

Aalborg Privatbaner.

Samling

af

Ordre og Bestemmelser.

Hæfte I.



Aalborg Privatbaner.

Samling

af

Ordre og Bestemmelser.

Hæfte I.



Da der under Rentrykningen er udgivet en Del Ordre og Cirkulærer samt Rettelser, er disse optaget sidst i Bogen (Ordre Nr. 164—165).

De i nærværende Samling optagne Ordre træder i Kraft straks. De i den tidligere Ordresamling optagne Ordre samt de sig dertil sluttende Cirkulærer, der har blivende Betydning, er optagne i nærværende Ordresamling.

Ordre og Bestemmelser, der vedrøre Regnskabsforhold og Bogføring og dertil sluttende Bestemmelser, vil blive optaget i et Hæfte II.

Da det er vanskeligt at anbringe en Del Ordre i de enkelte Grupper, hvori Samlingen er inddelt, er det nødvendigt, at hver enkelt ansat er nøje bekendt med hele Samlingen.

Register.

I. Bestemmelser vedrørende Personalet samt Fribefordring.

Ordre Nr.	A. Personalet.	Side
1.	Bestemmelser angaaende de ved Statsbanerne eller de private Baner ansatte værnepligtiges Forhold ved Mobilisering, ekstraordinær Indkaldelse og Alarmeringsøvelser.....	1
2.	Indkaldelse til Militærtjeneste.....	5
3.	Forsikring mod Ulykkestilfælde.....	5
4.	Lov om Erstatningsansvar for Skade ved Jernbanedrift.....	5
5.	Regler for Sagers Behandling ved Statsbaneauditøren.....	6
6.	Regler for Forhandling mellem Styrelserne for danske Privatbaner og Organisationer af Tjenestemænd.....	6
7.	Behandling af Overtrædelser af Politi-Anordning for Jernbaner under Privatdrift.....	10
8.	Forbrydelser mod Driftens Sikkerhed.....	11
9.	Passage over Sporene paa Stationspladsen paa Aalborg G. Station.....	11
10.	Indberetning om Uheld.....	12
11.	Benyttelse af Trollier og Draisiner og deres Befordring med Togene.....	12
12.	Indberetning om Indgaaelse af Ægteskab.....	12
13.	Personalets Optræden.....	12
14.	Tog- og Lokomotivpersonalets Forhold under Opholdet i Jernbanens Opholds- og Overnatningslokaler.....	13
15.	Forbud mod Ophold i Restaurationer.....	13
16.	Tobaksrygning.....	13
17.	Forbud mod Dyrkning af Berberisbuske.....	13
18.	Husdyrhold ved Stationerne og Banevogterhusene.....	13
19.	Arbejde for fremmede.....	14
20.	Privat Medhjælp.....	14
164.	Tjenestetidsregler m. m.....	146
21.	Regler for Meddelelse af Tjenestefrihed.....	14
22.	Kaution.....	15
23.	Syge- og Friskmeldinger.....	16
24.	Behandling af Tjenesteuhere.....	16

Ordre Nr.	B. Fribefordring.	Side
25.	Fribefordring	17
26.	Fribefordring paa fremmede Baner og Fribefordring af fremmede Baners ansatte paa de herværende Baner.....	18
27.	Fribefordring paa Statsbanerne	19
28.	Fribefordring under Indkaldelse til Militærtjeneste	21
29.	Ret til Befordring i Togene uden særlig Legitimation	21
30.	Fribefordring af fremmede Privatbaners Direktionsmedlemmer og Repræsentantskabsformænd	21
31.	Frikort udstedt af danske Privatbaners Repræsentation	21
32.	Skandinaviske Fribilletter	22
33.	Frikort.....	22
34.	Fribefordring af værnepligtige	22
35.	Fripas for Kreaturledsagere	24
36.	Fribefordring af Gods	25

II. Stationstjenesten.

37.	Stationsbestyrelse	26
38.	Forskellige Bestemmelser vedrørende Sikkerhedstjenesten paa Stationerne.....	26
39.	Instruktion af Personalet	29
40.	Stationsforstandernes (Stationsmestrenes) Tjeneste under ekstraordinær Trafik	29
41.	Den overordnede Funktionær paa Holdepladser	30
42.	Personalets Forsyning med Reglementer.....	30
43.	Tjenstlig Korrespondance.....	30
44.	Afløsning under Sygdom eller Tjenestefrihed	31
45.	Postforretninger paa Stationerne	31
46.	Attestation af Afløsningsregninger m. m.....	32
47.	Rangering.....	32
48.	Togmaskinernes Rangering paa Mellemstationer.....	36
49.	Sidespor ved Nørre-Sundby Portland-Cementfabrikker og private Sidespor paa Hadsundbanen.....	37
50.	Sporskifternes Smøring.....	38
51.	Sporskiftevisere.....	38
52.	Stationernes Renholdelse, Opvarmning, Belysning og Kontorhold	38
53.	Inventarielisten	40
54.	Vedligeholdelse, Inventariegenstande, Bygninger m. m.	41
55.	Flagning	42
56.	Stationsforkortelser	43
57.	Af- og Tilbage melding af Tog	43
58.	Vognmeldinger	44
59.	Læsning af Vogne, Stykgods	45

Ordre Nr.		Side
60.	Togenes Benyttelse til Godsforsendelser	50
165.	Omlæsning af Gods paa Aalborg Statsbanestation	152
61.	Ind- og Udlæsning af Gods, Eftersyn under Uvejre	51
62.	Uoverensstemmelse i Godsforsendelsen	52
63.	Erstatningsfordringer, Vurdering af Skaden	53
64.	Læsning af Kreaturer	54
65.	Grus til Kvægvogne	55
66.	Foranstaltninger til Modarbejdelse af Vognmangel.....	55
67.	Paaskrift paa Vogne	56
68.	Behandling af fundne Sager	56
69.	Forebyggelse af Smitte, Befordring af syge	59
70.	Forsikring mod Tyveri af Stationernes Pengebeholdninger	64
71.	Hadsund S. Station er Fællesstation for Randers—Hadsund og Aalborg—Hadsund Jernbaner.....	65
72.	Udlejning af Arealer.....	65
73.	Forbud mod Brug af Brandredskaber	66
74.	Annonceringen paa Stationerne	66

III. Tog- og Lokomotivtjenesten.

75.	Togpersonalets Tiltrædelse af Tjenesten, Eftersyn af Toget før Afgang fra Udgangsstationen.....	67
76.	Togpersonalets Forhold ved Krydsninger	68
77.	Vejledning for Togenes Opvarmning ved Damp	68
78.	Togenes Afgang fra Stationer, Foranstaltninger til at undgaa og indhente Forsinkelser	68
79.	Godsbefordringen med Togene, Togpersonalets Forhold	69
80.	Vogn-Belysning med Aceton-Acetylen-Gas.....	70
81.	Signalplanker.....	71
82.	Bassinvognes Befordring med Togene	73
83.	Krydsningsforlægninger.....	73
84.	Krydsninger paa Stationer, der bestyres af Ekspeditricer	73
85.	Ankomst til Stationer og Standsning paa Krydsningsstationer	74
86.	Varmløbne Vogne	75
87.	Vogne, der udsættes af Toget, Omlæsningsomkostninger.	75
88.	Togmaskinernes Rangering paa Endestationerne.....	76
89.	Befordring paa Lokomotiver	76
90.	Eftersyn af Drejeskivers Stilling	76
91.	Fyrbødernes Assistance ved Rangering paa Stationerne	76
92.	Afviigelser i Reglement for Togenes Gang og Signalreglementet	76
93.	Kørsel mellem Aalborg G. og Aalborg S.....	76
94.	Kørsel paa Strækningen Nørre-Sundby H.—Nørre-Sundby S.	81

Ordre Nr.		Side
95.	Togenes Fremførelse mellem Svendstrup—Aalborg—Nørresundby S., Fremsætning af Forslag til Krydsningsforlægninger	82
96.	Togenes Standsning paa rette Sted ved Indkørsel Syd fra til Aalborg Stbst.s Spor III.	87
97.	Etablering af Telefonposter paa Strækningen Svendstrup—Nørresundby	87
98.	Kørslen over Broen over Mariagerfjord	88
99.	Hjørring—Aabybro Jernbanes Tilslutning i Ryaa	88
100.	Togene paa Strækningen Aabybro—Ryaa	89
101.	Udsendelse af Særtogordre	89
102.	Særtogsskabe paa Stationerne	89
103.	Blinklys i Semaforer	90
104.	Trinbrættet ved Sæby Kurhotel	90
105.	Avertering til de rejsende om Togets Bestemelsessted	90
106.	Særkupéer	91
107.	Tograpporter	91
108.	Benyttelse af Reservevarmeslanger	92
109.	Overholdelse af Forbudet mod at spytte i Kupéerne ..	92
110.	Dyr paa Banen, Melding desangaaende	92
111.	Postens Førelse	92
112.	Beregning af Timepenge for stadig Rangertjeneste, Indsendelse af Regninger over Timepenge	93

IV. Banetjenesten.

113.	Sneforhold	94
114.	Udførelsen af Banemesterforretningerne paa Hadsund- og Hvalpsundbanen	98
115.	Grusgravsporet ved Komdrup	99
116.	Bevogtning af Overkørsler	99
117.	Afmelding af Tog til bevogtede Overkørsler	100
118.	Eftersyn af Banen, særlig Farevagt	100

V. Telefontjenesten.

119.	Overenskomst mellem Telegrafvæsenet og Bestyrelsen for Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn Jernbane angaaende Anbringelse og Vedligeholdelse af Telegrafstænger langs Jernbanen	102
120.	Offentlig Telegrambefordring	104
121.	Telefonforbindelsen med Thisted—Fjerritslev Jernbane og Hjørring Privatbaner	106
122.	Linjedepeschers Afgivelse	106
123.	Tidsmeldingen	106

Ordre Nr.		Side
124.	Telefonvagten, Apparaternes Behandling og Benyttelse ..	107
125.	Telefonledningernes og Apparaternes Vedligeholdelse, Anmeldelse om Afbrydelser og Fejl	108
126.	Privattelefonernes Benyttelse	108

VI. Signaler.

127.	Signaler for Privatbanetogenes Ind- og Udkørsel paa Statsbanestationerne Aars, Svendstrup, Skalborg, Aalborg, Nørresundby og Frederikshavn	109
128.	Signalgivning fra Frhvn. Godsstation	111
129.	Rangersignal paa Aars Station	112
130.	Fræmskudt Signal ved Halkjær St.	112
131.	Signalgivningen fra Ryaa	112
132.	Mastesignaler paa Trinbrætter	113
133.	Signal Nr. 1 bortfalder forsøgsvis	113
134.	Signaler for Togenes Afgang fra Statsbanestationer	113

VII. Vognmateriellet.

135.	Rengøring af Person-, Post- og Bagagevogne	115
136.	Rengøring af Godsvogne	117
137.	Erstatning for Beskadigelse af Banernes Ejendele samt for Forurening af Vogne og Stationslokaler	117
138.	Desinfektion af Vogne	121
139.	Desinfektion af Vogne, hvori der har været befordret Lig ..	126
140.	Benyttelsen af Godsvogne, der læsses til Udlandet	126
141.	Mund- og Klovsyge	126
142.	Vognfordeling, Vognrapporter	128
143.	Kontrol med fremmede Vogne	130
144.	Forsendelse af Syregods	130

Forskellige Bestemmelser vedrørende Vognmateriellets Udnyttelse, Læsning, Behandling etc. Presenninger.

145.	Vogne til Værkstedet	131
146.	Godsvognenes Bruttolast paa de forskellige Statsbanestrækninger	131
147.	Tilladeligt Ladeprofil paa de danske Statsbaner	133
148.	Tilladeligt Ladeprofil, Hjulstand og Hjultryk paa danske Privatbaner	134
149.	Tilladeligt Ladeprofil paa svenske og norske Baner	136
150.	Hvidmalede Vogne	136
151.	Tømning af Bassinvogne	137
152.	Smøring af Koblinger og Skruebremses	137
153.	Behandling af Sidelemme paa Q-Vogne	137

Ordre Nr.		Side
154.	Paasættelse af P-Voggenes Endestykker	138
155.	Anvendelse, Behandling og Forsendelse af Presenninger	138
156.	Følgesedler med Presenninger etc.	140
157.	Skillerum i Tørvevogne fra Hjørringbanerne	140
158.	Kedelvoggenes Inventar	141

VIII. Forskellige Bestemmelser.

159.	Stationernes Klassificering	142
160.	Forsendelse af Gødningskalk i Særtog	142
161.	Forstyrrelse i Højspændingsoverføringer	143
162.	Faste Enderamper	143
163.	Uddrag af midlertidig Lov Nr. 620 af 30. November 1918 angaaende overordentlig Hjælp til arbejdsløse m. m.	144

I. Bestemmelser vedrørende Personalet samt Fribefordring.

A. Personalet.

Nr. 1. Forsvarsministeren har i Henhold til kongelig Bestemmelser angaaende de Anordning af ^{23/6} 1905, § 8, fastsat følgende Bestemmelser om midlertidig Fritagelse for Møde ved Mobilisering m. m. af værnepligtige, der er ansatte i Statsbanernes eller de private Jernbaneselskabers Tjeneste.

1. **Midlertidig fritaget for Møde ved Krigsmagten ved Mobilisering** er: Hærens og Søværnets hjemsendte værnepligtige, naar de er fast ansatte ved Statsbanerne (eller antagne som Aspiranter eller Stationsarbejdere) eller ansatte ved de private Jernbaner, undtagen:
 - For Hærens Vedkommende et af Krigsministeriet nærmere fastsat Antal af de ved Statsbanerne ansatte værnepligtige af Hæren, heri samtlige faste Befalingsmænd af Hærens Reserve;
 - de ved de private Baner ansatte faste Befalingsmænd af Hærens Reserve og
 - de ved de private Baner ansatte værnepligtige, hvis Tilstedeværelse ved disse Baner ikke er nødvendig af Hensyn til Mobiliseringstransporterne.
2. a. **Af de midlertidig fritagne af Hæren** skal følgende afgaa til Hæren senest 72 Timer efter at Mobiliseringen er bekendtgjort — for saa vidt der ikke af Vedkommendes foresatte ved Banerne gives ham Ordre til at afgaa tidligere — nemlig:
 1. Alle, der er ansatte ved **Generaldirektoratet for Statsbanerne** eller ved **Statsbanernes Regnskabsafdeling** eller i tilsvarende Stillinger ved de private Baner.

2. Alle, der er ansatte ved de **fyenske, lolland-falsterske eller bornholmske Jernbaner.**
3. Alle ved de **sjællandske og jydsk Statsbaner**, der er ansatte som Stationsbude, Depotarbejdere (herunder Pudserformænd, Vogn-, Maskin- og Magasinpassere), Haandværkere eller Arbejdsmænd under Maskinafdelingen, Banehaandværkere¹⁾, Banearbejdere²⁾ eller Stationsarbejdere; endvidere de, der er ansatte i de tilsvarende Stillinger ved de sjællandske og jydsk Privatbaner. Desuden de i andre Stillinger ved de sjællandske og jydsk Baner ansatte, hvis Forbliven i Jernbanetjenesten efter Statsbanernes eller de private Baners Skøn ikke kan siges at være i Krigsmagtens Tarv.
 - b. **De øvrige midlertidig fritagne forbliver i deres Stilling** i Jernbanetjenesten, indtil de gennem Trafikbestyreren for 1ste eller 3die Kreds modtager Ordre fra Forsvarsministeren eller den højstbefalende i den paagældende Landsdel om at møde ved deres militære Afdeling.
3. **Trafikbestyrerne for 1ste og 3die Kreds** kan, naar det anses for uomgængelig nødvendigt, tilbageholde enkelte værnepligtige, der ifølge ovenstaaende er pligtige til at afgaa til Hæren senest 72 Timer efter at Mobiliseringen er bekendtgjort, indtil Mobiliserings- eller Provianteringstransporterne er endt. Naar de paagældende derefter beordres til at afgaa til deres militære Afdeling, foranlediger Trafikbestyrerne, at deres Fritagelsesbevis faar Paategning om, at de er tilbageholdte i Anledning af Mobiliserings- eller Provianteringstransporterne. Samme Bemyndigelse gives Stationsforstanderne paa Nakskov og Nykøbing F. Stationer overfor det paa disse Stationer ansatte Personale.
4. For saa vidt Jernbanemyndighederne anser det for nødvendigt, at der for enkelte værnepligtiges Vedkommende skal **afviges** fra ovenstaaende Bestemmelser, gøres særlig Indstilling herom til Krigs- eller Marineministeriet.
5. Det Antal værnepligtige³⁾ af det ved Statsbanerne

¹⁾ Ikke Telegrafhaandværkere.

²⁾ Ikke Telegrafarbejdere.

³⁾ For Tiden 100 Befalingsmænd og 40 Telegrafister.

- ansatte Personale, **som straks ved Mobilisering** skal møde ved Hæren, skal stedse være **udpeget** i Fredstid, og Generaldirektoratet for Statsbanerne holder Krigsministeriet underrettet om, hvilke værnepligtige der er udpeget. Foruden de værnepligtige, der er fast ansatte i Hærens Reserve, skal de Befalingsmænd, der udpeges, fortrinsvis være værnepligtige, der har været faste Befalingsmænd eller hører til de yngre Aargange; de Telegrafister, der udpeges, skal i Hovedsagen høre til dem, der staar i Nummer ved Ingeniørregimentet og hører til de yngre Aargange.
6. For de Personer, der er midlertidig fritaget for Møde ved Mobilisering, udstedes der **Fritagelsesbeviser**, og kun de værnepligtige, for hvem Fritagelsesbevis er udstedt, kan tilbageholdes.

Beviserne udfærdiges in duplo af den Statsbanemyndighed eller Jernbanestyrelse, under hvem den paagældende er ansat. Det ene Bevis afleveres til den værnepligtige og indklæbes, hvis han er forsynet med Soldaterbog (Orlogsbog), bagest i Bogen, medens det andet af den Jernbanemyndighed, der har udstedt det, sendes til den militære Afdeling, hvor den værnepligtige staar i Nummer.

I Beviset anføres den paagældende med den militære Betegnelse, der findes i hans Mødebefaling (Hjemsendelsespas), Lægdsrullebetegnelsen skal derimod ikke anføres. Endvidere anføres den Stilling, som den værnepligtige beklæder i Jernbanetjenesten, samt hans Tjenestenummer.

Saa snart den værnepligtige skal afgaa fra den Stilling, der berettiger ham til midlertidig Fritagelse, inddrager den Statsbanemyndighed eller Jernbanestyrelse, under hvem den paagældende er ansat, det til den værnepligtige udleverede Fritagelsesbevis, udstreger Linien »Er ansat i Jernbanetjenesten som« og sender det til den militære Afdeling, der er nævnt i Beviset, som Meddelelse om, at Fritagelsen er ophørt. Lykkes det undtagelsesvis ikke at inddrage Beviset, sendes Indberetning herom til den militære Afdeling.

Blanketter til disse Beviser, paa hvilke Bestemmelserne om den værnepligtiges Mødepligt, Blanketternes Udfærdigelse og Indsendelse er optagne, rekvireres af Jernbanemyndighederne ved Krigsministeriet.

7. Ved **ekstraordinær Indkaldelse og Alarmeringsøvelser** er samtlige ved Jernbanerne ansatte værnepligtige, naar de ikke er faste Befalingsmænd af Reserven, ordentligvis fritagne for Møde ved deres militære Afdeling.

For de i Jernbanetjenesten ansatte Personer, for hvilke der ikke er udstedt Fritagelsesbeviser for Møde ved Krigsmagten ved Mobilisering, og som Jernbanemyndighederne kan fritage for Møde ved ekstraordinær Indkaldelse og Indkaldelse ved Alarmeringsøvelser, udstedes **Fritagelsesbeviser**. For Bevisernes Udstedelse, Indsendelse til den militære Afdeling m. m. samt for Jernbanemyndighedernes Forhold, naar den værnepligtige skal afskediges fra Jernbanetjenesten, gælder ganske de samme Bestemmelser som for Beviser, der udfærdiges for midlertidig Fritagelse for Møde ved Mobilisering.

De faste Befalingsmænd af Reserven skal derimod møde ved deres militære Afdeling, naar de modtager ekstraordinær Indkaldelsesordre, eller der alarmeres.

Naar det er uundgaaelig nødvendigt for Jernbanetjenestens Bestridelse, kan en saadan Befalingsmand midlertidig tilbageholdes. Den Myndighed, der har tilbageholdt den paagældende, sender uopholdelig til hans militære Afdeling Meddelelse om, at den har tilbageholdt vedkommende Befalingsmand, og foranlediger, hvis det drejer sig om ekstraordinær Indkaldelse, derimod ikke om Møde ved Alarmeringsøvelser, at den paagældende snarest afløses i sin Virksomhed ved Jernbanerne.

8. De midlertidig fritagne er, naar det forlanges af Jernbanemyndighederne, forpligtede til at fremvise deres Soldaterbog eller Orlogsbog (Mødebefaling, Hjemsendelsespas) for den Myndighed, der skal udfærdige Beviset for dem.

Fritagelses-
bevisernes og
Soldaterbøger-
nes Indsendelse

Stationsbestyrerne maa drage Omsorg for, at ansatte, der erholdt Afsked, og i hvis Soldaterbog (Søfartsbog) er indklæbet Fritagelsesbevis, afleverer dette til Stationen, der indsender det til Driftsbestyreren, ligesom det ogsaa paahviler Stationsbestyrerne ved Nyansættelser at sørge for, at Vedkommendes militære Papirer (Soldaterbog, Søfartsbog) omgaaende indsendes til Driftsbestyreren.

Nr. 2. Ansatte, der agter at fremstille sig paa Session, maa i betimelig Tid forinden Sessionens Afholdelse til Driftsbestyreren indsende en Meddelelse herom, for at det kan blive afgjort, om Vedkommende kan undværes, eller han bør tage Udsættelse.

Indtil videre vil de ansatte, der bliver indkaldte til Militærtjeneste, ikke blive afskedigede, men derimod meddelte Permission og faar udbetalt Løn efter Lønningsreglementets Bestemmelser.

Nr. 3. Samtlige ved Banerne fast ansatte er forsikrede mod Ulykkestilfælde saavel i som udenfor Tjenesten. Ligeledes er alle Ekstraarbejdere, altsaa ogsaa private Stationskarle, men ikke private Elever, forsikrede mod Ulykkestilfælde foraarsagede ved Arbejde i Jernbanens Tjeneste.

Forsikringen er tegnet i »Danske Privatbaners gensidige Ulykkesforsikringsforening«, og eventuelle Erstatninger beregnes efter de i Lov af 6. Juli 1916 givne Regler.

Naar en fast ansat eller Ekstraarbejder kommer til Skade under Udførelsen af sin Tjeneste, indberettes dette straks af Vedkommendes nærmeste foresatte til Driftsbestyreren, hvorfra de fornødne Skemaer da vil blive tilsendte til Udfyldning.

De paa disse Skemaer fremsatte Spørgsmaal besvares saa fyldigt som muligt, og Anmeldelsen underskrives af Anmelderen.

De fra Arbejderforsikringsraadet udsendte Skemaer »Opgivelse af Arbejdsfortjeneste« og »Lægeerklæring om Dagpenge-Ret« maa i udfyldt Stand indsendes til Driftsbestyreren.

Naar en tilskadekommen atter friskmeldes, indmeldes dette til Driftsbestyreren.

Nr. 4. Efter »Lov af 26. Marts 1898 om Erstatningsansvar for Skade ved Jernbanedrift« vil Ulykkestilfælde, der indtræffer som Følge af Mangel paa Omhu eller Agtpaaagivenhed fra Jernbanens og dens Personales Side, blive lagt Banerne til Last og medføre Erstatning.

Det skal i den Henseende navnlig indskærpes alle Vedkommende at drage Omsorg for, at Stationernes Personer samt Vognenes Platforme og Løbebrædder i Frostvejr ikke er glatte, samt at det forhindres, at rejsende

Indkaldelse
til Militær-
tjeneste

Forsikring
mod Ulykkes-
tilfælde

Lov om Erstat-
ningsansvar
for Skade ved
Jernbanedrift

paa Krydsningsstationer stiger ud og passerer over et indkørendé Togs Spor, da Ulykkestilfælde, der indtræffer paa Grund af Forsømmelser i disse Retninger, absolut vil gøre Banerne erstatningspligtige.

Regler for Sager
Behandling ved Stats-
baneauditøren

Nr. 5. Under 10. Februar 1914 har Ministeriet for offentlige Arbejder anordnet følgende Regler for, hvilke Sager der ved danske Privatbaner skal undergives Behandling ved Statsbaneauditøren.

1. Alle Uheldssager, hvorom Anmeldelse skal ske til Politiet, samt andre Uheldssager, der maatte være af større Betydning, i begge Tilfælde dog kun, naar der maatte være Formodning om, at Uheldet kan være foranlediget af Personalet.
2. Straffesager, der efter deres Beskaffenhed kan antages at ville medføre Tilbagerykning i Anciennitet, Forflyttelse uden Godtgørelse, Klasse-Degradation, Grads-Degradation, Suspension, Afsked med eller uden Varsel eller Bøder fra 30 Kr.

Desuden kan Auditørens Assistance forlanges, hvor dette i andre Tilfælde ønskes af Ministeriet for offentlige Arbejder eller af Banernes Direktioner.

Regler for For-
handling mel-
lem Styrelserne
for danske Pri-
vatbaner og
Organisationer
af Tjeneste-
mænd

Nr. 6. § 1.

De nedenauførte Forhandlingsregler kommer til Anvendelse over for følgende Organisationer:

»Foreningen af Funktionærer ved danske Privatbaner« samt over for Foreninger, der træder i Forbund med ovennævnte Forening,

saalænge disse Organisationer efter de Oplysninger, der foreligger for Banebestyrelsernes Fællesorganisation (Danske Privatbaners Fællesrepræsentation) enkeltvis eller i Forbund,

a) giver Adgang til alle uden Undtagelse, som er fast ansatte i pensionsberettigede Stillinger ved en af de paagældende Baner, eller dog til alle, der henhører til den Gruppe Tjenestemænd ved Banerne, hvis specielle Interesser vedkommende Organisation særlig varetager,

b) følger saadanne Regler ved Valg, at der sikres Mindretallene (de forskellige Grupper Tjenestemænd) en passende Repræsentation under Forhandlinger med Bane-styrelserne.

Organisationernes Love skal indsendes til Bane-styrelsernes Fællesorganisation, og der vil hvert Aars 1. Januar være at indsende Meddelelse om de paagældende Besty-

relseres Sammensætning og om Medlemstallene samt om hvilke Grupper Tjenestemænd, Organisationerne omfatter. Meddelelser om Forandringer i Bestyrelsens Sammensætning vil være at indsende, hver Gang saadanne indtræffer, ligesom skete Forandringer i Lovene vil være at anmelde, begge Dele inden 1 Maaned efter den skete Forandring.

De her givne Forhandlingsregler vil ikke blive anvendt samtidig over for mere end 2 af de nævnte Foreninger.

§ 2.

Naar der ved en Bane forberedes Regulativer eller Instrukser af en mere almindelig Karakter, som vil medføre Forandringer i bestaaende Lønningsregler, den reglementsmaessige Arbejdstid, de ansattes personlige retslige Stilling ved Banen og lignende ikke-tekniske Forhold, enten Regulativet eller Instruksen gælder hele Banepersonalet eller en eller flere Grupper af dette, men ikke naar de gælder Enkeltmand, vil Udkast dertil af Bane-styrelsen blive tilstillet den eller de Organisationer, der repræsenterer de paagældendes Interesser, til Drøftelse.

Organisationerne maa besvare saadan Henvendelse snarest muligt og senest inden 2 Maaneder; om fornødent kan Svaret kræves inden for en kortere, paa Forhaand angivet Frist. Naar Ønske derom fremsættes, vil mundtlig Forhandling efter de i § 4 derom givne Regler finde Sted mellem den paagældende Bane-styrelse og Personalet. Den mundtlige Forhandling skal saavidt muligt paa-begyndes i Løbet af 14 Dage herefter.

§ 3.

Enhver af de heromhandlede Funktionærforeninger kan henvende sig til vedkommende Bane-styrelse i ethvert fagligt, ikke-teknisk Spørgsmaal vedrørende hele Bane-personalet eller en eller flere Grupper inden for dette samt Enkeltmand, dog ikke om Enkeltmands Udnævnelse eller Afskedigelse.

Den enkeltes Ret til ad sædvanlig tjenstlig Vej at henvende sig til sine foresatte berøres ikke af disse Bestemmelser.

Skriftlige Henvendelser vil, naar Ønske derom udtales, blive besvaret skriftligt af vedkommende Bane-styrelse snarest muligt og senest inden 2 Maaneder.

Naar Ønske derom fremsættes, vil mundtlig For-

handling saavidt muligt i Løbet af 14 Dage, jfr. § 4, finde Sted.

§ 4.

Naar mundtlige Forhandlinger i Overensstemmelse med Reglerne i §§ 2 og 3 skal finde Sted, iagttages følgende:

I. Banestyrelsen forhandler først med sine egne Funktionærer ved disses Tillidsmænd med Ansættelse ved den paagældende Bane. Disse maa være i Besiddelse af behørig Fuldmagt til at træffe en Afgørelse i Sagen paa de paagældende Funktionærers Vegne. De skal, hvis de under Forhandlingerne ønsker det, være berettiget til at tilkalde en Mæglingsmand (Tillidsmand); i sidste Tilfælde er Banestyrelsen ligeledes berettiget til for sit Vedkommende at tilkalde en Mæglingsmand (Tillidsmand).

De paagældende er berettiget til at erholde nærmere Oplysninger fra Parterne.

En Repræsentant for Banestyrelsen fører Forsædet, og en Repræsentant for Funktionærerne fører Protokollen, hvis endelige Udarbejdelse, naar den er godkendt fra begge Sider, underskrives af nævnte to Repræsentanter.

Opnaas Forlig, og godkendes dette af Parterne, underskrives Forliget af samme.

II. Opnaas ikke Forlig ved de under I omhandlede Forhandlinger, og een af de oprindelige Parter inden 14 Dage derefter fremsætter Ønske om Sagens videre Fremme, forebringes denne for et Fællesudvalg, bestaaende af 12 Personer — hvoraf Banestyrelserne efter de af disse derom fastsatte Regler vælger de 6 (og 6 Suppleanter) og Funktionærorganisationerne efter de af disse derom fastsatte Regler de andre 6 (og 6 Suppleanter) — samt af en Formand til at lede Forhandlingerne, og som saadan Formand indtræder Formanden for den ved Lov Nr. 81 af 12. April 1910 oprettede faste Voldgiftsret eller en af ham udpeget Mand.

Samtlige Valg er gældende for et Aar, og Genvalg kan finde Sted.

De tidligere Mæglingsmænd i vedkommende Sag kan tilkaldes, og nærmere Oplysninger kan forlanges fra Parterne.

Opnaas Forlig, underskrives dette af Parterne, men opnaas Forlig ikke, afgør Udvalget Sagen ved sin Kendelse, som hver af Parterne er pligtig at underkaste sig.

For saa vidt Afgørelsen forudsætter Approbation af

Ministeriet for offentlige Arbejder, indsendes Afgørelsen gennem vedkommende Banestyrelse til Ministeriet.

§ 5.

En Organisations Formening om, at en Instruks eller et Regulativ ikke burde have været udstedt uden Forhandling med Organisationerne, eller om, at Forhandlingerne ikke er ført eller afsluttet paa rette Maade i Henhold til nærværende Regler, befrier ikke Banepersonalet for Bestemmelsens Efterlevelse. Men Sagen kan i saa Fald indankes for Ministeren for offentlige Arbejder, og hvis denne giver Organisationen Medhold, vil Regulativet eller Instruksen, saafremt Ministeren skønner, at dette er hensigtsmæssigt, blive suspenderet, indtil Forhandling har fundet Sted i Overensstemmelse med nærværende Regler.

Henvendelser om Ændring i trufne Afgørelser forandrer ikke i nogen Henseende Banepersonalets Pligt til en given Bestemmelses Efterlevelse indtil videre.

§ 6.

Ved Forhandlinger med 2 Organisationer vil der blive fulgt samme Regler som ved Forhandlinger med den enkelte Organisation.

§ 7.

Den almindelige Ret, som enhver Forening eller Enkeltmand har til at henvende sig til en Banestyrelse, berøres ikke af disse Bestemmelser, men Henvendelse fra en Forening, der ikke henhører til de i § 1 nævnte Organisationer, angaaende Bestemmelser af den i § 2 omtalte Art, vil, forinden Sagen afgøres, blive tilstillet vedkommende forhandlingsberettigede Organisation til Erklæring.

§ 8.

De Omkostninger, der forvoldes ved Sagens Forhandling, bæres ved Forhandling med Banen af hver af de paagældende Parter selv, ved Fællesudvalget med Halvdelen af hver Part.

§ 9.

Disse Regler for Forhandling mellem Styrelserne for danske Privatbaner og Organisationer for Funktionærerne skal træde i Kraft snarest muligt — senest den 1. Januar 1917 — og gælder, indtil de opsiges med 1/2 Aars Varsel,

dog at de i tidligste Tilfælde kan opsiges til Ophør 3 Aar efter deres Ikrafttræden.

Behandling af
Overtrædelser
af Politi-Anord-
ning for Jern-
baner under
Privatdrift

Nr. 7. I Forbindelse med den af Ministeriet udfærdigede Bekendtgørelse angaaende Fastsættelse af Bøder for mindre Overtrædelser af Politianordningen bestemmes herved følgende:

1. Alle ansatte har at paase, at de i Bekendtgørelsen omhandlede Overtrædelser ikke gaar upaatalte hen. Saafernt de træffer nogen i Overtrædelse af Forbudene, skal de opfordre Vedkommende til at betale den fastsatte Bøde (jfr. dog Punkt 5).
2. 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, Dato for Forseelsen samt dennes Beskaffenhed, og indberetter derefter Sagen til Driftsbestyreren ad tjenstlig Vej.
3. Kan eller vil Overtræderen ikke straks betale Bøden, skal han opfordres til enten at godtgøre, hvem han er, og at han har fast Bopæl her i Landet, eller stille Sikkerhed for Beløbet. Opfylder han disse Vilkaar, maa han ikke videre opholdes, men Indberetning sendes om det forefaldne ad tjenstlig Vej til Driftsbestyreren.
4. Kan eller vil Overtræderen heller ikke hverken legitimere sig eller stille Sikkerhed, bliver han at anholde og med Angivelse af den begaaede Forseelse at aflevere til nærmeste Politimyndighed (paa Landet Sognefogden). Samtidig indberettes Sagen. Anholdelsen maa dog kun iværksættes paa eller umiddelbart ved Banens Territorium, og kan Anholdelse derfor ikke foretages, indberettes Sagen som foreskrevet.
5. Naar Lukningsindretningerne for en privat Overkørsel eller Overgang findes aabentstaaende og uden Tilsyn, skal saadant, hvad enten det opdages af Tog-, Lokomotiv- eller Banepersonalet, straks indberettes paa sædvanlig Maade.
6. Overtræder nogen Politi-Anordningen, og der ikke i Bekendtgørelsen er fastsat nogen Bøde for Overtrædelsen, bliver Sagen med alle Oplysninger at indberette.

7. Gribes nogen paa fersk Gerning i en egentlig Forbrydelse mod Driftens Sikkerhed, bliver han at anholde og ufortøvet at aflevere til Politiet, hvorefter Indberetning indsendes.
8. De til Stationerne ifølge foranstaaende Punkt 2 indbetalte Bødebeløb afleveres af Stationen snarest til nærmeste Politiovrighed (Byfoged-, Herreds- eller Birkekantor) ledsaget af de fornødne Oplysninger om Forseelsens Art, Overtræderens Navn og Datoen for Forseelsen, hvorhos Stationen udbeder sig Øvrighedens Kvittering for Beløbets Modtagelse. Eventuelle Omkostninger ved Beløbenes Fremsendelse bæres af Kontorholdet. Øvrighedens Kvittering indsendes af Stationen ad tjenstlig Vej til Driftsbestyreren med Opgivelse af de nødvendige Data vedrørende Forseelsen.

Nr. 8. Naar der opdages Forbrydelser mod Driftens Sikkerhed, f. Eks. ved, at der er lagt Sten paa Skinnerne, kastet med Sten mod Toget, beskadiget Sporskifter o. l., og den paagældende ikke gribes paa fersk Gerning, maa den, der opdager Forbrydelsen, drage Omsorg for, at Politiet snarest muligt underrettes, samt for, at Gerningsstedet ikke uden tvingende Nødvendighed betrædes, saaledes at mulige Spor af Gerningsmanden udslettes.

Sker Opdagelsen af Tog- eller Lokomotivpersonalet under Kørselen, maa Sagen anmeldes for den første Station, der derefter foretager det videre fornødne i Overensstemmelse med ovenstaaende. Stationen maa endvidere pr. Telefon underrette Baneafdelingen, for at denne saavidt muligt kan være Politiet behjælpelig med Opdagelse af Gerningsmanden, samt indberette Sagen til Driftsbestyreren snarest.

Nr. 9. Det forbydes Børn, der ikke er i Følge med voksne, at passere Stationspladsen eller Sporene paa denne og ved Maskinafdelingen.

Passagen over Stationspladsen fra Jyllandsgade til Funktionærhaverne maa derhos kun foregaa over Pladsen fra den østlige Indkørselslaage (Adgangsvejen til Kvægrampen), men ej heller her maa Børn gaa uden Led-sagelse af voksne, ligesom Børn ikke maa opholde sig alene paa den mellem Sporene her liggende græsbevoksede Plads.

Forbrydelser
mod Driftens
Sikkerhed

Passage over
Sporene paa
Stationspladsen
paa Aalborg G.
Station

Aalborg G. Station og Maskinafdelingen samt Baneafdelingens Personale maa paase, at nærværende Ordre nøje overholdes, og gøre Indberetning med Opgivelse af Navnene paa eventuelle Overtrædere.

Indberetning
om Uheld

Nr. 10. Saafremt der indtræffer Uheld (Spor afløb, Ildebrand, Tyveri o. l.), maa dette uopholdelig indberettes til Driftsbestyreren pr. Telefon (eventuelt pr. Telegraf).

Depechen maa indeholde Oplysning om Uheldets Art og Størrelse og om, hvorvidt Mennesker er komne til Skade og da i hvor stort Omfang.

Har Uheldet medført Beskadigelse af Spor eller Spor-skifter, maa der endvidere sendes telefonisk Indberetning til Baneafdelingen.

Benyttelse
af Trollier og
Draisiner
og deres Befor-
dring med
Togene

Nr. 11. Jernbanens Trollier og Draisiner er kun bestemte til at benyttes i Tjenesteanliggender, og det er som Følge deraf — uden særlig Tilladelse fra Driftsbestyreren — forbudt at befordre fremmede saavel som de ansattes Hustruer og Børn med disse Køretøjer.

Dog kan i Tilfælde af Sygdom eller Ulykker Læger og Jordemødre samt tilskadekomne ligesom ogsaa Haandværkere, der skal udføre Arbejde paa Banen, beforders, uden at saadan Tilladelse er indhentet, men Køretøjet maa da altid ledsages af en ansat, der er ansvarlig for dets Fremførelse.

Naar Draisiner eller Trollier forsendes med Togene, skal saavel Stations- som Togpersonalet om fornødent assistere ved Ind- og Udlæsning, og Togføreren maa ikke, undtagen naar Nødvendigheden byder det, nægte at medtage saadanne.

Indberetning
om Indgaaelse
af Ægteskab

Nr. 12. Naar en ansat indgaar Ægteskab, maa dette snarest indberettes til Driftsbestyreren.

Personalets
Optræden

Nr. 13. Overfor Publikum maa Personalet under alle Forhold vise Ro, Besindighed, Upartiskhed, en høflig og sømmelig Optræden og al den Imødekommehed, som kan forenes med Opfyldelse af Tjenestens Fordringer. Det er forbudt Personalet i Publikums Paahør at forhandle Tjenesteanliggender, at føre højroret Samtale eller Diskussion, at rette Bebrejdelser til sideordnede eller udele Irettesættelser til underordnede.

Nr. 14. Jernbanens Opholds- og Overnatningslokaler er kun tilvejebragte for, at Personalet der kan indtage Maaltider og søge Hvile, og det vil derfor ikke blive taalt, at Personalet holder støjende Sammenkomster eller nyder Overmaal af spirituøse Drikke. Under Overnatning maa det forlanges, at Personalet begiver sig til Ro i passende Tid, og saafremt noget Personale ankommer med Tog efter Kl. 11, da snarest efter Ankomsten.

Stationsforstanderne paa de vedkommende Stationer maa drage Omsorg for, at ovenstaaende Bestemmelser overholdes, samt at der i det hele taget i de nævnte Lokaler hersker Ro og Orden, og Personalet er pligtigt at efterkomme de Ordre og Anvisninger, Stationsforstanderne i saa Henseende maatte finde Anledning til at give.

Nr. 15. Under Togenes Ekspedition er det ikke tilladt det Togene ledsagende Tog- og Lokomotivpersonale eller det paa vedkommende Sted ansatte Jernbanepersonale i Uniform eller Arbejdsdragt at besøge Banens Restaurationer.

Nr. 16. Det i Tjenestereglementets § 9 indeholdte Forbud mod, at ansatte ryger Tobak, saa længe de er i tjenstlig Berøring med Publikum, gælder ikke alene det tjenstgørende Personale, men overhovedet enhver ansat, der er iført Uniform, og som under Togs Ophold befinder sig paa Steder, der er tilgængelige for Publikum (Ventesal, Perron, Kontor, Pakhus o. s. v.).

Endvidere henstilles det til ansatte, der iførte Uniform begiver sig til eller fra Tjenesten, paa Vejen mellem Hjemmet og Stationen at undlade at ryge Pibe.

Nr. 17. Det er forbudt paa Banens Terræn at dyrke de for Landbruget skadelige Berberisbuske, der beforder Udbredelse af Rust i Kornmarkerne, og det vil derfor være at paase, at saadanne udryddes, hvor de maatte findes. Afbildninger af Planten er udsendt til alle Stationer og skal være ophængt i Ventesalene.

Nr. 18. Stationsbestyrere og Banevogtere, der holder Husdyr, er pligtige at holde disse indenfor det til Tjenesteboligen hørende Areal og skal, saafremt de har Driftsbestyrerens Tilladelse til at lade Dyrene græsse paa Banens Skraaninger eller andre Banen tilhørende Arealer, drage

Tog- og Loko-
motivpersona-
lets Forhold
under Opholdet
i Jernbanens
Opholds- og
Overnatnings-
lokaler

Forbud mod
Ophold i Re-
staurationer

Tobaksrygning

Forbud mod
Dyrkning af
Berberisbuske

Husdyrhold
ved Stationerne
og Banevogter-
husene

Omsorg for, at dette sker, uden at der derved forarsages Skade paa Hegn o. l., tilhørende private Lodsejere eller Banen.

Saafernt der opdages Overtrædelse af disse Bestemmelser, vil det blive forbudt Vedkommende at holde Husdyr.

Arbejde for fremmede

Nr. 19. Ingen ansat maa paatage sig Arbejde for fremmede uden særlig Tilladelse af Driftsbestyreren.

Privat Medhjælp

Nr. 20. Privat Medhjælp maa ikke antages uden Driftsbestyrerens Tilladelse, og der maa ikke uden særlig Tilladelse overdrages en saadan Medhjælp nogen Art af selvstændig Sikkerhedstjeneste. Derimod kan det tillades, at Stationsbestyreren, naar han mener, at den paagældende er fuldstændig paalidelig, overlader ham at udføre saadanne Arbejder som Sporskiftebetjening, Flytning af Vogne paa Stationspladsen o. l., men selvfølgelig under fornødent Tilsyn og efter behørig Instruktion. Det skal nemlig udtrykkelig fremhæves, at Stationsbestyreren, saafremt der indtræffer Uheld som en Følge heraf, ikke kan frigøre sig for Ansvaret, naar det kan oplyses, at Uheldet skyldes manglende Instruktion eller Tilsyn, eller at han har haft Anledning til at tvivle om Medhjælpens Paalidelighed.

Saafernt privat antagne Medhjælpere ønsker fast Ansættelse ved Jernbanerne, maa den, der privat antager Vedkommende, drage Omsorg for, at denne undersøges af en Jernbanelæge, og at han opfylder de Betingelser, der kræves for at opnaa fast Ansættelse. Hertil benyttes et af Banerne udarbejdet Skema, der faas ved Henvendelse til Driftsbestyreren og indsendes til denne i udfyldt Stand, for at det kan blive afgjort, om den paagældende i legemlig Henseende er kvalificeret til Ansættelse.

Regler for Meddelelse af Tjenestefrihed

Nr. 21. Direktionerne har vedtaget følgende Regler for Meddelelse af Tjenestefrihed:

Ingen ansat har Ret til Orlov, og saadan kan overhovedet kun ventes meddelt, saafremt Afløsning, om saadan er nødvendig, kan skaffes, ligesom en meddelt Orlov kan tages tilbage, saafremt den ved Orlovens Meddelelse forudsat disponible Afløsning ikke mere haves, eller andre Grunde maa kræve Vedkommendes Nærværelse.

Foruden de ved Tjenestens Ordning indenfor de enkelte Afdelinger fastsatte Fridage, eller for det Personales

Vedkommende, for hvilket der ikke ved Tjenestefordeling eller Turliste er fastsat bestemte Fridage foruden en Fridag hver 3. Uge, vil der saa vidt muligt blive givet en samlet Tjenestefrihed i følgende Omfang:

A. Maanedslønnede.

- I. Hovedkontoret, Aalborg Godsstation og Værkstederne: 12 Dage om Aaret.
- II. Det øvrige ved Stationstjenesten ansatte Personale: 12 Dage om Aaret.
- III. Det kørende Personale: 10 Dage om Aaret.
- IV. Baneafdelingens Personale: 6 Dage om Aaret.

B. Uge-, dag-, time- eller akkordlønnede.

Uden Tab af Indtægt eller mod en Godtgørelse for Tab af saadan med et pr. Dag af Direktionen nærmere fastsat Beløb: 1 Uge om Aaret.

Under en meddelt Orlov kan de paagældende foretage Rejser, men de kan ikke uden særlig Tilladelse paatage sig Arbejde for fremmede.

Andragender om Tjenestefrihed indsendes altid ad tjenstlig Vej og stiles for det Personales Vedkommende, der ansættes af Direktion eller Repræsentantskab, altid til Driftsbestyreren, og for det Personales Vedkommende, der ansættes af Driftsbestyreren, til denne, saafremt det gælder Tjenestefrihed over 7 Dage, ellers til vedkommende Afdelings foresatte.

Andragendet skal indeholde Oplysning om Øjemedet med Tjenestefriheden. Mangler en saadan Oplysning, betragtes det, som om Tjenestefriheden kun søges for at opnaa Hvile, og maa Ansøgeren da staa tilbage for andre, der har mere vægtige Grunde.

Nr. 22. Direktionerne har vedtaget følgende Bestemmelser om Kaution:

Kaution

Af de ved Banerne ansatte er nedennævnte pligtige til at stille Kaution, og skal Beløbene udgøre:

Stationsforstanderen Aalborg G....	2000	Kr.
Godsekspeditøren	— ...	3000 —
Overassistenten	— ...	1000 —

Stationsforstandere af I. Klasse...	2000	Kr.
— - II. — ...	1800	—
— - III. — ...	1600	—
— - IV. — ...	1400	—
Stationsmestre	1000	—
Assistenten og Aspiranter samt Portører, der forretter Aflønnings-tjeneste.....	600	—
For Ekspeditricer er Kautionen lig den Ekspeditricen tillagte Lønning.		

Fordringen ved Kautionsstillelse fyldestgøres enten ved Forsikringspolice fra Dansk Kautionsforsikrings-Aktieselskab eller fra Danske Privatbanefunktionærers Kautionsforsikringsforening eller paa anden af Driftsbestyreren godkendt Maade.

Syge- og Friskmeldinger

Nr. 23. Naar en ansat paa Grund af Sygdom ikke kan forrette Tjeneste, maa han snarest melde dette til sin nærmeste foresatte, og maa han snarest mulig tilstille denne en Attest fra Lægen om Sygemeldingen. Naar han atter friskmeldes, maa der ligeledes præsteres Attest fra Lægen. Til disse Attester benyttes de dertil bestemte Formularer (Syge- og Friskmeldingsbøger), og det paa hviler de Stationer, hvor Jernbanelægerne bor, at holde disse forsynede med den paagældende Formular. Lægens Attest skal for Driftsafdelingens Personales Vedkommende ved Indsendelsen til Afdelingen være ledsaget af en særlig Syge- eller Friskmelding fra Stationen.

Behandling af Tjenesteuhre

Nr. 24. De til Tog-, Lokomotiv- og Banepersonalet udleverede Tjenesteuhre skal behandles med al mulig Omhu og Forsigtighed, idet Reparationer, der nødvendig-gøres som Følge af uforsvarlig Behandling, ikke vil blive betalte af Banen, og navnlig maa de ansatte altid selv betale for Paasætning af nye Glas.

Til Beskyttelse for Uhrene vil der blive leveret de paagældende ansatte Kapsler.

B. Fribefordring.

Nr. 25. De ved Banerne ansatte Funktionærer befordres frit i følgende Vognklasser:

2. Klasse: Driftsbestyreren, Driftsinspektøren, Maskininspektøren, Kontorchefen, Regnskabsføreren, Værkføreren, Lokomotivformanden, Banemesteren, Stationsforstandere, Stationsmestre, Godsekspektøren, Overassistenter, Assistenten, Togførere, Lokomotivførere, Vognmesteren, Overformænd og Brofogden.

3. Klasse: Alle andre.

Funktionærernes Familier befordres i samme Vognklasse som Funktionæren selv. Tjenestetyende befordres altid paa 3. Klasse.

Familiefripas udstedes af Driftsbestyreren. Til Familie og Husstand, der kan benytte Fripassene, henregnes Hustru, Børn, der har fast Ophold i Hjemmet, og virkeligt Tjenestetyende (altsaa saadanne, der oppebærer Løn). De udløbne Fripas maa indsendes forinden nye vil blive udsendte.

Der tiltaas pensionerede Funktionærer 8 Fripas aarlig til dem selv og Hustru, og til Enker, der oppebærer Pension, 4 Fripas aarlig for dem selv. Fripassene udstedes ved Henvendelse til Hovedkontoret.

For Ekstrafolk, der antages til enkelte Dages eller kortere Tids Arbejde, kan der ikke udstedes Fripas. Derimod kan faste Ekstrafolk for deres egen Person erholde indtil 12 Fripas aarlig, naar de har arbejdet uafbrudt i 1 Maaned, og 12 aarlig for deres Husstand (hvert Fripas lydende paa en Voksen eller 2 Børn under 10 Aar), naar de har arbejdet uafbrudt i 1 Aar. Efter Udløbet af de nævnte Frister vil der altsaa kunne udstedes det anførte Antal Fripas, saa længe de paagældende er antagne til Arbejde, og det skal ikke have nogen Betydning, at de derefter af og til maa afskediges paa Grund af, at der ikke haves Arbejde til dem, udovert at de selvfølgelig ikke kan faa Fripas i dette Tidsrum. Forlader de derimod Tjenesten af egen fri Vilje, maa de atter ved en eventuel Genantagelse arbejde henholdsvis 1 Maaned og 1 Aar for at opnaa Fripas.

Disse Fripas udstedes for Maskinafdelingens Vedkommende af Maskininspektøren, for Driftsafdelingens Vedkommende af Stationsbestyreren paa den Station, hvor den paagældende gør Tjeneste.

Fripas til Afdelingernes Ekstrafolk samt udsendte Haandværkere og Arbejdere skal udstedes af vedkommende Afdelings foresatte eller af Stationerne efter skriftlig eller telefonisk Rekvizition af Afdelingen. Fripassene udstedes til 3. Klasse.

Fripas skal altid underskrives af vedkommende Stations eller Kontors Bestyrer. Adgang til Befordring i højere Vognklasse kan erhverves ved Tilkøb af Billet.

Fribefordring
paa fremmede
Baner og
Fribefordring
af fremmede
Baners ansatte
paa de her-
værende Baner

Nr. 26. De ved Banerne fast ansatte Funktionærer er berettigede til Frirejse paa alle indenlandske Privatbaner i samme Vognklasse, som de erholder Fribefordring i paa de herværende Baner.

For fremmede Baners Funktionærer kan der udstedes Fripas til de herværende Baner i samme Omfang og til de samme Vognklasser, som de herværende Baners ansatte i Henhold til ovenstaaende erholder paa vedkommende Bane. Fripassene udstedes paa Overgangsstationerne (for Hadsundbanens Personales Vedkommende tillige af Randers St.) mod behørig Legitimation.

Privatbanernes Driftsdirektører, Driftsbestyrere og Driftsinspektører kan, naar de legitimerer sig som saadanne, rejse frit i højeste Vognklasse paa Privatbanerne uden at være forsynede med Kort eller Fripas.

Mellem Aalborg—Hadsund- og Randers—Hadsund Baner er der indgaaet den Overenskomst, at faste Ekstrafolk ved en af Banerne kan faa fri Rejse paa den anden Bane, naar de er forsynede med en Anbefalingsskrivelse fra Driftsbestyreren ved den Bane, ved hvilken de arbejder. Anbefalingsskrivelsen gælder kun for én Rejse frem og tilbage og maa altsaa fornyes for hver Gang, Fripas ønskes.

For gensidig Fribefordring af ansattes Familier og Husstand paa danske Privatbaner gælder følgende Regler:

Fribefordring tilstaas paa samtlige danske Privatbaner, og Fripas udstedes for samtlige fast ansatte Funktionærers Familier, hvorved forstaas Hustru og hjemmeværende af Familieoverhovedet økonomisk afhængige Børn samt Tyende, mod Forevisning af Frikort eller Fripas til Stambanen eller et af vedkommende Driftsbestyrer attesteret Bevis for, at den eller de paagældende falder ind under foranstaaende Kategori.

Fribefordring tilstaas ligeledes saadanne Medlemmer af Funktionærers Familier, der vel ikke i Øjeblikket har Ophold i Hjemmet, men som iøvrigt ifølge foranstaaende har Frirejse.

Befordringen sker for Driftsbestyreres (Driftsdirektørers) Hustru og Børn i højeste Vognklasse, for alle andre i den Vognklasse, i hvilken de har fri Rejse paa Stambanen, og det ovennævnte Bevis skal derfor indeholde Angivelse af, hvilken Vognklasse der maa benyttes. Tjenestetyende, der ellers altid rejser i 3. Klasse, kan, naar de rejser sammen med deres Herskab, efter Omstændighederne rejse i samme Vognklasse som dette.

Eksempel paa Bevis:

Indehaveren af dette Bevis er Stationsforstander ved Aalborg—Hadsundbanen N. N.s Søn, N. N. Der ønskes Fribefordring fra til

. . . ., den

N. N.

Stationsforstander.

Ovenanførte har Frirejse paa danske Privatbaner i II. Vognklasse.

N. N.

Driftsbestyrer.

Ansatte, der ønsker at benytte en ansøgt Orlov til Rejser paa fremmede Privatbaner og ønsker at benytte Permissionsbeviset som Legitimation, maa derfor i Ansøgningen fremsætte Begæring om, at der maa blive paaført Permissionsbeviset Bemærkning om, i hvilken Vognklasse han har Ret til Frirejse.

Fripas for Aalborg Privatbaners og Thisted—Fjerritslev Jernbaners samt Hjørringbanens Funktionærer og disses Familier til Rejser over disse Baner kan udstedes af den Bane, hvor den paagældende er ansat. Derimod maa der ikke udstedes saadanne Fripas for andre Privatbanefunktionærer eller disses Familier. — For de ved de paagældende Baners Overgangsstationer ansatte Statsbanefunktionærer kan der udstedes gennemgaaende Fripas.

Nr. 27. Imellem »Danske Privatbaners Repræsentation« paa samtlige danske Privatbaners Vegne og Generaldirektoratet for de danske Statsbaner er med Bemyndigelse af Ministeriet for offentlige Arbejder afsluttet følgende Overenskomst om gensidig Ydelse af Fribefordring til henholdsvis Personalet ved Statsbanerne og Privatbanerne.

1. Statsbanerne yder Privatbanernes Personale Fribefordring efter følgende Regler:

Fribefordring
paa
Statsbanerne

Hver Privatbane sender hvert Aars 1. November Statsbanerne en Fortegnelse over dens fast ansatte Tjenestemænd — herunder selvstændigt ansat kvindeligt Personale — og modtager derefter fra Statsbanerne til Brug for det følgende Kalenderaar 6 Gange saa mange Fripasblanketter, som den har Tjenestemænd. Privatbanerne udfylder selv Blanketterne og tilbagesender efter Aarets Udløb de ubenyttede Blanketter. Fripassene maa kun benyttes af fast ansatte Tjenestemænd ved paagældende Bane — for det uge-, dag- og timelønnede Personales Vedkommende dog først efter 1 Aars fast Ansættelse. Fordelingen indenfor Personalet bestemmes af Banens Bestyrelse. Fripassene udstedes til III. Klasse, med mindre den paagældende Tjenestemand i Følge sin Stilling baade efter Statsbanernes og vedkommende Privatbanes Regler vil være berettiget til Kørsel i højere Vognklasse. Til Tjenestemænd under 25 Aar udstedes dog kun III. Klasses Fripas.

2. Privatbanerne yder paa samme Maade som hidtil Statsbanernes fast ansatte Tjenestemænd Fribefordring — uge-, dag- og timelønnede Tjenestemænd dog først efter 1 Aars fast Ansættelse. Fripassene udstedes til III. Klasse, med mindre vedkommende Tjenestemand er berettiget til Kørsel paa højere Vognklasse paa Statsbanerne.
3. I Tilfælde af Uenighed om Forstaaelsen eller Gennemførelse af denne Overenskomsts Bestemmelser forelægges Sagen for Ministeriet for offentlige Arbejder, der træffer Afgørelse.
4. Denne Overenskomst, der træder i Kraft 1. Januar 1913, kan opsiges af hver af Parterne — henholdsvis samtlige Privatbaner og Statsbanerne. — med 3 Maaneders Varsel til Udløbet af et Kalenderaar.

Ved de herværende Baner fordeles Fripassene saaledes, at hver ansat erholder Ret til 6 Fripas aarlig. Da Fortegnelsen over Personalet i Henhold til Punkt 1 skal indsendes til Statsbanerne inden hvert Aars 1. November, kan de Funktionærer, som ansættes efter nævnte Tidspunkt, ikke erholde Fripas førend til 1. Januar i det Aar, for hvilket der næste November indsendes Fortegnelse.

Fripassene maa i betimelig Tid skriftlig rekvireres hos Driftsbestyreren.

Med Hensyn til Udfærdigelsen af Fripassene har Statsbanerne bestemt, at disse kun maa udstedes ad samme

Ruter, ad hvilke der til rejsende udstedes Billetter. Hvor Billetter for rejsende gælder ad forskellige Ruter, skal Rutebetegnelsen paaføres Fripasset. Henrejsen skal tiltrædes paa den i Fripasset anførte Dag, og for saa vidt det skal benyttes til Tilbagerejse, maa Rejsen være tilendebragt senest paa den for Tilbagerejsen anførte Dag. Gyldighedsfristen til Tilbagerejse kan sættes indtil 2 Maaneder.

Der kan paategnes Fripassene Tilladelse til Udstigning 1 Gang paa Henrejsen og 1 Gang paa Tilbagerejsen paa angiven Station.

Adgang til Befordring i højere Vognklasse kan i Lighed med, hvad Tilfældet er for Statsbanernes egne Tjenestemænd, erhverves ved Tilkøb af Billet.

Fripassene giver Adgang til Indskrivning af Rejsegods mod Betaling af lovmæssigt Indskrivningsgebyr.

Om Gyldigheden af Fripassene under erklæret Isbaadstransport faas i paakommende Tilfælde Oplysning ved Henvendelse til Hovedkontoret.

Rejsende med Fripas har ikke Adgang til Statsbanernes billige Søndagstog.

Nr. 28. Ansatte har ikke Fribefordring paa Statsbanerne, naar de under en Indkaldelse eller iøvrigt foretager militære Tjenesterejser, for hvilke de faar Godtgørelse af Militæretaten.

Fribefordring under Indkaldelse til Militærtjeneste

Nr. 29. Nedennævnte har Ret til Befordring i Togene uden særlig Legitimation:

Ret til Befordring i Togene uden særlig Legitimation

Den kongelige Kommissarius, Regeringens tilsynsførende Ingeniør, Driftsbestyreren, Driftsinspektøren, Kontorchefen, Banemesteren, Overformænd, Maskininspektøren, Værkføreren, Lokomotivformanden og Vognmesteren.

Nr. 30. Naar Medlemmer af Privatbaners Direktioner eller Forretningsudvalg samt Formænd for Repræsentant-skaber legitimerer sig som saadanne, kan der udstedes Fripas for dem paa herværende Baner i højeste Vognklasse.

Fribefordring af fremmede Privatbaners Direktionsmedlemmer og Repræsentantskabsformænd

Nr. 31. De af danske Privatbaners Repræsentation udstedte Frikort for Generalpostdirektøren og Postinspektøren i Aarhus er ogsaa gyldige til herværende Baner.

Frikort udstedt af danske Privatbaners Repræsentation

Skandinaviske
Fribilletter

Nr. 32. Frikort, der er mærkede »Skandinavisk Fribillet«, og som er underskrevne af Generaldirektørerne for de danske, norske og svenske Statsbaner, skal tages gyldige som Rejselegitimation paa de herværende Baner.

Kortene gælder indtil videre og er derfor ikke forsynede med noget Aarstal; de giver Ihænde-haveren Ret til at benytte hvilken Vognklasse, han ønsker, samt til Besigtigelse af Baneanlæg.

Frikort

Nr. 33. De Frikort, der i Henhold til Overenskomst mellem forskellige Befordringsmyndigheder udstedes af Ministeriet, giver Ret til Fribefordring paa Banerne. De for Rigsdagens Medlemmer udstedte Frikort til Statsbanerne har Paategning om, at de tillige er gyldige til samtlige danske private Jernbaner, og hjemler Ret til fri Befordring af 1 Cykle.

Fribefordring
af værne-
pligtige

Nr. 34. For Befordring af værnepligtige gælder følgende Regler:

I. Befordring ved ordinære Indkaldelser (herunder Mønstringer).

Som Vederlag herfor udreder Udskrivningsvæsenet en bestemt aarlig Sum, hvis Størrelse fastsættes ved Finansloven.

Fribefordringen sker mod Forevisning af Udskrivningspas, Indkaldelsesordre, Skyldbog eller Hjemsendelsespas eller for Mønstringernes Vedkommende mod en af vedkommende Bataillonschef udstedt Rekvisition.

Stationerne maa mod Forevisning af vedkommende militære Legitimationspapirer udstede III. Klasses Fri-pas for den paagældende værnepligtige til den Strækning, over hvilken han skal befordres paa Privatbanen; det bemærkes, at der udstedes saadanne Fri-pas fra en af de herværende Privatbaner til en anden (Form. Nr. 33 a). Det paagældende Legitimationspapir stemples med Datumstempel.

Ved Billetteringen anmodes Togpersonalet derhos om at paase, at Betegnelsen er paaført, og saafremt det ikke er sket, da opfordre den værnepligtige til at foretage Paategningen forinden Afleveringen.

Togpersonalet skal indsamle de omhandlede Fri-pas og skal lade sig vedkommende militære Legitimationspapirer forevise for, hvis det ikke er stemplet af Stationen som ovenfor anført, at klippe det med Billettangen.

Fripasene indsendes af Togpersonalet til Hovedkontoret i særligt Omslag.

II. Befordring ved ekstraordinære Indkaldelser.

De ved ekstraordinær Indkaldelsesordre indkaldte værnepligtige fritages for at løse Billet til Rejsen. Indkaldelsesordren, der af Farve er gul, er nemlig forsynet med 2 Kuponer, én for Befordringen med Privatbane og én for Befordringen med Dampskib.

Jernbanekuponen ser saaledes ud:

Paa Forsiden:

III Klasse

Jernbanebillet

for en ved ekstraordinær Indkaldelsesordre indkaldt værnepligtig. Billetten gælder for Transport paa **Privat-Bane**

fra (Afgangsstationens Stempel)

til { (Mødestedet eller nærmeste Statsbane-
station (Havn) i Retning af dette.) }

Denne Kupon udfyldes af Banepersonalet paa Afgangsstationen og maa kun afrites af Personalet ved den sidst benyttede Privat-Bane.

Vend om!

Paa Bagsiden:

Den private Bane indsender direkte til Krigsministeriet en Opgørelse af det Beløb, der tilkommer den for Transporten. Opgørelsen maa angive det summariske Tal, der er befordret fra hver Station, og maa bilægges med Kuponerne. Der ydes inden Godtgørelse for bortkomne Kuponer.

Vend om!

Indkaldelsesordren forevises af den værnepligtige ved Biletudsalget paa den Station, hvor han paabegynder Rejsen over Privatbanen, og den Kupon, der er mærket »Jernbanebillet«, skal da af Stationen udfyldes som angivet paa Kuponen og tages gyldig af Togpersonalet som Rejsehjemmel, naar den forevises vedhængende Indkaldelsesordren. Løse Kuponer maa ikke tages gyldige. Kuponen aftages af Togpersonalet ved den **sidst benyttede Privatbane**; naar altsaa f. Eks. Befordringen skal ske fra Thisted til Aalborg, maa Kuponen først aftages af Personalet paa Strækningen Fjerritslev—Aalborg. De indsamlede Kuponer indsendes af Togpersonalet til Driftsbestyreren i særlig Konvolut.

III. Befordring ved Mobilisering.

Enhver Mødebefaling giver, naar Mobiliseringsordre er udstedt, den værnepligtige, som Mødebefalingen lyder

paa, Ret til at befordres til Bestemmelsesstedet eller Jernbanens Endestation uden at løse Billet.

Samme Ret har ved Mobilisering enhver værnepligtig, hvis Afregningsbog eller Soldaterbog (for Søværnets Vedkommende Hjemsendelsesespas eller Søfartsbog) er forsynet med Paategning af en Afdelingschef, Lægdsforstander eller Lægdsmand (Mønstringsbestyrer) om, at vedkommende værnepligtige af ham er givet Paalæg om uopholdelig at begive sig til et angivet Bestemmelsessted.

Denne Befordring sker altsaa uden Udstedelse af Friпас, og uden at der fordres anden Legitimation end de ovennævnte Militærpapirer.

Friпас for
Kreatur-
ledsagere

Nr. 35. Ved Udfærdigelsen af Friпас til Kvægledsagere bruges baade i lokal og gennemgaaende Forbindelse særlige Friпасbøger. I Overensstemmelse med disse Bøgers Udvisning skal Friпасsene indeholde Oplysning om Dato og Tog Nr. for Henrejsen, Ledsagerens Navn, Afgang- og Bestemmelsesstationen, Dyrenes Antal og Art, Vogn Nr. og endelig paa den dertil bestemte Plads foroven paa Friпасset Stationens Datumstempel og nedenunder dette Ledsagerens egenhændige Underskrift (Navn med Forbogstaver) skrevet med Blæk. For Tilbagerejsens Vedkommende anføres Datum og Rute, hvorhos Ledsagerens Underskrift skal gentages paa den dertil bestemte Plads. Det skal særlig bemærkes i Friпасset, hvis det er udstedt af Hensyn til Overnatning, Fodring og Vanding. Saafremt Dyrene overnatter undervejs og derefter indlæses i andre Vogne, skal vedkommende Station rette Vognnumrene inden Afgangen fra Stationen.

Tilbagerejsen skal altid foregaa ad den korteste Vej efter den paa Friпасset angivne nøjagtige Rutebetegnelse uden Hensyn til, at Henrejsen muligvis har fundet Sted ad en længere Vej.

Ved Udstedelsen af Friпасsene maa det paases, at disse ikke udstedes til andre Personer end saadanne, der virkelig kan gøre Fyldest som Ledsagere, til hvilke Kvinder og Børn selvfølgelig ikke kan regnes.

Baade Udfærdigelse og Stempling af Friпасset samt Ledsagerens Navnpaategning skal ske paa Afgangstationen. Mangler Navnpaategningen, er Friпасset ugyldigt, og det kan i Reglen ikke gøres gyldigt ved, at den manglende Tilførsel foretages paa en Mellemstation. Kun ganske undtagelsesvis, ved store Markeder eller Dyrskuer, hvor Forholdene gør det umuligt at faa Ledsage-

rens Underskrift før Afrejsen, kan Friпасset udleveres uden denne, men Stationen skal da underrette Togføreren, der foranlediger, at Ledsageren paafører Friпасset det manglende Navn paa den første Station, hvor der er Tid dertil. Ved Tilbagerejse skal Friпасset altid være forsynet baade med Stempel og Ledsagerens Underskrift, forinden Rejsen tiltrædes.

Det bemærkes, at Betingelsen for, at et Kvægdriverfriпас kan benyttes til Tilbagerejse, er den, at det har været benyttet som Ledsagerfriпас paa Henturen. Det er derfor af stor Vigtighed, at Togpersonalet efterser og klipper Kvægdriverfriпасsene; et Friпас, der ikke er klippet paa Henrejsen, maa ikke gøres gyldigt til Tilbagerejse.

Friпасset inddrages, og Ihænde-haveren betragtes som en rejsende med ugyldig Billet i følgende særlige Tilfælde:

- 1) Naar det godtgøres, at Ihænde-haveren ikke er den, for hvem Friпасset er udstedt.
- 2) Naar Friпасset paa Henrejsen benyttes i et andet Tog end det, hvormed Dyrene befordres, eller naar det paa Tilbagerejsen benyttes ad en anden Rute end den angivne eller i Iltog eller højere Togarter.
- 3) Naar Friпасset ikke paa Afgangstationen (for Hen- eller Tilbagerejsen) er forsynet med Datostempel og Ledsagerens Underskrift. (For Underskriftens Vedkommende gøres den ovenfor nævnte Undtagelse ved særlige Lejligheder.)

I den maanedlige Friпасfortegnelse opføres de her omhandlede Friпас særskilt efter de almindelige Friпас.

Nr. 36. De ansatte kan faa et begrænset Kvantum Brændselsmateriale og Belysningsvædske til de tjenstlige Lokaler og til eget Brug samt Levnedsmidler til eget Brug forsendt fragtfrit. I Fragtbrevet maa i saadanne Tilfælde tilføjes: »Frit til eget Brug.«

Emballagen returneres fragtfrit.

Ved Forflytninger befordres de ansattes Bohave frit over Banerne, det ekspederes paa sædvanlig Maade, dog at der i Fragtbrikkerne anføres »Frit i Anledning af Forflyttelse«. Ved Ansættelse og Afskedigelse vil der som Regel blive tilstaaet fri Befordring af de ansattes Bohave, men der maa i betimelig Tid forinden indsendes Ansøgning desangaaende til Driftsbestyreren, der da vil udstede en Fribefordringsordre, der maa vedhæftes Fragtbrevet til Legitimation for fragtfri Befordring.

Fribefordring
af Gods

II. Stationstjenesten.

Stations-
bestyrelse

Nr. 37. Naar Bestyrelsen af en Station overdrages fra en Funktionær til en anden, skal dette altid foregaa skriftligt, ved at den fratrædende Stationsbestyrer i Telefonjournalen indfører en Meddelelse om Overdragelsen samt meddeler alt, hvad der kan have Betydning for den tiltrædende Stationsbestyrer. Meddelelsen underskrives derefter af begge de paagældende Funktionærer. Dette maa altsaa iagttages dagligt paa de Stationer, hvor en Del af Dagens Stationsbestyrelse besørger af en Assistent, Portør o. s. v.

En lignende Indførelse i Telefonjournalen maa ske fra Aftenvagten til Morgenvagten, naar det ikke er den samme Funktionær, der besørger Tjenesten.

Forskellige
Bestemmelser
vedrørende
Sikkerheds-
tjenesten paa
Stationerne

Nr. 38. Bestyreren (Ekspeditricen) af en Station eller Holdeplads, i denne Ordre kaldet Stationsbestyreren, er ansvarlig for alt, hvad der angaar Sikkerhedstjenesten paa det af ham (eller hende) bestyrede Sted. Sikkerhedstjenesten gaar forud for al anden Tjeneste og bør i størst muligt Omfang udføres af Stationsbestyreren personlig. Ekspeditionen af Publikum maa, om fornødent, vente af Hensyn til den.

A. Eftersyn af Togveje.

Intet Ind- eller Gennemkørselssignal maa gives af nogen, uden at han i hvert enkelt Tilfælde har faaet udtrykkelig Ordre dertil af den fungerende Stationsbestyrer.

Forinden der gives eller beordres givet Ind- eller Gennemkørselssignal, skal Stationsbestyreren enten personlig have overbevist sig om eller fra andre Funktionærer have faaet Melding om, at den paagældende Togvej er fri, og saafremt der i Togvejen findes modgaaende Sporskifter, skal han tillige have overbevist sig om eller skaffet sig Melding om, at disse Sporskifter er aflaaede med Bolt og Hængelaas eller er betjente. De heromhandlede Meldinger skal saa vidt muligt gives skriftlig, og Stationsbestyreren skal i saa stort Omfang, som Forholdene tillader det, personlig kontrollere Meldingens Rigtighed.

Ved det Eftersyn, Stationsbestyreren foretager af Togvejen, har han, foruden at overbevise sig om, at der i det paagældende Øjeblik ikke findes Hindringer for Togenes fri Passage, Ind- eller Udkørsel, tillige det fulde Ansvar for, at der ikke i Nærheden af Togvejen findes Genstande, som ved Blæst, Lufttræk eller lignende Aarsager kan blive sat i Bevægelse og saaledes komme ud i Togvejen. Hans Opmærksomhed maa derfor særlig være henvendt paa, at Vogndøre er forsvarligt lukkede, at Presenningbomme ikke ligger løse paa Vognsiden, at Presenninger er tilstrækkeligt fastbundne, og at lettere Gods ikke findes i Nærheden af Sporene. Henstaaende Perronvogne e. l. maa fuldstændig sikres mod at komme i Drift, idet Vognene enten maa forsvarlig afbremses, lænkes til faste Genstande eller eventuelt lægges om paa Siden.

Naar gennemkørende Tog skal passere et andet Togs Ekspeditionsvej paa Stationerne, vil det, forinden der gives Signal til Gennemkørsel, være at iagttage, at al Udveksling med det holdende Tog er standset, samt at Publikum holdes borte fra Gennemkørselssporet, ved bl. a. at Kupédørene holdes lukkede og bevogtede af Togpersonalet.

B. Sikring af Vogne.

Henstaaende Vogne skal være behørigt sikrede mod at komme i Bevægelse ud i Togvejen.

Vognene skal saa vidt muligt holdes sammenkoblede, og paa de Vogne, som er forsynede med Bremseser, skal disse være fastspændte eller nedpindede. Naar Trafikforholdene tillader det og altid efter Tjenestens Slutning, skal endvidere den yderste mod Skraaspetet til Hovedsporet vendende Vogn sikres ved Hjælp af Stoppebom, eventuelt Stoppekile o. l.

Den fungerende Stationsbestyrer har, inden Tjenesten om Aftenen forlades, ved Selvsyn eller ved Melding for hvert enkelt Tilfælde at sikre sig, at denne Bestemmelse er overholdt. Bemærkning herom gøres i Telefonjournalen.

C. Eftersyn og Betjening af Sporskifter.

Ifølge Ordensreglementets § 8, 2. Stk., skal samtlige Sporskifter i Hovedspor daglig underkastes et Eftersyn af den tjenesthavende Stationsbestyrer, der har at overbevise sig om, at Sporskifterne med tilhørende Signalindretninger er i tilbørlig Stand.

Dette Eftersyn skal foretages mindst en Gang daglig af Stationsbestyreren personlig.

Under Toggang skal i Mørke samtlige Lygter i de til den paagældende Togvej hørende Sporskiftevisere være tændte, uden Hensyn til, om Sporskiftet er mod- eller medgaaende.

I Frostvejr kan det ske, at Sporskifteviserens Stamme fryser fast i Lejerne. Forsøges da en Omstilling af Sporskiftet med Magt, vil en delvis Ødelæggelse af Signalapparatet kunne fremkaldes, idet Forbindelsesstangen, hvorved Sporskiftets Bevægelse overføres til Sporskifteviseren, bøjes. Det paalægges derfor Stationerne under saadanne Vejrforhold at befri Lejerne for Is, forinden Omstilling foretages. Ved lempeligt at ryste eller løfte Stammen vil Isen kunne fjernes.

Da Salt har vist sig som et virksomt Middel til at holde Sporskifter fri for Sne, skal Stationerne, hvor saadant skønnes nødvendigt, forskafe sig — helst grovkornet — Salt til ommeldte Anvendelse.

Det forbydes at rangere gennem medgaaende Sporskifter, naar Sporskifterne ikke staar i den for Bevægelsen rigtige Stilling. Sporskifter, som ved en Fejl er befarede medgaaende i urigtig Stilling, maa ikke befares i Retning mod Tungespidsen, før de er eftersete og fundne farbare. Opmærksomheden henledes paa, at der ingen Sikkerhed haves for, at Modvægten kan trække Tungen helt ind til den fastliggende Skinne.

Foruden de Sporskifter, for hvilke der i Henhold til Ordensreglementets § 5, Pkt. 3, er foreskrevet en Normalstilling, skal der af Stationsbestyreren saa vidt muligt fastsættes en Normalstilling for de øvrige Sporskifter paa Stationen.

Overalt, hvor det er gør ligt, skal Sporskifterne, naar de ikke benyttes, være stillede saaledes, at Vogne, som maatte komme i Bevægelse, ikke kan løbe ud i Hovedspor. Ingen maa, uden dertil af Stationsbestyreren modtagen Bemyndigelse eller Ordre, foretage Forandringer ved Sporskifter, Signaler og lignende Indretninger eller flytte Jernbanevogne paa Stationerne.

Ledelsen af saadanne Arbejder maa kun overdrages til ansatte, der er 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 heromhandlede 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 paahviler det at give de fornødne Ordre til de medvirkende, og disse har punktlig at efterkomme dem.

For saa vidt en Stationsbestyrer ikke personlig udfører Sporskiftetjeneste eller Ledbevogning for Togene, skal han:

- a) ved ankommende Tog være paa Perronen, forinden Toget passerer Stationsmærket, og blive der, indtil Toget er bragt til Standsning paa Stationen,
- b) ved afgaaende Tog være paa Perronen, fra Afgangssignalet er givet, indtil Toget har passeret yderste Sporskifte, og
- c) ved gennemkørende Tog opholde sig paa Perronen i hele det Tidsrum, Toget bevæger sig indenfor de under a og b nævnte Grænsepunkter.

Nr. 39. Ifølge Tjenestereglementets § 34 er Stationsforstanderne ansvarlige for, at de dem underordnede Funktionærer i enhver Henseende opfylder deres Pligt, og de kan kun frigøre sig for dette Ansvar ved at godtgøre, at det fra deres Side hverken har manglet paa behørig Vejledning og Instruktion eller paa tilstrækkeligt Tilsyn med de dem vedrørende Forhold.

Der er i den Anledning tildelt Stationerne en Ordrebog, hvori indføres Ordre og Bestemmelser, der meddeles Stationerne udenfor Ordresamlingen, af lokal eller midlertidig Karakter.

Ordrebogen skal til enhver Tid være tilgængelig for alle tjenestgørende Funktionærer, og paalægges det enhver ansat altid at gøre sig bekendt med Indholdet af Stationens Ordrebog, for saa vidt det vedrører hans Tjeneste.

Ordrebogen maa selvfølgelig til enhver Tid være ført à jour, saaledes at ophævede Ordre og Bestemmelser udslettes, og eventuelle Rettelser indføres paa rette Plads.

Bøgerne kan rekvireres hos Regnskabsafdelingen.

Nr. 40. Stationsforstanderne (Stationsmestrene) maa saa vidt muligt selv være til Tjeneste paa Stationen, naar der kan ventes ekstraordinær Trafik, f. Eks. Sommer søndage, hvor der ved sidste Aftentog som Regel altid er et stort Publikum til Stede paa Stationen.

Stationsbestyrernes Nærværelse paa Perronen

Instruktion af Personalet

Stationsforstandernes (Stationsmestrenes) Tjeneste under ekstraordinær Trafik

Det er saaledes navnlig ikke tilladt Stationsforstanderen (Stationsmesteren) at overdrage Bestyrelsen af Stationen til privat antaget Personale ved saadanne Lejligheder.

Stationsforstanderne (Stationsmestrene) maa, naar der ved enkelte Lejligheder er mange Mennesker til Stede paa Stationen, holde et vaagent Øje med, at der ikke sker nogen Art af Optøjer, og at det Stationen besøgende Publikum saavidt muligt beskyttes mod at blive forulempet af berusede eller ondsindede Personer, der navnlig Søndag Aften kan ventes at være til Stede paa Perron eller i Ventesal.

Den overordnede Funktionær paa Holdepladser

Nr. 41. Under Henvisning til Tjenestereglementets § 8 meddeles, at paa Holdepladser, der til Stadighed bestyres af Mænd, er alle ansatte under Togs Ophold dem underlagte.

Personalets Forsyning med Reglementer

Nr. 42. Stationsbestyrerne er ansvarlige for, at det dem underlagte Personale er i Besiddelse af de Reglementer m. m., som fordres til de paagældendes Tjeneste.

Tjenstlig Korrespondance

Nr. 43. Alle tjenstlige Skrivelser og Regnskabspapirer (herunder ikke Ekspeditionspapirer) skal underskrives af vedkommende Stations Bestyrer eller i Tilfælde af Sygdom eller Tjenestefrihed af den, der fungerer for ham, i hvilket Fald der over Underskriften anføres P. S. V. (paa Stationsbestyrerens Vegne).

Ansøgninger og Indberetninger fra Personalet indsendes altid ad tjenstlig Vej og skal forsynes med Fremsendespaategning af den eller dem, de passerer. Sager angaaende Uoverensstemmelser i Godsbefordringen og Godsbeskadigelser skal dog altid indsendes direkte til Driftsbestyreren. Ekspeditionspapirer maa ikke underskrives af Aspiranter, der ikke har gjort Tjeneste mindst 1 Aar, og ikke af Portører.

I al tjenstlig Korrespondance skal vedkommendes Underskrift være tydelig og vedføjet Stilling samt eventuelt Tjenestenummer.

Stationerne maa ikke udstede Anbefalinger for ansatte til direkte Udlevering til de paagældende, men maa fremsende Anbefalingerne til Driftsbestyreren, til hvem Vedkommende da kan henvende sig.

Det samme Forhold gælder for Anbefalinger til forhenværende ansatte.

Revisionsbemærkninger, der er stiledede til 2 Stationer, skal af den Station, der først modtager dem, videresendes direkte til den anden Station. Først derfra tilbagesendes Bemærkningerne til Regnskabsafdelingen.

Det er forbudt Personalet uden særlig Bemyndigelse at give private eller fremmede Autoriteter Meddelelser, som ikke kan faas gennem Jernbanens for Publikum tilgængelige Reglementer m. m., lige saa vel som at afgive Erklæringer, Vidnesbyrd eller lignende til andre end foresatte, med mindre saadant fordres af Domstolene eller andre ifølge Lovgivningens Bestemmelser.

Eventuelle Forespørgsler og Henvendelser i nævnte Retninger henvises til Driftsbestyreren til Besvarelse.

Nr. 44. Naar en Stationsbestyrer eller Ekspeditrice ønsker Tjenestefrihed, og der ikke i Stationens Nærhed findes Kro eller Afholdshjem, skal der, forinden Ansøgningen indsendes, sørges for, at Afløseren kan faa Kost og Logis i Stationens Nærhed. Stationens Pligt i saa Henseende rækker dog ikke videre end til at paavise et saadant Sted, og Afløseren kan ikke vrage det, medmindre han selv sørger for at skaffe sig et andet.

Under Afløsning paa Steder, der bestyres af Ekspeditricer, er det Afløserens Pligt at vejlede og assistere Ekspeditricen med alt Arbejde, saasom at holde Opsummeringen i Bøgerne, Ordresamlinger og Reglementer à jour og i det hele taget at vejlede dem paa bedste Maade.

Afløseren er pligtig at udføre eller assistere ved de paa Stationen forefaldende Forretninger vedrørende Postvæsenet, uden at han derfor kan fordre noget Véderlag, derimod har han ingen Pligt til at udføre Vejer- og Maalerforretninger eller andre Arbejder udenfor Jernbane- og Postforretningerne.

Nr. 45. I al Almindelighed bør Stationens Personale ikke af Stationsforstanderen benyttes til fast Medhjælp ved Postforretningernes Udførelse, uden at Stationsforstanderen affinder sig med den paagældende. Derimod maa det være Tjenestepligt for Personalet at besøge saadanne uopsættelige Forretninger som Udveksling af Postposer m. v. i Togene, Tømning af Postkasse o. l., som maatte forefalde paa Tider, hvor Stationsforstanderen ifølge Tjenestefordelingslisten er tjenstfri. Ligeledes bør saadanne Ubetydeligheder som Frankering af enkelte Breve o. l. Haandsrækninger ikke nægtes af det Stations-

Afløsning under Sygdom eller Tjenestefrihed

Postforretninger paa Stationerne

forstanderen assisterende Jernbanepersonale, naar Postforretningerne iøvrigt udføres af Stationsforstanderen selv.

Attestation af
Afløsnings-
regninger m. m.

Nr. 46. Regninger over Dag- og Timepenge for midlertidig Forflyttelse efter Lønningsreglementets § 7 skal fremtidig forinden Indsendelsen være forsynede med Attest fra Stationsbestyreren paa den Station, hvor Afløsningstjenesten er udført.

Det er en Selvfølge, at Afløserne ikke ved en Henvendelse til Stationerne maa forandre den en Gang givne Ordre ved f. Eks. at komme med et senere Tog eller afrejse med et tidligere Tog.

At en Stationsforstander ikke har Vagt hele Dagen, berettiger ham ikke til at rejse bort fra Stationen i et saadant Tidsrum. Ved en Overdragelse maa begge Parter være til Stede, og en Permission kan ikke paabegyndes, før Afløseren er indtruffen (ligesom Afløseren ikke kan rejse bort, forinden den permissionshavende er vendt tilbage) og Overdragelsen har fundet Sted.

Rangering

Nr. 47. 1. Rangeringen skal altid ledes af en fast ansat, der er ansvarlig for, at Arbejdet udføres med Omsigt, Nøjagtighed og efter de foreskrevne Regler.

Den ved Togene forefaldende Rangering ledes paa Endestationerne samt Stationerne Aabybro, N. Sundby S, N. Sundby H, Dronninglund, Hørby, Sæby, Nibe og Svendstrup af Stationspersonalet, og paa de øvrige Stationer af Togføreren, medens den Rangering, der iøvrigt forefalder paa Stationerne, ledes alene af Stationspersonalet.

Maskinerne ledes som Regel af Stationspersonalet kun til og fra Lokomotivremisernes Drejeskiver eller — hvor Maskinafdelingen har særlige Sporomraader — til de Grænsepæle, der afmærker dette Terræn, men Rangermaskiner, der kun betjenes af een Mand, ledsages dog til og fra selve Lokomotivremisen.

2. Ved Rangeringen bør særlig iagttages:

at det fornødne Antal Bremses er betjente, eller at der medføres de fornødne Haandspager eller Stoppetræer, naar der ikke findes Bremses blandt de Vogne, der flyttes;

at der ikke køres med større Hastighed, end at der ved Bremsningsmidlerne hæves fuldstændig Magt over Vognene;

at de Spor, der skal passeres, er frie, at Sporskifter og Drejeskiver er stillede rigtigt, og at modgaaende Sporskifter om fornødent er aflaaede eller betjente;

at Vognene, efter at være hensatte paa deres Plads, staar indenfor Frispormærkerne;

at henstaaende Vogne, imod hvilke der rangeres, holdes bremsede, indtil Rangeringen er til Ende;

at Vogne bagi 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. lign., naar der gives Ordre til frem- eller tilbagegaaende Bevægelser. Al Til- og Frakobling skal ske, medens Vognene staar stille.

3. Ved Rangering med lange Tog bør der anvendes særlig Omhu ved Bremsernes Betjening, og navnlig bør de bageste Bremses holdes let antrukne, forinden Toget eller en Togdel skal standses, for at det ved en pludselig Bremsning fremkomne Ryk ikke skal foranledige Koblingsmidlernes Sprængning. Ved Fordelingen af Bremspersonalet bør det saa vidt muligt paases, at de mest erfarne og paalideligste Betjente betjener 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, med mindre Lyset fra det rangerende Lokomotiv gør saadant unødvendigt. I Krumspor skal Lyset afgives fra Sporets indvendige Side.

Ved Rangering med sammenlæssede Tømmervogne, der indbyrdes er forbundne ved 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 Tov 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 er 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 Vognenes Fodtrin, men det er derimod enhver forbudt at opholde sig paa Buffer eller Haandbrems, at gaa imellem Vognene samt over eller under Bufferne, saa længe Vognene er 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 tydelig kan se, respektive høre Signalerne.

5. Alle ved Rangeringen beskæftigede skal være forsynede med Signalføjte og i Mørke tillige med Haandsignallanterne. Signalerne gives med Signalføjte i Forbindelse med dertil svarende Haandsignaler, og i Mørke 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 Fløjte tone avertere Lokomotivføreren om Standsningen. Herved vil der være at tage tilbørligt Hensyn til Togdelenes Hastighed og Vægt samt til Bremskraften. Det er af Vigtighed, at Samarbejdet mellem Rangerlederen og Lokomotivføreren er saa intimt som muligt.

6. Under Rangeringen skal 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, σ : at en eller flere afkoblede Vogne gives Fart henimod det Sted, hvortil de er bestemte, og derefter slippes, men den, der leder Rangeringen, maa da sørge for, at det fornødne Personale og de fornødne Midler til Vognenes Standsning er til Stede. Hvor Lokomotiv benyttes, skal dette, naar det ønskes ført ind i et andet Spor end det, hvorpaa Vognene føres ind, først standses udenfor 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; forinden den paabegyndes, skal det, for saa vidt der rangeres med Lokomotiv, meddeles Lokomotivføreren, hvilke Bevægelser der skal udføres.

Rangering med Stød maa ikke finde Sted:

- a. Paa Steder, der er tilgængelige for den offentlige Færdsel.
- b. Med Vogne, hvori der befinder sig Rejsende.
- c. Naar der ikke er sporfrit i den anden Ende af Tog, der holder paa tilstødende Spor.

7. Ved Rangering med Heste skal Trækkekrengene befastes i de Hager, hvormed Vognene er forsynede.

8. Naar der rangeres mod henstaaende Vogne, faste Stoppebomme eller imod Tog, maa Farten nøje reguleres, saaledes at der ikke tørnes saa haardt, at der derved kan foraarsages Skade. Særlig Forsigtighed i saa Henseende vil være at iagttage, naar der rangeres med Person- eller Postvogne eller imod saadanne.

9. Sporskifter i Hovedspor skal efter endt Rangering straks stilles tilbage til Hovedspor.

Sporskifter i Sidespor skal efter endt Benyttelse saa vidt muligt stilles saaledes, at Vogne, der henstaar paa Sidesporet og ved uforudsete særlige Omstændigheder ufrivilligt sættes i Bevægelse, ikke kan 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 der foretages Rangerbevægelser med enkelte Lokomotiver, enkelte Vogne eller hele Tog, saaledes at Vognene eller Lokomotiverne kommer til at passere 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.

12. Naar Bane- eller Maskinafdelingen udenfor de Omraader, der er 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 staar indenfor Spormærkerne, og for at de er tilstrækkeligt sikrede.

13. 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. Foretager 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.

14. Naar det ved Reparation af Vogne, der henstaar paa Spor, der ikke henhører under Maskinafdelingen, er nødvendigt, at Arbejderne opholder sig under Vognene, skal følgende Forsigtighedsregler iagttages:

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 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 paagældende Vogn henstaar, alene eller i Række med andre Vogne, afspærres for enhver Togbevægelse, saavel ved Signaler (rødt Flag paa Vognrækkens yderste Vogne eller Standsignaler 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 rangerende Tog under Ophold ved Perron kan Anvendelse af Signaler bortfalde, naar Underretningen til Lokomotiv- og Togfører m. v. giver betryggende Sikkerhed mod Vognenes Flytning.

Stationsbestyreren bærer det fulde Ansvar for, at Sikkerhedsforanstaltninger er truffet paa betryggende Maade, og det er strengt forbudt de paagældende Arbejdere at blande sig deri, og da navnlig at stille eller af-laase de omhandlede Sporskifter.

Saa snart Arbejder af den her omhandlede Art er sluttede, skal vedkommende Arbejdere uopholdelig underrette Stationsbestyreren, som derefter sørger for, at Sikkerhedsforanstaltningerne hæves.

Nr. 48. Den ved Ordre Nr. 47 foreskrevne Bestemmelse om, at Rangeringen paa nogle Stationer ledes af Stationspersonalet, giver ikke disse Stationer lige saa lidt som andre Mellemstationer nogen Ret til at lade Togenes

Togmaskiner-
nes Rangering
paa Mellem-
stationer

Maskiner foretage Rangering, der egentlig er Stationsarbejde, idet Rangering, der ikke direkte vedrører Toget, aldrig maa foretages uden Togførers Billigelse, da han alene kan afgøre, om Maskinen af Hensyn til Togets rettidige Fremførelse kan afse nogen Tid til eventuel Flytning af Stationens Vogne.

Det er en Selvfølge, at Togføreren ikke bør nægte at foretage saadan Rangering, naar det kan ske, uden at Toget paafører Forsinkelse.

Det bemærkes udtrykkeligt, at den Omstændighed, at Stationspersonalet leder Rangeringen paa enkelte Stationer, ikke fritager Togpersonalet for at assistere, naar saadant forlanges af Stationsforstanderen.

Det vil nemlig som almindelig Regel blive forlangt, at Vogne fra Stationer, hvor der findes Medhjælpspersonale (Portører, ansatte eller private Stationskarle), skal være rangerede sammen og færdige ved Togets Ankomst.

I Reglen vil Vogne til Udsætning være rangerede sammen, og kun naar Toget i den Anledning ikke forsinkes, kan det være tilladt at bringe, f. Eks., 2 Vogne ind paa 2 forskellige Spor, eller flytte en Vogn hen paa et bestemt Sted (Kvægrampe e. l.).

Stationsbestyreren bestemmer, hvor paa Stationen Toget skal standse, og hvornaar Rangeringen kan paabegyndes, samt om den paabegyndte Rangering bør afbrydes for at tage et andet Tog ind eller lignende.

Nr. 49. Vogne, der skal afhentes fra eller bringes til Sidesporet ved Nørresundby Cementfabrik, befordres til og fra Nørresundby Havnestation ved dennes Rangermaskine og Personale, og Kørselen sker efter Reglerne for Særtog, saaledes at Havnestationen bemyndiges til at foretage Anordninger paa Driftsbestyrerens Vegne.

Paa Aalborg-Hadsundbanen er anlagt følgende private Sidespor paa den frie Bane:

- 1) Mellem Vaarst og Komdrup et Spor ved Refsnæs Kær.
- 2) Mellem Kongerslev og Bælum et ved Bjerregaardene og
- 3) mellem de samme Stationer et ved Teglluset.

Sporene er kun bestemte for Gods i hele Vognladninger og er nærmest bestemte for Transport af Tørv, hvorfor de kun vil være aabne, saa længe der er Tørv at afsende derfra.

Ekspeditionen finder for Sporet ved Refsnæs Kær

Sidespor ved
Nørresundby
Portland-
Cementfabrik
og private
Sidespor paa
Hadsundbanen

Sted i Komdrup, for Sporet ved Bjerregaardene i Kongerslev og for Sporet ved Teglluset i Bælum. Fragten beregnes for Forsendelser til Stationer nord for Sidesporene fra den nærmest syd for disse liggende Station og for Forsendelser til sydligere Stationer fra Stationen nærmest nord for Sidesporet.

Saa vel ved Afsendelsen som ved Modtagelsen bogføres Forsendelserne i de paagældende Stationers almindelige Godshefter, men altid med Vedtegning om, at de er læssede ved Sidesporet, og den ekspederende Station maa paase, at der i Fragtbrevene ligeledes altid findes en tydelig Angivelse af, at Afsendelsen sker fra det paagældende Sidespor.

Vognbestillinger indgives til den ekspederende Station. Sidesporene er saavel ved Sporskiftetungen som ved Bukken aflæssede med almindelige Sporskiftelaase. Togpersonalet skal, naar der afhænges eller optages Vogne ved Sidesporene, være ansvarligt for, at Sporskiftet efter Rangeringen er rigtig stillet til Hovedspor og aflæsset i denne Stilling. Sporskifterne er forsynede med Sporskiftevisere og »Aga« Blinklys, ligesom der er anbragt Afløbsporskifter i begge Ender af Sidesporene, og Togpersonalet skal ligeledes være ansvarligt for, at disse Sporskifter altid, naar Rangeringen er endt, er stillede til Afløb. I den Tid af Aaret, hvor Sidesporene ikke benyttes, vil de blive spigrede og »Aga« Blinklysene inddragne.

Sporskifternes
Smøring

Nr. 50. Sporskifterne skal holdes rene og velsmurte. Smøringen maa ske mindst 1 Gang ugentlig.

Det er Togpersonalets Pligt at indberette paa Tograpporten, hvis der træffes Mangler i saa Henseende.

Sporskifte-
visere

Nr. 51. Efterhaanden som der paa Stationerne anbringes Sporskiftevisere ved Sporskifter i Hovedspor, skal disse holdes belyste ved Togtid i Tiden mellem Solnedgang og Solopgang, og maa det iagttages, at samtlige Sporskiftevisere, der ligger i det eller de paagældende Togs Togvej, er belyste, uanset om Sporskifterne er med- eller modgaaende.

Stationernes
Renholdelse,
Opvarmning,
Belysning og
Kontorhold

Nr. 52. Stationsbestyrerne holdes ansvarlige for, at Stationerne stedse holdes i ren og ordentlig Stand. Foruden den daglige Rengøring maa der mindst en Gang maanedlig foretages Skuring af Gulve, Afsæbning og Af-

tørring af oliemalet Træ- og Murværk, Afstøvning af alle ikke oliemalede Vægge. Mindst en Gang ugentlig maa Vinduerne poleres, Stationspladsen befries for Halm og Urenheder, og Ballasten foran Stationen rives. Pakhuset maa mindst en Gang om Maanednen fejes. Udtømningen af Klosetspande sker for indvendige Klosetter mindst to Gange og for udvendige en Gang ugentlig. Pissoirer maa daglig udskyldes.

Efter Snefald maa Perronerne, Sporskifterne og Adgangspladsen foran Stationen befries for Sne. Dette Arbejde paahviler Stationerne, og kun efter Initiativ af Baneafdelingen vil der under særlige Forhold blive ydet nogen Assistance i nævnte Retning.

Stationspladsen vil i Sommertiden nogle Gange blive grundig rengjort for Ukrudt m. m. ved Baneafdelingens Foranstaltning. Renholdelsen af Pladsen i Mellemtiden paahviler Stationerne. Særlig bør Stykket nærmest Stationsbygningen holdes i Orden ved hyppig Lugning og Riving m. m. Dog er det ikke nødvendigt, at Stykket indenfor Stationsmærket (naar lige undtages den ovenfor nævnte Strækning ved Stationsbygningen) er bedre renholdt end Strækningen udenfor. Baneafdelingen skal for Stationerne: Fjerritslev, Aabybro, N. Sundby H., Dronninglund, Ørsø, Dybvad, Hørby, Sæby, Frederikshavn G., Aalborg G., Hadsund N., Nibe og Hvalpsund samt for de Stationers Vedkommende, der bestyres af Ekspeditricer, besørge saavel hele Renholdelsen af Stationspladsen som den ovenfor nævnte Snekastning.

Indfyringen i Kakkellovne i Tjenestelokalerne er en Tjenestepligt for Portørpersonalet.

Temperaturen i Ventosalene maa være mindst 14 Gr. Celsius 30 Min. før og 30 Min. efter hvert Tog. Dette gælder ogsaa for Morgentogenes Vedkommende. Rengøringen af Ventosal maa for Sommerens Vedkommende være tilendebragt senest Kl. 7 Morgen, om Vinteren Kl. 8. De paa Stationerne til Ventosalene leverede Thermometre skal anbringes saaledes, at der mellem Gulvet og Glaskuglen er en Højde af 1,5 Meter. En Ventosalslampe skal holdes tændt om Morgenen fra Tjenestens Begyndelse til Solopgang og om Eftermiddagen fra Mørkets Frembrud til Tjenestens Slutning; øvrige Lamper maa være tændte senest 30, Semaforygten senest 15 Minutter, inden Togets planmæssige Ankomsttid.

Opslag og Bekendtgørelser maa kun anbringes paa Stationerne efter Driftsbestyrerens Ordre.

Der vil blive tilstaaet Stationerne et Beløb, maanedsvi forud, til Bestridelse af Udgifterne til Kontorhold, Rengøring, Opvarmning og Belysning af tjenstlige Lokaler. De Genstande, der skal anskaffes af Stationerne, er som Regel: Blæk, Blækhuse, Blyanter, Belysningsvædske, Brændelskasser med Skovl, Brændelsmateriale, Gulsand, Glas, Ildtøj, Kalendere, Kridt, Klist, Knappenaale, Koste, Kasseroller, Linealer, Lampeglass, Lampekupler, Lampesakse, Lygteglas, Lak, Lampevæger, Papir, Penne, Penneholdere, Pudsningsmateriale, Præsenterbakke med Glas, River, Ruder i Bygninger og Inventariegenstande, Svarte, Sejlgarn, Soda og Sæbe til Rengøring af Lokaler, Skovle, Sakse, Spyttebakker, Traad, Tændstikker, Nøgler til Døre m. m.

Der er i Kontorholdet tillagt et passende Beløb for ituslaaede Ruder i Stationsbygninger (heri medregnet Ud-huse og Varehuse) og i Inventariegenstande.

Ved Baneafdelingens Foranstaltning vil Kakkelovne og Komfurer i Tjenestelokaler og Tjenesteboliger blive rengjorte og istandsatte 1 Gang om Aaret efter Vinterens Ophør. Skulde Rensning eller mindre Reparationer, saasom Indmuring af Sten o. l., i Mellemtiden blive nødvendig, maa Stationerne selv lade saadant foretage og afholde de dermed forbundne Udgifter af Kontorholdsvederlaget.

Stationsbestyrerne maa føre specificeret Regnskab over Udgifterne ved Kontorhold, Opvarmning og Belysning af tjenstlige Lokaler.

Regnskabet, der maa være bilagt Regninger, skal paa Forlangende indsendes til Driftsbestyreren.

Inventarie-
listen

Nr. 53. Inventarielisten maa føres à jour med Til- og Afgang og maa for de nummererede Genstandes Vedkommende i Vedtegningsrubrikken indeholde Oplysning om disses Nummer.

Stationerne er ansvarlige for Tilstedeværelsen og den gode Behandling af de dem leverede Inventariegenstande. Ønskes nogle af disse førte til Afgang, maa det kun ske efter Driftsbestyrerens skriftlige Tilladelse, der opbevares og — sammen med de blaa Følgesedler, der ledsager Inventariegenstande ved Udsendelsen — indsendes med Inventarielisten ved Driftsaarets Udløb.

Nr. 54. Naar Inventariegenstande — de paa Inventarielisten nævnte — trænger til Reparation, kan Stationer, Holdepladser og Trinbrædter lade en saadan foretage, for saa vidt Mangelen kan afhjælpes paa Stedet og den ikke medfører en Udgift af over 3 Kr.

En Undtagelse finder dog Sted for Telefonapparaters Vedkommende, der altid istandsættes ved Henvendelse til Baneafdelingen.

Kan Mangelen ikke afhjælpes paa Stedet, eller medfører den en Udgift af over 3 Kr., indsendes Rekvisition paa Reparationen til paagældende Afdeling.

Hvad enten der til paagældende Afdeling indsendes Rekvisition eller Regning paa det præsterede Arbejde, maa der samtidigt oplyses, hvorledes den skete Beskadigelse er opstaaet. Disse Oplysninger maa ikke angives paa selve Regningen, men skal gives paa Meddelelser, der vedhæftes. Regningen skal, bilagt Rekvisitionen, sendes til Rekvisenten, der attesterer Arbejdets Udførelse. Denne Attestation foretages ved i Regningens øverste højre Hjørne med Blæk at anføre Ordet »Attest« samt vedkommendes Underskrift.

Stationsbestyrerne samt andre Beboere af Tjenesteboliger maa føre nøje Tilsyn med, at Bygningerne holdes i forsvarlig Stand, og foranledige, at Mangler, saavel større som mindre, afhjælpes snarest.

Den, der i Henhold til ovenstaaende har Tilsynet med vedkommende Bygningens Tilstand, maa derfor snarest ved skriftlig Rekvisition til Baneafdelingen drage Omsorg for, at Manglerne afhjælpes. Saa længe saadan Rekvisition ikke er afsendt, har Brugeren af Bygningen Ansvar for tilstedeværende Mangler.

De Mangler og Forsømmelser, der saaledes hyppigst forekommer, bestaar i, at Skudrigler paa Døre ikke er anbragte i de for dem bestemte Huller, at Døre, og da navnlig Yderdøre, ikke holdes lukkede udenfor Togtid, at Hullerne til Skudrigler, Risterum ved Døre og Afløbs-huller fra disse ikke holdes rene, samt at Skarnkassers Laag ødelægges ved at lade dem falde ned mod Skarnkassen o. s. v.

For de i Tjenesteboligernes Døre værende Nøgler er vedkommende Bruger ansvarlig og maa, saafremt der ved Boligens Aflevering til en Efterfølger mangler Nøgler, erstatte disse.

Kloakbrønde skal renses en Gang ugentlig. Grøfter og Hegn samt Pladsen om Tjenestehaver maa ikke bruges

Vedligeholdelse af Inventariegenstande, Bygninger m. m.

til Henlæggelse af Affald; dette skal altid bringes til en Skarnkasse.

De paagældende Afdelingers foresatte skal paase, at disse Bestemmelser nøje overholdes, samt at alle Vedkommende i det hele taget viser tilbørligt Hensyn, Varsomhed og Interesse lige overfor Banernes Bygninger.

Rekvitioner paa Istandsættelse af mindre Mangler ved Vogne (Vinduesremme, Vognlygter, Ruder, Gardiner m. m.) indsendes til Maskinafdelingen, Aalborg. Denne er bemyndiget til at lade Endestationerne foranledige disse afhjulpne, og Regningen herover maa efter Attestationen indsendes til Maskinafdelingen.

Maskinafdelingen, Baneafdelingen, Stationerne Fjerritslev, Nørresundby H., Sæby, Frederikshavn G., Hadsund, Aars og Nibe gøres opmærksomme paa, at Regninger over Varer skal fra Leverandørens Side indsendes til Afdelingerne eller Stationerne. Hos disse forsynes Regningen med Kontoangivelse og Attestation. Regningen maa kun omfatte een Konto og maa altsaa eventuelt omskrives, hvortil Formular Nr. 201 anvendes.

Det skal fremgaa af Regningen, hvortil de paagældende Sager er anvendte eller skal anvendes. Er der ikke Plads paa Regningen til at angive saadant (ved en kortfattet Blyantsnotits), lader Afdelingen eller Stationen de paagældende Rekvitioner følge med til Driftsbestyreren. Naar Regningen er tilstrækkelig oplysende, behøver Rekvitionerne ikke at medfølge.

Regningerne maa i Henseende til Format nødig være mindre end kvart Bikubeformat.

Afskrift af de gældende Underkonti maa eventuelt forlanges fra Driftsbestyreren.

Flagning

Nr. 55. Uden særlig Ordre flager samtlige Stationer paa følgende Dage:

Nytaarsdag,

1. og 2. Paaskedag,

Kristi Himmelfartsdag,

1. og 2. Pinsedag,

1. og 2. Juledag og

paa D. M. Kongens og Dronningens, H. K. H. Kronprinsens og H. M. Enkedronningens Fødselsdage samt Grundlovsdagen og Valdemarsdagen (15. Juni).

Desuden er det den enkelte Station tilladt at flage ved særlige Lejligheder, hvor andre Autoriteter og offentlige Institutioner flager.

Nr. 56. Overalt, hvor det er tilladt at forkorte Stationernes Navne i tjenstlige Korrespondancer, skal følgende Forkortelser anvendes:

Stationsforkortelser

Fjerritslev	Fl	Frederikshavn G . .	Fg
Skræm	Sm	— S . .	Fh
Bonderup	Bo		
Skovsgaard	Sg	Hvalpsund	Hv
Brovst	Br	Ullits	Ut
Halvrimmen	Hm	Fandrup	Fn
Arentsminde	Am	Farsø	Fa
Birkelse	Bk	Holme	Ho
Ryaa	Ry	Havbro	Ha
Aabybro	Aab	Aars	As
Knøsgaard	Kn	Blære	Bl
Biersted	Bi	Vægger	Væ
Vadum	Va	Halkjær	Hk
Nørresundby S.	Ns	Sebbersund	Sb
Aalborg Stbst	Ab	Lundbæk	Lu
Aalborg G.	Ag	Nibe	Nb
Nørresundby H	Nh	Binderup	Bp
— C.	Nc	Sønderholm	Sø
		Godthaab	Gh
Vodskov	Vo	Svendstrup	Sn
Langholt	La		
Staa	St	Gug	Gu
V. Hassing	Vh	Gistrup	Gi
Gandrup	Ga	Klarup	Kl
Ulsted	Ul	Storvorde	Sv
Rørholt	Rø	Sejlfjord	Sf
Dronninglund	Dr	Gudumholm	Gm
Ørsø	Ør	Vaarst	Vaa
Asaa	Sa	Komdrup	Km
Agersted	Ad	Kongerslev	Kg
Præstbro	Pr	Bælum	Bm
Dybvad	Dy	Solbjerg	Sl
Hørby	Hø	Veddum	Ve
Volstrup	Vl	Skelund	Sk
Sæby	Sæ	Visborg	Vi
Understed	Un	Hadsund Nord	Hn
Bangsbo	Bn	Hadsund Syd	Hds

Nr. 57. Den i Sikkerhedstjenestens § 30 paabudte Af- og Tilbage- melding af Tog skal finde Sted mellem samtlige med Sidespor forsynede Stationer og Holdeplad-

ser, for saa vidt de paagældende Stationer og Holdepladser har direkte Telefonforbindelse — uden Omstilling — med hinanden, samt fra og til Bangsbo. Kan den Station, hvortil Afmeldingen skal ske, ikke vækkes, afmeldes Toget til den derefter følgende Station, og det paagældende Tog underrettes skriftlig om det forefaldne, hvorefter Toget fremføres med Forsigtighed.

Naar en Station forsømmer at tilbagemelde et Tog, skal den bagved liggende Station affordre den en Tilbage melding.

Efter sidste Aftentogs Ankomst til Endestationen meldes dette straks til Aalborg G. Station.

Endvidere skal efternævnte Stationer pr. Telefon melde Togenes Afgang til bevogtede Overkørsler:

Ørsø til Overkørslerne ved Skelgaarden,

Dybvad » Sæby Landevej,

Hørby » Bivejen ved »Haven«,

Volstrup nordgaaende Togs Afgang til Knæverhede,

Sæby sydgaaende Togs Afgang til Knæverhede,

Frederikshavn G. til Vogterhuset for Tornshedevejen

og Bangsbo Kildevej og til Vogterhuset for Peter

Møllers Vej, Koktvedvej og Baadebæksvej,

Nibe til Nibe Landevej,

Kongerslev » Nørre-Kongerslevvejen.

Meldingen skal afgives samtidig med, at Stationen afmelder respektive modtager Afmelding for det paagældende Tog.

Skulde Afmeldingen imidlertid udeblive, maa Overkørslen selvfølgelig alligevel bevogtes, og det bemærkes udtrykkelig, at Vogterens eller Vogterskens Ansvar ikke formindskes af denne Grund.

Vognmeldinger

Nr. 58. Meddelelse om Vogne, der skal optages af Togene, afgives pr. Telefon som Depesche eller skriftlig til Endestationen. Det angives i Meldingen, om der er Skrubremse blandt Vognene. Meldingen formuleres f. Eks. saaledes:

Tog 6 Fl.

1 Vogn Kvæg Nørresundby H., ikke Skrubremse.
(Stationsnavnet.)

eller

Tog 46 Ag.

1 Vogn Svin Aars, Skrubremse.
(Stationsnavnet.)

Det bemærkes udtrykkelig, at Vognene skal meldes til Endestationen, for at der før Togets Afgang kan have et Skøn over, hvilke Vogne Toget kan medtage, og hvilke der bør efterlades. Tomme Vogne, der af Vognfordeleren er bortbeordrede til Befordring af lev. Dyr, skal meldes som tomme Kvægvogne. Meldes Vogne ikke til Endestationerne, udsætter Stationerne sig for, at Vognene efterlades.

Selvfølgelig vil det kunne tænkes, at f. Eks. 1 Vogn med lev. Dyr først bestilles og læsses saa sent, at Melding til Togets Udgangsstation er umulig.

Det bliver da Togførerens Sag at afgøre, om en saadan senere meldt Vogn kan medtages.

Af Hensyn til Viderebefordringen af Vogne paa Thisted-Fjerritslevbanen er det nødvendigt, at Aalborg G. Station ved Fjerritslevtogenes Afgang melder til Fjerritslev Station, hvilke Vogne Toget bringer udover Fjerritslev, og at Togføreren for de Vognes Vedkommende, der af eller tilmeldes undervejs, supplerer Meldingen snarest muligt. Meldingen maa indeholde Oplysning om Antal Vogne, Bestemmelsesstation, Ladningens Art og Antal Skrubremser. Stationernes Opmærksomhed henledes paa, at Vogne, der ikke er meldte til Togets Udgangsstation, er udsatte for ikke at blive viderebefordrede fra Fjerritslev med første Tog.

Nr. 59. Ved Læsningen af Vogne med Stykgods (Pakvogne) bliver det at iagttage, at Vægten fordeles lige- ligt over hele Vognen, at Gods til samme Station læsses sammen, samt at Gods til den længst bortliggende Station læsses bagest og nederst i Vognen, Gods til den nærmest liggende Station læsses forrest og øverst i Vognen. Fade, der indeholder flydende Varer, maa, saafremt de ikke staar oprejste, befæstes ved Kiler, og Stykgods maa overhovedet læsses og stuves med Omhu, saa at det ikke under Kørselen eller ved Rangering er udsat for at falde ned og beskadiges. Læsses der Ekstra-Pakvogne, maa det tilstræbes, at alt Gods til een Station læsses sammen i een Vogn, og at Læsningen arrangeres saaledes, at større Partier til enkelte Stationer læsses sammen i een Vogn, saaledes at den om fornødent kan udsættes undervejs. Dog bør der tages Hensyn til Stationer med kvindelig Betjening, saaledes at Stykgodsvogne saavidt muligt ikke udsættes paa saadanne Stationer.

Naar saadanne Vogne udsættes, paahviler det An-

Læsning af
Vogne
Stykgods

komstationen hurtigst muligt at faa det for den bestemte Gods udlæst og eventuelt videresende Vognen til næste Udlæsningsstation; som Regel maa udsatte Stykgodsvogne videresendes med første Tog efter Udsættelsen.

Skønnes der at være rimelig Grund dertil, kan Partier paa 1500 kg Gods og derover (bedømt efter hvor vanskeligt det vil være at udlæse Godset) læsses i særlig Vogn, men der maa anvendes den største Økonomi ved Benyttelsen af Vogne, og de maa f. Eks. ikke benyttes, fordi en Læsning i Vogn er lettere for Forsenderen end at aflæse Godset i Pakhuset.

Vognladnings-
gods

Stationerne har at paase, at de Vogne, der stilles til Raadighed for Forsenderen, er tilbørligt rengjorte, og at Presenninger til Dækning af Vognene er hele. Naar der bestilles Vogne med Presenninger, skal disse leveres samtidig med Vognene.

Det maa paases, at Vognene læsses efter de foreskrevne Regler med Hensyn til Læssets Fordeling, Form, Omfang, dets Befæstelse og Afstivning, at Vognene ikke læsses ud over deres Bæreevne (Bæreevne findes paamalet hver Vogn), men tillige, at Bæreevnen udnyttes bedst muligt, og at Vognfjedrene belastes ligeligt, samt at ingen Del af Læsset rager ud over Bufferhylstrene. Naar Gods læsses i aabne Vogne op over Vognsiderne eller Enderne, maa det paases, at det er forsvarligt afstivet, saaledes at ingen Del af det kan tabes under Transporten.

Der maa føres nøje Tilsyn med, at de i Godsreglementets § 3 under Nr. 7 nævnte Genstande, hvoriblandt findes Hø og Halm, naar de er uindpakkede, er fuldstændig dækkede under Befordringen. Anvendes der aabne Vogne med 2 eller flere Presenninger, skal den ene ligge et saa stort Stykke ind over den anden, at intet som helst af Varen er udækket, hvorhos det, naar flere Presenninger anvendes, ofte vil være nødvendigt at sammenbinde de for Enderne anbragte Presenninger foroven.

Da det er forbundet med Brandfare at sende Tørv i aabne Vogne uden Presenning, og Banen ikke kan levere Presenninger til Dækning af Tørvene, maa man gøre Effektivering af en Vognbestilling afhængig af, at Afsenderen enten selv dækker Tørvene med egne Presenninger eller afgiver Erklæring om, at han hæfter for eventuel Brandskade, der er en Følge af, at Tørvene forsendes i aabne Vogne uden Presenning.

Naar fremmede Vogne med for stor Belastning skal

føres over Banerne, maa de omlades paa Overgangsstationerne.

Vogne med brandfarligt Gods skal dækkes med Presenninger.

Naar aabne med Presenning dækkede Vogne afleveres fra Forsenderen, er det Afsendelsesstationens Pligt at paase, at Presenningen er anbragt paa bedste Maade og navnlig saaledes, at der ikke kan danne sig Fordybninger i den, hvor Regnvand kan blive staaende. Leverer Jernbanen i Mangel af aabne Vogne lukkede til Befordring af Gods, der ifølge dets Natur sædvanlig forsendes i aabne Vogne, betales kun Fragt for aaben Vogn, og maa Fragtbrevet da tilføres Bemærkningen »Aaben Vogn forlangt«.

Saafernt de Genstande, der skal læsses, er for lange for én Vogn, maa der til Transporten anvendes 2 eller flere Vogne. Hertil skal der i Almindelighed anvendes Vogne med Tømmerskamler, ud over hvilke Læsset dog altid maa række mindst 50 ctm.

Anvendelsen af almindelige aabne Godsvogne til saadanne Forsendelser maa kun finde Sted, naar 2 Vogne er tilstrækkelige, og kun naar Læsset ikke efter de foreskrevne Regler kan eller maa hvile paa Tømmerskamler, og da under Iagttagelse af følgende Bestemmelser:

1. Læsset skal hvile paa Strøer, saaledes at det intet Sted kommer Vognbunden nærmere end 10 ctm.
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 naar ud over Vognenes Længde-dragere, σ : indtil 5 à 8 ctm fra Vognsiden.
Tykkelsen af de forskellige Vognes Strøer skal forøvrigt være saaledes, at Vognenes mulige forskellige Bundhøjder udjævnes.
2. Naar Læsset fylder Vognenes hele Bredde, skal der omtrent midt paa hver Vogns Længdesider anbringes og solidt fastgøres lodret stillede Strøer, der kan holde Læsset frit af Vognsiderne. Er Læssets Længde 11—12,5 Meter, maa Sidestrøerne være mindst 13 ctm tykke; er dets Længde 9—11 Meter, maa Sidestrøerne være mindst 10 ctm tykke, og for Længder under 9 Meter mindst 8 ctm tykke. Strøernes Bredde maa være mindst 16 ctm.
3. Ved Anvendelsen af saakaldte Underløbere for lange Genstande skal det altid iagttages, at Underløberne

Lange Gen-
stande

er fuldstændig fri og uafhængige af Læsset. Læsset maa derfor ved Hjælp af et passende Antal Bund- og Sidertrøer holdes frit af Underløbernes Vognbunde og Sider. Samtlige Strøer maa kun findes i den Vogn, hvori Genstandene er læssede, og mindst have de ovenfor under 1 og 2 anførte Tykkelser.

Tomme Vogne maa aldrig, hverken i Tog eller under Rangering, føres sammenkoblede med Stænger.

Strøerne skal leveres af Forsenderne.

Strøerne maa under ingen Omstændigheder spigres til Vognenes Sidebeklædning eller Gulv, men skal spigres eller surres fast til Læsset samt eventuelt forbindes indbyrdes.

Foruden ovenanførte Bestemmelser, der ogsaa finder Anvendelse paa Forsendelser i gennemgaaende Forbindelse, gælder endvidere nedenstaaende:

Saafremt Godset skal befordres med enkeltsporede Færger, maa Strøerne være saa tykke, at Læsset paa intet Sted kommer Vognbunden nærmere end ca. 26 ctm.

Med Hensyn til Transporten af lange Genstande, der skal 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 Vogne af Statsbanernes Litra Tb og Tc sammenkoblede med de for disse Vogne særligt bestemte Trækstænger, og

at for saa vidt Læsset er af den Beskaffenhed, at Underløbere kan anvendes, vil Læsset kunne anbringes paa en almindelig Godsvogn, naar Bundstrøerne gøres 26 ctm tykke som ovenfor anført, medens Sidertrøernes Tykkelse efter Omstændighederne maa forøges yderligere end foran anført, under Hensyn til Længden af de læssede Genstande og Vognenes Passage gennem Kurverne paa Dampfærgernes Spor.

Svære Køretøjer

Til Brug ved Af- og Paalæsning af Flytteomnibusser o. l. svære Køretøjer er der anskaffet een og vil senere blive anskaffet endnu een transportabel Rampe. Den allerede anskaffede er stationeret i Nørresundby H., og den senere tilkommende vil blive stationeret i Aalborg G. De kan rekvireres gennem Baneafdelingen i Nørresundby H. eller Aalborg G., men da der til Forsendelsen

udkræves særlig Vogn, og Læsning og Forsendelse tager nogen Tid, maa Rekvisition indsendes et Par Dage, forinden Rampen skal bruges.

Det paahviler Forsenderen at levere fornødent Mandskab til Rampens Aflæsning af den Jernbanevogn, hvorpaa den ankommer, Opstilling, Nedtagning og Paalæsning paa Jernbanevogn, men Stationerne maa være behjælpelige med Opstillingen, navnlig for saa vidt angaar at give fornøden Vejledning.

Afgiften for Benyttelsen af Rampen fastsættes til 25 Kr. pr. Vogn, selv om der i Vognen findes flere Køretøjer, og Beløbet opkræves af Stationen og føres til Indtægt under »forskellige Indtægter«.

Indtil Meddelelse modtages om, at Rampen i Aalborg G. er disponibel, maa ogsaa de søndenfjordske Stationer rekvirere Rampen i Nørresundby H.

Efter Afbenyttelsen bør Rampen forblive paa den paagældende Station, indtil den forlanges sendt derfra af Baneafdelingen, der altsaa maa holde sig à jour med, hvor Rampen til enhver Tid befinder sig.

Herefter vil der ikke mere kunne forventes bygget Ramper af Skinner og Sveller af den lokale Baneafdelings Folk.

Til Læsning med Hø, Halm, Tobak, Bark, Tang, Lyng, Klude, Papir o. lign. saavel løst som i pressede Baller skal saa vidt gørligt anvendes Vogne med høje Sider — mindst 900 mm ved Forsendelser til Indlandet og 1 m ved Forsendelser til Udlandet — eller med høje til Vognene hørende Siderstøtter. Anvendelse af private Sider eller Endestøtter forbydes.

Bestemmelser for Læsning af Hø og Halm o. lign.

Læsset maa sikres mod Ildsvaade ved gode Presenninger, der paa Vognens Side- og Endevægge befæstes saa omhyggeligt, at Vinden intetsteds kan løfte dem op.

Forinden Presenningerne anbringes, skal Læsset behørigt besnøres for at forebygge Forskydning. Naar Læssetræ ikke anvendes, skal Læsset paa langs have to Besnøringer fra Buffer til Buffer og paa tværs af Vognens Længderetning to, eventuelt — efter Vognens Længde — flere Besnøringer. Desuden skal Læsset og Presenningerne snøres fast sammen og befæstes til Vognen paa to Steder ved Hjælp af Tov tværs paa Vognens Længderetning. Denne Besnøring anbringes uden paa Presenningerne. Til alle Besnøringer skal Tov eller stærkt Linegods anvendes. Jerntraad maa ikke benyttes. Ejheller maa anvendes Reb eller Linegods fremstillet af Papir,

hvor Besnøringen er udsat for Vejrligets Indflydelse, idet nævnte Besnøringsmidler ved at blive vaade svækkes i en saadan Grad, at de bliver uden Værdi som Fastholdelsesmiddel for Læs og Presenninger. Læsningen maa være fast, og alle Besnøringer over Læsset strammes godt. Presenningerne maa under ingen Omstændigheder anvendes som Fastbindingsmiddel.

Da Læsset erfaringsmæssigt synker sammen undervejs, og da nylig pressede Baller har Tilbøjelighed til at udvide sig, bliver Læsset bredere, end Profilet tillader, og Presenningerne udsættes derved for Beskadigelse. Stationerne bør derfor ikke tillade, at Hø, Halm m. v. læsses til Profilets yderste Grænse, men der maa ved Læsningen være et Spillerum paa 80 mm til begge Sider.

Ved Læsningen til Udlandet af Vogne med Sidevægge eller Sidestøtter af mindre Højde end 1 m skal der, forinden Presenning paalægges, oven paa Læsset anbringes et over hele Længden rækkende Læssetræ, som ved Hjælp af Tov, der befæstes til Bufferkurvene eller andet Sted, trækkes haardt ned ved begge Ender.

I indenlandsk Forbindelse kan Vogne med 900 mm høje Sidevægge anvendes uden Benyttelse af Læssetræ, men har Væggene mindre Højde end 900 mm, skal Læssetræ ligeledes anvendes her.

Tyske, fireakslede Godsvogne uden Sidevægge (Litra S. S.), som er særligt bestemte til Forsendelse af Langgods, samt andre fremmede Vogne af tilsvarende Type maa ikke benyttes til Forsendelse af de ovennævnte Varer, hverken i løs Tilstand eller i pressede Baller.

Derimod kan andre fremmede, fireakslede Vogne, saavel lav- som højfjælede, stilles til Raadighed. Danske TG-Vogne maa ikke benyttes til Befordring af løs Halm, Hø m. v. til Tyskland.

I lokal Forbindelse kan det i ovenstaaende Stykke omhandlede Læssetræ bortfalde.

Endvidere bemærkes, at Udgifter ved eventuel Om-læsning og Besnøring af Vogne, der ikke har været læsset i Overensstemmelse med de i nærværende Ordre givne Bestemmelser, vil blive belastet Forsendelsen og opkrævet hos Modtageren.

Nr. 60. Frimærkepakker samt Ekspres- og Ilgods beforders med alle Tog.

Har en Station over 500 kg letfordærlige Varer til Indlæsning, maa Toget underrettes i Forvejen saa

Togens
Benyttelse til
Gods-
forsendelser

tidlig som muligt, og helst førend det forlader Udgangstationen. Ønsker en Forsender af letfordærlige Varer paa hvidt Fragtbrev at fraskrive sig Retten til den hurtigere Befordringsmaade, skal dette ske ved at give Fragtbrevet en Paategning herom skreven med Blæk og forsynet med Dato og Underskrift. Sendingen behandles da som almindeligt Fragtgod. Angaaende øvrige Bestemmelser om Godsbefordring henvises til Tjenestekøreplanen.

Nr. 61. Paa Stationer, som bestyres af Mænd, skal Stykgods, der skal indlæsses i Tog under Opholdet paa Stationen, inden Togets Ankomst være anbragt paa Pakhusperronen, og Stykgods, der udlæsses, anbringes af Togpersonalet ligeledes paa Pakhusperronen.

Naar der derved vil paaføres et Tog Forsinkelser af Betydning, maa Tog paa saadanne Stationer ikke foretage Rangering for at faa Stykgodsvognen til Pakhusperronen, naar det kun drejer sig om Ud- eller Indlæsning af enkelte Stykker Gods, der er let haandterlige, idet saadanne da ind- eller udlæsses paa selve Perronen.

Godset i Pakhuset skal placeres ordentligt og forsvareligt og skal jævnlig konfereres med de paa Stationen henliggende uindløste Fragtbreve.

Under Uvejre maa Stationerne efterse, om der i Pakhuset er Utætheder (ved Døre, Vinduer, Gulve, Tag o. s. v.), som kan tillade Vand, Sne eller lign. at komme ind i Pakhuset og beskadige Godset, og da sørge for, at disse tilstoppes, eller at Godset paa anden Maade beskyttes mod Uvejret. Ligeledes paahviler det Stationer og Togpersonale ved forefaldende Lejligheder (Uvejre, stærke Regnbyger, Snestorm o. s. v.), at undersøge Godsvognene og at afhjælpe eventuelle Mangler, for at Godset i Vognene ikke skal beskadiges.

Stationerne skal altid bestræbe sig for, at det ankomne Gods snarest afhentes, og det indleverede afsendes efter de derfor givne Bestemmelser. Stationspersonalet har at føre Tilsyn med og er ansvarlig for, at ingen uberettiget bortfjerner Gods fra Pakhuset, til hvilket Stationen kan formene alle Uvedkommende Adgang. Det maa ikke overlades Adressaterne selv at borttage det til dem ankomne Gods, men dette skal udleveres af Personalet. Eftervejning af det ankomne Gods finder Sted hver Mandag.

Alt Stykgods maa ved Indleveringen vejes af Stationerne. Hvis Gods indleveres saa kort Tid før Togtid,

Ind- og Udlæsning af Gods
Eftersyn under Uvejre

at Vejning ikke kan finde Sted, maa det efterlades til et senere Tog.

Ladebjælkerne skal, naar de ikke benyttes, henlægges i Pakhuset.

Uoverensstem-
melse i Gods-
forsendelsen

Nr. 62. Naar Togføreren ved et Togs Ankomst til en Station ikke er i Stand til at aflevere det Gods, han skal medføre efter Papirerne, ligesom ogsaa naar han afleverer Gods uden Papirer, lader Stationen ham give alle de Oplysninger om Godset eller Papirerne, som han maatte se sig i Stand til. Bemærkes Uoverensstemmelsen først efter Togets Afgang, gives en Depeche til Togføreren, der da ligeledes ved Depeche giver de nødvendige Oplysninger tilbage til Stationen. Findes Godset ikke i Toget eller savnes ikke det overkomplette, maa Afsendelsesstationen, Togets Udgangsstation og eventuelt Overgangsstationen forespørges pr. Telefon.

Der maa lægges særlig Vægt paa, at der foretages en nøjagtig Afkonferering af Gods og Papirer, som overleveres til vore Baner fra Statsbanerne; ligeledes maa der ved Paategning paa Fragtbrevene erhverves Statsbanernes Anerkendelse af eventuelle Mangler.

Skulde det i enkelte Tilfælde alligevel indtræffe, at en Mangel først opdages under Kørselen, maa Togføreren straks efter Opdagelsen give Depeche til Overgangsstationen (den paagældende Statsbane-Overgangsstation) om Uoverensstemmelsen.

Med første Tog, efter at Uoverensstemmelsen er bemærket, indsender Stationen til Driftsbestyreren Rapport paa den dertil indrettede Formular (Nr. 91). Rapporten maa indeholde alle de Oplysninger, som Stationen paa Grundlag af sin Undersøgelse ser sig i Stand til at give, hvilket ogsaa maa iagttages af de Stationer eller Funktionærer, hvem en saadan Rapport sendes til Erklæring.

Naar en Fejl i Godsforsendelsen berigtiges, maa saavel den Station, der har manglet Godset, som den, der har haft det overkomplet, uopholdelig indsende Berigtigelsesrapport (Form. Nr. 92) til Driftsbestyreren. Godset sendes fragtfrit paa Følgesedel.

Da Jernbanen ved Fragtbrevets Stempling overtager et bestemt Antal Stykker forsynet med et bestemt Mærke til Befordring, og den derfor bærer Ansvar for det angivne Antal Kollis rigtige Aflevering, maa Betegnelsen »1 Parti« Støbegods, Jernvarer e. l. ikke anvendes ved Stykgodsforsendelse.

Hver Fredag skal Stationsbestyrerne personlig, uanset om der i den forløbne Uge er bemærket Uoverensstemmelse i Godsforsendelsen eller ej, foretage en Revision af Pakhuset efter de henliggende Fragtbreve.

For at lette Undersøgelsen af Sager vedrørende manglende, overkomplet og beskadiget Gods, paabydes det Togpersonalet altid at notere i en dertil bestemt Lommebog alt, hvad der i denne Henseende kan være af Interesse; det maa saaledes navnlig kunne oplyses, hvorfra Manglen hidrører. Ved Overlevering fra eller til en anden Bane bør en omhyggelig Konferering af Papirer og Gods altid finde Sted, og maa der om forefundne Uoverensstemmelser og Beskadigelser straks gøres Anmeldelse til Overgangsstationen.

I det hele taget maa de foretagne Noteringer være saa fyldige som muligt, og det bør aldrig blive nødvendigt at erklære, at der »intet kan oplyses« i Sagen. De paagældende Lommebøger opbevares mindst 1/2 Aar efter at være udskrevne.

Rapporterne over Godsuoverensstemmelser og Beskadigelser indføres i en dertil bestemt Journal og gives fortløbende Numre for et Aar ad Gangen.

Nr. 63. Naar Gods ankommer til dets Bestemmelsesstation i beskadiget Tilstand, skal der først og fremmest træffes Foranstaltninger til at forhindre, at Skaden breder sig.

Ankommer det i beskadiget Tilstand, saaledes at det kan tænkes, at noget af Godset er gaet tabt, eller at Sendingen i det hele taget er bleven formindsket, skal Stationen altid foretage Eftervejning af Godset for at konstatere det eventuelle Svinds Størrelse. Ligeledes skal der altid foretages Eftervejning, naar der ved Ankomsten mangler noget af en Sending; den ankomne Del maa da vejes, og Vægten af denne opføres i den Rapport (Form. 91), der indsendes.

Regninger over beskadiget eller manglende Gods maa forinden Indsendelsen være forsynet med Attestation om, at den er i Overensstemmelse med forevist Factura.

Det er af største Vigtighed, at Gods, der er bleven beskadiget af Regnvand, snarest muligt bringes under Tag i Pakhuset eller andet Steds, eller, saafremt dette af Pladshensyn ikke lader sig gøre, at den paagældende Vogn dækkes forsvarligt med Presenninger. Adressaten maa dernæst snarest ske kan underrettes, og et eventuelt Erstatningskrav maa fremsættes, forinden Godset er modtaget.

Erstatnings-
fordringer
Vurdering af
Skaden

Naar Erstatningskrav er fremsat, skal Stationen ved tilkaldte uvildige Mænd, samt saa vidt muligt i Overværelse af Adressaten, søge Skaden vurderet, og først naar dette er sket, maa Godset udleveres. Vurderingen skal, saafremt Skaden antages at beløbe sig til 100 Kr. eller derover, overværes og godkendes af en af Jernbanens overordnede Funktionærer, og Stationen maa derfor saa snart ske kan melde til Driftsinspektøren, hvornaar Forretningen vil blive afholdt. Det staar dog selvfølgelig saavel Modtageren som Jernbanen frit for at nægte at anerkende Vurderingen, men dette skal da ske forinden Godset er udleveret. Modtageren har altsaa ingen Forpligtelse til at modtage en Sending, selv om der er foretaget Vurdering af Skaden. Mener Stationen, at den foretagne Vurdering er urimelig høj, er det dens Pligt at nægte Udlevering af Godset paa dette Grundlag, og den kan da hos nærmeste Politiovrighed forlange udnævnt Vurderingsmænd, hvis Vurdering da er bindende for begge Parter.

Samtidig med, at Stationerne altsaa paa bedste Maade maa varetage Banens Interesse, er det selvfølgelig deres Pligt at yde Forsenderne al den Støtte og Vejledning, som Forholdene gør ønskelige eller nødvendige.

Læsning af
Kreaturer

Nr. 64. Vogne maa ikke læsses med et større Antal Kreaturer, end at de bekvemt kan have Plads.

Der skal saaledes nævnes, at i en almindelig 16,3 m² Vogn højst maa læsses 12—14 almindelige røde eller jyske Køer, naar de bindes, og 15, naar de gaar løse.

Af Tyre maa der højst læsses 12 i en 16,3 m² Vogn og af store Tyre højst 10.

I de almindelige tyske Godsvogne med 21,3—21,7 m² Bundflade maa der højst læsses 16—17 almindelige Køer, naar de bindes, og 19—20, naar de gaar løse.

Af Svin med en Vægt af ca. 90 kg pr. Stk. kan der anbringes 3 Stk. pr. m².

For at undgaa Dyrplageri paalægges det Stationerne nøje at vaage over, at disse Tal ikke overskrides.

Det maa ligeledes paases ved Forsendelse af levende Dyr i lukkede Vogne i den varme Aarstid at have Endedørene aabnede.

Vognbunden forsynes med et Lag Grus. Hertil vil 4 à 5 Skovle Grus i Reglen være tilstrækkelige, og Stationerne maa derfor paase, at Vognene forsynes med det fornødne Kvantum, men at der paa den anden Side ikke kommes mere i end strengt nødvendigt. Heste og Kvæg

ud over Banens egne Stationer skal forsynes med et tydeligt Mærke af Pap eller Træ.

Naar der benyttes aabne Vogne til Forsendelse af Dyr til tyske Stationer, maa der til Underlag for Dyrene kun anvendes Grus (ikke Halm), og der skal for hver 3 Vogne medfølge mindst 1 Ledsager.

Det maa paases, at det til Fastbinding af Dyr i Vognene anvendte Reb er solidt og af forsvarlig Tykkelse, idet der kun maa benyttes tykt Manillareb eller tykt omvundet Reb, og Fastbindingen maa hverken for Orner eller andre Dyr ske ved Reb om Overkæben. Reb, hvormed Kreaturer bindes, skal i Reglen lægges som Hornreb. Ønsker Afsenderen Rebene anbragt som Grimer, skal der ikke gøres Indsigelse herimod; men Jernbanens Personale maa da ikke være behjælpelig med Rebenes Anbringelse. Brugen af Jerngrimer og Rebgrimer, der er saaledes indrettede, at de snøres til om Mulen, naar Grimskafte strammes, er absolut utiladelig.

Saafremt Kreaturer river sig løse og springer af Toget, skal Togføreren snarest muligt undersøge, om Aarsagen til, at de har kunnet rive sig løse, har været, at Ringen, hvori de har været bundne, er revet ud, eller at Rebet eller dets Fastgørelse ikke har været forsvarlig.

Nr. 65. Det er af Vigtighed, at det Grus, der benyttes som Underlag i Kvæg- og Svinevogne, ikke er iblandet Jord, Ler eller Kalk, og Baneafdelingen vil derfor drage Omsorg for, at det Grus, der leveres, er befriet for saadanne Bestanddele, ligesom Stationerne maa drage Omsorg for, at Gruset, naar det henligger paa Pladsen, altid er samlet i en Bunke, der om Vinteren saa vidt muligt bør dækkes med Halm eller lignende for ikke at fryse.

Gruset maa rekvireres inden hvert Aars 1. April og for et Aar ad Gangen, da der ikke vil blive taget Hensyn til Rekvisitioner, der indgaaer efter denne Tid.

Nr. 66. Under indtrædende Vognmangel skal Stationerne med særlig Iver virke hen til, at Vogne af- og paalæsses saa hurtigt som paa nogen Maade muligt, og det skal saaledes særlig iagttages, at Vogne med Stykgods aflæsses uopholdelig efter Ankomsten. Ligeledes bør det ikke nægtes Forsenderne, naar Forholdene iøvrigt tilsteder det, at af- eller paalæsse Vogne før Kl. 6 Morgen eller

Grus til Kvæg-
vogne

Foranstaltninger til Modarbejdelse af Vognmangel

efter Kl. 6 Aften, samt paa Søn- og Helligdage, naar det kan forenes med de gældende Helligdagslove.

Om Underretning til Adressaterne om Ankomst af Gods i hele Vognladninger henvises til Godsreglementets § 7.

Paaskrift paa
Vogne

Nr. 67. Forinden Vogne afsendes fra en Station, skal denne forsyne dem med Paaskrift: Dato, Afgangsstation, Bestemmelsesstation, samt, forsaavidt Ladningens Art ikke er synlig, Benævnelse af Indholdet. Paaskriften skal foretages med Kridt, og Forkortelse af Stationsnavnene maa ikke finde Sted.

Vogne med levende Dyr, bestemte for Stationer udover Aalborg, maa altid paaskrives den endelige Bestemmelsesstations Navn, selv om Beregningen af Fragten foregaar efter Styktakst og Ekspedition altsaa kun sker til Overgangsstationen.

I Tilfælde af, at Presenninger anbringes saaledes over aabne Vogne, at Vogn Nr. og Paaskriftstavle dækkes, benyttes et Papmærke, der af Afsendelsesstationen udfyldes med blaa Blyant og fastbindes paa begge Sider af Vognen paa Presenningerne.

Behandling af
fundne Sager

Nr. 68. For Behandling af fundne Sager gælder følgende Bestemmelser:

1) Glemte eller tabte Genstande, der findes i Togene eller i de Lokaler, der er bestemte til Afbenyttelse for rejsende (Forhal, Ventosal, Perron o. l.) eller endelig paa Banelinien, hvor de antages tabte af rejsende i forbi-kørende Tog, skal uopholdelig afleveres til nærmeste Station, der vil have at tage dem under sikker Forvaring.

Ved Afleveringen maa angives, hvor paa Stationen, eller under hvilke Omstændigheder Genstandene er fundne. I Tilfælde, hvor ulaasede Kufferter, Vadsække, Tasker, Pakker, Hatæsker eller andre lignende Genstande, hvis Indhold kan formindskes, indleveres til Stationerne som fundne i Togene eller andre Steder paa Banens Terræn, skal Indholdet nøje undersøges og konstateres ved, at der indlægges en af vedkommende Funktionær underskrevet og med Stationens Datumstempel forsynet, specificeret Fortegnelse over de Genstande, hvoraf Indholdet bestaar.

2) Depotet for fundne Sager fra de herværende Baner er Hovedkontoret.

3) De under 1 nævnte Sager indsendes af Stationerne til Hovedkontoret senest Dagen efter, at Genstandene er indleverede til Stationen. De af Aalborg

G Station i Togene fundne Sager (ogsaa letfordærlige Varer) maa straks indleveres til Hovedkontoret.

4) Genstandene indsendes til Hovedkontoret paa Følgeseddel, men ledsages desuden af en Følgeskrivelse, der udfærdiges paa en dertil bestemt Formular (Form. Nr. 104), forsynes med Nr. (fortløbende for de Genstande, som af Stationen indsendes paa denne Maade) og vedheftes Følgesedlen; Følgeskrivelsen udfyldes omhyggeligt. Det er saaledes ikke tilstrækkeligt ved Indsendelse af en Paraply at skrive »1 Paraply«, men maa der anføres, om det er en Herre- eller Dameparaply, om Haandtaget er krumt, eller hvorledes o. s. v. For saa vidt fundne Genstande er emballerede i Pakker, Kurve eller lignende ulaaset Emballage, maa Indholdet nøje undersøges og specificeres. For at undgaa en mulig Forvanskning under Forsendelsen, maa Stationen om fornødent sørge for Emballage, Besnøring og Forsegling.

5) Paa Afsendelsesstationen maa i den for Gods-uoverensstemmelser og Beskadigelser førte Bog indføres de fundne Genstandes Art, naar, hvor og af hvem de er fundne, hvornaar Indsendelsen til Hovedkontoret har fundet Sted samt Følgeskrivelsens Nummer.

6) De fundne Sager skal paa Forlangende udleveres til Ejeren eller til hvem, der ellers maatte legitimere sig som berettiget til at modtage dem.

For Udleveringen skal ufravigelig forlanges Kvitteing.

Telegrammer vedrørende forglemte Sager kan befordres som Tjensttelegrammer.

Naar rejsende henvender sig paa Stationerne for at reklamere glemte Genstande, og disse telefonisk eller paa anden Maade forlanges tilsendte fra en anden Station, skal der affordres den paagældende Oplysning om, under hvilken Adresse Sagerne ønskes sendte, og denne Adresse skal opgives til Afsendelsesstationen.

7) Naar Genstandene som Følge af saadan Reklamation sendes enten fra Hovedkontoret eller — forinden Indsendelse til dette har fundet Sted — af vedkommende Station til andre Stationer, bør Forsendelsen ske som Ilgods, medmindre andet forlanges (f. Eks., idet Ejeren, under Vedlæggelse af Post- eller Jernbanefrimærker eller Penge dertil, udbeder sig Genstanden tilsendt henholdsvis med Posten eller som Frimærkepakke).

For fundne Sager kræves ikke Oplagspenge.

8) Naar fundne Sager sendes over Banerne uden at have være indsendte til Hovedkontoret, skal Afsendelses-

stationen vedhefte Fragtbrevet den ovennævnte Følgeskrivelse, som ellers skal vedheftes Følgesedlen ved Indsendelsen til Hovedkontoret. Indløses Godset, sender Modtagelsesstationen Følgeskrivelsen til Hovedkontoret med Bemærkning derom. Indløses Godset ikke, fordi Modtageren ikke vedkender sig det, sender Modtagelsesstationen det hele til Hovedkontoret paa Følgesedlen med Følgeskrivelsen vedheftet, hvorhos Fragtbrevet under fornøden Forklaring indsendes til Regnskabsafdelingen med Anmodning om Udgiftsordre. Saafremt Modtageren derimod af andre Grunde ikke indløser det, behandles det som andet uindløst Gods.

Efter tilsvarende Regler forholdes, naar Genstandene efter at være udsendte fra Hovedkontoret som Ilgods ikke indløses af Modtageren.

9) I hver af Maanederne Januar, April, Juli og Oktober udsender Hovedkontoret til Stationerne til Opslag en Fortegnelse over de i Løbet af det nærmest foregaaende Kvartal til Hovedkontoret indsendte Sager, der ikke er afhentede. Sagerne opbevares i 12 Maaneder og bortsælges derefter ved offentlig Auktion, efter at de forinden har været fremlyst i Statstidende.

10) Rede Penge og Værdipapirer, Skudsmaalsbøger og lignende skal ikke indsendes til Hovedkontoret, men afleveres tilligemed de glemte Genstande, sammen med hvilke de maatte være fundne, af vedkommende Station til nærmeste Politimyndighed, med Opgivelse af Finderens Navn. Samtidig sendes uopholdelig Meddelelse herom, med en fornøden Beskrivelse af det fundne, til Hovedkontoret. Paa samme Maade forholdes med let antændelige og eksplosive Sager o. desl., naar saadanne findes glemte eller tabte paa de i Punkt 1 nævnte Steder.

Der bør ikke fremsættes Krav paa Findeløn for fundne Penge og Værdipapirer, naar Ejeren melder sig paa Stationen og forlanger det fundne udleveret, forinden dette af Stationen er afleveret til Politiet, men det maa da overlades til Ejeren eget Skøn, om han finder Anledning til at give Findeløn eller ej.

Derimod kan der forlanges Findeløn, naar Pengene eller Værdipapirerne af Stationerne indsendes til Politiet, og det da ikke drejer sig om rent ubetydelige Værdier. I Følgeskrivelsen til Politiet maa i saa Fald udtrykkelig opgives, at Findeløn ønskes, da saadan kun gives, naar udtrykkelig Anmodning derom foreligger.

11) Bestaar de paa fornævnte Steder fundne Gen-

stande af letfordærlige Varer, skal Stationen, hvis Ejeren ikke straks kan findes, sælge dem paa bedst mulig Maade; samtidig sendes Meddelelse om det forefaldne til Hovedkontoret sammen med Overskudet, der tilfalder Rejsestipendieforeningen, saafremt det ikke fordres af rette Vedkommende i Løbet af 3 Mdr. efter Salget.

12) Paa Sager, der findes glemte eller tabte paa andre Steder af Banernes Omraade end de under 1 nævnte, kommer de i det foregaaende nævnte Regler ikke til Anvendelse. Saadanne Genstande skal — for saa vidt de ikke ses at tilhøre Banerne eller at henhøre til Gods, der er overgivet Banen til Befordring — behandles efter Lovgivningens almindelige Forskrifter om Hittegods og bør derfor — eventuelt gennem nærmeste Station — snarest afleveres til Politiet med Opgivelse af Finderens Navn.

13) Naar der til Stationerne indleveres Genstande, som Baneafdelingen har fundet paa Banelinien, og som øjensynlig er Tjenstrekvisitter, der hører til Togene og saaledes er tabte af disse, vil der desangaaende være at give telefonisk Anmeldelse til Driftsbestyreren.

Nr. 69.

Forebyggelse af Smitte, Befordring af syge.

I. Forebyggelse af Smitte.

For Desinfektionen af Personvogne, Klosetter m. v. gælder følgende Bestemmelser:

I. Under almindelige Forhold.

Klosetspandene desinficeres efter Tømningen med Kresolsæbeopløsning; Sædebrædtet og Gulvet i Klosetterne afvaskes mindst 2 Gange daglig med nævnte Opløsning, med hvilken Kummen og Røret i Vandklosetter og Pissoirer ligeledes 2 Gange daglig udskylles. Umalede Skiferplader i Stationernes Pissoirer skal derhos 1 à 2 Gange ugentlig indgnides med Petroleum. De i Person- og Pakvognene værende Klosetter og Pissoirer renses og desinficeres paa samme Maade efter hver Tur ved Endestationernes Foranstaltning.

II. Under særlige Forhold

— ved forekommende smitsomme Sygdomme — dog ikke ved Pest, hvorom henvises til Punkt III.

III Kl. Personvogne samt Pak- og Godsvogne, hvori

Desinfektion
under almindelige
Forhold

Desinfektion
under særlige
Forhold ved
forekommende
smitsomme
Sygdomme, dog
ikke Kolera
og Pest

der har været befordret Personer, lidende af disse Sygdomme, eller disse Personers Rejsegods, afvaskes paa alle Gulv-, Væg- og Loftflader samt paa Sæderne omhyggeligt med Kresolsæbeopløsning. Det maa 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 Opløsningen. Kludene opbrændes efter Brugen. Naar Vognene herefter har henstaaet i 12 Timer, afvaskes de desinficerede Steder grundigt med Sæbe og varmt Vand. Derefter udluftes Vognen ved Gennemtræk i en Uge.

Værelser, hvori saadanne Personer har opholdt sig, desinficeres paa samme Maade, for saa vidt de egner sig dertil, d. v. s. er malede og udstyrede med upolstrede Træmøbler. II Kl. Personvogne samt Værelser med Tapeter eller udstyrede med polstrede Møbler, Tæpper eller lignende, skal, forinden de igen benyttes, desinficeres efter den stedlige Sundhedskommissions (eller Embedslæges) Anvisninger, enten ved Udrygning med Formalin eller for Vognenes Vedkommende ved omhyggelig Vask med varmt Vand af Træ- og Jerndelev og derpaa Udluftning ved Gennemtræk i 3 à 4 Uger. Skal Formalin-Desinfektion finde Sted, forholdes som nedenfor under Punkt III C foreskrevet.

Tør Fejning, Børstning eller Bankning i Vogne eller Værelser maa under disse Omstændigheder ikke finde Sted.

Der maa anvendes særlig Omhu ved Rensningen af saadanne Steder, der er besudlede med den syges Udømmelser.

Klosetter og Pissoirer desinficeres som foreskrevet under almindelige Forhold.

III. Foranstaltninger til Forebyggelse af Kolera og Pests Indførelse og Udbredelse her i Landet.

Fra et nærmere givet Tidspunkt kan følgende Bestemmelser ventes satte i Kraft:

A. Vedrørende Udbredelse af Kolera- og Pest-smitte her i Landet under Kørslen.

For saa vidt Togbetjeningen under Kørslen bemærker mistænkelige Sygdomstilfælde, skal den efter bedste Evne tage sig af den syge, der isoleres. De medrejsende, som har været i Kupé med den syge, skal ligeledes søges

anbragt isoleret, eventuelt ved Sammenflytning af andre rejsende. Der maa herved optrædes med største Forsigtighed og Ro, saaledes at der ikke vækkes unødige Bekymringer blandt de rejsende eller blandt Publikum. Der skal dernæst drages Omsorg for, at det Toiletrum, som maatte være benyttet af den syge, afspærres for andre rejsende, der henvises til Togets øvrige Toiletrum. Den Togbetjent, der overtager Tilsynet med den syge, maa undgaa at komme i Berøring med andre rejsende. Togføreren skal straks undersøge, om der blandt Togets øvrige rejsende skulde være en Læge, og i saa Fald lade denne undersøge den syge, for om muligt at faa Sygdommens Art konstateret. Konstateres Sygdommen som værende smittefarlig, eller findes der ingen Læge i Toget, skal den syge forlade Toget paa første Station, hvis der maatte forefindes passende Hospital eller Isolationshus, i modsat Fald medtages den syge til den første Station, hvor saadant findes. Vedkommende Station maa saa vidt gørligt telegrafisk underrettes om den syges Ankomst, hvilken Underretning gives videre til de stedlige Sundhedsautoriteter, der da foranstalter den syge afhentet. I denne Forbindelse meddeles, at der findes Isolationshus i Hals og Frederikshavn. Kan Sygdommen ikke bestemt konstateres, men den syge ønsker at afbryde Rejsen paa første Station, hvor Toget standser, maa der ikke lægges Hindringer i Vejen herfor, uanset om der findes Hospital eller Isolationshus, men han maa da enten blive tilbage paa Stationen, saa vidt muligt afsondret, indtil et Lægeeftersyn kan finde Sted, eller opgive sit Navn og sit Opholdssted, hvilke Oplysninger da snarest under fornøden Forklaring meddeles de stedlige Sundhedsautoriteter. De medrejsende, der har været i Berøring med den syge, afkræves af Togpersonalet Navn og Bestemmelsessted, hvilke Oplysninger gennem Stationerne telegrafisk meddeles til Sundhedsautoriteterne paa Bestemmelsesstederne.

Den Vogn, hvori den syge har været, skal, hvis Sygdommen konstateres som værende Kolera eller Pest, udsættes af Toget paa samme Station, hvor den syge forlader dette. Er Sygdommen ikke konstateret, medtages Vognen til dens Bestemmelsesstation, der af den Station, hvor den syge har forladt Toget, snarest skal underrettes om Resultatet af det eventuelle Lægeeftersyn. Er der ved dette konstateret smitsom Sygdom, skal Vognen, ligesom en udsat Vogn, behandles efter de i Punkt C givne Bestemmelser. Er der intet konstateret om Syg-

dommens Art, rengøres Vognen grundigt, ligesom den afvaskes med Kresolsæbe paa alle Dele, der taaler dette, og derefter udluftes.

B. Vedrørende Stationernes Forhold.

Der maa under de omhandlede Omstændigheder udvises særlig Omhu for overalt og navnlig paa alle Nødtørftsanstalter at opretholde den omhyggeligste Renlighed. De givne Bestemmelser vedrørende Desinfektion og Rengøring skal paa det strengeste overholdes. Paa de Stationer, hvor det maatte blive foreskrevet, skal Klosetspande yderligere desinficeres med Kalkmælk. Der skal drages Omsorg for, at Udtømmelser, der maatte findes paa Stationerne paa Pladsen eller mellem Sporene, overgydes med Kalkmælk. De Udgangsstationer, der faar Ordre dertil, skal medgive Togene fornødne Desinfektionsmidler og beordre Togføreren til saa hyppigt som muligt at lade Togets Toiletrum desinficere. Drikkevandet i Ventesalene skal fornyes mindst 2 Gange i Døgnet; Karaffer og Glas udskylles med kogende Vand mindst 1 Gang i Døgnet og iøvrigt saa ofte, som Omstændighederne kræver det. Ankomne syge rejsende, eller rejsende, der skal afvente Lægeeftersyn, paa Grund af, at de har været i Berøring med de syge, skal henvises til et afsondret Lokale, saa vidt muligt med Adgang til Kloset. Konstateres det, at rejsende, der har opholdt sig i dette Rum, har lidt af smitsom Sygdom, maa Rummet herefter ikke benyttes, inden det er desinficeret ved Sundhedsautoriteternes Foranstaltning. Om ethvert af Lægen som Kolera eller Pest konstateret Sygdomstilfælde skal Stationen straks give telegrafisk Indberetning til Driftsbestyreren med Oplysning om de Foranstaltninger, der af Lægen muligens maatte være blevne foreskrevne.

Vogne, der i Henhold til foranstaaende Afsnit er udsatte eller indgaaede til Desinfektion, skal straks i laaset Stand hensættes paa et isoleret Sted, efter at Vinduer og Ventiler er tillukkede, og paaklæbes paa Løbebræddet paa begge Sider en Seddel, paaskreven:

»Til Desinfektion { Kolera og
for { Pest.....Smitte.«

C. Vedrørende Desinfektion af Vogne og Lokaler.

Saa snart der er forefaldet et som Kolera eller Pest konstateret Sygdomstilfælde i Jernbanens Vogne eller Lokaler, foretages den fornødne Desinfektion ved det of-

fentliges Foranstaltning. De stedlige Sundhedsautoriteter skal derfor øjeblikkelig underrettes og deres Anvisninger nøje følges. For saa vidt Desinfektion med Formalin foreskrives, skal Vognene afsendes til Aalborg G. St., hvor saadan Desinfektion vil blive udført ved den stedlige Sundhedskommissions Foranstaltning efter Rekvisition. Forinden Vognene afsendes, underrettes Aalborg G. St. derfor telefonisk om, at saadan Desinfektion er foreskrevet. Aalborg G. St. henvender sig øjeblikkelig til Sundhedskommissionen, der udsender kyndigt Mandskab til Tætning af den paagældende Vogn. Først naar dette Mandskab har erklæret, at Vognen uden Fare kan indlemmes i Tog, afsendes den som første eller sidste Vogn i et Tog til Desinfektionsstedet.

Det Personale, der paa nogen Maade maatte være kommen i Berøring med den syge eller med Lokaliteter, hvor denne har opholdt sig, skal efterkomme de Forskrifter, der af Lægen gives det til personlig Efterfølgelse. Det maa passe paa ikke at komme i Berøring med andre samt ikke spise, drikke eller ryge, før en grundig Renselse har fundet Sted.

Til den i foranstaaende Ordre omhandlede Desinfektion med Kresolsæbe skal der anvendes en 5 % Kresolsæbeopløsning.

2. Befordring af syge.

Stationerne er bemyndigede til at afgive Vogne eller Vognafdelinger (Kupéer) til Befordring af syge i Henhold til Bestemmelserne i Personreglementets §§ 30—33.

Driftsbestyrerens Tilladelse skal indhentes (efter Omstændighederne pr. Telefon), naar der til Befordringen kræves Anvendelse af særlige Vogne.

Befordring i gennemgaaende Vognafdelinger efter Reglerne i Personreglementets § 33 skal i alle Tilfælde gøres afhængig af, at der foreligger en Lægeattest for Nødvendigheden af, at Befordringen sker uden Omstigning, hvorhos Bestilleren maa forespørges, om Vognen ønskes indsat paa den syges Afrejsestation, og om Udsættelse af Vognen paa Bestemmelsesstationen er nødvendig.

I den Tid af Aaret, hvor Opvarmning af Togene

Afgivelse af
Vogne eller
Vognafdelinger
til Befordring
af syge

finder Sted, skal den Station, der indsætter en saadan særlig Personvogn i Toget, drage Omsorg for, at den er saa godt opvarmet, som Forholdene tillader.

Stationerne skal i det hele særlig være opmærksomme paa, at de Vogne, som i Henhold til foranstaaende ind-sættes i Togene til Sygetransport, er fuldstændigt i Orden med Hensyn til Rengøring, Belysning og Opvarmning.

Skal Vognen føres ind paa fremmede Baner, træffer Driftsbestyreren nærmere Aftale med og underretter be-meldte Bane.

Forsikring
mod Tyveri af
Stationernes
Pengebehold-
ninger

Nr. 70. Danske Privatbaners Forsikringsforening har overtaget Forsikringen mod Tyveri af Stationernes Pengebeholdninger paa følgende Betingelser:

1. Forsikringen omfatter kun Baneselskabernes rede Penge, som er blevne borttagne ved Indbrud i Jernbanens Lokaler eller de Personalet anviste Lejligheder.
2. For at gaa ind under Forsikringen skal Pengene opbevares enten i Pengeskabe eller fastskruede Metal-kasser, forsynede med forsvarlige Laase. Dog kan Beløb af ikke over 100 Kroner opbevares i aflaaede Skuffer.
3. Hvert enkelt Bane maa for at komme ind under Forsikringen anmelde, hvorledes Pengene opbevares hvert enkelt Sted, og modtager da, hvis Forsikringen overtages, Meddelelse herom fra Bestyrelsen.
4. Hvert Aar i Begyndelsen af April Maaned indberetter Baneselskabet, hvilket Beløb der ønskes forsikret for hver Station, og udbetales ikke Erstatning med højere Beløb efter mulig forøvet Indbrud.
5. Forsikringen vil dog ikke noget enkelt Sted kunne omfatte Beløb paa over 3,000 Kr., og erstattes ikke Beløb under 10 Kr.
6. Ønskes Erstatning, skal der straks til Foreningen gøres Anmeldelse om sket Indbrud og det borttagne Beløbs Størrelse, ligesom der maa indsendes Udskrift af optaget Forhør eller Meddelelse fra vedkommende Politimester om, at det er konstateret, at Indbrud er sket.

Paagribes Vedkommende, skal Banen gøre Erstatningskrav gældende mod denne, og mulige derved betalte Beløb afgaar i Erstatning hos Foreningen.

6. Særskilt Præmie for Forsikringen erlægges ikke.

De i Punkt 2 og 3 nævnte Indberetninger til For-eningen sker herfra.

Paa de Stationer, hvor der findes Pengeskabe eller indmurede Pengekasser, opbevares Pengene fremdeles i disse.

Nr. 71. Ifølge en mellem Randers-Hadsund og Aalborg-Hadsund Jernbane afsluttet Overenskomst er Hadsund Syd Station Fællesstation for begge Baner. Aalborgbanens Tog føres til og fra Hadsund Syd Station i det Omfang, som til enhver Tid maatte blive bestemt, for der at udveksle Passagerer og Gods med Randersbanens Tog, og de paa denne Station værende Stationsindretninger — alene med Undtagelse af Vandcisterne, Lokomotivremise og Kulgaard — stilles derfor til Raadighed for Aalborgbanen. Dog skal Vandcisterne, Remise og Kulgaard ogsaa i Undtagelsestilfælde staa til Brug for Aalborgbanen i størst mulig Omfang. Lokomotivernes Smøring, Kul- og Vandforsyning samt Vognmateriellets Smøring, Opvarmning, Belysning og Rengøring er Randersbanen uvedkommende.

Randersbanens Personale besørger paa Hadsund Syd Station Aalborgbanens Stationstjeneste, aldeles som om det var dets egen; men Aalborgbanens Tog- og Lokomotivpersonale er, saa længe det opholder sig paa Stationen, pligtig at assistere ved Sammensætningen af Banens Tog, ligesom Aalborgbanens Personale, saa længe det opholder sig der, i det hele taget er Stationsbestyreren underordnet og pligtig at efterkomme hans Anordninger.

Hadsund Syd Station er samtidig at betragte som Lokalstation paa Aalborgbanen og skal som saadan udføre de samme Arbejder, som paahviler denne Banes øvrige Stationer.

Vedligeholdelsen af Sporanlæg og Stationspladsen udføres af Randersbanen.

Nr. 72. For saa vidt der paa Stationerne haves Arealer, der ikke benyttes af Banen selv og uden Ulempe kan overlades private til Oplagspladser, vil saadanne af Stationerne — efter forud indhentet Tilladelse hos Driftsbestyreren — kunne udlejes paa følgende Betingelser:

1. Oplagspladsen anvises og afpæles af Stationsbestyreren efter Samraad med Banemesteren.
2. Lejemaalet indgaas for $\frac{1}{4}$ Aar ad Gangen. Lejen betales forud og føres til Indtægt som »Forskellige Indtægter«.

Hadsund S. Sta-
tion er Fælles-
station for
Randers-Had-
sund og Aal-
borg-Hadsund
Jernbaner

Udlejning af
Arealer

3. I Leje betales aarlig:

For hver af de første 200 m² 25 Øre.

» » » » følgende » 20 »

Afgiften beregnes mindst af 40 m².

For Aalborg G. Stations Vedkommende beregnes Afgiften efter særlige Bestemmelser.

Saafrømt det lejede Areal ønskes anvendt til derpaa at opføre Bygninger eller udøve Fabriks- eller anden Virksomhed, vil der dog altid være at udfærdige særlig Kontrakt, og vil der, navnlig for de større Stationers Vedkommende, kunne ventes, at Lejeafgiften sættes noget højere end ovenfor nævnt, og Stationerne maa derfor i saadanne Tilfælde altid, forinden endelig Aftale træffes med Lejerne, indsende Forespørgsel til Driftsbestyreren med Oplysning om, hvortil Arealet ønskes benyttet.

Forbud mod
Brug af Brand-
redskaber

Nr. 73. De paa Stationerne værende Brandspande og Brandstiger samt eventuelle andre Brandredskaber maa kun benyttes i Ildebrandstilfælde, og de skal derfor altid, udenfor saadanne Tilfælde, være anbragte paa bestemte Steder, hvor de er let tilgængelige.

Annonceringen
paa Stationerne

Nr. 74. Stationerne maa drage Omsorg for, at de dem tilsendte Reklameskilte straks anbringes paa hensigtsmæssigste Maade og saaledes, at Skiltene i Ventesalen ikke hænger ovenpaa hverandre eller for højt op mod Loftet. I Retstilfælde tjener Stationernes Kvittring for Annonceskiltens Modtagelse som fuldgyldigt Bevis for, at Banernes Forpligtelser overfor Annoncørerne er opfyldte.

Nedtagelsen af indkaldte Skilte maa ske med Omhu, saaledes at disse, der ofte af de reklamerende forlanges tilbagesendte, beskadiges saa lidt som muligt. Skiltene bør kun indsendes ledsagede af Følgeseddel, der angiver Antallet af Skilte og den reklamerendes Navn eller Skiltens Tekst.

Stationerne maa have deres Opmærksomhed henvendt paa, at Skiltene altid er i ordentlig Stand, og maa Indberetning gøres til Driftsbestyreren, naar et Skilt formenes at være saa makuleret, at det trænger til Fornyelse, men maa Stationerne ikke uden Tilladelse for hvert enkelt Tilfælde nedtage saadanne Skilte.

Med Hensyn til Taksterne for Reklameringen bedes Forespørgsel i hvert enkelt Tilfælde indsendt til Driftsbestyreren.

III. Tog- og Lokomotivtjenesten.

Nr. 75. Naar en Togfører tiltræder sin Tjeneste, maa han, efter at have forvissat sig om, at samtlige de ved Toget tjenstgørende Funktionærer er mødte, $\frac{1}{4}$ Time før Togafgang melde sig hos Stationsbestyreren, til hvem han melder, saafrømt nogen Funktionær ikke er mødt, i hvilket Tilfælde Stationen maa drage Omsorg for, at Vedkommende skaffes tilveje eller erstattes, hvorefter Sagen indberettes.

Togpersonalets
Tiltrædelse af
Tjenesten

Eftersyn af
Toget før Af-
gangen fra Ud-
gangsstationen

Det paahviler Togføreren at foretage et Eftersyn af Toget, forinden det afgaar fra Endestationen. Eftersynet skal være saa omfattende som muligt, og skal navnlig Kupéerne efterses. Ligeledes maa han forvise sig om, at Gitterdørene for Endeperronerne er lukkede. Mangler ved Renholdelsen meddeles Stationsforstanderen og angives samtidig paa Foden af Tograpporten, ligesom ogsaa Mangler eller Beskadigelser ved Materiellet angives samme Sted. Er Manglerne eller Beskadigelserne saa store, at det kan befrygtes at være forbunden med Fare at medføre Vognene i Toget, skal de udsættes, og Melding afgives til Maskinafdelingen.

Det paahviler Togføreren at paase, at Personvogne i Mørke er oplyste og om Vinteren opvarmede.

Togføreren har paa Udgangsstationen at afhente Ekspeditionspapirer og Post til Toget i det paa Stationen dertil bestemte Rum saa betids, at han forinden Togafgang kan foretage den nødvendige Afkonferering mellem Gods og Papirer. Forinden der af Stationen gives Afgangstilladelse, maa Stationsbestyreren forvise sig om, at der ikke i Rummet henligger Papirer til Toget. Paa Aalborg Stbst. maa endvidere Personalet for de to til denne Station først indgaaende Hadsundtog afhente Posten til Aalborg G. og Hovedkontoret.

Efter Ankomsten til Endestationen ophører Togpersonalets Tjeneste, naar Papirerne er afleverede til Stationen.

Togpersonalets Forhold ved Krydsninger

Nr. 76. Ved Krydsninger paa Stationer er Togbetjentene i de krydsende Tog pligtige til efter Anvisning af Stationsbestyreren at assistere denne med Spor-skiftebetjeningen.

Vejledning for Togenes Opvarmning ved Damp

Nr. 77. Det er overdraget Maskinafdelingen at føre Tilsyn med, at de i »Vejledning for Togenes Opvarmning ved Damp« givne Forskrifter nøje efterkommes, og Personalet vil derfor have at efterkomme alle de Anvisninger, der vedrørende Togopvarmningen maatte gives dem af denne Afdeling.

Togenes Afgang fra Stationer. Foranstaltninger til at undgaa og indhente Forsinkelser

Nr. 78. Sikkerhedstjenestens § 18, hvori bestemmes, at et Tog ikke maa afgaa fra en Station, førend Stationen har givet Tilladelse dertil, er ikke at forstaa saaledes, at Stationerne skal træffe Afgørelse om, hvilket og hvor meget Gods eller hvilke og hvor mange Vogne der skal optages, idet det fra Udgangsstationen er bestemt, hvilke Vogne der undervejs skal optages eller udsættes. Mener Togføreren ikke at kunne udføre det i den Anledning nødvendige Arbejde uden at forsinke Toget væsentlig, maa han henvende sig til Udgangsstationen for i Fællesskab med denne at træffe den bedste og fornøftigste Ordning, og maa han derefter bestræbe sig for at medtage og udsætte de anviste Vogne.

I Nødstilfælde kan der til Bremsebetjening anvendes Folk, der ikke er ansatte, naar den Funktionær, der anviser den paagældende Mand Plads, har forvissat sig om, at vedkommende har tilstrækkeligt Kendskab til Betydningen af Signalerne fra Dampfløjten.

Forsinkes Toget imidlertid undervejs af Aarsager, der ikke kan forudses ved Afgang, maa Togføreren træffe de nødvendige Foranstaltninger til at indvinde den tabte Tid og af al Magt at søge Toget bragt til Endestationen til planmæssig Tid. Han maa saaledes, eventuelt efter forudgaaende Konference med Aalborg G. Station, træffe Afgørelse over, hvorvidt større Partier almindeligt Fragt-gods, hvis Forsendelse ikke er paatrængende nødvendig, tomme Vogne, Vogne med alm. Gods som Kul, Sten o. l. bør efterlades.

Stykgods maa ikke uden Nødvendighed efterlades

af de til saadant Gods' Befordring bestemte Tog. Naar det alligevel bliver nødvendigt at efterlade Stykgods, vil dette derefter være at betragte som Ilgods (dog at det ikke maa befordres med andre Tog end de, der medfører Stykgodsvogn) og maa saaledes ikke uden aldeles tvingende Nødvendighed efterlades oftere. Stationerne maa i saadanne Tilfælde for Togføreren anmelde, at Godset en Gang er efterladt og altsaa nu rangerer lige med Ilgods.

Ilgods, letfordærvelige Varer, Vogne med levende Dyr o. l. maa kun i yderste Nødstilfælde efterlades.

Bliver det nødvendigt at efterlade Vogne, maa Togføreren saa vidt gørligt forhandle med Vognfordelingsstationen derom.

Naar et Tog er forsinket udover 5 Minutter, eller naar der paa den foranliggende Strækning kan befrygtes en større Forsinkelse paa Grund af Gods, Rangering o. l., maa Togets Køretid imellem Stationerne forkortes saa meget som muligt, dog at Maksimalhastigheden aldrig overskrides, og Opholdene paa Stationerne indskrænkes til det mindst mulige, saaledes at Toget saa vidt gørligt kan afgaa fra Landstationerne 5 Minutter før den i Tjenestekøreplanen angivne Tid.

Under Togkrydsning maa Stationen drage Omsorg for, at det Tog, der paa Grund af Tilslutninger til korresponderende Tog o. l. har størst Betydning, ekspederes først.

Afgaar et Tog fra en Station over 15 Minutter senere end bestemt i Køreplanen eller Særtogsordren, skal Toget uopholdelig ved Telefondepeche sende Meddelelse herom til alle foranliggende Stationer, Trinbrætter og til Driftsbestyreren samt til Aalborg G. Station.

Naar et Togs Forsinkelse forøges eller formindskes med mindst 10 Minutter, gives ny Liniedepeche.

Nr. 79. Samtlige Ekspeditionspapirer afleveres tillige med Godset til Togpersonalet, hvem det udtrykkelig er forbudt at medtage i Toget noget som helst Gods, der ikke er ledsaget af de foreskrevne Papirer. — Paa Endestationer maa Ekspeditionspapirerne udleveres saa tidligt til Togpersonalet før Togets Afgang, at der levnes Tid til et Eftersyn.

Under Kørslen maa Togføreren i saa stort Omfang som muligt henflytte til Vogndøren det Gods, der skal udlæsses paa nærmeste Station.

For Stykgods, der indlæsses undervejs, maa Tog-

Godsbefordringen med Togene. Togpersonalets Forhold

personalet paa Fragtbrevet tilføje Vognens Nummer i den dertil bestemte Rubrik.

Paa Stationer med kvindelig Betjening maa Stykgods fra Toget bringes ind paa Pakhuset ved Togpersonalets Foranstaltning. Herfra maa kun fraviges under saadanne Forhold, som at Toget er meget forsinket, at Godset straks afhentes fra Stationen, at Varerne kan taale at henstaa under aaben Himmel.

Paa Stationerne er dettes Personale forpligtet til at være Togpersonalet behjælpelig ved Udlæsningen af Stykgods.

Det beror paa Togførerens Skøn, hvorvidt en Vogn findes læsset med saa meget Stykgods og paa en saadan Maade, at det er rettest at udsætte den. Dog bør han i saadanne Tilfælde handle i Forstaaelse med Vognfordelingsstationen.

De Toget tilhørende Sækkevogne skal, naar de ikke benyttes ved Godsudlæsning fra Pakvognen, være anbragte i E-Vognene.

Vogn-Belysning med Aceton-Acetylen-Gas

Nr. 80. Acetylen-Gassen fremstilles i et særligt Gasværk, hvor den tillige sammenpresses i smedede Beholdere under et Tryk af 10-12 Atmosfærer. I disse Beholdere findes en Vædske (Aceton), som optager Gassen i sig, men afgiver den igen, naar Trykket falder ved Brugen af Gassen. Beholderne anbringes under Vognene i dertil indrettede Lejer, og deres Afspærringsventil forbindes med Vognens Rørledning ved en gastæt Kobling. Fra Beholderen ledes Gassen til en Trykregulator, hvor det høje Tryk reduceres til et svagt, men ensformigt Tryk, til Brug ved Lamperne. Ved hver Trykregulator findes en Trykmaaler, som angiver Trykket i Beholderen. Under det reducerede Tryk ledes Gassen derpaa gennem en Hovedhane, der findes under en rød Kapsel paa en af Vogn-gavlene, til Hovedledningen. Fra denne Ledning, som er anbragt paa Vogntaget, føres Stikledninger ned til hver Lampe.

I hver Lampe findes en Hane, hvormed Lampen kan afspærres fra Hovedledningen.

Da Acetylen-Gassen er en meget eksplosiv Gasart, naar den blandes med almindelig Luft, og derfor stedse skal omgaaes med Forsigtighed, vil følgende Regler for Brugen af Gasbelysningen blive at iagttage:

Til Hoved- og Lampehaner benyttes samme Nøgle. Retningen af Nøglens Haandtag angiver, om Hanen er

aaben eller lukket. Naar Haandtaget staar i Rørledningens Retning, er Hanen aaben; staar den paa tværs, er Hanen lukket.

Naar Vognbelysningen ikke er i Brug, er Normalstilling for Lampe- og Hovedhaner lukket Stilling.

Naar Gassen i en Vogn ikke skal benyttes i længere Tid (et Tidsrum længere end to Døgn), eller naar en Vogn hensættes som Reservevogn, skal Personalet lukke Beholderens Afspærringsventil og aabne den igen, naar Gassen atter skal benyttes.

Naar Vognen er i daglig Brug, behøver Lukning af Afspærringsventilen ikke at finde Sted.

Er Trykket i en Beholder dalet til $\frac{3}{4}$ Atmosfære, maa Beholderen skiftes. Dette besørges af Lampisterne, men det paalægges Tog- og Stationspersonalet at være disse behjælpelige med at vaage over, at det tilstrækkelige Tryk er til Stede.

Naar Gassen i en Vogn skal tændes, aabnes Hovedhanen paa Vogn-gavl. Dersom Gassen ikke har været benyttet i nogen Tid, aabner man derefter en af Lampehanerne ved den anden Vogn-gavl, indtil man mærker, at Gassen strømmer stærkt ud ved dens Lampe. Dette prøves bedst ved Lugtesansen. Derefter lukkes Lampehanen, og man er da sikker paa, at der ikke findes Luft af nogen Betydning i Hovedledningen. Man bør ikke have Haandsignallygter eller andet Lys i Nærheden af Lampen, naar man foretager denne Prøve. Lamperne er nu klar til Tænding.

Dersom Vognen er i daglig Brug, behøver denne Gennemblæsning af Ledningen ikke at foretages.

Før Tændingen af Lamperne i Vognen maa Kuplerne gerne staa aabne et Øjeblik, da derved mulig Samling af Gas i Lampen bortventileres. Tændingen af en Lampe maa foregaa hurtigst muligt efter at dens Hane er aabnet, da man derved undgaar Samling af Gas i Lampen. Tændstikker eller andre Tændingsmidler maa derfor altid have ved Haanden, idet man aabner Hanen.

Slukning af Lamperne maa ske ved hver enkelt Lampe for sig; derefter lukkes Hovedhanen paa Vogn-gavl.

Maskinafdelingen sættes snarest muligt i Kundskab om Utætheder eller andre Fejl ved Togbelysningen.

Nr. 81. Signal Nr. 18, Slutsignalet, ønskes, uanset Signalplanker Bestemmelsen i Signalreglementet, altid anbragt paa

Togets bageste Vogn. Til Brug i de Tilfælde, hvor den bageste Vogn i et Tog ikke er forsynet med Signaløskener til Anbringelse af Slutsignalet, er der anskaffet Signalplanker, der opbevares af Aalborg G. Station og kan anbringes over Vognens Buffer. Signalplankerne er forsynet med Øskener, hvori de forskellige Signalapparater kan anbringes. Naar Signalplankerne afbenyttes i et Tog, maa Aalborg G. medgive Følgeseddel paa dem med Angivelse af deres Nr. til Togets Endestation, og denne maa da efter Afbenyttelsen tilbagesende Signalplankerne til Aalborg G. Station paa Følgeseddel, ligeledes under Angivelse af deres Nummer.

Signaler
mellem Tog- og
Lokomotiv-
personalet

Efter hver Igangsætning af et Tog skal Lokomotivpersonalet ved at se efter Slutsignalet undersøge, om hele Toget medføres. Kan det ikke derved faa Vished for, at hele Toget er med, skal Lokomotivføreren, saa snart Toget er passeret Stationens Grænse, ved 2 lange Toner med Dampfløjten tilkendegive Togpersonalet, at Slutsignalet ikke kan ses fra Lokomotivet.

Er Toget ikke sprængt, tilkendegives dette af Togpersonalet for Fyrbøderen ved om Dagen at udstrække den ene Arm vandret og ved i Mørke at bevæge et grønt Lys op og ned, og naar Fyrbøderen har forstaaet Signalet, tilkendegiver han dette for Togpersonalet ved om Dagen at udstrække den ene Arm vandret og i Mørke ved at vise hvidt Lys tilbage.

Er Toget derimod sprængt, tilkendegiver Togpersonalet dette ved om Dagen at svinge med en Hue eller en anden let synlig Genstand og ved i Mørke at bevæge et rødt eller i Mangel deraf et hvidt Lys op og ned, og Fyrbøderen foranlediger da den forreste Togdel standset, saa snart der haves Vished for, at den bageste Togdel ikke kan løbe ind i den forreste (jfr. Togreglementets § 27).

Signalgivningen skal ske fra den Side af Toget, hvor Fyrbøderen har sin Plads. I de Tilfælde, hvor Toget passerer en Kurve, skal Signalerne dog udveksles fra den indvendige Side af Kurven.

Hele Togpersonalet skal deltage i Udvekslingen af Signalerne, dog kun for saa vidt det har Adgang til Døre eller Vinduer i Vognsiderne.

Udebliver Signalet fra Togpersonalet, gentages Dampfløjtesignalet, og hvis Signalet derefter heller ikke modtages, skal Toget standses under fornødent Hensyn til, at det kan være sprængt.

Lokomotivføreren skal paase, at Fyrbøderen forvisser sig om Slutsignalets Tilstedeværelse, og foranlediger eventuelt de foran omhandlede Signaler udvekslede, og Togføreren skal paase, at Signalerne gives af Togpersonalet, og selv være behjælpelig dermed, naar Dampfløjtesignalet er givet.

Naar Slutsignalet ikke har kunnet anbringes paa bageste Vogn, underretter Togføreren Lokomotivpersonalet herom, og Udvekslingen af Signaler skal da altid finde Sted paa samme Maade som foran foreskrevet, og selv om Lokomotivpersonalet kan se Slutsignalet.

Nr. 82. Tændte Lygter (Slutsignaler, Ekstratogsignaler) maa ikke anbringes paa Bassinvogne.

Bassinvognes
Befordring
med Togene

Nr. 83. Aalborg G. er bemyndiget til indtil videre at foretage den i Sikkerhedstjenestens § 3 nævnte Krydsningsforlægning, ligesom ogsaa indtil videre Telegrammer — Krydsning vedrørende — til Driftsbestyreren skal afgives til Driftsbestyreren, Aalborg G.

Krydsnings-
forlægninger

Ved Krydsningsforlægning og Fastsættelse af en ikke før paatænkt, senere nødvendigjort Krydsning, henledes de ansattes Opmærksomhed paa Nødvendigheden af, at Udstederen af Ordren sikrer sig Meddelelsens rette Modtagelse derved, at han modtager sin Ordre ligelydende tilbage. Først efter at dette er sket, betragtes Krydsningsbestemmelsen som bragt i Orden.

Nr. 84. For Krydsning paa Stationer, der bestyres af Ekspeditricer (se Sikkerhedstjenestens § 21, andet Stykke og § 29, tredje Stykke) vil følgende Regler fremtidig være at anvende:

Krydsninger
paa Stationer,
der bestyres af
Ekspeditricer

Holdepladsen eller Stationen viser Mastesignal Nr. 10 »Hold udenfor« mod begge Tog. Det først ankomne Tog kører ind til Indgangssporskiftet, Togføreren forvisser sig om, at Toget kan køre ind — hvad enten Toget efter de i Sikkerhedstjenestens § 3, 8 og 12 givne Regler skal forblive paa Hovedsporet eller føres ind paa Side-sporet — og leder derefter paa sit Ansvar den paagældende Krydsning, dels ved at afgive Semafor-signalerne, dels ved at betjene Sporet under Togets Indkørsel og eventuelle Udkørsel, hvorhos han efter foretagen Krydsning leverer Ekspeditricen Sporskiftenøglen tilbage.

For saa vidt der paa Sidesporet, hvor Toget skal krydse, skulde henstaa Vogne, maa Toget ikke gives Til-

ladelse til Indkørsel, forinden Lokomotivføreren er underrettet.

Indtræffer begge Tog samtidig, vil ovennævnte Ledelse af Krydsningen være at foretage af Togføreren for det Tog, der efter Tjenestekøreplanen skulde komme først.

Saa snart det mødende Tog er indtruffet og bragt til den for det bestemte Plads, maa det først ankomne Tog, efter at dets Person- og Godsekspedition er tilendebragt, afgaa.

Disse Regler er ogsaa gældende, selv om Stationen midlertidigt bestyres af en Mand (Afløser).

Ankomst til Stationer og Standsning paa Krydsningsstationer

Nr. 85. Naar Lokomotivføreren paa Grund af usigtbart Vejr ikke kan se Semaforsignalet fra Stationsmærket, skal han uophødelig sende Fyrbøderen fremefter for at overbevise sig om Signalets Stilling. Vises der fra Semaforen Signal Nr. 11 eller 12, underretter han straks Lokomotivføreren, og Toget kan da køre ind paa eller forbi Stationen. Vises derimod Signal Nr. 10, maa han afvente Signalets Forandring, forinden Lokomotivføreren underrettes. Paa de Stationer, hvor der er ansat Medhjælpspersonale, skal Stationen dog — for at undgaa Forsinkelse af Toget — postere en Mand, der kan give Lokomotivføreren den fornødne Underretning om Signalgivningen.

Denne Bestemmelse kommer dog kun til Anvendelse, saafremt de paagældende har Vagt samtidig, og kan saaledes ej altid overholdes, særlig ved Aften- og Morgen-tjenesten.

Naar et Tog standser foran en Station, maa det saa vidt muligt undgaaes at spærre Passager eller Overkørsler.

Naar Tog skal krydse paa en Station, maa Indkørslen for det sidst ankommende Tog foregaa under Iagttagelse af særlig Forsigtighed og under hyppig Brug af Dampfløjten. Særlig maa dette iagttages, naar det sidst ankommende Tog kører ad det Spor, over hvilket det først ankomne Togs Ekspedition finder Sted, og maa Stationspersonalet i dette Tilfælde i Tide standse Passagen over Sporet og være til Stede paa Perronen under Indkørslen for at advare rejsende eller andre mod at passere Sporet, ad hvilket Toget ventes.

Paa Krydsningsstationerne skal Togene saa vidt muligt standse saaledes, at begge Togs Persondele er synlige og tilgængelige fra Hovedperronen; saafremt dette

ikke lader sig gøre, og Toget, der holder ved Hovedperronen, ikke skal afgaa umiddelbart efter, at Toget paa Spor 2 er ankommet, maa Toget paa Spor 1 adskilles, og der maa, ved at lade den forreste Del rykke nogle Vognlængder frem, skaffes Passage til det bagved holdende.

Ved Indkørslen paa en Station paahviler det altid Togføreren og Lokomotivføreren, at Toget standses indenfor Frispormærkerne. Iøvrigt henvises til § 21 i Bestemmelser angaaende Sikkerhedstjenesten.

Da Hadsundtogenes Indkørsel til Aalborg samt Privatbanetogenes (saavel Fjerritslev som Haynetogene) Indkørsel til Nørresundby Statsbanestation er særlig farlig paa Grund af, at der ikke haves tilstrækkelig Sporlængde foran Standsningsstedet til, at Togene uden Fare kan fortsætte deres Løb, dersom Bremseapparaterne svigter, paalægges det Lokomotivpersonalet for de nævnte Tog at regulere Kørslen saaledes, at der under alle Omstændigheder, selv om Bremseapparaterne skulde svigte, kan standses paa det rette Sted. Er Lokomotiv eller Tender forsynet med Vacuumbremse, maa denne kun bringes i Anvendelse i Tilfælde af Fare.

Det er ligeledes forbudt Lokomotivpersonalet efter endt Rejse at forlade Lokomotivet, før det er bragt paa Plads i Remisen, med mindre det ved Maskinafdelingens Foranstaltning overtages af andet Personale.

Under Togkrydsning maa Mellemperronen, hvor saadan findes, være oplyst.

Nr. 86. Naar en Vogn løber varm, skal den fungerende Lokomotivfører undersøge Fejlen og derefter afgøre, hvorvidt Vognen skal udsættes eller føres videre.

Varmløbne Vogne

Nr. 87. Naar Vogne med Vognladningsgods maa udsættes af Toget undervejs og helt eller delvis omlæsses, skal Omlæsning eller Læmpning ske med største Omhu og hurtigst muligt. Udgifterne belastes Adressaten som Efterkrav, naar Omlæsningen eller Læmpningen hidrører fra Overlæsning eller uforsvarlig Læsning, herunder Læsning udover Vognenes Bufferhylstre, og der ikke foreligger paaviselige Fejl fra Jernbanens Side.

Vogne, der udsættes af Toget
Omlæsningsomkostninger

Valget mellem eventuel Medgivelse af Løber eller Omlæsning maa træffes i hvert enkelt Tilfælde under Hensyn til, hvad der bliver fordelagtigst for Forsenderne.

Foretages Omlæsningen af Stationspersonalet i Tjenestetiden, regnes Betalingen efter Tariffen for Biindtægter,

i andre Tilfælde er det den virkelige Udgift, som eventuelt belastes Forsendelsen.

Togmaskiner-
nes Rangering
paa Ende-
stationerne

Nr. 88. Efter Ankomsten til en Station maa der gives Lokomotivpersonalet den nødvendige Tid til at bringe Maskinen i tjenstfærdig Stand. Derudover maa der levnes Personalet passende Hvile- og Spisetid. Hertil vil ordinært medgaa mindst 1 Time.

Hvis Maskinerne skal ud fra Remisen tidligere end ordinært, skal det paagældende Lokomotivpersonale tilsiges forud, ordentligvis ved forudgaaende Togs Ankomst. Drejer det sig om »næste Morgen«, maa Tilsigelsen ske skriftligt.

Befordring paa
Lokomotiver

Nr. 89. Berettigede til at have Ophold paa Lokomotiverne under Kørslen er foruden det tjenstgørende Lokomotivpersonale kun Driftsbestyreren, Maskininspektøren, Banemesteren, Overformændene og Baneformænd I samt under særlige Forhold, naar Tjenestens Tarv kræver det, Baneformænd II. Ellers maa Lokomotivføreren ikke optage nogen, med mindre han foreviser skriftlig Tilladelse, og han skal da meddele det til Togføreren.

Eftersyn af
Drejeskivers
Stilling

Nr. 90. Det paahviler Lokomotivpersonalet, ogsaa i Mørke, at forvisse sig om, at Drejeskiver staar rigtigt og er forsvarligt befæstede, inden de passerer af Lokomotivet. Lokomotivpersonalet er følgelig ansvarlig for Uheld, der maatte opstaa ved Forsømmelser i denne Retning.

Fyrbødernes
Assistance ved
Rangering paa
Stationerne

Nr. 91. Naar der i et Tog kun er én Togbetjent, eller naar Togføreren iøvrigt maatte forlange det af Hensyn til Togets hurtige Ekspedition, skal Af- og Tilkobling mellem Maskinen og den forreste Vogn foretages af Fyrbøderen.

Reglement for
Togenes Gang

Nr. 92. Hvor Bestemmelserne i Reglementet angaaende »Togenes Gang« er afvigende fra Signalreglementets Bestemmelser, maa disse sidste efterkommes.

Kørslen mellem
Aalborg G. og
Aalborg S.

Nr. 93. Forbindelsessporet (kaldet østre Spor) fra Privatbanegaarden over Sporskifte 99a benyttes til alle Tog fra Privatbanegaarden, hvorimod alle Tog til Privatbanegaarden dirigeres ad Tværsporet.

I. Instruks for det firedobbelte Rangersignal paa Aalborg Statsbanestation.

I Stationens søndre Ende ved Indløbene til Privatbanestationen, Havne- og Godssporene er der i Nærheden af de to østlige Togvejssignalmaster anbragt et 5 m højt Rangersignal med 4 firkantede Skiver ved Siden af hinanden:

Den første Skive (regnet fra Øst) gælder for Rangeringen fra Privatbanegaarden ad østre Spor.

Den anden Skive (regnet fra Øst) har foreløbig ingen Betydning for Tog fra Privatbanegaarden.

Den tredje Skive (regnet fra Øst) gælder for Rangeringen fra Havnesporene.

Den fjerde Skive (regnet fra Øst) gælder for Rangeringen til og fra Hovedsporene.

Følgende Signaler gives:

a. Rangering forbudt.

Ved Dagen: Fuld Skive. — I Mørke: Blaåt Lys.

b. Rangering tilladt.

Ved Dagen: Skivens Kant. — I Mørke: Hvidt Lys.

Rangering fra den vestlige Del af Stationspladsen ad Tværsporet maa kun finde Sted:

til Godspladsen og Havnesporene, naar de tre vestligste Skiver viser fuld Skive, blaåt Lys,

til Privatbanegaarden, naar alle 4 Skiver viser fuld Skive, blaåt Lys.

Tog fra Privatbanestationen maa kun rangere ind paa Statsbanernes Terræn, naar Rangersignalets østligste Skive viser Kant (hvidt Lys) og tillige Sporskifte 99a staar i rigtig Stilling til østre Spor (Vingen opad, hvidt Lys). Ved disse Signaler gives Toget Tilladelse til at køre udover Sporskifte 99a samt 62 og 60, idet dog ogsaa her gælder den almindelige Regel, at intet Sporskifte maa passeres, før det staar i den for Bevægelsen rigtige Stilling, hvorom altsaa Privatbanepersonalet maa forvisse sig. Særligt gøres opmærksom paa, at Sporskifte 62 kan være stillet til Afløb. Togene maa derfor altid forsigtigt nærme sig dette Sporskifte, men saa snart det og Sporskifte 60 er stillet i rigtig Stilling, er dermed givet Toget Tilladelse til Vidererangering udover Sporskifte 60. Saa snart Toget i hele sin Længde er naaet over Sporskifte 60, skal det straks standses, og Overkørselen over Ny Kærvej maa ikke berøres. Er det paa Grund af Togenes Længde nødvendigt at rangere ud over Ny Kærvej, maa Togets

Personale forinden tilkalde Ledvogteren til Bevogtning af Overkørselen.

Tilbagerangeringen til de forskellige Hovedspor maa kun foretages efter Signal dertil fra Signalhus I (om Dagen hvidt Flag, i Mørke gult Lys), men skal da ogsaa ske straks.

Kan dette Signal ikke tydeligt ses fra Toget, maa Togets Personale indhente Tilladelse fra Signalhus I til Tilbagerangering, inden den foretages. Denne Tilladelse kan erhverves pr. Telefon fra den ved Sporskifte 60 værende Telefonkiosk, og der foretages da følgende: Den ansvarlige Rangerleder af Privatbanetoget ringer Signalhus I op og melder: »Tog . . . har passeret Sporskifte 60«, Posten i Signalhus I skifter derefter Sporskifte 60 og svarer: »Tog . . . maa rangere til Perron«. Denne Tilladelse fritager selvfølgelig ikke Privatbanetogets Rangerleder for det sædvanlige Medansvar for Sporskifternes rigtige Stilling.

For at Posten i Signalhus I kan lede Fjerritslev- og Sæbytog ind paa rigtigt Spor til Afgang, maa disse Tog passere Signalhus I ganske langsomt, og Lokomotivføreren ved Tilraab tilkendegive Signalpasseren Togets Bestemelsessted. Ankommende Hadsundtog bør nærme sig Indkørselssignalet forsigtigt og være forberedt paa Standning, da der altsaa kan holde Rangertog i Hovedsporet.

II. Særlige Regler for Rangertog samt for disses Kørsel mellem Stationssporene og Godspladsen henholdsvis Havnebanen og Privatbanegaarden.

- a. Ved Rangertog forstaas saavel tomme Privatbanetog, enkeltkørende Lokomotiver som Statsbanernes almindelige Rangertog.

Togføreren maa selv lede Rangeringerne og give alle Signaler samt tage Plads paa den forreste Vogn, naar Lokomotivet er bag i Toget.

Det er en Selvfølge, at Lokomotivføreren ikke maa foretage nogen Bevægelse med Toget, forinden han i hvert enkelt Tilfælde erholder Ordre dertil af Togføreren (Rangerlederen).

Naar Toget er bragt til Standning i Statsbanestationens vestlige Ende og venter paa Sporskiftning for at kunne rykke tilbage mod Perronen eller Godsstationen, maa Togføreren give Signal Nr. 64 til Posten

i Signalhuset og om fornødent gentage dette, indtil Sporskiftet bliver skiftet.

Ingen Konduktør maa anvendes som Togfører, før han har gjort Tjeneste som Konduktør i 6 Maaneder, og Portører maa overhovedet ikke anvendes som Togførere.

Forinden nogen anvendes som Rangerleder, skal han have afgivet Erklæring om at være fuldt fortrolig med de paagældende Rangeringsregler og Sporforhold, ogsaa i Mørke.

Kan Privatbanerne i et enkelt Tilfælde ikke skaffe kvalificeret Rangerleder til Ledsagelse af en Maskine uden Vogne, vil Statsbanerne efter Anmodning i ethvert enkelt Tilfælde til Stationskontoret paa Aalborg Station afgive Rangerleder til at ledsage Maskinen fra, eventuelt til, Grænsen mellem Privatbane- og Statsbanestationen. Saadan Anmodning for en afgaaende Maskine suppleres snarest gør ligt med Underretning om, hvornaar Maskinen vil være ved Grænsen. Statsbanerne paatager sig dog ikke noget Ansvar for mulige Forsinkelser for Privatbanernes Maskiner, hvis Aalborg Station ikke uopholdelig maatte være i Stand til at afgive saadan Rangerleder.

- b. Rangertog til Privatbanegaarden, der skal passere Togvejene i Stationens sydlige Ende, skal som Regel føres ud paa det vestlige Rangerhoved, hvor de skal blive holdende, indtil der fra Signalpasseren i Signalhus I vises eet grønt Flag eller eet grønt Lys mod Toget.

Skulde det vestlige Rangerhoved være optaget, saaledes, at der ikke maatte være Plads samtidig til flere Rangertog, kan Signalpasseren i Signalhus I føre saadanne Tog ud paa Hovedsporet mod Syd efter de samme Regler, som gælder for Kørsel ud paa Rangerhovedet. Rangertog, der er førte ud paa Hovedsporet, skal blive holdende der, indtil der fra Signalhus I vises to grønne Flag eller to grønne Lys mod Toget.

- c. Alle Tog fra Privatbanegaarden dirigeres ad østre Spor over Sporskifte 99a og videre til Hadsund Hovedspor. Alle Tog til Privatbanegaarden dirigeres ad Tværsperret. Se nærmere under Ordrens Afsnit I.

Til Godspladsens Spor henregnes alle Spor Øst for Hadsundbanens Hovedspor I og II. Til Stationssporene henregnes alle Spor Vest for Hadsundbanens Spor I.

- d. Rangertog fra Stationssporene til Godspladsen, Havnebanen eller Privatbanegaarden (Hadsundtogene altsaa undtagne) skal standse foran og Nord for Signalhus I, saaledes, at Togets forreste Køretøj holder ud for Togvejssignalet. Herfra maa Togene først sætte sig i Bevægelse, naar Signalpasseren i Signalhus I ved Hornsignal eller Haandsignal har givet Tilladelse til at køre ind paa Rangerhovedet eller Hovedsporet mod Syd. Kørselen videre Øst paa sker efter Reglerne i Punkt b samt efter Instruksen for Rangesignalet.

Hornsignalerne har følgende Betydning:

Statsbanernes Rangertog	. ———
Hvalsundtogene	.. ———
Fjerritslevtogene	... ———
Sæbytogene ———

- e. Statsbanernes Rangertog, der kun passerer Signalhus I for at gaa fra et Spor over til et andet indenfor selve Stationssporgruppen, behøver ikke at køre ud paa Rangerhovedet, men blot saa langt frem som nødvendigt for at passere det paagældende Sporskifte. De skal som andre Rangertog fra Stationssporene holde ud for Togvejssignalet og have Hornsignal, før de maa køre frem mod Rangerhovedet og maa ej heller gaa tilbage, før der er vist det i Punkt b foreskrevne Signal fra Signalhus I.
- f. Til tomme Hadsundbanetog fra Statsbanestationen skal der, forinden de maa sættes i tilbagegaaende Bevægelse paa Hadsund Hovedspor I, gives Signal fra Signalhus II saaledes:

Om Dagen: 1 grønt Flag. } I usigtbart Vejr tillige 2
I Mørke: 1 grønt Lys. } lange Horntoner ———

Togene standser, naar de har passeret udover Sporskifte 12 og er sporfri der, og de bliver holdende der, indtil der fra Signalhus I vises hvidt Flag eller brandgult Lys mod Toget. Iøvrigt foregaar den videre Kørsel mod Øst i Henhold til Instruksen for Rangesignalet.

- g. Hadsundtog fra Privatbanegaarden fører et særligt Kendingssignal foran paa Maskinen. Om Dagen en rund, hvid Skive, i Mørke et mindre, hvidt Lys over Røgkammeret. Øvrige Privatbanetog fra Øst til Vest tilkendegiver under Forbikørslen ved Tilraab til Signalpasseren, om det er et Sæbytog eller Fjerritslevtog.

Rangertog og tomme Maskiner, der skal køre ind paa de to Opladespor Nord for Signalhus III, skal altid standse ved Signalhus III og blive holdende der,

indtil Rangerlederen har forlangt og faaet Postens mundtlige Tilladelse til at køre ind paa Opladesporene.

Rangertog og tomme Maskiner, der holder paa Opladesporene, maa ikke rangere fra disse ud imod Togvejen, forinden Rangerlederen paa ny har forlangt og faaet Postens Tilladelse dertil; denne Tilladelse gives af Posten ved om Dagen at vise et grønt Flag, i Mørke et grønt Lys, vendt mod Maskinen.

- h. Den ved Signal fra Signalhus I givne Rangeringstilladelse fritager ikke Rangerpersonalet eller Privatbanernes Lokomotiv- og Togpersonale for at forvisse sig om, at Sporskifter, der skal passeres, staar rigtigt, forinden Fremkørsel finder Sted.

Paa den anden Side skal Signalpasseren i Signalhus I, før han giver Rangertog Signal til Fremkørsel, drage Omsorg for, at de Signalhuset underlagte Sporskifter, der skal passeres, stilles rigtigt.

Sporskifterne Nr. 91, 92 og 94 samt 99 a stilles af Signalpasseren i Signalhus II, naar de skal passeres af Privatbanetog. Skulde et af dem staa forkert, tilkalder Lokomotivføreren Signalpasseren ved Fløjtesignalet »Færdig til Indkørsel«.

- i. Ved Ankomsten til Statsbanestationen for Tog fra Aalborg maa Togføreren meddele til Stationsbestyreren, hvis der mangler Personale, eller Toget af anden — Statsbanestationen ukendt — Grund ikke kan afgaa derfra til køreplanmæssig Tid.
- j. Det er ikke tilladt andre end det ved Togene tjenstgørende Personale at befordres med de tomme Tog Aalborg G.—Aalborg S., med mindre der foreligger speciel skriftlig Tilladelse herfra.

Togpersonalet er ansvarlig for, at denne Ordre overholdes.

Nr. 94. Ethvert af Banens Tog, der kører over Strækningen Nørresundby H.—Nørresundby S., skal ledsages af en Lokomotivfører og det til Togets Betjening fornødne Personale, hvoraf én er ansvarlig for dets Førelse.

Det er paalagt Brugerne af de private Overkørsler paa denne Strækning, at de ved Overkørslerne værende Luknings- og Afspærringsindretninger kun maa aabnes, naar Overkørslerne skal benyttes. Det er derfor ikke nødvendigt, at en Mand gaar foran Toget, naar det skal passere en af disse Overkørsler, men det skal derimod

Kørsel paa
Strækningen
Nørresundby
H.—Nørre-
sundby S

iagttages, at der ringes med Lokomotivets Klokke før og under Passagen af disse.

Kørslen over Brogade og Læssepladsen vest for denne maa ikke foregaa hurtigere, end at en Mand kan bevæge sig i almindelig Skridtgang foran Toget, og Togene maa ikke afgaa fra Havnestationen, eller Overkørslen ved Nygade, før den foran gaaende Betjent fra selve Overkørslen ved Brogade har vist gult Flag (i Mørke brandgult Lys). Endvidere skal der ringes med Lokomotivets Klokke under Passagen af Brogade og Læssepladsen.

Overtrædelser af det ovenfor nævnte Paalæg til Brugere af private Overkørsler maa i hvert enkelt Tilfælde indberettes.

Togenes Fremførelse inellem Svendstrup-Aalborg-Nørresundby S.

Fremsetning af Forslag til Krydsningsforlægninger

Nr. 95. Privatbanernes Togpersonale har i alle Forhold vedrørende Togenes Fremførelse over Strækningen Svendstrup-Aalborg-Nørresundby de samme Forpligtelser og det samme Ansvar som Statsbanernes eget Personale.

Forinden et Tog, for hvilket der, paa Grund af, at der er foretaget Krydsningsforlægning, efter at der har været ringet for det, er givet Indstillingssignal, atter optager sin Fart, skal det signaliseres over den Strækning, for hvilken Togindstillingssignalet har været givet.

Er Toget undtagelsesvis ikke bleven signaliseret, maa det ikke fremføres med større Hastighed end 25 km i Timen over paagældende Strækning. Toget skal føre Kendingssignal som Særtog over den paagældende Strækning, uden at dog Reglerne i Togreglementets § 45 kommer til Anvendelse, og det skal som Følge heraf ikke føres paa særlig Togordre, med mindre saadant i Forvejen af andre Grunde er foreskrevet.

Naar et Tog paa en enkeltsporet Strækning er standset paa fri Bane ved Signal Nr. 12 »Stop« fra et Bloksignal, der staar blokeret ved et af sine Blokfelter, skal det undersøges, om Linieblokken er i Uorden, og i bekræftende Fald skal Toget rangeres forbi Signalet.

Herom gælder følgende Bestemmelser for Togføreren for det standsede Tog:

Naar det nærmest forudgaaende Tog maa antages at være naaet ind paa den foranliggende Station, skal Togføreren ved Hjælp af Postens Telefon indhente Forholdsordre fra den foranliggende Station. Saafremt han ikke

kan faa Forbindelse med denne, skal han henvende sig til den bagved liggende Station.

- a. Naar en af Stationerne har meddelt ham Køretilladelse, men Signalet vedblivende staar bundet, skal Togføreren tage Plads paa Lokomotivet og rangere Toget forbi Stopsignalet, hvorefter det kan genoptage Kørslen. Han skal ved Ankomsten til den foranliggende Station give denne Melding om det forefaldne. Saafremt Toget ikke har planmæssigt Ophold paa Stationen, skal han derfor give Lokomotivføreren Ordre til at standse.
- b. Saafremt Togføreren ikke faar Forbindelse med nogen af Stationerne, skal han forholde sig som angivet under a, men Toget skal fremføres med Forsigtighed til den foran liggende Station.
- c. Plomberne for Blokfelterne maa ikke fjernes, og kunstige Deblokeringer af Blokfelterne maa ikke foretages hverken af Signalpasseren eller af Togføreren.

Naar der til Posten er meldt Kørsel med Stationsafstand, skal Signalpasseren meddele hvert kommende Tog skriftlig Tilladelse til Forbikørsel i Overensstemmelse med Instruks til Almindeligt Signalreglement, Afsnit E. Saa længe der ikke er meldt Kørsel med Stationsafstand, maa saadan Tilladelse ikke gives.

For Fremførelsen af Tog mellem Nørresundby og Aalborg gælder følgende Regler:

- 1) Nørresundby S. og Nørresundby H. underretter hinanden om eventuelle Togforsinkelser, der kan influere paa Toggangen mellem Nørresundby og Aalborg. Stationerne Langholt og Biersted maa derfor, saafremt et Tog mod Nørresundby er forsinket over 5 Minutter, underrette henholdsvis Nørresundby H. og Nørresundby S.
- 2) Af- og Tilbagemelding af Tog mellem Nørresundby H., Nørresundby S. eller Aalborg sker efter § 35 i Statsbanernes Reglement for Togenes Gang. Samtlige Af- og Tilbagemeldinger og Kvitteringer skal passere Telegrafstrimlen, der ikke maa afrides. Hver Aften efter Tjenestens Slutning noteres Dato paa Strimlen. Telegrafrullerne opbevares i 6 Maaneder. Af Hensyn til Togenes rettidige Fremførelse er det

af største Vigtighed, at Af- og Tilbage meldingerne sker med den største Nøjagtighed og Præcision.

Af- og Tilbage meldingen af Tog mellem Nørresundby H. og Aalborg foregaar altid over Nørresundby S., saaledes at denne Station videregiver Meldingen, og Afmeldingen fra Nørresundby H. maa derfor foretages nøjagtig 2 Minutter før Togets virkelige Afgang, medens Tilbage meldingen skal ske saa snart Toget — forsynet med Slutsignaler — er ankommet.

Bliver et fra Aalborg kommende Tog opholdt, efter at det i hele dets Længde har passeret Indkørselssignalet ved Spiesgade, maa Togføreren uopholdelig sende en Betjent til Havnestationen med Melding herom, hvorefter Tilbage melding straks maa gives til Nørresundby S.

- 3) I Tog, der skal passere Krøllen, maa ikke indlemmes Vogne, der har en større Akselafstand end 8,6 Meter, altsaa f. Eks. ikke Statsbanernes Boggievogne.
- 4) Over Statsbanestrækningen foregaar Kørslen efter de for Statsbanerne gældende Regler.

Naar Linieblokposten ved Kastetvej ikke kan vise Kørsignal paa Grund af Uorden i Blokledningen, hvorom Underretning kan faas hos Signalpasseren, skal Togføreren paa det standsende Tog tage Plads paa Maskinen og føre Toget meget forsigtigt til Ankomststationen.

- 5) Med Hensyn til Togenes Fremførelse mellem Nørresundby og Aalborg følges iøvrigt nedenstaaende Anvisning:

a. Tog fra Nørresundby H. til Aalborg. Forinden Toget maa afgaa fra Havnestationen, skal en Togbetjent begive sig hen til Overkørslen ved Brogade og derfra vise gult Flag (i Mærke brandgult Lys). Under Passage over Brogade og Ladepladsen vest for denne skal der ringes med Lokomotivklokken. Fra det Øjeblik, Toget har sat sig i Bevægelse, og til Ladepladsen er passeret, fremføres Toget saa langsomt, at det er i Stand til øjeblikkelig at standse ved Hjælp af Lokomotiv- og Tenderbremserne alene. Herfra køres med højst 15 Kilometers Fart til Stationsmærket ved Spiesgade, og saafremt der fra Signalmasten vises

Signalet »Kør frem«, maa Toget fortsætte til den faste Bro, dog kun med samme Hastighed som før.

Fra Signalet ved Sporskiftet, der fører fra Krøllen til Statsbanesporet, skal vises Signal »Sporskiftet stillet til Sidespor«. Kørslen over Broen foregaar saaledes:

Ved Togtid skal den vagthavende, efter at den paabudte Blokering er foretaget, gaa fra Brohuset til den Ende af den faste Bro, der er Toget nærmest, og fra det Øjeblik, da Toget er i Sigte, vise Haandsignal »Kør« for Toget. Mangler dette Signal, skal Lokomotivføreren standse Toget, der da under ingen Omstændigheder maa køre ud paa Broen.

Toget kører over Broen uden Standsning foran denne. Kørehastigheden maa, saa længe Toget er paa Broen, ikke overstige 15 km i Timen.

Paa Nørresundby S. Station er anbragt et elektrisk Registrerapparat til Kontrollering af denne Hastighed.

Nord for Aalborg Station er en enarmet Indkørselssignalmast, dækket af et fremskudt Signal, for Tog fra Nørresundby. Saafremt Mastesignalet viser Signalet »Kør frem«, maa Toget langsomt køre ind paa Stationen. Ved Signalhus III er en trearmet Togvejssignalmast, hvor øverste Vinge gælder for 2. Hovedspor, mellemste Vinge for 4. Hovedspor og nederste Vinge for 5. Hovedspor. Ved Passagen af Overkørslen over Vesterbro maa Lokomotivføreren holde godt Udkig. Efter Ankomsten til Perronen standser Toget saaledes, at bageste Vogn staar indenfor Frispormærket.

- b. Tog fra Aalborg til Nørresundby. Tæt nord for Perronen findes 2 Udkørselssignalmaster, længst til højre en enarmet for Statsbanetog fra Spor I og til venstre en toarmet, hvor øverste Vinge gælder for Spor V (Fjerritslevtog) og nederste for Spor IV (Sæbytog). Forinden der fra denne Mast vises Signal »Fri Udkørsel«, maa Toget ikke afgaa, selv om Afgangssignal er givet af Togføreren. Kørslen over den faste Bro foregaar som nævnt under a. Ved den nordlige Ende af den faste Bro er 2 Indkørselssignalmaster, af hvilke Masten længst til venstre gælder for Statsbane- og Fjerritslevtog og Masten til højre for Sæbytog.

Vises der fra sidstnævnte Mast Signal »Kør frem«, kan Toget uden Standsning fortsætte ind paa Krøllesporet, dog ikke med større Fart end 15 Kilometer i Timen. Vises derimod Signal »Hold udenfor«, standser Toget ved Stationsmærket, giver Signal »Færdig til Indkørsel« og bliver holdende til der vises Signal »Kør frem«, Signalet ved Sporskiftet skal vise Signal »Frit Sidespor«. For Kørslen over Krøllesporet gælder iøvrigt de under a. givne Regler. I Nørresundby H. Stations vestlige Ende er anbragt 2 Semaforer hver med 1 Arm; den længst til venstre gælder for Tog fra Nørresundby S., den længst til højre for Tog fra Aalborg. I Mørke skal begge Lygter være tændte.

- 6) For Særtog fra Nørresundby H. til Aalborg overrækkes den »særlige Togordre« Toget foran den faste Bro, og før den er modtaget, maa Særtoget ikke køre ind paa Statsbanesporet.
- 7) Naar det vides, at et Tog fra Nørresundby H. til Aalborg af en eller anden Grund maa standse i ca. 10 Minutter eller derover foran den faste Bro, hvorom Nørresundby S. da vil underrette Nørresundby H., maa de rejsende gøres bekendte hermed forinden Togets Afgang.

Naar Tog (Særtog, tomme Maskiner) udenfor Køreplanen skal fremføres mellem Aalborg og Nørresundby Stb. eventuelt Nørresundby Havnest. eller mellem Aalborg og Svendstrup, kan dette kun ske efter indhentet Tilladelse fra Statsbanerne, der da anordner det fornødne m. H. t. Anmeldelsen af Toget for Statsbanestrækningens Vedkommende.

Bliver det af en eller anden Grund nødvendigt med kort Varsel at etablere Særtog over disse Strækninger, og det ikke kan lade sig gøre at erholde Statsbanernes Tilladelse og Anordning af Toget skriftlig, kan dette erholdes ved telefonisk eller telegrafisk Henvendelse til Trafikinspektøren i Aalborg, og Anmodningen fremsættes da i følgende Form:

Insp. Ab.

For at..(Anledningen)..udbedes Tilladelse til at lade et Tog (en Maskine) afgaa som Særtog....dag den.... Kl.....fra.....til.....Ankomst Kl..... krydsende..... Største tilladte Hastighed...km i Timen. (Underskrift).


Anmodningen maa kun fremsættes af Aalborg G. St. Fra Svendstrup, Nørresundby eller Aalborg vil Tog- og Lokomotivførerne modtage en Afskrift, snarest muligt efter Udstedelsen, af den i Anledning af Togets Løb udstedte Særtog-Ordre. Nørresundby H., Nørresundby S. og Svendstrup vil, saafremt viderefra kommende Tog skal føres til Aalborg, give Særtogordren til en af de foranliggende Stationer, saaledes at Toget snarest kan blive underrettet om Videreførslen til Aalborg.

Paa Statsbanestrækningen føres Særtogsignal paa det nærmest forudgaaende Plan- eller Særtog, hvad enten det er et Statsbane- eller Privatbanetog.

Nr. 96. Aalborg Statsbanestation betragtes som »farlig Station« for Indkørsel Syd fra til Spor III. Der skal derfor med H. t. Togenes Standsning iagttages følgende:

Farten skal tages af Toget ved Hjælp af Skruebremserne efter Signaler fra Dampfløjten og saa betids, at Toget med Sikkerhed kan bringes til Standsning paa rette Sted. Er Lokomotiv eller Tender forsynet med Vakuumbremse, maa denne kun bringes til Anvendelse i Tilfælde af Fare.

Der er i den Anledning til Underretning for Lokomotivføreren foran det sydlige Stationsmærke anbragt et Signalmærke af Form som vore Taagesignaler, men grønmalet med hvide Kanter, og ved Signalhus III paa Stationen et

fast Standmærke , der angiver det Punkt, hvor Lokomotivet for det indkørende Tog skal standse.

Nr. 97. I Vogterhusene Nr. 146 og 147 mellem Svendstrup og Skalborg og 149 mellem Skalborg og Aalborg samt Nr. 152 mellem Aalborg og Nørresundby er der anbragt Telefonapparater til Afbenyttelse for Togpersonalet til Hidkaldelse af Hjælpelokomotiver o. l. Ved hvert Telefonapparat findes der en særlig Vejledning for Apparatets Afbenyttelse.

Paa Vogterhuse, der ikke er forsynede med Telefonapparat, er der paa den mod Banen vendende Side anbragt en sortmalet Pil, der angiver Retningen henimod nærmeste Sted (Vogterhus eller Station), hvor Telefon- eller Telegrafpost findes. Endvidere er der paa hver 3. Telefon- eller Telegrafstang paa den Side, der vender

Togenes Standsning paa rette Sted ved Indkørsel Syd fra til Aalborg Stbst.s Spor III

Etablering af Telefonposter paa Strækningen Svendstrup-Nørresundby

mod det nærmeste med Telefonapparat forsynede Vogterhus malet en hvid, lodret Stribe.

Kørslen over
Broen over Ma-
riagerfjord

Nr. 98. Vedrørende Togenes Førelse over Broen over Mariagerfjord gælder, foruden de i Ordensreglementet for Broen foreskrevne Regler, følgende:

Naar Tog ventes, og Brofogden har forvisset sig om, at Toget uhindret kan passere Broen (jfr. Ordensreglementets § 12), sender han en Betjent til den Ende af Broen, hvorfra Toget ventes. Saa snart Toget er bragt til Standsning for Enden af Broen, bestiger Brobetjenten Lokomotivets Fodtrin, og først da maa Toget køre ind paa Broen, men Farten maa under ingen Omstændigheder overstige den i Ordensreglementet for uindhegnede Privatbaner (§ 44,4) foreskrevne, nemlig 25 Kilometer i Timen. Fra Svingbroen skal Brofogden vise Haandsignal »Fri Bane«. Naar Toget er naaet til Broens anden Ende, forlader Brobetjenten det, og Kørslen fortsættes da ind til Stationen, hvor Indkørslen foregaar efter Regler for krydsende Tog.

Ordentligvis drejes Lokomotiverne ikke i Hadsund Syd, og Togene i Retningen fra Syd til Nord kører altsaa med Tenderen forrest.

De i Ordensreglementet for Broen (§ 12) nævnte Meldinger til Brofogden om Togforsinkelser skal afgives af Togets Udgangsstation (henholdsvis Hadsund N. og Hadsund S.). Kaldesignal for Vagthuset ved Broen er . — (en kort og en lang Ringning).

Hjørring—
Aabybro Jern-
banes
Tilslutning i
Ryaa

Nr. 99. Banen slutter til Aalborg—Fjerritslevbanen ved Ryaa Trinbrædt, der indgaar som Station mellem Aabybro og Birkelse. Den deltager altsaa i Af- og Tilbage meldingen. Kaldesignalet er . — . (r).

Fællesstræk-
ningen

Togene paa Hjørring—Aabybro Jernbane befarer Fjerritslev—Frederikshavn Banen mellem Ryaa og Aabybro, der er Endestation for Hjørring—Aabybro Jernbane, og Kørslen over Fællesstrækningen samt ind til Ryaa (ogsaa fra Nord) sker i enhver Henseende efter Fjerritslev—Frederikshavn Banens Regler.

Særtog

Anmeldelse om Særtog paa Hjørring—Aabybro Jernbane sker for Strækningen Ryaa—Aabybro herfra efter derom for hvert enkelt Tilfælde Henvendelse fra Driftsbestyreren i Hjørring. Anmodningen vil indeholde Oplysning om Togets Afgangs- og Ankomsttider Ryaa—Aabybro og Togets Øjemed.

Nr. 100. Naar den ved Køreplanen bestemte Rækkefølge af F. F. og H. L. A. Banens Togs Kørsel over Strækningen Aabybro—Ryaa af en eller anden Grund bliver forandret, skal enten Aabybro eller Ryaa af egen Drift, uden at Togføreren behøver at fremsætte noget Forslag om Krydsningsforlægning, ordne det fornødne. Er det Tog fra øst til vest, ordner Aabybro Sagen, og er det Tog fra vest til øst, ordner Ryaa det fornødne.

Fremgangsmaaden er følgende: Den paagældende Station sender til Fællesstrækningens anden Grænsestation og de 2 Togførere Depechen: »Tog B kører fra Station K forud for Tog A«.

Dette gælder altsaa kun for Tog, som kører i samme Retning. For Tog i modsat Retning maa Togføreren for det forsinkede Tog forlægge Krydsningen paa den i Reglementet for Togenes Gang foreskrevne Maade.

Naar der finder Krydsning Sted i Ryaa mellem et af Fjerritslevbanens og et af Løkkenbanens Tog, skal der — foruden af rejsende — ogsaa foretages Udveksling af Rejsegods og Ekspresgods, og de to Baners Togpersonale maa da paa bedste Maade assistere hverandre med Udvekslingen, da Stationspersonalet i Ryaa ikke kan deltage i Arbejdet.

Udveksling af alt andet Gods finder derimod altid Sted i Aabybro.

Nr. 101. Naar der herfra udsendes skriftlige Anmeldelser af Sær- eller Arbejdstog, sker det paa den Maade, at der, foruden Eksemplarer til hver enkelt Station og Holdeplads, medsendes en Kvitteringsliste, hvorpaa Stationerne under Togets Ophold maa kvittere for Modtagelsen af Anmeldelsen. Snarest efter Togets Ankomst til Endestationen meddeler denne hertil pr. Telefon, om Særtogordren er indgaaet, og om der foreligger Kvittering for samtlige Stationer.

Det er altsaa under ingen Omstændigheder tilladt, at Togføreren til en Station afleverer Kvitteringslisten for at lade den gaa videre med et senere Tog, og den Togfører, der i Aalborg har kvitteret for Modtagelsen af Anmeldelsen, vil blive gjort ansvarlig for, at Kvitteringslisten afleveres til Togets Endestation, samt at den er forsynet med samtlige Stationers Kvitteringer.

Nr. 102. Samtlige Stationer, Holdepladser og Trinbrætter er forsynede med »Særtogsskabe«, i hvilke An-

Togene paa
Strækningen
Aabybro—Ryaa

Udsendelse af
Særtogordre

Særtogsskabe
paa
Stationerne

meldelser om Særtog og Arbejdstog, der skal passere Stationen i de nærmeste 24 Timer, vil være at opslaa. Paa Skabets øverste Kant er der anbragt en Tavle, der paa den ene Side er hvidmalet og paa den anden Side er paamalet Ordet »Særtog«. Naar der i Skabet er opslaaet Meddelelser om Særtog, skal den Side af Tavlen, der viser Ordet »Særtog«, være synlig. Saa snart de i Skabet anmeldte Særtog er passeret Stationen, udtages Anmeldelsen, og den hvidmalede Side af Tavlen vendes udad.

Det paalægges Stationerne nøje at paase, at alle Anmeldelser om Sær- eller Arbejdstog, der løber i de nærmeste 24 Timer, opslaaes i Skabet, og Togpersonalet samt Baneafdelingens ansatte, naar de kommer paa Stationen, at lægge Mærke til disse Skabe og, hvis Tavlen viser »Særtog«, gøre sig bekendt med de opslaaede Meddelelsers Indhold. Lokomotivførerne underrettes af deres respektive Togførere.

Blinklys i
Semaforer

Nr. 103. Semaforerne paa Nørresundby Havnestation samt paa Ørsø Station (for Ørsø Stations Vedkommende gælder kun for Tog fra Asaa) er forsynet med »Blinklys« i Stedet for stedsebrændende Lys.

Trinbrættet
ved Sæby Kur-
hotel

Nr. 104. Ved Sæby Kurhotel finder Togstandsning Sted i det Tidsrum, som er angivet i Køreplanen, saafremt der er rejsende at optage eller afsætte. Signal til Toget om, hvorvidt rejsende ønsker at stige paa, gives af de rejsende selv fra den paa Perronen opstillede Signalmast, og Signalerne er de samme som fra de øvrige Trinbrætter (Signalreglementets Side 19—20).

I Tograpporten gøres for Standsninger her de samme Notater som for alle øvrige Stationer (Ankomst- og Afgangstid og Personantallet ved Afgang).

Avertering til
de rejsende
om Togets
Bestemmelses-
sted

Nr. 105. For at undgaa, at rejsende paa Ende- og Knudestationer samt Krydsningsstationer kommer i fejlt Tog, skal Togpersonalet inden Togets Afgang i hver Vognafdeling højt og tydeligt avertere Passagererne om Togets Bestemmelsessted samt om fornødent betegne dets Rute nærmere, f. Eks. skal Averteringen for Sæbytogenes Vedkommende lyde saaledes: »Toget til Frederikshavn over Sæby«.

Udkaldning i
Ventesele

Paa Stationer, hvor der findes Restauration, kaldes der ud i Ventesele 3 Minutter før Togets Afgang.

Nr. 106. I samtlige Tog skal være:

Mindst 1 anden og 2 tredje Kl. Kupéer for Ikke-Rygere.

1 Kupé for rejsende med Hunde.

1 Vogn, hvori Kloset.

Togføreren skal paase, at disse Bestemmelser overholdes, og i Tilfælde af, at der i et Tog ikke findes det foreskrevne Antal Særkupéer, maa der gøres Bemærkning desangaaende paa Tograpporten.

Særkupéer

Nr. 107. For ethvert Tog, herunder ogsaa tomme Maskiner, skal der udfærdiges en Tograpport, der, efter at Ankomsttiden til Togets Endestation er attesteret af dennes Bestyrer, indsendes med første Tog til Aalborg G.

Tograpporter

Tograpporterne maa føres nøjagtig efter Formularernes Udvisende, og navnlig henledes Opmærksomheden paa Rubrikerne »Tabt eller vundet paa Kørslen og paa Stationerne«, der maa være ført saaledes, at en Afstemning, foretaget paa den Maade, at en Opsummering af de to Rubriker kommer til at udvise det Antal Minutter, som Toget eventuelt er ankommet for sent til Endestationen.

Rubriken »Frimærkepakker og Værdiforsendelser« maa udfyldes saaledes, at det kan ses, hvor mange Frimærkepakker der er medtaget og afleveret paa hver Station.

Stationerne og Togpersonalet hæfter for Værdiforsendelser — herunder de regelmæssige Pengeposeforsendelser — med mindre de har sikret sig Kvittering for Afleveringen.

Kvitteringsbøgerne rekvireres hos Regnskabsafdelingen.

Naar et Tog skal afvente Forbindelse med et Tog fra en fremmed Bane, maa dette Togs Ankomsttid saa vidt muligt noteres i Rapporten, og maa der gøres særskilt Bemærkning paa Rapportens Bagside, saafremt Forsinkelsen eller en Del af denne paa en Station skyldes andre Aarsager, end hvad der fremgaar af Rapportens Udvisende, Rangering, Godsud- og indlæsning eller Afventning af andre Tog. Ligeledes maa der i Rapporten gøres Bemærkning, naar et Tog afgaar uden Forbindelse med et Tilslutningstog paa en fremmed Bane.

Naar der paa Tograpporten anføres Bemærkninger om Beskadigelser eller om Mangler af Gods eller Materiel, maa disse være saa fyldige som muligt, og navnlig bør

Aarsagen til Beskadigelser saa vidt mulig anføres, eller, hvis Beskadigelsen ikke er sket i Toget, da den formentlige Aarsag samt Oplysning om Skaden er af gammel eller ny Dato o. l.

Benyttelse af Reservevarmeslanger

Nr. 108. Naar de i E-Vognene anbragte Reserve-slanger bruges, maa saadant anføres paa Bagsiden af Tograpporten. Ubrugelige Varmeslanger afleveres til nærmeste Station, og denne indsender dem straks til »Maskinafdelingen, Aalborg G. Station« paa Følgeseddelen, paa hvilken det maa noteres, fra hvilket Tog de er afleverede.

Overholdelse af Forbudet mod at spytte i Kupéerne

Nr. 109. Det paalægges Togpersonalet at paase, at Forbudet mod at spytte i Kupéerne overholdes. Skulde en rejsende, efter at være bleven gjort opmærksom paa Forbudet, alligevel ikke ville respektere dette, maa vedkommendes Navn og Adresse affordres ham og Indberetning ske paa Tograpporten.

Dyr paa Banen
Melding desangaaende

Nr. 110. Togpersonalets Opmærksomhed henledes paa, at det ved Bemærkninger paa Tograpporten om Dyr paa Sporet etc. gælder om at faa den paagældende Ejers Navn konstateret. Togpersonalet maa derfor, foruden Bemærkningen paa Rapporten, hurtigst afgive en mundtlig Meddelelse til Baneformanden (saafremt denne ikke kan træffes, da til Stationen med Anmodning til denne om hurtigst at bringe dette til Baneformandens Kundskab); saa snart Navnet paa Ejeren er tilvejebragt, maa Togførers Melding til Hovedkontoret suppleres. Forinden dette foreligger, kan der ikke skrives ind i det anmeldte Tilfælde.

Det er en Selvfølge, at Togpersonalets Melding til Stationerne maa være saa omfattende som muligt: Stedet, Dyrenes Art, Antal o. s. v.

Postens Førelse

Nr. 111. I Følge den med Postvæsenet afsluttede Overenskomst om Postens Befordring med Togene skal Tasker forsendes frit med Togene, medens der derimod vil være at betale Fragt for løst Postgods, Lader og Postsække (dog ikke Paksække), der befordres med andre Tog end dem, hvori der findes Postbureau.

Som en Følge heraf maa Togpersonalet ikke modtage løst Postgods, uden at der samtidig af Postvæsenet afleveres en Følgeseddelen, indeholdende Oplysning om Antallet og Vægten af det sendte Gods samt om Afsen-

delses- og Modtagelsesstationen. Følgesedlerne afleveres samtidig med Godset til Adressestationen (saafremt der paa samme Følgeseddelen er opført Gods til flere Stationer, afleveres Følgeseddelen til den sidste af disse), der indsender dem til Hovedkontoret efter at have overbevist sig om, at Stykketal og Vægt passer.

I Tograpporten anføres under Rubriken »Ekstraordinær Postbefordring« de fornødne Oplysninger.

I Tilfælde af Forsinkelse af tilsluttende Tog er disse pligtige til af Hensyn til Posten alene at overholde de i Tjenestekøreplanen fastsatte Ventetider, saafremt der erved kan opnaas Forbindelse, selv om dette ikke maatte være nødvendigt af Hensyn til de rejsende.

Den ordinære Holdetid ved Stationerne skal ogsaa i Tilfælde af Forsinkelse overholdes, for saa vidt Postudvekslingen kræver det.

Nr. 112. Timepenge for stadig Rangering beregnes efter det Antal Timer, i hvilke der virkelig har været stadig Rangeringstjeneste

Der er i den Anledning trykt en særlig Rapport, som skal udfyldes af Lokomotivføreren og attesteres af Stationsbestyreren, og Føreren maa derfor hver Gang, Rangeringen ophører, henvende sig til denne med sin Rapport for at faa Attesten paaført. For den Tid, Maskinen paa Grund af Personalets Spisetider o. l. ikke rangerer, beregnes ikke Timepenge. Stationen noterer paa en Fortegnelse de attesterede Tider og udregner derefter for hver Dag, hvor mange Timer der er rangeret. Efter hver Maaned Slutning indsendes denne Fortegnelse til Hovedkontoret. Saavel i denne Fortegnelse som i de vedkommendes Regninger regnes der for hver Dag kun med hele Timer, saaledes at Dele under $\frac{1}{2}$ Time ikke medregnes, medens $\frac{1}{2}$ Time og derover regnes for en hel Time.

Der kan ikke ventes udbetalt nogen særlig Godtgørelse udover de sædvanlige Timepenge, naar det undtagelsesvis bliver nødvendigt med kort Varsel eller uden Varsel at beordre Personalet til at udføre Tjeneste i andre Tog og paa andre Strækninger end de, som det i Følge den gældende Køreliste planmæssigt skal udføre.

Regninger over Timepenge indsendes for Lokomotivpersonalets Vedkommende til Maskinafdelingen og for Togpersonalets Vedkommende til Aalborg G. Station den 1. i hver Maaned.

Beregning af Timepenge for stadig Rangeringstjeneste

Indsendelse af Regninger over Timepenge

IV. Banetjenesten.

Nr. 113.

I. Toggang.

Sneforhold

Bliver det paa Grund af Snelæg ugørligt at gennemføre alle de planmæssige Tog over en Banestrækning, vil Driften paa den paagældende Strækning blive suspenderet, d. v. s., at der, indtil regelmæssig Drift genoptages, kun udsendes Tog efter forudgaaet Anmeldelse for hvert enkelt. Under suspenderet Drift behandles og fremføres altsaa alle Tog som Særtog.

Bliver Banen saaledes belemret med Sne, at Togene ikke kan ventes gennemført ved egen Hjælp, har Baneformændene hurtigst muligt at afgive Melding derom til nærmeste med Telefonapparat forsynet Station. Meldingerne skal indeholde en kort og tydelig Angivelse af de belemrede Strækninger, Sneens Højde, Vind- og Vejrforhold, samt hvorvidt det antages, at Tog kan gennemføres. Mangler en saadan Melding, anses Strækningen for passabel. Meldingen afgives skriftlig til Stationen, eventuelt med dennes Assistance, og videresendes straks, nøjagtig i den Form, hvori den er modtaget fra Baneformanden til den for den paagældende Strækning fungerende Banemester eller Overformand, der samler Meldingerne og paa Grundlag af disse snarest affatter en Indberetning til Driftsbestyreren med Henstilling om, hvad der efter hans Mening bør foretages vedrørende Udsendelsen af Tog eller Foretagelsen af Rydningsarbejde.

Under vedvarende Snevejr afgives Meldingerne Kl. 4 $\frac{1}{2}$ Morgen og derefter Kl. 9 Fm. og 1 Eftm.

Naar Tilstanden er en saadan, at der ikke kan ventes Tog gennemført foreløbig, skal Aalborg G. St. snarest underrette Udgangsstationerne, for at disse kan foranledige, at Lokomotivernes og Kedelvognenes Fyr slukkes, samt at Tog- og Lokomotivpersonalet underrettes.

Saa længe en saadan Melding ikke er modtaget, og Stationerne ikke har Grund til at antage, at den er glempt,

i hvilket Tilfælde Aalborg G. skal forespørges, skal Udgangsstationerne drage Omsorg for, at Tog kan udsendes med 1 Times Varsel.

Naar Telefonen er i Uorden, maa Udgangsstationerne med Hensyn til Udsendelse af Tog handle efter bedste Skøn; dog maa Stationerne altid, forinden Bestemmelse tages, sørge for at indhente saa mange Oplysninger som muligt og navnlig sørge for at faa Snemelding fra saa lang en Strækning som muligt, ligesom den stedlige Baneformand maa spørges til Raads.

Under Udsigt til Snelæg holdes Reservemaskiner i saa stort Omfang som muligt klar til Opfyring, og Togene maa være forsynede med nogle Skovle og en Presenning, samt formeres saa lette som muligt; dette sidste maa ogsaa iagttages, saa længe Banen, efter Rydning, endnu ikke er helt farbar. Stationerne skal ved Opslag gøre Publikum bekendt med Tilstanden paa Banen, og i Byerne skal Postkontorerne og de lokale Blade tilstilles Melding derom.

Sneplovtog medgives ikke Togpersonale, men den af Baneafdelingens ansatte, der leder Togets Rydningsarbejde, overtager tillige Førelsen af dette, selvfølgelig med behørig Assistance af Stationerne med Hensyn til alt vedrørende Sikkerhedstjenesten.

Under Sneforhold maa Telefonen kun bruges til Telegrammer vedrørende Toggangen og Rydningsarbejdet.

Bliver det nødvendigt at standse et Tog undervejs, skal det saa vidt muligt bringes ind til en Station eller, hvis dette viser sig ugørligt, i alt Fald til et beboet Sted. Det paahviler Jernbanepersonalet under saadanne Forhold at yde de rejsende al mulig Hjælp. Naar der undtages sesvis medtages Passagerer med et Snerydningsstog, maa det udtrykkelig tilkendegives dem, at Befordringen sker paa deres eget An- og Tilsvar.

Naar det kan befrygtes, at Togene ikke kan gennemføres, maa levende Dyr ikke modtages til Befordring, med mindre de ledsages af Vogtere, og Afsenderen paaskriver Fragtbrevet en Erklæring om, at Forsendelsen sker uden Ansvar for Banen. Der kan under saadanne Forhold sælges Billetter og forsendes Rejsegods, men de rejsende maa udtrykkelig underrettes om Forholdene.

Frimærkepakker, II- og Fragtgods kan modtages, naar der haves tilstrækkelig Pakhusplads, og Fragtbrevet er paategnet »Lejlighedsvis Befordring«.

II. Rydningsarbejde.

Føreren for et Sneplovtog skal saavel forinden Afgangen fra Udgangstationen som paa Rejsen, naar Lejlighed gives, forvise sig om, at alle Togets Dele er solidt sammenkoblede.

Føreren har enten selv eller ved en paalidelig Mand at holde Udkig under Kørslen.

Baneformændene skal underrette Plovtogets Fører, enten direkte eller gennem Stationerne, om Snedrivernes Tilstand, og navnlig fremhæve, hvilke Driver der i Øjeblikket ikke kan pløjes. Har Plovtogets Fører ikke modtaget tilstrækkelig Oplysning af ovennævnte Art, bør han standse foran de store Driver, selv undersøge dem og derefter tage Bestemmelse om Pløjningen.

Saa længe Fygevejr vedvarer, vil det i Reglen være uden Nytte at foretage større Snekastningsarbejder; dog bør Baneformændene anstrænge 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; saa vidt muligt maa Toget søges bragt ud af Snedriften.

Der maa altid forhøres paa Stationerne, om der kan ventes Sneplov, og jævnlig maa Baneformændene enten selv eller ved en sikker eller paalidelig Medhjælp lade forhøre paa nærmeste Station, hvor langt Ploven er naaet frem, for stedse at vide, hvor Ploven er og deraf beregne, naar den omtrentlig kan naa vedkommendes Distrikt. Der maa altid paabegyndes med Rydningsarbejderne fra den Ende af Distriktet, hvorfra Sneploven kan ventes.

Sneplovene er indtil videre stationerede paa Nørresundby Havestation, Frederikshavn G. og Aalborg G. Stationer og vil altsaa udgaa derfra, for saa vidt de ikke er indesneede paa Linien, men derom kan altid erholdes Underretning paa Stationerne.

Naar Fygningen er ophørt, og der er givet Tilladelse til Antagelse af Ekstrafolk, skal der arbejdes af al Kraft paa Banens Rydning og foretages de nødvendige Forarbejder for Snepløjningen.

Sneploven vil i de fleste Tilfælde kunne rydde Banen for indtil 1,25 à 1,50 Meter, 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 eftergaaes med Skovl saa snart som muligt og helst forinden et Tog kan ventes at passere.

Naar Sneen ved en Drives Begyndelse er meget fast, ryddes den til passende Højde.

Meget skraatliggende Driver gøres vandrette i passende Højde ved en delvis Kastning. Ved Overkørsler, hvor Sneen er fastkørt eller fasttraadt, skal den bortfjærnes, inden Tog eller Sneplov passerer Strækningen.

Høje eller lange Driver, der antages ikke at kunne gennempløjes, skal, forinden Ploven benyttes, søges gennemkastede i Bælter af passende Bredde og tværs paa Driverens Længderetning, for, ved paa denne Maade at skaffe Luft for de oppløjede Snemasser, at forøge Plovens Virkeevne.

Naar en Sneplov er dreven saa langt frem i en Sne-drive, 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 løsnet, hvis Sneen ved Plovens Tilbagetrækning er bleven saa sammentrykket og fast, at Ploven vil kunne løbe op paa den faste Sne og derved komme ud af Sporet.

Saa vidt muligt bør det undgaaes, at Sneploven køres fast i Sneen, da Lokomotiverne i saa Fald ikke altid kan trække Ploven løs, forinden der først er anvendt en tidsspildende Kastning af Sneen omkring Lokomotiv og Sneplov.

Banen kan ikke anses for fri, førend Sneen er bortryddet i en Bredde af 1 Meter udenfor hver Skinne, og de fremstillede Snevægge er lodrette, samt efter at der i lange Driver med passende Afstande er dannet Undvigeplasser for 1 à 2 Mand i Snevæggene.

Baneformændene skal gøre sig bekendt med de nærmeste Byer og Beboelsessteder ved deres Strækning med Hensyn til Tilstedeværelsen af Arbejdere, der i paakommende Tilfælde vil antages som Snekastere, og om muligt forud at aftale med dem, at de møder paa nærmere Tilsigelse.

Under særlige Forhold, saasom naar Banen skal holdes farbar for udsendte Tog, naar det gælder om at skaffe et fastkørt Tog bragt løs, eller naar der i Løbet af Natten er faldet saa store Snemasser paa en Strækning, at denne er bleven ufarbar og ikke kan ryddes med Plov, medens Vejrforholdene er saadanne, at der

med Nytte kan foretages Snekastning, kan Baneformændene paa egen Haand antage Ekstrafolk og paabegynde de nødvendige Arbejder, men Underretning herom vil straks pr. Telefon være at meddele Banemesteren, henholdsvis Overformændene.

Under andre Forhold, langvarige Standsninger eller usædvanlig stor Ophobning af Snemasser, maa Baneformændene først indhente Banemesterens eller Overformandens Tilladelse til Antagelse af Ekstrafolk.

Ved Antagelse af Ekstrafolk maa Baneformændene tage Hensyn til, om der kan ventes Sneplov over Strækningen i Løbet af Dagen eller ej; herom vil altid kunne erholdes Underretning paa Stationerne. Uden særlig Tilladelse maa der ikke antages flere Ekstrafolk, end Antallet af de udleverede Sneskilte tillader.

Saa snart Baneformændene kan beregne, til hvilket Tidspunkt de vil have endt Snerydningen paa deres egen Strækning, meddeles dette til Banemesteren eller Overformanden pr. Telefon for om muligt, forinden de er fuldstændig færdige, at kunne modtage Ordre til at yde en af Naboerne Assistance. Modtages der intet Svar paa Meldingen, afskediges Ekstrafolkene, saa snart Strækningen er færdig.

Ingen Arbejder maa antages uden at være forsynet med en god og passende Jern- eller Staalskovl.

Viser en Arbejder sig for svag til Arbejdet, er han doven eller gør sig skyldig i Uordener under Arbejdet (Drukenskab, Opsætsighed, højkrøst Tale, hvorved de andre Arbejdere forstyrres o. s. v.), eller er hans Skovl ubrugelig, afskediges han øjeblikkelig.

Under vedholdende Sneforhold er det tilladt Baneformændene at benytte en Banearbejder eller paalidelig Ekstramand til Assistance ved Eftersyn af Distriktet saavel Nat som Dag, men Vedkommende, der benytter ham, indstaar for Rigtigheden af Meldingen. Baneformændene afgiver selv Meldingen til Stationerne.

Udførelsen af Banemesterforretningerne paa Hadsund- og Hvalpsundbanen

Nr. 114. Overformanden i Aalborg G. og Overformanden i Aars fører Tilsynet med Vedligeholdelsesarbejderne paa Banelegemet, henholdsvis paa Hadsund- og Hvalpsundbanen, og er Baneformændene pligtige at rette sig efter de Anvisninger og Instrukser, som disse giver i saa Henseende. Derimod vil der i alle andre Forhold vedrørende Baneafdelingen saavel fra Stationerne

som fra Baneformændene være at rette direkte Henvendelse til Driftsbestyreren.

Nr. 115. Ved Komdrup Trinbrædt er der indlagt et Sporskifte til det derværende Grusgravspor, for hvis Benyttelse følgende Regler vil være at iagttage:

Grusgravsporet ved Komdrup

1. Sporskiftet maa kun benyttes af Baneafdelingen og vil derfor foruden at være aflaaaset altid være spigret, naar det ikke benyttes.
2. Til Sporskiftet er Komdrup Trinbrædt forsynet med 2 Nøgler, hvoraf den ene altid paa Forlangende skal udleveres til Føreren af Grustoget eller en af Baneafdelingens ansatte og være i hans Besiddelse, saa længe Kørslen varer.
3. Baneafdelingen betjener under Gruskørslen selv Sporskiftet og drager Omsorg for, at det aflaaes til Hovedspor efter hver Gang, det er passeret, samt afleverer Nøglen til Ekspeditricen, naar Gruskørslen er endt.
4. Naar Sporet undtagelsesvis skal benyttes til Transport af enkelte Vogne, skal disse afhænges eller optages af Togene 65 eller 66, og Togpersonalet maa da, saa vidt Tiden tillader det, være Baneafdelingen behjælpelig med at skyde Vognene ind paa eller ud fra Grusgravsporet; dog maa Vogne, der skal optages fra Graven, altid af Baneafdelingen anbringes saa nær Frispormærket som muligt.

Vogne fra Komdrup til sydligere Stationer optages af Tog 65 og afhænges i Vaarst, hvorfra de viderebefordres med et følgende Tog.

5. Ansvarer for, at eventuelle Vogne paa Grusgravsporet staar indenfor Frispormærket, samt at Sporet er aflaaaset i rigtig Stilling, paahviler Holdepladsen.

Nr. 116. Naar en Overkørsel er forsynet med Lukningsindretninger, og der til disses Betjening er ansat en Ledvogterske, vil følgende Regler være at iagttage:

Bevogtning af Overkørsler

Ledvogtersken tager, efter at Leddene er lukkede, Plads umiddelbart foran det Led, der er beliggende paa samme Side af Banen som Vogterhuset, og viser herfra Haandsignal Nr. 4, »Fri Bane«, mod Toget.

Ledvogtersken skal endvidere, saafremt der maatte indtræffe Begivenheder, der gør det nødvendigt, være i Stand til at vise Signalerne Nr. 2 og 3. Lokomotivpersonalet maa have Opmærksomheden henvendt paa

disse Signaler, og saafremt der fra en bevogtet Overkørsel ikke vises noget Signal, maa dette straks indberettes.

Iøvrigt indskærpes Bestemmelserne i Politi-Anordningens § 11 til nøje Overholdelse.

Afmelding af
Tog til bevog-
tede Overkørs-
ler

Nr. 117. Naar et Vogterhus ved en bevogtet Overkørsel er i telefonisk Forbindelse eller i Forbindelse ved almindelig Ringledning med en Station, paahviler det Stationen at afmelde Tog, der afgaar mod Overkørslen. Afmeldingen sker ved fem korte Ringninger.

Eftersyn af
Banen
Særlig Farevagt

Nr. 118. For at opnaa størst mulig Sikkerhed under Mobilisering af Hæren og i Krigstid, skal der, naar »Særlig Farevagt« beordres oprettet, af Baneafdelingens Personale iagttages følgende: Ledpasningspersonalet skal Dag og Nat være rede til at modtage Tog og maa derfor ikke fjærne sig længere fra Leddet og Telefonen, end at det til enhver Tid kan udføre sin Tjeneste. Det skal nøje give Agt paa, hvad der foregaar paa Banen og i dens Nærhed.

I Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter skal Ledpasningspersonalet og Baneformændene vise Haandsignalet »Stop« (»Fare«), naar et Tog følger efter et andet forinden 5 Minutters Forløb, og Haandsignalet »Forsigtig«, naar et Tog følger efter et andet efter 5, men forinden 10 Minutters Forløb.

Baneformændene eller en Banearbejder, eventuelt en paalidelig Ekstramand, der er kendt med Signalreglementets Bestemmelser, skal hele Døgnet igennem opholde sig paa Banen eller i dens umiddelbare Nærhed og have Opmærksomheden nøje henvendt paa alt, hvad der foregaar.

Mindst 4 Gange i Døgnet, Morgen, Middag, Aften og Nat, skal Banen omhyggelig efterses, og hvis der er tilstrækkeligt Mandskab, bør ved Eftersynet 2 Mand følges ad. Eftersynspersonalet skal saa vidt muligt medføre Flag (henholdsvis Lygter).

Ved Eftersynet skal blandt andet undersøges alle Broer og alle Underløb, der ikke er ganske ubetydelige, og ved hver Ledpost skal Personalet raabes ud og forhøres, om noget faretruende er iagttaget. Opdages Fare af en hvilken som helst Art, skal Vedkommende hurtigst muligt ad nærmest fremkommelige Vej begive sig til den Station, der hurtigst kan naas, og afgive Melding til Stationsbestyreren; forinden han begiver sig af Sted, bør han sikre Tog, hvis saadanne er truede; dog bør

han overlade dette til sin Ledsager, hvis han har en saadan, og maa denne gøres nøje bekendt med, hvad han har at foretage.

Baneformanden skal, naar »Særlig Farevagt« beordres oprettet, antage paalideligt Ekstramandskab i fornødent Omfang til Hjælp ved Arbejder og om fornødent til Ledsagelse af fast ansatte under Eftersynet.

V. Telefontjenesten.

Overenskomst mellem Telegrafvæsenet og Bestyrelsen for Fjerritslev-Nørresundby-Frederikshavn Jernbane angaaende Anbringelse og Vedligeholdelse af Telegrafstænger langs Jernbanen

Nr. 119. Imellem Telegrafdirektoratet paa den ene Side og Bestyrelsen for Fjerritslev-Nørresundby-Frederikshavn Jernbaneselskab paa den anden Side er der afsluttet følgende Overenskomst:

§ 1.

Til fælles Afbenyttelse for Telegrafvæsenet og for Fjerritslev-Nørresundby-Frederikshavn Jernbane anbringer førstnævnte en Række Telegrafstænger langs Jernbanestrækningen Fjerritslev—Nørresundby. Stængerne, der placeres paa Banens Grund, saaledes som det fastsættes efter nærmere Overenskomst, anskaffes, anbringes, vedligeholdes og fornyes af Telegrafvæsenet og for dets Regning, dog saaledes, at Jernbanen herved afgiver de i § 3 anførte Ydelser.

Det staar Telegrafvæsenet frit at ophænge paa disse Stænger et saadant Antal Ledninger, som til enhver Tid anses nødvendige, hvorimod Jernbanen ikke maa anbringe mere end fire Ledninger paa disse. Med Hensyn til Anbringelsen af disse fire Ledninger skal Jernbanen dog underkaste sig Telegrafvæsenets Bestemmelse angaaende Maaden, hvorpaa de skal ophænges.

Ønskes yderligere 2 Traade anbragte, da kan dette ske efter Forhandling med Telegrafvæsenet, dog kun saaledes, at alle Udgifter i denne Anledning afholdes af Banen og refunderes Statstelegrafen efter Regning.

§ 2.

Telegrafvæsenet forpligter sig til at holde de det tilhørende Telegrafstænger til enhver Tid i fuldkommen forsvarlig Stand, behørigt afstivede, hvor dette er nødvendigt, og til for egen Regning saa hurtigt som muligt at foretage de Fornyelser eller andre yderligere Arbejder, som efter Jernbanebestyrelsens Skøn maatte udkræves for

at sikre Færdselen paa Banen. Ledningerne skal anbringes i en saadan Højde over Banen, at der er frit Rum saavel for Togene som for Køretøjer, der passerer Overkørslerne.

§ 3.

Jernbanen anviser de fornødne Oplagspladser til Telegrafmateriel.

De Telegrafstænger, saavel som alt det Materiel, der behøves til Telegrafvæsenets Ledninger, transporteres og fordeles paa Jernbanen uden Udgift for Telegrafvæsenet saavel ved Anlæggets Udførelse som ved dets senere Vedligeholdelse.

Efter større Fornyelser af Telegrafstængerne besørger Jernbanen de ældre Stænger indsamlede og oplagte paa Stationerne til Disposition for Statstelegrafen.

Der tilstaas Telegrafvæsenets Personale og de Personer, som skal udføre Arbejder ved Telegrafstængerne eller Ledningerne, uhindret Adgang til Banens Territorium, imod at de om fornødent legitimerer sig ved en Attest fra Telegrafdirektøren eller Chefen for Telegrafdirektoratets tekniske Afdeling samt retter sig efter alle de Forskrifter til Vedligeholdelse af Orden og Sikkerhed, som maatte blive givet dem af Banens Betjente.

Endvidere skal det være Telegrafvæsenet tilladt at færdes paa Banens Spor med dets egne Dræsiner og Arbejdstroljer, imod at vedkommende Personale ubetinget underkaster sig alle de Forskrifter, som Jernbanebestyrelsen i denne Henseende maatte anse det fornødent at give.

Jernbanen tilstaar fri Befordring til Telegrafingeniøren for Jylland. Ligeledes beforders de Personer og det Mandskab, der skal foretage Arbejder eller Eftersyn ved Telegrafledningerne, frit paa Banen i en saadan Vognklasse, der passer for deres Stilling. Saadan fri Befordring afgives dog kun mod Attest fra Telegrafingeniøren.

Jernbanen afgiver endvidere paa Rekvosition af bemeldte Telegrafingeniør indtil to Troljer, hver med to Mand, til Transporter, som maatte blive nødvendige, dog kun for saa vidt den uden væsentlig Ulempe kan undvære Troljer eller Mandskab til den berammede Tid.

§ 4.

Telegrafvæsenet og Jernbanen anbringer deres egne Ledninger paa Stængerne paa egen Bekostning; dog henflytter Telegrafvæsenet paa sin Bekostning den nu

tilstedevarende, Jernbanen tilhørende, Ledning paa de nye Stænger, men Jernbanen leverer den hertil eventuelt fornødne Supplering af Materiel. De Telegrafstænger, som borttages ved Anbringelsen af Telegrafvæsenets Stænger, vil være at optage fuldstændigt af Telegrafvæsenet, men forbliver Jernbanens Ejendom.

§ 5.

Telegrafvæsenet og Jernbanebestyrelsen forpligter sig til gensidig at understøtte hinanden for paa bedst mulig Maade at holde deres respektive Ledninger i tjenstdygtig Stand. Jernbanebestyrelsen vil derfor lade sine Embedsmænd og Betjente føre stadigt Tilsyn med Telegrafvæsenets Stænger og Ledninger, hurtigst muligt give Statstelegrafstationen Underretning om mulige Mangler og selv paa bedste Maade bidrage til midlertidigt at afhjælpe dem, medens Telegrafvæsenet forpligter sig til at yde Jernbanen lignende Understøttelse til Vedligeholdelse af dens Ledninger.

§ 6.

Denne Overenskomst kan fra Jernbanebestyrelsens Side kun opsiges med Ministeriet for offentlige Arbejders dertil givne Samtykke. Fra Telegrafvæsenets Side kan Overenskomsten opsiges med et halvt Aars Varsel. I begge Tilfælde forbliver den bestaaende Stangrække, efter at Telegrafvæsenet har nedtaget de det tilhørende Ledninger og Isolatorer, Jernbanens Ejendom.

Offentlig Tele-
gram-
befordring

Nr. 120. Dronninglund, Dybvad og Brovst Stationer er aabne for offentlig indenlansk Telegrambefordring. Befordringen sker i Henhold til Statstelegrafens Bestemmelser, hvoraf Eksemplarer er Stationerne tilstillede. Saa fremt en Station maatte ønske nærmere Underretning, kan denne erholdes paa Sæby og Skovsgaard Statstelegrafstationer, der er indskudte paa Banens Telefonledning. Alle Telegrammer udveksles gennem Sæby og Skovsgaard Telegrafstation.

Jernbanen er forpligtet til at iagttage stræng Hemmeligholdelse ved Telegrammers Befordring, hvorfor der ikke bør afgives eller modtages Telegrammer, naar Uvedkommende er til Stede i Kontoret.

Af Hensyn til Befordring af Telegrammer holdes Stationerne aabne i den Tid, de er aabne for Jerhantjeneste.

Med Hensyn til Regnskabsafregningen for Telegramgebyrer bestemmes følgende:

1. **Afsendelsesstationen** forsyner de indleverede Privattelegrammer — der maa være skrevne eller af Stationerne oplæbende paa dertil bestemte Blanketter (Form. Nr. 119) — med Løbenummer, saaledes at der den 1. i hver Maaned begyndes med Nr. 1. Den indfører Telegrammernes Afsendelsestid, Afsenderens og Modtagerens Navn, Ordantallet, de opkrævede Gebyrer m. m. paa det dertil bestemte Skema (Form. Nr. 124).

For afsendte Ankomstbeviser (Reg. § 43) opføres intet Beløb i Rapporten, men i Vedtegningsrubriken noteres »Ankomstbevis«.

2. **Modtagesstationen** tager tvende Afskrifter af de indgaaede Telegrammer; den ene Afskrift tilstilles i lukket Konvolut Adressaten, den anden Afskrift forsynes med fortløbende Nummer, saaledes at der den 1. i hver Maaned begyndes med Nr. 1, og indsendes maanedlig til Regnskabsafdelingen som Bilag til »Rapport over modtagne Privattelegrammer« (Form. Nr. 125).

Almindelige Telegrammer kan udleveres uden Kvittering, derimod skal der præsteres Kvittering (Form. Nr. 121 og 122) for de i Reglementets Afsnit IX nævnte særegne Telegrammer.

Over de i Maanedens Løb i Henhold til Reglementets § 41 udbetalte Svarbeløb udfærdiges en Liste, der indsendes til Regnskabsafdelingen med Telegramregnskabet.

3. I Henhold til Reglementets § 27 skal Telegrammer til Adressater, der bor indenfor 2 km Afstand, i Almindelighed udbringes ved Bud, og Telegrammer til Adressater, der bor udenfor denne Afstand, sendes pr. Post uden Udgift for Korrespondenterne. Kan Bud ikke skaffes, udsendes alle Telegrammer pr. Post.
4. Gebyrerne for Telegrambefordringen føres til Indtægt i Perioderegnskaberne i den dertil bestemte Rubrik.

Alle Udlæg ved Telegrammers Viderebefordring fradrages Telegramindtægten, og der vedhæftes Rapporten over de afsendte Telegrammer en Specifikation over de hafte Udlæg.

Saa fremt Udgiften maatte overstige Indtægten,

opføres et negativt Beløb som Indtægt i Perioderegnskaberne.

5. Telegramrapporterne med tilhørende Bilag indpakkes i Konvolut, der forsynes med Stationens Segl og påskrives Stationens Navn og Udskriften »Telegramregnskab«. Denne Konvolut, der ikke maa indeholde andre Papirer, indsendes til Regnskabsafdelingen med første Tog den 2. i hver Maaned.

Telefonforbindelsen med Thisted-Fjerritslev Jernbane og Hjørring Privatbaner

Nr. 121. Stationerne paa Thisted—Fjerritslev Jernbane og paa de herværende Baner kan erholde Telefonforbindelse med hinanden ved Omstilling gennem Fjerritslev Station. Der maa altsaa først hos Fjerritslev Station forlanges Omstilling til Thistedbanen og derefter ringes paa den Station, der ønskes Forbindelse med. En Fortegnelse over Kaldesignalerne paa Thistedbanen er tilstillet alle Vedkommende.

Telefonforbindelse kan ligeledes erholdes til Hjørring—Aabybro- og Hjørring—Hørbybanens Stationer, henholdsvis ved Omstilling gennem Aabybro og Hørby. Det bemærkes dog, at man ved Henvendelse til de to nævnte Stationer maa opgive hvilken Station, man ønsker at tale med, da der ikke kan ringes direkte fra herværende Baner ind paa Hjørringbanerne.

Linjedepechers Afgivelse

Nr. 122. Ved Afgivelsen af Linjedepecher, ligegyldigt om de er for en kortere eller længere Strækning, gælder det som almindelig Regel, at Overgangsstationerne, uden at de for hver Gang skal adviseres derom, meddeler Depechen til de paa vedkommende Station indskudte Sideledninger.

Langholt giver Linjedepechen videre til Staa			
Frederikshavn G.	—	—	Frederikshavn Stb. og Bangsbo
Godthaab	—	—	Svendstrup
Aalborg G.	—	—	Hovedkontoret

Tidsmeldingen

Nr. 123. Tidsmeldingen for Strækningen Fjerritslev—Nørresundby H. gives af Nørresundby Stbst. Kl. 9⁰⁰ Fm.; Kl. 8⁵⁹ gives Allarmsignalet og Kl. 9⁰⁰ Signalet (fem Omdrejninger af Haandsvinget).

For Strækningen Vodskov—Frederikshavn G. gives Tidsmeldingen af Nørresundby H. Kl. 9⁰⁵ Fm.; Kl. 9⁰⁴ gives Allarmsignalet og Kl. 9⁰⁵ Signalet (fem Omdrejninger af Haandsvinget).

For Strækningen Aalborg—Hvalpsund gives Tidsmeldingen af Aalborg G. Kl. 9⁰⁵ Fm.; Kl. 9⁰⁴ gives Allarmsignalet og Kl. 9⁰⁵ Signalet (fem Omdrejninger af Haandsvinget).

For Strækningen Aalborg—Hadsund N. gives Tidsmeldingen af Aalborg G. Kl. 9¹⁰ Fm.; Kl. 9⁰⁹ gives Allarmsignalet og Kl. 9¹⁰ Signalet (fem Omdrejninger af Haandsvinget).

Efter Reglerne for Linjedepechers Viderebesørgelse skal Overgangsstationerne give det modtagne Tidssignal videre.

Det paahviler enhver med Telefon forsynet Station, Holdeplads eller Trinbrædt at sørge for, at Tidsmelding erhverves daglig. Modtages den ikke til den anordnede Tid, **maa den forlanges.** I Telefonjournalen indføres daglig, hvorvidt Tiden er modtaget uden eller efter Forlangende, og om Stationsuhret er stillet frem eller tilbage.

Nr. 124. Telefonvagten begynder $\frac{1}{4}$ Time før første Togs planmæssige Afgangstid fra den bagved liggende Station og slutter, saa snart sidste Tog er meldt tilbage fra den foran liggende Station. Under Sneforhold, naar Særtog befarer Banen o. l., skal der skænkes Telefonen særlig Opmærksomhed.

Til Samtaler bør Brugen af Telefonen indskrænkes til det mindst mulige, og det er saaledes ikke tilladt at overlade den til Afbenyttelse for private.

Modtageren af en Depeche kvitterer med sit Navn, der derefter af Afsenderen anføres i Telefonjournalen sammen med Klokkeslettet for Depechers Afgivelse.

Bestemmelsen i Opslaget »Telefontjenesten«, angaaende Kaldesignalernes Afgivelse, maa nøje overholdes. Naar Kaldesignalet er afgivet én Gang, maa der, forinden Ringningen gentages, gives Stationen behørig Tid (mindst $\frac{1}{2}$ Minut) til at melde sig ved Apparatet. At afgive Kaldesignalet flere Gange efter hinanden uden Afbrydelse er som Regel unyttigt og kun egnet til at forstyrre de øvrige Stationer paa Linjen i deres Arbejde.

Det maa nøje paases, at de paa Apparaterne værende Hvirvler eller Propper, naar de paa Apparatet benyttede til at stille Stationer i »Endestilling«, atter straks sættes tilbage i Normalstilling (Gennemgangsstilling).

Det er strengt forbudt at tilstoppe Mellemrummet mellem Klokken og Knebelen, og Stationerne har i det hele taget intet med Telefonapparaterne at skaffe udover

Telefonvagten
Apparaternes
Behandling og
Benyttelse

at benytte dem, og enhver Fejl maa straks anmeldes for Baneafdelingen. Børn maa under ingen Omstændigheder røre Apparaterne.

For at indskrænke Ringningen paa Stationerne det mest mulige, maa det anbefales enhver Station ved Opringning at benytte de paa Apparatet værende Trykknapper saaledes, at Ringningen kun høres af Stationer i den Retning, i hvilken der ringes.

Telefonledningernes og Apparaternes Vedligeholdelse
Anmeldelse om Afbrydelser og Fejl

Nr. 125. Vedligeholdelsen og Tilsynet med Banernes Telefonnet besørjes af Baneafdelingen, og vil derfor alle Meddelelser om eventuelle Fejl og Afbrydelser fremtidig være at anmelde for denne Afdeling. For Fjerritslev—Nørresundby—Frederikshavn Banens Vedkommende adresseres Anmeldelserne til »Baneafdelingen Nørresundby H.« og for de to andre Baners Vedkommende til »Baneafdelingen Hadsund N.«. Dog maa Meldingen samtidig gives til vedkommende Baneformand, for at denne straks kan foretage det nødvendige til Afhjælpning af Fejlen, saafremt denne ligger ved selve Ledningen.

Privattelefonernes Benyttelse

Nr. 126. De Jydsk Telefon-Aktieselskab tilhørende Telefonapparater paa Stationerne maa i privat Øjemed kun benyttes af den virkelige Stationsbestyrer og dennes Husstand. Derimod maa de paagældende Apparater i tjenstligt Øjemed benyttes af enhver Funktionær ved Banen, uden at der af Selskabet kan beregnes Gebyr for saadanne Samtaler. Skulde det undtagelsesvis hænde, at Telefonen overlades private til Samtaler eller Funktionærer til privat Samtale, maa Stationsbestyrerne i hvert enkelt Tilfælde anmelde den paagældende Samtale til Centralen som »fremmed« samt opkræve Betaling hos den talende.

Det bemærkes, at Samtaler, som Personalet fører f. Eks. med deres Hjem eller Hjemstedsstation om forandrede Spisetider, Overnatningsforhold o. l., naar de er foranledigede af Tjenesten, ikke kan betragtes som private.

VI. Signaler.

Nr. 127. Til Vejledning for Tog- og Lokomotiv-personalet meddeles her en nærmere Beskrivelse af de Ind- og Udkørselssignaler, der paa Statsbanestationerne Aars, Svendstrup, Skalborg, Aalborg, Nørresundby og Frederikshavn har Betydning for Privatbanetogene. Hvilke Spor, der paa de nævnte Stationer er forbeholdt Privatbanetogene, er anført i Tjenestekøreplanen.

Signaler for Privatbanetogenes Ind- og Udkørsel paa Statsbanestationerne Aars, Svendstrup, Skalborg, Aalborg, Nørresundby og Frederikshavn

Aars Station.

1. Indkørselssignaler. I Stationens nordlige Ende findes 2 enarmede Indkørselssignalmaster, hvoraf den længst til venstre gælder for Tog fra Nibe.
I Stationens sydlige Ende findes 1 enarmet Indkørselssignalmast, dækket af et fremskudt Signal, for Tog fra Hvalpsund.
2. Udkørselssignaler findes ikke.

Svendstrup Station.

1. Indkørselssignaler: For Tog fra Nibe gælder den enarmede Signalmast vest for Landevejen.
For Tog fra Aalborg gælder den enarmede Signalmast nord for Stationen.
2. Udkørselssignaler: For Tog mod Nibe gælder den nærmest syd for Stationsbygningen værende enarmede Mast.
For Tog mod Skalborg gælder øverste Vinge af den nord for Stationen værende trearmede Mast.

Skalborg Krydsningsstation.

I hver Ende af Stationen findes en enarmet Indkørselssignalmast.
Udkørselssignaler findes ikke.

Aalborg Station.

1. Indkørselssignaler: Syd for Stationen findes 2 Indkørselssignalmaster.

Masten længst til højre gælder for Tog fra Hadsund, den til venstre for Tog fra Skalborg (altsaa ogsaa Nibetog).

I Stationens søndre Ende findes 2 dobbeltarmede Signalmaster (Togvejssignaler), hvoraf den østligste viser Ud- og Indkørsel til Hadsundbanens Perronspor og den vestligste Indkørsel til Spor I og III (øverste Vinge Spor III, nederste Spor I).

Nord for Stationen findes en enarmet Indkørselssignalmast, dækket af et fremskudt Signal, for Tog fra Nørresundby.

Ved Signalhus III er en trearmet Togvejssignalmast, hvis øverste Vinge gælder for 2. Hovedspor (Statsbanetog), mellemste Vinge for 4. Hovedspor og nederste Vinge for 5. Hovedspor.

2. Udkørselssignaler: I Stationens sydlige Ende, ud for Signalhus II, findes 2 Udkørselssignalmaster, hvoraf den længst til højre gælder for Udkørsel fra Spor III (Nibetog), den til venstre for Udkørsel fra Spor II (Statsbanetog).

Hadsundbanens Udkørselssignal er anbragt paa den for denne Banes Tog gældende Togvejssignalmast (se ovenfor).

Tæt nord for Perronerne findes 2 Udkørselssignalmaster for Tog mod Nord, længst til højre en enarmet for Statsbanetog og til venstre en toarmet, hvor øverste Vinge gælder for Udkørsel fra Spor V (Fjerritslevtog) og nederste fra Spor IV (Sæbytog).

Nørresundby S.

1. Indkørselssignaler: I Stationens sydlige Ende, ved den faste Bro, findes 2 Indkørselssignalmaster, hvoraf den længst til højre gælder for Sæbytog over »Krøllen« til Nørresundby H., den til venstre gælder for Tog til Nørresundby S.

I Stationens nordlige Ende findes 2 Indkørselssignalmaster, hvoraf den længst til højre gælder for Tog fra Fjerritslev, den til venstre for Tog fra Hjørring.

Paa Havnebanen ved Brokarleboligen findes 1 Indkørselssignalmast, der gælder for Havnetog til Nørresundby S.

Paa Havnebanen ud for Spiesgade findes 1 Indkørselssignalmast, der gælder for Sæbytog over »Krøllen« til Aalborg.

2. Udkørselssignaler: I Stationens sydlige Ende findes 2 Udkørselssignalmaster, hvoraf den længst til højre gælder for Tog mod Aalborg, den til venstre for Tog mod Nørresundby H. Udkørselssignalmasten længst til højre er forsynet med 3 Signalarmer.

Øverste	Arm for Tog fra Hovedspor	I
Mellemste	— - — - —	II
Nederste	— - — - —	III

Udkørselssignalmasten til venstre er forsynet med 1 Signalarmer, der viser Udkørsel for Tog mod Nørresundby H. fra Spor I.

I Stationens nordlige Ende findes 2 Udkørselssignalmaster, hvoraf den længst til højre gælder for Tog mod Hjørring, den til venstre for Tog mod Fjerritslev.

Udkørselssignalmasten længst til højre er forsynet med 2 Signalarmer:

Øverste	Arm for Tog fra Hovedspor	III
Nederste	— - — - —	II

Udkørselssignalmasten til venstre er forsynet med 1 Signalarmer for Tog fra Spor I.

Frederikshavn Station.

Alle Tog — saavel ankommende som afgaaende — rangeres ind og ud af Frederikshavns Statsbanestation.

Nr. 128. De personførende Tog til og fra Frederikshavn skal — uden at standse ved Godsstationen — føres direkte til og fra Statsbanestationen. Signalgivning fra Frhvn. Godsstation

Mastesignal Nr. 12 vises altsaa til alle saadanne Tog i Forbindelse med Haandsignal fra den over Stationen førende Vej syd for Stationsbygningen.

Det er en Selvfølge, at et sydfra kommende Tog, selv om Signal Nr. 12 vises fra Godsstationen, ikke maa køre ind paa Statsbanestationen, forinden der derfra gives Tilladelse dertil.

Det paalægges Lokomotivpersonalet at holde særlig godt Udkig under Forbikørslen gennem Frederikshavn Godsstation.

Rangersignal
paa
Aars Station

Nr. 129. Nord for Signalhuset paa 3die Perron paa Aars Station er der anbragt et Rangersignal af Skiveformen. Fra dette gives følgende Signaler:

1. Rangering i Hovedsporene forbudt.
Ved Dagen: I Mørke:
Fuld Skive. Blaåt Lys.
2. Rangering i Hovedsporene tilladt.
Ved Dagen: I Mørke:
Skivens Kant. Hvidt Lys.

Fremskudt Sig-
nal ved Hal-
kjær St.

Nr. 130. Nord for Halkjær Station er der, ca. 190 Meter udenfor yderste Sporskifte, anbragt et fremskudt Signal, der ved Traadtræk staar i Afhængighed af Semaforen, saaledes at det angiver, hvilket Signal der vises fra Semaforen. Signalet, der er et Mastesignal med én Arm, benyttes kun om Dagen og kan indtage følgende Stillinger:

- a. Armen vandret.
- b. Armen skraat opad.

Til Signal a (Armen vandret) svarer Semaforsignal Nr. 10 (Hold udenfor) og til Signal b (Armen skraat opad) svarer Semaforsignal Nr. 11 (Kør frem) eller Signal Nr. 12 (Kør igennem).

Signalgivnin-
gen fra Ryaa

Nr. 131. Der er i Ryaa opstillet 4 Signalmaster, nemlig 2 for Tog fra Aabybro og 2 for Tog imod Aabybro. Hver Signalmast er forsynet med 2 Arme paa samme Side af Masten, den underste er en Gennemkørselsarm. For Tog fra Aabybro til Birkelse gælder den Signalmast, der viser sig længst til venstre for Lokomotivføreren, og for Tog fra Birkelse til Aabybro gælder den, der viser sig længst til højre for Lokomotivføreren; de andre 2 Master gælder for Hjørring—Løkken—Aabybro Togene.

Fra Masten kan der vises følgende Signaler:

- Hold udenfor: om Dagen: begge Arme vandret,
i Mørke: øverste Arm rødt Lys,
nederste - brandgult Lys.
- Indkørsel: om Dagen: øverste Arm skraat opad,
nederste - vandret,
i Mørke: øverste Arm grønt Lys,
nederste - brandgult Lys.
- Gennemkørsel: om Dagen: begge Arme skraat opad,
i Mørke: begge - grønt Lys.

Rødt og brandgult Lys mod Toget vises tilbage mod

Stationen med hvidt Stjernelys, og grønt Lys vises tilbage med brandgult Lys.

I Mørke skal der i Forbindelse med Signalet »Kør igennem« fra Perronen af Stationsbestyreren vises Haandsignal »fri Bane«; derimod vises intet Signal fra Sporskiftet.

Nr. 132. Signalerne Nr. 8 og 9 gives kun fra Trinbrædter, der ikke er forsynede med Sidespor, og har derfor kun den i Reglementet angivne Betydning. Saa fremt der altsaa fra et af disse Trinbrædter til et rent Godstog eller Særtog, der i Følge Anmeldelsen ikke standser for at optage eller afsætte rejsende, intet Signal vises, betyder dette, at Toget kan passere Trinbrættet uden Standsning.

Mastesignaler
paa
Trinbrædter

Nr. 133. Signal Nr. 1 (Afgangssignal med Stationsklokken) er indtil videre sat ud af Kraft.

Signal Nr. 1
bortfalder for-
søgsvis

Signalet erstattes for samtlige herværende Baners Tog med mundtlig Afgangstilladelse fra Stationsbestyreren til Togføreren.

Under Opholdet paa Stationerne skal Lokomotivpersonalet holde Udflugt med Togføreren, saaledes at dennes Signaler til Lokomotivføreren straks efterkommes.

Skulde et Signal, der afgives første Gang, ikke straks blive efterkommet af Lokomotivføreren, skal den Togbetjent, der maatte opholde sig mellem Signalgiveren og Lokomotivføreren, straks give Signalet videre.

Nr. 134. For Togenes Afgang fra Statsbanestationerne gælder følgende Regler:

Signaler for
Togenes Af-
gang fra Stats-
banestationer

Afgangssignal Nr. 5 (Afgangssignal med Stationsklokken) og Nr. 47 (Togafgang fra Lokomotivet) i Statsbanernes almindelige Signalreglement bortfalder, idet Signal Nr. 5 erstattes med mundtlig Afgangssignal suppleret med grønt Flag fra Stationsbestyreren saavel om Dagen som i Mørke til Togføreren. I Mørke maa Signalgiveren stille sig saaledes, at han viser Signalet fra den belyste Perron, for at Togføreren kan se Flaget. Efter Modtagelsen af Afgangssignalet giver Togføreren Signal Nr. 55 med Signalføjten suppleret med Haandsignal Nr. 8 »Kør«, og Lokomotivføreren sætter da uopholdelig Toget i Gang.

Paa Aalborg Statsbanestation benyttes elektriske Togafgangssignaler for alle Tog.

I den Anledning er der i Vognehøjde paa Perronen

— een for hvert Afgangsspor — anbragt en grøn Lygte. Den mundtlige Afgangssordre kan da erstattes med Tænding af vedkommende Lygte.

Lokomotivføreren maa have Opmærksomheden henvendt paa Togføreren, saaledes at Igangsætningen kan ske i samme Øjeblik, Togføreren har fløjtet. Antallet af korte Toner i Fløjtesignalet skal uforandret bestemmes ved Numrene paa de Tog, der samtidig opholder sig paa Stationen.

Det tillades dog Stationerne at benytte Klokkesignalet i de Tilfælde, hvor det er ugørligt at give mundtlig Afgangssordre.

VII. Vognmateriellet.

Nr. 135. Rengøringen af Person-, Post- og Bagagevogne paahviler Togenes Udgangsstationer og de Stationer, hvor saadanne Vogne er anbragte i Reserve. Tilsynet og Kontrollen med Vognenes Rengøring paahviler de nævnte Stationer; Rengøringen foretages dels af Stationens, dels af særligt Rengøringspersonale.

Rengøring af
Person-, Post-
og Bagage-
vogne

I alle Tilfælde skal Vognene — forinden hvert Togs Afgang fra Udgangsstationen — underkastes et Eftersyn, og maa der ved dette, for saa vidt der ikke er foreskrevet en grundig Rengøring eller det korte Ophold eller det faste Personales Faatallighed i et givet Øjeblik vanskeliggør en større Rengøring, foretages de mest nødvendige Arbejder, saasom Gulvfejning, Vinduespuddning, Afstøvning af Bænke, Sæder, Hylder, Gardinstænger, Aftørring af Haandtag, Løbestænger, Personvognenes Platformskærme o. s. v.

Under særlig paatrængende Omstændigheder er Udgangsstationerne berettigede til at tilkalde Togets Konduktør til Assistance til de ovenfor nævnte Arbejder.

Togførerne skal i betimelig Tid være til Stede 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.

Under Vognenes indvendige Rengøring maa samtlige Døre være oplukkede for at tilvejebringe Gennemtræk. Løse Sæder eller Hynder i II. Kl. Kupéer skal bankes og børstes udenfor Kupéerne. Poleret Træværk aftørres, om fornødent med en fugtig, afvreden Svamp og gnides derefter blankt med Skind.

Malet og ferniseret Træværk (Vægge, Loft, Bænke, Hylder, Vinduesrammer o. s. v. aftørres — om fornødent vaskes — med rent Vand eller med mildt Sæbevand (ikke over 65 g Sæbe til hver Spand Vand). Benyttes

Sæbevand, maa ethvert Spor deraf altid efter Brugen afskylles med rent Vand.

Vogngulvene fejes. Er de forsynede med Linoleumsbelægning, skal de vaskes med Svaber eller Gulvklud og aftørres. Trægulvene skal efter Udfejningen vaskes med Gulvskruppe og derefter tørres med Svabere eller Gulvklude.

Udover det her specielt anførte skal Vognene grundig rengøres overalt: Gardiner og Net rystes og aftørres, Vinduer afvaskes og poleres o. s. v., og henledes Opmærksomheden paa, at det først og fremmest drejer sig om at holde de Vogndele fri for Støv og Smuds, hvor de rejsende nemmest kommer i Berøring med, f. Eks. Sæder, Rygstød, Hylde og Hynder, Gardiner, Gardinstænger, Gardinringe o. s. fr.

De i daglig fast Tur løbende Bagagevogne skal rengøres i samme Omfang som Personvognene: Vognsiderne indvendig, Borde, Hylde og deres Rum skal aftørres og mindst 1 Gang ugentlig vaskes.

Vognene afvaskes udvendigt med rent Vand ved Hjælp af Vognvaskere. Det maa nøje iagttages, at der ikke i Vognvaskerne er Sand og Smaasten, der kan frembringe Skrammer og beskadige Vognlakeringen. Bliver det nødvendigt til Aftagning af Pletter, kan der til den udvendige Vask anvendes Sæbevand, dog ikke over 65 g Sæbe pr. Spand Vand, og maa ethvert Spor af Sæbevand omhyggeligt efter Brugen bortskylles med rent Vand. Fodtrin og Undervogn vaskes med Vand og Svabere. Der gives derefter Vognen en rigelig Afskyling med rent Vand.

Alt udvendigt Beslag af Messing poleres blankt; men det maa nøje iagttages, at denne Pudsning foregaar med Omhu for ikke at beskadige eller tilsmudse Vognens Lakering.

De i nogle af Banernes Vogne anbragte store Lamper kræver en Del Arbejde med deres Renholdelse, idet de store Glasflader og store Partier af Messing maa holdes rene og blanke. Iøvrigt maa der anvendes stor Forsigtighed overfor Lamperne baade ved Renholdelsen og under Kørslen. Ved Renholdelsen maa det nøje undersøges, om der er afsat Sod i den øvre Del af Beholderen. Er dette Tilfældet, maa den fjernes, og maa i saa Fald Sæder og Rygstød i II. Kl. Kupéer tildækkes med Tøjstykker for ikke at tilsmudses med muligt nedfaldende Sod.

Naar Personvogne henstaar paa Stationerne ubenyt-

tede, skal Vinduerne være lukkede, Gardinerne trukne for og Dørene aflaaede.

Mindre Mangler, der viser sig ved Vognenes Rengøring: Dørlaase, der ikke fungerer, Døre og Vinduer, der kun med Besvær kan aabnes eller lukkes, afrevne Vinduesstropper og Gardinringe, iturevne Gardiner o. s. v., skal af det ved Rengøringen beskæftigede Personale meldes til Stationen. Saafremt Maskinafdelingen kan gøre det i Stand paa Stedet (Aalborg G.), skal saadant ske, naar Stationen anmelder Skaden og som Regel indenfor den Tidsfrist, Stationen angiver.

De faste Pakvogne skal — saavel i Læsserum som i Bremsorum — vaskes mindst hver 14. Dag.

Den grundige Rengøring foregaar efter Behov, men skal for Personvognenes Vedkommende i alle Tilfælde finde Sted umiddelbart før Pinse og Jul.

Nr. 136. Vogne, der har været benyttede til Godsforsendelser, maa omhyggeligt rengøres, uanset om de straks skal videresendes tomme eller blive henstaaende paa Stationen. Vogne, der har været benyttede til Kreaturforsendelser, skal straks efter Brugen vaskes, udluftes og eventuelt desinficeres.

Ved en saadan Rengøring skal Endedørene oplukkes, og saavel disse som de indenfor værende Gitterdøre skal behørig renses, og navnlig maa det paases, at alle False er rensede for Smuds, saaledes at Dørene let lader sig lukke igen efter endt Rengøring.

Naar disse Vogne har været benyttede med oplukkede Endedøre, maa det endvidere paases, at Gitterdørene hægtes af foroven, inden Endedørene atter lukkes, idet Resultatet ellers bliver, at Yderdørenes Lukketøj ikke kan hægtes i Øsknerne foroven, hvorved Vognene let beskadiges.

Nr. 137. Naar nogen ødelægger eller beskadiger Banernes Ejendele paa saadan Maade, at Erstatning herfor efter de gældende Bestemmelser formenes at kunne paalægges ham, skal den højeste tilstedeværende Tjenestemand ved Banerne straks afkræve den skyldige en Godtgørelse eller Erstatning.

I Henhold til § 15 i Politianordning for Jernbaner under privat Drift har Ministeriet for offentlige Arbejder resolveret, at de nedenfor nævnte særlige Takster samt de i »Prisliste for Istandsættelse af Vogne« opstillede Normalpriser bringes i Anvendelse med bindende Virk-

Rengøring af
Godsvogne

Erstatning for
Beskadigelse af
Banernes Ejen-
dele samt for
Forurening af
Vogne og Sta-
tionslokaler

ning, for sidstnævnte Prislister Vedkommende dog kun for saa vidt angaar Erstatningsbeløb paa 50 Kr. og derunder. Erstatningsbeløb paa over 50 Kr., der er opførte i »Prislisten«, vil ogsaa være at lægge til Grund ved Bestemmelse af Erstatninger, men de kan ikke anvendes med bindende Virkning overfor Skadevolderen, hvorfor Sagen eventuelt maa bringes for Domstolene.

Erstatningsbeløb for Beskadigelser, der ikke er opført i Listerne, fastsættes, naar mindelig Overenskomst kan træffes med Forvolderen af Skaden, ved Skøn af den højeste tilstedeværende Tjenestemand ved Banerne.

Den, der har afkrævet Beløbene, afgiver i alle Tilfælde straks en foreløbig Melding ad tjenstlig Vej til Driftsbestyreren. De modtagne Erstatningsbeløb indbetales til den nærmeste Station med Opgivelse af Opkræverens Navn, Tjenestestilling og Nr. samt Beskadigelses Art og de anvendte Positionsnumre i Prislisterne.

Saaframt det er Togpersonalet, der opdager Beskadigelsen, skal der gøres Bemærkning derom paa Tograpporten eventuelt med Angivelse af, til hvilken Station den paagældende er henvist, og Afskrift af Bemærkningen indsendes til Hovedkontoret.

De indkomne Beløb, for hvilke der altid skal gives Kvittering, optages i Regnskabet under »Forskellige Indtægter«.

Naar Beløbet er indbetalt, skal Stationen ad tjenstlig Vej fremsende til Driftsbestyreren fornøden Indberetning om Beskadigelsen tilligemed en Angivelse af de Positioner i Prislisterne, der er benyttede ved Fastsættelse af Erstatningen, dennes Størrelse, samt i hvilket Periode-regnskab Beløbet føres til Indtægt.

Kan eller vil Vedkommende ikke straks betale Erstatningsbeløbet, indberettes Sagen ad tjenstlig Vej med Oplysning om den paagældendes Navn og Adresse. Saaframt Vedkommende ikke legitimerer sig, kan Stationen (Holdepladsen) til Sikkerhed for Betalingen tilbageholde Skadevolderens i Banernes Besiddelse værende Ejendele (indskrevet Rejsegods, Kreaturer m. m.), ved hvilke Skaden er foraarsaget.

Kan Skadevolderen ikke udfindes, bør Beskadigelsen, naar Omstændighederne taler derfor, anmeldes til Politiet af den Station, hvor den bemærkes, eller hvortil den er anmeldt. Indberetning herom fremsendes ad tjenstlig Vej.

De særlige Takster, der i Henhold til Ministeriets Resolution er givet bindende Virkning, og som vil være at

anvende for Beskadigelser paa Materiel, tilhørende Aalborg Privatbaner, og for Beskadigelser paa fremmede og private Vogne, løbende paa Banerne, samt for Forurening af Vogne og Stationslokaler, er følgende:

A. For Beskadigelse af Vinduesremme.

- 1) 1 Vinduesrem i III. Kl. Kupé Kr. 2,40
- 2) 1 — i II. » » » 4,45

Vognstype	For en Rude i						Kr.
	Vinduer			Døre			
	i fast eller bevægelig Vindue i Kupé eller Sidegang	Lille Rude	Stor Rude	i indvendig Mellemdør	i indvendig Skydedør	i Gavt- og Sidedør	
Gennemgangsvogn	a) 47,25	a) 36,00	a) 36,00	1,30	12,00	9,40	1,90
	b) 4,40	b) 2,70	b) 3,90	—	—	—	—
Kupévogn	2,70	1,40	—	—	—	—	1,90

a) Vindue uden Ramme. b) Vindue med Træramme.

C. For Beskadigelse af Gardiner.

- 1) Gardiner til II. Kl. Kupéer Kr. 2,95
- 2) — - III. » — » 1,40

D. For Beskadigelse af løse Puder.

- 1) 1 Pude (Pølle) til II. Kl. Kupéer Kr. 8,25

E. For Beskadigelse af Sofaer og Hynder.

- 1) Sofaer i Kupé- og Gennemgangsvogne, mindre Beskadigelser, som ikke nødvendiggør Fornyelse af Betrækket Kr. 1,50
 2) Et Sæde i II. Kl. Kupéer » 9,95
 3) En Sofaryg i II. Kl. Kupéer..... » 18,40

F. For Beskadigelse af Hoved- og Armlæn.

- 1) Beskadigelser, som ikke nødvendiggør Fornyelse af Betrækket, II. Kl. Kupéer Kr. 0,75
 2) Beskadigelser af Betrækket, som nødvendiggør Fornyelse af Plysset, II. Kl. Kupéer » 2,15

G. For Beskadigelse af Opstigeremme og Bagagenet.

- 1) Mindre Beskadigelse af Opstigeremme, naar Fornyelse ikke er nødvendig Kr. 2,25
 2) Fornyelse af en Opstigerem » 7,05
 3) Fornyelse af et Bagagenet » 6,20

H. For Beskadigelse af Væggene oven over Ryglænet, Loftterne og Dørbetræk i II. Kl. Kupéer.

- 1) Ved ringere Beskadigelser Kr. 2,70
 2) Ved Beskadigelser, der nødvendiggør en Fornyelse af hele Felter, for hvert Felt » 13,40

I. Beskadigelse af Opslag og Skilte.

- 1) Glas for et Landkort, Politireglement o. l. Kr. 0,85
 2) Indvendigt eller udvendigt Kupéskilt, der kan vendes » 1,75
 3) Indvendigt eller udvendigt Klassebetegnelse-skilt, der kan vendes » 1,35
 4) Malede Paaskrifter i Kupéer » 0,75

K. Beskadigelse af Ventilhaandtag o. l.

- 1) Afbrydning af Knoppen paa et Varmeventilhaandtag, II. Kl. Kupéer Kr. 5,85
 2) Afbrydning af Knoppen paa et Varmeventilhaandtag, III. Kl. Kupéer » 2,90
 3) Fornyelse af Luftventilhaandtag,
 II. Kl. Kupéer » 5,15
 4) — — — III. » — » 2,60

L. Beskadigelse af Dele til elektrisk Belysning.

- 1) En Lampeholder Kr. 1,50
 2) En Tulipankuppel « 0,55
 3) Glødelamper af Metaltraad » 0,75

M. For Beskadigelse af Inventar i Toilettrum.

- 1) En Klosetkumme af Fajance Kr. 18,00

N. For Beskadigelse eller Ødelæggelse af forskellige Genstande.

- 1) En Kuppel til Petroleumslampe Kr. 6,50
 2) En Kuppel til elektrisk Lampe » 1,40
 3) Et Askebæger » 1,40
 4) En Hattekrog » 0,90

O. For indre eller ydre Forurening

- af en Vogn eller et Stationslokale Kr. 0,90

Da Beskadigelsen af de paa en Del P. Vogne anbragte Tørvehække øjensynlig stammer fra, at Afsender eller Modtager aftager Hækkene under Vognenes Paa- eller Afæsning og ikke atter paasætter dem, maa der hos den paagældende Afsender eller Modtager rejses Krav om Erstatning for den derved forvoldte Skade. Erstatningen fastsættes til 10 Kr. for hver Gang en Hæk eller Dele af den aftages. Beløbet indsendes hertil under fornøden Forklaring.

Nr. 138.**I. Almindelige Bestemmelser.**

1. Enhver Vogn, hvori der har været befordret indenlandske Kreaturer, som ikke lider af nogen smitsom Sygdom, rengøres efter de nedenfor i Afsnit II foreskrevne Regler.

2. Enhver Vogn, som indkommer fra Udlandet med Heste, Muldyr, Æsler, Hornkvæg, Faar, Geder, Svin eller levende Fjerkræ til Stationer i Danmark med direkte Ekspedition eller omekspereret paa Grænsestationen, skal, hvad enten Dyrene er blevne befordrede løse i Vognene eller har været indelukkede i Kasser, Bure eller deslige, snarest muligt efter Afæsningen rengøres og desinficeres efter de under Afsnit II foreskrevne Regler.

3. Enhver Vogn, hvori der har været befordret Kreaturer, der er eller antages at være smittede af Kvæg-

pest, Miltbrand, miltbrandartet Rosen eller Mund- og Klovsyge, desinficeres efter de i Afsnit III foreskrevne Regler.

4. Vogne, der skal underkastes Desinfektion, maa ikke tages i Brug, forinden denne er fuldført, og Vognene skal holdes omhyggeligt lukkede fra Aflæsningen er endt, til Desinfektionen paabegyndes. Vogne, der tilhører Baner i det sydlige Udland og indgaar med de i Punkt 2 nævnte levende Dyr, maa dog slet ikke benyttes paa Returen, men skal efter endt Desinfektion sendes til paagældende Grænsestation. Følgesedlerne maa bære Paategning om, at Vognene er returgaaende Kvægvogne.

5. Tyske Kvægvogne, som returneres til Grænsestationen, skal, efter at Desinfektionen er foretaget, paaklæbes en Seddel med Angivelse af, hvor og naar Desinfektionen er sket.

6. Da Vogne med danske Kvægsendinger til Tyskland vil blive desinficerede paa Ankomststationerne, paalægges det Stationerne at give Afsenderne Underretning herom samt om, at der for Desinfektionen hos Modtageren vil blive opkrævet et Gebyr af 1 Reichsmark for hver Vogn.

7. Naar Forsendere af Dyr ved Bestillingen af Vogne eller i betimelig Tid før Indlæsningen forlanger Vognene desinficerede, vil dette være at udføre paa samme Maade og for samme Betaling som nedenfor under Afsnit II og III fastsat for ankomne Vogne.

Dyr, der formenes at lide af smitsomme Sygdomme, modtages ikke til Transport. Anmeldelse bør gøres til nærmeste Politiovrighed.

8. Endvidere skal alle fra det sydlige Udland tilbagekommende danske Vogne, der efter deres Konstruktion kan anvendes til Kreaturtransport, straks renses og desinficeres her i Landet. Indgaar de tomme, renses og desinficeres de paa Grænsestationen (Gjedser, Vamdrup eller Vedsted), indgaar de læssede, skal de renses og desinficeres paa den Station, hvor Vognen tømmes, i hvilken Anledning Grænsestationen paaklæber 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.«

Saa snart Desinfektionen har fundet Sted, skal Sedlen ufortøvet fjernes.

II. Rengøring og Desinfektion af Kvægvogne under almindelige Forhold.

9. Vogne, hvori indenlandske Kreaturer har været befordrede, renses paa følgende Maade:

Alle i Vognene værende Urenligheder fjernes med en Skovl eller Kost, i Frostvejrs umiddelbart efter Vognenes Aflæsning. 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 tilvejetragte Træk yderligere kan tørre Vognene. 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 Vognen løbende Vand erholder frit Afløb.

10. Vogne, hvori de i Punkt 2 omhandlede levende Dyr fra Udlandet har været befordrede, renses paa ovenangivne Maade, hvorpaa de desinficeres ved Vaskning af Gulv, Vægge og Loft med svag Kresolsæbeopløsning, der tilberedes ved at opløse 2½ Del Kresolsæbe i 100 Dele varmt Vand (115 g til 4 Liter Vand).

11. Ved udpolstrede Vogne skal de polstrede Stykker udtages af Vognene, udbankes grundigt og derefter børstes rene.

III. Under særlige Forhold.

12. I Tilfælde af, at Vogne er eller formenes at være blevne smittede af Kvægpest, 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 Kresolsæbeopløsning, der tilberedes ved at opløse 5 Dele Kresolsæbe i 100 Dele varmt Vand (230 g til 4 Liter Vand). Overstrygningen af Gulv, Vægge og Loft foretages med en almindelig Kalkkost. Efter endt Desinfektion skal alle Døre og Luger aabnes, for at Luften hurtig kan tørre Vognene indvendig og fjerne enhver animalsk Lugt.

13. Ved udpolstrede Vogne skal de polstrede Stykker udtages og opbrændes, hvorefter Desinfektionen foretages.

14. Den ovenangivne Desinfektionsmaade skal i Reg-

len 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 fra Miltbrand, miltbrandartet Rosen eller Kvægpest hidrørende Smitte af Vognen. Navnlig 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 det 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 fundet selvdøde Svin, skal nævnte Desinfektionsmaade stedse foretages af Ankomststationen.

15. I alle Tilfælde, hvor Vogne, som har været benyttede til Forsendelse af Kreaturer, skal desinficeres til Forebyggelse af Mund- og Klovsyge, foregaar Desinfektionen af Vognene ved Hjælp af Kalkmælk i Stedet for Kresolsæbeopløsning. Kalkmælken, der altid skal bruges frisk tilberedt, anvendes i Forholdet 1 Del brændt, ulæsket Kalk til 8 Dele Vand. Forinden Desinfektionen skal 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 har været dækkede, i Almindelighed ikke desinficeres, men derimod renses omhyggeligt, f. Eks. ved Overskylning med Vand, naar de er bleve 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 Pkt. 14

nævnte Paabud er udstedt, skal de tillige, saa ofte de har været benyttede, dog ikke hyppigere end 1 Gang daglig, rengøres og derefter ved Hjælp af en Vandkande overgydes med den stærke Kresolsæbeopløsning.

Ramperne ved Jernbanestationerne vil stedse være at desinficere med Kalkmælk, naar der fra paagældende Station har fundet Afsendelse Sted af Kvæg, Faar, Geder eller Svin, der forinden Afsendelsen i større Mængder har været sammenbragte fra forskellige Steder, saasom ved Markeder, Dyrskuer, samlede Svineopkøb o. lign.

V. Behandling af Gødning, Strøelse m. v., der opsamles fra Kreaturforsendelser, som er undergivne Desinfektionstvang.

17. Gødning, Strøelse o. l. nedgraves i en Dybde af 1 Meter. Jordlaget paa dette Sted rives og overgydes paa den ovenfor angivne Maade med den stærke Kresolsæbeopløsning.

18. Under en paa Grund af Mund- og Klovsyge 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 bestroet 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 Klovsyge eller maa mistænkes for at være det, behandles Gødningen m. v. overensstemmende med den i Pkt. 17 givne Forskrift.

19. Ovenstaaende Regler er tiltraadte af samtlige Baner i Danmark, saaledes at Kvægvogne uden Omlæsning kan gaa ind paa disse Baner.

For at forebygge, at Varer, som indlæsses i Vogne, der er bleve desinficerede, skal tage Skade af de anvendte Desinfektionsmidler, vil det være at iagttage, at enhver Gods- eller Kreaturvogn efter stedfunden Desinfektion med Kresolsæbe udluftes i mindst 12 Timer og derefter indvendig afskylles og tørres saa grundigt, at ethvert Spor af Desinfektionen fjernes.

Udførelsen heraf paahviler den samme Station, som har foretaget den forudgaaende Rengøring og Desinfektion, hvad enten Vognen derfra skal videresendes tom eller paany læsses.

Desinfektion
af Vogne, hvori
der har været
befordret Lig

Nr. 139. Vogne, hvori Lig har været befordrede, desinficeres snarest muligt efter Aflæsningen paa følgende Maade:

Vognen renses og udvaskes overalt indvendig, først med koldt Vand og derefter, naar den er bleven tør, med en svag Kresolsæbeopløsning (jfr. Ordre Nr. 138, Punkt 10).

Efter Desinfektionen udluftes Vognen som foreskrevet i Ordre Nr. 138, Punkt 19.

Benyttelsen
af Gods-
vogne, der
læsses til Ud-
landet

Nr. 140. Til Forsendelser, ligegyldig af hvilken Art, til Sverige (herunder Helsingborg og Malmø) samt til det sydlige Udland maa kun anvendes Vogne, der saavel udvendigt som indvendigt er fuldkommen fri for ethvert Spor af dyriske Ekskrementer og af andet Smuds, der kan mistænkes for at være Rester af saadanne Ekskrementer. — I andet Fald risikeres det, at en saadan Vogn ved Ankomsten til Udlandet, hvor der i saa Henseende føres skarp Kontrol, bliver udsat til Omlæsning og Desinfektion, og den paagældende danske Afgangstation, der har læsset Vognen eller anvist den til Paa-læsning uden at iagttage, hvad ovenfor er foreskrevet, maa da forvente at blive holdt ansvarlig for de deraf flydende ret betydelige Udgifter.

Tyske Vogne maa ikke benyttes til Kreaturtransport fra danske Stationer; dog maa Vognene benyttes til Forsendelse af Heste.

Mund- og
Klovtsyge*)

Nr. 141. Naar der i en Besætning er udbrudt Mund- og Klovtsyge, vil der af vedkommende Politimester blive etableret Lokalafspærring rundt om det smittede Sted.

Stationerne maa selv holde sig underrettede om de Meddelelser, der udsendes fra Politimestrene i Stationens Omegn, hvori angives de Distrikter, der afspærres paa Grund af Mund- og Klovtsyge.

Naar Afspærringen etableres, træder nedennævnte Bestemmelser straks i Kraft:

Fra det afspærrede Distrikt forbydes Udførsel saavel til, den øvrige Del af Landet som til Udlandet af

levende Kvæg, Faar, Geder og Svin,
dræbte, men endnu ikke slagtemæssigt behandlede

Dyr af disse Arter samt dræbt, klovbærende Vildt,
Hø, Halm og Gødning,
Huder, Horn, Kløve, Fæhaar og Uld af de nævnte

*) Lbmsts. Bek. af 27-12-11 og 10-3-15.

Dyr, med mindre disse Varer er tørrede eller saltede.

Det er dog tilladt fra det afspærrede Distrikt at udføre Hø og Halm til Foder for Heste eller til teknisk Brug, naar Politimesterens skriftlige Tilladelse foreligger. Denne Tilladelse opbevares paa Afsendelsesstationen, der giver Fragtbrevet Paategning om, at en saadan Tilladelse foreligger.

De Vogne, hvorpaa saadanne Hø- eller Halmsendinger har været befordrede, skal desinficeres paa samme Maade som Kvægvogne.

Sammenstødende Lokalafspærringer betragtes som en Helhed.

Det er tilladt fra det afspærrede Distrikt, med Undtagelse af de smittede Ejendomme, at udføre sunde Dyr til Slagtning inden 24 Timer paa et offentligt Slagtehus, et af de af Landbrugsministeriet autoriserede Andels- eller Privatslagterier eller paa private Slagterier, der er under Kontrol af en af Kommunen eller Politimesteren beskikket Dyrlæge. Dyrenes Ejer skal da udfylde en særlig Blanket, der angiver det Slagteri, hvor Slagtingen skal foregaa, Dyrenes Antal og Art m. v. Blanketten paategnes af Sognefogden og tjener herefter som Passerseddel. Passersedlen skal følge med Fragtbrevet og afleveres sammen med dette til Slagteriet. Transporten skal foregaa i aflæssede Jernbanevogne, i hvilke der kun maa indlades Dyr bestemt til Slagtning paa samme Slagteri.

Til Københavns Kvægtorv er det dog ikke tilladt at sammenlæsse klovbærende Dyr fra afspærrede Distrikter med Dyr fra ikke afspærrede Distrikter.

Opstaldning maa ikke finde Sted under Gennemførslen gennem et afspærret Distrikt.

Saafernt Dyrene ikke transporteres med Vogn fra Hjemstedet, men trækkes til Jernbanestationen, skal Dyrene synes af en Dyrlæge, inden de udføres fra Hjemstedet. Denne Dyrlægeattest skal — ligesom ovennævnte Passerseddel — følge med Fragtbrevet og udleveres sammen med dette. Attesten gælder kun i 24 Timer.

Den paa Transportvognen værende Gødning og Halm skal føres tilbage til Hjemstedet, med mindre den kan blive uskadeliggjort ved Nedgravning eller Opbrænding paa Slagteriet eller Jernbanestationen. De til Transporten benyttede Jernbanevogne desinficeres med Kalkmælk.

Alle Vogne med klovbærende Dyr, der aflæsses inden-

for det afspærrede Distrikt, skal ligeledes desinficeres med Kalkmælk; jfr. iøvrigt Ordre Nr. 138, III, IV og V.

For at undgaa Desinfektion af Presenninger maa der ikke stilles aabne, presenningdækkede Vogne til Forsendelse af klovbærende Dyr til eller fra det afspærrede Distrikt.

Det paalægges Stationsbestyrerne personligt at føre Tilsyn med, at Bestemmelserne i Ordre 138, Punkterne 15—18, om Rengøring og Desinfektion i Anledning af Mund- og Klovsyge omhyggeligt overholdes. For saa vidt der fra Veterinærpolitiet, der vil føre Tilsyn med nævnte Arbejde, maatte blive fremsat Klage over mangelfuld Udførelse heraf, skal denne straks tages til Følge.

Befordring af levende eller ikke slagtemæssigt behandlede klovbærende Dyr — ogsaa i Emballage — indenfor det afspærrede Distrikt maa ikke finde Sted i Vogne af Litra E eller i Godsvognenes Bremserum. Ilgodssendinger af denne Art henvises til dertil egnede Tog. Af-sendelses-, henholdsvis Omlæsningsstationen beklæber den benyttede Vogn paa begge Sider med Sedler paaskrevne: »Denne Vogn skal renses og desinficeres.« Kasser, der har været anvendt til Dyrene, maa ikke igen modtages til Forsendelse, forinden det godtgøres, at de er rensede og desinficerede med Kalkmælk, som Stationerne uden Betaling kan levere Forsenderne til dette Brug.

For at klovbærende Vildt kan betegnes som »slagtemæssigt behandlet« udkræves, at det paagældende Dyrs Hoved, Hud, Indvolde og Klove er fjernede.*)

For at andre klovbærende Dyr end Vildt kan betegnes som »slagtemæssigt behandlede« udkræves, at det dræbte Dyr er opskaaret, og at Mave og Tarme er fjernede.

Gennemførsel pr. Jernbane af de nævnte Dyr og Varer gennem det afspærrede Distrikt er tilladt.

Vognfordeling
Vognrapporter

Nr. 142. Vognfordelingen for samtlige Baner sker fra Aalborg G. Station, hvortil Vognrapporterne indsendes med hver Dags første Morgentog.

Fordelingen paabegyndes snarest efter at Rapporterne er indgaaede, og saafremt en Station ikke inden Kl. 12 Middag har modtaget Ordre angaaende eventuelle tomme Vognes Bortsendelse eller Benyttelse, er det den tilladt selv at disponere over dem til Fordel for senere indgaaede Bestillinger. Saafremt bestilte Vogne ikke kan effektueres

*) Lbmsts. Skr. af 18—12—12.

rettidig, vil Vognfordeleren pr. Telefon underrette Stationen derom snarest muligt og saa vidt muligt samtidig meddele, til hvilket Tidspunkt de ventes leverede, for at Stationen kan lade Meldingen gaa videre til Bestilleren.

Med Hensyn til Førelsen af Vognrapporten bemærkes følgende:

De til Stationen indleverede Vognbestillinger (Form. Nr. 111) indføres i den dertil bestemte Rubrik i Vognrapporten, hvorefter Stationen udfylder Rubriken »Status« under nøje Hensyntagen til det disponible og under Af-læsning værende Materiel. De i Statusrubriken opførte manglende og overkomplette Vogne maa saaledes kun indeholde Tallet paa de Vogne, der faktisk maa tilsendes Stationen, henholdsvis haves tilovers til Bortsendelse.

For Vogne, der er forsynede med Hæk, føres foruden Vognenes Litra umiddelbart i Forbindelse hermed Underlitra »h« (f. Eks. Pl^h 807).

Foruden den skriftlige Godsvognsstatus vil der være at afgive en telefonisk Status hver Eftermiddag. Den afgives:

Fra Hadsundbanen	Kl. 3,45	Em.
» Sæbybanen	» 4,00	»
» Hvalpsundbanen	» 4,30	»
» Fjerritslevbanen	» 4,45	»

Nøjagtig ved de ovennævnte Klokkeslet ringer Aalborg Station med L. D., hvorefter Stationerne melder sig i Rækkefølge fra Aalborg og afgiver den telefoniske Status, naar Aalborg G. Station har averteret Afgivelsen ved Ordet »Vognstatus«.

Til Brug ved Meldingens Affattelse meddeles følgende:

Overkomplette og manglende Vogne betegnes ved

Bogstaver:

Q	betyder en 11 m ² Vogn til levende Dyr.
Qa	— » lille Vogn til alm. Gods.
Qb	— » 15 m ² Vogn til levende Dyr.
Qc	— » 16 » » » — »
H	— » 14 » » » — »
I	— store Vogne til alm. Gods.
Is	— » » » Smør og f. Kød.
P	— smaa » » Gods i aaben Vogn.
Pb	— store » » » »
Pl	— » » » Hø, Halm, langt Gods etc.
T	— » » » Sten, Jord, Kridt etc.
K og Pl ^h	betyder Vogne til Tørv.

Telefonisk
Godsvogns-
status

Ved Rekvisition af Vogne til fremmede Baners Stationer maa Stationens Navn opgives, og fremmede Baners Vogne maa i Status opgives med Tilføjelse af Banens Ejendomsmærke.

Meldingen affattes altsaa f. Eks. saaledes:

Vognfordeleren,
Aalborg.

Disponible: 2 Qa, 1 Is, 1 H. L. A. Pl, 1 D. S. B. H.

Under Aflæsning: 1 T, 1 K, 1 Qc.

Bestilte: 1 I, 1 K Vesløs, 1 Is Esbjerg.

Paa Vognrapporten genbestilles Vogne, som ikke er leverede.

Kun i presserende Tilfælde er det tilladt at rekvirere Vogne pr. Telefon, og som Regel vil Vogne ikke kunne forventes leverede rettidig, naar de ikke bestilles mindst 24 Timer, før de ønskes stillede til Raadighed.

Numrene paa Presenninger, Presenningstænger og Tømmerklokke føres kun i Vognrapporten for den første Mandag i hver Maaned, men det maa da nøje iagttages, at alt, hvad der af nævnte Materiel findes paa Stationen, noteres. De øvrige Dage i Maaneden skal der kun føres Antallet af hver Slags.

Kontrol med fremmede Vogne

Nr. 143. Over fremmede Vogne sker en udvidet Rapportering (Form. Nr. 99).

I Fortegnelsen opføres alle de fremmede Vogne, der kan skønnes at være overtagne fra de fremmede Baner i den Maaned, Fortegnelsen omfatter. Der udfærdiges en Fortegnelse for hvert Ejendomsmærke. Døgnets Timer fra Midnat til Midnat angives med fortløbende Tal fra 1 til 24, saaledes at paabegyndte Timer altid regnes for fulde Timer.

Overgangsstationer udfærdiger ikke Fortegnelse for tilstødende Baners Vogne, Aalborg altsaa ikke for Statsbanevogne, men vel for Thisted- og Hjørringbanevogne.

Forsendelse af Syregods

Nr. 144. Til Befordring af Syregods (Petroleumstønder, Tjæretønder, baade fyldte og tomme o. s. v.) maa kun anvendes aabne Vogne, eventuelt med Presenning.

Forskellige Bestemmelser vedrørende Vognmateriellets Udnyttelse, Læsning, Behandling etc. Presenninger.

Nr. 145. Naar Vogne skal indsendes til Værkstedet, vil de ved Maskinafdelingens Foranstaltning blive forsynede med gule eller røde Sedler, der angiver, hvorledes der vil være at forholde med den paagældende Vogn. De gule Sedler er paatrykte »Trænger til Reparation« og de røde »Stoppet«. Sedlerne paaklæbes paa begge Vognsider og skal for Godsvognenes Vedkommende anbringes paa Adresstavlerne og for Personvognene paa Længde- dragerne. Vogne med gule Sedler kan fremdeles anvendes, men skal saa snart som muligt indsendes til Værkstedet. Vogne med røde Sedler maa derimod forblive staaende paa Stationen, indtil der fra Maskinafdelingens Side gives nærmere Ordre om deres Indsendelse.

Vogne til Værkstedet

Den, der paaklæber en Vogn Værkstedssedler, skal omgaaende indsende den i Seddel-Hæftet værende Talon i udfyldt Stand til Maskinafdelingen, medens Stammen bliver i vedkommendes egen Besiddelse.

Nr. 146. 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 Hjul ikke maa foranledige en Overskridelse af de omstaaende anførte Størrelser af det tilladelige **Hjultryk**:

Godsvognenes Bruttolast paa de forskellige Statsbanestrækninger

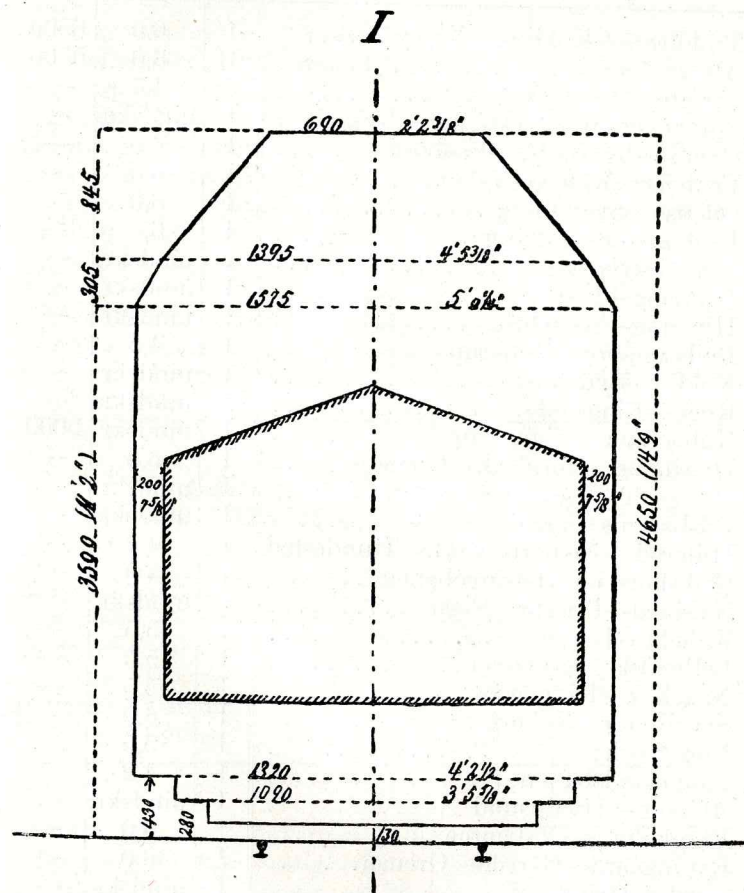
Tilladeligt Hjultryk paa Strækningen	I	I Per-	I alle			
	Iltog	sontog af alle Arter	andre Tog			
	kg	kg	kg			
I. København H.—Korsør	4500	5500	6500			
Roskilde—Masnedø						
do. —Kalundborg						
Orehoved—Gjedser						
København H.—Hellerup— Hillerød—Snekkersten						
København H.—Østerbro— Rungsted—Helsingør						
København H. Godsbanegaard— København F.—København N.— København Ø.						
København H.—Frederikssund						
København F.—Vanløse						
Nyborg—Strib						
Vamdrup—Frederikshavn						
Langaa—Struer—Esbjerg						
Lunderskov—Esbjerg						
Vejle H.—Vejle N.—Give—Her- ning						
Langaa—Silkeborg						
Struer—Odesund Syd						
Skanderborg—Skern						
Aarhus—Ryomgaard						
Randers—Grenaa						
Bramminge—Brande						
do. —Vedsted						
II. Næstved—Slagelse—Værslev ...				5000	5500	
Dalmose—Skelskør						
Sorø—Vedde						
Tommerup—Assens						
Hobro—Løgstør						
Viborg—Aalestrup						
Skive—Glyngøre						
Odesund Nord—Thisted						
Holstebro—Herning						
Viborg—Herning						

De under I anførte Banestrækninger er forsynede

med 32 kg eller sværere Skinner, medens de under II nævnte Strækninger har 22,5 kg Skinner.

Nr. 147. Paa samtlige Statsbaner kan Vognene læsses efter Profil I.

Tilladeligt
Ladeprofil paa
de danske
Statsbaner



Tilladeligt
Ladeprofil,
Hjulstand og
Hjultryk
paa danske
Privatbaner

Nr. 148. Fortegnelse over det paa danske Privatbaner tilladelige Ladeprofil, Hjulstand og Hjultryk.

Normalsporede Banestrækninger.

Bane	Ladeprofil	Hjulstand i Meter	Hjultryk i kg
Troldhede—Kolding—Vejen	I	6,0	6500
Amagerbanen	I	6,0	5500
Lyngby—Vedbæk	I	4,5	—
Stubbekøbing—Nykøbing—Nysted	I	uindskr.	—
Odense—N.-Broby—Faaborg	I	6,0	—
Faaborg—Ringe—Nyborg	I	6,0	—
Odense—Svendborg	I	6,0	—
Faaborg—Svendborg	I	6,0	—
Nordvestfynske	I	uindskr.	—
Hjørring—Hørby	I	uindskr.	—
Hjørring—Aabybro	I	uindskr.	—
Rødkjærsbro—Kellerup	I	4,5	—
Kolding—Sydbaner	I	uindskr.	—
Køge—Ringsted	I	uindskr.	—
København—Slangerup	I	uindskr.	5000
Helsingør—Hornbæk—Gilleleje	I	5,5	—
Høng—Tølløse	I	uindskr.	—
Odsherreds Banen	I	uindskr.	—
Hillerød—Frederiksværk—Hundested	I	4,2	—
Gribskov- og Helsingebanen	I	4,0	—
Næstved—Præstø—Mern	I	uindskr.	—
Kallehavebanen	I	5,5	—
Lollandske Jernbaner	I	5,5	—
Nakskov—Kragenæs	I	5,5	—
Svendborg—Nyborg	I	6,0	—*)
Nordfynske	I	5,5	—
Langelandsbanen	I	4,2	—
Aalborg—Hvalpsund	I	uindskr.	—
Ringkøbing—N.-Omme	I	6,0	—
Ryomgaard—Gerrild—Grenaa	I	6,0	—
Varde—Grindsted	I	uindskr.	—
Varde—N.-Nebel	I	5,5	—
N.-Nebel—Tarm	I	uindskr.	—

*) For fremmede Vogne, der indføres paa Banae, tillades dog et Hjultryk af 5500 kg.

Bane	Ladeprofil	Hjulstand i Meter	Hjultryk i kg
Hads—Ning Herreders	I	uindskr.	5000
Aarhus—Hammel—Thorsø	I	uindskr.	—
Ebeltoft—Trustrup	I	6,0	—
Horsens—Odder	I	uindskr.	—
Randers—Fabriken »Skandia«	I	5,5	—
Østsjællandske Jernbaner	I	5,5	4700
Kagerup—Græsted	I	4,0	4500
Kagerup—Duemose	I	4,0	—
Duemose—Helsingø	I	4,0	—
Vemb—Lemvig—Thyborøn	I	uindskr.	—
Odense—Kjerteminde—Martofte	I	6,0	4250
Aalborg—Hadsund	I	uindskr.	—
Fjerritslev—Frederikshavn	I	uindskr.	—*)
Thisted—Fjerritslev	I	uindskr.	—
Vejle—Vandel—Grindsted	I	4,2	—
Randers—Hadsund	I	4,2	4000
Horsens—Juelsminde	I	4,2	3500
Græsted—Gilleleje	I	4,0	3000

Smalsporede Banestrækninger.

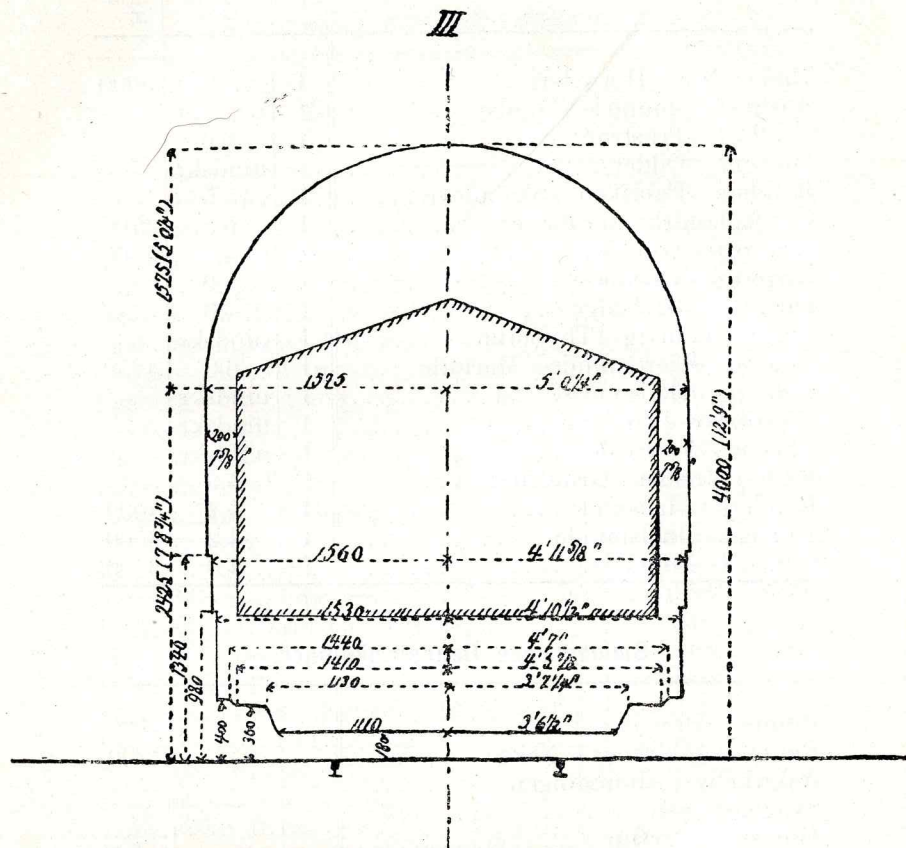
Rønne—Allinge			4500
Rønne—Aakirkeby—Neksø			2200
Aakirkeby—Almindingen			—
Skagensbanen			—
Horsens—Bryrup			—
Horsens—Tørring			—
Kolding—Egtved			—

Ovenstaaende Maksimalhjultryk er bestemt under Forudsætning af Kørehastigheder af højst 40—45 km ved de normalsporede Baner og 30 km ved de smalsporede Baner. For de Baner, der anvender større Hastigheder, vil Hjultrykket ved disse Hastigheder være at formindske.

*) For Strækningen Aabybro—Nørresundby—Vodskov 5500 kg.

Tilladeligt
Ladeprofil paa
svenske og
norske Baner

Nr. 149. Til svenske og norske Baner maa kun læsses efter Profil III.



Hvidmalede
Vogne

Nr. 150. De Q-Vogne, der er hvidmalede, er fortrinsvis bestemte til Transport af Smør og andre letfordærlige Varer, og de maa derfor under ingen Omstændigheder anvendes til Forsendelse af Gods, der kan inficere Vognene, og ej heller til Forsendelse af levende Dyr.

Ovenstaaende Regler gælder ogsaa for hvidmalede Statsbanevogne, der maatte komme ind paa herværende Baner.

Nr. 151. Fra Modtagerens Side vil følgende Forsigtighedsregler være af træffe ved Tømning af Bassin-vogne med Petroleum:

Tømning af
Bassinvogne

1. Aflæsning maa kun finde Sted paa de af vedkommende Jernbanefunktionær dertil anviste Spor samt kun ved Dagens Lys.
2. Tømningen maa kun finde Sted ved Hjælp af tætte Slanges eller Rørs, og det maa nøje iagttages, at der ved Fades og Tønders Paafyldning fra Vognene eller fra den paa Stationen værende Tank træffes betryggende Foranstaltning til Forhindring af Spild af Petroleum.
3. Optøen af Rør og Ledninger paa Vognene maa, hvad enten disse er tomme eller fyldte, kun ske ved Anvendelse af kogende Vand, Damp eller ophedede Tøjstykker.
4. Indvendig Undersøgelse af de tomme Bassin-vogne maa først finde Sted, efter at de har henstaaet en passende Tid tomme, og efter at man har overbevist sig om, at alle Gasarter er undvegne, ligesom Undersøgelse da kun maa finde Sted uden Anvendelse af ubedækket Lys.
5. I Nærheden af læssede eller tomme Bassin-vogne maa der under ingen Omstændigheder tændes Ild eller rygtes Tobak.

Nr. 152. Det paalægges Stationerne at holde Vognenes Koblinger vel smurte, saaledes at de altid uden Vanskelighed kan skrues. Endestationerne maa derhos tillige smøre Vognenes Skruebremser, naar dette gøres nødvendigt. Paa Aalborg G. besørges dette dog ved Maskin-afdelingens Foranstaltning.

Smøring af
Koblinger og
Skruebremser

Nr. 153. Naar Sidelemmene paa Q-Vogne trækkes op, maa det iagttages, at den Hage, der er anbragt i Lemmenes øverste Kant, bliver fastgjort paa rette Maade i den indvendig i Vognen værende Øsken, og maa det endvidere iagttages, at de paa Lemmene anbragte Bolte, naar Vognene skal toldlukkes, anbringes i de for dem bestemte Huller, og de paa Vognenes indvendige Sider værende Splitter anbringes i Boltene.

Behandling af
Sidelemme paa
Q-Vogne

Naar Boltene ikke benyttes, maa de ikke hænges løst ned, men skal anbringes i de paa Lemmene værende Kramper.

Paasættelse af
P-Vognenes
Endestykker

Nr. 154. Stationerne maa nøje paase, at Endestykkerne paa P-Vognene er rigtig paasatte, og de ved disse anbragte Hvirvler, der tjener til at fastholde Endestykkerne, er rigtig anbragte, naar Vognene afsendes, hvad enten dette sker i tom eller læsset Tilstand.

Togpersonalet maa have Opmærksomheden henvendt paa, at nærværende Ordre overholdes, og i fornødent Fald gøre Bemærkning paa Tograpporten om forefundne Overtrædelser.

Anvendelse,
Behandling og
Forsendelse af
Presenninger

Nr. 155. 1. Presenninger, der benyttes til Dækning af Gods, skal være fuldstændig tætte og slutte om Læsset paa en saadan Maade, at Indtrængning af Fugtighed forhindres, og at Vandet overalt kan faa hurtigt Afløb fra Læsset.

2. K-Presenninger maa aldeles ikke anvendes til Dækning af Gods, der kan tage Skade af Fugtighed.

3. Saavel den Funktionær, der stiller Presenninger til Raadighed for Forsenderen, som den Funktionær, der har Kontrol med Læsningen, skal paase, at Presenningerne er i god Stand.

4. Presenninger maa ikke benyttes til Dækning af Gods eller Læs, der kan beskadige dem (f. Eks. ikke til Faskiner). Det skal saaledes bemærkes, at der ikke bør leveres Presenninger til Vogne med Trælast, naar Læssets Beskaffenhed er saaledes (f. Eks. ved særlig skarpe Kanter), at det maa anses for sandsynligt, at Presenningen under indtrædende stærk Blæst vil slides itu af Læssets Ujævnheder. Naar Presenninger anvendes over Trælastvogne, paa hvilke Sidestrøerne rager op over Læsset, maa Presenningerne aldrig lægges over disse. Ligeledes bør der ikke leveres Presenninger til Vogne med løs Kalk eller Kridt, Tjære og Tjæreaffald eller lignende stærkt tilsmudsede og lugtende Produkter, medmindre Afsenderen til Beskyttelse for Presenningen lægger Sække eller et Lag Halm mellem disse og Godset.

5. Stationspersonalet skal paase, at Læsset om fornødent er behørigt afstivet og besnøret, forinden Presenningerne paalægges, idet disse kun maa tjene til Dækning og under ingen Omstændigheder maa bruges som Fastbindingsmiddel.

6. Naar en Vogn henstaar paa Stationen i Regnvejrr, og der samler sig Vand paa Presenningen, fordi den ikke er tilstrækkelig strammet over Læsset, bør der træffes Foranstaltninger til at faa Vandet bort.

7. Da fugtige Presenninger tager Skade af at henligge sammenrullede, skal saadanne Presenninger tørres paa bedste Maade samt i Vinterperioden ved Affejning befries for Sne og Is, forinden de sammenrulles, hvorhos Opbevaring bør ske under Tag.

Sammenlægningen foretages saaledes, at Nummeret vender udad.

8. Ved Udtagning af sammenlagte Presenninger til Dækning af Vogne vil det stedse være at iagttage, at de Presenninger, der først er oplagte, udtages og benyttes først, saaledes at den enkelte Presenning kun holdes henlagt sammenfoldet i den kortest mulige Tid. Naar Presenninger ved Vognes Tømning løsnes fra Vognenes ene Side, maa det iagttages, at de anbringes saaledes, at de ikke slæber paa Jorden eller kan gribe fat i Vogne, som føres frem paa Nabospor.

9. Løse Presenninger forsendes sammenrullede i Bagagevogne og skal ledsages af Følgesedler med nøjagtig Angivelse af Stykketal og Numre. For fremmede Presenningers Vedkommende anføres tillige Ejendomsmærke.

10. Presenninger maa ikke afsendes løse fra nogen Station uden at være eftersete. Ved Eftersynet skal Presenningen være udfoldet.

Løse Presenninger, der af en Station afleveres til Benyttelse paa vedkommende Havnespor, skal ligeledes saa vidt muligt forinden Afleveringen til Havnen undersøges paa Stationen.

Modtager en Station beskadigede Presenninger, skal Indberetning gøres i Vognrapporten med Angivelse af Skadens Omfang.

11. En Del gamle og mindre stærke Presenninger er K-Presenninger forsynede med Mærke K foran Løbenummeret.

Saadanne Presenninger skal benyttes, naar frisk Tang forlanges dækket, og maa iøvrigt kun bruges til Dækning af Halm, Tørv o. desl. samt til Beskyttelse af Gods mod Ildsvaade.

Disse Presenninger benyttes ogsaa til Kvæg i aabne Vogne samt til Gods, der kan beskadige Presenningen, f. Eks. Tømmer.

12. Stationerne maa sørge for at være forsynede med et tilstrækkeligt Antal Stationspresenninger til Beskyttelse af Gods mod Solvarme, Fugtighed eller Tilsmudsning. Stationspresenninger til Dækning af Smør o. l.

Naar der ikke findes tilstrækkelig Forsyning, skal Rekvisition indsendes til Driftsinspektøren.

13. Naar reparable Presenninger forefindes paa Stationen, bør Reparation

nerne, skal de forsynes udvendig med Kridtpaaskrift »Reparabel« og indsendes paa Følgeseddel til Aalborg G. Station.

K-Preseninger bør ikke indsendes til Reparation, fordi de har enkelte mindre Beskadigelser, men kun naar Skaden er saa stor, at den kan antages at medføre Ulemper for det Gods, hvortil de anvendes. Derimod skal almindelige Preseninger indsendes til Reparation, saa snart den mindste Beskadigelse bemærkes.

14. Hoveddepotet af Preseninger er i Aalborg G., hvortil disponible Preseninger straks sendes, forsaavidt ingen anden Ordre fra Vognfordeleren foreligger.

Nr. 156. Preseninger og andre Læsemidler, saasom Toldliner, Snøretøve, Kæder, Gitre m. v., der indgaar med en fremmed Vogn, skal altid være ledsaget af en af Ejendomsbanen udstedt Følgeseddel, som hæftes ved det paagældende Fragtbrev og saaledes følger med Forsendelserne til Bestemmelsesstationen, hvor Følgesedlen opbevares for atter at benyttes ved Læsemidlernes Tilbage-sendelse til Ejendomsbanen. Følgesedlen indeholder en Rubrik: »Vognen tømt den«, som skal udfyldes af Aflæsningsstationen.

Tilbage-sendelsen skal ske snarest mulig og ad den Vej, den paagældende Vogn har passeret paa Udturen.

Stationerne vil blive forsynede med Følgeseddelblanketter (Form. Nr. 112), der udfærdiges i to Eksemplarer for alle Aalborg Privatbaners Preseninger, der sendes som Dække over Læs til Stationer paa Statsbanerne eller derudover. Det ene Eksemplar hæftes ved Fragtbrevet, det andet sendes Aalborg G. Station til Brug ved Kontrollen med Preseningernes Tilbagekomst.

Følgesedlerne benyttes ikke i Forbindelse med Hjørringbanerne; Thistedbanen og Randersbanen.

Nr. 157. Naar der i Tørvevognene fra Hjørring Privatbaner anvendes Skillerum for at adskille Tørvene i en Vogn i flere Dele, vil der af Hjørringbanerne blive leveret Forstønderne et Træskillerum, som af Modtagelsesstationen maa udtages af Vognene efter endt Aflæsning og tilbage-sendes til Hjemstedsstationen, hvis Navn er ibrændt Skillerrummene.

Disse ledsages fra Hjemstedsstationen af den i Ordre Nr. 156 omhandlede Følgeseddel, der ogsaa benyttes ved Tilbage-sendelsen. For Leje af Skillerummet betales et

Følgesedler
med Prese-
ninger etc.

Skillerum i
Tørvevogne
fra Hjørring-
banerne

Beløb af 1 Krone, som opføres i Fragtrapporten under »Andre Biindtægter«.

Stationerne maa nøje paase, at Skillerummene ikke medtages af Modtagerne, men straks tilbagesendes. De vil ikke blive anvendt til Forsendelser ind paa Statsbanerne, og maa ikke anvendes til returgaaende Forsendelser.

Nr. 158. Det er under ingen Omstændigheder tilladt at fjerne nogetsomhelst af det Kedelvognene tilhørende Inventar fra disse uden vedkommende Stationsbestyrers Samtykke.

Kedelvognenes
Inventar

Enhver Overtrædelse af nærværende Ordre vil blive strængt paatalt samt medføre Erstatningspligt i Tilfælde af Inventarets Bortkomst.

som Afgiften for Aflæsningen maa forudbetales.

Nr. 161. Opmærksomheden henledes paa, at det er forbundet med Livsfare at berøre Højspændingsledningerne. Der skal derfor udvises den største Forsigtighed, hvor der er sket Brud ved en Højspændingsoverføring, og Opmærksomheden skal navnlig være henvendt paa, om Højspændingsledningerne er kommet i ledende Forbindelse med Skinnerne eller med Svagstrømsledningerne langs Banen, idet Berøringen med disse da vil være lige saa farlig som Berøringen med selve Højspændingsledningerne.

Forstyrrelse
i Højspændingsoverføringer

Selv om nedhængende Højspændingsledninger lægger Hindringer i Vejen for Togfærdslen, maa saadanne Ledninger ikke fjernes fra Banen, forinden man er sikker paa, at de er gjort spændingsløse.

Fjernelsen af Højspændingsledningerne bør i Almindelighed søges foretaget af Elektricitetsværket.

Højspændingsledninger kendes paa, at alle Bæremaster er mærkede med en rød Zigzagpil.

Nr. 162. Følgende Privatbanestationer har fast Enderrampe:

Faste Enderrampe

Aalborg G.	Gislinge	Merløse
Aarslev	Grevinge	Nakskov
Allested	Græsted	Nibe
Asnæs	Gudme	N. Nebel
Bagnkop	Hammel	Nykøbing S
Bogense	Helsingø	Nysted
Brobyværk	Hesselager	Nærum
Dalby	Hornbæk	Nørre-Brobj
Dianalund	Højby (Fyn)	Odder
Dragør	Højby (Sjælland)	Otterup
Dræby	Hørve	Oxbøl
Ebeltoft	Jordløse	Pederstrup
Ellested	Kallehave	Pejrup
Faaborg	Karise	Præstø
Faarevejle	Kjerteminde	Ringe
Fangel	Kirkeby	Rudkøbing
Farum	Korinth	Ruds Vedby
Faxe	Kværndrup	Ryslinge
Faxe Ladeplads	Kølstrup	Rødby
Frederiksværk	Lemvig	Saxkøbing
Gilleleje	Maribo	Slangerup

VIII. Forskellige Bestemmelser.

Stationernes
Klassificering

Nr. 159. Direktionerne har fra 1. April 1917 at regne fastsat Stationernes Fordeling i de forskellige Klasser saaledes:

I. Klasse	5 Stationer
II. —	5 —
III. —	10 —
IV. —	Resten

Fordelingen i Klasserne er som følger:

I. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.
Nørresundby H.	Gandrup	Agersted
Sæby	Kongerslev	Skovsgaard
Fjerritslev	Asaa	Præstbro
Nibe	Brovst	V. Hassing
Aabybro	Hvalpsund	Halvrimmen
	Ulsted	Gudumholm
II. Klasse.	Farsø	Vægger
Dronninglund	Vaarst	Langholt
Hadsund N.	Skelund	Birkelse
Dybvad	Bælum	Storvorde
Frederikshavn G.		Klarup
Hørby		Bonderup
		Vodskov

Forsendelse af
Gødningkalk
i Særtog

Nr. 160. Med forskellige Forhandlere af Gødningkalk er der truffet Overenskomst om, at Banerne, naar der læsses 10 Vogne à 10,000 kg samtidig til en Banestrækning, paatager sig at befordre Vognene ud i Særtog og at besørge Kalken aflæsset paa nærmere betegnede Steder paa den frie Bane efter Adressatens Ønske. For Befordringen betales almindelig Fragt til den nærmest Aflæsningsstedet længere bortliggende Station, og for Aflæsningen erlægges 7 Kr. pr. Vognladning; saavel Fragt

Spodsbjerg	• Stubbekjøbing	Vejstrup
Stenlille	Svendborg	Vig
Stenstrup	Svinninge	Ørbæk
Storehedinge	Sæby	

Uddrag af
midlertidig
Lov Nr. 620 af
30. November
1918 angaaende
overordentlig
Hjælp til
arbejdsløse
m. m.

Nr 163. Nedenfor anføres et Uddrag af midlertidig Lov Nr. 620 af 30. November 1918 angaaende overordentlig Hjælp til arbejdsløse m. m.

§ 7.

Ved Anvisning af Arbejde skal der af det kommunale Arbejdsanvisningskontor eller den Arbejdsløsheds-kasse, der foretager Anvisningen, gives Arbejdsgiveren skriftlig Meddelelse om, at Anvisningen har fundet Sted. Arbejdsgiveren skal, hvis Arbejdsforholdet ikke kommer i Stand — ved den anviste Arbejders Udebliven eller Vægning ved at overtage Arbejdet —, eller naar Arbejdsforholdet afbrydes umiddelbart efter Overtagelsen, straks give Meddelelse herom til det kommunale Arbejdsanvisningskontor eller den Arbejdsløshedskasse, hvorfra Anvisningen er sket.

Enhver, som uden forudgaaende Anvisning antager til Arbejde for længere Tid end en halv Dag (6 Timer) et Medlem af en Arbejdsløshedskasse, skal straks efter Antagelsen give Meddelelse herom til det nærmeste kommunale Anvisningskontor med Oplysning om den antagne Arbejders Navn og Bopæl eller Arbejdsløshedskassens Navn og den paagældende Arbejders Medlemsnummer i denne. Tilsvarende Meddelelse skal ske om et Arbejdsforholds umiddelbare Afbrydelse. Saadanne Meddelelser bortfalder i de Tilfælde, hvor vedkommende Medlem antages som Tyende eller efter Kontrakt i fast Tjeneste for mindst en Maaned.

Med Tilslutning af en Arbejdsløshedskasse kan Indenrigsministeren efter Indstilling af Arbejdsanvisningsdirektøren og Arbejdsløshedsinspektøren fastsætte Afgørelser fra de i nærværende Paragrafs 1. og 2. Stykke givne Bestemmelser, forsaavidt der træffes en Ordning med Indførelse af Kontrol-Kort, eller paa anden fyldestgørende Maade tilvejebringes en Kontrol-Ordning, der under de foreliggende Forhold skønnes at være mindst lige saa betryggende som den i nævnte Bestemmelse omhandlede.

Reglerne for en saadan Kontrol-Ordning skal optages i en af Indenrigsministeren udfærdiget Bekendtgørelse, hvori Arbejdsgivernes Pligter nærmere skal angives.

De omhandlede Anmeldelser fra Arbejdsgivere maa ikke indeholde andre Meddelelser end foran foreskrevet.

De Anmeldelser, som i Henhold til foranstaaende indsendes til et kommunalt Arbejdsanvisningskontor, skal — efter stedfunden Afbenyttelse — af dette videresendes til vedkommende Arbejdsløsheds-kasser til Oplysning for disse.

Udviser en Arbejdsgiver Forsømmelighed med Opfyldelsen af de ham i Medfør af denne Paragraf paa-hvilende Forpligtelser, kan han straffes med Bøder indtil 25 Kr., der tilfalder Statskassen. Sager herom behandles som offentlige Politisager.

§ 8

Naar et kommunalt Arbejdsanvisningskontor gentagne Gange forgæves har foretaget Anvisning til samme Arbejdssted, og det herigennem eller af andre Grunde skønnes, at Arbejdsvægningen er af kollektiv Natur, indberettes Sagen til Arbejdsanvisningsdirektøren, og det meddeles samtidig vedkommende Arbejdsgiver og Arbejdere, at dette er sket.

De ved Loven fastsatte Bestemmelser for Arbejdsgivere vil for herværende Baner være at betragte som gældende for de paagældende Arbejdsledere (Stationer, Holdepladser, Banemestre, Overformænd, Brofogden). Det paa-hviler altsaa dem at foretage de Banerne paa-hvilende Anmeldelser m. m.

Der vil blive fremstillet Brevkort til Brug ved de ved Loven foreskrevne Anmeldelser. De kan rekvireres herfra.

Naar fornøden Arbejds-kraft trods Henvendelse til Arbejdsanvisningskontoret ikke har kunnet tilvejebringes, vil Meddelelse derom ad tjenstlig Vej være at fremsende til Driftsbestyreren med Angivelse af, til hvilket Arbejdsanvisningskontor Henvendelse har fundet Sted.

De i § 8 omhandlede Meddelelser fra Arbejdsanvisningskontoret fremsendes ligeledes til Driftsbestyreren ad tjenstlig Vej.

Loven er gældende indtil 31. December 1919.

Almindelige Bestemmelser.Tjenestetids-
Regler m. m.

1. For de overordnede Funktionærer, der har Tilsyn med en eller flere Personalgrupper, og som skal lægge Tjenestefordelings- eller Turlister for disse og paase, at Tjenesten overholdes, kan i Følge Sagens Natur Tjenestetids-Regler ikke bringes til Anvendelse; saaledes ikke for Trafikinspektører, Baneingeniører, Regnskabsførere, Maskininspektører, Værkstedsformænd, Lokomotivmestre og formænd, Kontorchefer, Fuldmægtige, Bane- og Telegrafmestre og Stationsforstandere paa større Stationer, hvor Tjenesten er lagt saaledes, at Stationsforstanderen ikke alternerer med det øvrige Personale.

2. For Personalet oprettes Tjenestefordelings- eller Turlister — for 1 Maaned à 30 Dage eller længere Periode —, hvori optages al den Tjenestetid, der paa Forhaand kan bestemmes.

Det skal paa disse bestemt angives, naar Tjenesten begynder og slutter.

Inden nye Tjenestefordelings- og Turlister fastsættes, skal der gives de respektive Personalgrupper Lejlighed til gennem deres Repræsentanter at gøre sig bekendt med Forslagene og fremsætte deres Ønsker. Snarest muligt og senest 5 Dage efter, at Forslaget er tilstillet Personalet, skal dettes Svar foreligge til vedkommende Afdelingschef, og de fremsatte Ønsker skal imødekommes i den Udstrækning, som er forenelig med en forsvarlig Varetagelse af Tjenesten, alt for saa vidt Ønskerne er holdte indenfor de heri givne Regler.

Saaframt Afdelingschefen formener, at de fremsatte Ønsker ikke kan imødekommes, overgives Sagen til Driftsbestyrerens Prøvelse og Afgørelse. Saaframt Driftsbestyreren ønsker Forhandling, skal begge Parter være til Stede.

3. Udfører en Funktionær i en Maaned skiftevis Tjeneste ved 2 eller flere Afdelinger, for hvilke forskellig Tjenestetid er fastsat, beregnes hans Tjenestetid særskilt for hver Afdeling. For blandet Tjeneste paa samme Dag sker Beregningen efter Reglerne for den Afdeling, ved hvilken han har været længst beskæftiget.

4. Paa Tjenestefordelings- eller Turlisterne maa ikke opføres som Fritid kortere Tid end tjenestefrit Ophold paa $\frac{1}{2}$ Time.

5. Tjenestetiden maa ikke ved Beregningen kunstigt forlænges, naar Tog betjenes med kortere Mellemrum mellem Togankomst og Togafgang.

6. For Funktionærer, der beordres som Passagerer i Tog for paa anden Station end Hjemstedsstationen at møde til Tjeneste eller for efter endt Tjeneste at returnere til Hjemstedsstationen, beregnes Rejsetiden fra, henholdsvis til Hjemstedsstationen — efter Køreplanstid — som fuld Tjenestetid.

7. Tilfældig Tjeneste paa samme Dag ud over den paa Turlisten opførte Tid medregnes ikke, naar den ikke udgør mere end $\frac{1}{2}$ Time. Udgør Overskridelsen mere end $\frac{1}{2}$ Time, regnes hver paabegyndt Time som 1 Time.

8. Opgørelsen af Overarbejde finder Sted for hver enkelt Maaned, og Betaling finder Sted for det samlede Timeantal, afrundet opad til helt Tal.

9. Ved Beregningen af Tjenestetid medtages ikke Rejsetiden for det Personale, som udkommanderes til Tjeneste udenfor deres Hjemsted og herfor erholder Udkommandopenge.

10. Tjenestetidsreglerne finder ikke Anvendelse for de Haandværkere og Arbejdere, med hvem der gennem andre Organisationer træffes særlig Overenskomst om Arbejdstid.

§ 2.

Tjenestetidens Længde.

Den normale Tjenestetid for de forskellige Afdelinger fastsættes til følgende:

A. Baneafdelingen.

Formænd og Banearbejdere: I Løbet af 1 Aar gennemsnitlig 8 Timer pr. Arbejdsdag efter Aarstiden. Poster ved Bevogtning o. l. samt Ekspeditricer i Løbet af 1 Aar gennemsnitlig 10 Timer pr. Arbejdsdag.

B. Maskinafdelingen.

I. Lokomotivførere og Fyrbødere: For et Tidsrum af 30 Dage 208 Timer.

II. Haandværkere, Pudser, Vognopsynsmænd o. l.: For et Tidsrum af 30 Dage 208 Timer.

C. Togpersonalet.

For et Tidsrum af 30 Dage 208 Timer.

D. Hovedkontorets Personale.

For et Tidsrum af 30 Dage 186 Timer.

E. Stationsbestyrere, Assistenten, Elever

efter 1 Aars Tjeneste o. a. Stationspersonale:

For et Tidsrum af 30 Dage 208 Timer, naar Tjenestemandens Arbejde og Agtpaaagivenhed paakræves i den langt overvejende Del af Tjenestetiden, ellers 234 Timer.

F. De under A—E angivne Timeantal kan dog forlænges indtil 260 Timer ved al Vagttjeneste, hvorved forstaas saadan Tjeneste, i hvilken Tjenestemanden med længere Mellemrum kun har egentligt Arbejde i højst $\frac{1}{4}$ af Tjenestetiden.

Har Maaneden flere eller færre Dage end 30, tillægges eller fradrages proportionalt. Samme Fradrag sker forsaavidt den paagældende er fraværende paa Grund af Sygdom eller Tjenestefrihed. Tjenesteperioden skal fordeles saa ligeligt som muligt mellem Fridagene, og der skal før og efter en lang Tjenesteperiode følge en tilstrækkelig Hviletid.

§ 3.

For de forskellige Afdelinger gælder følgende nærmere Bestemmelser.**A. Baneafdelingen.**

1. Tjenestetiden regnes fra den paagældendes Ankomst til Arbejdsstedet og slutter ved hans Afgang derfra, alt for saa vidt det ligger indenfor hans normale Arbejdsstrækning.

2. Den Tid, som medgaar til det daglige Eftersyn af Strækningen paa Arbejdsdage saavel som paa Søn- og Helligdage, henregnes til Arbejdstiden.

B. Maskinafdelingen.*Lokomotivførere og Fyrbødere.*

1. Tjenesten fastsættes ved Turlister og ordnes paa Grundlag af planmæssig Kørsel.

Paa Turlisterne maa skelnes mellem Fridage og Hjemmedage; paa de sidste maa Personalet ikke forlade deres Hjemsted uden særlig Tilladelse.

2. Til Tjenestetid henregnes:

Køretid.

Rangertid.

Forberedelsestjeneste.

Afslutningstjeneste.

Reparationsarbejde, der udføres i Remise og Værksted.

Udvaskning.

Beordret Tjeneste som Passager.

Tjenestefrit Ophold udenfor Hjemstedsstationen paa indtil $\frac{1}{2}$ Time.

Reservetjeneste, hvor den paagældende er til Stede paa Arbejdsstedet.

Nødvendig Vagttjeneste ved Lokomotivet.

3. Tider til Forberedelses- og Afslutningstjeneste samt Udvaskning og andet Remise- og Værkstedarbejde fastsættes under Hensyn til de stedlige Forhold efter den dertil anvendte Tid.

4. Tiderne til Forberedelse og Afslutning regnes indtil Lokomotivernes Afgang fra eller fra deres Ankomst til Maskinafdelingens Sporomraade.

C. Togpersonalet.

1. Tjenesten fastsættes ved Turlister og ordnes paa Grundlag af planmæssig Kørsel.

Paa Turlisterne maa skelnes mellem Fridage og Hjemmedage; paa disse sidste maa Personalet ikke forlade deres Hjemsted uden særlig Tilladelse.

2. Til Tjenestetid henregnes:

Køretid.

Rangertid.

Forberedelsestjeneste.

Afslutningstjeneste.

Tjenestefrit Ophold udenfor Hjemstedsstationen paa indtil $\frac{1}{2}$ Time.

Beordret Tjeneste som Passager.

Reservetjeneste.

D. Stationsbestyrere.

Den Tjenesteinspektion, som Stationsbestyreren eller hans Stedfortræder foretager udenfor den ved Tjenestefordelingslisterne fastsatte Tjenestetid, kan ikke regnes som Tjeneste.

Den Tid, som medgaar for Stationsbestyrere til Ud-

førelse af deres Posttjeneste, maa ikke medregnes i deres Tjenestetid.

For Assisterter o. l., der under Ferier og Sygdom afløser i disse Stillinger, maa Tiden til Posttjenesten derimod medregnes i Tjenestetiden, for saa vidt der ikke ydes Vederlag for Varetagelsen af Posttjenesten.

§ 4.

Fridage og Ferier.

A. Baneafdelingen.

Normalt har Formænd og ansatte Banearbejdere fri Søn- og Helligdage, idet disse dog er pligtige til skiftevis at foretage Eftersyn af Banestrækningen, dog saaledes, at der gives fuld Tjenestefrihed paa mindst 26 Søn- eller Helligdage pr. Aar.

Desuden tilstaas der aarlig Ferie 10 Dage, samlet eller delt, der efter 8 Aars Ansættelse forhøjes til 14 Dage. For dem, der har fri hver Søn- og Helligdag, nedsættes den aarlige Ferie med 4 Dage.

Der tilstaas Poster ved Bevogtning o. l. 4 Fridage pr. Maaned, og derudover gives der 10 Dages aarlig Ferie, samlet eller delt, der efter 8 Aars Ansættelse forhøjes til 14 Dage.

B. Maskinafdelingen.

I. Lokomotivførere og Fyrbødere.

Fridagene fastsættes ved Turlisten, saaledes at der aarligt gives 52 Fridage, hvoraf mindst 3 Fridage i hver Maaned. Derudover gives der aarlig 10 Dages Ferie, samlet eller delt, der efter 8 Aars Ansættelse forhøjes til 14 Dage.

II. Haandværkere, Pudser, Vognopsynsmænd o. l.

Der tilstaas disse samme maanedlige Fridage og samme Ferie som for det under B. I. nævnte Personale.

C. Toppersonalet, Hovedkontorets Personale, Stationsbestyrere, Assisterter, Elever efter 1 Aars Tjenestetid og andet Stationspersonale.

Der ydes dette Personale Fridage og Ferier som for Personalet under B. I.

Fridagene bør, naar dette kan ske uden Vanskelighed for Tjenestens Udførelse, herunder navnlig Hensynet til Sæson-tjeneste, saa vidt muligt lægges paa Søn- og Helligdage.

Ved Fridag forstås en fuldstændig tjenestefri, sam-

menhængende Tid paa mindst 30 Timer, der slutter med Nattehvil, men som dog, naar Forholdene tillader det, bør udstrækkes til 36 Timer.

Fridage og Hjemmedage, der falder ind under Ferie paa 7 Dage eller længere, medregnes i Ferien.

Ingen Funktionær har Ret til at kræve Ferien lagt paa en bestemt Tid af Aaret, men Ferien gives, naar de lokale Forhold tillader det, og Ferierne til de ældre Funktionærer bør gives fortrinsvis i Sommerhalvaaret. Ved Fastsettelsen af Feriens Længde medregnes tidligere Tjenestetid ved andre Baner.

§ 5.

Beregning af Overarbejdstid og Overarbejdspenge.

1. Saafremt Tjenestetiden overstiger den normale Tjenestetid, kan Erstatning gives ved *tilsvarende forøget Tjenestefrihed*.

2. Er tilsvarende Frihed ikke ydet, skal der gives Overarbejdspenge, og Opgørelsen sker maanedsvi.

3. Gøres Tjeneste paa Fridage, skal der snarest muligt, senest inden 1 Maaned, ydes Erstatning ved Tildeling af en tilsvarende Tjenestefrihed. Kan dette ikke ordnes, ydes der Betaling for Overarbejde for mindst 8 Timer, men i saa Fald indregnes Tjenestetiden paa Fridage ikke i den samlede Tjenestetid i Maanedsopgørelsen, hvorefter Overarbejdet beregnes.

4. I Overarbejdspenge betales pr. Time $\frac{1}{2000}$ af den aarlige Lønning i Driftsaaret + 25 pCt. Tillæg — saa længe de midlertidige Løntillæg af 25 pCt. betales dog 50 pCt. — mindst 1 Kr. og højst 2 Kr. pr. Time. Efter 4 Aars Ansættelse er Mindestbetalingen 1,25 Kr. pr. Time. Tidligere Tjenestetid ved andre Baner medregnes.

Ved Beregning af Overarbejdspenges Størrelse afrundes opad til Mangefold af 5.

I Lønning indbefattes alle pensionsgivende Ydelser.

5. Ved Arbejde, der udføres af Baneafdelingen udenfor egen Banestrækning, ydes der Godtgørelse efter Banens Lønningsreglement eller ved særlig Overenskomst. Tiden, som medgaar til Befordring til Arbejdsstedet, beregnes heri. Ved Beregningen af Overarbejdspengene medregnes kun den virkelige Arbejdstid.

Det er en Selvfølge, at nærværende Regler ikke i nogen Maade fritager de ansatte for at udføre Arbejde, som i Henhold til det for Banen gældende Tjenestereglement paalægges dem af Baneledelsen, naar denne anser det for nødvendigt af Hensyn til Driftens forsvarlige Besørgelse.

Nærværende Regler er gældende indtil 31. Marts 1921 og derefter Aar for Aar, saafremt der ikke inden en 1. Januar, altsaa tidligst første Gang inden 1. Januar 1921, fremsættes Ønske om Ændringer, og saadanne derefter gennemføres i Henhold til Forhandlingsreglerne.

Omlæsning af
Gods paa
Aalborg Stats-
banestation

Nr. 165. Af Hensyn til Omlæsning af Gods paa Aalborg Statsbanestation maa Togføreren for Tog 26, 28 og 65 melde, henholdsvis fra V.-Hassing og Bælum, hvor meget Gods (Ilgods og letfordærvelige Varer), Toget bringer til Omlæsning paa Aalborg Statsbanestation (Antal Col. og Vægt).

Ordre Nr. 21 ophæves.

I Ordre Nr. 25 tilføjes Side 17, 8. Linie:
Overportører (dog kun paa Privatbanerne).

I Ordre Nr. 57 tilføjes:
Ved Lyngsaavejen mellem Knæverhede og Sæby er opstillet Bomme, der betjenes fra Knæverhedes Vogterhus. Bommene belyses ikke, hvorfor der ved Kørslen forbi Vejen i Mørke maa vises stor Forsigtighed.

I Ordre Nr. 72 Punkt 3
rettes 25 Øre til 50 Øre og 20 Øre til 40 Øre.
