarligt
Terrain.

I. Indenrigsministeriet har til forskellige Tider fastsat følgende Bestemmelser om Foranstaltninger til at forhindre Ildsvaade paa de til Statsbanerne grænsende brandfarlige Arealer:

1. Den Græs- og Lyngvegetation, som findes inden for Banens Hegn, holdes i den tørre Aarstid (16de Marts—31te August) kort afhugget, for Skraaningernes Vedkommende dog kun, for saa vidt det kan ske uden at udsætte dem for Beskadigelse. Det afhuggede Stof bortføres uden Ophold til Steder, hvor det ikke kan forvolde Skade.
2. Den til Plantning af levende Hegn langs begge Sider af Jernbanen eksproprierede Strimmel af 3 Fods Brede holdes i den tørre Aarstid under Hakke eller Spade, for saa vidt som det kan ske uden Skade for Hegnplantningen.
3. Findes der Tørvemose inden for Banehegnet, bliver Græs- eller Lyngvæksten paa denne at omhugge og Arealet at belægge med Sand eller Grus.

Til brandfarligt Terrain henregnes:

- a. Tørvemoser, som grænse umiddelbart op til Banens Skel, medmindre de ere adskilte fra Banens Terrain ved en mindst 3 Alen bred, vaad Grøft,
- b. Naaletræskove og Heder, som grænse umiddelbart op til Banens Skel,
- c. Kær, dog kun for saa vidt som disse inden for en Afstand af 100 Alen fra Banens Midtlinie støde op til andet brandfarligt Terrain.

Naar en til Jernbanen stødende Lodsejer lader anlægge Brandbælter paa en Strækning langs Jernbanen for at sikre sin Ejendom, ville de ovenanførte Foranstaltninger ligeledes være at træffe fra Banens Side paa bemeldte Strækning, dog maa de Brandbælter, som en Lodsejer anlægger, mindst have

en Brede af 12 Alen, naar Statsbanerne ved dem skulle forpligtes til at træffe Sikkerhedsforanstaltninger paa sin Grund.

Det er en Selvfølge, at Høvinding ikke maa finde Sted i brandfarligt Terrain.

I Forbindelse hermed meddeles, at naar Skraaningsbrand skulde udbrede sig til Arealer uden for Banens Hegn, vil saadant ufortøvet være at anmelde for Baneingeniøren.

II. Plakat af 5te Maj 1847 angaaende Fare for Brandskade langs Jernbaner indeholder blandt andre følgende Bestemmelser:

- § 1. Inden for en Afstand af 140 Fod fra Midten af Banesporet paa en Jernbane maa ingen ny Bygning opføres med Straa- eller Rørtag eller halmdukket Tag, og lige saa lidt maa mindre ildsfarlige Tagbedækninger paa allerede forhaanden værende Bygninger ombyttes med Straa- eller Rørtag eller halmdukket Tag.
- § 2. De inden for en Afstand af 40 Fod fra Midten af Banesporet paa en Jernbane allerede opførte, med Straa eller Rør eller Halmdukker tækkede Bygninger bør forsynes med en ikke ildsfarlig Tagbedækning. Kan dette med Hensyn til Bygningernes Bestemmelse og Indretning ikke ske, blive de at flytte (§ 1).
- § 3. Heller ikke maa der inden for en Afstand af 140 Fod fra Midten af Banesporet paa en Jernbane hensættes Hæsse eller store, af flere Læs bestaaende, Korn- og Høstakke, saa lidt som Tørvestakke og Møddinger, eller anbringes andre letfængelige Indretninger. Ved Bygninger, som ikke ligge mere end 80 Fod fra Midten af Banesporet, maa der ikke findes Bunker af Gødning, Straa, Tørv og Kvas imellem Bygningerne og Jernbanen eller ved Siden af de førstnævnte, men slige Indretninger maa, naar de ikke kunne anbringes bag ved Bygningerne, have en Afstand af i det mindste 80 Fod fra Midten af Banesporet.

Banepolitiet, altsaa samtlige Baneafdelingens ansatte, skal paase, at disse Bestemmelser overholdes, og det paalægges derfor enhver af disse ansatte at have Opmærksomheden henvendt paa de brandfarlige Genstande, der enten maatte findes eller blive anbragte i lovstridig Nærhed af

II.
Forebyggelse
af Brandskade
paa Bygninger
langs Jern-
banen.

Banen, desangaaende ufortøvet at gøre Anmeldelse til Baneingeniøren og deri navngive den Lodsejer, der maatte have handlet imod ovennævnte Plakats Bestemmelser, samt nævne Byen, Sognet, Herredet og Amtet, hvori hans Ejendom er beliggende.

Afmærkning af brandfarlige Arealer. De Strækninger af Statsbanerne, der grænse op til brandfarlige Arealer, ere afmærkede paa følgende Maade:

For hver Ende af de paagældende Strækninger er anbragt i Ballasten ved Siden af Sporet en ca. 2 Fod høj Pæl, der forneden er malet gul paa alle fire Sider, medens den foroven er malet hvid paa de tre Sider og sort paa den Side, der vender hen imod den ved den anden Ende af Strækningen anbragte Pæl.

Nr. 130. (C 181).

Bevogtning af Broerne over Masned-sund og Limfjorden. Til Bevogtning af Broerne over Masned-sund og Limfjorden er ved hver Bro ansat en Brofoged og det fornødne Antal Brokarle, hvis nærmeste foresatte er Overbanemesteren henholdsvis for 9de og 20de Overbanemesterstrækning.

Der vil være at holde Vagt paa Broerne i hele den Del af Døgnet, hvori Skibe kunne forlange Gennemfart, eller Tog kunne ventes, ligesom ogsaa naar Isgang kan befrygtes.

Brofogden vil henholdsvis gennem Masned-sund og Nørresundby Stationer faa Meddelelse om alle Ekstratog, som skulle passere Broen, samt om til hvilken Tid de kunne ventes.

Brofogden har at hejse Signal for, at Fartøjers Passage gennem Broen er spærret, henholdsvis

15 Minutter før Tog kan ventes at ville ankomme til Masned-sund Station, eller naar Rangering paa Stationen kræver det, og

15 Minutter før Tog kan ventes at ville ankomme til Limfjordsbroen.

Brofogden har dernæst at sørge for, at Svingbroen bliver lukket og aflaaet. Naar dette er sket, forbliver han selv staaende paa Svingbroen og sender en af Brokarlene til

den Ende af den faste Bro, hvorfra det ventede Tog kommer. Denne Brokarl forbliver der, idet han giver Haandsignalet »Fare« (»Holdt«), indtil Toget er standset foran Broen, hvorefter han bestiger Lokomotivets Fodtrin. Naar Toget kan køre ud paa Svingbroen, giver Brofogden fra sin Plads paa denne Haandsignalet »Fri Bane« (»Banen er i Orden«), og først da maa Toget ganske langsomt køre over Broen. Brokarlen forbliver staaende paa Fodtrinet af Lokomotivet, indtil Toget er kommet over Broen.

For Broernes Bevogtning m. v. er for øvrigt af Indenrigsministeriet udfærdiget specielle Reglementer af henholdsvis 17de September 1883 og 23de December 1878, hvorhos Brofogderne ere særligt instruerede.

Nr. 131. Paa de Vogterhuse, der ikke ere forsynede med Indføringstraad, er der anbragt Pile, der vise Retningen til det nærmeste med Indføringstraad forsynede Vogterhus. Pile paa Vogterhuse, der ikke have Indførings- traad.

Nr. 132. (C 175).

Det kan ikke tillades Statsbanernes Funktionærer uden Benyttelsen af i Jernbanetjenestens Medfør at benytte Materialvogne, Arbejds-trollier, Draisiner eller lignende Køretøjer paa Banen, ligesom Materialvogne, Arbejdstrollier og Draisiner. der heller ikke maa gives Funktionærernes Koner og Børn eller »fremmede« Adgang til disse Køretøjer. Fra denne Bestemmelse kan kun i nedenstaaende Tilfælde Afvigelse finde Sted:

Baneafdelingens Funktionærer kunne, naar særlige Grunde maatte tale derfor, erholde Tilladelse til at benytte Arbejdstrollier til Kørsel paa Banen i privat Øjemed, naar saadan Tilladelse forud for hvert enkelt Tilfælde er indhentet hos vedkommende Baneingeniør, der giver Tilladelsen skriftligt, gældende for en bestemt Dag og Time.

Statsbanefunktionærers Familier kunne ved Flytning efter forud af Baneingeniøren given Tilladelse befordres paa Banen med Arbejdstrollier, men disse skulle i saa Fald fremføres med stor Forsigtighed under Ledsaagelse af ansatte, der til Fods skulle skyde dem foran sig og navnlig ikke maa slippe dem, hvor Banen har Fald.

Endvidere vil det af Baneingeniøren, eventuelt Overbanemesteren, kunne tillades Haandværkere, som skulle arbejde paa Banen, samt Statstelegraffunktionærer, som skulle foretage Eftersyn af eller Arbejder ved de langs Banerne eksisterende Statstelegraffinier (i Henhold til særlig Overenskomst), at benytte Banens Arbejdstrollier eller Drainsiner, men disse skulle da ledsages af en af Baneafdelingens Funktionærer, hvis Anvisninger uvægerligt ville være at følge med Hensyn til Køretøjets Benyttelse.

Uden særlig Tilladelse af Baneingeniør eller Overbanemester kunne Læger eller Jordemødre, naar det maatte være nødvendigt i Tilfælde af Sygdom hos Statsbanefunktionærer eller disses Familier, ligesom ogsaa tilskadekomne i meget alvorlige Tilfælde befordres ved de nævnte Køretøjer. Disse skulle ved slige Transporter altid fremføres af Statsbanefunktionærer, og dersom de udgaa fra eller passere Stationer, skulle disses Forstandere saa vidt muligt underrettes om Transporten.

Det er en Selvfølge, at Fremførelsen af de omhandlede Køretøjer i alle de ovennævnte Tilfælde bør ske med Iagttagelse af de i Reglementet for Togenes Gang givne Forskrifter og med Anvendelse af de paabudte Signaler.

Overtrædelse af de ovenfor givne Bestemmelser ville medføre streng Straf, eventuelt Afskedigelse af Banens Tjeneste.

V. Stationstjenesten.

Nr. 133. (C 186).

For at Uheld paa Banen eller Stationerne, hvorved enten Personer komme til Skade eller Driften i væsentlig Grad forulempes, snarest kunne komme til alle paagældendes Kundskab, vil det være nødvendigt, at den Jernbanefunktionær, der først opdager eller gøres opmærksom paa Uheldet, drager Omsorg for, at Meldingen derom hurtigst muligt afgives til nærmeste Station, der da straks telegrafisk skal indsende en foreløbig Indberetning til vedkommende Trafikinspektør.

Indberetning
om Uheld.

Skulde Uheldet være af en saadan Beskaffenhed, at Anmeldelse til Øvrigheden skal finde Sted i Henhold til Politireglementets § 55, bør dette stedse besørget af vedkommende Station, der i den foreløbige Indberetning udtrykkelig maa bemærke, at saadan Anmeldelse har funden Sted.

Nr. 134. (C 191).

Uden særlig Ordre flage samtlige Stationer:

Flagning paa
Stationerne.

Nytaarsdag,

1. og 2. Paaskedag,

Store Bededag,

Kristi Himmelfartsdag,

1. og 2. Pinsedag,

1. og 2. Juledag,

paa D. M. Kongens og Dronningens, D. K. H. Kronprinsens og Kronprinsessens Fødselsdage, samt Grundlovsdagen.

Den enkelte Station er det tilladt at flage ved særlige Lejligheder, hvor andre Autoriteter og offentlige Institutioner flage.

Med Hensyn til Flagning paa Stationerne under fyrstelige Personers Rejser henvises til de herfor givne særlige Regler.

Ved andre Lejligheder end de her nævnte, hvor der maatte være Anledning til at flage, vil der udgaa særlig Ordre derom gennem vedkommende Trafikchef.

Nr. 135. (C 192).

Stationsflaget.

Under 20de Maj 1887 har det behaget Hs. Majestæt Kongen allernaadigst at meddele Tilladelse til, at der i Statsbanernes Stationsflag anbringes en Krone, hvorhos Ministeriet har approberet, at bemeldte Stationer føre et Splitflag, i hvis ene Hjørne anbringes en Krone og derunder D. S. B.

Nr. 136. (C 195).

Undersøgelser angaaende Sporfløb m. m.

Naar et Sporfløb eller lignende Uheld finder Sted, og Grunden dertil ikke straks ligger klar for Dagen, skal den øverste tilstedeværende Jernbaneembedsmand i Forening med de øverste tilstedeværende Repræsentanter for de andre Afdelinger nøje undersøge alle Detailler ved den ved Uheldet fremkaldte Situation og optage en Skitse deraf, som viser Køretøjernes Stillinger indbyrdes og i Forhold til Spor og Sporskifte. Skitsen indsendes som Bilag til Rapporten om Uheldet.

Som en Følge heraf maa, saafremt Forholdene tilstede det, ingen ved saadanne Lejligheder røre ved Spor eller Sporskifter, forinden der er erhvervet Tilladelse dertil af den øverste tilstedeværende Funktionær.

Skulde der ikke ved den foran omhandlede Undersøgelse opnaas noget sikkert Kendskab til Grunden til Sporfløbet, vil Sagen uopholdelig være at indberette telegrafisk til Trafikinspektøren, der da hurtigst undersøger Forholdet paa den i Ordre C 13 om Trafikinspektørernes Forretninger, 6te Stykke foreskrevne Maade.

De Vogne, som ere løbne af Spor (ogsaa fremmede Vogne), tilbageholdes paa Stationen til Brug ved den endelige Undersøgelse; ere de læssede, maa de snarest muligt omlæsses for ikke at forsinke Godsets Viderebefordring. Udgifterne ved Omlæsningen bæres af Statsbanerne.

Nr. 137. (C 196).

Ingen maa uden dertil af Stationsbestyreren modtagen Udførelse af Bemyndigelse eller Ordre foretage Forandringer ved Spor- den udvendige Skifter, Drejeskiver og lignende Indretninger eller Signaler Stations- eller flytte Jernbanevogne paa Stationerne. tjeneste.

Ledelsen af saadanne Arbejder maa kun overdrages til ansatte, der ere edfæstede, paalidelige og fuldstændig kendte med Tjenesten, og Arbejdet skal da enten udføres af den vedkommende ansatte personlig eller under hans umiddelbare Tilsyn.

Udfordres der til Udførelsen af de omhandlede Arbejder en Samvirken af flere, skal Arbejdet overdrages til en enkelt, bestemt betegnet ansat, der har at lede Arbejdet, og som er ansvarlig for dets rigtige og forsvarlige Udførelse. Ham paa-hviler det at give de fornødne Ordre til de medvirkende, og disse have punktlig at efterkomme dem.

Enhver Ordre skal gives paa en bestemt, tydelig og klar Maade.

Den, hvem Udførelsen af noget af de her omhandlede Arbejder overdrages, har først at forvise sig om, at Arbejdet kan udføres uden at foraarsage Skade eller medføre Fare, dernæst at udføre Arbejdet som foreskrevet med Omsigt og Besindighed og endelig, naar det er udført, at træffe alle de foreskrevne Sikkerhedsforanstaltninger.

Det paa-hviler Stationsbestyreren omhyggeligt at instruere sine undergivne om Udførelsen af den udvendige Tjeneste paa Stationen. Ligeledes har han at henvende sine undergivnes Opmærksomhed paa den Fare, som særlige Forhold paa eller ved Stationen under visse Omstændigheder kunne medføre, og at advare dem imod Handlinger, som kunne hidføre saadan Fare.

Enhver Handling, som udføres paa en uagtsom og skødesløs Maade eller i Strid med de givne Bestemmelser, og som under visse Omstændigheder kunde medføre Skade, vil ad sædvanlig tjenstlig Vej være at indberette til Generaldirektoratet, selv om ingen Skade afstedkommes.

Enhver foresat, der bemærker eller erfarer saadan uagtsom eller skødesløs Handling, men ikke indberetter den, vil blive anset som medskyldig i den.

Da det er af almindelig Interesse, at Banens Drift udføres paa sikker og forsvarlig Maade, paahviler det enhver ved Banen ansat, uanset til hvilken Afdeling han henhører, naar han bemærker, at Arbejdet paa eller ved en Station udføres paa en Maade, som kan medføre Fare eller Skade, at anmelde det for vedkommende Stationsbestyrer eller Trafikinspektør.

Det paahviler Trafikinspektørerne at vaage over, at den udvendige Tjeneste paa Stationen er vel ordnet og bliver forsvarligt udført i Overensstemmelse med de givne Bestemmelser, samt at det Personale, hvem Udførelsen af denne Tjeneste er overdraget, er paalideligt og vel instrueret. Ligeledes have de at henvende deres Opmærksomhed paa alle Forhold paa eller ved Stationerne, som frembyde særlig Fare, og at sørge for, at der træffes de fornødne Foranstaltninger til at undgaa saadan Fare.

Nr. 138. (C 204).

Fordrivelse af Rotter, Væggetøj o. l. paa de sjællandske Stationer.

For at befri samtlige Bygninger paa de sjællandske Stationer for Væggetøj, Rotter, Mus og andet skadeligt Utøj samt for derefter at holde disse Bygninger frie for dette Utøj er der afsluttet Kontrakt med Kammerjæger Polach, der har forpligtet sig til at tage ud til den paagældende Station og uopholdelig at paabegynde Udryddelsen, der derefter skal fortsættes saaledes, at Stationen inden en Maanedes Forløb er befriet for Utøjet. De Midler, der benyttes til Udryddelsen, skulle anvendes saaledes, at ikke Menneskeliv derved udsættes for Fare. Ere de anvendte Midler skadelige for andre Dyr end det Utøj, der skal udryddes, skal Stationsbestyreren udtrykkeligt have Underretning om de Midler eller den Fremgangsmaade, der skal følges for at forebygge denne Fare.

Stationsbestyrerne skulle paa Forlangende attestere, at Arbejderne ere forsvarligt udførte samt endvidere attestere, hvilke Billetter Kammerjægeren og hans Medhjælper have løst til de Rejser, der ere foretagne udelukkende i det omhandlede Øjemed.

Kammerjægerens Assistance rekvireres gennem Trafikchefen henholdsvis Banechefen.

Nr. 139. (C 205).

Til Brug i Tilfælde af Uheld paa Banen haves et Antal større og mindre Lægekasser, indeholdende kirurgiske Instrumenter, Forbindingsredskaber o. l., hvorover Fortegnelse findes i hver Kasse. Kasserne ere aflaaede, og Nøglen er i en forsejlet Konvolut vedhæftet Kassen; Seglet maa kun brydes, naar Indholdet af fornævnte Grund skal bruges. Efter enhver Afbenyttelse skal Kassen til Supplering af de brugte Hjælpemidler uopholdelig indsendes direkte til Trafikchefen af vedkommende Stationsbestyrer eller Togfører, der derhos straks skal gøre Indberetning til Trafikchefen om den stedfundne Afbenyttelse. Indberetningen sker paa en Blanket, af hvilken der vil findes Eksemplarer i alle Lægekasserne.

Lægekasser og Ambulancebaarer.

De større Kasser fordeles saaledes til Brug for eventuelle Hjælpetog for det sjælland-falsterske Distrikts Vedkommende:

Helsingør
Hillerød
Rungsted
Klampenborg
København H
København Ø
Roskilde
Ringsted
Sorø
Slagelse
Korsør
Køge
Næstved
Masnedsund

Nykøbing F
Gjedser
Holbæk
Kallundborg
Frederikssund
Skelskør

for det jydsk-fynske Distrikts Vedkommende:

- Nr. 1 Frederikshavn
- 2 Aalborg
- 3 Langaa
- 4 Aarhus H
- 5 Fredericia
- 6 Strib
- 7 Nyborg
- 8 Vamdrup
- 9 Esbjerg
- 10 Ringkøbing
- 11 Herning
- 12 Skanderborg
- 13 Ribe
- 40 Aarhus Ø
- 41 Grenaa
- 42 Randers
- 43 Struer
- 44 Thisted
- 45 Assens
- 46 Glyngøre

De mindre Kasser, der skulde ledsage Togene, fordeles til disse efter en af vedkommende Trafikchef fastsat Plan.

Paa ovennævnte Stationer i det sjælland-falsterske Distrikt forefindes endvidere et Sæt Ambulancebaarer, paamalede Stationsbetegnelse og Løbenummer. Det paahviler Stationerne at føre Tilsyn med disse og eventuelt at lade dem indsende til Trafikchefen til Reparation.

Angaaende Lægekassernes Benyttelse henvises til »Vejledning for Jernbanepersonalet til foreløbig Behandling af syge og saarede«, hvorhos bemærkes, at der ikke bør nægtes under Transporten tilskadekomne rejsende Adgang til at benytte de i Lægekasserne værende Genstande, selv om vedkommendes Beskadigelse maatte formenes at være af ringere Betydning.

Nr. 140. (C 207).

Alle Istandsættelser og Styrkeprøver af Krankæder Istandsættelse og Prøve af Krankæder. skulle foretages i Maskinafdelingens Værksted i Nyborg, hvor der i dette Øjemed er anbragt en Kædeprøvemaskine. Alle Kæder, der ønskes istandsatte eller prøvede, skulle derfor, forsynede med et tydeligt Mærke, indsendes til Maskininspektøren i Nyborg tilligemed en Meddelelse, der indeholder følgende Oplysninger:

1. Kædens Hjemsted.
2. Til hvilken Kran Kæden henhører, eller hvortil den benyttes.
3. Kædens Længde i Meter.
4. Om Kæden skal istandsættes eller kun efterses og prøves.
5. Kædens Mærke.

Senest naar der er hengaaet 3 Aar, efter at Kæderne sidste Gang ere istandsatte eller prøvede, skulle de atter sendes til Nyborg for at efterses og prøves med Hensyn til Styrke, uanset om de trænge til Istandsættelse eller ej. Dette periodiske Eftersyn foranlediges foretaget af den Embedsmand, under hvis Inventar Kranen henhører.

Enhver Kæde, der efter endt Istandsættelse eller Prøve udgaar fra Nyborg Værksted, vil paa begge de næstyderste Led blive forsynet med et Mærke, der angiver det Træk, hvormed Kæden tør belastes (paa den ene Halvdel af Leddet) og med Tal for den Maaned og det Aar, da Kæden er prøvet (paa den anden Halvdel af Leddet).

Har en Kæde saaledes Mærkerne B 4,5 T og 10 N 96, saa er Kædens tilladelige Belastning 4,5 Tons, og den er sidste Gang prøvet i Nyborg i Oktober Maaned 1896.

Enhver Kæde, der istandsættes, skal tillige underkastes Styrkeprøve, forinden den afsendes fra Værkstedet. Forinden nogen ny Kæde tages i Brug, skal den være prøvet og mærket paa den anførte Maade.

Naar en til de faste Kraner hørende Kæde af den paa-gældende Station indsendes til Istandsættelse, vil der samtidig være at rekvirere en Reservekæde fra vedkommende Baneingeniør; naar Indsendelsen af en Kæde derimod sker ved Baneingeniørens Foranstaltning, vil der af denne blive Stationen tilstillet en Reservekæde.

Hver Gang en Kæde udsendes fra Værkstedet i Nyborg efter at være prøvet, skal der af Maskininspektøren samme Steds sendes en Meddelelse til vedkommende Baneingeniør, Maskininspektør eller Maskiningeniør og for de transportable Kraners Vedkommende til den Station, hvor Kranen er hjemmehørende, hvilken Meddelelse skal indeholde en Udskrift af Prøveprotokollen vedrørende den udsendte Kæde tillige med de Bemærkninger, hvortil der iøvrigt maatte være Anledning.

Nr. 141. (C 208).

Prøvevej-
ninger, Tilsyn
med og Ved-
ligeholdelse
af Brovægte.
Tilsynet med og Vedligeholdelsen af Brovægtene paa-
hviler Baneafdelingen, til hvem Fejl og Beskadigelser ved
Vægtene meldes. Baneafdelingen benytter herved Maskin-
afdelingens Bistand, der erholdes ved Henvendelse fra ved-
kommende Baneingeniør til Maskininspektøren i Nyborg. I
Tilfælde af mindre Fejl og Beskadigelser kan Henvendelse til
sidstnævnte dog ske umiddelbart fra Stationsforstanderne.

Stationsforstanderne paa de Stationer, hvor der findes Brovægte til Brug for Trafikafdelingen, foretage mindst 2 Gange om Aaret Prøvevejninger paa disse og indsende Beretning om Resultatet af Vejningen til vedkommende Trafikinspektør, der tager Bestemmelse, om de eventuelt forefundne Uoverensstemmelser kunne afhjælpes ved Vægttabeller eller om Fejlen bør anmeldes for Baneafdelingen. Den til Benyttelse ved Prøvevejningerne fornødne Arbejdskraft leveres og betales af Baneafdelingen efter nærmere Rekvisition fra Stationsforstan-
derne til vedkommende Baneformænd. Baneafdelingen for-
anlediger, at der ved hver Brovægt findes det til Brug ved

Prøvevejningerne fornødne Antal kasserede Skinner med paa-
malet Vægtangivelse. Rigtigheden af denne Angivelse under-
søges med passende Mellemrum, og vil Baneafdelingen hertil
kunne benytte Maskinafdelingens Bistand.

Nr. 142. Med Hensyn til de under Maskinafdelingen hen- Eftersyn og
hørende Brovægte til Vejning af Jernbanevogne vil være at Revision af
forholde paa den i Ordre Nr. 141 angivne Maade, saaledes under Maskin-
at de deri for Stationsforstanderne fastsatte Regler maa iagt- afdelingen.
tages af vedkommende under Maskinafdelingen, under hvem
Brovægten nærmest henhører.

Brovægtene forsynes med Revisionsdato ligesom Vognene.

Om Prøvevejningernes Resultat sendes Meddelelse til
Maskinchefen.

Nr. 143. (C 211).

For Desinfektion af Personvogne, Latriner, Klosetter Desinfektion
m. m. gælde følgende Bestemmelser for samtlige Stationer, af Person-
Færger og Dampskibe. ner, Klosetter,
m. m.

I. Under almindelige Forhold.

Klosetter og Latriner desinficeres ved, at de deri
værende Ekskrementmasser mindst 2 Gange daglig dækkes
med et omtrent 2 Tommer tykt Lag af pulveriseret Klorkalk,
blandet med det dobbelte Maal rent, godt tørret Sand. Latrin-
tønderne desinficeres efter Tømningen med en af de nedenfor
nævnte stærke Klorkalk- eller Karbolsyre-Opløsninger. Sæde-
brættet og Gulvet i Latrinerne afvadskes mindst 2 Gange
daglig med den stærke Karbolsyre Opløsning.

I Vandklosetter renses Kummen og Røret mindst 2
Gange daglig med en af de nævnte Opløsninger.

Pissoirer udskylles mindst 2 Gange daglig med en af
de nævnte Opløsninger.

De i Vognene værende Klosetter og Pissoirer
tømmes, renses og desinficeres efter hver Tur af Ende-
stationerne.

III Kl. Personvogne og Bagagevogne, hvori der har været befordret Personer, der lide af smitsomme Sygdomme (se dog Afsnit II), afvadskes paa alle Gulv-, Væg- og Loftflader samt paa Sæderne omhyggeligt med den stærke Karbolsyre- eller Klorkalkopløsning, hvorved det især paases, at Opløsningen trænger godt ind i alle Sprækker og Huller, fra hvilke Støv og Smuds om fornødent udskræbes og optages med Klude dyppede i de nævnte desinficerende Opløsninger, hvilke Klude derefter opbrændes. Vognen henstaar derefter i 12 Timer, hvorefter de desinficerede Flader afvadskes grundigt med Sæbe og varmt Vand. Endelig udluftes Vognen ved stærk Gennemtræk i mindst 1 Uge.

I og II Kl. Personvogne, der ikke taale en saadan Desinficering, afvadskes overalt omhyggeligt med varmt Vand, undtagen paa de polstrede Dele, og udsættes derefter for Gennemtræk i mindst 3 à 4 Uger.

Tør Fejning, Børstning eller Bankning af Vogne tør under saadanne Omstændigheder ikke finde Sted.

Særlig Omhu maa anvendes paa Rensningen af saadanne Steder, der ere besudlede med de syges Udtømmelser.

Værelser, hvori Personer med smitsomme Sygdomme have opholdt sig, desinficeres paa samme Maade som III Kl. Vogne. For saa vidt Værelset indeholder Flader, som ikke taale en saadan Desinfektionsmaade, maa man før Vadskningen af de dertil egnede Flader anvende Klorrøgning mindst 1 Gang. Tapetpapir, der er besudlet med de syges Udtømmelser, maa efter forudgaaet Befugtning med en af de nævnte stærke Opløsninger aftages og opbrændes.

II. Under særlige Forhold.

Under de i Ordre Nr. 152 nævnte Forhold desinficeres de i Ordrens Punkt 1, 7 og 8 omhandlede Vogne samt Værelser, hvori Personer, som lide af Kolera eller mistænkelige Sygdomme, have opholdt sig, først ved Klorrøgning; derefter skal alt, hvad der i Vognen skal vadskes, afvadskes med den stærke Karbolsyreopløsning og derpaa med Sæbe og varmt Vand; efter at dette er sket, skal Vognen henstaa med aabne Døre paa et tørt, for Regn beskyttet Sted i Træk i mindst 7 Dage.

Latriner, Klosetter og Pissoirer desinficeres som foreskrevet under almindelige Forhold.

Den stærke Karbolsyre-Opløsning tilberedes ved at opløse 5 Dele Karbolsyre i 100 Dele varmt Vand (45 Kvint til 4 Potter Vand); den stærke Klorkalk-Opløsning ved at opløse 4 Dele Klorkalk i 100 Dele Vand (8 Kvint til 1 Pot). Klorkalken udrøres først med lidt rent Vand til en jævn Grød, hvorefter Resten af Vandet lidt efter lidt tilsættes under Omrøring. Den derved dannede mælkeagtige Blanding maa henstaa $\frac{1}{2}$ Time under jævnlig Omrøring. Klorkalk-Opløsningen bør altid være frisk tilberedt, og maa ligesom Klorkalken opbevares i Mørke i tilproppede Beholdere.

Klorrøgning. Da Klorluften let undviger gennem Sprækker, maa Vinduer og Døre og andre Aabninger i de Rum, hvori Røgningen skal foregaa, tættes godt ved Overklæbning med Papir eller paa anden passende Maade. Skydevinduer maa først trækkes op og derefter tættes ved at overklæbe Sprækkerne paa den udvendige Side.

Før Klorudviklingen maa Rummet fyldes med Vanddamp, ved efter dets Størrelse deri at hensætte en eller flere Kedler eller andre Beholdere med kogende Vand. Klorluften udvikles af Klorkalk, der i en højt over Gulvet anbragt Skaal overhældes med almindelig raa Saltsyre; for hver Kubikmeter (omtrent 32 Kubikfod) Rum maa man tage 5 Kvint Klorkalk og 10 Kvint Saltsyre. Klumper af Klorkalken maa trykkes itu. Derefter lukkes og tættes den Dør, der har givet Adgang til Rummet.

Rummet skal henstaa lukket mindst 8 Timer, efter at Klorudviklingen er begyndt. Ved derefter udenfra at aabne tvende hinanden diametralt modsatte Døre eller Vinduer maa man sørge for Adgang for frisk Luft, saa at Rummet bliver tilstrækkeligt rensset for Klordamp, for at man uden Fare kan begive sig ind i det. De øvrige Døre og Vinduer maa da aabnes, og Rummet henstaa under fuld Gennemtræk saa længe, indtil Resterne af Klorduften ere fortrængte.

Nr. 144. (C 222).

Togkrydsning
paa Rønbjerg
eller Bur
Krydsnings-
station.

Naar Tog skulle krydse paa Rønbjerg eller Bur Krydsningsstationer, stilles begge Indgangssporskifter i Forvejen af Stationsbestyreren, saaledes at Togene kunne køre ind hvert paa sit Spor, efterhaanden som Stationsbestyreren ved Mastesignalet giver Tilladelse dertil. Forinden et Togs Afgang skiftes Udgangssporskiftet ved Togføreren Foranstaltning af en Togbetjent i det paagældende Tog. Efter Togenes Afgang stilles Sporskifterne af Stationsbestyreren.

Nr. 145. (C 223).

Sporskifte-
betjening paa
Thy- og
Sallingbanen.

Med Hensyn til Sporskiftning og Vognrangering paa Mellestationerne paa Thybanen og Sallingbanen bestemmes følgende:

1. Hvor mekanisk Sporskifteafslasning findes, anvendes ene denne og ingen anden Aflasning.
2. Ved Udveksling af Vogne betjenes Sporskiftet af en Togbetjent i det paagældende Tog.
3. Paa Krydsningsstationer stilles begge Indgangssporskifter i Forvejen af Stationen, saaledes at Togene kunne køre ind hvert paa sit Spor, efterhaanden som der gives Tilladelse dertil. Forinden et Togs Afgang skiftes Udgangssporskiftet af en Togbetjent i det paagældende Tog. Efter Togenes Afgang stilles Sporskifterne af Stationen.

Nr. 146. (C 224).

Hjælp ved
Drejning af
Drejeskiver.

Stationerne skulle, naar saadant er nødvendigt, og vedkommende Lokomotivfører ved Dampfløjten tilkalder Assistance, hjælpe ved Drejningen af Drejeskiver.

Lokomotivførerne maa kun, hvor Nødvendighed dertil er til Stede, og hvor Maskinafdelingen ikke selv har Folk til Stede, begære Assistance under Togenes Ekspedition.

Nr. 147. (C 226, D 75).

Rangering.

1. Rangeringen skal altid ledes af en bestemt fast ansat, der er ansvarlig for, at Arbejdet udføres med Omsigt, Nøjagtighed og efter de foreskrevne Regler.

Den ved Togene forefaldende Rangering ledes paa vigtigere Stationer efter vedkommende Trafikchefs nærmere Bestemmelse af Stationspersonalet, og paa de øvrige Stationer af Togføreren, medens den Rangering, der i øvrigt forefalder paa Stationerne, hvorunder dog ikke forstaas det Maskin-afdelingen underlagte Sporomraade, ledes alene af Stationspersonalet.

Maskinerne ledsages som Regel kun til og fra Lokomotivremisens Drejeskive af Stationspersonalet, men dette skal dog ledsage Rangeringsmaskiner, der kun betjenes af een Mand, til og fra selve Lokomotivremisen.

2. Ved Rangeringen bør særlig iagttages:

- at det fornødne Antal Bremsere ere betjente, eller at der medføres de fornødne Haandspager eller Stoppetræer, naar der ikke findes Bremsere blandt de Vogne, der flyttes;
- at der ikke køres med større Hastighed, end at der ved Bremsningsmidlerne haves fuldstændig Magt over Vognene;
- at de Spor, der skulle passeres, ere frie, at Sporskifter og Drejeskiver ere stillede rigtigt, og at modgaaende Sporskifter om fornødent ere aflaaede eller betjente;
- at Vognene, efter at være blevne hensatte paa deres Plads, staa inden for Frispormærkerne;
- at henstaaende Vogne, hvorimod der rangeres, holdes bremmede, indtil Rangeringen er til Ende;
- at Vogne bag i Toget, bestemte for den paagældende Station, ikke afkobles, før Rangeringen er til Ende, eller i alt Fald skydes 1 à 2 Vognlængder tilbage, og
- at de foreskrevne Signaler gives og efterkommes.

Der maa desuden ved Rangeringen lægges nøje Mærke til, at der ikke befinder sig Mennesker mellem Vognene, beskæftigede med Kobling o. l., naar der gives Ordre til frem- eller tilbagegaaende Bevægelser. Al Til- og Frakobling skal ske, medens Vognene staa stille.

3. Ved Rangering med lange Tog bør der anvendes særlig Omhu ved Bremsernes Betjening, og navnlig bør de bageste Bremsere holdes let antrukne, forinden Toget eller en Togdel skal standses, for at det ved en pludselig Bremsning fremkomne Ryk ikke skal foranledige Koblingsmidlernes Spræng-

ning. Ved Fordelingen af Bremspersonalet bør det saa vidt muligt paases, at de mest erfarne og paalideligste Betjente betjene de bageste Bremses.

Naar der rangeres i Mørke mod henstaaende Vogne, skal den, der leder Rangeringen, foranledige, at den mod Lokomotivet vendende Ende af de Vogne, mod hvilke der rangeres, belyses ved en Haandlygte, medmindre Lyset fra det rangerede Lokomotiv gør saadant unødvendigt. I Krumspor skal Lyset afgives fra Sporets indvendige Side.

Ved Rangering med sammenlæssede Tømmervogne, der indbyrdes ere forbundne med Trækstænger, bør anvendes stor Forsigtighed og navnlig bør det iagttages, at de paa nævnte Maade sammenkoblede Vogne under ingen Omstændigheder udsættes for stærke Stød eller Sammentrykninger.

Ved Rangering med Bassinvogne maa ligeledes anvendes stor Forsigtighed, og navnlig maa saadanne Vogne ikke rangeres med Stød.

Ved Rangering med Tov, hvorved Bevægelsen overføres fra Lokomotiv eller en dermed forspændt Togdel til Vogne, som skulle flyttes, idet Lokomotivet eller Toget gaar ad et Spor, og de Vogne, som skulle flyttes, ad et andet, bør der altid vises forøget Agtpaagivenhed, og bør det, for ikke at udsætte den Betjent, der skal betjene Tovet, for Fare, paases, at Tovet saavel som Trækkekroge og Ringe ere fuldkomment paalidelige, ligesom ogsaa Igangsættelsen skal ske med et jævnt og ikke med et pludseligt Ryk.

4. Personalet kan under Rangeringen staa paa Lokomotivets eller Vognens Fodtrin, men det er derimod enhver forbudt at opholde sig paa Buffer eller Haandbremses, at gaa imellem Vognene samt over eller under Bufferne, saa længe Vognene ere i Bevægelse. Den, der leder Rangeringen, maa vælge sin Plads saaledes, at han er i Stand til at overse det mest mulige af den Strækning, der skal befares, og til straks at standse Toget, for saa vidt der skulde vise sig Hindringer paa Togvejen. Han maa derhos, naar der rangeres med Lokomotiv, stille sig saaledes, at han kan ses af Lokomotivføreren, og at denne tydeligt kan se, respektive høre Signalerne.

5. Alle ved Rangeringen beskæftigede skulle være forsynede med Signalføjte og i Mørke tillige med Haandsignal-

lanterne. Signalerne gives alene med Haandsignaler eller Signalføjte, og i Mørke tillige, om fornødent, med Haandsignallanterne og repeteres, for saa vidt der rangeres med Lokomotiv, af dettes Dampføjte.

Den, der leder Rangeringen af en Togdel, bør i passende Tid forinden ved en lang Fløjtetone avertere Lokomotivføreren om Standsningen. Herved vil der være at tage tilbørligt Hensyn til Togdelens Hastighed og Vægt samt til Bremskraften.

6. Under Rangeringen skulle de Vogne, hvortil eller hvormed der rangeres, være forbundne med Skruekoblinger. Det kan dog, naar det maa anses for nødvendigt, tillades, at der rangeres med Stød, og at en eller flere afkoblede Vogne gives Fart henimod det Sted, hvortil de ere bestemte, og derefter slippes, men den, der leder Rangeringen, maa da sørge for, at det fornødne Personale og de fornødne Midler til Vognenes Standsning ere til Stede. Hvor Lokomotiv benyttes, skal dette, naar det ønskes ført ind i et andet Spor end det, hvorpaa Vognene føres ind, først standses uden for det paagældende Sporskifte.

Saadan Rangering maa ikke foretages, medmindre der mellem de paagældende Vogne findes et tilstrækkeligt Antal forsynet med Skrue- eller Haandbremse, og Bevægelsen maa standses, uden at der stødes mod henstaaende Vogne eller Stoppebomme; Lokomotivføreren underrettes ved følgende Signal med Signalføjten: • — (en kort og en lang Tone).

Rangering med Stød maa ikke finde Sted paa for den offentlige Færdsel tilgængelige Steder.

7. Ved Rangering med Heste skal Trækkekrogen befestes i de Hager, hvormed Vognene ere forsynede.

8. Naar der rangeres imod henstaaende Vogne, faste Stoppebomme eller imod Tog, maa Farten nøje reguleres, saaledes at der ikke tørnes saa haardt, at der derved kan forarsages Skade. Særlig Forsigtighed i saa Henseende vil være at iagttage, naar der rangeres med Person- eller Postvogne eller imod saadanne.

9. Sporskifter i Hovedspor skulle efter endt Rangering straks stilles tilbage til Hovedspor.

Sporskifter i Sidespor skulle efter endt Benyttelse saa vidt muligt stilles saaledes, at Vogne, der henstaa paa Side-

sporene og ved uforudsete særlige Omstændigheder ufrivilligt sættes i Bevægelse, ikke kunne løbe ind i Hovedspor.

10. I Tilfælde af, at et Tog maa ledes ind paa et belemret Spor (t. Eks. ved Krydsning), skal Lokomotivføreren, forinden Toget indlades paa Stationen, have særlig Underretning om Forholdene, og hvorledes han har at forholde sig med Hensyn til de henstaaende Vogne.

11. Naar Vogne afkobles ved private Sidespor, maa det ikke overlades alene til Folkene ved Sporet at indsætte dem i Sidespor, og Toget skal, naar Vognenes Indsættelse i Sidesporet ikke sker ved Lokomotivet, forblive paa Stedet, indtil Vognene ere bragte i Sidespor, og Hovedsporet er frit.

12. Naar der foretages Rangerbevægelser med enkelte Lokomotiver, enkelte Vogne eller hele Tog, saaledes at Vognene eller Lokomotiverne komme uden for Banernes indhegnede Grund paa Terrain, der er tilgængeligt for den almindelige Færdsel, hvorunder henregnes Terrain med ikke afspærrede Overkørsler, skal der beordres en Mand til enten at gaa foran Vogntoget eller tage Plads ved de Overkørsler, der maatte berøres af de paagældende Rangerbevægelser, forsynet med Faresignal for derved at advare de vejfarende. Disse Bestemmelser skulle dog ikke finde Anvendelse ved Rangeringen paa uindhegnede Havnepladser.

13. Naar Bane- eller Maskinafdelingen uden for de Terrainer, der ere disse Afdelinger særligt overdragne, paa Grund af Arbejders Udførelse ønsker henstaaende Vogne flyttede, skal dette først anmeldes for Stationen, der da giver de fornødne Anvisninger og derefter bærer Ansvaret for Vognenes Flytning, for at de staa inden for Spormærkerne, og for at de ere tilstrækkeligt sikrede.

14. For saa vidt det er nødvendigt at lade private Folk foretage Flytning af Vogne, skal dette foregaa under Stationens Kontrol, paa dennes Ansvar og med dennes Tilladelse. Foretage private Folk derimod Flytning af Jernbanevogne, uden at Stationens Tilladelse dertil er indhentet, vil der, hvad enten der ved Flytningen er sket nogen Skade eller ej, være at gøre Indberetning herom, bilagt med alle

fornødne Oplysninger til, at den paagældende kan drages til Ansvar efter Straffeloven*).

15. For Rangering til og fra Broklapperne i de forskellige Dampfærgehavne gælde de derfor givne særlige Regler.

Nr. 148. (C 227).

Rangeringen paa det faste Land til og fra Broklappen paahviler den vedkommende Trafikafdeling.

Rangering til og fra Broklapper i de forskellige Dampfærgehavne.

1. Grænsen mellem Trafik- og Søfartsafdelingens Omraader dannes af den Stoppebom, der er anbragt umiddelbart foran Broklappen. Stoppebommen betjenes af Søfartsafdelingen og maa ved Vognenes Ombordsætning først aabnes, efter at det rangerende Tog er standset foran Bommen og overtaget af Søfartsafdelingen.
2. Stoppebommen skal ved Vognenes llandsætning straks lægges over Sporet, saa snart det rangerende Togs bageste Vogn er passeret Bommen, hvorefter Toget standses og overgives til Trafikafdelingen.
3. Bommen lukkes dog ikke mellem de enkelte Rangerbevægelser af samme Tog.
4. Rangering til og fra Færgerne skal ske med stor Forsigtighed. Der maa derfor kun køres langsomt, og den, der forestaar Rangeringen, skal, saa snart det forekommer ham, at Hastigheden er for stor, ved Avertissementssignal eventuelt Stopsignal reducere Bevægelseshastigheden paa passende Maade. Skal der standses, maa den rangerende betimelig forud give Lokomotivføreren Avertissementssignal, saaledes at Farten allerede, forinden Stopsignalet gives, er saa meget sagtnet, at den endelige Standsning kan ske lempeligt og varsomt.

Til Færgerne maa ikke rangeres med et større Antal end 9 Vogne; skal et større Vognantal ombordsættes, deles Rangeringen paa passende Maade.

Naar forreste Vogn passerer Midten af Færgeren, gives med sammes Klokke et Avertissementssignal.

*) jfr. dog de for Flytning af Vogne paa Havnesporene gældende særlige Bestemmelser.

5. Saa vidt muligt bør $\frac{1}{3}$ af Vognantallet være forsynet med betjent Bremse, hvorhos ved Ombordsætningen om muligt den forreste eller næstforreste, ved Ilandsætningen den bageste eller næstbageste Vogn bør være forsynet med betjent Bremse.

Før Rangerbevægelsen til Vognen paabegyndes, skulle Bremserne være svagt antrukne, saaledes at 1 à 2 Omdrejninger ere tilstrækkelige til at fastskruer Bremsen, naar Signal dertil gives.

Hvor der haves Færgevogn, regnes denne for 2 almindelige Bremsers.

Kan de foranførte Bestemmelser med Hensyn til Bremseantal og Bremsernes Fordeling i det rangerende Tog ikke overholdes uden væsentligt Ophold for de paa-gældende Tog, skal i ethvert Tilfælde de forhaanden-værende Bremsers være betjente, og Rangeringen maa under saadanne Forhold ske med saa meget større Forsigtighed.

6. Under Rangeringen skulle Reservekoblingerne være anbragte paa den efter deres Indretning foreskrevne Maade. Herfra undtages dog Rangeringen til og fra Storebælt-færgerne samt Rangeringen gennem det krumme Spor paa Fredericia Station, hvor de hidtil anvendte særlige Koblingsmidler fremdeles bibeholdes.
7. Trafik- og Søfartsafdelingernes stedlige Repræsentanter have paa bedste Maade og i betimelig Tid at holde hinanden underrettede om ethvert Forhold, der kan have Indflydelse paa ovennævnte Rangeringsarbejder, f. Eks. særlig Vandstand, Mangel paa Bremsers, uheldig Fordeling af disse o. l.

Nr. 149.

Rangering.

Naar Vogne henstaa paa Maskinafdelingens Sporomraade, skal det paases, at Vognene staa sporfrit og ere sammenkoblede og bremsede. Om Natten eller i Blæst skulle derhos de yderste af de henstaaende Vogne være sikrede ved Hjælp af Stoppebomme eller, for saa vidt saadanne ikke kunne anbringes, ved Stoppeklodser foran Hjulene.

Med Hensyn til Vogne, der af Maskinafdelingens Personale flyttes udenfor Maskinafdelingens Sporomraade, henvises til Ordre Nr. 147, Punkt 13.

Nr. 150. (C 229).

Frispormærker anvendes til Betegnelse af det Punkt imellem 2 sammenløbne Spor, til hvilket Køretøjer kunne henstilles paa det ene Spor uden at lægge Hindringer i Vejen for Køretøjers frie Passage paa det andet Spor. Mærket bestaar af en lav rød- og hvidmalet Træklods, anbragt saaledes, at den rager 2 à 3 Tommer op over Ballasten.

Frispormærker.

Nr. 151. (C 230).

Naar det ved Reparationer paa Vogne, der henstaa paa Spor, som ikke henhøre under Maskinafdelingen, er nødvendigt, at Arbejderne opholde sig under Vognen, skulle følgende Forsigtighedsregler iagttages:

Sikring af Vogne, der henstaa under Reparation paa Bane-gaardene.

Intet saadant Arbejde maa foretages uden vedkommende Stationsbestyrers Samtykke.

Forinden Tilladelsen gives, skal Stationsbestyreren træffe enhver fornøden Sikkerhedsforanstaltning, saaledes at den Vogn, paa hvilken der skal arbejdes, ikke paakøres under Rangering eller deslige, eller paa anden Maade udsættes for at blive sat i Bevægelse saa længe Arbejdet vedvarer.

Derfor skal den Sporstrækning, paa hvilken den paa-gældende Vogn henstaa, alene eller i Række med andre Vogne, afspærres for enhver Togbevægelse, saavel ved Signaler (rødt Flag paa Vognrækkens yderste Vogne eller Stand-signaler paa begge Sider af Vognrækken) som ved, at Adgangen til Sporstrækningen fra andre Spor saa vidt muligt forhindres ved Sporskiftstillingen (aflaaset), som ogsaa ved at fornøden Underretning gives Lederne af Rangerbevægelsen, Lokomotivføreren og andre Deltagere i Rangeringen.

Ved Reparation af Vogne i rangerede Tog under Ophold ved Perron kan Anvendelsen af Signaler bortfalde, naar Underretningen til Lokomotiv- og Togfører m. v. giver betryggende Sikkerhed mod Vognens Flytning.

Stationsbestyreren bærer det fulde Ansvar for, at Sikkerhedsforanstaltningerne ere trufne paa betryggende Maade, og det er strengt forbudt de paagældende Arbejdere at blande sig deri og da navnlig at stille eller aflaae de omhandlede Sporskifter.

Saa snart Arbejder af den her omhandlede Art ere sluttede, skal vedkommende Arbejder uopholdelig underrette Stationsbestyreren, som derefter sørger for, at Sikringsforanstaltningerne hæves.

Nr. 152. (C 233).

Instruks angaaende Foranstaltninger til Forebyggelse af d. asiatiske Koleras Indførelse i Danmark ad Jernbanen.

I Tilfælde af Fare for den asiatiske Koleras Indførsel fra Tyskland ville følgende Bestemmelser blive satte i Kraft fra et nærmere bestemt Tidspunkt:

1. Samtlige Overenskomster med de tyske Baner angaaende Gennemførsel af Person- og Bagagevogne ophæves. Danske Vogne af den nævnte Art, der indkomme til Vamdrup eller Vedsted, efter at denne Instruks er traadt i Kraft, maa ikke benyttes før efter endt Desinfektion*).

2. Naar et Tog ankommer sydfra til Vamdrup eller Vedsted, forblive de rejsende foreløbig i Kupeerne. Der vil derefter af dertil beskikkede og instruerede Læger blive foretaget et Eftersyn af de rejsende og deres Haandbagage for hver Kupé især og af selve Kupeerne. Det indskrevne Rejsegods bringes derimod til særlige Rum, hvor det efterses af Toldvæsenet.

Saa snart Eftersynene ere endte, kunne de rejsende og den Bagage, hvorved intet er fundet at bemærke, videre-sendes.

3. Viser det sig ved Eftersynet af de rejsende, at der blandt disse forefindes Personer, der lide af Kolera, Kolerine, Diarrhoe eller andre mistænkelige Sygdomme, bliver Viderebefordringen af saadanne Personer og deres Bagage forment, og det bliver derefter alene af Lægerne at bestemme, hvilke Foranstaltninger der videre skulle træffes til de syges Isolation og Behandling og til Desinfektion af deres Bagage.

*) jfr. Ordre Nr. 143, II.

De rejsende, der have været i samme Kupé som den syge, skal der affordres Oplysning om deres Navn og Bestemmelsessted, for at Sundhedsautoriteterne kunne vedblive at føre Kontrol med dem, i hvilket Øjemed disse telegrafisk skulle underrettes om Ankomsten ved Foranstaltning af den ved Vamdrup, henholdsvis Vedsted Station ansatte Politifunktionær, eller, for saa vidt denne ikke maatte være tilstede, ved Stationens Foranstaltning. Personer, der ledsage en rejsende, som er truffen lidende af de nævnte Sygdomme, kan det tillades at blive hos den syge under den Forudsætning, at de ere villige til at underkaste sig de deraf flydende Foranstaltninger med Hensyn til Isolation og Desinfektion.

4. Hvis der blandt Rejsegodset eller Haandbagagen forefindes uvadsket Linned, Uldtøj eller Sengetøj, vil dette være at opbrænde, saafremt det ikke paa Stedet tilbagesendes af de rejsende. Saafremt der skulde ankomme Rejsegods, hvortil ingen Passager melder sig som Ejerman, vil det være at tilbageholde i Vamdrup, henholdsvis Vedsted, og maa saadant Rejsegods ved Reklamationer ikke forsendes nordpaa, forinden det er undersøgt af Toldvæsenet og befundet at være af den Beskaffenhed, at det uden Fare for Smitte kan indføres i Danmark. Til Opbevaring af saadant Rejsegods kan der eventuelt afgives en tom Godsvogn. Som Følge af det nævnte Eftersyn af Rejsegods og Haandbagage vil alt fra Tyskland ankommende Rejsegods være at toldberigtige i Vamdrup eller Vedsted.

5. Ved disse Eftersyn vil Stations- og Togpersonalet have at være behjælpelige efter yderste Evne, og navnlig har det at paase, at ingen af de rejsende forlade Kupeerne, forinden de dertil have erholdt Lægernes udtrykkelige Tilladelse, eventuelt at de begive sig til de Rum, der maatte blive dem anviste.

6. Under Viderebefordringen fra Vamdrup, henholdsvis Vedsted, og i øvrigt overalt paa Banerne skal Tog og Stationspersonalet have Opmærksomheden nøje henvendt paa mistænkelige Sygdomstilfælde blandt Passagererne, og i forekommende Tilfælde foranledige — eventuelt telegrafisk — tilkaldt en Læge paa den nærmeste Station. Saafremt det af Hensyn til de stedlige Forhold bliver nødvendigt at lade den

syge fortsætte Rejsen til et Sted, hvor der er Hospital, eller hvor den syge bedre kan blive isoleret og underkastet Lægebehandling, eller den tilkaldte Læge erklærer, at den syge kan fortsætte Rejsen til sit Bestemmelsessted, da skal Viderebefordringen ske i en særlig Vogn, ligesom ogsaa vedkommendes Bagage maa befordres afsondret fra andet Rejsegods. Sundhedsautoriteterne paa det Sted, hvortil den syge begiver sig, bør derhos i alle Tilfælde telegrafisk underrettes om Ankomsten, for at de i denne Anledning fornødne Foranstaltninger kunne blive truffet.

7. Danske Personvogne, hvori Kolerasyge eller Personer med mistænkelige Sygdomme ere blevne befordrede, skulle hurtigst muligt udsættes af Toget, hvorhos Togføreren underretter den paagældende Station om Grunden til Udsættelsen. Vognene rengøres og desinficeres derefter straks.*)

8. Tyske Personvogne, hvori Kolerasyge eller Personer med mistænkelige Sygdomme ere blevne befordrede, eller Bagagevogne, hvori nævnte Personers Bagage er bleven befordret, ville ved Ankomsten til Vamdrup eller Vedsted straks være at rengøre og desinficere.*)

9. Værelser og Rum, hvori Kolerasyge eller Personer med mistænkelige Sygdomme have opholdt sig, rengøres og desinficeres.

10. Godsvogne kunne som sædvanligt gennemføres til Bestemmelsesstationen, men enhver Godsvogn, dansk eller fremmed, der indgaar fra Tyskland, skal efter endt Aflæsning underkastes en grundig Desinfektion. Det samme gælder om de fra Tyskland returnerede tomme danske Godsvogne, der skulle desinficeres i Vamdrup eller Vedsted, uanset at saadan Desinfektion muligt allerede er foretaget paa den tyske Afgangsstation. Fra denne Bestemmelse undtages dog de tyske Godsvogne, der tømmes paa nævnte to Stationer og straks efter Aflæsningen tilbagesendes.

11. Det tyske Tog- og Lokomotivpersonale, der ankommer til Vamdrup eller Vedsted, underkastes samme Efter-syn som de rejsende.

*) Jfr. Ordre Nr. 143, II.

12. Alle telegrafiske Meddelelser vedrørende de i denne Instruks omhandlede Forhold befordres som Tjeneste-telegrammer.

Nr. 153. (C 240, D 130, Uddrag).

Fra Modtagernes Side ville følgende Forsigtighedsregler være at træffe ved Tømning af Bassinvogne med Petroleum, Benzin og lign. brandfarlige Vædske samt med Gas.

Forsigtighedsregler ved Tømning af Bassinvogne.

1. Aflæsning af Bassinvogne maa kun finde Sted paa de af vedkommende Jernbanefunktionær dertil anviste Spor samt kun ved Dagens Lys.

2. Bassinvognenes Tømning for den ildsfarlige Vædske maa kun finde Sted ved Hjælp af tætte Slinger eller Rør, og det maa nøje iagttages, at der ved Fades og Tønders Paa-fyldning fra Vognene træffes betryggende Foranstaltning til Forhindring af Spild af den ildsfarlige Vædske.

3. En Optøen af Rør og Ledninger paa Bassinvognene maa, hvad enten disse ere tomme eller fyldte, kun ske ved Anvendelsen af kogende Vand, Damp eller ophedede Tøjstykker.

4. Indvendig Undersøgelse af de tømte Bassinvogne maa først finde Sted, efter at de have henstaaet en passende Tid tomme, og efter at man har overbevist sig om, at alle Gasarter ere undvegne, ligesom Undersøgelsen da kun maa finde Sted uden Anvendelse af ubedækket Lys.

5. I Nærheden af læssede eller tomme Bassinvogne til Forsendelse af ildsfarlige Vædske maa der under ingen Omstændigheder tændes Ild eller ryges Tobak.

Nr. 154. (C 250, Uddrag).

For at modarbejde den paa visse Tider af Aaret med stærk Godstrafik periodisk tilbagevendende Knaphed paa Godsvogne har Generaldirektoratet fastsat følgende til Efterretning og Iagttagelse for alle vedkommende:

Foranstaltninger til Modarbejdelse af Vognmangel.

A. Foranstaltninger, som skulle træffes forud eller til bestemte Tider.

1. Det paahviler Forvaltningscheferne og alle andre vedkommende Embedsmænd ved Statsbanedriften, enhver indenfor sit Omraade, ved Udbydelser, Kontraktafslutninger, Rekvisitioner m. m., saa vidt det er muligt og økonomisk forsvarligt, at virke hen til, at Leverancer til Banerne af Brændsel, Skinner og alle andre Varer, hvis Transport vil lægge Beslag paa Godsvognsmateriel i noget Omfang, ikke præsteres i Maanederne Marts, April og Oktober.

Saa vidt muligt forholdes paa tilsvarende Maade med Hensyn til Transporter af Ballast fra Jernbanens Grusgrave samt andre tjenstlige Transporter.

2. Maskinafdelingen lader jævnlige, og især i Februar og August Maaned, undersøge, om Vognopsynsmændene og Vognsmørerne have et passende Forraad af den Slags Erstatningsstykker, som erfaringsmæssigt hyppig kræves til Afhjælpning af mindre Mangler og Beskadigelser ved Vognmateriellet og navnlig ved de mest anvendte Godsvognstyper, samt sørger i manglende Fald for den fornødne Supplering af disse Forraad.

B. Foranstaltninger i vognknappe Tider.

6. Faar en Station 20 eller flere Vogne — læssede eller af Vognfordeleren til Bortsendelse beordrede tomme — færdige til Afgang, og disse ikke kunne ventes afhentede af de planmæssige eller allerede anordnede Tog inden ca. 4 Timer, skal Stationen ad telegrafisk Vej gøre Indberetning til Sektionen, der eventuelt anordner de fornødne Ekstratog.

9. Større Godstransporter til Brug for Driften skulle saa vidt muligt foregaa saaledes, at Vognene kunne være disponible for den almindelige Trafik paa de stærkest trafikerede Dage i Ugen. Til fornævnte Transporter benyttes fortrinsvis Vogne af de Typer, der bedst kunne undværes fra den almindelige Trafik.

10. Sendinger til Brug for Driften skulle paa- og aflæsses hurtigst muligt, om fornødent ved Hjælp af Ekstramandskab. Den til enhver Tid gældende Paa- og Aflæsningsfrist for Publikum bør i hvert Fald ikke overskrides ved saadanne Sendinger; finder desuagtet Overskridelse Sted, skal vedkommende Station efter Maanedens Udløb opføre Vognene med fornødne Oplysninger (dog uden Beregning af Vognpenge) paa et Eksempplar af Formular Nr. A 203 og indsende dette ad tjenstlig Vej til Generaldirektoratet inden den 10de i den følgende Maaned.

11. Værkstederne skulle daglig, i saa stort Omfang som formaalstjenligt, blandt de til Reparation indgaaede Godsvogne udsøge de mindst beskadigede og gøre disse færdige først, ligesom Istandsættelsen af de Vognarter, hvorpaa der er størst Mangel, skal fremmes med særlig Hurtighed, eventuelt gennem Overarbejde.

Det maa paases, at Vognopsynsmænd og Vognsmørere ikke uden Nødvendighed foranledige Godsvogne indsendte til Værkstederne, men saa hurtigt som muligt selv afhjælpe forefundne mindre Mangler. Hvor Forholdene tilsige det, bør der, navnlig paa Værkstedstationerne, tildeles Vognopsynet midlertidig Assistance fra Værkstederne.

Nr. 155. Paa Københavns Station III findes et Arbejdsspor, der paa en Strækning har den ene Skinne fælles med denne Stations 3die Spor.

I den Anledning er der til Sikring af Rangerbevægelser nordfra truffet følgende Foranstaltninger:

Nord for Lokomotivremisen er der anbragt et Mastesignal med én Arm.

Følgende Signaler kunne gives:

a) 3die Spor maa ikke passeres

Ved Dagen I Mørke

Armen vandret. Rødt Lys.

Instruks for Benyttelsen af det ved Københavns Station III's 3die Spor beliggende Arbejdsspor.

b) 3die Spor kan frit passeres

Ved Dagen

I Mørke

Armen skraat nedad.

Grønt Lys.

Normalsignalet er det under b anførte.

Disse Signaler have kun Betydning for det rangerende Personale.

(Løvrigt bemærkes:

Forinden Køretøjer bringes ind paa Arbejdssporet, hvorved 3die Spor belemres, skal den paagældende Funktionær af Maskinafdelingens Personale, efter at have overbevist sig om, at der ingen Rangertog eller Maskiner ere under Indkørsel til 3die Spor, give det under a anførte Signal.

Det erstattes med Normalsignalet snarest efter, at Passagen ad 3die Spor atter er bleven fri.

2. Rangertog eller enkelte Maskiner, der passere ind paa 3die Spor nordfra, skulle, naar der fra Mastesignalet vises det under a nævnte Signal, stedse standses foran dette Signal, hvorefter Rangerlederen begiver sig nedad 3die Spor og foranlediger, at Arbejdskøretøjet anbringes saaledes, at den Strækning, der skal passeres, er fri, hvorefter Signal af den paagældende Funktionær af Maskinafdelingen gives til Rangerbevægelsens Fortsættelse.

3. Natsignalerne vises, indtil Tjenesten paa Station III er sluttet, eller indtil eventuelle efter dette Tidspunkt ventede Maskiner ere ankomne.

4. Signalet betjenes ved Maskinafdelingens Foranstaltning.

Aarhus Havnebane. **Nr. 156.** Under 13de Februar 1897 har Trafikchefen i Aarhus udstedt følgende:

INSTRUKS

for

Signalbetjeningen og for Kørselen paa Aarhus Havnebane.

Ved „Aarhus Havnebane“ forstaaes i det følgende de tre Banestrækninger, der ere begrænsede af de anbragte 3 Stationsmærker henholdsvis ved Spaniebroen, ved den østlige Ende af Svingbroen og ved søndre Mole.

A: Signalerne.

1. Mastesignalernes Normalstilling er for Indkørselsmasterne Signal Nr. 25, »Hold udenfor«, og for Udkørselsmasten Signal Nr. 27, »Udkørsel forbudt«.

2. Signal Nr. 24, »Kør frem«, gives kun efter Forlangende ved Ringning fra den tilsvarende Nøglekontakt. Fra Udkørselsmasten gives Signal Nr. 26, »Fri Udkørsel«, kun efter Forlangende fra vedkommende Togs Fører.

3. Naar et Tog er bleven indladt paa Havnebanen, maa Signal Nr. 24, »Kør frem«, eller Signal Nr. 26, »Fri Udkørsel«, ikke gives for noget andet Tog, forinden det førstnævnte Tog har passeret Stationsmærket ved Spaniebroen (for opadkørende Tog) eller Skinnekontaktens Skive i Signalhuset er falden ned som Tegn paa, at Toget har passeret vedkommende Skinnekontakt (for nedadkørende Tog).

4. Et Tog, som har faaet Tilladelse til at køre op fra Svingbroen, maa derefter ikke køre ind paa søndre Mole — ejheller omvendt — forinden det af Signalgiveren har erholdt mundtlig Tilladelse dertil.

5. Er Signal Nr. 24, »Kør frem«, eller Signal Nr. 26, »Fri Udkørsel«, givet, skal det straks stilles tilbage i Normalstilling saaledes: For opadkørende Tog, naar Skinnekontakten har virket, for nedadkørende Tog, naar Maskinen har passeret Udkørselsmasten og for Rangertog, naar Togets nederste Køretøj paa Tilbagekørselen er kommen inden for Stationsmærket ved Spaniebroen.

6. Nedadkørende Tog eller Rangertog maa ikke passere Stationsmærket ved Spaniebroen, forinden Udkørselsmasten viser Signal Nr. 26, »Fri Udkørsel«. Rangertog maa i det Hele taget ikke passere Udkørselsmasten.

7. Svingbroen kan ikke oplukkes eller lukkes uden ved Hjælp af en Skruenøgle, og Sidesporet ved Svineslagteriet er aflaaet med en Yale-Laas. Disse to Nøgler opbevares i Signalhuset; de maa afhentes umiddelbart forinden Broen eller Sporet skal aabnes, og maa bringes tilbage straks efter Afbenyttelsen. Naar begge Nøglerne ikke ere i Huset, maa der ikke gives Tog Tilladelse til at komme ind paa Havnebanen.

8. Signalgiveren skal være forsynet med et Signalfag, en Signalføjte og en Haandsignallygte.

9. Fejl ved Signalapparaterne eller udeblivende Virkning ved de elektriske Dele af samme skulle uopholdelig af Signalgiveren anmeldes for Stationen.

B. Kørsel paa Havnebanen.

1. Togene skulle som Regel skydes opad og trækkes nedad Faldet. Forbindelsestogene kunne dog trækkes opad Faldet, naar den bageste Vogn har en betjent Skruebremse. Kan for andre Togs Vedkommende Maskinen ikke anbringes nederst paa Faldet, skal i nedadkørende Tog den forreste Vogn være forsynet med en betjent Skruebremse; kan dette ikke lade sig gøre, skal den forreste Vogn have nedpindet Haandbremse og den næstforreste betjent Skrue- eller Haandbremse. I opadkørende Tog skal den bageste Vogn have betjent Skruebremse og naar en saadan ikke kan skaffes, betjent Haandbremse.
2. Mindst hver 6te Vogn skal have betjent Skruebremse, eller mindst hver 3die Vogn betjent Haandbremse.
3. Dobbeltkobling (eventuelt Sidekæder) skal benyttes i alle Tilfælde, hvor Maskinen ikke er nederst paa Faldet.
4. I Mørke skulle Togene føre Slutsignal. Ere Vognene foran Maskinen, anbringes Slutsignalet paa forreste Køretøj.
5. Nedadkørende Tog maa ikke bevæge sig med større Hastighed, end at en Mand kan følge med i Skridtgang.
6. Personalet, der ledsager Tog over Havnebanen, skal altid være forsynet med Signalføjte, i Mørke desuden med tændt Haandsignallygte.
7. Naar Overkørslerne ved Svingbroen og Svineslagteriet passeres af Tog, skulle de bevogtes af en af Togets Betjente, indtil det forreste Køretøj har passeret Overkørslen.

Nr. 157. For Kørselen mellem Stationspladsen og den nye Remise i Esbjerg er der af Hensyn til Sporets stærke Stigning af Generaldirektoratet fastsat følgende særlige Sikkerhedsregler:

»Lokomotivet skal altid være nederst paa Faldet.

Mindst hvert tredie Køretøj skal have betjent Skruebremse. Lokomotivet tæller for 1 Bremse.

Nedkørsel maa ikke ske hurtigere, end en Mand kan gaa. Al Kørsel med Vogne mellem Stationen og Kulgaarden, henholdsvis Lokomotivremisen, foregaar under Ledsagelse af en Stationsbetjent; derimod kunne Lokomotiver uden Vogne bevæge sig mellem Remisen og Spormærket mellem østre og vestre Kulgaardsspor uden Ledsagelse af Stationsbetjent.

Kørsel med Vogne ad det vestre Kulgaardsspor maa kun finde Sted efter forudgaaet Aftale for hvert enkelt Tilfælde med den Vagthavende i Lokomotivremisen. Omvendt maa Lokomotiverne uden Vogne ikke føres ind paa østre Kulgaardsspor uden Ledsagelse af en Ansat fra Stationen.

I Mørke skulle Rangertogene føre et blaat Lys som Slutsignal paa sidste Vogn.

Togmaskinerne overtages af Stationen, henholdsvis afleveres til Remisen paa vestre Spor umiddelbart inden for ovennævnte Spormærke.«

Nr. 158. (D 118).

Naar der efter Afløb i et Sporskifte forsøges at trække det afløbne Materiel paa Spor igen, skal der, forinden dette sker, foretages fornøden Opklodsning i Sporskiftet, da dette ellers udsættes for Brud.

Optrækning af Materiel efter Afløbning i et Sporskifte.

Nr. 159.

Under 9de Juni 1893 er der af Trafikchefen for Sjælland—Falster og Maskinchefen fastsat følgende Bestemmelser vedrørende Vognes Indførelse i og Bortskaffelse fra Værkstederne paa Københavns Banegaard, nemlig:

»Alle Vogne af enhver Art, som skulle til Værkstedet, indsættes gennem dettes sydlige Indgangsspor og fordeles saa vidt muligt paa Sporene efter Værkstedets Anvisning.

Indsætning og Borttagning af Vogne til og fra Centralværkstedet i København.

Vogne med Varer til Værkstedet eller Maskinafdelingens Magasin indsættes gennem Værkstedets Udgangsspor, men kun umiddelbart efter at færdige Vogne ere borttagne.

Borttagning af færdige Vogne fra Værkstedets Udgangsspor skal saavidt muligt ske mellem Kl. 6 og 8 om Morgenen,

dog om fornødent ogsaa paa andre Tider af Dagen. Indsætning og Borttagning af Vogne sker efter Rekvisition fra Værkstedet. Rekvisitionen angiver hvormange Vogne, der hver Gang ønskes indsatte og borttagne og skal være Stationen i Hænde Dagen forinden.

I Henhold hertil ville alle vedkommende under Maskinafdelingen have at iagttage det fornødne.

Sporskifte paa Lyngby Station til Baneafdelingens Lagerplads.

Nr. 160. Da det i Lyngby Stations nordre Ende beliggende Sporskifte til Baneafdelingens Lagerplads er medgaaende for den ordinære Kørselsretning paa det Hovedspor, hvor Sporskiftet udmunder, vil der under ordinære Forhold, naar Sporskiftet ikke benyttes og altsaa er aflaaaset og fastspigret for sydfra kommende gennemkørende Tog, ikke være at vise Haandsignal Nr. 20 (Fri Bane) ved det sydligst modgaaende Sporskifte, hvorimod denne Signalgivning skal finde Sted i den Tidsperiode, Sporskiftet benyttes, og dette altsaa kun kan være aflaaaset til frit Hovedspor, men ikke fastspigret.

Benævnelser paa de københavnske Banegaarde i Ekspeditionsforhold.

Nr. 161. De københavnske Banegaarde benævnes i alle Ekspeditionsforhold saaledes:

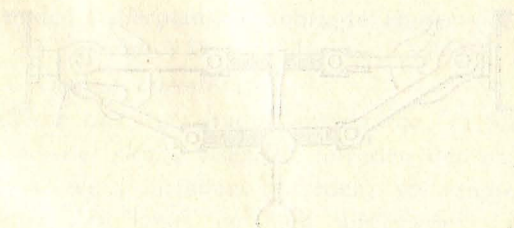
- Stationen paa Frederiksberg..... København F.,
- do. » Nørrebro..... København N.,
- do. » Østerbro..... København Ø.,
- Ekspeditionsstedet for svensk-norsk
- Gods i Frihavnen..... København Ø. (Frihavnen),
- Stationen paa Vesterbro..... København H.

De tre Underafdelinger af København H. betegnes ligesom hidtil I, II og III. København H. I er saaledes den egentlige Hovedstation, København H. II Afgang- og Ankomstbanegaarden for Nordbanetogene og København H. III Afgang- og Ankomstbanegaarden for Klampenborgtogene.

Nr. 162. Følgende Stationer og Holdepladse paa Sjælland-Brovægte paa Falster ere forsynede med Brovægte: Sjælland—Falster.

Helsingør, Kvistgaard, Hillerød, Allerød, Bloustrød, Birkerød, København, Københavns Frihavnsstation, Frederiksberg, Frederikssund, Taastrup, Roskilde, Borup, Ringsted, Sorø, Slagelse, Korsør, Køge, Næstved, Masnedund, Masnedø, Nykøbing F., Gedser, Skelskør, Holbæk, Jyderup, Kallundborg og Værsløv.

Vognmateriel



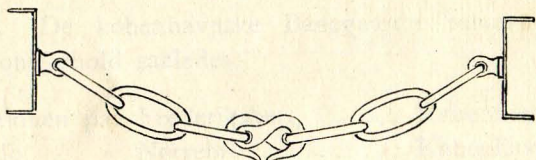
VI. Vognmateriellet.

Nr. 163. (C 252).

Kobling
af Vogne.

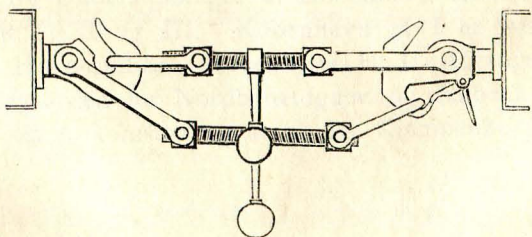
Naar to Vogne med enkelte Trækkroge, og som begge ere forsynede med Sidekæder og Skruekobling, skulle sammenkobles, lægges den ene Vogns Skruekobling i den anden Vogns Trækkrog, hvorefter den sammenskrues. Sidekæderne hæftes ind i hinanden saaledes, at Krogene gribe ind i de modsatte Kæders Led (Tegning I).

I.



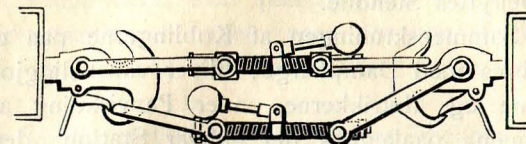
Naar en Vogn med enkelt Krog skal sammenkobles med en Vogn, der har Dobbeltkrog, da benyttes Dobbeltkrogens Kobling til Forbindelse, medens den enkelte Krogs Kobling hænges i Dobbeltkrogens nederste Gab (Tegning II).

II.



Naar to Vogne med Dobbeltkrog sammenkobles, da benyttes den ene Kobling til Hovedforbindelsen i Krogens øverste Gab og den anden Kobling til Sikkerhed i den anden Krogs nederste Gab (Tegning III).

III.

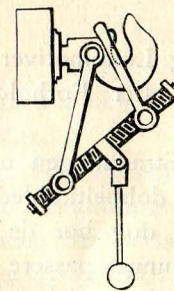


Skruekoblingens Lod skal, for saa vidt det er indrettet dertil, altid henlægges saavel oven paa Hovedkoblingen som oven paa Sikkerhedskoblingen, saaledes at det ikke kan falde ned fra den sidste og berøre Varmekoblingen (Tegning III). Er Loddet ikke bevægeligt, skal det hænge ned (Tegning II).

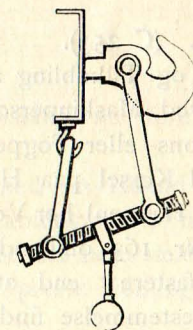
For saa vidt Skruekoblingens Lod er bevægeligt, skal det lægges paa Bøjlen og ikke paa Laskerne, da disse let bøjes, ved at Loddet kommer i Klemme imellem dem.

Koblinger, der ikke ere i Brug, maa ikke ophænges i Trækkrogens øverste Gab, men skulle enten lægges bag den Næse, der findes paa de ældre Kroges Nakke (Tegning IV),

IV.



V.



eller i de under Bufferplanken anbragte Hager (Tegning V). Sidekæder, der ikke ere i Brug, ophænges saaledes, at Krogen hæftes ind i Kædens øverste Led.

Stationerne have at drage Omsorg for, at Koblingerne paa de Vogne, der skulle afsendes, forinden det paagældende Togs Ankomst ere i fuldstændig Orden, vel rengjorte, samt Skruestykkerne lige langt og helt udskruede, saaledes at

Sammenkoblingen kan udføres med det mindst mulige Ophold. Det maa dog saavel af Stations- som Togpersonalet paases, at Koblingen ikke drejes saa langt ud, at Splitten for Enden af Skruen knækkes, da Koblingen derved under Farten kan tabes. Til at befri Koblingerne for gammel Olie og Smuds kan der benyttes Stenolie.

Da Sømmenskruggingen af Koblingerne paa de Vogne, der overføres med Dampfærge, bliver vanskeliggjort derved, at Skrueerne og Møtrikkerne under Paavirkning af Søluften ruste sammen, paalægges det enhver Station, der afsender Vogne, bestemte til Overførsel med Dampfærge, forinden Af-sendelsen at foranledige Skrueerne tilbørligt smurte.

Kobling af
TB og TC
Vogne. Paa samtlige TB- og TC-Vogne er der anbragt faste, stive Trækkeapparater med tilhørende korte, løse Trækstænger.

Naar disse Vogne skulle benyttes til Befordring af lange Genstande, læssede paa Tømmerskamlerne, maa Skruekoblingerne ikke benyttes til Vognenes indbyrdes Forbindelse, men derimod skulle Trækstængerne anvendes som Kobling mellem Vognene.

Efter Benyttelsen anbringes Trækstængerne paa de dertil bestemte Indretninger paa Vognsiderne.

Nr. 164. (C 253).

Udførelse
af Kobling. Af- og Tilkobling af Vogne og Lokomotiver skal ikke udføres ved Maskinpersonalet, men efter Forholdene enten ved Stations- eller Togpersonalet.

Ved Kørsel paa Havnebaner (Strækningen mellem Stationen og Havnen) bør Vognene være dobbeltkoblede paa den i Ordre Nr. 163 omhandlede Maade, dog bør de ikke være koblede fastere, end at de frit kunne passere Kurverne. (Denne Bestemmelse finder dog ikke Anvendelse paa Københavns Havnebane).

Det paahviler Togføreren i alle Tilfælde at forvise sig om, at Koblingen udføres forsvarligt og i Overensstemmelse med de i Ordre Nr. 163 givne Regler.

Togførerne skulle paa Tograpporterne gøre Bemærkning om, hvilke Koblinger der ikke ere i Orden, og hvilke Stationer, der have afsendt de paagældende Vogne.

Nr. 165. (D 94).

Under Henvi-sning til Ordre nr. 163 og 164 meddeles det, at den dobbelte Sammenkobling mellem Vogne indbyrdes henholdsvis mellem Vogne og Lokomotiver eller mellem to Lokomotiver absolut ikke maa fraviges. Udførelse af Kobling.

Som Følge heraf skal paagældende Vogn eller Lokomotiv altid udsættes af Toget, naar den ene af Skruekoblingerne gaar itu, og man ikke kan erstatte den ved en Reservekobling.

Sker Koblingsbruddet under Kørslen imellem 2 Stationer, søges det samlede Tog dog under forsigtig Kørsel bragt videre til nærmeste Station, hvor Udsættelsen da bør finde Sted.

Nr. 166. (C 254).

Den elektriske Togbelysnings Kabler ere forsynede med Koblinger for den elektriske Koblinger med Mundstykker, der have samme Form som Togbelysnings Kabler. Vakuumslangernes, saaledes at Kablerne samles paa samme Maade som Vakuumslangerne. Paa Vognenes Bufferplanker er der anbragt Slutstykker, hvorpaa Kablernes Koblingsmundstykker altid skulle anbringes, naar de ikke benyttes til Sammenkobling af Kablerne mellem Vognene.

Nr. 167. (C 255).

Vakuumslangernes Sammenkobling. Sammenkoblingen af Vakuumslangerne foretages paa følgende Maade:

Hvert Koblingsstykke fattes med en Haand og løftes saa højt, at Gummiringene om Sideaabningerne bringes i fuld-stændig indbyrdes Berøring, hvorefter det hele sænkes, saa at Styrefligene gribe ind i hinanden og presse Koblingsstykkerne tæt sammen.

Paa tilsvarende Maade forenes Vakuumslangens Kobling med den tilhørende Slutplade, der først maa løftes af Krogen.

Naar Vakuumskoblingen ikke benyttes til Forbindelse med Ledningen paa en anden Vogn, skal den altid forenes med den tilhørende Slutplade.

Disse Bestemmelser maa stedse nøje iagttages saavel for Vogne, der indgaa i Togene, som for henstaaende Vogne.

Vakuumslangerne paa de Vogne, der have to Opstandere, skulle kobles saaledes, at Slangekoblingen ikke kommer til at krydse Skruekoblingen, og naar to Vogne med dobbelte Opstandere støde sammen, skulle Slangerne kobles sammen paa begge Sider af Skruekoblingen.

Paa de med Vakuumledning forsynede Godsvogne, der have Endedøre, er den opstaaende Del af Røret forenet med Bremseledningen ved en Gummislange og i øvrigt ophængt i Hager paa Endedørene. Naar Endedøren skal aabnes, maa Rørledningen hægtes af Hagerne og lægges over den nærmeste Buffer; den maa straks bringes op paa sin Plads igen, naar Døren atter lukkes. Køres med aaben Endedør, skal Koblingen hænges op paa Gitterdøren inden for Endedørene paa de dertil bestemte Hager.

Nr. 168. (C 256, D 7).

Tilsyn med
Vogn-
materiellet.

Tilsynet med Vognmateriellet er underlagt Maskininspektørerne, der assisteres af Lokomotivmestrene, Lokomotivformændene, Vognopsynsmændene og Vognsmørerne.

Vognop-
synsmænd.

1. Statsbanestrækningerne ere inddelte i følgende Vognopsynsdistrikter:

A. Under 1ste Maskinsektion.

1ste Opsynsdistrikt omfatter Strækningen Frederikshavn—Randers (Randers og Hobro ekskl.). Vognopsynsmanden er stationeret i Aalborg.

2det Opsynsdistrikt omfatter Strækningerne Randers—Aarhus (Langaa og Aarhus H. ekskl.), Randers—Ryomgaard og Aarhus—Grenaa (Aarhus Ø. inkl.). Vognopsynsmanden er stationeret i Aarhus.

3die Opsynsdistrikt (A) omfatter Strækningen Aarhus H.—Daugaard (ekskl. Skanderborg). Vognopsynsmanden er stationeret i Aarhus.

3die Opsynsdistrikt (B) omfatter Strækningen Daugaard (ekskl.)—Vamdrup (ekskl. Lunderskov).

5te Opsynsdistrikt omfatter Strækningen Skanderborg—Skjern. Vognopsynsmanden er stationeret i Skanderborg.

B. Under 2den Maskinsektion.

4de Opsynsdistrikt omfatter Strækningerne Thisted—Struer—Skive—Nykøbing M., Struer—Skjern (Skjern ekskl.). Vognopsynsmanden er stationeret i Struer.

6te Opsynsdistrikt omfatter Strækningerne Lunderskov—Esbjerg—Skjern (Skjern ekskl.) samt Bramminge—Vedsted. Vognopsynsmanden er stationeret i Esbjerg.

8de Opsynsdistrikt omfatter Strækningerne Langaa—Skive (Skive ekskl.), Viborg—Aalestrup, Løgstør—Hobro (Hobro inkl.). Vognopsynsmanden er stationeret i Viborg.

C. Under 3die Maskinsektion.

7de Opsynsdistrikt omfatter Strækningerne Nyborg—Strib samt Tommerup—Assens. Vognopsynsmanden er stationeret i Nyborg.

D. Under 4de Maskinsektion.

1ste Opsynsdistrikt omfatter Strækningen København—Kallundborg. Vognopsynsmanden er stationeret i København.

2det Opsynsdistrikt omfatter Strækningerne Frederiksberg (ekskl.)—Frederikssund og Roskilde (ekskl.)—Slagelse (ekskl.). Vognopsynsmanden er stationeret i København.

3die Opsynsdistrikt omfatter Strækningen Roskilde (ekskl.)—Gjedser (Næstved ekskl.). Vognopsynsmanden er stationeret i København.*)

4de Opsynsdistrikt omfatter Strækningerne København Ø. (Frihavnen inkl.)—Hellerup—Klampenborg—Helsingør og København H. (ekskl.)—Hellerup—Hillerød—Snekkersten samt Frederiksberg (ekskl.)—Nørrebro—København Ø. Vognopsynsmanden er stationeret i København Ø.

5te Opsynsdistrikt omfatter Strækningerne Slagelse (inkl.)—Korsør og Næstved (inkl.)—Slagelse—Vørslev (ekskl.) samt Dalmose—Skelskør. Vognopsynsmanden er stationeret i Korsør.

Vognopsynsmændene skulle efterse Vognene i deres Distrikt samt sørge for, at Vognene ere opsmurte og i en saadan Stand, at de uden Ulempe for Sikkerheden kunne bringes over Banen, hvorhos de skulle kontrollere de dem underordnede Vognsmøreres Arbejde.

*) Lokomotivformanden i Nykøbing F. fungerer som Vognopsynsmand paa Falsterbanen.

Lokomotivformændene træde i Vognopsynsmændenes Sted, for saa vidt angaar Tilsynet med Vognene paa den Station, paa hvilken de ere ansatte, og for saa vidt der ikke paa denne findes ansat nogen Vognopsynsmand.

Vognsmørere.

2. Vognsmørere ere ansatte paa følgende Stationer:

- Under 1ste sjællandske Vognopsynsdistrikt: København H., Frederiksberg, Roskilde, Holbæk og Kallundborg.
- » 2det » Vognopsynsdistrikt: Frederikssund og Ringsted.
- » 3die » Vognopsynsdistrikt: Køge, Masnedsund og Nykøbing F.
- » 4de » Vognopsynsdistrikt: København Ø., Frihavnen, Nørrebro, Hillerød og Helsingør.
- » 5te » Vognopsynsdistrikt: Slagelse, Korsør, Næstved og Skelskør.
- » 1ste jydsk-fynske Vognopsynsdistrikt: Frederikshavn, Aalborg.
- » 2det » Vognopsynsdistrikt: Randers, Grenaa, Aarhus Ø.
- » 3die » Vognopsynsdistrikt: Aarhus H., Horsens, Fredericia, Vamdrup.
- » 4de » Vognopsynsdistrikt: Skive, Struer, Ringkøbing, Thisted, Glyngøre.
- » 5te » Vognopsynsdistrikt: Skanderborg, Silkeborg, Herning, Skjern.
- » 6te » Vognopsynsdistrikt: Lunderskov, Esbjerg, Ribe, Vedsted.
- » 7de » Vognopsynsdistrikt: Nyborg, Odense, Assens, Strib.
- » 8de » Vognopsynsdistrikt: Langaa, Hobro, Viborg.

Vognsmørerne skulle efterse samt eventuelt smøre samtlige Vogne, der ankomme til den Station, hvor de have Ophold, og ere ansvarlige for, at ingen Vogn forlader denne Station uden Smørelse. Vognsmørerne skulle efterse alle Vogne i ethvert Tog, der holder ved Stationen, hvorfor de i den Anledning skulle give Møde i betimelig Tid forinden det paagældende Togs køreplanmæssige Ankomsttid samt fremme Eftersynet saaledes, at Togets planmæssige Afgangstid fra

Stationen ikke overskrides, medmindre der forefindes større Beskadigelser ved Vognene, som nødvendiggør et længere Ophold.

Vognsmørerne maa ved Togets Ankomst straks melde sig hos Lokomotivføreren og ligeledes melde til ham, saa snart Vogneftersynet har fundet Sted. Udebliver Vognsmørerne, maa dette anføres paa Lokomotivføreren Rapport, og Fyrbøderen skal da foretage Eftersynet af Toget, for saa vidt Tiden tillader det, og han ikke derved forsømmer sine Forretninger paa Lokomotivet.

Vognsmøreren maa melde til Lokomotivføreren og Togføreren, naar Vognaksler i Toget vise Tegn til at lunke, samt mærke den paagældende Akselkasse med Kridt. Lokomotivføreren maa da under Kørslen holde Øje med Vognen samt underrette den næste Vognsmører, der eventuelt kan fjerne Kridtmærket.

Naar en Vogn under Kørselen løber varm, skal Vognopsynsmanden eller Vognsmøreren eller i disses Fraværelse Togføreren tilkalde vedkommende Stationsforstander for i Forening med ham at undersøge, om Vognen er forsvarligt læsset eller ikke. Vognen vil derhos, saa snart det lader sig gøre, være at efterveje for at konstatere Ladningens Vægt.

Stationsforstanderen indsender Indberetning om enhver Varmløbning af Vogne med Oplysning om, hvorvidt en Eftervejning er foretagen, om denne eventuelt har vist, at Vognen har været overlæsset, samt om Læssets Fordeling.

3. Det paahviler saavel Vognopsynsmændene som Vognsmørerne, til Forebyggelse af at Vogne paa Grund af forholdsvist ubetydelige Mangler eller Beskadigelser udsættes af Driften, at udføre de nødvendige mindre Reparationer til Afhjælpning af saadanne Mangler, som ikke kræve Værkstedernes Assistance.

Mindre
Vognbeskadigelses Afhjælpning.

Bemærkes en mindre Beskadigelse ved en Vogn, der indgaar i et Tog, hvis planmæssige Ophold paa den paagældende Station er for kort til Reparationens Udførelse, skal Vognen forsynes med de nedenfor omhandlede gule Sedler, og Beskadigelsen skal da afhjælpes ved Vognens Ankomst til Bestemmelsesstationen, hvorefter Sedlerne fjernes. Saa-danne mindre Reparationer skulle foretages uden Hensyn til,

om vedkommende Vogn hører hjemme i et andet Statsbane-distrikt eller tilhører en fremmed Bane.

Beskadigelser
paa fremmede
Vogne.

4. Saafremt Vognen tilhører en fremmed Bane, skal Stationen hurtigst indberette til Maskininpektøren, at den er standset, med Oplysning om Fejlen samt om Vognens Nummer og Ejendomsbanens Navn. Eventuelle fornødne Erstatningsstykker til Vognen rekvireres gennem vedkommende Maskininpektør. Maskininpektøren maa underrette vedkommende Trafikchef om Standsningen samt om Tiden, der forventes at medgaa, inden Vognen atter er tjenstdygtig, hvorefter han anordner Reparationen. Efter endt Reparation afleveres Vognen til Stationen til Hjemsendelse, hvorom Stationen straks maa underrette Trafikchefen. De beskadigede Genstande sendes tilbage til Værkstedet paa Vognens Hjemstedsstation.

Togperso-
nalets og
Stationernes
Pligter m. H.
t. Tilsynet
med Vogn-
materiellet.

5. Saafremt Tog- og Stationspersonalet opdager Mangler eller Beskadigelser ved Vognene, skulle saadanne uopholdelig anmeldes til vedkommende Station, som, naar Afhjælningen ikke kan ske uden et Værkstedes Assistance, foranlediger Vognen beklæbet med to Meldesedler (se nedenfor) samt det videre fornødne med Hensyn til Maskinafdelingens Underretning om Manglens henholdsvis Beskadigelsens Beskaffenhed.

I den Anledning ere de paagældende Stationer forsynede med tre Bøger indeholdende henholdsvis gule, grønne eller røde Meldesedler, hver Seddel i Forbindelse med to Taloner.

De først udleverede Bøger indeholde kun een Seddel; men fremtidig ville disse Bøger blive indrettede med to Sedler og foruden de to Taloner tillige med en Stamme, der er beregnet til Opbevaring paa Stationen for derigennem at kunne dokumentere, hvilke Vogne den har forsynet med Meldesedler, hvori Vognenes Mangler have bestaaet, og hvem der har anmeldt disse.

De ny Bøger ville imidlertid først blive leverede Stationerne efterhaanden, som Beholdningen af de gamle Bøger opbruges, og indtil dette sker, ville Stationerne derfor have at tage to af de nuværende Bøger i Brug ad Gangen, hvoraf Talonerne i den ene betragtes og anvendes som Stamme.

Naar Stationen modtager mundtlig Meddelelse om en Mangel ved en Vogn, udfyldes efter Omstændighederne enten to gule, grønne eller røde Sedler samt de to Taloner (henholdsvis Stammen), hvorefter Sedlerne paaklæbes Vognen, den ene Talon sendes til vedkommende Værksted, og den anden Talon udleveres Anmelderen som Kvittering for Anmeldelsen.

I Tilfælde af at Stationen er i Tvivl om Udstrækningen af den anmeldte Mangel ved Vognen, beklæbes den med røde Sedler, og Maskinafdelingen vil da efter Modtagelsen i Værkstedet af den paagældende Talon foranledige Vognen efterset.

Paa de Stationer, hvor der er ansat Lokomotivformænd, Vognopsynsmænd eller Vognsmørere, vil den paagældende Station kunne raadføre sig med disse Funktionærer, om hvilke Sedler der skulle anvendes.

6. De omtalte Meldesedler ere:

Meldesedler.

- a. Rød Seddel (hvorpaa er trykt »Stoppet«), der anvendes, naar Vognen er saa beskadiget, at den ikke tør indlemmes i et regulært Tog, hvorfor Vognen forbliver staaende paa Stationen for at bringes i Værksted ved Maskinafdelingens Foranstaltning, efter at den eventuelt er omlæst.
- b. Grøn Seddel (hvorpaa er trykt »Ujtjenstdygtig, maa ikke læsses«), der anvendes, naar Vognen vel kan indlemmes i et regulært Tog, men dog uden Læs.
- c. Gul Seddel (hvorpaa er trykt »Trænger til Reparation«), der anvendes, naar Vognen vel endnu kan benyttes, men dog saa snart som muligt bør underkastes Eftersyn. Vognen kan da fremdeles benyttes, men kun i Retning af den Station, hvor det paagældende Værksted findes.

Til alle Paaskrifter paa Meldesedlerne skal benyttes sort eller blaat Blyant (ikke Blæk eller Blækstift).

Paa Personogne og andre Vogne, der ikke have Paaskriftstavler, skulle Sedlerne anbringes paa Vognenes Længdedragere og desuden eventuelle Kridtpaaskrifter paa Trinbrædderne (ikke Løbebrædderne).

Paa Godsvogne skulle Sedlerne anbringes paa Paa-skriftstavlerne eller, saafremt saadanne ikke findes, paa Længde-dragerne.

Forholds-
regler, naar
mindre
Mangler ved
Vognene
forefindes.

7. Naar en Vogn kun har saadanne Mangler, at de efter Stationens Skøn ville kunne afhjælpes ved Vognopsyns-personalets Foranstaltning, skal Vognen ikke beklæbes med Meldesedler, før dette Personale, efter at have efterset den, kræver det. Vognen sendes i sidste Tilfælde til Værksted i Overensstemmelse med det nedenfor anførte, saafremt der ikke af Maskinafdelingen undtagelsesvis stilles Forlangende om, at den skal sendes andetsteds hen.

Vogne, der ere under Paalæsning, eller som løbe i Togene, og hvis Fejl eller Mangler ikke ere større, end at Vognene uden Ulempe kunne befordres til Bestemmelsesstedet, maa kun beklæbes med Meldesedler, saafremt Bestemmelsesstedet ligger i Retning af nærmeste Værksted og ikke er nogen længere bortliggende Station end Værkstedstationen. I modsat Fald skal vedkommende Afgangs- eller Mellestation foranledige, at der — vedhæftet Ekspeditionspapirerne — sendes en Anmodning til Bestemmelsesstedet om at lade Vognen beklæbe straks efter Ankomsten. Ligger Bestemmelsestedet uden for Statsbanerne, sendes Anmodningen til vedkommende Overgangsstation.

Beskadigede
Dørvinduer
i Personvogne.

8. Naar en Rude i en Personvogn dør trænger til For-nyelse, og Vognen ikke kan komme til Værkstedet uden at løbe tom dertil, skal Vinduet udtages og efter at være beklæbet med et tydeligt Mærke, der viser, til hvilken Vogn Vinduet hører, og fra hvilken Station det kommer, indsendes til Værkstedet henholdsvis i København, Nyborg eller Aarhus, hvorefter det vil blive tilbagesendt til Stationen efter at være istandsat.

Vognes Ind-
sendelse til
Værksted.

9. Den med Meldesedler beklæbte Vogn dirigeres til Værkstedet i København, naar Vognen er forefunden beskadiget paa Sjælland eller Falster, Nyborg, naar Vognen er forefunden beskadiget paa Fyn, Aarhus, naar Vognen er forefunden beskadiget i Jylland.

Det bemærkes, at Indsendelse til det Vognen paamaalede Værksted, for saa vidt dette ligger i en anden Landsdel, kun bør ske efter særligt Forlangende af Maskinafdelingen.

Indkaldes en Vogn til Værkstedet, paahviler det den Station, paa hvilken Vognen findes, at foranledige, at Vognen beklæbes med gule Sedler, paa hvilken angives, efter hvis Ordre den er indkaldt til Værkstedet, eller med grønne Sedler, dersom Ordren gaar ud paa, at Vognen skal sendes tom til Værkstedet.

Findes Vognen ved Indkaldelsesordrens Modtagelse ikke længere paa den Station, til hvilken Ordren er adresseret, sendes denne straks videre til den Station, hvorhen Vognen er sendt.

10. Vogne, der have været af Spor, skulle straks underkastes et foreløbigt Eftersyn af Vognopsynet eller Lokomotivføreren, men selv om der ikke ved dette opdages nogen Fejl ved Vognen, skal den beklæbes med grønne Meldesedler — paa hvilke anføres, at Vognen har været af Spor — og sendes tom til Værkstedet, eventuelt dog først efter at det i Ordre Nr. 136, næstsidste Punktum, foreskrevne Eftersyn har fundet Sted. Skulde Vognens Omlæsning frembyde særlige Vanskeligheder, indhentes nærmere Forholdsordre hos vedkommende Trafikinspektør, der da for fremmede Vognes Vedkommende eventuelt maa drage Omsorg for, at den Statsbanerne ifølge Vognoverenskomsten paahvilende Melding om, at Vognen har været af Spor, finder Sted som foreskrevet.

Eftersyn af
Vogne efter
Sporafløb.

Nr. 169. Naar der ved Vogne, der skulle overføres med Færgerne, forefindes Fejl af saadan Art, at de kunne afhjælpes under Vognenes Transport med Færgerne, skal Vogn-opsynsmanden eller en Vognsmører følge med Vognen og rette Fejlen. De Rejser, der foretages med Færgerne i dette Øjemed af ansatte under Vognopsynet, og de dermed i Forbindelse staaende Returrejser, kunne foretages uden særlig Rejselegitimation, naar vedkommende, straks efter at være kommet ombord, melder sig til Færgens Fører.

Afhjælpning
af Fejl ved
Vogne, der
overføres med
Færgerne.

Nr. 170. Skal en Vogn, der ikke tilhører Statsbanerne, til et af Værkstederne for at repareres, giver Maskinafdelingen

Reparation af
fremmed
Vognmateriel.

uopholdelig Trafikchefen Meddelelse om, naar den atter i tjenstdygtig Stand er overgivet til Driften.

De til en fremmed Vogns Istandsættelse paa Statsbanerne eller en Statsbanevogns Istandsættelse paa de fremmede Baner nødvendige nye Vognde, saavel som beskadigede Vogne, transporteres fragtfrit over de forskellige Baner.

Indsendelse af beskadigede Vogne til Værkstederne **Nr. 171.** Naar det af Vognopsynet eller andre af Maskin-afdelingens Personale bemærkes, at Vogne med gul Reparations-seddel løbe ud over eller i modsat Retning af det Værksted, hvortil de skulle indgaa, skal den vedkommende straks gøre Indberetning herom.

Vognenes Beklæbning med Meldesedler. **Nr. 172.** I Anledning af Ordre Nr. 168 meddeles herved, at der ved Beskadigelser paa Vogne saavidt muligt skal undgaaes, at Vognene befordres unødigt lange Vejlængder, og hvor det kan lade sig gøre, kan der derfor af Vognopsynet indsendes Stykker til Reparation i nærmeste Værksted eller rekvireres Stykker ombyttede i Hjemstedsværkstedet, dog bør det iagttages, at Maskinafdelingens Personale i følgende Tilfælde forlange Vogne, der ere beklæbde med Meldeseddel, sendte til det Værksted, hvor Vognene høre hjemme:

- 1) naar Vognene skulle revideres;
- 2) naar Vognene i hvert Tilfælde inden Udløbet af $\frac{1}{2}$ Aar skulle revideres;
- 3) naar Vognene have større Beskadigelser, t. Eks. skulle have omfattende Fornyelse af Beklædning, nye Akselkasser o. lign.

Derimod ville Vogne, der have Beskadigelser af ringe Omfang, der kun kræve Fornyelse eller Istandsættelse af mindre Dele, t. Eks. Fornyelse af Fodtrin, Signalholdere, Beslagdele, af enkelte Gulv- eller Beklædningsbrædder, være at sende til de i Ordre Nr. 168 anførte Værksteder, for saa vidt man ikke kan nøjes med til disse Værksteder at indsende den beskadigede Del til Reparation.

Vogne, der ved Uheld ere blevne saa beskadigede, at de hurtigst muligt skulle i Værksted, kunne foreløbigt sendes

til de i Ordre Nr. 168 anførte Værksteder for senere derfra at sendes til det Værksted, hvor de høre hjemme.

Vogne, fra hvilke Stykker ere borttagne for at repareres, skulle foranlediges beklæbde med rød Seddel.

Nr. 173. (C 257).

Paa hver af Statsbanernes Vogne skal der findes angivet, naar Vognen sidst har været underkastet Eftersyn i Værkstedet.

Revision af Vogne.

Dette Eftersyn skal senest foretages for Person-, Post- og Bagagevognenes Vedkommende, naar Vognen siden det sidst foretagne Eftersyn har løbet 30000 Km., eller der er hengaaet 2 Aar siden dette Eftersyn, for Godsvognenes Vedkommende, naar der siden det sidst foretagne Eftersyn er hengaaet 3 Aar.

Nr. 174. I Henhold til Ordre Nr. 173 skal Revision af Godsvogne senest finde Sted, naar der siden sidste Revision er hengaaet 3 Aar. Da det imidlertid kan forudsættes, at nogle af disse Vogne, særligt de lukkede Godsvogne med Bremse, der henhøre til faste Togstammer, ville have udslidte Bandager inden Udløbet af 3 Aar, maa Vognopsynet have Opmærksomheden henvendt paa disse Vogne, eftermaale deres Bandager og foranledige dem paaklæbde med Meldesedler, naar Hjulene ere saa udslidte, at de bør afdrejes.

Revision af Godsvogne.

Nr. 175. Snepløve skulle ligesom Godsvogne (Ordre Nr. 173) senest underkastes Eftersyn, naar der siden det sidst foretagne Eftersyn er hengaaet 3 Aar.

Revision af Snepløve.

Nr. 176. (C 259).

Dækslerne paa Personvognenes Lygtekasser skulle stedse holdes lukkede, da Kupeerne ellers beskadiges af Regnvand og Fugtighed. Dækslerne skulle med Forsigtighed aabnes og lukkes med Haanden.

Lukning af Personvognenes Lygte-dæksler.

Nr. 177. (C 260).Bestigning af
Personvogn-
enes Tag.

Personvognenes Tag maa ikke bestiges paa anden Maade end ved Hjælp af de paa Vognene anbragte Trapper eller ved Hjælp af særlige Stiger.

Nr. 178. (C 261).Aflaasning af
Personvogne.

Naar Personvogne henstaa paa Stationerne ubenyttede, skulle Vinduerne være lukkede (saa vidt muligt paa en saadan Maade, at de ikke kunne aabnes udvendigt fra), Gardinerne trukne for og Dørene aflaaede paa de af Vognene, som ere indrettede hertil.

Hvor Forholdene vanskeliggøre denne Ordning, kan dog, efter Trafikchefernes nærmere Bestemmelse, Undtagelser fra Reglen tillades.

Nr. 179. (C 262).Rengøring af
Person-, Post-
Bagagevogne.

Rengøringen af Person-, Post- og Bagagevogne paahviler Stationerne og foretages under disses umiddelbare Tilsyn og Kontrol dels af det faste Personale og dels af særligt Rengøringspersonale. De paa Stationerne henstaaende Reservevogne skulle altid være i saadan Stand, at de med kort Varsel kunne sættes i Togene uden først at behøve nogen Rengøring. De faste Vogne i Togene rengøres derimod efter en af vedkommende Trafikchef under særligt Hensyn til Toggang, Behov og stedlige Forhold udarbejdet Plan. For saa vidt der ikke ved denne er foreskrevet den nedenstaaende grundige Rengøring, skulle Udgangsstationerne, forinden hvert Togs Afgang derfra, efterse Vognene (herunder ogsaa de i Bagagevognene værende Hundekupeer) og underkaste dem den nødvendige Rengøring. Altid bør dog Løbestænger, Haandbøjler, Dørgreb og Overslag afgnides og, for saa vidt det er fornødent, Sæderne børstes eller afgnides, Vinduerne pudses og Gulvene fejes. Togførerne skulle i betimelig Tid være tilstede paa Udgangsstationerne for at efterse, om alt er i Orden, paavise muligt tilstedeværende Mangler samt drage Omsorg for, at de afhjælpes, forinden der anvises Passagererne Plads i Toget.

Paa større Mellemstationer, hvor Tiden tillader det, skulle Løbestænger, Haandbøjler og Dørgreb afgnides.

Rengøringsarbejderne skulle foretages med den største Omhyggelighed, og det maa nøje paases, at Betræk, Voksdug, Maatter, Maling m. v. ikke beskadiges, ligesom ogsaa, at Polering og Lakering ikke tager Skade eller ridses.

Alle i Vognene fundne Genstande afleveres uopholdelig til Stationerne. Fejl eller Beskadigelser, der anmeldes til Stationerne, ville af disse være at foranledige afhjulpne enten ved Henvendelse til Vognopsynsmanden eller, hvor en saadan ikke findes, til Maskinafdelingen. De til Vognenes Rengøring leverede Redskaber og Materialier skulle benyttes efter deres Bestemmelse, anvendes med Økonomi og holdes i renlig og ordentlig Stand samt opbevares paa dertil anviste Steder.

I. Indvendig Rengøring af Person- og Bagagevogne.

Under Vognenes indvendige Rengøring maa samtlige Døre være oplukkede for at tilvejebringe Gennemtræk, men det maa dog paases, navnlig i stormfuldt Vejr, at Dørene ere saaledes stillede eller fastgjorte, at de ikke kunne smække til.

I og II Kl. Kupeer: Gulvtæpper og løse Sæder udtages, bankes med Spanskrør eller Støvpiske og børstes. Faste, polstrede Dele bankes og børstes, Loft og Vægge aftørres, Pletter aftages, Gardiner og Net rystes og aftørres, Knager, Netholdere og Gardinstænger aftørres. Poleret Træværk aftørres, om fornødent med en fugtig, afvreden Svamp, og gnides derefter blankt med linnede Klude. Gulvet fejes, vadskes med Svaber eller Gulvklud og aftørres. Vinduerne og faste Lygteglas afvadskes og poleres. Spejlene aftørres og poleres.

Opmærksomheden henledes paa at skaane Opslagene og Voksdugsbetrækket, idet man med Børsten rengør Sæderne.

Klosetter og Servanter renses, udskylles og forsynes med Vand; dog maa Vandbeholderen til Vadskeapparaterne i A M og B M Vognene ikke fyldes i Tidsrummet fra 1ste November til 30te April. Klosetterne desinficeres efter de derfor givne Regler og forsynes om fornødent med Klosetpapir. Alt malet Træværk vadskes om fornødent med mildt Sæbevand (ikke over $\frac{1}{8}$ Pd. Sæbe til hver Spand Vand), skylles og aftørres. Naar der benyttes Sæbevand, maa ethvert Spor deraf altid efter Brugen afskylles med rent Vand.

III Kl. Kupeer: Alt malet Træværk, Vægge, Loft, Bænke, Hylder, Skillerum og Vinduesrammer aftørres og vadskes med rent Vand eller om fornødent med mildt Sæbevand og tørres efter med Klude. Jernværket aftørres. Gulvet fejes og vadskes med Gulvskrupper og tørres med Svabere eller Gulvklude. Lygteglas og Ruder vadskes og poleres som foreskrevet for I og II Kl. Kupeer.

Bagagevogne: Tremmeristene udtages, fejes og vadskes. Pissoirerne udskylles og desinficeres. Gulve, Loft, Skillerum, Vægge, Diske, Hylder, Bænke og Vinduesrammer afstøves, vadskes og tørres ligesom det indre af III Kl. Vogne. Lygteglas og Vinduesruder vadskes og poleres. Hundekupeerne afstøves, vadskes og aftørres paa Gulv, Loft og Vægge.

De Afdelinger af Vogne, hvori der findes Kedler til Togenes Opvarming, undtages fra den almindelige Rengøring.

II. Udvendig Rengøring af Person-, Post- og Bagagevogne.

Vognene afvadskes udvendigt med rent Vand ved Hjælp af Vognvaskere, men samtlige Døre, Vinduer, Jalousier og Ventiler maa være tillukkede, medens Vognene vadskes udvendigt. For saa vidt det maatte være nødvendigt til Aftagning af Pletter, kan der til den udvendige Vadske tilsættes Vandet noget Soda, dog ikke over $\frac{1}{2}$ Pd. Soda pr. Spand Vand, og maa ethvert Spor af Sodavand omhyggeligt efter Brugen bortskylles med rent Vand.

Fodtrin og Undervogn vadskes med Vand og Svabere. Der gives derefter Vognene en rigelig Afskylning med rent Vand. Løbestængerne afgnides, Vinduerne aftørres og poleres. Alt udvendigt Beslag (Haandbøjler, Dørgreb og Overslag) af Messing indgnides med Wienerkalk eller Kridt tilsat med Vand, Spiritus eller Stearinolie, og efter Indtørringen pudses disse Dele aldeles rene og blanke ved Hjælp af et Stykke Klæde eller Skind. Forniklede Beslag maa kun vadskes med rent Vand og gnides blankt med Skind uden Anvendelse af andre Pudsemidler.

Hvor Pudsningsen af Lygterne foregaar oven paa Vogn-tagene, renses Lygterummene og poleres Lygterumsglassene af den, der foretager Lygtepudsningsen. Paa de Steder, hvor Lygterne tages ned og pudses i særlige Lokaler, skal denne

Rensning foretages af Rengøringspersonalet. Lygterummene maa særlig renses for al spildt Olie ved omhyggelig Aftørring med ren Twist.

Umiddelbart forinden ethvert Tog skal benyttes, skulle Vognenes Løbestænger og Haandtag atter afgnides.

III. Vognlygternes Rengøring.

Lampen udtages, Vægen afklippes og hæves. Nysølv- eller pletterede Plader paa Oliebeholderne, Sideskærmene samt Skorstenenes nederste Del renses for Olie og Smuds og blankpoleres med Wienerkalk eller Kridt, Lampeglass og Glaskupler poleres, Oliebeholderen fyldes saaledes, at den ikke flyder over, og Proppen tilskrues. Selve Lygten aftørres og pudses udvendigt og indvendigt. Lampen indsættes i Lygten af tilsvarende Nummer. Lampisterne skulle forvisse sig om, at Lygtekasserne med Tilbehør ere i fuldstændig Orden og aldeles tørre og fri for Olie i Bunden.

Nr. 180. (C 267).

I. Almindelige Bestemmelser.

1. Enhver Vogn, hvori der har været befordret inden-^{Rengøring og}landske Kreaturer, som ikke lide af nogen smitsom Sygdom,^{Desinfektion} rengøres efter de i Afsnit II foreskrevne Regler, ^{af Kvægvogne,}
m. v.

2. Enhver Vogn, som indkommer fra Udlandet med Heste, Muldyr, Æsler, Hornkvæg, Faar, Geder eller Svin til Stationer i Danmark med direkte Ekspedition eller omeksperederet paa Grænsestationen, skal, hvad enten Dyrene ere blevne befordrede løse i Vognene eller have været indelukkede i Kasser, Bure eller deslige, snarest muligt efter Aflæsningen rengøres og desinficeres efter de under Afsnit II foreskrevne Regler.

3. Enhver Vogn, hvori der har været befordret Kreaturer, der ere eller antages at være smittede af Kvægpest, Miltbrand, miltbrandartet Rosen eller Mund- og Klovesyge, desinficeres efter de i Afsnit III foreskrevne Regler.

4. Endvidere skulle alle fra det sydlige Udland tilbagekommande danske Vogne, der efter deres Konstruk-

tion kunne anvendes til Kreaturtransport, straks renses og desinficeres her i Landet. — Indgaa de tomme fra Udlandet, renses og desinficeres de paa Grænsestationen (Vamdrup, henholdsvis Vedsted), indgaa de læssede, skulle de renses og desinficeres paa den Station, hvor Vognen tømmes, i hvilken Anledning Vamdrup, henholdsvis Vedsted, beklæber enhver saadan Vogn paa begge Sider med en lyserød Seddel med Paatryk: »Denne Vogn skal renses og desinficeres paa Modtagelsesstationen, saa snart den er tømt for det deri indladede Gods«.

Ingen Vogn, der er forsynet med saadan Seddel, maa benyttes til Læsning af Gods eller Kreaturer, ej heller videregives til Sverig eller Norge, herunder indbefattet Helsingborg og Malmø. Saa snart Desinfektion har funden Sted, skal Sedlen ufortøvet fjernes.

Desinfektionen foretages efter Reglerne i Punkt 15.

5. Vogne, der skulle underkastes Desinfektion, maa ikke tages i Brug, forinden denne er fuldført, og Vognene skulle holdes omhyggeligt lukkede fra Aflæsningen er endt til Desinfektionen paabegyndes. Vogne, der tilhøre Baner i det sydlige Udland og indgaa med Kreaturer, maa dog slet ikke benyttes paa Returen, men skulle efter endt Desinfektion sendes til paagældende Grænsestation. Følgesedlerne maa bære Paategning om, at Vognene ere returtaaende Kvægvogne.

6. Tyske Kvægvogne, som returneres til Grænsestationen, skulle, efter at Desinfektionen er foretaget, paaklæbes en Seddel med Angivelse af, hvor og naar Desinfektionen er sket.

7. Da Vogne med danske Kvægsendinger til Tyskland ville blive desinficerede paa Ankomststationerne, paalægges det Stationerne at give Afsenderne Underretning herom, samt om, at der for Desinfektionen af Modtageren vil blive opkrævet et Gebyr af 1 Reichsmark for hver Vogn.

8. Dyr, der formenes at lide af smitsomme Sygdomme, modtages ikke til Transport. Anmeldelse bør gøres til nærmeste Politivæbning.

II. Rengøring og Desinfektion af Kvægvogne under almindelige Forhold.

9. Vogne, hvori indenlandske Kreaturer have været befordrede, renses paa følgende Maade:

Alle i Vognene værende Urenligheder fjernes med en Skovl eller Kost; Gulv, Vægge, Loft samt om fornødent Vognenes udvendige Sider skures grundigt med Koste og rigeligt Vand, indtil ethvert Spor af Urenlighed er fjernet, hvorefter Vognene afskylles. Efter Afskyllingen aftørres Vognenes Gulv med Svabere, for at ikke henstaaende Vand skal ødelægge Vognbunden, hvorhos samtlige Døre og Lemme aabnes, for at den derved tilvejebragte Træk yderligere kan tørre Vognen. Hvis der paa Grund af Frostvejr ikke kan bruges koldt Vand, eller naar dette viser sig utilstrækkeligt til at rense Vognene fuldstændigt, skal der benyttes varmt Vand. Ved Rengøringen skal det iagttages, at det fra Vognene løbende Vand erholder frit Afløb.

10. Vogne, hvori de i Punkt 2 omhandlede Kreaturer fra Udlandet have været befordrede, renses paa ovenangivne Maade, hvorpaa de desinficeres ved Vadskning af Gulv, Vægge og Loft med svag Karbolsyreopløsning, der tilberedes ved at opløse 2 Dele Karbolsyre i 100 Dele varmt Vand (18 Kvint til 4 Potter Vand).

11. Ved udpolstrede Vogne skulle de polstrede Stykker udtages af Vognene, udbankes grundigt og derefter børstes rene.

III. Under særlige Forhold.

12. I Tilfælde af, at Vogne ere eller formenes at være blevne smittede af Kvægst, Miltbrand eller miltbrandartet Rosen, rengøres de som under II anført, hvorefter de desinficeres ved en omhyggelig Overstrygning af Gulv, Vægge og Loft med en stærk Karbolsyreopløsning, der tilberedes ved at opløse 5 Dele Karbolsyre i 100 Dele varmt Vand (45 Kvint til 4 Potter Vand). Overstrygningen af Gulv, Vægge og Loft foretages med en almindelig Kalkkost. Efter endt Desinfektion skulle alle Døre og Luger aabnes, for at Luften hurtig kan tørre Vognen indvendigt og fjerne enhver animalsk Lugt.

13. Ved udpolstrede Vogne skulle de polstrede Stykker udtages og opbrændes, hvorefter Desinfektionen foretages.

14. Den ovenangivne Desinfektionsmaade skal i Reglen kun anvendes efter særlig Ordre fra det paagældende Veterinærtilsyn, Politiovrighed, eller naar det ved særlig Ordre er paabudt for enkelte eller alle Arter af Dyr, men dog ogsaa uden saadan Ordre i Tilfælde af, at der faas Kundskab om Forhold, der maatte gøre det utvivlsomt eller i hvert Fald vække stærk Mistanke om, at der foreligger en for Miltbrand, miltbrandartet Rosen eller Kvægpest hidrørende Smitte af Vognen. Navnlige maa der næres stærk Mistanke om, at en Vogn er bleven smittet, naar et sygt eller dødt Dyr er ankommet deri, og det ikke er øjensynligt (som naar Dyret f. Eks. har lidt en alvorlig ydre Beskadigelse) eller ved hurtig sagkyndig Undersøgelse paa anden Maade kan godtgøres, at Dyrets Sygdom eller Død ikke staar i Forbindelse med nogen af de ovennævnte Sygdomme. Anmeldes eller opdages det, at der i en Vogn er funden selvdøde Svin, skal nævnte Desinfektionsmaade stedse foretages af Ankomststationen.

15. I alle Tilfælde, hvor Vogne, som have været benyttede til Forsendelse af Kreaturer, skulle desinficeres til Forebyggelse af Mund- og Klovesyge, foregaar Desinfektionen af Vognene ved Hjælp af Kalkmælk i Stedet for Karbolsyreopløsning. Kalkmælken, der altid skal bruges frisk tilberedt, anvendes i Forholdet 1 Del brændt, ulasket Kalk til 8 Dele Vand. Forinden Desinfektionen skulle Vognene m. v. omhyggeligt rengøres efter de under II givne Forskrifter.

Desinfektionen med Kalkmælk maa ske med største Grundighed og saaledes, at hver Plet i Vognen overstryges.

IV. Løst Materiel, Ramper etc.

16. Vognenes løse Materiel samt det ved Dyrenes Ind- og Udladning, Befordring, Fodring, Vanding, Fastbinding eller i lignende Øjemed benyttede Materiel, herunder transportable Ramper, Ladebroer og Træværk i Kvægfoldene, eventuelt Vægte, rengøres og desinficeres paa samme Maade som Vognene, dog bør Presenninger, hvormed Vognene have været dækkede, i Almindelighed ikke desinficeres, men derimod renses omhyggeligt, f. Eks. ved Overskylning med Vand, naar de ere blevne forurenede.

Faste Ramper, Kvægfolde samt Vejene til og fra Foldene holdes rene for Gødning, Strøelse o. l.

I Tilfælde af en virkelig Smitte, eller naar der haves Mistanke derom, eller naar det under Afsnit III § 14 nævnte Paabud er udstedt, skulle de tillige, saa ofte de have været benyttede, dog ikke hyppigere end 1 Gang daglig, rengøres og derefter ved Hjælp af en Vandkande overgydes med den stærke Karbolsyreopløsning.

Ramperne ved Jernbanestationerne ville stedse være at desinficere med Kalkmælk, naar der fra paagældende Station har funden Afsendelse Sted af Kvæg, Faar, Geder eller Svin, der forinden Afsendelsen i større Mængder have været sammenbragte fra forskellige Steder, saasom ved Markeder, Dyrskuer, samlede Svineopkøb og lignende.

V. Behandling af Gødning, Strøelse m. v., der opsamles fra Kreaturforsendelser, som ere undergivne Desinfektionstvang.

17. Gødning, Strøelse o. l. nedgraves i en Dybde af 3 Fod. Jordlaget paa dette Sted rives og overgydes paa den ovenfor angivne Maade med den stærke Karbolsyreopløsning.

18. Under en paa Grund af Mund- og Klovesyge paabudt Desinfektion kan den ved Stationerne opsamlede Gødning og Strøelse fra Kreaturforsendelser, ogsaa i afspærrede Distrikter, overlades Entreprenører og af disse bortfjernes fra Stationerne efter at være bestrøet med Melkalk eller overhældt med Kalkmælk. Skulde der imidlertid i en Transport af Kvæg m. v. findes noget Dyr, der er angrebet af Mund- og Klovesyge eller maa mistænkes for at være det, behandles Gødningen m. v. overensstemmende med den i § 17 givne Forskrift.

Foranstaaende Regler ere tiltraadte af samtlige private Baner i Danmark.

Nr. 181. (C 269).Afkølings-
vognenes
Rensning.

Da de i Statsbanernes Afkølingsvogne (Litra Js.) forsendte Varer hyppig have taget Skade af det fra den smeltede Is neddrivende Vand, paalægges det alle vedkommende at føre Tilsyn med, at disse Vogne ere i god og ren Stand, saaledes at der navnlig er godt Afløb for Vandet.

1. Forinden Afkølingsvognen ved Sæsonens Begyndelse tages i Brug som saadan, skal der finde en grundig Rensning Sted af Vognen i dens Helhed, ogsaa af selve Iskassen.

2. Saavel de Stationer, hvor Afkølingsvognene aflæsses, som Isfyldningsstationerne og Afgangstationerne skulle hver Gang Aflæsning, Ispaafyldning og Indlæsning finder Sted, foretage følgende:

De under Iskasserne anbragte Bakker samt Ristene over Afløbshullerne befries fuldstændigt for Halmrester og Smuds. De saavel fra Bakkerne som fra Vognbunden nedløbende Rør gennemrenses (f. Eks. med tykt Spanskrør). Eventuelt maa Ristene midlertidig borttages for at fjerne Smuds, der har samlet sig omkring Afløbshullet under Ristene. Naar denne Rensning har funden Sted, maa det ved Paafyldning af Vand i Bakkerne konstateres, at der er frit og hurtigt Afløb gennem Rørene.

Vognbunden maa omhyggeligt renses og tørres.

For saa vidt der er anbragt Kuffertriste i Vognen, maa disse fjernes under denne Proces.

3. Forinden Vognen paafyldes med Is, bør den udluftes, og dette bør navnlig foretages af Aflæsningsstationen straks efter Vognens Tømning. Efter hver Benyttelse skal Vognen om fornødent vadskes og renses grundigt.

Det maa derhos paases, at Luften i Vognen, forinden den skal benyttes, er frisk, og at Vognen er fuldstændig tør.

Om nødvendigt kan Vognen løbe til Paafyldningsstationen med aabentstaaende Døre, naar disse blive forsvarligt paahaspede.

4. Stationerne ville blive holdte ansvarlige for, at Afkølingsvognene til enhver Tid ere i tilfredsstillende Stand under Benyttelsen.

Om mangelfuld Rensning gøres Indberetning til Trafikafdelingen.

Nr. 182. (C 270).

Bremsekupeerne i Godsvognene skulle stedse holdes vel rengjorte af Stationerne.

Rengøring af
Godsvognenes
Bremsekupeer.**Nr. 183.** (C 272).

Med Hensyn til Størrelsen af Vognes tilladelige Maksimal-Hjulstand paa Statsbanerne og Dampfærgerne ville følgende Bestemmelser være at iagttage:

Tilladelig
Hjulstand
m. m.

Paa de forskellige Banestrækninger finder ingen Indskrænkning Sted med Hensyn til Vognenes Hjulstand eller Akselantal (se dog Ordre Nr. 184).

Skulle Vognene overføres med enkeltsporede Dampfærger (Helsingør-Helsingborg, Masned Sund, Lillebælt, Salling-sund og Oddesund), finder ingen Indskrænkning Sted med Hensyn til Hjulstand eller Akselantal, men Bogievognenes Bogier maa være saa bevægelige, at de kunne drejes 5° over og under Horizontalplanet.

Skulle Vognene overføres med dobbeltsporede Dampfærger (København—Malmø og Korsør—Nyborg), maa to-akslede Vogne paa Dampfærgerne »Korsør« og »Nyborg« have indtil 6 m. Hjulstand samt paa Dampfærgerne »Sjælland« og »København« indtil 7 m, tre-akslede Vogne have samme totale Hjulstand som anført for to-akslede Vogne, men Midtakslen skal være forskydelig (paa »Korsør« og »Nyborg« med 6 m. total Hjulstand 30 mm. til begge Sider af Akselgafflen og paa »Sjælland« og »København« med 7 m. total Hjulstand 40 mm. Ved mindre Hjulstande kræves mindre Forskydelighed af Midtakslen.)

Bogievogne ikke have større Afstand mellem Bogiecenterne end 12 m., og selve Bogiernes Hjulstande maa ikke overstige 5 m., dog maa Læssets (Vognens) største Brede ikke være større end følgende Maal:

Bogiecenter-Afstand	paa Dampfærgen	
	»Korsør« eller »Nyborg«	»Sjælland« eller »København«
12 m.	2950 mm.	3000 mm.
11 1/2 »	3000 »	3030 »
11 »	3030 »	3060 »
10 1/2 »	3070 »	3100 »
10 »	3100 »	3130 »
9 1/2 »	3140 »	3150 »

Er Afstanden mellem Bogiecenterne mindre end $9\frac{1}{2}$ m., kunne Vognene være læsede helt ud til Ladeprofilet (3150 mm.).

Bogieerne skulle være saa bevægelige, at de kunne drejes 5° over og under Horizontalplanet samt 8° til hver Side af Vertikalplanet.

Vogne med radielt indstillelige Aksler kunne ikke overføres med de dobbeltsporede Dampfærger.

Indgaar der til Vamdrup eller Vedsted Salonvogne bestemte til Sjælland, som ikke tilfredsstillende ovenstaaende Bestemmelser, skulle de føres igennem til Nyborg, som da uopholdelig maa underrettes pr. Telegraf.

Naar der til Vamdrup eller Vedsted indgaar Vognladningsgods for Sjælland, læsset i Vogne, der ikke opfylde de ovennævnte Betingelser, ville disse Stationer herom have at give Modtagelsesstationen telegrafisk Meddelelse.

Denne underretter snarest Adressaten og indhenter dennes skriftlige Erklæring om, hvorvidt han er villig til at bære Omkostningerne ved Godsets Omlæsning i Vamdrup eller Vedsted, samt til at betale det Forsinkelsesgebyr, som Statsbanerne eventuelt maatte komme til at udrede til de fremmede Baner i Anledning af Omlæsningen. Til disse Meddelelser benyttes en særlig Formular.

Om Adressatens Svar underrettes Vamdrup eller Vedsted hurtigst pr. Telegraf, hvorefter nævnte Stationer efter Omstændighederne enten foranledige Omlæsningen foretagen eller indhente Afsendelsesbanens Disposition.

Den af Adressaten paategnede Blanket sendes derefter med første Tog til Vamdrup eller Vedsted; den vedhæftes der den paagældende Fragtseddel og følger med denne til Revisionen, der efter at have søgt Oplysning om, hvorvidt en forsinket Tilbagelevering af vedkommende Vogn har fundet Sted, eventuelt foranlediger det Statsbanerne ifaldne Forsinkelsesgebyr opkrævet.

Nr. 184. (C 273).

I Forbindelse med Ordre Nr. 183 meddeles det herved, at 2- eller 3-akslede Godsvogne med en større Akselafstand og Bogievogne med en større Afstand mellem Bogiecenterne end 5 Meter ville være at forsyne med en hvid Paaklæbnings-seddel som hostaaende.

For stor Akselafstand.

Vognen maa fremføres
med Forsigtighed paa Sidespor.

Det paalægges Grænsestationerne eventuelt at forsyne de fremmede Vogne med den nævnte Seddel.

Naar lange Bogievogne skulle hensættes paa Sidespor, i hvis Nærhed findes faste Bygningsværker (Ramper, Signaler m. v.), maa selvfølgelig særlig Forsigtighed iagttages.

Nr. 185. (C 274).

Vogne med mindre Hjulstand end $3,5$ Meter maa ikke indlemmes i de af de preussiske Statsbaners Tog, hvis til-ladte Hastighed overskrider 60 Kilometer i Timen. Dette er for Tiden Tilfældet med samtlige Person- og Iltog paa Hovedbanerne.

Nr. 186. (C 275).

Til de private Sidespor fra Knabstrup Station til Knabstrup Teglværk maa ikke sendes Vogne med større Hjulstand end 4 Meter.

Nr. 187. (C 276, D 34, 66, 133, 141).

Godsvognes Bruttolast paa de forskellige Statsbanestrækninger. For den Maksimalbelastning, med hvilken Godsvogne af Hensyn til Sporets Styrke maa føres over de forskellige Statsbanestrækninger, gælder den Bestemmelse:

at en Vogns Totalvægt (dens egen Vægt + Ladningens Vægt) fordelt paa Vognens Aksler ikke maa foranledige en Overskridelse af de nedenfor anførte Størrelser af det tilladelige **Akseltryk**:

Tilladeligt Akseltryk paa Strækningen	I	I	I
	Iltog	Persontog af alle Arter	alle andre Tog.
	Kilo	Kilo	Kilo
I. København H.—Korsør	9,000	11,000	11,000
Roskilde—Masnedø			
do. —Kallundborg			
København H.—Hellerup—Hillerød			
—Snekkersten			
København Ø.—Rungsted—Helsingør			
Frederiksberg—Nørrebro—København Ø.			
Nyborg—Strib			
Vamdrup—Frederikshavn			
Langaa—Struer			
Lunderskov—Esbjerg			
II. Frederiksberg—Frederikssund	10,000	11,000	
Næstved—Slagelse—Vørslev			
Dalmose—Skelskør			
Orehoved—Gedser			
Tommerup—Assens			
Esbjerg—Struer			
Bramminge—Vedsted			
Skanderborg—Skern			
Hobro—Løgstør			
Viborg—Aalestrup			
Skive—Glyngøre			
Struer—Oddsund Syd			
Aarhus—Ryomgaard			
III. Strømmen—Grenaa	7,500	9,400	
Randers—Strømmen			
IV. Oddsund Nord—Thisted	6,000	6,750	

Forøvrigt henledes Opmærksomheden paa:

at den i Politireglementets § 39 bestemte Maksimalbelastning af Godsvogne i Iltog af indtil $\frac{2}{3}$ af Vognens Bæreevne ikke maa overskrides, og

at ingen Vogn maa belastes ud over den Maksimalbelastning, som er paamalet Vognen (jfr. dog Ordre Nr. 272).

De ovenfor nævnte Togarter bestemmes ved Tjenestekøreplanen.

Nr. 188. (C 277).

Vogne, der skulle føres over Hestebanen mellem Ulstrup Station og Gudena, maa ikke læsses med mere end 6000 Kilogram.

Vogne til Ulstrup Hestebane.

Nr. 189. (C 278).

Vogne, hvis Bruttolast overstiger 8500 Kilogram pr. Aksel, maa ikke ekspederes til norske Stationer.

Godsvogne til norske Stationer.

Nr. 190. (C 279).

Efter Bestemmelserne i Ordre Nr. 187 (jfr. Ordrens Punkt IV) kunne Strækningerne:

Vognmateriellets Benyttelse.

Durup—Glyngøre (Nykøbing M.)
Oddsund N.—Thisted

ikke befares af to-akslede Vogne med større Totalvægt (Vognenes Taravægt + Belastning) end 13,500 Kg.

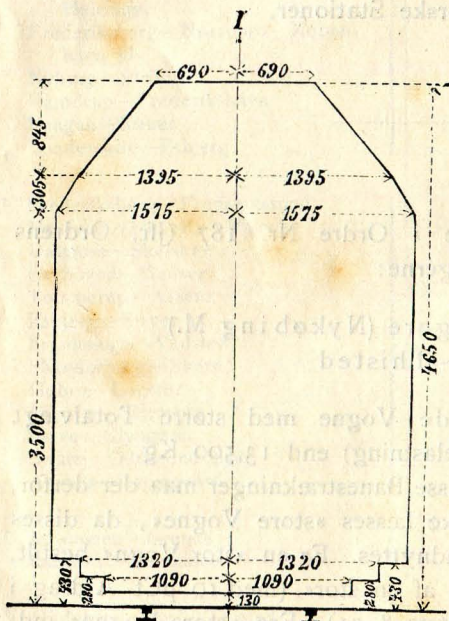
Til Stationerne paa disse Banestrækninger maa der derfor, naar det kan undgaas, ikke læsses »store Vogne«, da disses Bæreevne ikke vil kunne udnyttes. Er en »stor Vogn« bestilt, leveres to smaa »i Mangel af en stor« (med 10 pCt. Afdrag i Fragten, jfr. Godsreglementets § 21). Ere »store Vogne« indkomne paa disse Banestrækninger (læssede som smaa), ville de, naar de atter skulle gaa derfra i læsset Tilstand, være at betragte som smaa.

Samtlige øvrige Statsbanestrækninger kunne ifølge (fornævnte Ordre) befæres af alle Statsbanernes store to-akslede Vogne. Med Hensyn til nogle private Vogne henvises til Ordre Nr. 199, Punkt II.

Nr. 191. (C 280).

Ladeprofiler.

I Forbindelse med Ordre Nr. 121, der indeholder Oplysning om det fri Rum for Togene, og under Henvisning til Ordrene Nr. 183 og 184 meddeles herved, at aabne Godsvogne paa de nedenfor anførte Banestrækninger ville kunne læsses indtil de vedføjede Profiler:

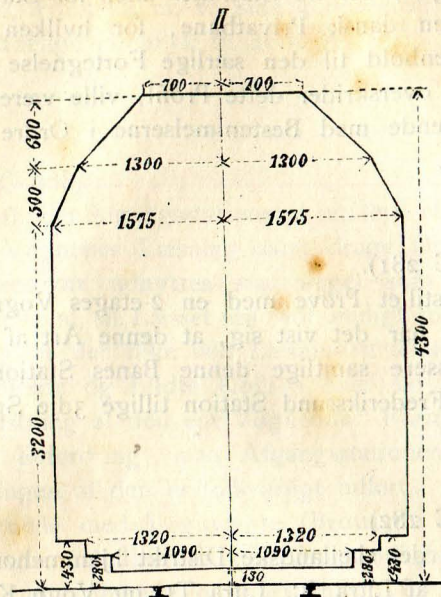


A. Paa Statsbanerne efter hosstaaende Profil I.

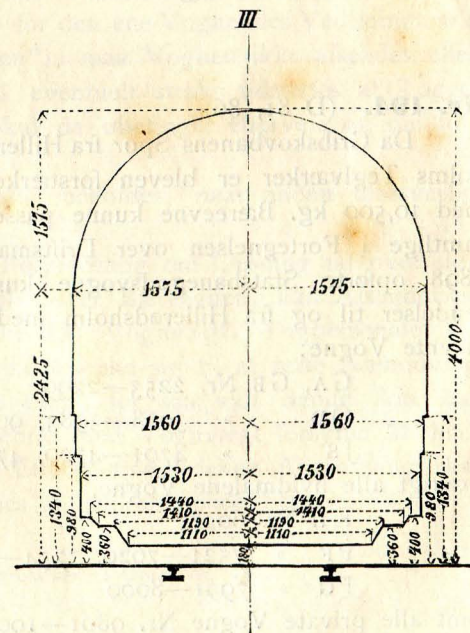
IVamdrup, Vedsted og Helsingborger opstillet Skabeloner for Profil I, og ville de Vogne, som ikke kunne passere disse Skabeloner, være at tilbagevise.

B. Til fremmede Baner:

- Malmø (lokalt) Profil I
- Helsingborg-Halmstad (inkl.) » I
- Tyske Baner » I



Svenske og Norske Jernbaner Profil III



Godsvogne, der fra Stationer uden for Statsbanerne ere læssede for en dansk Privatbane, for hvilken hosstaaende Profil II i Henhold til den særlige Fortegnelse er normeret, og hvis Læs overskrider dette Profil, ville være at behandle overensstemmende med Bestemmelserne i Ordre C Nr. 271, sidste Stykke.

Nr. 192. (C 281).

Fremførelse af 2-etages Vogne paa Frederikssundbanen. Ved anstillet Prøve med en 2-etages Vogn paa Frederikssundbanen har det vist sig, at denne Art af Vogne uhindret kan passere samtlige denne Banes Stationers 1ste og 2det og paa Frederikssund Station tillige 3dje Spor.

Nr. 193. (C 282).

Indskrænkning i Benyttelsen af sjællandske Vogne. Af de i det sjællandske Distrikt hjemmehørende Vogne maa Vognene af Litra IC, Litra TD og Vogn KL 6028 ikke ekspederes til Stationer udenfor Sjælland.

Endvidere maa KL 6028 ikke ekspederes til Københavns Havnebane samt til Magle Mølles Sidespor ved Næstved.

Nr. 194. (D 81, 86).

Godsvogne til Gribskovbanen. Da Gribskovbanens Spor fra Hillerød Station til Hillerødsholms Teglværker er bleven forstærket, saaledes at Vogne med 10,500 kg. Bæreevne kunne passere det, ville fremtidig samtlige i Fortegnelsen over Driftsmateriellet af 1ste April 1898 opførte Statsbanegodsvogne kunne benyttes til Forsendelser til og fra Hillerødsholm med Undtagelse af nedenævnte Vogne:

GA, GB Nr. 2253—2299

QD » 3908—3983, 9001—9422

JS » 4701—4720, 4731—4780 og

i øvrigt alle hvidmalede Vogne,

KL Nr. 6028

PF » 7521—7620, 7754—7987, 15001—15240

PG » 7991—8000

samt alle private Vogne Nr. 9801—10000.

I Fortegnelsen over den paa danske Privatbaner tilladelige Hjulstand, Hjultryk m. v. Side 4 rettes ud for Hillerødsholm det tilladelige Hjultryk til 4600 Kg.

Nr. 195. (C 288).

Læsning af Vogne. Eftervejning. Det paahviler Afgangstationerne at føre et omhyggeligt Tilsyn med Vognenes Læsning samt drage Omsorg for, at Vognenes Bæreevne udnyttes saa meget som muligt, dog under Iagttagelse af, at Læsset saa vidt muligt fordeles ligeligt i Vognen, og at der ikke ved Læsningen af uensartet Gods — saasom tomme og fyldte Kolli i hver sin Vognende — sker Overbelastning af den ene Vognende. Forinden en Vogn overtages til Befordring, maa Afgangstationen forvise sig om, at Læsningen af den er forsvarligt udført. De Stationer, der ere forsynede med Vognvægte (Brovægte eller transportable Vognvægte), skulle, saa ofte Omstændighederne tillade det, efterveje ankommende og afgaaende Vogne. Samtlige Stationer og Togpersonalet skulle føre Tilsyn med, at de i Togene værende Vogne, for saa vidt det udvendigt er kendeligt, ere forsvarligt læssede. Er det øjensynligt, at en Vogn enten i sin Helhed eller for den ene Vognendes Vedkommende er læsset over Bæreevnen*), maa Vognen ikke afsendes eller videresendes, men skal eventuelt straks udsættes af Toget; vedkommende Station skal da ubetinget efterveje og om fornødent omlade Vognen.

Paa lignende Maade forholdes, naar anden uforsvarlig Læssemaade opdages.

Opstaar der kun Formodning om Læsning ud over den angivne Vægt, men ikke over Bæreevnen, kan Afsendelsestationen, naar den ikke har Vognvægt, Togpersonalet og Mellestationerne dog indskrænke sig til at rette Anmodning til Modtagelsestationen eller, for saa vidt denne ikke har Vognvægt, til en passende med Vognvægt forsynet Mellestation om at foretage Eftervejning; denne Anmodning skal da ubetinget efterkommes af vedkommende Station.

*) Angaaende Begrebet »Bæreevne« se Ordre Nr. 272.

Modtagelsesstationerne skulle ubetinget efterveje Vogne, der formenes at være læssede med større Vægt end angivet.

Stationer, der ikke have Vognvægt, skulle i de Tilfælde, hvor Eftervejning ubetinget er foreskrevet, rekvirere en transportabel Vognvægt gennem Sektionen eller hos en af de nærmeste Stationer.

I alle Tilfælde, hvor Overlæsning eller anden uforsvarlig Læssemaade opdages, skal Indberetning gøres.

Afgangsstationerne ville blive holdte ansvarlige for, at de Vogne, som de afsende, ere forsvarligt læssede, og i de Tilfælde, hvor Overlæsning ud over den angivne Vægt eller Bæreevne maatte vise sig iøjnefaldende, eller hvor Eftervejning af Vogne i det hele taget forsømmes, tillige for Overlæsningen.

Naar en Vognopsynsmand eller Vognsmører finder Anledning til at antage, at en Vogn er overlæsset, skal han i betimelig Tid ved skriftlig Rekvisition til Stationen forlange Vognen eftervejet, og Stationen skal derefter foranledige, at dette sker, samt at der tilstilles nævnte Funktionær en skriftlig Meddelelse om Vejningsresultatet.

Vognopsynsmanden vil derefter have at underrette vedkommende Maskininspektør om den eventuelle Overbelastnings Størrelse, om hvorvidt der derved er foraarsaget Beskadigelse paa Vognen, samt om paa hvilken Station den var læsset.

Naar en Vogn er befunden at være overlæsset med mere end 5 pCt. af dens paaskrevne Bæreevne (i sin Helhed eller ved delvis Overlæsning af den ene Vognende), maa Vognen ikke sættes i Drift igen, forinden den er bleven undersøgt af Vognopsynsmanden, som derfor eventuelt vil være at kalde til Stede efter Vognens Aflæsning, og som da har at foranstalte det videre fornødne.

Enhver Station, der er forsynet med Vognvægt, vil have at føre en Vognvejningsjournal, hvori Resultatet af Eftervejninger vil være at indføre.

Naar Vogne, enten som Følge af forannævnte Bestemmelser eller paa Grund af varmløbne Aksler eller lignende, udsættes paa en Mellemstation for at omlæsses, skal denne Station straks underrette saavel Modtagelses- som Afsendelses-

stationen herom og opgive Numrene paa de Vogne, i hvilke de respektive Forsendelser ere omlæssede.

Nr. 196. (C 292).

Ved Læsning af lange Genstande maa det nøje iagttages, at disse ikke naa længere uden for Vognen end Bufferhylstrene.

Læsning af
lange Gen-
stande.

Saafrømt Genstandene ere for lange for een Vogn, maa der til Transporten af saadanne Genstande anvendes 2 eller flere Vogne og da fortrinsvis de hertil bestemte Vogne af Litra T B, T C og T D eller T A, som kunne indbyrdes forenes henholdsvis ved Koblingsstænger eller ved en fri Vogn (Mellemløber), og som alle ere forsynede med Tømmerskamler, ud over hvilke Læsset dog altid maa række mindst $1\frac{1}{2}$ Fod.

Anvendelsen af almindelige aabne Godsvogne til saadanne Transporter maa kun finde Sted, naar 2 Vogne ere tilstrækkelige til Læsningen og da under Iagttagelse af følgende Bestemmelser:

1. Læsset skal hvile paa Strøer, saaledes at det intet Sted kommer Vognbunden nærmere end 4 Tommer, hvilket Maal dog vil være at forøge til c. 10 Tommer, saafremt Læsset skal beføres med enkeltsporede Færger. (Angaaende Overførelse med dobbeltsporede Færger se nedenfor).

Af Strøer maa der kun findes 1 Stk. i hver af Vognene saa vidt muligt anbragt paa Midten tværs paa Vognbundens Længderetning. Strøerne maa være saa lange, at de naa ud over Vognenes Længdedragere (indtil 2 à 3 Tommer fra Vognsiden).

Tykkelsen af de forskellige Vognes Strøer skal for øvrigt være saaledes, at Vognenes mulige forskellige Bundhøjde udjævnes.

2. Naar Læsset fylder Vognenes hele Brede, skal der desuden omtrent midt paa hver Vogns Længdesider anbringes og solidt fastgøres lodret stillede Strøer, der kunne holde Læsset frit af Vognsiderne. Er Læssets Længde 35—40 Fod, maa Sidestrøerne være mindst 5" tykke, er dets Længde 28—35 Fod, maa Sidestrøerne

være mindst 4" tykke, og for Længder under 28 Fod mindst 3" tykke. Strørnes Brede maa være mindst 6".

3. Ved Anvendelsen af saakaldte Underløbere for lange Genstande skal det altid iagttages, at Underløberne ere fuldstændig fri og uafhængige af Læsset. Læsset maa derfor ved Hjælp af et passende Antal Bund- og Sidestrøer holdes frit af Underløbernes Vognbunde og Sider. Samtlige Strøer maa kun findes i den Vogn, hvori Genstandene ere læsede, og mindst have de ovenfor under 1 og 2 anførte Tykkelser.

Med Hensyn til Transporten af lange Genstande, der skulle befordres med de dobbeltsporede Dampfærger (København—Malmø og Korsør—Nyborg), bemærkes:

at Sammenlæsning af almindelige Godsvogne ikke maa finde Sted,

at der til saadanne Transporter vil være at anvende Vognene Litra T B og T C sammenkoblede med de for disse Vogne særligt bestemte Trækstænger, og

at for saa vidt Læsset er af den Beskaffenhed, at Underløbere kunne anvendes, vil Læsset kunne anbringes paa en almindelig Godsvogn, naar Bundstrøerne gøres 10 Tommer tykke som ovenfor anført, medens Sidestrørnes Tykkelse efter Omstændighederne maa forøges yderligere end foran anført, under Hensyn til Længden af de læsede Genstande og Vognenes Passage gennem Kurverne paa Dampfærgernes Spor.

Tomme Vogne maa aldrig, hverken i Tog eller under Rangering, føres sammenkoblede med Stænger. Dog kunne tomme Vogne af Litra T D ved Hjælp af Trækstænger tilhænges en T B- eller T C-Vogn som bageste Vogne i Tog, der i Tjenestekøreplanen ere opførte som blandede Tog henholdsvis Godstog.

Strørne skulle, naar Afsenderen ønsker det, leveres af Afsendelsesstationen, der vil kunne rekvirere dem hos vedkommende Trafikafdeling. Trafikafdelingerne benytte hertil kassable Sveller, der rekvireres hos Baneafdelingen.

Strørne maa under ingen Omstændigheder spigres til Vognenes Sidebeklædning eller Gulv, men skulle spigres eller surres fast til Læsset samt eventuelt forbindes indbyrdes.

Nr. 197. (C 293).

Møllesten, Slibesten, løse Metalhjul og lignende tunge cylindriske Genstande, hvis Bredde er væsentlig mindre end deres Tværmaal, maa ikke læsses paa Højkant, men skulle lægges fladt ned mod Vognbunden. Ere disse Genstandes Tværmaal større end Vognens Bredde, maa nærmere Forholdsordre angaaende Befordringen først indhentes hos vedkommende Trafikchef.

Nr. 198. (C 296).

Indenrigsministeriet har under 21de Juli 1896 approberet Anvendelse af private Jernbanevogne til nedestaaende Godsbe-
fordring paa Statsbanerne.

Almindelige Betingelser

for

Anvendelse af private Jernbanevogne til Godsbe- fordring paa de danske Statsbaner.

1.

Anvendelse af private Jernbanevogne, som ikke henhøre til en anden Jernbanes Vognpark, til Godsbe-
fordring paa Statsbanerne kan kun finde Sted i Henhold til særlig med Generaldirektoratet for Statsbanedriften forud truffen Overenskomst, hvorved Generaldirektoratet vil have at paase, saavel at de nedenfor angivne Betingelser ske Fyldest som ogsaa, at Anvendelsen af de paagældende Vogne ikke i øvrigt strider mod Statsbanedriftens Tarv.

2.

De private Vogne skulle i Henseende til Konstruktion og Udstyrelse fyldestgøre de Fordringer, som stilles af Generaldirektoratet i Henhold til de for Statsbanerne gældende Politi- og Befordringsbestemmelser eller ved Statsbanedriften fulgte Normer og Regler.

Det kan forlanges, at en fuldstændig Hovedtegning til hver Vogn skal forelægges Generaldirektoratet til Approbation, inden Vognen bygges.

Generaldirektoratet bestemmer, hvorvidt og paa hvilken Maade Vognene skulle være forsynede med Bremse-, Signal-, Varme- og Belysningsindretninger eller med gennemgaaende Ledninger til disse.

Enhver ikke hidtil paa Statsbanerne benyttet privat Vogn underkastes et maskinteknisk Eftersyn, hvornæst det afgøres af Generaldirektoratet, om Vognen kan stedes til Anvendelse paa Statsbanerne.

3.

Statsbanedriften fører det almindelige Tilsyn med Vognene, saalænge de henstaa paa Stationerne. Vognenes Vedligeholdelse sker ved Statsbanedriftens Foranstaltning, men paa Vognejerens Bekostning, saaledes at Udgiften refunderes Statsbanedriften efter Regning.

4.

Statsbanedriften overtager intet Ansvar for muligt indtræffende Mangler eller Beskadigelser ved Vognene, medmindre de maatte kunne tilregnes Statsbanerne.

5.

Rengøring og eventuel Desinfektion af Vognene foretages ved Vognejerens Foranstaltning.

6.

Vognene maa kun benyttes af Ejeren og kun til Transport af dennes egne Godsforsendelser i hele Vognladninger samt af brugt Emballage, jfr. dog Punkt 8.

Yderligere Indskrænkninger i Benyttelsen kunne fastsættes ved den særlige Overenskomst (Punkt 1).

7.

Befordringen af det i Punkt 6, 1ste Stk., omhandlede Vognladnings- og Returgods foregaar i Henhold til de i de gældende Love og offentliggjorte Reglementer indeholdte Befordrings- og Takstbestemmelser.

8.

Efter endt Aflæsning føres Vognene saa hurtigt, som Omstændighederne tillade det, fragtfrit til deres Hjemsteds-

station eller til et andet Sted, hvor Ejeren ønsker dem læsede paany. Statsbanedriften er berettiget til undervejs at benytte en saadan Vogn til andre Godsforsendelser, der ikke kunne skade Vognens Bestemmelse.

9.

Som Vederlag for de af Vognejerer selv leverede Vogne betaler Statsbanedriften Ejeren for hver Kilometer, en af hans Vogne har gennemløbet paa Statsbanerne enten i belæst eller i tom Tilstand, en Løbeleje, der fastsættes til 2 Øre pr. Vognkilometer for lukkede Vogne og 1 Øre for aabne Vogne. Opgørelse finder Sted for hver tilbagelagt Kalendermaaned.

10.

For saa vidt det af Hensyn til Vognenes Henstaaen paa deres Hjemstedsstation skulde blive nødvendigt at etablere særlige Udvidelser eller Sporanlæg, ville de dermed forbundne Udgifter være at afholde af Vognejerer.

11.

Den i Henhold til Punkt 1 afsluttede Overenskomst kan til enhver Tid opsiges af en af Parterne til Ophør med 1/2 Aars Varsel.

Nr. 199. (C 297, D 27, 45, 130).

I Henhold til Punkt 1 af de i Ordre Nr. 198 indeholdte almindelige Betingelser for Anvendelse af private Jernbanevogne til Godsbefordring paa de danske Statsbaner har Generaldirektoratet afsluttet Overenskomster med nednævnte private Vognejerere. Ifølge disse Overenskomster kunne de paagældende over Statsbanerne lade forsende i egne, særligt dertil indrettede, af Generaldirektoratet antagne Vogne følgende Forsendelser (jfr. Ordre Nr. 198, Punkt 6):

- a. Hr. Carl Jacobsen, Ny Carlsberg: Øl fra Ny Carlsberg i lukkede Vogne, Litra Z A (Hjemstedsstation: Frederiksberg).
- b. Aktieselskabet De forenede Bryggerier: Mineralvande og Øl fra Tuborgs Fabrikker i lukkede Vogne, Litra Z B (Hjemstedsstation: Hellerup).

Overenskomster med private Vognejerere.

- c. Københavns Magistrat: Affald fra Københavns Kvægtorv og offentlige Slagtehus i lukkede Vogne, Litra Z C (Hjemstedsstation: København).
- d. Aktieselskabet Københavns Renovations-Kompagni: Latringødning mellem Sidesporet ved Lersøen og Stationerne Lillerød, Kvistgaard, Ballerup, Stenløse, Frederikssund og Hedehusene i lukkede Vogne, Litra Z D (Hjemstedsstation: Lersøen).
- e. Det danske Petroleums-Aktieselskab: Petroleum i lukkede Vogne, Litra Z E (Hjemstedsstation efter nærmere Aftale).
- f. Agent Carl J. Ulrich, Haslev: Ost i en lukket Vogn, Litra Z F (Hjemstedsstation: Haslev).
- g. Aktieselskabet Københavns Mælkeforsyning: Mælk i lukkede Vogne, Litra Z G (Hjemstedsstation: Frederiksberg).
- h. Hr. P. Halvorsen, København: fersk Kød i lukkede Vogne, Litra Z H (Hjemstedsstation: København).
- i. Odder Andels-Svineslagteri: fersk Kød i lukkede Vogne, Litra Z H (Hjemstedsstation: Aarhus).
- k. Det danske Kulkompagni: Kul mellem København Ø Station og Frederiksberg Gasværks Sidespor i aabne Vogne, Litra Z K (Hjemstedsstation: København Ø).
- l. Fyrvæsenet: Gas i særlige Gastransportvogne (Hjemstedsstation: Esbjerg).

Voggenes
Benyttelse.

2. I de omhandlede Vogne maa kun forsendes de angivne Arter af Gods i hele Vognladninger samt — for de under 1. a, b, f, g, h, i og k nævnte Vognes Vedkommende — tillige brugt Emballage, men ikke andet Gods, jfr. dog Ordre Nr. 298, Punkt 8.

Fragt.

3. Fragten af Sendinger i de omhandlede Vogne vil fremtidig være at beregne ganske efter de til enhver Tid gældende Takstbestemmelser; for lukkede Vognes Vedkommende altsaa med Tillæg af Presenningleje.

Brugt
Emballage.

4. Brugt Emballage kan sendes i de under 1 a, b og f—k omhandlede Vogne efter de i Godsreglementet af 1ste Januar 1897 fastsatte Regler.

Isfyldning.

5. Ny Carlsbergs og Tuborgs Fabrikkers Vognes Forsyning med Is besørgeres af Afsender og Modtager selv. Carl J. Ulrichs, Københavns Mælkeforsynings samt

P. Halvorsens og Odder Andels-Svineslagteris Vognes Isfyldning kan besørgeres af Afsenderen selv; besørgeres den af Statsbanerne, opkræves herfor tariffmæssigt Isgebyr.

6. Af Ny Carlsbergs og Tuborgs Fabrikkers Vogne kan Øl udlæsses paa Mellemstationer, og i Mælkeforsyningens Vogne kan Mælk indlæsses paa Mellemstationer, alt paa de i Godsreglementets § 28, Afsnit 2, Punkt a—e fastsatte Betingelser (jfr. Ordre C 375, Punkt 36).

Ind- og Ud-
læsning
undervejs.

7. Med Hensyn til Københavns Renovationskompagnis Vognes Befordring samt Fyldning og Forsyning m. v. — herunder ogsaa Spørgsmaalet om, paa hvilke Tider af Aaret Transporterne kunne foregaa — følges de Forskrifter, som gives af Statsbanedriften eller Sundhedsautoriteterne.

Særlige Regler
for Renova-
tionskompag-
niet's Vogne.

8. Med Hensyn til det danske Petroleums-Aktieselskabs Vognes Befordring samt Fyldning og Tømning m. v. følges de Forskrifter, som gives af Statsbanedriften eller Brandvæsenet, jfr. bl. a. Ordre Nr. 153, Punkt 1—5.

Særlige Regler
for Petro-
leums-sel-
skabets Vogne.

9. Vognleje beregnes ikke for forsinket Paa- og Aflæsning af de under 1 a—k omhandlede Vogne.

Vognleje.

10. Ny Carlsbergs og Tuborgs Fabrikkers Vogne kunne ogsaa ekspederes til Stationer paa østsjælland-ske og lollandske Jernbaner efter samme Regler, som gælder for Vognenes Befordring paa Statsbanerne. P. Halvorsens Vogne kunne ekspederes til tyske Stationer. Carl J. Ulrichs Vogn kan ekspederes fra Stationer paa østsjællandske, lollandske og sydfynske Jernbaner samt Svendborg—Nyborg Banen med Ost bestemt for Stationer paa Statsbanerne.

Ekspedition
ud over
Statsbanerne.

11. Ved Læsningen af de private Vogne maa det under Hensyn til nogle af Vognenes store Taravægt samt Isfyldning navnlig iagttages, at Totalvægten ikke overskrider de for de forskellige Befordringsstrækninger fastsatte Maksima (se Ordre 187 m. fl.). Vognene af Litra Z H kunne overhovedet ikke føres over Banerne læssede til fuld Bæreevne og med helt fyldte Isbeholdere.

Belastning.

Endvidere bemærkes, at Beholderne i Z E Vognene kunne rumme mere Petroleum, end Vognenes Bæreevne tillader.

12. Naar de henholdsvis til de østsjællandske og til de lollandske Jernbaners Vognpark henhørende private Vogne,

Fakse Kalk-
bruds og Ny-
købing Kalk-
værks Vogne.

der ejes af Fakse Kalkbrud og Nykøbing Kalkværk, ekspederes til Statsbanestationer, beregnes almindelig Fragt efter de gældende Regler. Ligeledes beregnes Vognleje for eventuel forsinket Paa- eller Aflæsning af saadanne Vogne.

Benyttelse af Gribskovbanens og Kagerup-Helsingebanens Vogne.

Nr. 200. (C 299).

Gribskovbanens med Nummer 1—10 betegnede Godsvogne kunne indlemmes i Statsbanernes Tog, men, da de ere forsynede med radielt indstillelige Aksler, ere de udelukkede fra Befordring med Storebæltsfærgerne og Færgerne mellem København og Malmø.

Kagerup-Helsingebanens Godsvogne Nr. 1 og 2 (mærkede K. H. B.) kunne indlemmes i Statsbanernes Tog og overføres med samtlige Færger.

Nr. 201. (C 301).

Løst Materiel til Godsvognene.

Det til Godsvognene hørende løse Materiel skal altid ledsage disse. For saa vidt det under Vognenes Benyttelse bliver nødvendigt at udtage saadant Materiel af dets Leje, f. Eks. Presenningstænger og Tømmerblokke, maa det midlertidigt anbringes i Bunden af Vognene.

Eftersyn af Vogne under Sneforhold.

Nr. 202. Naar Tog i længere Tid ere spærrede af Sne paa fri Bane eller paa en Station, hvor der ikke findes ansat nogen Vognopsynsmand eller Vognsmører, skal Vognopsynsmanden for den Strækning, paa hvilken Toget befinder sig, snarest muligt begive sig til Toget for at efterse Vognene. I Tilfælde, hvor Vognopsynsmanden ikke kan komme tilstede, er det Lokomotivførerens Pligt at efterse Vognene i Toget.

Ved et saadant Eftersyn skulle samtlige Vognes Akselkasser grundigt undersøges, eventuelt udpumpes, og Lagrene opsmøres, og dette skal ske, forinden Toget føres videre ud over en Station.

Vogne, der under Sneforhold i længere Tid have henstaaet paa en Station, skulle underkastes et lignende grundigt Eftersyn af Akselkasser og Lagere, forinden de indlemmes i noget Tog.

Nr. 203. Det meddeles herved til Efterretning, at der i hver Kedelvogn skal findes 2 Varmeslanger. Desuden skal hver Vognsmører være forsynet med 2 Varmeslanger for at kunne erstatte ubrugelige Slanger.

Overkomplette Slanger indsendes henholdsvis til Magasinerne i København, Aarhus eller Nyborg, hvortil ogsaa Rekvisitioner paa Slanger til Supplering indsendes.

Nr. 204. Gassen i Personvognenes Gasbeholdere maa ikke have større Tryk end 6 Atmosfærer, fordi Gassen taber i Lyskraft ved større Tryk.

Nr. 205. Minimumstykkelser for Koblingsbøjler i Ophængningsstedet fastsættes herved til 25^{mm}.

Nr. 206. Naar et Køretøj indleveres til Forsendelse paa egne Hjul, skal vedkommende Station altid tilkalde den gældende Vognopsynsmand, respekt. Lokomotivformand, for at det af ham kan konstateres, at Køretøjet opfylder Politireglementets Forskrifter og i det Hele taget egner sig til Befordring i ordinære Tog, forinden Forsendelsen finder Sted.

Nr. 207. (D 128).

Svenske Gods-
vognes
Bæreevne.

Ifølge modtagen Meddelelse fra de svenske Statsbaner kunne alle svenske Godsvogne læsses med indtil 5 pCt. udover den Vognen paamalede »Last« uden at Overlæsning finder Sted. De svenske Godsvognes »Bæreevne« er altsaa den paamalede Last med Tillæg af 5 pCt.

Den paamalede »Last«, der hidtil er angiven i Kilogram, forandres efterhaanden til »Tons«. Ved en Ton forstaaes 1,000 Kgr.

VII. Lokomotiverne.

Nr. 208. (C 305).

I Tilfælde af, at Dampfløjten paa det Toget fremførende Lokomotiv maatte blive ubrugelig undervejs, vil Toget være at føre med Forsigtighed og med ikke over 3 Mils Fart i Timen til den nærmeste foranliggende Station, hvor det kan krydse, eventuelt passeres af andre Tog, og skal der til denne Station tilkaldes Reserverlokomotiv til Togets Videreførsel derfra.

Lokomo-
tivernes
Dampfløjte.

Nr. 209. Efter Ordre fra Generaldirektøren paalægges det herved Lokomotivpersonalet at indskrænke Afgivelsen af Dampfløjtesignaler i Almindelighed saa meget som muligt, navnlig paa de Steder, hvor det maa antages, at Signalerne kunne være til Gene for Vejfødslen.

Afgivelse af
Dampfløjte-
signaler.

Nr. 210. For at undgaa unødigt Larm under Anvendelsen af Dampfløjten ere nogle Lokomotiver forsynede med 2 Fløjter.

Den lille Dampfløjte, hvis Træk sidder tilhøjre, skal fortrinsvis anvendes til Repetering af Rangeringssignaler, ved Togafgang og under lignende Forhold, hvor en svagere Tone er tilstrækkelig, medens den store Dampfløjte kun skal bruges til Afgivelse af Bremse- og Allarmsignaler samt over Hovedet, hvor der er særlig Anledning til at allarmere saa kraftigt som muligt.

Lokomo-
tivernes
Dampfløjte.

Benyttelse af Signalklokken paa Rangermaskiner. **Nr. 211.** Det paalægges herved Førerne af Rangermaskinerne som Regel at benytte Signalklokken i Stedet for Dampfløjten til at advare de Vejfarende, naar de med Maskiner eller Tog passere Overkørsler, der ikke ere bevogtede.

Lokomotivernes Maksimalhastighed. **Nr. 212.** (C 306).

Ved Anordning af, hvilket Lokomotiv, der skal fremføre eller koble til et ordinært Tog eller Ekstratog, bør fornødent Hensyn tages til, om Lokomotivet vil være i Stand til at fremføre Toget med den planlagte Hastighed.

Den for ethvert Lokomotiv — ogsaa Rangerlokomotiver — fastsatte Maksimalhastighed er anført i Lokomotivets Førerhus.

Det bemærkes, at Lokomotiver af Litra E, G og Ls ikke maa fremføres med større Hastighed end 6 Mil i Timen, samt at Rangerlokomotiverne som Regel ikke maa køre med større Hastighed end 3 Mil i Timen, hvorfor sidstnævnte Lokomotiver ere mindre egnede til Fremførelse af Tog.

Nr. 213. (C 307).

Forspandslokomotivers Benyttelse og Fremførelse. Det paalægges alle vedkommende saa vidt muligt at indskrænke Anvendelsen af Forspandslokomotiver, da det bageste Lokomotiv lider meget af Støv fra Ballasten, og det derhos som Regel tager uforholdsmæssig lang Tid at ekspedere og rangere med større Tog end dem, der kunne fremføres af et enkelt Lokomotiv.

Anvendelse af Forspandslokomotiv kan selvfølgelig være uundgaelig for Iltog og andre Forbindelsestog, hvor en Deling af Toget ikke kan anses for hensigtssvarende, men i de fleste andre Tilfælde og særligt ved blandede Tog og Godstog bør det for hver Gang især tages under nøje Overvejelse, om det ikke vil være gørligt og nok saa hensigtsmæssigt at etablere Ekstratog, hvilket da bør foretrækkes.

Returnerede Tog- og Reservelokomotiver samt Lokomotiver til og fra Værkstederne bør som Regel ikke kobles til Togene, men saa vidt muligt sendes som særlige Tog.

Nr. 214. (C 308).

Naar et Tog fremføres af 2 Lokomotiver for svære Tog med 2 Baner eller af 2 Lokomotiver for lette Baner, kunne Stationerne lade Lokomotiverne sammenkoble i den Orden, som maatte fremme Rangeringen mest, uden Hensyn til Lokomotivernes Konstruktion og Trækkeevne.

Naar et Tog skal fremføres af et Lokomotiv for svære Baner samt et Lokomotiv for lette Baner, skal det sidstnævnte Lokomotiv altid være forrest.

Under Rangering paa Mellemstationer maa det anbefales at lade det forreste Lokomotiv frakoble og kun at rangere med det ene af Lokomotiverne, idet der herved som Regel vil vindes Tid.

Nr. 215. (C 309).

Naar et Lokomotiv af Litra P skal anvendes til at skyde en Sneplov foran sig, bør det kobles til Ploven med den Ende, hvor Skorstenen findes.

Nr. 216. (C 310).

1. Med Hensyn til saavel Tog- som Rangerlokomotivers ordinære Anvendelse til Rangeringstjeneste fastlaas en almindelig Anordning ved nærmere Forhandling mellem Maskinchefen og den paagældende Trafikchef.

Lokomotivpersonalet maa dog ikke vægre sig ved at udføre den Rangering, som af vedkommende Stationsfunktionær eller Togfører paa disses Ansvar ekstraordinært eller mundtligt maatte forlanges af det.

Rangeringen udføres i Overensstemmelse med de i Ordre Nr. 147 fastsatte Bestemmelser.

Lokomotivføreren skal med Lokomotivet foretage enhver Bevægelse, som forlanges af ham, for saa vidt han ikke finder, at den kan medføre Fare, og maa han i dette Tilfælde gøre den, der leder Rangeringen, opmærksom herpaa. Sidstnævnte kan derpaa kun skriftligt beordre Lokomotivføreren til at foretage Bevægelsen, hvorved Ansvaret for mulig opstaaende Skade selvfølgelig paahviler ham alene og ikke Lokomotivføreren.

Naar Rangeringen paa Afgangs- og Ankomststationer varer længere end fastslaaet i den almindelige Anordning, er Stationsbestyreren pligtig til paa en dertil indrettet Formular at meddele Lokomotivføreren Kvittering for den Tid, han har rangeret.

2. Et afgaaende Lokomotiv skal, naar ikke anden Ordre modtages, være for sit Tog saa betids, at Prøverne med Vakuumbedningen, Toglinerne m. m. kunne være tilendebragte i betimelig Tid, dog skal Lokomotivet være for Toget senest 5 Minutter før den planmæssige Afgangstid.
3. Hvor Trækkekraften paa vedkommende Station ikke strækker til at faa de respektive Tog rangerede i rette Tid, kunne de Lokomotiver, der have Damp, rekvireres, mod at der efter endt Rangeringstjeneste af Stationen meddeles Lokomotivføreren den i Punkt 1 omhandlede Kvittering, og mod at Indberetning gøres til Trafikinspektøren; men vedkommende Stationsforstander vil strengt blive holdt ansvarlig for at Lokomotivet ikke tilkaldes uden tilstrækkelig Grund og ikke benyttes længere Tid end absolut nødvendigt eller hindres i Forberedelse til Tjeneste for Plan- eller Ekstratog.

Nr. 217. (C 311).

Ret til Kørsel paa Lokomotiverne. Foruden det tjenstgørende Lokomotivpersonale og dettes foresatte er det kun tilladt nedennævnte ansatte at køre paa Lokomotivet:

1. Vedkommende Forvaltningschef, Telegrafingeniør, Maskiningeniør, Trafikinspektør, Baneingeniør, Overbanemester og Telegrafmester samt andre, der ved skriftlig Tilladelse fra Generaldirektoratet eller Maskinchefen bemyndiges dertil.
2. Rangermestre eller -formænd, Overportører, Portører eller Stationskarle, der paa Stationerne skulle ledsage Lokomotiverne.
3. Statsbanedriftens underordnede Telegraffunktionærer ifølge skriftlig Ordre fra Telegrafingeniøren, Telegrafmesteren eller vedkommende Stationsbestyrer, naar de skulle inspicere Telegrafledningerne paa Banen.

4. Togbetjente, der skulle ledsage et uden Vogne kørende Lokomotiv, ifølge skriftlig Ordre fra vedkommende Stationsbestyrer.

Nr. 218. Naar Adgangskort til Kørsel paa Lokomotiver benyttes, skal dette føres paa Lokomotivførerrapporten, hvor tillige maa anføres, hvem der har benyttet det. Kørsel paa Lokomotiver.

Lokomotivførere og Fyrbødere, der ønske at gøre sig bekendte med fremmede Lokomotiver, kunne faa udleveret Adgangskort til Kørsel med disse, naar de derom henvende sig til Maskininspektørerne.

Nr. 219. (C 312).

I.

Stationsbestyrerne paa Vandforsyningsstationerne med Undtagelse af de nedenfor under A nævnte ere ansvarlige for, at der findes det til Lokomotivernes Forsyning nødvendige Vand i Cisternerne, samt at Cisterner, Vandkraner og Pumper ere i forsvarlig og brugbar Stand, og at de ikke udsættes for Overlast eller for Brud af Frosten. Instruks for Stationsbestyrerne med Hensyn til Lokomotivernes Vandforsyning.

I Tilfælde af Beskadigelse af Vandforsyningsapparaterne sendes telegrafisk Meddelelse herom til vedkommende Maskininspektør og Vognopsynsmand. Meddelelsen bør være saa fuldstændig, at der efter den kan sendes Mandskab med fornødent Værktøj og Reservestykker til at afhjælpe Skaden.

Om Vinteren skulle de Haner eller Ventiler, der tilvejebringe Forbindelsen mellem Cisterne og Forvarmer, ved Maskinafdelingens Foranstaltning være plomberede i aaben Stilling, og før dette er sket, maa der ikke fyres i Forvarmeren. Meddelelse om eventuelle Beskadigelser af Plomberne sendes telegrafisk til vedkommende Vognopsynsmand. Naar Temperaturen i flere Timer har været under Frysepunktet, skal der fyres i Forvarmeren, men Vandet i Cisternen maa paa ingen Maade opvarmes til mere end 10 à 15° R. Paa de Stationer, hvor Forvarmeren er erstattet med Kakkellovn, maa der ligeledes fyres i denne, naar Temperaturen i flere Timer har været under Frysepunktet. Samtidig med,

at der fyres i Forvarmeren, maa der fyres i Vandkranerne, for saa vidt disse ere satte i Forbindelse med Cisternen og ere indrettede til Indfyring. For de Vandkraners Vedkommende, i hvilke der ikke kan fyres, skulle Kranernes Fod- og Ventilgrube dækkes med et tykt Lag Hestegødning, naar stærk Frost indtræder.

I Frostvejr maa Stationsbestyrerne paase, at Pumpe og Pumperør tømmes hver Gang, der er pumpet, og vil der med Hensyn til de fornødne Manipulationer herved kunne faas Underretning hos vedkommende Maskininspektør.

II.

Stationsbestyrerne for de nedenfor under D anførte Stationer rekvirere de til Vandforsyningsapparaterne fornødne Materialier saasom Brændsel, Smørelse, Pakning og Værktøj hos Maskinafdelingen, og de ere ansvarlige for en økonomisk Omgang med dem. Paa de øvrige Stationer rekvireres disse Materialier af Maskinafdelingens Personale.

III.

De under Maskinafdelingen ansatte Pumpere ere i deres daglige Tjeneste underkastede Stationsbestyrernes Tilsyn og skulle efterkomme disses Befalinger med Hensyn til Vandforsyningsapparaterne; de have at anmelde Sygdom og Forfald til Stationsbestyrerne, der om fornødent maa rekvirere Afløsere fra nærmeste Baneformandsstrækning. Paa Stationer, hvor der findes Damppumpe, skal Afløser for Pumperen dog rekvireres fra vedkommende Maskininspektør, medmindre denne en Gang for alle har bestemt, at en nærmere betegnet Mand kan benyttes dertil.

IV.

Naar der paa en Vandforsyningsstation ikke haves eller kan skaffes Vand til det først ventede Togs Forsyning, skal Stationsbestyreren underrette de nærmest liggende Vandforsyningsstationer til alle Sider herom, og disse skulle da meddele det til Lokomotivførerne for de passerende Tog. Naar der atter haves Vand, maa der til de samme Stationer sendes Underretning herom.

V.

De nedenfor under C og D anførte Stationer skulle afgive en Mand til at betjene Vandkranen, medens Lokomotivet tager Vand. Denne Mand maa aabne Cisterneventilen samt sænke og løfte Nedfaldsrøret eller eventuelt dreje Vandkranen.

VI.

Samtlige Stationer skulle afgive Assistance ved Vandtagningen af de Rangerlokomotiver, der kun betjenes af een Mand.

VII.

For de nedenfor under A anførte Stationer, hvor Maskinafdelingen har det udelukkende Tilsyn med Vandforsyningen, finde af ovenstaaende Instruks kun Punkterne IV og VI Anvendelse.

Vandforsyningsstationerne inddeles i følgende fire Klasser:

A. Stationer, hvor Maskinafdelingen har udelukkende Tilsyn med Vandforsyningen:

Aarhus H.	Helsingør.	Nykøbing M.
Aarhus Ø.	Kallundborg.	Ribe.
Assens.	København.	Skanderborg.
Esbjerg.	Korsør.	Sbelskør.
Fredericia.	Langaa.	Strib.
Frederikshavn.	Masnedsund.	Struer.
Glyngøre.	Nyborg.	Thisted.
	Nykøbing F.	

B. Stationer, der føre Tilsyn med Vandforsyningen, hvortil Personale afgives af Maskinafdelingen:

Frederikssund.	Løgstør
Grenaa.	Vamdrup.
Hobro.	Vedsted.
Lunderskov.	

C. Stationer, der føre Tilsyn med Vandforsyningen, og hvor Maskinafdelingen afgiver Personale til Pumpningen og

Fyringen under Forvarmeren, medens Stationen afgiver Personale til Assistance ved Vandtagningen:

Aalborg.	Odense.	Skern.
Gedser.	Randers.	Slagelse.
Herning.	Ringkøbing.	Varde.
Holstebro.	Roskilde.	Viborg.
Oddesund N.	Silkeborg.	

D. Stationer, der maa besørge hele Vandforsyningen, altsaa afgive Personale til Pumpning, Fyring under Forvarmeren og til Vandtagningen:

Aalestrup.	Holte.	Roslev.
Aars.	Hornslet.	Ryomgaard.
Aarup.	Horsens.	Skive.
Ballerup.	Hvalsø.	Skørping.
Bjerringbro.	Hørdum.	Sorø.
Borup.	Jyderup.	Sparkær.
Bramminge.	Køge.	Taastrup.
Brønderslev.	Klampenborg.	Tommerup.
Dalmose.	Lundby.	Troldhede.
Flemløse.	Moselund.	Ullerslev.
Fredensborg.	Mørkøv.	Vejen.
Gørding.	Næstved.	Vejle.
Haslev.	Nørresundby.	Vemb.
Hillerød.	Oddesund-Syd.	Vinderup.
Hinnerup.	Orehoved.	Ydby.
Hjørring.	Ringsted.	Ølgod.
Holbæk.		

Lokomotivernes Vandforsyning paa Sjælland og Falster.

Nr. 220. Herved tages følgende Bestemmelse med Hensyn til Lokomotivernes Vandforsyning paa sjællandske og falster-ske Baner:

Nordbanen:

Samtlige Tog tage Vand i København og Helsingør. Godstogene og de blandede Tog kunne desuden tage Vand i Hillerød. Holte og Fredensborg ere kun Reservestationer.

Klampenborgbanen:

København er Hovedstation for Vandforsyningen. Der tages saa lidt som muligt Vand i Klampenborg.

Frederikssundbanen:

København og Frederikssund ere Hovedstationer for Vandforsyningen. Ballerup er Reservestation. Der tages saa meget Vand som muligt i København.

Nordvestbanen:

Samtlige Tog tage Vand i København og Kallundborg. Iltogene tage, om fornødent, Vand i Roskilde, alle andre Tog tage Vand i Holbæk. Mørkøv, Hvalsø og Jyderup ere kun Reservestationer, de to sidstnævnte benyttes saa lidt som muligt.

Vestbanen:

Samtlige Tog tage Vand i København og Korsør. Iltogene undgaa saa vidt muligt Vandtagning under Vejs, men kan Vandtagning ikke undgaas, tages Vand i Roskilde. Alle andre Tog skulle tage Vand i Ringsted. Borup, Slagelse, Taastrup og Sorø ere Reservestationer, de to sidste benyttes saa lidt som muligt.

Sydbanen:

Samtlige Tog tage Vand i København og Næstved, samt saa lidt som muligt i Masnedsund. Iltogene tage ikke Vand andre Steder, de andre Tog kunne desuden om fornødent tage Vand i Køge og Roskilde. Lundby er Reservestation, men benyttes saa lidt som muligt.

Falsterbanen:

Iltogene tage Vand i Orehoved og Gedser, for alle andre Tog er Nykøbing Hovedstation for Vandforsyningen.

Slagelse—Næstved—Skælskør-Banen:

Alle Tog tage Vand i Slagelse, Næstved og Skælskør. Dalmose er fast Reservestation, hvor der altid bør tages Vand, naar Tiden tillader det.

Nr. 221. Enhver Fyrbøder er ansvarlig for, at Førerhuset i det Lokomotiv, han betjener, er holdt i ordentlig Stand, og maa selv besørge den dertil fornødne Rengøring samt Afpudsning af alle blanke Dele.

Ved Lokomotiver med skiftende Hold Personale besørges Renholdelsen efter vedkommende Maskininspektørs Ordre.

Forbud mod **Nr. 222.** Det indskærpes herved Lokomotivpersonalet, at Røg fra Lokomotiverne. Udstødning af Røg fra Lokomotiverne absolut maa undgaas.

Under Opholdet paa Stationerne maa Blæseren benyttes, Fyrdøren aabnes, og i fornødent Fald Wales Kul anvendes, hvor disse føres, for at forhindre Røgudtrædelse, og under Rejsen paa fri Bane maa Fyret behandles saaledes, at al Røg forbrændes.

Lokomotivernes Betjening. **Nr. 223.** Lokomotivførerne ville have at indrette Fyringen i Kedlerne og Dampforbruget saaledes efter hinanden, at der som Regel ikke forbruges mere Damp end Kedlen til enhver Tid producerer.

Da Damp af 6 Kilo Tryk giver Lokomotivet langt mindre Trækkekraft og Hastighed end Damp af 9 à 10 Kilo Tryk, medens der i begge Tilfælde benyttes lige mange Kul til at fordampe den samme Vandmængde, vil det indses, at der baade spildes Kraft og Kul ved at køre med lavt Tryk.

Paasætning af Vand i Kedlen maa al Tid ske ved klar, stærk brændende Ild, og al Tid kun naar Damptrykket er det højst tilladte, da Rør og Fyrkasser ellers blive beskadigede. Lokomotivførerne ville derfor have at sørge for, at Damptrykket ingensinde under Farten synker mere end højst 1 Kilo under det højst tilladte Tryk, og at Injektoren kun sættes i Virksomhed, naar dette Tryk er tilstede.

Førelsen af **Nr. 224.** Kulrapporterne, (Formular Ma Nr. 205) der udfyldes af Lokomotivføreren, afsluttes hver Lørdag Aften, samt ved hver Regnskabsmaaneds Slutning (den 24de om Aftenen, med Undtagelse af Marts Maaned, da Afslutningen finder Sted den 31te om Aftenen) og skulle udvise, hvilke Kvantiteter af Brændsel, der paa hver enkelt Dag er modtaget fra de forskellige Lagere. Lokomotivføreren har at sørge for, at Kulmanden hver enkelt Dag med sit Navn i den dertil bestemte Rubrik attesterer Rigtigheden af det paa Rapporterne anførte Kvantum. Efter Afslutningen indleveres Rapporterne til nærmeste Foresatte, der indsender dem til Maskininspektøren. Fra Stationer, hvor der ikke findes Lokomotivformand, indsendes Rapporterne direkte til Maskininspektøren.

Der aflægges særlig Rapport for hvert enkelt i Ugen benyttet Lokomotiv.

Rapporter over Brændsel til Maskiner, der fremføre Tog fra andre Forvaltninger, til Eks. Ballasttog, Arbejdstog o. s. v., skulle forsynes med Paategning om, for hvilken Afdeling eller Forvaltning (hvilken Banesektion, Trafiksektion o. s. v.) Toget fremføres. Samme Paategning skal gives Rapporter over Brændsel, der benyttes til Rangeringsmaskiner; de herhen hørende Oplysninger ville blive Personalet meddelte af Maskininspektøren.

Medens den foran omhandlede Kulrapport udfærdiges af Lokomotivføreren, vil Kulmanden samtidig have at aflægge Regnskab over det i den tilsvarende Perodes Løb udleverede Kvantum Brændsel. Hertil benyttes Blanketter af Forml. Ma. Nr. 25, hvori anføres de Kvantiteter, der paa hver af Ugens Dage ere udleverede til hver enkelt Fører, med Angivelse saavel af Lokomotivets Nr. som Førerens Nr. og Navn; det saaledes opførte skal følgelig stemme med det Kvantum, der findes opført paa Kulrapporterne, hvis Rigtighed Kulmanden med sin Underskrift har bekræftet. Kulmanden skal udfylde de enkelte Poster i Regnskabet samtidigt med, at han attesterer Lokomotivføreren Rapport med sin Underskrift, og saavel Lokomotivføreren som Kulmanden skulle forvisse sig om, at de 2 Poster føres ens.

Foruden det til Lokomotiverne udleverede Kul skulle Kulregnskaberne endvidere indeholde Oplysning om, hvilke Kvantiteter Lokomotiv-Brændsel, der i Periodens Løb er forbrugt til specielle Øjemed, f. Eks. til Gasproduktion, Damp-pumper, Dampkedler, eventuelt til Fyring under Vognkedler osv.

Som almindelig Regel gælder, at Alt anføres i Tons med Anvendelse af en Decimal, Centner samt at almindelige Lokomotivkul i Kulregnskabet føres uden særlig Vedtegning, medens der for Waleskul sættes et W og for Cinders et C efter Tallet.

Der aflægges særligt Regnskab for det Udleverede fra hver enkelt Kulgaard paa det paagældende Sted, og Kulgaardens Betegnelse angives foroven paa Regnskabet. Kulgaardene i København betegnes i Rækkefølgen fra Øst til Vest indtil videre K. L. M. S., saaledes at Kulgaarden paa Station III tildeles Litra K.

Kulregnskabet afsluttes og indsendes til de samme Tider og paa samme Maade som ovenfor angivet for Kulrapporterne.

Denne Ordre gælder ogsaa for 1ste, 2den og 3die Maskinsektion, forsaavidt den kan finde Anvendelse der.

Lokomotivernes Forsyning med Smørings- og Pakningsmateriale.

Nr. 225. For saa meget som muligt at indskrænke Forsendelsen af Smørings- og Pakningsmaterialier, Vandstands- og Lampeglas og lignende til Depoternes Lagere paalægges det de Lokomotivførere i 4de Maskinsektion, hvis Kørsel medfører, at de ankomme til København i Tiden mellem Kl. 6 Morgen og 5¹/₂ Eftermd. (Lørdag samt Søn- og Helligdage Kl. 3¹/₂ Efterm.) at forsyne sig med Materialier af den nævnte Art fra Magasinet samme Steds; kun naar det er nødvendigt, er det tilladt at tage Forsyningen fra et af Depoternes Lagere, og i saadant Tilfælde maa dette anføres paa den daglige Rapport med Angivelse af Aarsagen til at Reglen er fravegen.

Rekvision paa Materialier.

Nr. 226. Rekvitioner paa Materialier, der benyttes til Maskiner, der fremføre Tog for andre Forvaltninger, til Eks. Ballasttog, Arbejdstog o. s. v., skulle forsynes med Paategning om, for hvilken Afdeling eller Forvaltning (hvilken Banesektion, Trafiksektion o. s. v.) Toget fremføres. Samme Paategning skal gives Rekvitioner paa Materialier, der benyttes til Rangeringsmaskiner.

Banerømmerpladerne.

Nr. 227. Naar det skulde vise sig at Banerømmerpladerne paa Lokomotiverne hvirvle Støv op paa Maskinen, saa tillades det herved Lokomotivførerne at fjerne disse Plader i den tørre Aarstid, og opbevare dem paa Tenderen.

Værkstederne ville drage Omsorg for, at Pladerne ere mærkede med vedkommende Lokomotivs Nummer.

Pakning af Renseklapper.

Nr. 228. De ovale Renseklapper maa kun pakkes paa selve Renseklappens Tætningsflade, hvorimod det forbydes at lægge Pakning under Tertser eller Spændeskiver. For at

undgaa Dampspænding paa Tertserne ville disse blive forsynede med smaa Huller, der altid skulle holdes aabne.

Nr. 229. Det paalægges Lokomotivførerne at sørge for rettidig Udveksling af Bremsklodserne paa Lokomotiver og Tendere, saaledes at Slid paa Bremsstængerne undgaaes.

Udveksling af Bremsklodser.

Nr. 230. Asbestpakning maa fremtidigt ikke udblødes i Vand, men skal udblødes i Fernis, hvorved det maa iagttages, at Asbesten bliver valket noget, for at Fernissen kan trænge ind i Massen. Den ene Side af Asbestpakningen bør overstryges med Grafit eller Blyantspulver, enten tørt eller blandet med Cylinderolie, for at Pakningen kan slippe Samlingsflangen. Den anden Side vil paa Grund af Fernissen klæbe sig fast til Tætningsflangen. Saaledes behandlet vil man i Reglen kunne samle Flangerne paany, uden at anbringe nyt Fortætningsmateriale imellem dem.

Anvendelse af Asbestpakning.

Til Pakning ved Udvadskeklapper og lignende Steder, hvor Asbestplader, udblødte i Fernis, ikke kunne anvendes, maa bruges Asbesttraad, udblødt i Fernis.

Nr. 231. Ved Fyrets Pasning har Lokomotivfører og Fyrbøder at rette deres Opmærksomhed paa tre Hovedpunkter: At Lokomotivet altid har den fornødne Damp til Togets rettidige Fremførelse.

Forbrænding af Kul i Lokomotiv-Ildkasserne og Vejledning til Behandling af Lokomotivernes Fyr.

At Fyret reguleres saaledes, at der ikke bruges flere Kul end nødvendigt, og at ingen Damp gaar til Spilde.

At Røg undgaaes baade fordi den er generende for Publikum og Ansatte og tilsmudser Materiellet og Bygninger, og fordi den er uøkonomisk, da den bortfører Dele af Brændselet til ingen Nytte, i Stedet for at disse burde have afgivet Varme.

Alle tre Hovedpunkter opfyldes bedst ved at forbrænde Kullene under en saa høj Varmegrad som muligt, og dette maa derfor stedse tilstræbes.

Kullene kunne nemlig brænde ved en meget forskellig Varmegrad og med mere eller mindre Tilførsel af Luft. For at faa den største samlede Varmemængde ud af Kullene, maa de forbrændes under en saa høj Varmegrad som muligt, og hertil er rigelig Luft en Nødvendighed.

Naar Kul forbrænde med en forholdsvis lav Varmegrad viser Gløder og Flammer sig mørkerøde, og Spidserne af Flammerne ere sortagtige. Saasart saadanne Flammer naa Kedelrørene i Lokomotivet, ophører deres Forbrænding, fordi Indsnevringen gennem Rørene afkøler Flammen under Tændepunktet, og fordi der tillige i de snævre Kanaler mangler frisk Luft til at vedligeholde Forbrændingen. Der gaar altsaa kun Røg igennem Rørene og denne varmer forholdsvis lidt, samt bedækker Rørene med Sod, hvilket yderligere besværliggør Dampudviklingen.

Naar Kullene derimod forbrænde ved den højest mulige Varmegrad, saa ere Gløder og Flamme helt hvidlige at se paa. Flammen kan da være saa hed, at den gaar helt igennem Rørene og ud af Skorstenen uden at slaas ned til Røg. En saadan hed Flamme vil ikke sætte Sod i Rørene, den vil derimod brænde den Sod op, som tidligere maatte have samlet sig der. Med en saadan Forbrænding vil Spildedampen komme helt hvid ud af Skorstenen, og efter at Dampen er lukket af, viser der sig kun ganske svage Spor af Røg. Det er en Selvfølge, at en saadan Forbrænding giver mere Varme (og Damp) med den samme Kulmængde, end den først omtalte.

Alle Sorter Kul kunne forbrændes røgfrit paa dertil egnede Ildsteder, men paa den anden Side kan der ogsaa frembringes Røg af enhver Kulild, endog af en Ild af saakaldte røgfri Waleskul, naar enten Ildstedet eller Ildens Behandling ikke er saaledes som de bør være.

For at opnaa Forbrænding med den højest mulige Varmegrad og den mindst mulige Røgdudvikling maa følgende Betingelser være til Stede:

- I. Tilstrækkelig stærkt Træk af Luft gennem Ilden;
- II. En ren Rist under og passende jævn Paafyldning af Kullene paa Ilden;
- III. Passende Tilførsel af Luft oven over Ilden.

Det sidste er aldeles nødvendigt for at undgaa Røgen, og er tillige, naar anvendt paa rette Maade, et af de bedste Midler til Brændselsbesparelse. Det sker ved at lade Luften gaa ind ad den aabne Fyrdør, og ved Hjælp af Skærme af Jærn eller ildfaste Sten at lede den ned i Flammerne. Skærmene (Røgbrændere eller Murbuer, som de kaldes) gøre dobbelt Nytte, nemlig baade ved at lede den kolde Luft fra Døren ned paa rette Sted og forhindre, at den drages oven over Flammerne lige ind i Kedelrørene, og ved at holde en stærk Hede vedlige i den øverste Del af Ildkassen, hvilket forarsager, at den udviklede Røg ikke kan passere dette Sted uden at overhedes langt over Tændepunktet. Idet Røgen altsaa overhedes ved Hjælp af Skærmene, støder den tillige sammen med den friske Luft fra Fyrdøren, blandes fuldstændigt med denne, og forbrænder derved med hvide Flammer og overordentlig stærk Hede.

Det vil indses af Enhver, at den fordelagtigste Skærm (Murbue og Røgbrænder) til dette Øjemed er en af ildfaste Sten, fordi dette Materiale kan opsamle en langt større Varmemængde end Metalskærme. De ildfaste Sten blive under Kørslen hvidglødende i Ildkassen, og de ere i denne Tilstand fortrinlige til at antænde enhver Blanding af Røg og Luft, som passerer dem. Denne Blanding behøver nemlig en forholdsvis høj Varme for at antændes, en Varme, der er større end den, som rødglødende Jærn har. Desuden virker Stenskærmen regulerende paa Varmen derved, at den opsamler en Del deraf, naar Ilden afgiver den stærkeste Hede, og til Gengæld afgiver Varme igen, naar Ilden af en eller anden Aarsag er dæmpet, f. Eks. fordi der lige er kastet en Del friske Kul paa den. Erfarne Lokomotivfolk vide derfor meget vel, at der lettere og bedre holdes Damp med Murskærm og Røgbrænder end uden disse, men dette gælder selvfølgelig kun naar disse Apparater komme til at virke paa rette Maade derved, at der indlades frisk Luft gennem Fyrdøren. Uden Tilførsel af Luft oven over Ilden er det nemlig en Umulighed at faa Røgen til at brænde, lige saa lidt som Kul kan brænde i de lukkede Gasretorter.

Luft ovenfra medfører endvidere den Fordel, at der drages mindre Aske og Kul gennem Rørene ind i Røgkanret, naar Brugen af Askeklappen samtidig reguleres efter Behov.

Dygtige Førere faa sjælden ret megen Aske i Røgkamret, og en fyldt Røgkasse samt utætte Rør skyldes i Reglen den Aarsag, at der er kørt med tyk og stærkt rygende Ild paa samme Tid som man har fyldt meget Vand i Kedlen. Begge Dele tyde paa en daarlig Fører.

Den rigtige Maade at behandle Ilden i Lokomotivfyrkasserne paa, er saaledes som følger.

Saa snart Ilden efter Optænding er bleven saa stor, at den kan bedække hele Risten, maa der kun lægges faa Kul paa ad Gangen, saa at Ilden stedse brænder med klar Flamme paa en Del af Risten. Dette naas lettest ved at holde ganske tynd Ild paa hele Midtpartiet af Ristarealet. Naar der er kommen Damptryk i Kedlen, og der er Aarsag til at paa-skynde Opfyringen, kan Blæseren sættes jævnt til, men saa snart den bruges, maa der altid gives passende Luft gennem Fyrdøren. Hvis Blæseren bruges med lukket Fyrdør, og der lige forinden er lagt nye Kul over Ilden, opstaar der saa megen Røg, som der overhovedet kan frembringes i en Fyrkasse, men der udvikles kun liden Varme. Denne Fremgangsmaade bør derfor aldrig tilstedes.

Hvis der derimod er Tid nok, bør Blæseren ikke benyttes uden maaske i uheldigt Vejr lige under Indfyringen, naar Vinden blæser Ild og Røg tilbage gennem Remiseskorstenene.

Blæseren er kun et daarligt Hjælpemiddel til Opfyring, og det er mest økonomisk slet ikke at behøve dens Anvendelse.

Der maa stræbes hen til, at der er en temmelig stor og klar gennembrændt Ild til den Tid, da Maskinen kører for Toget, saaledes at der er rigelig Ild og Damp uden frisk Opfyring, medens Maskinen bevæges paa Stationspladsen. Viser det sig alligevel nødvendigt at fyre paany inden Afgangen, da maa der kun lægges lidt Kul paa ad Gangen, Fyrdøren skal holdes noget aaben, og Blæseren skal sættes let til, indtil Røgdviklingen er standset.

Hvis Ilden derimod er stor nok og i passende Orden, kan Maskinen sættes for Toget uden mindste Røg, og der fyres ikke før efter Afgangen. Straks efter at Toget er sat i Gang gives en let Indfyring, for hurtigt at skaffe flammende Ild, og efter denne lades Fyrdøren stedse saa meget aaben,

at Flammerne ere hvidlige, og der ikke ses Røg oven over Skorstenen mellem Spilledampen, hvorhos Askeklappen ikke maa holdes for højt aaben. Fyrdøren maa som Regel ingen-sinde lukkes tæt til saalænge Fyringen vedbliver, først efter at den sidste Indfyring er helt gennembrændt, og Ilden ganske klar henad en Station med længere Ophold, kan Døren lukkes.

Paa Grund af den aabne Fyrdør maa det stedse erindres, at Askeklappen lukkes tæt til, forinden der lukkes af for Dampen under Kørslen.

Under Kørslen sker Fyringen stedse med fuldt aaben Fyrdør, den lukkes altsaa slet ikke halvt eller helt til mellem hver Skovlfuld, og Kullene lægges paa i meget smaa Partier. Skal der fyres over det hele, lægger man først en Skovlfuld under Murbuen tæt op til Rørvæggen, derefter en i hver af de forreste Hjørner, derefter en i hver af de bageste Hjørner og tilsidst en lige under Fyrdøren. Viser der sig Huller i Midten af Ilden, dækkes de med en ganske lille Skovlfuld, men i Reglen passer Midten af Ilden sig selv. For at faa den bedste Forbrænding skal Ilden ogsaa under Kørslen være tyndest der, og tykkere langs med Fyrkassens Sider, højest i alle 4 Hjørner.

Noget forinden der skal lukkes for Dampen, fordi Toget nærmer sig et Holdested, skal Fyringen indstilles, saaledes at Ilden er klar og røgfri, naar der lukkes af. Naar Askeklappen saa desuden lukkes $\frac{1}{4}$ Minut før Regulatoren bliver det, medens Fyrdøren vedblivende holdes lidt aaben, saa vil Toget løbe ind til Stationen uden mindste Røg. Selvfølgelig fyres der nu ikke igen før, Maskinen efter Afgangen har gjort et Par Slag.

I Reglen vil man med en saadan Behandling af Ilden og ved fornuftig Kørsel have fuld Damp hele Tiden. Men hvis det træffer, at der en enkelt Gang af en eller anden Aarsag er mindre Damp end ønskeligt, og man derfor vil fyre og aabne Dæmperen (Askeklappen) paa Stationen, saa maa Blæseren altid samtidigt sættes let til og Fyrdøren forblive aaben. Herved vil Dampen stige hurtigst og Røgplagen undgaas. Men det er altid Tegn paa en mindre god Behandling af enten Ilden eller Maskinen, naar der er Brug for Blæser

under Vejs, og dennes Anvendelse er at anse for Ødselhed med Brændsel.

Til en dygtig og sparsommelig og røgfri Fyring behøves en lille Skovl. De mest besparende Maskiner fyres altid med ganske smaa Skovlfulde, og den Lokomotivfører, hvis Fyrbøder har $\frac{1}{2}$ Skæppe Kul paa sin Skovl hver Gang, kommer sikkert aldrig til at staa øverst paa Kullisten for Besparelse.

Eftersyn af Blæser- og Smørerør. **Nr. 232.** Det paalægges herved Lokomotivførerne at have Opmærksomheden henvendt paa, at Blæserens Damp rør saa vel som selve Blæseren til enhver Tid er i komplet, tæt og stærk Tilstand og i saa Henseende prøve og undersøge Rørene.

Ligeledes bør Smørerørene jævnlig undersøges, da ogsaa disse Rør ere udsatte for at fortæres af Gasarterne og Heden i Røggammeret.

Blyskruer i Dampkedler. **Nr. 233.** Herved meddeles, at Blyskruerne i Lokomotivkedlerne og de stationære Kedler samt i Varmekedlerne i Togene ville faa en lidt anden Form, og at der for Fremtiden vil blive anvendt 3 Slags:

1. Til Brug i Lokomotivkedler med Tryk fra $10\frac{1}{2}$ —12 Atm., mærkede 12 og en Krone.
2. Til Brug for Lokomotivkedler med Tryk fra $8\frac{1}{2}$ —10 Atm., mærkede 10 og en Krone.
3. Til Brug for stationære Kedler og Varmekedler med Tryk fra 4—8 Atm., mærkede 8 og en Krone.

Blyskruerne i Lokomotivkedlerne skulle efterses og om nødvendigt skiftes hveranden Maaned. De tættes i Blyproppen ved Hjælp af lidt Blyhvidt og nittes eller trykkes i en Skruestik svagt paa langs. Ved Eftersynet skal Lokomotivføreren være til Stede og paase, at Hullet er rent, at der ingen Sten findes over det og at det hele er i Orden, saa at der med normal Vandstand intet Uheld kan ske.

Ved de stationære Kedler efterses Blypropperne, naar Kedlerne udvaskes.

Ved Varmekedlerne i Togene efterses Blyskruerne ligeledes under Kedlernes Udvaskning.

Nr. 234. Lagerne i Lokomotivernes Plejl- og Kobber-Lageres Tilstænger skulle stedse tilpasses paa hele Sølens Omfang og pasning paa maa fra nyt af kun have $\frac{1}{2}$ mm Slør i Sideretningen.

Lagerne skulle tilpasses saaledes at de bryste, og der maa ikke være Luft imellem Lagerbrysterne til at trække paa.

Lagertilpasningen skal altid gøres af de i Værkstederne dertil indøvede Folk, og det forbydes Lokomotivpersonalet selv at file eller skrabe paa Lagerne.

Lokomotivmestere og Lokomotivformændene ville paase det ovenstaaende og i hvert enkelt Tilfælde undersøge, om Tilpasningen er sket paa rette Maade.

Lokomotivførerne ville derimod selv have at tilse Stang-Smøreapparaternes gode Tilstand.

Nr. 235. Det paalægges Lokomotivførerne under Farten at holde Vandstanden nær den ved en Plade under Glasset i Vandstanden nær den ved en Plade under Glasset i Lokomotivkedlerne.

»Normal Vandstand«,

og det er forbudt, saa længe et Lokomotiv er foran et Tog, at have Vandstanden højere end 30 mm fra den øverste Glas-møttrik, naar Regulatoren er lukket.

Nr. 236. Det meddeles herved Lokomotivpersonalet, at der ikke maa findes flere Kul paa Tenderen end det Kvantum, der er pamalet samme. Tendernes Kulbeholdning.

Nr. 237. Lokomotivførernes Opmærksomhed henledes paa, at det under alle Omstændigheder er fordelagtigere at køre Lokomotiverne med en kneben oplukket Regulator og en længere udlagt Styring, end at køre med fuld aaben Regulator og høj Expansion. Benyttelse af Regulatoren.

Grunden hertil er, at Dampen fra Lokomotivkedlen altid er stærkt vandblandet og ved Hjælp af den indknebne Regulator befries for sit medrevne Vand og paa denne Maade vil blive overført til Cylinderen i tør Tilstand.

Der opnaas herved mange Fordele; dels kastes der ikke varmt Vand ud af Skorstenen og der gaar saaledes intet Brændsel til Spilde af denne Aarsag, Maskinen bruger altsaa færre Kul, dels bliver Trykket i Gliderkassen ringere og Gliderne presses derfor ikke saa haardt paa Spejlet men gaa altsaa lettere, dels vil Olien ikke være udsat for at bortskylles fra Gliderspejlene af det medrevne Vand, endvidere medfører den større Glidervandring bedre Aabning af Kanalerne for Ind- og Udstrømning af Dampen, og endelig faar Glider og Spejl paa Grund af Glidernes længere Vandring en mere jævn Afslidning og vil holde bedre tæt samt være mindre udsat for at rive.

Nr. 238. Samtlige Lokomotiver ville af Værkstederne blive forsynede med Opklodningsmateriale, bestaaende af gamle Jernstykker og lign. til Brug ved indtræffende Maskinuheld. Dette Materiale skal ikke optages i Lokomotivernes Inventarliste, men Førerne ere ansvarlige for, at det altid er til Stede paa Lokomotiverne, og for saa vidt noget bortkommer, maa de faa det manglende suppleret fra Depoterne.

Nr. 239. Følgende Bestemmelser fastsættes herved med Hensyn til de periodiske Eftersyn af Lokomotiverne:

Paa den første Udvaldskedag i hver Maaned: udtages de til Vakuumbremsen hørende Kontraventiler, der efterses og eventuelt indslibes.

Aftages Dækslerne paa Vakuumcylindrenes Kugleventilstykker og disse efterses.

(Er der ved Eftersynet af disse Dele eller ved anden Lejlighed forefundt nogen Fejl, og denne derefter berigtiget, maa Eftersynet gentages efter nogle Dages Forløb, for at det kan konstateres, at Fejlen er afhjulpen).

Renses Ejektoren.

Rensningen af Ejektoren foregaar, medens der er Damp paa Kedlen ved først at aftage Kapselmøtrikken paa Ejektorens

Bagside samt udskruer den lille Tragt og derpaa at slippe Damp ned til den lille Ejektor, hvorved alle Kanaler blive udblæste. Giver Ejektoren endnu ikke godt Vakuum, saa udskrues ogsaa den store Tragt, medens Ejektoren er varm, og alle Randene renses for Sten ved Hjælp af fint Smergellærred. Ved samme Lejlighed udtages Kugleventilen i Drypflasken og renses.

Til alle Skruer paa Ejektoren maa kun benyttes godt passende Tapnøgler for ikke at forbøje Stykkerne og ødelægge Sekskanterne.

(I alle Remiser og Værksteder maa findes de fornødne Antal og Størrelser af disse Nøgler, som kunne rekvireres hos Værkstederne).

Paa den første Udvaldskedag i de lige Maaned: 0: Februar, April o. s. v.:

aabnes for Rummet imellem Fyrkassens Vægge og lyses op imellem samme, saa at Undersøgelse kan finde Sted, om der har samlet sig Sten.

Blypropperne udtages og renses for Sten ligesom ogsaa Hullerne, hvori de sidde.

Kedel-Fødeventilerne aabnes, Ventilerne efterses eller slibes og Fødehullet befries for Sten.

Vandstands- og Prøvehaner aabnes, efterslibes og smøres, og Hullerne udstikkes ind til Kedlens Indre og befries for Sten.

Tendercisternen udvaskes.

Paa den første Udvaldskedag i de ulige Maaned: 0: Januar, Marts o. s. v.:

efterses Smørepunderne i Truckerne og Tenderakselkasserne, hvor disse have Undersmøring.

(Dette Eftersyn kan for 4de Maskinsektions Vedkommende foretages paa en anden Tid, men bør i hvert Tilfælde finde Sted en Gang hveranden Maaned).

Spilledampsrørene efterses og udbrændes om fornødent;

Dunkrafter og andet Inventar smøres og efterses.

Om Eftersynet føres i hver Remise en Noteringsbog af Lokomotivmesteren eller Lokomotivformanden, og hvor ingen

saadanne findes, af vedkommende Fører selv. Eftersynet af de enkelte Dele kan, om det anses fornødent, foregaa hyppigere end paabudt i denne Ordre.

Saavel Lokomotivfører som Fyrbøder skal være tilstede ved Eftersynet.

Paa de Arbejder, der foretages dagligt og paa de almindelige Udvadskedage, have ovennævnte Bestemmelser ingen Indflydelse.

Togenes
Opvarmning
ved Damp
fra Lokomo-
tiverne.

Nr. 240. De Lokomotiver, der ere forsynede med Foranstaltninger til Togenes Opvarmning, skulle afgive Damp dertil, naar Omstændighederne maatte kræve det.

Paa Forlangende fra vedkommende Station skal den paagældende Lokomotivfører derfor lade sin Maskine rangere for Toget og opvarme dette.

Ligeledes skulle Lokomotiverne medvirke ved Opvarmning af en Del af Togets Vogne under Kørselen, naar Varmeapparatets egen Kedel ikke kan præstere tilstrækkelig Damp til hele det paagældende Tog.

Endelig ville visse Tog kunne opvarmes under Kørselen alene med Damp fra Lokomotivet.

I Henhold hertil ville alle vedkommende have at varetage det fornødne i Overensstemmelse med de i »Vejledning for Togenes Opvarmning ved Damp« anførte Bestemmelser.

Rangering
paa Ende-
stationer.

Nr. 241. Generaldirektoratet har meddelt mig, at en Togmaskine for et til en Endestation ankommet Tog maa kunne foretage Rangeringsbevægelser. Lokomotivførerne maa derfor sørge for ved Ankomsten til en Endestation at have saa megen Damp og saa meget Fyr i Lokomotivet, at der, om det forlanges, kan foretages Rangeringsarbejder med Lokomotivet.

Endestationerne ere instruerede om, at de, saa vidt muligt ved Togets Ankomst eller i hvert Fald, saa snart som muligt efter denne, bør underrette Lokomotivføreren om den Rangering, der vil blive at udføre.

4. For Rangeringsmaskiner beregnes 0,20 Pd. Olie pr. Times Rangering.

5. I de Tog, der fremføres med Forspand, beregnes et Ekstraforbrug af 3 Pd. Olie for den bageste Maskine og hver enkelt Tur, denne kører, uafhængigt af Turens Længde.

6. For Maskiner, som opsmøres efter Ordre uden at blive benyttede, beregnes et Ekstraforbrug af 2 Pd. Olie for hver Opsmøring.

7. Paa Lokomotivførerrapporten anføres fremtidig foruden Lokomotivets Nr. tillige dettes Litra.

8. Saavel Lokomotivfører som Fyrbøder maa vente at blive mulkterede i Tilfælde af et større Olieforbrug end det tilladte.

Nr. 242. Det ugentlige Forbrug af Tvist og Sæbe til Lokomotiver maa ikke overskride 1 Pund Tvist og $\frac{1}{2}$ Pund blød Sæbe pr. Lokomotiv. Tvist og
Sæbe til
Lokomotiver.

Nr. 243. Paa Grund af den Fare, der er forbunden med at lade Maskiner løbe tæt efter hinanden ad samme Spor uden at være sammenkoblede, vil det være at iagttage, at to Maskiner, der paa en Station samtidig skulle køre til eller fra samme Tog, altid ere sammenkoblede. Sammen-
kobling af
Maskiner, der
køre til eller
fra samme
Tog.

Nr. 244. Lokomotivpersonalets Opmærksomhed henledes paa, at der ikke maa gives Kontradamp samtidig med at der bremses med Vakuumbremsen, naar denne virker tilfredsstillende, idet Anvendelsen af Kontradamp i saa Fald ikke er til nogen Nytte.

Nr. 245. I Forbindelse med Ordre Nr. 216 fastsættes omstaaende almindelige Anordning med Hensyn til Tog- og Rangeringsmaskinernes ordinære Anvendelse til Rangeringstjeneste i det jydsk-fynske Trafikdistrikt: Lokomoti-
vernes Range-
ringstjeneste.

- a. Toglokomotivernes ordinære Rangeringstjeneste paa Udgangs- og Endestationerne omfatter de angivne Tidsrum for hver af de paagældende Stationer.
- b. Tjenesten for de udelukkende til Rangering bestemte Lokomotiver fastsættes ved den angivne særlige Kørselsfordeling for hver enkelt Station.
- c. For al Rangering ud over den under a og b foran nævnte skal Stationsbestyreren eller paa dennes Vegne den, der

Station.	Togmaskinernes Anvendelse til Rangering.		
	Udgangsstationen. Antal Minutter før planmæssig Afgangstid.	Endestationen. Antal Minutter efter Ankomsten.	
Nyborg	15 for Tog	20	
	30 » »		69
			41
			45
40 » »	47		
	63		
	65		
	49		
Odense	10	10	
Tommerup	15	15	
Assens	20	20	
Strib	20	10	
Fredericia	20	20	
Vamdrup	15	15	

- leder Rangeringen, paa Forlangende give Lokomotivføreren skriftlig Kvittering i en dertil hos denne Funktionær beroende Kvitteringsbog.
- d. For Udgangsstationernes Vedkommende maa Lokomotivføreren underrettes mindst $\frac{1}{2}$ Time forinden Rangeringens Begyndelse, naar denne skal ske med Toglokomotiver og i længere Tid end anført under a.

Kørselsfordeling for Rangeringsmaskinerne.

1 Maskine hele Døgnet.

1 do. undtagen 6—9 Em. hver Søndag, Onsdag og Torsdag.

Naar der læsses i Jernbanevogne fra Damp- eller større Sejlskibe, kan Stationen desuden med 1 Times Varsel disponere over en tredie Maskine, saafremt en saadan er disponibel.

1 Maskine fra 5 Fm. til $1\frac{1}{2}$ Nat.

1 do. fra 6 Fm. til 12 Middag og fra 2 Em. til 9 Em. (heri Havnekørsel).

Fra Lørdag Aften Kl. 6 til Mandag Morgen Kl. 6 afgives kun 1 Maskine til Rangering paa Stationen og ved Havnen.

1 Maskine hele Døgnet.

1 do. fra 1 Fm. til 7 Fm. og fra 2 Em. til 7 Em.

2 Maskiner hele Døgnet.

1 Maskine fra $12\frac{1}{2}$ Fm. til 4 Fm. og fra $1\frac{1}{2}$ Em. til 4 Em.

1 Maskine hele Døgnet undtagen fra 6 Fm. til 8^{30} Fm. og 2^{15} Em. til 4^{15} Em.

Station.	Togmaskinernes Anvendelse til Rangering.		
	Udgangsstationen.	Endestationen.	
	Antal Minutter før planmæssig Afgangstid.	Antal Minutter efter Ankomsten.	
Skanderborg ...	25 for Tog 161	10 for Tog 302	
	10 » » 301	25 » » 304	
	25 » » {	15 » » 306	
		20 » » 182	
	309	10 » » 312	
Herning	15 for Tog 304	15 for Tog 306	
	10 » » 306	30 » » 308	
Skern	30 for Tog 302	45 for Tog 301	
	90 » » 306	40 » » 303	
	30 » » {	35 » » 307	
		312	
Aarhus H.	—	—	
Randers	—	45 for Tog 179	
Grenaa	10	10 for Tog { 231	
		15 » » 233	
Aarhus Ø.	10	20 for Tog 232	
		25 » » 234	
		15 » » {	236
			238

Kørselsfordeling for Rangeringsmaskinerne.

- A. Stationspladsen.
2 Maskiner hele Døgnet.
Søndag Eftermiddag dog kun 1 Maskine.
- B. Havnen.
1 Maskine fra 6 Fm. til 12 Nat.
Denne Maskine fremfører som Regel Forbindelsestogene
fra Kl. 9 Em. til 11³⁰ Em. Om Søndagen benyttes
Maskinen kun om Formiddagen til Rangering.
- C. Forbindelsestogene.
1 Maskine fra 8 Fm. til 1 Em. og fra 3³⁰ til 7 Em.
1 Maskine fra 5³⁰ Fm. til Arbejdet er endt (ca. Kl. 1^{1/2} Nat).
1 Maskine fra 6 Fm. til 2 Em. og fra 4 Em. til 8 Em.
Om Søndagen benyttes kun 1 Rangermaskine, men Tog 165s
Maskine skal da eventuelt assistere ved Rangeringen.

Station.	Togmaskinernes Anvendelse til Rangering.	
	Udgangsstationen. Antal Minutter før planmæssig Afgangstid.	Endestationen. Antal Minutter efter Ankomsten.
Frederikshavn . .	—	—
Aalborg	15 for Tog { 157 165	15 for Tog 165
	16 » » 180	10 » » { 167 184
	20 » » 184	
	15 » » 186	
Lunderskov	30 for Tog { 265 269 271	40 for Tog { 262 268
	60 » » 267	20 » » { 264 274
	40 » » 275	30 » » 270
Bramminge	20	20
Esbjerg	20	15
Ribe	10	15
Vedsted	15	15
Langaa	10	10
	dog 20 for Tog { 268 276 og 35 » » 272	dog 25 for Tog 265
Hobro	20 for Tog 373	20 for Tog 372
	50 » » 375	25 » » 374
		30 » » 376

Kørselsfordeling for Rangeringsmaskinerne.

1 Maskine fra 6 Fm. til 11³⁰ Fm., fra 1 Em. til 6 Em. og fra 7¹⁵ Em. til Tjenesten er endt.

1 Maskine fra 5³⁰ Fm. til 12 Middag, fra 1 Em. til 5 Em. og fra 6 Em. til 12 Nat.

Hverdage.

1 Maskine hele Døgnet.

1 do. fra 5³⁰ Fm. til 1 à 2 Nat, Tirsdage og Lørdage dog fra 5 Fm.

1 do. fra 7 Fm. til 8 Em.

1 do. fra 7 til 10 Fm. og 2 til 8 Em. (denne Maskine anvendes dog ikke om Mandagen).

Søn- og Helligdage.

1 Maskine fra 4 Fm. til Natrangeringen er endt.

1 do. fra 7 Fm. til 1 Em. og fra 3^{3/4} Em. til 7 Em.

1 Maskine fra 5⁴⁵ Fm. til 11³⁰ Fm.

1 do. fra 12³⁰ Em. til 5 Em.

1 do. fra 5⁴⁵ Em. til 9 Em.

VIII. Togtjenesten.

Nr. 246. (C 316).

Togenes
Standning
paa rette
Sted paa
Stationerne.

Det indskræpes Lokomotivpersonalet at regulere Togenes Hastighed ved Indkørselen til Stationer saaledes, at der under alle Omstændigheder kan standses paa rette Sted.

Togstandsning maa ske med overordentlig Forsigtighed paa de Stationer, hvor der ikke haves tilstrækkelig Sporlængde foran Standningsstedet til, at Toget uden Fare kan fortsætte sit Løb, dersom Bremsapparaterne svigte.

Paa Stationer af denne Art vil der med Hensyn til Standningen være at iagttage følgende:

Ved skruebremsede Tog, σ : Tog, hvis Standning skal iværksættes alene ved Hjælp af de med Haandkraft betjente Bremsere i Toget, skal Farten tages af dette ved Hjælp af Skruebremserne efter Signaler med Dampfløjten og saa betids, at Toget med Sikkerhed kan bringes til Standning paa rette Sted ved Stationen. Er Lokomotiv eller Tender forsynet med Vakuumbremse, maa denne kun bringes til Anvendelse i Tilfælde af Fare.

Ved vakuumbremsede Tog, σ : Tog, der kunne bremses saavel ved Vakuumbremse som ved Skruebremse, skal Farten tages af Toget ved Hjælp af Vakuumbremsen og saa betids, at der, selv om denne skulde svigte, dog kan standses paa det almindelige Stoppested alene ved Hjælp af de betjente Skruebremsere og efter givet Signal.

Den endelige Standning paa de omhandlede Stationer skal derefter ske alene ved de betjente Skruebremsere efter Signal fra Dampfløjten, og Vakuumbremsen maa som Regel ikke benyttes ved Standningen, men skal holdes i Reserve til uforudsete Tilfælde.

For at der ved Indkørselen til bemeldte Stationer kan raades over den størst mulige Bremskraft, skulle samtlige Togbetjente, senest naar Toget er $\frac{1}{4}$ Mil fra den paagældende Station, og efter nærmere derom af Trafikafdelingerne givne Stedbetegnelser have taget Plads hver ved sin Skruebremse; Billetteringen maa altsaa tilendebringes betimeligt forinden. Bremsere med aabne Sæder skulle ogsaa besættes i Vintermaanederne ved Indkørselen til de her omhandlede Stationer, saafremt Toget medfører tilstrækkeligt Personale til saadan Besættelse. Undtagelsesvis kan der afses fra, at Togføreren betjener en Skruebremse, naar andre Hensyn til hans Gernings Udførelse nødvendiggør det. Det Antal Skruebremsere, der ved Indkørselen til bemeldte Stationer saaledes er betjent, meddeles til Lokomotivføreren.

Lokomotivføreren skal paa sin Rapport anføre, naar det har været nødvendigt at benytte Vakuumbremsen til den endelige Standning af Toget, og oplyse Grunden hertil.

I Tilfælde, hvor der kan være Tvivl om, hvorvidt Togets Skruebremsere have været tilbørligt betjente efter de givne Signaler, skal Lokomotiv- og Togpersonalet saa hurtigt som muligt efter Standningen ved at beføle Bremsklodserne forsikre sig om, hvorvidt disse ere varme, og Lokomotivpersonalet maa skaffe sig Vidner paa Klodsernes Tilstand, i Fald det vil beraabe sig paa, at Togbremsere ikke have assisteret tilstrækkeligt ved Standningen. I Tvivltilfælde bør navnlig den fungerende Stationsforstander tiltræde som Vidne med Hensyn til Bremsklodsernes Tilstand.

De Stationer, hvor det for Tiden maa anses for at være forbundet med særlig Fare at køre ud over det almindelige Stoppested, ere:

Vamdrup, Fredericia, Aarhus H., Viborg (for Tog fra Aalestrupbanen), Skive (vest fra), Glyngøre, Struer (øst og vest

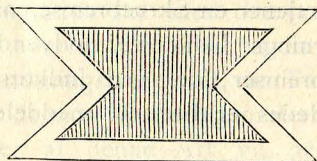
fra), Odde-sund Syd, Odde-sund Nord, Thisted, Esbjerg, Vedsted, Nyborg Færgehal, Tommerup (syd fra), Strib, Helsingør, Klampenborg, København (alle 3 Stationer), Østerbro, Frederikssund, Kallundborg, Korsør Station og Færgehal, Skjelskør, Masnedsund, Masnedø, Orehoved Færgehal, Gedser.

Togenes
Stand-sning
paa rette
Sted paa
Stationerne.

Nr. 247. Ved Indkørselen til de i Ordre Nr. 246 anførte Stationer maa Vakuumbremserne kun i Tilfælde af Fare benyttes indenfor Stationsmærket.

Togenes
Stand-sning
paa rette
Sted foran
Stationerne.

Nr. 248. Foran Stationsmærkerne for de i Ordre Nr. 248 nævnte Stationer er der paa Pæle (Telegrafpæle) anbragt Signalmærker af hosstaaende Form:



bestaaende af en grøntmalet Jærnplade med hvide Kanter.

Disse Signalmærker ere anbragte til Underretning for Lokomotivpersonalet om, at Toget nærmer sig en af de Stationer, hvor det er forbundet med særlig Fare at køre ud over det almindelige Stoppested, og hvor Indkørselen altsaa skal ske i Overensstemmelse med de i Ordre Nr. 248 givne Regler.

Langsom
Kørsel gennem
visse Stationer.

Nr. 249. (C 317 og D 30).

Togene maa ikke køre igennem Langaa, Lunderskov, Roskilde, Slagelse, Nørrebro, Hellerup, Klampenborg eller Snekkersten Stationer samt Svanemøllens Krydsningsstation med større Hastighed end 45 Kilometer i Timen.

Nr. 250. (C 318).

Passagerer bør som Regel afsættes og optages ved de dertil bestemte Perroner, hvorfor Togenes Personvognedel saa vidt muligt bør bringes til Stand-sning ud for disse.

Togenes
Stand-sning
paa Station-
erne.

Nr. 251. (C 319).

De Tog, som have Tilladelse til at standse ved Billetsalgssteder for at optage eller afsætte Passagerer, skulle stedse standse, medmindre Togføreren udtrykkelig har meddelt Lokomotivføreren, at Toget ikke har Passagerer at afsætte, og der fra Billetsalget vises Signal for Gennemkørsel.

Togstand-sning
ved Billet-
salgssteder.

Billetsalgsstederne ville uopholdelig have at indsende Indberetning til vedkommende Trafikchef, naar et Tog standser uden Anledning.

Nr. 252. (C 321).

Saa længe Kedelpasseren af Hensyn til Eftersynet af Varmeledningen i Togene maa opholde sig mellem Vognene, skal der til Underretning for Togføreren vises rødt Flag eller rødt Lys fra Kedel-vognen.

Signal fra
Kedelpasseren
til Togføreren.

Nr. 253. (C 322).

I Anledning af, at Banen mellem Struer og Odde-sund Syd passerer Struer Havneplads, bestemmes følgende med Hensyn til Togenes Gang over bemeldte Havneplads:

Togenes Gang
over Struer
Havneplads.

1. For at sikre Togets frie Passage skal en af Struer Stations ansatte gaa over Havnepladsen i hele dennes Længde umiddelbart forud for Toget.
2. Togene skulle standse foran Havnepladsens Begyndelse og tør ikke sætte sig i Bevægelse over denne, forinden den ansatte, der skal gaa forud for dem over Havnepladsen, har givet Signal dertil.
3. Togenes Hastighed over Havnepladsen maa ikke være større, end at forbemeldte ansatte, der gaar forud for Toget, kan gaa i jævn Skridtgang.

4. Lokomotivføreren skal ringe med Lokomotivets Klokke under hele Passagen og saavel selv som Fyrbøderen holde meget skarpt Udkig.

Hvis Lokomotivet ikke er forsynet med Klokke, skal den ansatte, der gaar forud for Toget, ringe med en Haandklokke under hele Passagen.

Posttogenes **Nr. 254.** (D 91).

Forbikørsel ved He Billetsalgssted. Naar Posttogene Nr. 266 og 273 ikke skulle holde ved He Billetsalgssted, maa Forbikørselen ske saa langsomt, at Posttasken fra Toget kan tilkastes Brevsamleren.

Forbud imod **Nr. 255.** Paa given Anledning henledes Personalets Opmærksomhed paa, at det af Hensyn til de Rejsende ved Fremførelsen og Ekspeditionen af Togene og særlig af Nattogene bør drage Omsorg for, at der ikke foraarsages mere Støj end absolut nødvendigt. Lydsignaler bør derfor kun vare saa længe som Hensynet til Tydeligheden fordrer; ligeledes bør Afgivelsen af Ordre ved Tilraab saavidt muligt og højroret Samtale mellem Funktionærerne indbyrdes ubetinget undgaas.

Togbremsernes **Nr. 256.** Af Trafikcheferne er der truffet nærmere Bestemmelser om det Tidspunkt, ved hvilket Togbetjentene skulle indtage deres Plads ved deres respektive Brems under Indkørselen med vakuumbremsede Tog til de i Slutningen af Ordre II Nr. 202 anførte Stationer.

I Henhold hertil meddeles følgende:

I. Det sjælland-falsterske Trafikdistrikt.

Samtlige Togbetjente skulle saa betids begive sig til deres respektive Brems, at de have indtaget deres Plads ved disse paa nedenfor angivne Steder:

For Tog til Helsingør.

Ved Passagen af, henholdsvis Afgangen fra Snekkersten.

For Tog til Klampenborg.
Ved Enden af Skoven ved Charlottenlund.

For Tog til Københavns Stationer II og III.
Ved Passagen af, henholdsvis Afgangen fra Nørrebro.

For Tog til Københavns Station I.
Ved Passagen af, henholdsvis Afgangen fra Frederiksberg.

For Tog til Østerbro Station.
Ved Passagen af, henholdsvis Afgangen fra Hellerup eller Nørrebro Station.

For Tog til Frederikssund.
Ved Vogterhus Nr. 18, det første Vogterhus paa venstre Haand efter Ølstykke.

For Tog til Kallundborg.
Ved Banevogterhus Nr. 39.

For Tog til Korsør Station og Færgelhal.
Ved Passagen af, henholdsvis Afgangen fra Svendstrup.

For Tog til Skelskør.
Ved Passagen af, henholdsvis Afgangen fra Tjæreby Holdeplads.

For Tog til Masnedsund, der ikke standse ved Vordingborg.
Ved Passagen af, henholdsvis Afgangen fra Lundby.

For Tog til Masnedsund, der standse ved Vordingborg.
Ved Afgangen fra Vordingborg.

For Tog til Masnedsund fra Masnedø.
Ved Passagen af Broen.

For Tog til Masnedø.
Ved Passagen af Broen.

For Tog til Orehoved Færgelhal.
Ved Passagen af, henholdsvis Afgangen fra Nørre Alslev.

For Tog til Gedser.

Ved Passagen af, henholdsvis Afgangen fra Gedesby Billetsalgssted.

Paa de Stationer, hvor Togpersonalet skal være ved Bremserne straks ved Afgangen derfra, maa Billetteringen tilendebringes paa Stationen og Toget om fornødent afvente dette.

II. Det jysk-fynske Trafikdistrikt.

Ved Indkørselen til de nedennævnte Stationer skulle Togbetjentene senest have taget Plads ved deres respektive Bremsere saaledes:

Til Fredericia (fra Syd og Nord).
Ved Vogterhus Nr. 4.

Til Aarhus H. (fra Syd).
Ved Vogterhus Nr. 77.

Til Aarhus H. (fra Nord).
Ved Broen ved Fiskerhuset.

Til Viborg (fra Øst).
Ved Vogterhus Nr. 18.

Til Viborg (fra Vest).
Ved Vogterhus Nr. 20.

Til Skive (fra Vest).
Ved Jærnbroen over Skive Aa.

Til Glyngøre.
Ved Overkørsel Nr. 146.

Til Struer (fra Øst).
Ved Jærnbroen over Qvistrup Aa.

Til Struer (fra Vest).
Ved Vogterhus Nr. 113.

Til Oddesund Syd.
Ved Vogterhus Nr. 7.

Til Oddesund Nord.
Ved Overkørsel Nr. 5.

Til Thisted.
Ved Overkørsel Nr. 256.

Til Esbjerg (fra Øst).
Ved Vogterhus Nr. 30.

Til Esbjerg (fra Nord).
Ved Vogterhus Nr. 34.

Til Vedsted.
Ved Vogterhus Nr. 15.

Til Nyborg.
Ved Vogterhus Nr. 3.

Til Tommerup (fra Syd).
Ved første Skov efter Knarreborg.

Til Strib.
Ved Vogterhus Nr. 47.

Til Vamdrup.
Ved Vogterhus Nr. 16.

Hvilket herved meddeles til Efterretning for Lokomotivpersonalet.

Nr. 257. Idet Overholdelsen af Bestemmelserne i Togreglementet Punkt 35 angaaende Formindskelse af Togenes Hastighed i visse Tilfælde indskræpes, henledes Opmærksomheden særligt paa, at naar Bloksignaler paa den frie Bane i usigtbart Vejr eller af andre Aarsager ikke tydeligt kunne skelnes, maa Togenes Hastighed afpasses saaledes, at Signalerne i Tide kunne respekteres, og et Bloksignal maa under ingen Omstændigheder passeres, uden at Lokomotivføreren har forvisset sig om, at det viser »Fri Bane«.

Nr. 258. Det indskærpes Lokomotivførerne, at Afgangssignal for Togene paa Stationerne skal gives umiddelbart efter Togførernes Afgangssignal, saaledes at disse 2 Signaler følge Slag i Slag.

Nr. 259. Naar Togene skulle fremføres af Lokomotiver af en anden Trækkekræfts-Klasse end bestemt ved »Lokomotivernes Kørselsfordeling«, maa der af Maskinafdelingen (vedkommende Lokomotivmester, Lokomotivformand o. s. v.) gives vedkommende Station Meddelelse herom i betimelig Tid, for at der kan blive taget Hensyn hertil ved Fastsættelsen af det Antal Vogne, der skulle medtages i Togene. Paa Overnatningsstationerne skulle Lokomotivførerne give Meddelelsen til den Portør, der ledsager den paagældende Maskine til Remisen.

Nr. 260. Under 23de Juli 1898 har Trafikchefen for Sjælland-Falster udstedt følgende Ordre.

»Naar Maskiner eller Tog passere Banestrækningen Frederiksberg—København efter at Banebevogningspersonalet har afsluttet sin Tjeneste, vil det ufravigeligt være at iagttage, at der paa alle Overkørsler gaar en Ansæt med Lygte eller Flag i Skridtgang foran Toget for at advare de vejfarende.«

Hvilket herved meddeles.

Nr. 261. Under 26de Juli 1898 har Trafikchefen for Sjælland-Falster udstedt en Ordre, hvoraf meddeles følgende:

I de allerfleste Tilfælde vil Togpersonalet ved de fra København afgaaende Tog ikke have Tid til at foretage det befalede Eftersyn af Toget, efter at dette er ført til Perron, og det vil derfor være at iagttage, at bemeldte Eftersyn i alle saadanne Tilfælde bliver foretaget, medens Toget endnu henstaar paa Pladsen.

Naar det er muligt at faa Togmaskinen anbragt for Toget, medens dette henstaar paa Pladsen, vil Vakuumpøven ogsaa være at foretage der Steds.

Foranstaaende Regler komme ogsaa til Anvendelse paa andre Stationer, hvor der afsendes Tog med korte Mellemrum.

Nr. 262. Saafremt Lokomotivpersonalet i Tjenestens Medfør skal overnatte paa et Sted, hvor Maskinafdelingen ikke kan overlade det et Lokale til Overnatning, vil et saadant blive tilvejebragt ved Trafikafdelingens Foranstaltning, naar Lokomotivpersonalet, forinden Togets Afgang fra Endestationen, henvender sig herom til Togføreren.

Nr. 263. Samtlige i den af Generaldirektoratet udfærdigede Køreplan for Ansatte opførte Tog — og kun disse Tog — betragtes som ordinære Tog.

Nr. 264. Det paalægges herved Lokomotivpersonalet at affatte alle Tjensttelegrammer, der overleveres Stationerne til Befordring, skriftligt.

Nr. 265. (C 315).

I Reglement for Togenes Gang forandres næstsidste Stykke af Punkt 34 til at lyde saaledes:

»I blandede Tog og Godstog maa der ikke være flere end 8 — belæssede eller ubelæssede — Aksler bag den bageste ved Haandkraft betjente Bremse.«

Endvidere slettes i sidste Stykke af Punkt 11 Ordene: »eller der indføres i den gamle, for hvor lang en Strækning Toget paany har erholdt fri Bane.«

Nr. 266. Under 11te Januar 1898 har Trafikchefen for Sjælland-Falster udstedt følgende Ordre:

»Fra den 15de d. M. at regne skal Tog 1101 benyttes til Forsendelse af Post til og fra Svanemøllens Krydsningsstation. Naar Svanemøllens har Post til Toget, meddeles dette

telegrafisk til Nørrebro Station forinden Togets Afgang derfra, Togføreren underrettes og giver Meddelelsen videre til Lokomotivføreren, der standser Toget ved Svanemøllen; denne Station sætter sit Signal paa »Kør igennem«, idet Toget ikke skal standses foran Stationen.

Haves der kun Post til Stationen, behøve Togene ikke at standse, da nævnte Forsendelser af Togpersonalet kunne udkastes under Forbifarten.»

Nr. 267. (C 221).

Regler for
Benyttelsen
af de særlige
Krydsnings-
stationer
paa den
sjællandske
Vestbane.

Paa den sjællandske Vestbane findes følgende særlige Krydsningsstationer, nemlig Kværkeby, Fjenneslev, Frederikslund, Forlev og Svendstrup.

Af disse ere Kværkeby og Frederikslund udelukkende bestemte til Krydsning af Plan-, Ekstra- og Arbejdstog, og som Følge heraf finder der hyerken Person- eller Godsbe- fordring Sted til og fra disse Stationer.

Fjenneslev og Forlev have derimod i deres Egenskab af henholdsvis Holdeplads med offentlig Sidespor og Station tillige Person- og Godsekspektion, hvorhos Svendstrup er forsynet med et privat Sidespor.

Paa samtlige Krydsningsstationer ere Telegraf- og Ringeapparaterne indrettede paa sædvanlig Maade, dog er der truffet saadanne Foranstaltninger, at Stationsbestyreren paa Tider, hvor Stationen ikke kan blive benyttet til Togkrydsning, kan stille saavel sine Telegraf- som Ringeapparater ud af Forbindelse med Ledningerne, og Ringningen kan da foregaa mellem de to Nabostationer uden Krydsningsstationens Medvirkning.

Krydsende Tog køre altid til højre for hinanden paa Krydsningsstationerne og skulle køre ind paa Stationerne med stor Forsigtighed. I Overensstemmelse hermed ere Stationernes Signalanlæg indrettede saaledes, at Mastesignalet Nr. 24 (»Kør frem«) kun kan gives til det Spor, som ligger til højre for det paagældende Togs Retning.

Ved Togenes Udkørsel betjenes det østlige medgaaende Sporskifte ikke, men køres op af Toget, hvorimod det vestlige betjenes og aflaaes fra Centralapparatet.

Det paahviler Ekspedienten, straks efter at de krydsende Tog have forladt Stationen, at efterse, trække og aflaae Sporskifterne, saaledes at Hovedsporet er frit til Togpassage.

Nr. 268. Under 29de December 1896 har Trafikchefen for Sjælland udstedt en Ordre, hvori meddeles, at der for Stationerne Kværkeby, Fjenneslev, Frederikslund, Forlev og Svendstrup gælde følgende Regler med Hensyn til Togpassage (Overhalinger):

Sporbenyttelse
paa den
sjællandske
Vestbanes
Krydsnings-
stationer.

Det Tog, der skal passeres, skal altid ledes ind i Side- sporet, og det passerende Tog køre ad Hovedsporet, hvad enten dette sidste Tog skal holde eller køre igennem uden Standsnng.

Ved Tog Øst fra vil det af Hensyn til den særlige Sporskifteaflaasning altsaa være nødvendigt at rangere det først ankomne Tog ind i Sidesporet. Ved Tog Vest fra maa det sidst ankomne Tog rangeres ind, for saa vidt det skal standse ved den paagældende Station.

Angaaende Togkrydsninger paa de omhandlede Stationer henvises til Ordre Nr. 267, hvorefter krydsende Tog altid køre til højre for hinanden, hvilket ogsaa finder Sted, selv om det ene af Togene er et Kongetog (Togreglementets § 7 c).

Nr. 269. Ifølge en af Trafikchefen for Jylland-Fyn under 27de Januar 1897 udstedt Ordre skulle samtlige gennemkørende Tog i dette Trafikdistrikt fremtidig føres ad Hovedsporet, og denne Regel gælder ikke alene alle de planmæssige Krydsninger, men ogsaa gennemkørende Plantogs ekstraordinære Krydsninger, saaledes at et gennemkørende Plantog under alle Omstændigheder skal føres ad Hovedsporet. Naar det mødende Tog er paa Plads, og naar Signal Nr. 60 er modtaget, skal der herefter fremtidig gives Signal Nr. 23 »Kør igennem«, for saa vidt der ikke er særlig Grund til at standse Toget.

Krydsning
med Tog, der
ikke holde
paa Kryds-
ningsstationer
i Jylland-Fyn.

Nr. 270. De nye reglementariske Bestemmelser og Takster for Godsbefordring, der ere fastsatte i Henhold til Lov af 24de April 1896 om Statsbanernes Takster m. m., træde i Kraft den 1ste Januar 1897.

Regler for
Godsbe-
fordring i
Lov af 24de
April 1896.

Af den af Generaldirektoratet herom udfærdigede Ordre (C 375) til nærmere Vejledning ved Anvendelsen af disse Bestemmelser meddeles følgende:

Under I. *Reglementariske Bestemmelser* Punkt 3 angaaende Genstande, der kun betingelsesvis modtages til Befordring.

e. Ved Forsendelse af eksplosive Stoffer ville følgende Forsigtighedsregler være at iagttage fra Banernes Side:

1. Til Befordringen maa der kun anvendes lukkede Godsvogne, i Reglen uden Bremse, med elastiske Stød- og Trækkeapparater, samt med tætte Vognkasser og tæt sluttende Døre.
2. Godsvogne, i hvis Indre der findes fremstaaende Jernsøm, Skruer, Møtriker o. s. v., maa ikke anvendes til Befordringen, ejheller Vogne, hvis Aksellejer ere fornyede for kort Tid siden, eller Vogne, der i en nær Fremtid skulle indsendes til Undersøgelse i Værkstedet.
3. Omlæsning undervejs til andre Jernbanevogne af eksplosive Stoffer maa kun finde Sted, hvor en uafviselig Nødvendighed fordrer det. Trafikafdelingerne skulle derfor ved fornøden Aftale sørge for, at saadanne Sendinger blive befordrede i samme Vogn fra Modtagelsesstationen til Bestemmelsesstationen.
4. Det maa ikke tillades Publikum at nærme sig Læssepladsen. Sker Indlæsningen i Mørke, skal Læssepladsen oplyses med højtstaaende Lygter.
5. Naar et Lokomotiv paa Banegaardens Grund skal køre forbi en med Sprængstoffer læsset Vogn eller et Sted, hvor saadanne Stoffer indlæsses, skal dets Lokomotivfører underrettes herom i betimelig Tid forud af vedkommende Rangerleder og derpaa drage Omsorg for, at Fyrdøre og Askeklapper ere lukkede, og at Blæseren ikke benyttes paa Lokomotivet, medens dette passerer det farlige Sted. Lignende Forsigtighedsregler iagttages ogsaa ved opfyrede Kedelvognes Rangering paa Banegaarde og skulle saa vidt muligt tillige iagttages ved Kørselen af Tog paa den fri Bane forbi Tog, hvori der findes Vogne med eksplosive Stoffer.

Under Lokomotivers og opfyrede Kedelvognes Forbifart skulle Vogn dørene holdes lukkede, og den Del af

Sendingen, der befinder sig udenfor Vognen, ildfast til-dækkes, ligesom Indlæsningen skal afbrydes.

6. De læssede Vogne maa baade paa Afgangsstationen, under Kørslen og paa Bestemmelsesstationen kun bevæges af Lokomotivet, naar der mellem dette og de læssede Vogne findes mindst fire andre Vogne, der ikke ere læssede med letantændelige Genstande. Under letantændelige Genstande henregnes hverken her eller under Nr. 11 Stenkul, Brunkul, Koks og Træ.

7. Vogne med Sprængstoffer maa ikke rangeres med Stød og skulle kobles med den største Forsigtighed.

8. Under længere Ophold paa Mellemstationer skulle de med Sprængstoffer læssede Vogne køres hen paa et saa langt som muligt bortliggende Sidespor. Kan det forudses, at Opholdet vil vare mere end en Time, skal der gives det stedlige Politi Underretning, for at det kan blive sat i Stand til at træffe de Forholdsregler, der forekommer det nødvendige i den offentlige Sikkerheds Interesse.

9. Befordringen maa ikke ske med Persontog og med blandede Tog kun, for saa vidt der ikke løbe rene Godstog paa den paagældende Strækning.

10. I Godstog og blandede Tog maa der ikke findes mere end 8 Aksler belæssede med de under Løbenumret nævnte Genstande. Større Mængder maa kun befordres med Særtog.

11. De med Sprængstoffer læssede Vogne skulle holdes saa langt fjærned fra Lokomotivet som muligt, men det skal dog iagttages, at den bageste Godstogdel bestaar af mindst 3 Vogne, der ikke ere læssede med letantændelige Genstande.

De med Sprængstof læssede Vogne skulle kobles fast baade indbyrdes og til de forudgaaende og efterfølgende Vogne. Paa de Mellemstationer, hvor Tiden tillader det, skal Koblingen nøje efterses.

Foran og efter de Vogne, i hvilke der kun er indlæsset 15 kg. Brutto løst Krudt eller 35 kg. Brutto af andre eksplosive Stoffer, ere særlige Beskyttelsesvogne ikke nødvendige.

12. Paa de Vogne, der ere læssede med eksplosive Genstande, maa Bremserne ikke betjenes. For saa vidt Befordringen

finder Sted med almindelige Tog, gælder det samme for den umiddelbart forangaaende og efterfølgende Vogn. Derimod skal den Vogn, der findes i Slutningen af Toget, være forsynet med en betjent Bremse.

13. Samtlige Mellestationer, der skulle passeres paa Farten, saavel som Personalet — navnlig Lokomotivfører og Kedelpasser — paa de Tog, med hvilke der finder Krydsning eller Overhaling Sted undervejs, skulle rettidigt underrettes om Sendingens Afgang og Ankomst, for at unødvendige Ophold og Fare kunne undgaas.
14. Naar en Sending skal gaa over paa en anden Bane, skal dennes Bestyrelse saa snart som muligt underrettes om Sendingens Ankomst.
15. Modtagelsesstationen skal forud underrettes af en af de nærmest foranliggende Stationer om en saadan Sendings Ankomst samt med hvilket Tog, den ankommer. Saa snart Modtagelsesstationen har modtaget Besked, skal den straks underrette Modtageren, der desuden skal have Meddelelse om, naar Sendingen er ankommen.

og videre under Punkt 12:

Ved en dansk Statsbanevogns »Bæreevne« forstaas den paamaalede »Last« med Tillæg af 5 pCt. Denne Regel gælder ogsaa for de til Statsbanernes Vognpark hørende Privatvogne, dog ikke for de Københavns Mælkeforsyning tilhørende Vogne.

Ansvar for Fremførelse af Tog, der bestaa af enkelte Maskiner. **Nr. 271.** Den i Togreglementets § 32, 2det Stykke, opstillede Fordring om, at ethvert Tog skal ledsages af en for dets Førelse ansvarlig ansat, maa for Fremførelse af enkelte Maskiner, der ikke medtage Vogne, være fyldestgjort ved, at betragte Lokomotivføreren som Togfører. Denne bærer i saadanne Tilfælde i enhver Henseende Ansvar for Togets Fremførelse og har at tage Initiativet til eventuelle Krydsningsforlæggelser med modgaaende Tog.

Forlægning af Krydsning mellem Plantog og Ekstratog. **Nr. 272.** Naar et Plantog forlægger Krydsning med et Ekstratog, vil Ekstratoget paa Forlægningsstrækningen aldeles ikke blive signaliseret. Ekstratoget maa derfor i saadant Til-

fælde overholde Reglen i Togreglementets § 35 IV og altsaa ikke køre med større Hastighed end 3 Mil i Timen paa Forlægningsstrækningen.

Naar et Ekstratog derimod forlægger Krydsning med et Plantog, finder nævnte Regel ikke Anvendelse. Plantoget skal i dette Tilfælde føre Signal Nr. 48 lige til den Station, hvor Krydsningen finder Sted, og Ekstratoget vil saaledes blive signaliseret 2 Gange paa Forlægningsstrækningen.

Nr. 273. Under 25de September 1896 har Trafikchefen for Jylland-Fyn udstedt følgende Ordre:

»Forinden et Tog afgaar fra en Udgangstation eller fra en Station, paa hvilken der udfærdiges Vognliste for Toget, skal Togføreren meddele Lokomotivføreren, hvor mange Vogne og Vognladninger, Toget skal befordre over den foranliggende Strækning. Denne Meddelelse skal i Reglen afgives skriftlig, men saafremt Togføreren ikke har Tid til at udfærdige en skriftlig Meddelelse, kan han mundtlig give Lokomotivføreren fornøden Underretning. En skriftlig Meddelelse skal i saa Fald overleveres Lokomotivføreren snarest mulig og senest paa Endestationen.«

Meddelelse til Lokomotivføreren om Togets Belastning.

Nr. 274. Det meddeles herved, at Lokomotivførerne i Overensstemmelse med Togreglementets § 32 næstsidste Stykke altid skulle have Meddelelse om, hvorvidt nogle af de betjente Bremsevogne i Togene ere tomme.

Meddelelse til Lokomotivførerne om Benyttelse af tomme Bremsevogne i Togene.

Nr. 275. Naar et Udkørselssignal maatte være i Uorden, skal Stationen, forinden den giver Signal Nr. 19 med Stationsklokken, til Togføreren afgive en skriftlig Tilladelse til Udkørsel, hvilken Tilladelse Togføreren, efter at han har gjort sig bekendt med den, foranlediger afgivet til Lokomotivføreren. Naar Signalerne Nr. 19 og 66 derefter ere afgivne, vil Lokomotivføreren have at forholde sig, som om der fra Udkørselssignalmasten var givet Signal Nr. 26 »Fri Udkørsel.«

Foranstaltninger, naar Udkørselssignaler ere i Uorden.

Tavler med Paaskriften »Giv Agt«. **Nr. 276.** Paa forskellige Steder af Banestrækningerne er anbragt Tavler med Paaskriften »Giv Agt«. Lokomotivførerne maa iagttage at give Signal Nr. 54, naar saadanne Tavler passerer af Tog.

Kørsel med Tender foran Lokomotivet. **Nr. 277.** Bestemmelsen i Politireglementet og Togreglementets § 35 om, at Hastigheden for almindelige Tog skal formindskes, naar der køres med Tender foran Lokomotivet, skal kun bringes til Anvendelse, naar det forreste Lokomotiv i Toget kører paa den omhandlede Maade. Kører dette Lokomotiv derimod retvendt, men der bag dette kommer et Lokomotiv i omvendt Stilling, saaledes at Lokomotiverne altsaa ere koblede sammen Tender mod Tender, kommer den omhandlede Bestemmelse om Formindskelse af Hastigheden ikke til Anvendelse.

Benyttelse af Dampfløjten paa Thybanen. **Nr. 278.** For at undgaa Muligheden af Sammenstød imellem Tog og Vogne, der passere Vejen over den vestlige Ende af Hvidbjerg Stationsplads, paalægges det Lokomotivpersonalet i Tide og vedholdende at benytte Dampfløjten, naar Togene fra Ydby nærme sig Hvidbjerg.

Forsendelse af Lokomotiver. **Nr. 279.** Naar et Lokomotiv skal sendes fra en Maskinsektion til en anden enten for at gøre Tjeneste i den anden Sektion eller for at indgaa til Reparation i et af Værkstederne, maa den Maskininspektør, i hvis Sektion Lokomotivet indtil da har gjort Tjeneste, træffe fornødent Arrangement med Trafikafdelingen om hele Transporten og afgive Personale hertil. Maskininspektøren for 1ste Sektion maa saaledes ordne Transporten af alle de Lokomotiver, der efter endt Reparation udgaa fra Centralværkstedet i Aarhus og høre hjemme i en af de andre Sektioner.

Naar Lokomotivpersonalet paa denne Maade ankommer til en Station paa en fremmed Maskinsektion, og der samme Dag eller Dagen efter skal afsendes et Lokomotiv fra denne Station i Retning af Personalets Hjemsted, kan Maskininspektøren for Sektionen beordre Personalet til at føre dette Loko-

motiv, men han maa give Meddelelse herom til Maskininspektøren for den Sektion, under hvilken Lokomotivpersonalet henhører.

Nr. 280. Trafikpersonalet er blevet instrueret om saa vidt muligt at undgaa, at Togene standse for at opsætte eller nedtage Signaler.

I den Anledning paalægges det Lokomotivpersonalet at sagtne Farten foran den paagældende Station efter forud at være averteret derom af Togføreren.

Standning af Tog for at opsætte eller nedtage Signaler.

Nr. 281. (C 219, Uddrag). Lokomotivpersonalet har at stille deres Ure efter Stationerne. Regulering af Tjensture.

Nr. 282. Idet der i Henhold til Ordre Nr. 13 § 15 b tilkommer Lokomotivpersonalet Timepenge for hele den Tid, det virkelig forretter Tjeneste mellem Kl. 11 Aften og Kl. 5 Morgen og saaledes ogsaa for den Tid, det maa møde til Tjeneste før et Togs Afgang, og for den Tid, det maa forblive til Tjeneste efter et Togs Ankomst, paalægges det herved Lokomotivførerne at angive paa deres Rapporter i den dertil bestemte Rubrik hvornaar Tjenesten paa Hjemstedet er tiltraadt og frattraadt saavel af dem selv som af Fyrbøderen.

Nr. 283. Naar Tog fremføres af 2 Lokomotiver skulle begge Lokomotivførerne føre fuldstændige Rapporter og altsaa ogsaa begge angive Afgangs- og Ankomsttiderne.

Førelsen af Lokomotivfører rapporten.

Føreren for den forreste Maskine anfører i Anmærkningsrubriken paa sin Rapport: »Harve Forspand«.

Angivelse af **Nr. 284.** Paa Lokomotivførerrapporterne vil Vindens Styrke Vindens Styrke fremtidig være at angive ved følgende Tal, som betegne: paa Lokomotivførerrapporten. O »stille«, 1 »svag«, 2 »frisk«, 3 »stiv«, 4 »haard«, 5 »Storm«.

Disse Betegnelser ere de samme, som anvendes af det meteorologiske Institut.

Bemærkninger **Nr. 285.** Det paalægges herved Lokomotivpersonalet ved paa Lokomotivførerrapporten. Bemærkningerne paa deres Rapporter om Skinnebrud, aabenstaaende Led o. s. v. nøje at betegne det paagældende Sted og derhos tillige angive de nærmeste Stationer eller Holdepladser, mellem hvilke Stedet er beliggende.

Førelsen af **Nr. 286.** Under Henvisning til Lønningsregulativet § 12, Lokomotivførerrapporter. 3die Stykke, paalægges det Lokomotivførerne, naar de fremføre Godstog uden Personbefordring, mellem hvis Udgangs- og Endestationer Afstanden ikke er større end 3 Mil, da at paaføre deres Rapport Bemærkning herom med Angivelse af den Strækning, Toget saaledes har gennemløbet, og den dertil medgaaede Tid.

Depotarbej- deres Tjeneste som Kedel- passere. **Nr. 287.** Det paalægges herved Depotarbejdere, der forrette Tjeneste som Kedelpassere ved Togene, paa Afgangstationen at melde sig hos Togføreren.

Standsnings ved **Nr. 288.** Naar Lokomotivførerne paa Grund af usigtbart Indkørsels- signaler, der ikke kunne ses for Taage. Vejr ikke kunne se Indkørselssignalerne i tilstrækkelig Afstand, men der ikke findes Knaldsignaler udlagte, skulle de i Overensstemmelse med Signalreglementets almindelige Bestemmelser Punkt c standse Toget ved Stationsmærket og give Signalet »Færdig til Indkørsel«, for derefter at blive ledet ind paa Stationen paa den i Togreglementets § 46, næstsidste Stykke foreskrevne Maade.

Nr. 289. Paa Strækningen København Ø.—Rungsted—Hel- singør ville Hovedsporene paa Stationerne være at betegne saaledes: Betegnelse af Havnesporene paa Kystbanen.

København Ø.:	I, II, III, IV	Hovedsp. naar regnes f. Nord t. Syd
Svanemøllen:	I, II	— . . . - Øst - Vest
Hellerup:	I, II, III, IV	—
Charlottenlund:	I, II, III, IV	— . . . - Vest - Øst
Klampenb.:	I, II, III, IV, V, VI*)	— . . . - Øst - Vest
Springforbi:	I, II	—
Skodsborg:	I, II, III, IV	—
Vedbæk:	I, II, III, IV	—
Rungsted:	I, II, III, IV	—
Nivaa:	I, II	—
Humblebæk:	I, II	—
Snekkersten:	I, II, III	—
Helsingør:	I, II, III	—

*) VI. Hovedspor er det vestligste, nærmest den gamle Hovedbygning liggende Spor, idet Sporet efter V. Spor (Mellemsporet paa den gamle Klampenborg Station) ikke regnes som Hovedspor.

IX. Forholdet til fremmede Autoriteter.

Postvognene **Nr. 290.** (C 480, Uddrag).

og løse Inventar-
genstande i disse. Af Overenskomst af 13de og 16de September 1893 om Postens Befordring m. m. paa samtlige Baner under Statsdrift bemærkes følgende:

Paa Forlangende af Generaldirektoratet for Postvæsenet stille Statsbanerne til Postens Befordring:

hele Postvogne af ca. 9,3 Meters Længde, der beregnessom 30Fod,							
do.	-	-	7,4	—	—	-	24
Postpakvogne	-	-	6,5	—	—	-	21
Post-Vognafde-							
linger	-	-	4,3	—	—	-	14
do. do.	-	-	1,2	—	—	-	4

med alle ordinære Tog efter Statsbanernes almindelige Køreplan.

Postvognene og Postvognafdelingerne skulle være bekvemt indrettede til Postbefordring og Postekspedition.

Saavidt de særlige Jærnbanehensyn tilstede, indrettes disse Vogne efter Postvæsenets Ønsker, dog saaledes, at man indskrænker sig til ovennævnte Typer.

Senere af Postvæsenet forlangte væsentlige Forandringer i Vognenes Indretning og Udstyr foretages af Jærnbanen for Postvæsenets Regning.

Postvognene og Postvognafdelingerne vedligeholdes af Statsbanerne, men deres Belysning, Opvarming og indre Ren- gøring er Statsbanerne uvedkommende.

Anskaffelse og Vedligeholdelse af det fornødne løse In- ventar paahviler Postvæsenet. Dog anskaffe Statsbanerne de til Postvognene hørende Stole.

Nr. 291. (C 483).

Indenrigsministeriet har under 24de April 1889 fastsat følgende almindelige Bestemmelser for Kontrollen med de løse Inventariegenstande, der af Statsbanerne overleveres til Postvæsenets Brug i de Vogne, hvori der findes Postbureau, nemlig:

- 1) Fra Trafikafdelingen gives der vedkommende bevægelige Postkontor en Meddelelse, hver Gang Postvognene udgaa fra Værkstederne i det paagældende Distrikt, med Bemærkning om Vognenes Numre og de Stationer, hvortil Postvognene sendes.
- 2) I hver Vogn skal findes en Fortegnelse over de til samme henhørende løse Inventariegenstande.
- 3) Naar Vognene forlade Værkstederne, skulle de være aflaaede, og alt løst Inventar skal forefindes i komplet Stand.
- 4) Til Postvognene leveres der Postvæsenet saa mange Nøgler, som dette maatte begære ved Rekvisition til Maskinafdelingen.
- 5) Efter at Postvognene ere anmeldte for Postvæsenet som udgaaede fra Værkstederne, paatage Statsbanerne sig intet Ansvar for de til Vognene henhørende løse Inven- tariegenstande.
- 6) Fejl og Mangler ved Vognene skulle af Postvæsenet anmeldes for Maskinafdelingen, der snarest muligt skal foranledige dem afhjulpne.
- 7) Over løse Inventariegenstande, som maatte mangle i de Postvogne, der indgaa til Værkstederne, fremsendes fra Maskinafdelingen en Fortegnelse til det paagældende bevægelige Postkontor.
- 8) Beskadigelser og Mangler ved det løse Inventar afhjælpes ved Statsbanernes Foranstaltning, se Ordre Nr. 290.

Nr. 292. (C 485).

Statsbanernes og de ansattes Ret til at lade Breve og Penge befordre med Togene udenfor Posten indskrænker sig til tjenstlige Forsendelser af Breve og Penge imellem Be- styrelsen og de ved Banerne ansatte Funktionærer, samt mellem disse indbyrdes, saaledes at Besørgelse af Breve, og Forsendelse af Breve m. m. udenfor Posten.

Bud- eller Pengesendelser med Togene udenfor Posten er ulovlig, for saa vidt de angaa private, Tjenesten uvedkommende Anliggender.

Enhver tjenstlig Forsendelse, som i Henhold til ovenstaaende kan beforders med Togene udenfor Posten, bør tydeligt være betegnet som vedkommende Jernbanens Tjeneste enten ved Segl eller ved en saa meget som muligt simplificeret Paaskrift, f. Eks. J. B. S. (Jernbanesag) og Afsenderens Navn.

Da Brevskaber (Breve, Regnskabsbilag, Penge o. s. v.), for saa vidt de høre til dem, der ifølge Postlovens § 1 ere forbeholdte Postvæsenets Eneret — altsaa ikke f. Eks. bestaa i aabne Breve eller Mønt i anden Indpakning end lukket Konvolut o. s. v. — ikke lovligen kunne veksles mellem Jernbanerne og fremmede Befordringsbestyrelser samt mellem disses Funktionærer, paalægges det samtlige ansatte saa vidt muligt ikke at sende lukkede Brevskaber til fremmede Befordringsbestyrelser eller disses Stationer ved Togpersonalet, men ikkun aabne Breve. Er det nødvendigt, at Brevene afsendes forseglede, maa de frankeres af Afsenderen.

Nr. 293. (C 516).

Kongelige Forst- og Toldfunktionærer ere berettigede til under Udførelsen af deres Tjeneste eller i Anledning deraf at betræde Banen, dens Skraaninger, Dæmninger, Grøfter og Banegaarde samt at have fri Adgang til samtlige i Bygningerne værende for Jernbanedriften bestemte Lokaler.

For Krigsmagtens Vedkommende tilkommer der Afdelingschefer og højere militære Myndigheder, under Udførelsen af deres Tjeneste eller i Anledning deraf, samt de af disse i tjenstligt Hverv udsendte Officerer eller Funktionærer, herunder indbefattet det af Generalstaben udsendte Opmaaling personale, Ret til at betræde Banen og dens Territorium samt fri Adgang til Ventesale og Perroner.

De vedkommende maa dog selv drage Omsorg for deres egen Sikkerhed, og Jernbanen er fri for Ansvar ved indtrædende Ulykkestilfælde.

Kongelige Forst- og Toldfunktionærer legitimere sig ved at være iførte den for dem reglementerede Tjenstdragt eller ved et Adgangskort, der efter Rekvisition af vedkommende overordnede Embedsmand udfærdiges af Generaldirektoratet, lydende paa den paagældendes Navn.

Afdelingschefer og højere militære Myndigheder legitimere sig ved at være iførte den for dem reglementerede Tjenstdragt. Alle andre militære Personer, hvem den paagældende Ret er indrømmet, legitimere sig ved et paa Navn og Tjenststilling lydende Kort, udfærdiget af den Afdelingschef eller højere militære Myndighed, som udsender dem, og forsynet med dennes Tjenstsegl.

Nr. 294. (C 522).

De i det sjællandske Distrikt ansatte skulle være Sous-chefen ved første Generalkommando og Ingeniør-Regimentets Jernbanekompani faste Officerer behjælpelige med Oplysninger Jernbanedriften vedrørende, for saa vidt dette lader sig forene med de de paagældende i Banernes Tjeneste paahvilende Pligter.

Anm. Angaaende Militærets Adgang til Banen og dens Territorium se iøvrigt Ordre Nr. 293.

Nr. 295. (C 524).

Indenrigsministeriet har under 14de Januar 1888 udfærdiget følgende Bestemmelser om Ordningen af Tilsynet med Jagtfreden paa Strækninger af den nordsjællandske Statsbanes Terræn.

§ 1.

Det Kongelige Forstvæsen fører paa Statsbanernes Vegne Tilsyn med Jagtfreden paa de Dele af den nordsjællandske Statsbanes Territorium, som gennemskære, berøre eller ligge i Nærheden af Statsskovene, idet vedkommende Overførster nøjagtig vil betegne disse Banestykker for Statsbanernes Bestyrelse.

§ 2.

Dette Forstvæsens Jagttilsyn føres ved de under Forstvæsenet sorterende Embeds- og Bestillingsmænd, og udstedes der derfor ordentligvis hvert Aar af Jernbanevæsenet Passértegn til Overførsterne for de 2de nordsjællandske Overførster-Inspektioner samt de Skovridere, Skovfogder, Opsynsmænd, Skovløbere, Hegnsmænd og Tilsynsmænd, der ifølge Forstvæsenets Opgivelse føre Tilsyn med de paagældende Statsskove.

§ 3.

Paa de nævnte Dele af Banens Territorium, for saa vidt Publikum ikke dertil har Adgang, ere Forstvæsenets foranførte Funktionærer berettigede til paa Statsbanernes Vegne at foretage den i Forordningen af 20de Maj 1840 §§ 33 og 34 omhandlede Anholdelse af enhver, der uden Statsbanedriftens eller Forstvæsenets Tilladelse færdes med Bøsse eller Jagthund, i fornødent Fald imod Forevisning af et af Statsbanedriften udstedt Legitimationstegn. Retslig Forfølgning af Jagtforseelser, begaaede paa Banens Grund, foranstaltes af Forstvæsenet paa Statsbanernes Vegne. Statsbanedriften erholder de Bøder, som den paagældende, der har gjort sig skyldig i en Jagtforseelse, maatte ifalde, for saa vidt de overhovedet tilfalde den private Sagsøger, og den udreder paa den anden Side de med Retsfølgningen forbundne Udgifter.

§ 4.

De paagældende Forstbetjente ere, naar der er opstaaet grundet Mistanke om, at nogen af de ved Banen ansatte Funktionærer enten selv gør sig skyldig i ulovlig Jagt eller paa nogen Maade støtter Personer, der overtræde eller agte at overtræde Jagtfreden paa Statens Grund, berettigede til paa Banens Territorium at anstille saadanne Undersøgelser i den nævnte Anledning, som maatte være hjemlede i den gældende Lovgivning.

Statsbanernes Embeds- og Bestillingsmænd, dog ingen ringere stillet end en Stationsforstander, ere pligtige til i saadanne Tilfælde, saafremt den paagældende Forseelse formenes

begaet af en underordnet Jernbanefunktionær, at være Forstvæsenet behjælpelige med Opdagelsen af det strafbare Forhold, eventuelt at ledsage Forstbetjenten til det Sted, hvor den mistænkte bor, under Forudsætning af, at dette kan ske uden Tilsidesættelse af deres Pligter i Jernbanens Tjeneste.

§ 5.

Forstvæsenet er uberettiget til selv at lade udøve Jagt eller nedlægge Vildt paa Banens Areal, men anskudt Vildt, der falder eller forrender der, betragtes som faldet paa Skovens Grund.

§ 6.

Stationsforstanderne ere pligtige at meddele Skovriderne saa vel som de Sagførere, der af Forstvæsenet maatte blive antagne til at føre Jagtforbrydelsessager, de Oplysninger, som de ere i Stand til at give angaaende Forsendelsen af Vildt.

De Banestrækninger, for hvilke bemeldte Bestemmelser gælde, ere beliggende:

for 1ste Overførster-Inspektions Vedkommende i Anlægsstationerne 664—751 paa den sjællandske Nordbane og
for 2den Overførster-Inspektions Vedkommende i Anlægsstationerne 315—41, 381—409, 497—539 og 589—607 paa samme Bane.

Nr. 296. (C 525).

De i Ordre Nr. 295 indeholdte Bestemmelser om Ordningen af Tilsynet med Jagtfreden paa Strækninger af den nordsjællandske Statsbanes Terræn skulle ogsaa finde Anvendelse paa Strækningerne Anlægsstation 304—9 og 330—42 paa Falsterbanen, hvor den skærer Statsskovene Bangsebro og Sønder-Kohave.

Nr. 297. (C 526).

Behandling af
Vildt, der an-
træffes paa
Banernes
Territorium.

Da Jagtretten som almindelig Regel er knyttet til Grunden, ere Statsbanerne som Grundejere berettigede til at bemægtige og tilegne sig det Vildt, som maatte blive antruffet eller fundet paa deres Grund, jfr. dog Ordre Nr. 295.

For saa vidt Vildtet har nogen Værdi, vil det være at aflevere til nærmeste Station, der da foranstalter det solgt paa bedste Maade og ad tjenstlig Vej indsender Indberetning om det passerede til Generaldirektoratet.

Stationen bør dog ikke realisere Vildtet paa den Tid af Aaret, hvor det paa Grund af Fredningsbestemmelserne ikke maa falbydes.

For at undgaa Misforstaaelse bemærkes udtrykkeligt, at det ikke er tilladt de ansatte at udøve Jagt paa Statsbanernes Terræn.

An m. Angaaende Forstfunktionærers Adgang til Banen og dens Territorium se Ordre Nr. 293.

Nr. 298. (C 527).

Politiovrigheds
Ret til at betræde
Jernbanens
Territorium.

Politiet har med den deraf flydende Ret til Adgang Ansvar for den almindelige Ordens Overholdelse paa Jernbanestationerne, og Bestemmelserne i Politiloven, som indeholde Forbud for Publikum imod at betræde Jernbanens Terræn m. m., ere ikke anvendelige ligeoverfor den paagældende Jurisdiktions Politi, naar dette optræder i Embeds Medfør, men Politiet er i saadanne Tilfælde berettiget til, dog under Iagttagelse af Lovgivningens Regler om Husundersøgelser m. v., at begive sig ind paa Jernbanens Terræn, selv hvor dette ikke er tilgængeligt for Publikum i Almindelighed.

Ligesom Jernbanens Personale derfor ikke bør nægte nogen af vedkommende Jurisdiktions Embedsmænd eller Betjente Adgang til Banen, saaledes kan det paa den anden Side forventes, at Politiet i Udøvelsen af sine Forretninger paa Jernbanens Grund vil rette sig efter de Anvisninger, den vedkommende Jernbanebetjent maatte give det; men selv om Politiets Betjente maatte findes at handle imod saadanne Anvisninger eller formenes at gøre sig skyldige i Overgreb, maa

de dog, naar de optræde i Uniform eller med Politiskilt under Angivelse af, at de handle i Embeds Medfør, i Almindelighed ikke bortvises, men de bør gøres opmærksomme paa den Forstyrrelse og Fare baade for dem selv og andre, deres Optræden kan afstedkomme, hvorhos der i saadanne Tilfælde af vedkommende Jernbanebetjent uopholdeligt indgives Melding til hans foresatte om det forefaldne.

X. Regnskabs- og Kassevæsenet.

Nr. 299. (C 532).

Indbetalinger
til Stats-
banerne.

Samtlige ansattes Opmærksomhed henledes paa, at kun Kassekontorerne og Stationerne ere bemyndigede til i Henhold til de derom udfærdigede almindelige og særlige Ordre, at modtage Indbetalinger for Statsbanerne.

Til Lettelse ved Inkassationen af enkelte mindre Oppebørsler kunne dog Baneingeniørerne opkræve den Græsleje og Leje af eksproprierede Arealer, der falder i deres respektive Distrikter, og indsende Beløbene i en samlet Sum til vedkommende Kassekontor. Ligeledes kunne Banechefen og Maskinchefen, henholdsvis vedkommende Sektionschef, ved Bortsalg af smaa Partier under deres Varebeholdning henhørende kassabelt Materiale, der skal betales, forinden det solgtes Udlevering finder Sted, modtage Betalingen derfor. I saadant Tilfælde skal der straks gives Meddelelse om Salget til Hovedbogholderkontoret, der uden Ophold har at foranledige det fornødne, for at de opkrævede Beløb kunne indbetales.

Naar der afsluttes skriftlig Overenskomst om Salget af saadant Materiale, eller naar der sker offentlig Udbydelse deraf, bør det i Overenskomsten og Udbydelsesbetingelserne udtrykkeligt nævnes, at Betalingen skal erlægges i Kassekontoret i København, henholdsvis Aarhus, og da er kun vedkommende Kasse bemyndiget til at modtage Beløbet, efter at en særlig Ordre desangaaende er udfærdiget.

Naar kassabelt Materiale, gamle Inventariesager o. desl. skal bortsælges ved offentlig Auktion, bør der træffes Aftale

med Auktionsholderen om, at han snarest muligt efter Auktionens Afholdelse afleverer en Opgørelse over Udbyttet til Auktionsrekvirenten, og at han til Forfaldstid indsender eller indbetaler Beløbet til Kassekontoret i København, henholdsvis Aarhus. Opgørelsen sendes af Auktionsrekvirenten uden Ophold til Hovedbogholderkontoret, som derefter vil have at paase, at Beløbet indkommer til rette Tid.

Naar Trafikafdelingerne tilhørende kassable Genstande, der bero ved Stationerne, bortsælges underhaanden, kunne Stationerne modtage Betalingen derfor. Vedkommende Trafikafdeling har i dette Tilfælde betimelig at meddele Hovedbogholderkontoret de til Kontrol med Stationernes Oppebørsler fornødne Fortegnelser m. v. De saaledes oppebaarne Beløb indsendes altid af Stationerne til vedkommende Kassekontor under særlig Forklaring.

Nr. 300. (C 536).

For saa vidt tjenstlige Forsendelser af Penge eller Pengeværdier afgives til Befordring med Togene udenfor Penge-taskerne eller Pengekasserne, skal den paagældende Forsendelse indlægges enten i en forsejlet Pengepose eller i en Pengekonvolut med 2 Laksegl og Forsendelsen forsynes med en tydelig Værdiangivelse.

Forsendelse
af Penge
udenfor
Pengetask.
ell. Pengek.

Nr. 301. (C 537).

For tjenstlige Forsendelser af Penge eller Værdisager bør altid tages Kvittering ved deres Aflevering fra en ansat til en anden ansat, da den, som undlader at tage saadan Kvittering, derved udsætter sig for at maatte tilsvare Forsendelsens Værdi i Tilfælde af dens Bortkomst.

Kvitt. for
tjenstlige For-
sendelser af
Penge og
Værdisager
m. m.

Forlanges Kvittering for vigtigere Skrivelser, der afleveres til Stationerne til videre Besørgelse med Togene, skal saadan Kvittering gives, og kunne Stationerne da sikre sig imod videre Ansvar ved at tage Kvittering af Togførerne ved Afleveringen til disse.

Nr. 302. (C 539).

Udfærdig. og
Inds. af Reg-
ninger til Stats-
banedriften.

Regninger til Statsbanedriften bør udfærdiges af den, hvem Regningsbeløbet tilkommer. Kun undtagelsesvis, naar vedkommende er en Almuesmand, der slet ikke eller kun med Vanskelighed kan skrive, maa Regningen udfærdiges af en Embedsmand eller Funktionær under Driften.

Naar en udfærdiget Regning maa omskrives (enten fordi den skal deles eller af andre Grunde), bør denne Omskrivning foretages af Regningsudstederen selv. Der er intet til Hinder for, at Omskrivningen foretages paa Statsbanernes Blanketter, der leveres den paagældende.

Skulde det undtagelsesvis være nødvendigt, at en af Banernes Funktionærer selv foretager Omskrivningen, bør den originale Regning dog ved Indsendelsen til Revision og Anvisning altid vedlægges den omskrevne. Originalen forsynes ikke med Attestation, men med Paategning: »Omskreven; gælder ikke som Regning«.

Er den originale Regning af en Bane-Funktionær delt i flere omskrevne Regninger, skal Originalen vedlægges en af disse. Ej heller i dette Tilfælde forsynes Originalen med Attestation, men den maa paategnes: »Omskreven og delt i Regninger, lydende paa henholdsvis Kr. (Konto.....), Kr. (Konto.....) o. s. v.«

Regninger, der indgives til Stationerne, skulle, selvfølgelig forudsat at deres Beskaffenhed ikke kræver en uopholdelig Indsendelse, indsendes samlede for hver Uge ved Udgangen af denne. I Overensstemmelse hermed bør Stationerne foranledige, at Regninger for Leverancer og Arbejder erhverves snarest muligt efter endt Præstation.

Regninger over anskaffede Genstande, der skulle optages i Material- eller Inventarrapporterne, skulle forsynes med Angivelse af de Benævnelser, under hvilke de anskaffede Genstande ville blive opførte i Rapporterne.

Nr. 303. (C 540).

Udbetaling af
Lønninger til
rette ved-
kommende.

Lønninger maa under ingen Omstændigheder udbetales mod Kvittering af andre end dem, paa hvis Navne Lønningerne ere anviste, eller dem, som ved behørig Fuldmagt godt-

gøre at være bemyndigede til at kvittere paa rette vedkommendes Vegne, i hvilket sidste Tilfælde Fuldmagten vedhæftes Lønningslisten.

Det er forbudt Baneformænd at tage Fuldmagt fra faste eller Ekstraarbejdere ved de dem underlagte Kolonner til at hæve de til Arbejderne anviste Lønningsbeløb.

Lønningslister for samtlige Afdelinger skulle, saavidt de ikke udbetales ved Kassekontoret i København, henholdsvis Aarhus, foruden med Modtagernes Kvitteringer tillige forsynes med følgende Paategning af den, der har foretaget Udbetalingen:

»Udbetalt rette vedkommende ved

(Underskrift.)«

Nr. 304. (C 543).

Enhver Rekvisition paa Penge, Kvittering for Modtagelse af samme, Attestation af Regninger, som overhovedet enhver Ekspedition, der kan medføre Pengeansvar, bør underskrives af vedkommende Forvaltnings- eller Sektionschef selv, henholdsvis af de Embedsmænd, der maatte være konstituerede som Forvaltnings- eller Sektionschefer.

Underskr. paa
Forvaltnings-
eller Sektions-
chefers Ekspedi-
tioner, der
medfører
Pengeansvar.

Fra denne Regel maa kun afviges, naar det i paatrængende Tilfælde bliver nødvendigt, at Ekspeditioner af ovennævnte Art udfærdiges under Chefernes Fraværelse. Af Hensyn til saadanne Tilfælde kunne Forvaltningscheferne bemyndige deres Kontorchefer, Maskininspektørerne deres Regnskabsførere, Baneingeniørerne deres Kontorister til at underskrive paa deres Vegne, men Underskriften skal da affattes saaledes, at den giver Oplysning om vedkommendes Forfald, altsaa saaledes:

»Under (Maskinchefens) Forfald (Fraværelse paa Rejser, Sygdom)

efter Bemyndigelse»

N. N.

Nr. 305. (C 544).

Naar der afsluttes Kontrakter eller Overenskomster om Leverancer, Udførelse af Arbejder o. desl. med flere Leverandører eller Entreprenører, vil det være at iagttage, at der

Overenskom-
ster m. Leve-
randører og
Entreprenører.

vedkommende Kontrakt navngives en enkelt Mand eller et enkelt Firma, der befuldmægtiges til paa samtlige Kontrahters Vegne at modtage og kvittere for de Betalinger, som ifølge Kontrakten skulle erlægges. Det vil derhos være at paase, at den paagældendes Adresse nøjagtig angives paa de til Anvisning indsendte Regninger.

Kontering af Tryksager og Protokoller.

Nr. 306. (C 549). Paa Budgettets Konto for »Billetter, Tryksager og Protokoller« maa ikke føres Udgifter til Tryksager og Protokoller, der udelukkende anskaffes til Brug i de forskellige Kontorer. Saadanne Udgifter skulle afholdes af den paagældende Konto for Kontorudgifter.

Alle Tryksager og Protokoller, som skulle anskaffes til Brug udenfor Kontorerne, skulle bestilles gennem Billet- og Blanketforvaltningen. Rekvisitionerne desangaaende stiles til Revisionen. Undtaget fra denne Regel er det egentlige Bogtryk (Ordresamling, Tarifer, Køreplaner, Driftsberetning og deslige), dog skulle Regningerne over slige Tryksager, efter at være attesterede af vedkommende, tilstilles den nævnte Forvaltning til Notering, for at den kan blive sat i Stand til at aflægge et fuldstændigt Regnskab over Udgifterne paa den almindelige Konto for Tryksager m. v. Revisionen vil paase, at ingen Regning vedkommende denne Konto passerer til Anvisning eller Godskrift, forinden den er noteret i Billet- og Blanketforvaltningen.

Bestemmelser vedrørende Maskinafdelingens Regnskabsvæsen.

Nr. 307. Med Hensyn til Maskinafdelingens Regnskabsvæsen gælde følgende Bestemmelser.

Maskinchefen indberetter ved Slutningen af hver Maaned til Generaldirektøren, hvilke Beløb Bestridelsen af Maskinafdelingens Pengeudgifter i den følgende Maaned vil udkræve, under særlig Angivelse af, hvormegit der ønskes til Raadighed til Anvisning respektive paa Hovedkassen i København og paa Filialkassen i Aarhus.

For saa vidt Attestation paa Regnskabsbilagene ikke skal meddeles af Maskinchefen selv ifølge derom af ham, eventuelt af Generaldirektøren, givne Regler, skulle Bilagene forsynes med Attest enten af den paagældende Maskininspektør eller Maskiningeniør eller af Regnskabsførerne i Aarhus eller København og fremsendes af dem til Maskinchefen. Maskiningeniøren og Maskininspektørerne i Jylland indsende dog ikke Bilagene direkte til Maskinchefen men gennem Regnskabsføreren i Aarhus. Maskinchefen indsender de modtagne Bilag til Revisionen med Anvisningsbegæring.

Lønnings- og lignende Lister, der kræve hurtig Udbetaling, udbetales i Jylland og Fyn uden forudgaaende Revision. Regnskabsføreren i Aarhus giver Listerne for Distrikterne i Jylland Paategning om, at Listerne ere i Overensstemmelse med de fra vedkommende Maskininspektør modtagne Bilag (Arbejdsbøger) og indsender dem direkte til Filialkassen i Aarhus forsynede med Begæring om Udbetaling. Ligeledes indsender Maskininspektøren i Nyborg de ham vedkommende Lister direkte til Filialkassen i Aarhus. Efter sket Udbetaling tilbageleveres Listerne af Kassererne til nævnte Embedsmænd, der derfra indsende dem til Maskinchefen som ovenfor anført.

Indtil videre udfærdiges de foreskrevne maanedlige og aarlige Budget- og Lagerregnskaber, saaledes at der aflægges særskilte Regnskaber af Regnskabsføreren i København for Værkstederne og Distriktet paa Sjælland, af Maskininspektøren i Nyborg for Værkstedet sammesteds og Distriktet paa Fyn og af Regnskabsføreren i Aarhus for samtlige Værksteder og Distriktet i Jylland. Maskinchefen aflægges det samlede Regnskab, der for hele Maskinafdelingen udviser for hver enkelt Regnskabskonto det forbrugte Beløb. Alle Udgifter, der skulle udbetales i Jylland og Fyn, anvises paa Filialkassen i Aarhus, alle andre Udgifter paa Hovedkassen i København. Anvisninger paa Hovedkassen i København holdes sondrede fra Anvisninger paa Filialkassen i Aarhus. Det maa iagttages, at Udgifter vedrørende de forskellige Regnskabsomraader ikke sammenblandes i de til Anvisning fremkommende enkelte Udgiftsbilag eller Regningsfortegnelser, og disse skulle tydelig paategnes en Angivelse af det Regnskabsomraade, som de vedrøre.

Udgifter til **Nr. 308.** Udgifter til Dampumpers og Vindmotorers Pas-
Damppumpe ning og Vedligeholdelse afholdes af Maskinafdelingen.
og Vind-
motorer.

Fuldmagt **Nr. 309.** Da det ofte hænder, at der fremkommer Fuld-
til at hæve magter, efter hvilke der gives Vedkommendes Hustru, Datter
Pengebeløb. eller lignende, Fuldmagt til at hæve Penge, uden at den Be-
fuldmægtigedes Navn er anført, meddeles herved, at Navnet
udtrykkeligt maa anføres.

Arbejder for **Nr. 310.** (C 457). Der skal altid beregnes Fragt efter de
Fremmede paagældende Takster for Transporter, som vedrøre enten
eller for Arbejder og Præstationer for Fremmede eller Arbejder, hvortil
Finanslovs- Bevilling er given paa Finanslov eller Tillægsbevillinger.
bevillinger.

XI. Andre Bestemmelser.

Nr. 311. Da de til Lokomotivpersonalet udleverede Lomme- Personalets
Ure.
ure let beskadiges, naar de komme i Nærheden af en arbej-
dende Dynamomaskine, idet visse Dele af Uret derved mag-
netiseres, hvad der atter bevirker, at Uret gaar i Staa eller
kommer til at gaa for langsomt, og da Reparationen af saa-
ledes beskadigede Ure er forholdsvis kostbar, advares Perso-
nalet herved imod at nærme sig en arbejdende Dynamo-
maskine, naar de have Tjensture hos sig, og vil Reparationen
af saaledes beskadigede Ure fremtidigt være at betale af den
Funktionær, til hvem det paagældende Ur er udleveret.

Nr. 312. Kostene ere vævede af Kobbertraad og paa begge Anvisning
Sider forsynede med Rør af blødt Metal. De anbringes saa til Brug af
Kochs Kommu-
tator koste.
ledes i Kosteholderne, at de fremspringende Rørender vende
opad, og Kostens nederste Ende berører Kommutatoren med
et let Tryk. Naar Stillingen er den rette, viser der sig ingen
Gnister fra Kostene, ligesom der ingen Summen høres fra
disse. Kan Gnistdannelsen ikke ganske undgaas paa Grund
af Fejl i Maskinen, trækkes Rørene i Kostene ca. 2^m/_m tilbage
fra Kommutatoren, saa at de aldrig komme til at berøre denne.

Naar Maskinen sættes i Gang, holdes en ren Lærreds
Klud, der er dyppet i Kommutatorfedt, et Øjeblik paa Kom-
mutatoren, saa at denne overtrækkes med et fint Lag Fedt.
Mindst 2 Gange om Ugen renses Kommutatoren og Kostene
med Benzin. For Kostenes Vedkommende sker dette ved at
stille dem lodret i et Glas, hvori der er saa meget Benzin, at

dette naar ca. 20^m/_m op over Kosteenden, og lade dem henstaa saaledes i et Par Timer til alt Fedtet er opløst. Forinden Kostene atter bruges, maa de tørres fuldstændigt, da der ellers vil gaa Ild i Benzinen. Tilstoppes Rørene i Kostene, er dette Tegn paa, at Kommutatoren er uren, og den maa da afgnides saa længe med Benzin, til der ikke længere samles Smuds i Rørene.

Kostene maa ikke bøjes eller trykkes. Beskadigede Koste samt Resterne af opslidte Koste sendes tilbage til Magasinet, da de ombyttes med hele Koste af Fabrikanten.

Ved hver Dynamomaskine skal findes et Sæt Reservekoste.

Nr. 313. (C 402).

Om Leje af en i Aarhus henstaaende 10 Tons Kørekran. I Aarhus Maskinværksted henstaa der en 10 Tons Kørekran, der kan stilles til Raadighed for Afsendere eller Modtagere af svært Gods ved dettes Paa- og Aflæsning paa alle jydsk-fynske Stationer. For Kranens Benyttelse vil blive forlangt en Lejeafgift, beregnet til 15 Kroner for den 1ste Dag og 10 Kroner for hver af de følgende Dage, i hvilke Kranen paa Grund af dens Brug er borte fra Værkstedet, hvorhos der for dens Befordring fra Aarhus til vedkommende Station bliver at erlægge Fragt som for Lokomotiver, Tendere og desl. paa egne Hjul. Denne Fragt erlægges baade ved Hen- og Tilbagesendelsen.

Kørekran i København. **Nr. 314.** (C 206, Uddrag).

10 Tons Kørekran Nr. 2 er stationeret i København, hvor den kan stilles til Stationens Disposition paa de Tider, da Maskinafdelingen ikke benytter den.

Befordring af Genstande til Brug for Driften. **Nr. 315.** Mindre Forsendelser til Brug for Driften kunne ekspederes fragtfrit under de for Il- og Ekspresgoods foreskrevne Former, for saa vidt det er paatrængende nødvendigt, at de befordres med fremskyndet Hurtighed. Der maa dog i

saa Tilfælde drages Omsorg for Godsets Afhentning paa Bestemmelsesstationen, og med Hensyn til Underretning om dets Ankomst indtræder der ikke nogen Forandring i de paa de forskellige Stationer hidtil fulgte Regler for Anmeldelse af Deklarationsgoods til Maskinafdelingen. Der maa saaledes af Afsenderen sendes telegrafisk Meddelelse til Modtageren om Afsendelsen af saadant Gods, for at det kan blive afhentet og udtaget uden Forsinkelse.

Nr. 316. (D 64).

Efter at Opmærksomheden er bleven henledet paa, at de for Landbruget skadelige Berberisbuske, der befordre Ud- bredelse af Rust i Kornmarkerne, ofte dyrkes i Stationshaver og andre Plantninger, paalægges det herved Brugerne af Tjenestehaver og andre ansatte, der dyrke Banen tilhørende Arealer, samt Banesektionerne, for saa vidt angaar Banens Plantningsanlæg, og Plantøren, for saa vidt angaar Plante-skolerne, at bortrydde denne Slags Buske, hver paa sit Omraade.

Plantning af Berberis paa Banens Grund forbydes derhos.

Nr. 317. Generaldirektoratet har tilladt, at Funktionærer ved Statsbanedriften, der maatte være Medlemmer af »Nordisk independent Order of Good-Templars«, bære Ordenens officielle Emblem (et forsølvet Maltheserkors med Bogstaverne »N. I. O. G. T.« i ophøjet Tryk) synligt paa Uniformen.

Tilladelse til at bære »Nordisk independent Order of Good-Templars« Emblem paa Uniformen.

Fortegnelse

over

de i nærværende Samling optagne Ordre af de ældre
Serier I og II med Angivelse af den Ordre i Samlingen,
i hvilken de ere indeholdte.

Gl. Nr.	Optaget i Ordre Nr.	Gl. Nr.	Optaget i Ordre Nr.	Gl. Nr.	Optaget i Ordre Nr.
I 2	4	I 36	62	I 70	33
3	307	37	61	71	109
4	5	39	63	72	111
5	6	40	64	73	209
8	10	42	65	74	113
9	12	43	66	75	122
13	22	44	67	76	132
14	26	45	68	77	125
15	27	49	95	78	127
16	29	50	73	79	128
17	30	51	76	80	129
18	31	52	77	81	130
19	30, 31	53	79	82	133
20	32	54	83	84	137
21	35	55	84	85	134
22	38	56	85	86	138
23	40	57	86	87	143
24	42	58	87	88	283
25	43	59	88	90	144
26	44	60	99	91	145
27	45	61	92	92	146
28	46	62	93	93	148
29	47	63	94	94	150
30	48	64	96	95	151
31	49	65	97	96	152
32	51	66	98	99	163
33	56	67	103	100	164
34	57	68	104	102	201
35	59	69	101	103	176

Gl. Nr.	Optaget i Ordre Nr.	Gl. Nr.	Optaget i Ordre Nr.	Gl. Nr.	Optaget i Ordre Nr.
I 104	177	I 164	294	II 69	14
105	178	165	295	74	41
107	179	166	296	77	147
108	192	167	297	78	216
109	180	168	298	79	168
110	182	169	299	80	168
111	181	170	300	82	263
112	183	171	301	90	121
113	184	172	302	94	89
114	186	173	303	95	90
115	185	174	304	99	91
116	188	175	305	100	61
118	189	176	306	101	279
119	195			102	204
120	193			103	141
121	196	II 2	221	105	81
126	153	3	242	107	240
127	170	6	222	108	76, 77, 83
128	200	7	223	109	24
131	208	10	224	110	80
132	212	11	225	112	131
133	213	12	226	113	23
134	215	13	314	116	203
135	219	21	285	118	96, 97
137	218	28	258	119	168
139	245	34	252	120	172
140	228	38	202	121	160
142	229	39	288	127	82
143	230	40	34	130	259
144	231	49	64	132	313
146	250	51	3	133	310
147	251	52	7	134	97
148	253	53	8	135	27
152	255	55	227	136	69
153	284	57	214	141	277
154	278	58	220	143	196
157	271	60	196	146	232
158	272	63	280	147	17
159	283	65	262	148	173
162	291	66	283	149	183
163	292	68	159	150	315

Gl. Nr.	Optaget i Ordre Nr.	Gl. Nr.	Optaget i Ordre Nr.	Gl. Nr.	Optaget i Ordre Nr.
II 151	308	II 225	256	II 299	267
153	73	226	18	300	242
154	58	227	19	301	140
155	102	229	239	303	219
156	174	231	183	304	335
159	64	232	265	305	211
162	9	233	219	306	269
164	187	236	217	307	268
168	276	237	121	309	235
170	259	239	168	311	103
172	97	240	309	312	246
173	29	242	241	313	116
178	7	243	28	315	2
179	68	244	37	318	162
181	175	249	31	321	89
182	112	250	191	323	200
184	103	252	217	324	199
185	208	254	163	325	199
187	191	257	205	327	161
190	312	258	196	328	210
191	275	259	187, 190	332	246
194	16	264	187, 190	334	100
195	30	266	102	336	7, 10, 187
196	290	267	239	339	73
199	119	270	154	340	168
202	246	271	11, 187	341	197, 190
204	311	272	36	342	249
205	247	276	72	344	289
208	120	277	92	348	70
210	233	278	103	350	71
211	246	279	248	352	246
212	246	281	198	353	253
214	15	282	199	354	167
215	19	284	212	355	52
216	21	285	239	360	118
217	106	286	153	370	149
218	187	289	273	373	266
219	114	292	270	374	126
220	274	293	181	376	124
221	234	294	168	378	179
224	171	298	246	379	235

Gl. Nr.	Optaget i Ordre Nr.	Gl. Nr.	Optaget i Ordre Nr.	Gl. Nr.	Optaget i Ordre Nr.
II 380	53	II 404	13	II 425	157
381	54	405	286	426	256
382	168	406	260	427	142
385	238	407	261	428	78
390	264	409	316	429	158
392	168	410	187	430	257
393	169	411	110	431	108
395	107	414	243	432	287
396	74	416	194	433	115
399	249	417	236	434	207
400	187	420	254	435	199
401	25	421	245	436	187
402	206	422	165	438	187
403	I				