

DE DANSKE STATSBANER  
GODSTARIFKONTORET

DE DANSKE STATSBANER

GENERALDIREKTORATET

Tilhører  
Godstarifkontorets samling  
(vare nr. 112)

ØDRER OG BESTEMMELSER  
FOR STATIONSTJENESTEN

VEDRØRENDE

VOGNMATERIELLET

M. V.

ORDRESAMLINGEN - SERIE J.

KØBENHAVN

1939

205/64  
 1/3/64  
 5/1/64  
 alle meddel fra 64  
 28/65

Ordresamlingens Serie J fordeles til:

Administrationskontorer o. l.,  
 Samtlige Stationer,  
 Tilsynsførende Trafikinspektører. } efter Behov.

Ordreserie J.

Nummeret på det sidst indsatte rettelsesblad:

168	291	316	341	366	391	416	441	
170	292	7	342	7	2	417	442	
173	293	8	343	8	3		443	
175	294	9	4	9	4	419	444	
176	5	320	5	370	5	420	445	
179	6	1	6	1	6	1	446	
180	7	2	7	2	7	2	447	
181	8	3	8	3	8	3	448	
220	9	4	9	4	9	4	449	
259	300	5	350	5	400	5	450	
260	1	6	1	6	1	6	451	
277	2	7	2	7	2	7	452	
278	3	8	3	8	3	8	453	
279	4	9	4	9	4	9	454	
280	5	370	5	380	5	3	455	
281	6	1	6	1	6	4		
2	7	2	7	2	7	5		
3	8	3	8	3	8	6		
4	9	4	9	4	9	7		
5	310	5	360	5	410	8		
6	1	6	1	6	1	9		
7	2	7	2	7	2	440		
8	3	8	3	8	3	7		
9	4	9	4	9	4	4977		
290	5	340	5	390	5	498		



	Side
SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR ENKELTE VOGNTYPER ELLER SPECIELLE INDRETNINGER	22a
Behandling af sovevogne og spisevogne . . . . .	22a
Tømning af vandbeholdere i lyntog og motorvogne samt i person-, post- og rejsegodsvogne . . . . .	22b
Rensning af vandledninger i personvogne . . . . .	22c
Behandling af bremse- og varmekoblinger samt styre- og brummerledninger . . . . .	22c
Benyttelse af visse vogne med forsænket lad i kurver med radius mindre end 50 m . . . . .	22c
TILSYN MED OG BEHANDLING AF TRANSPORT- BEHOLDERE OG KØLEBOKSE . . . . .	23
Afhjælpning af beskadigelser . . . . .	23
Periodiske eftersyn . . . . .	24a
Revision . . . . .	24a
Rengøring . . . . .	24b
RENGØRING OG DESINFEKTION AF VOGNMATERI- ELLET . . . . .	25
PERSON- (MOTOR-), POST- OG REJSEGODS- VOGNE . . . . .	25
Almindelige bestemmelser . . . . .	25
Indvendig rengøring og desinfektion af person- og rejsegodsvogne . . . . .	26
Udvendig rengøring af person-, post- og rejse- godsvogne . . . . .	28
GODSVOGNE . . . . .	30
Almindelige bestemmelser . . . . .	30
SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR VOGNE, BE- NYTTET TIL ANDRE FORSENDELSER END LE- VENDE DYR . . . . .	31
Rengøring (vask) og desinfektion af vogne, der be- nyttes til visse forsendelser . . . . .	31
Rengøring af hvidmalede vogne . . . . .	32
Særlig behandling af taget på Hks-v(IAL)-vogne . . . . .	35
SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR VOGNE, DER SKAL BENYTTES ELLER HAR VÆRET BENYT- TET TIL LEVENDE DYR . . . . .	36a
Rengøring . . . . .	36a
Desinfektion . . . . .	36b
Rengørings- og desinfektionsstationer . . . . .	40
Løst materiel . . . . .	41
Behandling af gødning og strøelse . . . . .	42
Behandling af ramper og folde m v . . . . .	42

	Side
REGLER FOR VOGNENES ANVENDELSE M V . . . . .	43
PERSON-, POST- OG REJSEGODSVOGNE . . . . .	43
Almindelige bestemmelser . . . . .	43
Overgang mellem vognene . . . . .	44a
Dansk-udenlandsk samtrafik . . . . .	45
GODSVOGNE . . . . .	46
Vogne til stykgodsforsendelser . . . . .	46
Vogne til lig . . . . .	46
Vogne med forskydelige sidevægge . . . . .	47
Vogne til tilsmudsede forsendelser . . . . .	47
Vogne, der er inficeret af ilde lugt eller er tilsmudset . . . . .	48
Fireakslede vogne samt vogne af litra Kbs, Ks, Kbkm (TF) og Kklm . . . . .	49
Vogne til køretøjer, kraner, gravemaskiner o l . . . . .	49
Vogne til ægforsendelser . . . . .	50
Vogne til levende dyr . . . . .	50
Anvendelse af is i almindelige godsvogne . . . . .	50
Vogne til udlandet . . . . .	51
Godsvogne, der skal befordres i hurtigkørende tog Anvendelse af hvidmalede godsvogne . . . . .	51
Almindelige bestemmelser . . . . .	52
Særlige regler for Hks-u(IAK)-vogne . . . . .	53
Særlige regler for Hks-v(IAL)-vogne . . . . .	53
Særlige regler for isolerede godsvogne . . . . .	53
Særlige regler for fiske- og kølevogne . . . . .	54a
Særlige regler for godsvogne, der tilhører private vognejere og er optaget i statsbanernes vognpark . . . . .	55
Særlige regler for godsvogne, der hører til inden- landske privatbaners vognpark . . . . .	59
Særlige regler for udenlandske godsvogne (undta- gen EUROP-vogne og private godsvogne) . . . . .	59
Særlige regler for EUROP-vogne . . . . .	62
Særlige regler for udenlandske private godsvogne Regler for transportbeholderes anvendelse i forbindelse med indenlandske privatbaner . . . . .	62
63	
LÆSNING AF GODSVOGNE . . . . .	65
AKSELTRYK OG METERVÆGT . . . . .	65
Indenlandsk trafik . . . . .	65
International trafik . . . . .	66a
GODSVOGNES LASTGRÆNSER . . . . .	66b
LÆSEPROFILER . . . . .	67

	Side
TILSYN MED LÆSNINGEN . . . . .	68
SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR LÆSNING AF VOGNE MED STYKGODS . . . . .	70
LÆSSEBESTEMMELSER . . . . .	72a1
Jernbanesveller af træ . . . . .	72a1
Køretøjer, herunder (landbrugs) maskiner på hjul Kraner, gravemaskiner o l samt køretøjer med stort akseltryk . . . . .	72b
Hø, halm, tørvestrøelse o l . . . . .	73
Læsning og transport af transportbeholdere . . . . .	73
 PLOMBERING AF GODSVOGNE SAMT PÅSÆTNING AF ADRESSESEDLER OG ANDRE SEDLER . . . . .	103
GODSVOGNEPENS PLOMBERING . . . . .	103
GODSVOGNEPENS FORSYNING MED ADRESSE- SEDLER . . . . .	104b
GODSVOGNEPENS FORSYNING MED ANDRE SEDLER . . . . .	106c
Transportbeholderes plombering (aflåsning), påtegning og beklæbning . . . . .	109
 BEHANDLING AF LØST MATERIEL OG INVENTAR . . . . .	109
LØST MATERIEL OG INVENTAR, DER TILHØRER STATSBANERNE . . . . .	109
Presenninger . . . . .	109
Anbringelse og anvendelse . . . . .	110a
Behandling . . . . .	112
Forsendelse . . . . .	113
Istandsættelse m v . . . . .	113
Udleje og udlån . . . . .	114a
Overlevering til og tilbagelevering fra inden- landske privatbaner . . . . .	114b
Overlevering til og tilbagelevering fra uden- landske baner . . . . .	116
Løse vogndeale . . . . .	116
Løst inventar . . . . .	117
I personvogne . . . . .	118a
I rejsegodsvogne m v . . . . .	118a
Gulvrister (gitre) . . . . .	118b
Ventilationsgitre . . . . .	118b
Dørskotter . . . . .	118c
Bomudstyr til brug ved hestetransporter . . . . .	118c

	Side
Skånemåtter og skånepuder . . . . .	119
Signalplanker . . . . .	123
LØSE VOGNDELE OG LÆSSEMIDLER (PRESENNING- ER M M), DER TILHØRER FREMMEDE BANER . . . . .	123
Tilhørende indenlandske privatbaner . . . . .	123
Tilhørende udenlandske baner . . . . .	125
 VOGNUMATERIELLETS RAPPORTERING, FORDELING OG MELDING TIL TOGENE M V . . . . .	127
RAPPORTERING AF PERSON-, POST- OG REJSE- GODSVOGNE M V . . . . .	127
RAPPORTERING AF GODSVOGNE, TRANSPORTBE- HOLDERE OG LÆSSEMIDLER M V . . . . .	127
Førelse af vognbøger . . . . .	127
Udnyttelsen af godsvogne, transportbeholdere og læssemidler m v . . . . .	128b
Vognfordeling . . . . .	128c
Fordeling af kølevogne . . . . .	128c
Fordeling af øvrige godsvogne, transportbeholdere, presenninger og andre læssemidler . . . . .	129
Vognfordeling i lokale fordelingsområder . . . . .	129
Udfærdigelsen af godsvognsstatus . . . . .	129
Afslutning og afgivelse af godsvognsstatus . . . . .	136a2
Supplerende meldinger . . . . .	136a4
Vognordrer og underretninger . . . . .	136a4
Stationernes dispositionsret . . . . .	136a5
Effektivering af vognbestillinger . . . . .	136a5
Benyttelse af udenlandske vogne . . . . .	136a6
Daglig godsvognsoptælling . . . . .	136a6
Ad afsnit 1 B . . . . .	136b
Ad afsnit 1 C . . . . .	136b
Fordeling og rapportering af transportbeholdere . . . . .	136c
VOGNUMELDINGER OG VOGNLISTER . . . . .	137
Vognlistestationer . . . . .	137
Vognmeldinger . . . . .	137
Udfærdigelse af vognlister . . . . .	138a
Meldinger fra vognlistestationer . . . . .	138c
Fremgangsmåde, når vogne skal efterlades . . . . .	139
Togets arbejde efter vognlisten . . . . .	139
Foranstaltninger i tilfælde af mangel på sporplads . . . . .	140
SÆRLIG RAPPORTERING AF VOGNE, TRANSPORT- BEHOLDERE, BOKSPALLER OG LÆSSEMIDLER, DER UDVEKSLES MED FREMMEDE BANER . . . . .	141
Statsbanemateriel . . . . .	141
Vogne . . . . .	141
Til og fra indenlandske privatbaner . . . . .	141
Til og fra udenlandske baner . . . . .	142

	Side
Transportbeholdere og bokspaller . . . . .	142
Til og fra indenlandske privatbaner . . . . .	142
Til og fra udenlandske baner . . . . .	143
Presenninger . . . . .	143
Til og fra indenlandske privatbaner . . . . .	143
Til og fra udenlandske baner . . . . .	144
Fremmed materiel . . . . .	144
Tilhørende indenlandske privatbaner . . . . .	144
Vogne . . . . .	144
Presenninger . . . . .	146
Tilhørende udenlandske baner . . . . .	146
Person-, post- og rejsegodsvogne . . . . .	146
Godsvogne . . . . .	147
Læssemidler, transportbeholdere og bokspaller .	148
SÆRLIG RAPPORTERING AF PRIVATE GODSVOGNE	148
FORANSTALTNINGER I VOGNKNAPE TIDER . . . . .	149
TRANSPORTBEHOLDERE OG KØLEBOKSE . . . . .	151
DANSKE TRANSPORTBEHOLDERE I INDENLANDSK	
FORBINDELSE . . . . .	151
TRANSPORTBEHOLDERE I FORBINDELSE MED	
UDLANDET . . . . .	151
KØLEBOKSE . . . . .	154
SIGNATURER PÅ VOGNMATERIELLET . . . . .	157
PERSON-, POST- OG REJSEGODSVOGNE SAMT	
MOTORMATERIEL . . . . .	157
RIC-MÆRKETS SIGNATURER FOR DE FORSKELLI-	
GE ADMINISTRATIONER . . . . .	160
FULDSTÆNDIGE BETEGNELSER SAMT FORKORTEL-	
SER FOR DE INTERNATIONALT ANVENDTE TRYK-	
LUFTBREMSE . . . . .	160
GODSVOGNE . . . . .	162

## OVERSIGT OVER VOGNMATERIELLET

Ved "vognmateriellet" forstås i det følgende ikke alene vogne med det til disse hørende løse inventar, men også læssemidler (presenninger, gitre, reb m v) samt transportbeholdere og kølebokse.

Følgende vogne kan befordres over statsbanerne:

1. Vogne, som tilhører statsbanerne.  
Tegninger af og oplysninger om disse vogne findes i "Fortegnelse over driftsmateriellet", person-, post- og rejsegodsvogne i bind 1, godsvogne og specialvogne i bind 2\*).
2. Vogne, som tilhører private vognejere, men er optaget i statsbanernes vognpark.  
Oplysninger om disse vogne findes i "Fortegnelse over driftsmateriellet", bind 2.
3. Vogne, som lejes af statsbanerne.  
Meddelelse herom gives ved cirkulærer fra distrikterne.
4. Vogne, som tilhører fremmede baner.
5. Vogne, som tilhører private vognejere, men er optaget i en fremmed banes vognpark.

Vogne fra fremmede baners vognpark overtages kun til befordring på statsbanerne, når de opfylder betingelserne i de gældende vognoverenskomster. Disse er:

Overenskomst om benyttelse af person-, post- og rejsegodsvogne i gennemgående trafik mellem danske baner indbyrdes (DPO),

\*) Bind 2 indeholder også tegninger af og oplysninger om statsbanernes transportbeholdere og kølebokse.

Overenskomst om gensidig benyttelse af godsvogne mellem danske baner indbyrdes (DVO),

Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC),

Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV)\*). - Indenfor rammerne af RIV er der afsluttet overenskomster om fælles vognforbund - EUROP og POOL - mellem følgende jernbaner:

CFL	Luxembourgsk Statsbaner
DB	Tysk Forbundsbaner
DSB	Danske Statsbaner
FS	Italienske Statsbaner
NS	Hollandske Baner
ÖBB	Østrigske Forbundsbaner (ikke medlem af POOL)
SBB/ CFF	Schweiziske Forbundsbaner
SNCB	Belgiske Statsbaner
SNCF	Franske Statsbaner

EUROP- og POOL-vognparken omfatter alle de forannævnte jernbaneadministrationer tilhørende godsvogne, der ud over de almindelige påskrifter er forsynet med påskriften EUROP hhv POOL. EUROP-vognparken består af toakslede lukkede og højssidede vogne, POOL-vognparken af toakslede lavssidede standardvogne med støtter, litra Ks og Kbs.

Hvor intet særligt er anført, gælder de i ordresamlingen for EUROP-vogne anførte bestemmelser også for POOL-vogne.

\*) I denne overenskomst findes endvidere de internationale forskrifter for udveksling af læssemidler og transportbeholdere samt jernbanejede paller i stykgodstrafik.

## TILSYN MED OG BEHANDLING AF VOGNENE

### Almindelige bestemmelser

#### Almindeligt tilsyn med vognmateriellet

Togudgangs- og reservepersonvognsstationerne skal føre tilsyn med, at henstående person-, post- og rejsegodsvogne er i fuldstændig orden, og at foreskrevne opslag mm er til stede i ubeskadiget stand.

I henstående personvogne skal alle vinduer holdes helt tillukket, dørene holdes aflåset, ventilerne være tillukket og gardinerne trukket for.

På ubestemte tider, og så ofte lejlighed gives, skal der foretages et eftersyn af henstående vogne, også for de vognes vedkommende, der henstår på afsides liggende spor, for at kontrollere, at let fjernelige genstande ikke er borttaget fra vognene.

Sneplove skal, når snefald kan ventes, anbringes på et let tilgængeligt sted, være vendt således, som der erfaringsmæssigt først bliver brug for dem, og være henstillet således, at de ikke skal passere en drejeskive for at kunne tages i brug.

Samtlige stationer skal føre tilsyn med godsvognene og særlig have opmærksomheden henvendt på, at der ikke findes mangler ved fodtrin, håndbøjler og lukkeindretninger.

For at skydevæggene på godsvogne af litra His(Hs-t) let kan åbnes og lukkes, er det nødvendigt, at lukkeanordningerne smøres af og til. Når det skønnes nødvendigt, skal stationer med vognopsyn anmode dette om at foranledige nævnte smøring udført. Det bemærkes, at smøringen kun kan udføres, når vognene er tomme.

Skruekoblingerne på vogne, der skal befordres i tog eller overføres med færge, skal være i fuldstændig orden, godt rengjort og skruerne tilbørligt smurt.

Mangler eller beskadigelser ved vognmateriellet skal straks anmeldes til stationen, der enten foranlediger manglerne eller beskadigelserne afhjulpet ved vognopsynets foranstaltning eller lader vognen påsætte sedler efter de i det følgende angivne bestemmelser.

Såfremt forsendere eller disses læssepersonale ved af- eller pålæsningen tilføjer vognmateriellet beskadigelser, eller materiellet ved befordring af levende dyr beskadiges af disse, gøres forsenderne bekendt med, at erstatning vil blive opkrævet af stationerne. Disse sender indberetning (blanket A 719) til distriktet indeholdende udførlige oplysninger om beskadigelsens omfang. Hvor vognopsyn forefindes, tilkaldes dette til besigtigelse af skaden og udfærdigelse af blanket Ma 61. Meddelelse om, hvilket erstatningsbeløb der skal opkræves, vil herefter tilgå stationen.



I tilfælde af beskadigelse af beholdervogne med brandfarlige væsker, hvorved der opstår fare for udstrømning af disse væsker, skal det stedlige brandvæsen straks alarmeres.

Såfremt det konstateres, at en godsvogns egenvægt afviger mere end 2 procent fra den påmalede egenvægt, skal vognen behandles således:

Danske Statsbaners vogne og udenlandske EUROP-vogne påsættes gule meldesedler (blanket A 641) og indsendes snarest til et centralværksted, værkstedet i Nyborg eller filialværkstedet i Esbjerg til omtarering.

Fremmede baners vogne (dog ikke EUROP-vogne) påklæbes meldeseddel M (blanket A 577), der så vidt muligt anbringes på sidevæggene i nærheden af seddelholderne, er dette ikke muligt, påklæbes de på længdedragerne på begge sider (RIV § 12.3.).

#### Særligt eftersyn m v af vognmateriellet

##### Ved befordring af kongehusets medlemmer

Vogne, der skal benyttes til befordring af kongehusets medlemmer, skal før benyttelsen underkastes et grundigt eftersyn af vognens udgangsstation, der navnlig påser vognens grundige rengøring, vandbeholdernes fyldning samt anbringelse af løst inventar såsom tæpper, håndklæder, sæbe o l.

Udgangsstationen skal desuden ved henvendelse til vognopsynet foranledige, at vognen underkastes et grundigt eftersyn, jf bestemmelserne herom i ordreserie P.

For den kongelige salonvogns vedkommende sker alle de forannævnte eftersyn såvel som vognens rengøring (udvendig og indvendig) ved en af 1. distrikt udpeget værkmeisters foranstaltning. Såfremt værkmeesteren anmoder udgangsstationen om assistance ved vognens rengøring, udføres rengøringen efter værkmeesterens anvisning.

##### Godsvogne der skal læsses til udlandet

For at undgå ulemper og forsinkelser som følge af, at udenlandske baner nægter at overtage læssede godsvogne på grund af fejl, mangler, beskadigelser, overskreden revisionsfrist,

overskreden smørefrist (jf side 164c), manglende RIV-mærker m v, skal der foretages et særligt omhyggeligt eftersyn af vogne, der stilles til rådighed for forsendelser til udlandet.

Herunder skal der ved det indvendige eftersyn af vognene - i særdeleshed når det drejer sig om vogne til levende dyr - påses, at der ikke findes fremspringende søm eller lignende, som kan forårsage beskadigelse af godset eller tilskadecomst af dyrene, ligesom det må påses, at vognenes bundbrætter er tilstrækkelig solide og friske.

På stationer, hvor der er stationeret vognopsyn, foretager dette eftersynet efter stationens anmodning i hvert enkelt tilfælde.

Til anvendelse på stationer, hvor det af hensyn til stor vogntrafik, udstrakt stationsområde (havnespor, private sidespor) eller andre forhold, findes hensigtsmæssigt, er oplagt en særlig eftersynsseddel (blanket A 643) til brug ved stationernes kontrol med, at de pågældende vogne er eftersat og godkendt af vognopsynet.

Eftersynssedlerne udleveres af stationerne til vognopsynet, der efter endt eftersyn anbringer dem i vognenes seddelholdere, hvorfra de, såfremt vognene er godkendt af vognopsynet, atter fjernes af stationspersonalet, når adressesedlerne anbringes.

De benyttede blanketter opbevares af stationerne i et år af hensyn til eventuelle reklamationer.

##### På overgangsstationer til indenlandske privatbaner

Vognmateriel, som overleveres til eller modtages tilbage fra indenlandske privatbaner, skal før over- henholdsvis tilbageleveringen underkastes eftersyn på overgangsstationen i overensstemmelse med de i DPO og DVO givne bestemmelser.

For fejl og mangler, der berettiger til tilbagevisning, gælder samme regler som ved overlevering til og tilbagelevering fra udenlandske baner, for så vidt de kan finde anvendelse i

indenlandsk trafik.

Ankommer en statsbanevogn eller en fremmed banes vogn fra en privatbane i beskadiget stand, skal den pågældende overgangsstation foranledige, at indberetning herom snarest indsendes til distriktet på blanket Ma 61. Indberetningen skal - under benyttelse af beskadigelsestabelen i DVO (bilag II) - indeholde oplysning om beskadigelsesernes art og deres løbenummer i tabellen.

Ved overtagelse fra eller overlevering til en privatbane af en statsbanevogn eller en fremmed banes vogn i "stærkt beskadiget" stand, hvilket for en dansk godsvogns vedkommende vil sige, at dens beskadigelser overstiger 100 enheder, men uden at beskadigelserne eller andre forhold dog berettiger til tilbagevisning, skal overgangsstationen snarest ad tjenstlig vej sende indberetning om beskadigelsen til generaldirektoratet (trafikkontoret) på blanket Ma 61, for godsvognes vedkommende under vedlæggelse af "Opgørelse af enheder" (blanket A 563). En genpart af "Opgørelse af enheder" sendes til den overleverende (overtagende) privatbane. De 2 eksemplarer af "Opgørelse af enheder" skal indeholde oplysning om beskadigelsesernes art og deres løbenummer i ovennævnte beskadigelsestabel.

En vogn, der er "stærk beskadiget", skal af den bane, hvor beskadigelsen har fundet sted, være påklæbet meldeseddel K (blanket A 1002) og blå meldeseddel L (blanket A 1003), hvis vognen kan befordres på egne hjul, rød L (blanket A 1004), hvis vognen kun kan befordres læsset på en anden vogn. Mangler sådanne sedler, og den overleverende bane ikke fremskaffer dem, skal vognen, når der er tale om en privatbanevogn, tilbagevises. Drejer det sig om en DSB-vogn, skal den dog ikke tilbagevises, men i indberetningen til generaldirektoratet og meddelelsen til privatbanen anføres, at vognen ikke var beklæbet.

Til bedømmelse af beskadigelsen skal, hvis nødvendigt, vognopsynet tilkaldes.

På overgangsstationer til udenlandske baner

Vognopsynet på stationerne Padborg, Tønder H, Ålborg (for Hirtshals-Kristiansandruten), Rødby Færge, Gedser, Helsingør og Østerport (Københavns Frihavn) skal foretage eftersyn af samtlige fra udlandet ankomne vogne straks efter ankomsten til den pågældende station.

Indgår udenlandske person-, post- eller rejsegodsvogne med overskreden revisionsfrist, skal overgangsstationen snarest underrette den overleverende overgangsstation herom, og såfremt det drejer sig om faste kursvogne, anmode den om at foranledige vognene udvekslet efter tilbagekomsten. Vognene beklæbes med meldeseddel M\*). Er revisionsfristen overskredet med 14 dage og derover, skal vognene udsættes og beklæbes med meldeseddel K.

Godsvogne med overskreden revisionsfrist skal tilbagevises; herfra undtages dog

- læssede vogne, der har forladt den læssende forvaltning højst 14 dage efter revisionsfristens udløb, hvortil evt lægges de på side 18c anførte 3 måneder, og
- løbedygtige vogne, der efter bestemmelserne på side 60 er læsset til eller i retning mod ejendomsforvaltningen, eller som hjemsendes tomme.

Om overtagelse af godsvogne med særlige opvarmningsanlæg eller lignende, se RIV § 2, pkt 5.

\*) De i international forbindelse i henhold til RIC anvendte meldesedler K, L (blå og rød), M, N, N1, R1 og R2 skal, såfremt vognens længdedragere er tilstrækkeligt synlige, anbringes på disse i nærheden af revisionsdatoen; er dette ikke tilfældet, anbringes de på synligt sted på bogien, på en apparatkasse, på en seddeltavle (såfremt en sådan forefindes, eller på den mellem fodtrinene synlige del af længdedragerne i nærheden af revisionsdatoen.

De i RIV nævnte meldesedler K, L, M, R1 og R2 skal så vidt muligt anbringes på sidevæggene i nærheden af seddelholderne; er dette ikke muligt, påklæbes de på længdedragerne på begge sider.

Det fremgår for person-, post- og rejsegodsvognes vedkommende af RIC, afsnit G §§ 29-49, og for godsvognes vedkommende af RIV, afsnit VII §§ 31-42, hvilke mangler og beskadigelser der berettiger til tilbagevisning.

Tilbagevises en vogn, skal det for Padborg og Tønder H stationers vedkommende ske overfor den overleverende bane, før der foretages rangering med vognen eller udlæsning m v af denne. For vogne, der indgår over Rødby Færge, Gedser, Helsingør eller Københavns Frihavn, skal den pågældende station eventuelt foretage omlæsning af vognene og derefter snarest hjemsende dem tomme efter bestemmelserne side 60 - 61 samt gennem distriktet indberette sagen til trafikkontoret med oplysning om omlæsningsudgifternes størrelse.

"Stærkt beskadigede" godsvogne kan dog undtagelsesvis og efter forudgående aftale i hvert enkelt tilfælde tilbagesendes på egne hjul, såfremt vognene er beskadiget her i landet og tilhører en af vore naboforvaltninger (RIV § 16, pkt 11).

Danske godsvogne skal overtages uden hensyn til deres tekniske vedligeholdelsestilstand og til skader, som ellers ville berettige til vognenes tilbagevisning. Vogne, der ikke er i driftssikker stand, skal dog kræves tilbageleveret læsset på en anden vogn, og skal være beklæbet med røde meldesedler L (blanket A 1004) jf nedenfor.

Ankommer en dansk vogn fra udlandet i beskadiget stand, foranlediger den pågældende overgangsstation følgende:  
Er vognen "stærkt beskadiget" (RIC § 18<sup>1</sup>, RIV § 16, pkt 7-11) - jf side 16 -, sendes indberetning herom, bilagt blanket Ma 61 i udfyldt stand, ad tjenstlig vej til generaldirektoratet (trafikkontoret).

Er vognen ikke "stærkt beskadiget", sendes indberetning, blanket Ma 61, for DSB-vognes vedkommende til det pågældende distrikt og for privatbanevognes vedkommende til generaldirektoratet (trafikkontoret).

En dansk eller udenlandsk person-, post- eller rejsegodsvogn, der er "stærkt beskadiget", skal ved overtagelsen være påklæbet meldeseddel L (blå L, hvis vognen kan befordres på egne hjul, rød L, hvis vognen kun kan befordres læsset på en anden vogn). Kan vognen befordres på egne hjul, skal den foruden blå meldeseddel L være påklæbet meldeseddel K. Mangler meldesedlerne og vægrer den overleverende bane sig ved at anbringe dem, optager overgangsstationen en protokol over beskadigelserne. Protokollen, der så vidt muligt skal medunderskrives af den overleverende bane, indsendes gennem distriktet til generaldirektoratet. Vognen påklæbes derefter meldeseddel K, hvorpå angives de samme beskadigelser, som nævnt i protokollen.

Mangler en "stærkt beskadiget" godsvogn beklæbning med røde meldesedler L, og den overleverende bane på opfordring ikke fremskaffer dem, skal vognen tilbagevises.

#### Efter sporafløb

Vogne, der har været af spor, skal snarest underkastes et grundigt eftersyn af en vognmester. Viser det sig ved dette eftersyn, at vognene ikke har taget nogen skade, kan de atter sættes i drift, eventuelt dog først efter at den til opklaring af uheldet fornødne undersøgelse har fundet sted.

Fremmede vogne, hvis hjulsæt efter afsporing kun er prøvet med hjulmål<sup>19</sup>, skal påklæbes meldeseddel M (blanket A 577), jf RIC § 31<sup>19</sup>, RIV § 35, pkt 24. Om anbringelsen af meldesedlerne, se fodnoten på side 5.

I tilfælde af godsbeskadigelser på grund af utæthed

#### Lukkede vogne

Når gods, der har været befordret i lukket vogn, er eller anmeldes at være beskadiget ved fugtighed (indtrængen af regnvand eller sne), skal modtagelsesstationen, uanset om der fremsættes erstatningskrav eller ej, så vidt muligt straks, samtidig med at protokol udfærdiges, foranledige vognen underkastet et grundigt eftersyn af vognopsynet, hvis et sådant findes på stationen. Er dette ikke tilfældet, sendes vognen,

medmindre det fastslås, at skaden skyldes mangelfuld lukning af lemme eller døre, tom til eftersyn således:

Danske statsbanevogne og udenlandske EUROP-vogne enten til en station, hvor der findes vognopsyn, eller til nærmeste centralværksted eller filialværksted - til sidstnævnte, dog kun, hvis de er beklædt med tagpap. Andre fremmede vogne sendes til den overgangsstation, over hvilken de skal tilbagesendes.

Den, der foretager eftersynet, tilstiller den anmeldende station erklæring herom; denne vedlægges stationens protokol over godsets beskadigelse.

Fremmede baners vogne - undtagen EUROP-vogne - påklæbes meldeseddel K (blanket A 1002), jf RIV § 16, pkt 6 og DVO § 12. Om anbringelsen af meldesedlerne, se fodnoten på side 5.

Konstateres godsets beskadigelse først efter vognens afgang, skal stationen anmode den station, hvor vognen findes eller, hvis det er en fremmed vogn, der er tilbageleveret ejendomsbanen, denne bane gennem tilbageleveringsstationen om at efterse vognen og sende en erklæring om resultatet af eftersynet. Tilhører vognen en udenlandsk bane, indhentes erklæringen dog gennem trafikkontoret.

#### Åbne vogne med presenning

Når gods, der har været befordret i åben vogn med presenning, er beskadiget ved fugtighed, og beskadigelsen kan skyldes, at den benyttede presenning ikke tilstrækkeligt har beskyttet mod indtrængen af fugtighed, skal det omhyggeligt undersøges, om presenningen er tæt, og om den har været forsvarligt anbragt. Hvis skaden er eller antages at være foranlediget ved, at regnvand er trængt igennem presenningen, skal denne, såfremt den tilhører statsbanerne, snarest sendes til eftersyn efter bestemmelserne side 113 - 114a. Tilhører presenningen fremmede baner, skal den sendes til den pågældende overgangsstation med fornøden oplysning på den ledsagende følgeseddel.

Konstateres godsets beskadigelse først, når presenningen ikke mere findes på stationen, forholdes på samme måde som foran anført med hensyn til lukkede vogne.

#### Under sneforhold

Når et tog i længere tid er standset af sne på fri bane eller på en station, hvor der ikke findes vognopsyn, skal den station, hvortil toget ventes indbragt, henholdsvis den station, hvor toget er standset, tilkalde vognmesteren for den strækning, på hvilken toget befinder sig, for at han kan efterse vognene.

I tilfælde, hvor vognmesteren ikke kan komme til stede, er det lokomotivføreren pligt at efterse vognene i toget.

Ved et sådant eftersyn skal, inden toget føres videre, samtlige vognes akselkasser grundigt undersøges, eventuelt udpumpes for vand, og lejerne opsmøres.

Vogne, der under sneforhold i længere tid har henstået på en station, skal, før de indsættes i tog, af den pågældende station ved tilkaldelse af vognopsynet foranlediges underkastet et tilsvarende eftersyn af akselkasser og lejer.

#### Behandling af varmløbne vogne

Når en varmløben vogn udsættes på en station, skal vognopsynet, hvis sådant findes, men ellers togføreren sammen med stationsbestyreren undersøge, om vognen er forsvarligt læsset.

En vogn, der har været udsat på grund af varmløbning, må først på ny indsættes i tog, når den er eftersat af vognopsynet, og dets tilladelse til at sætte vognen i drift er givet.

En varmløben vogn med læs skal eftervejes, medmindre vognen, efter at varmløbning er konstateret, allerede har passeret sidste station med brovægt, og bestemmelsesstationen ikke har brovægt, jf bestemmelserne i ordreserie E.

Har vognen været overlæsset med over 5 procent af dens lastgrænse (højeste lastgrænse), skal der, medmindre der foreligger anden påviselig årsag til varmløbningen, opkræves erstatning for det varmløbne leje. Kan de virkelige beskadigelser, der skyldes varmløbningen, ikke fastslås, f. eks. på stationer, hvor der ikke findes vognopsyn, indhentes oplysning, eventuelt telefonisk, hos distriktet om, hvilken erstatning der skal opkræves. Beløbet belastes forsendelsen.

Den station, til hvilken en varmløben vogn indgår, eller hvor en varmløben vogn udsættes, skal sende indberetning til distriktet (blanket A 719). Er vognen læsset, skal indberetningen indeholde oplysning om den på vognen angivne lastgrænse (højeste lastgrænse), om læssets art og fordeling, om den i fragtbrevet opførte vægt og den ved vejningen fundne nettovægt, samt om erstatning er opkrævet for det varmløbne leje, og da på hvilken blokkvittering og med hvilke beløb erstatningen er taget til indtægt.

Med hensyn til behandling af varmløbne udenlandske vogne, se side 18a2.

#### Kontrol med læsning

Når vognopsynet eller andre formoder, at en vogn er læsset ud over lastgrænsen (højeste lastgrænse), skal vedkommende snarest ved skriftlig anmodning til stationen forlange vognen vejlet. Stationen skal derefter foranledige, at dette sker, samt at der tilstilles den pågældende tjenestemand og vognopsynet skriftlig meddelelse om vejeresultatet. Vognmesteren skal derefter underrette vedkommende sektionsingeniør om den eventuelle overbelastnings størrelse, om der ved overbelastningen er forårsaget beskadigelse af vognen samt om, på hvilken station den er læsset.

En vogn, der har været overlæsset med mere end 5 procent af lastgrænsen (højeste lastgrænse), må først sættes i drift igen, når vognopsynet har tilladt dette efter at have undersøgt vognen.

## Behandling af beskadigede statsbanevogne

### Afhjælpning af mindre beskadigelser

For at forebygge, at vogne på grund af forholdsvis ubetydelige mangler eller beskadigelser udsættes af driften, skal vognopsynet udføre nødvendige mindre istandsættelser og afhjælpe mangler, som ikke kræver medvirkning af et værksted\*), f. eks. beskadigelser af koblinger, puffere, pufferfjedre, pufferhylstre, akselkasse-underdele, bærefjedre, fodtrin, løbestænger, rangerkroge, overfald (lukketøj) på højsidede åbne vogne, manglende eller beskadigede side- og endestøtter, dørlåse, ruder i person-, post- og rejsegodsvogne, mangler ved bremsetøjet, bremseledninger, udveksling af bremseklodser m. v. Navnlig i vognknappe tider må vognopsynet ikke uden nødvendighed foranledige godsvogne indsendt til værkstederne, men skal selv så hurtigt som muligt afhjælpe forefundne mindre mangler. Hvor forholdene tillader det, kan der eventuelt rekvireres midlertidig hjælp til vognopsynet fra værkstederne.

Eventuelt kan beskadigede dele aftages og indsendes til istandsættelse i nærmeste værksted eller rekvireres ombyttet i centralværkstedet, således at indsendelse af vognen til værkstedet undgås. Når sidstnævnte fremgangsmåde benyttes, skal vognopsynet foranledige den vogn, hvoraf dele er borttaget til istandsættelse, påsat røde værkstedssedler, jf. side 13, for så vidt vognen ikke kan benyttes på grund af, at de borttagne dele mangler. Vogndelev, der således indsendes til værksted, skal være tydeligt mærket med vognens litra og nummer og ledsaget af følgeseddel samt af rekvisition, hvoraf det fremgår, til hvilken vogn vogndelene hører, og hvilken istandsættelse, henholdsvis ombytning der ønskes foretaget.

Stationer, der bemærker mindre beskadigelser eller mangler som forannævnte, skal, for så vidt der findes vognopsyn på stationen, forhandle med dette om istandsættelse, før vognen

\*) Centralværksteder findes i København og Århus og værksted i Nyborg (filialværksted i Esbjerg).

påsættes værkstedssedler. De stationer, hvor vognopsyn ikke findes, sender den beskadigede vogn til den nærmeste af følgende stationer:

I 1. distrikt: Københavns Godsbanegård, Østerport, Helsingør, Roskilde, Slagelse, Korsør, Kalundborg, Næstved eller Nykøbing Fl.

I 2. distrikt: Nyborg H, Odense, Padborg, Fredericia, Århus H, Randers, Ålborg, Frederikshavn, Viborg, Struer, Esbjerg, Brande eller Tønder H.

Vognen påsættes på begge sider reparationssedler (blanket A 642) - gule sedler med sort tværstribet, forsynet med påtryk "Trænger til reparation" og med rubrik til udfyldning med vognopsynsstationens navn. Sedlerne er samlet i hæfter og i øvrigt indrettet på samme måde som værkstedssedlerne (se side 13). Senest med det tog, hvori vognen afgår, sendes talonen til pågældende station, som underretter vognopsynet.

Drejer det sig om en vogn, der i læsset tilstand er opklodset på grund af beskadiget bærefjeder, skal opklodsningen forandres ved vognopsynets foranstaltning, før vognen afsendes i tom tilstand.

Bemærkes ved en vogn, der er under læsning, eller som er indsat i et tog, en mindre beskadigelse, der efter vedkommende stations skøn ikke er til hinder for vognens befordring til dens bestemmelsessted, skal stationen, for så vidt der ikke på stedet er vognopsyn, som kan udføre istandsættelsen straks, eller der ikke er tid til istandsættelsens udførelse under togets planmæssige ophold, påsætte vognen de ovenfor nævnte reparationssedler, men uden at rubrikken "Vognopsynet i ..... " udfyldes. Talonen, der ellers sendes til vognopsynsstationen som ovenfor nævnt, vedhæftes ekspeditionspapirerne. Såfremt vognen på vej til bestemmelsesstationen passerer en vognopsynsstation, hvor beskadigelserne kan udbedres, uden at vognen derved forsinkes, repareres vognen, og sedler og talon fjernes. Er istandsættelse ikke sket under-

vejs, og findes der på bestemmelsesstationen ikke vognopsyn, der kan reparere vognen, sendes vognen snarest efter aflæsning til den nærmeste af ovenfor nævnte vognopsynsstationer, hvis navn tilføjes i reparationssedlerne, og talonen, der var vedhæftet fragtbrevet, sendes til pågældende station der underretter vognopsynet.

Er vognen læsset til en privatbanestation, bør istandsættelsen ske og sedlerne fjernes senest på overgangsstationen, inden overlevering finder sted. Kan det kun ske ved at forsinke forsendelsen, må reparationen dog vente til vognen tilbageleveres. Talonen fratages inden overleveringen og udleveres til vognopsynet. Er der ikke stationeret vognopsyn på overgangsstationen, bør vognen søges repareret på en foranliggende vognopsynsstation. Har reparationen ikke fundet sted, skal talonen opbevares af overgangsstationen (evt sendes til den overgangsstation, hvor vognen tilbageleveres), indtil den ved vognens tilbagelevering fra privatbanen sendes til den station, hvortil vognen afsendes for reparation.

Vogne til udlandet må ikke overleveres påsat nævnte reparationssedler, hvorfor reparation bør foretages inden overlevering.

En vogn, hvor trykluftbremsen viser sig ubrugelig, beklæbes med blanket A 519, men efter at blankettens venstre del (en overkrydset skruebremse) er fjernet. Er vognens skruebremse ubrugelig påklæbes ligeledes blanket A 519, men efter at blankettens højre del (en overkrydset trykluftbremse) er fjernet. Har en hjulring drejet sig, skal vognen, efter at være omstillet til ledningsvogn, beklæbes med hele blanket A 519, der forsynes med påskriften "Hjulring har drejet sig". Såfremt hjulringen er løs, eller den har forskubbet sig sideværts på hjulfælgen, må vognen ikke indsættes i tog og skal derfor påsættes blanket A 639. Er trykluftledningen ubrugelig beklæbes vognen med blanket A 520. For anbringelse af blanket A 519 og A 520 gælder de i fodnoten på side 5 anførte bestemmelser. Af hensyn til reparationen af vognen skal den desuden forsynes med blanket A 642, når fejlen påregnes afhjulpet af en vognopsynsstation, eller med blanket A 641, når indsendelse til værksted er nødvendig. Er hovedledningen ubrugelig, må vognen ikke sendes til udlandet.

Løftning af eller arbejde med vogne, der medfører, at arbejderne opholder sig under vognene, må kun ske efter forudgående anmeldelse til stationsbestyreren, og efter at der ved dennes foranstaltning er truffet de foreskrevne forholdsregler til sikring af vognene, og det er strengt forbudt vognopsynet at blande sig deri.

Istandsættelse af vogne i tog må kun foretages efter anmeldelse til lokomotiv- og togfører, jf i øvrigt SR § 15 og § 17 A.5.

Når der ved vogne, der skal overføres med færgerne, forefindes fejl af sådan art, at de kan afhjælpes under vognenes befordring med færgen, skal vognmesteren eller en vognopsynsmand følge med vognene og rette fejlene.

Skal en rude fornyes i en person-, post- eller rejsegods-vogn, melder togføreren beskadigelsen til vognens endestation, der foranlediger en ny rude indsat ved henvendelse til vognopsynet eller, hvor intet sådant findes, til en stedlig glarmester, med hvem der forud er truffet aftale om sådanne arbejders udførelse. Er vognens planmæssige ophold på endestationen kun kort, gives meldingen telegrafisk eller telefonisk. For så vidt vognen på sin vej passerer en værkstedsstation, på hvilken togets planmæssige ophold er tilstrækkeligt til vinduets udveksling ved værkstedets foranstaltning, kan meldingen af togføreren gives til denne station. I meldingen opgives togets nummer, vognens litra og nummer, vinduets art (dørvindue, sidevindue osv) og for personvognenes vedkommende tillige klassebetegnelse.

Kan ruden ikke blive indsat på den pågældende endestation, eventuelt en mellemstation, må indsætningen enten vente, til vognen ankommer til en anden station, hvor den kan finde sted, eller vinduet må om muligt udtages, beklæbes med et tydeligt mærke, der viser, til hvilken vogn vinduet hører, og fra hvilken station det kommer, og sendes til det nærmeste værksted eller maskindepot, hvor ruden kan blive indsat. Herfra sendes det istandsatte vindue tilbage til stationen.

Spejlglasruder uden rammer skal altid rekvireres med påsat vinduesskinne og fingergreb.

#### Anvendelse af værkstedssedler

Når en vogn har sådanne beskadigelser, at den ikke kan istandsættes uden et værksteds medvirkning, eller der af vognopsynet er borttaget dele af den, som er indsendt til istandsættelse eller ombytning i et værksted, foranlediger stationen, at vognen påsættes en værkstedsseddel på hver side.

Til dette brug er stationerne forsynet med 3 bøger, indeholdende henholdsvis røde, grønne eller gule blade, der hver består af stamme/talon og meldeseddel og er indrettet til gennemskrift. Stammen opbevares på stationen, for at det derigennem kan godtgøres, hvilke vogne den har forsynet med værkstedssedler, hvori vognens mangler har bestået, og hvem der har forlangt sedlerne påsat. Talonen sendes til pågældende værksted.

De omtalte værkstedssedler er:

Rød seddel med påtryk "Stoppet" (blanket A 639), der benyttes, når vognen er så beskadiget, at den ikke må befordres hverken i plantog eller særtog. Vognen forbliver, efter at værkstedssedlerne er påsat, stående på stationen for at bringes i værksted ved vognopsynets foranstaltning, efter at den eventuelt er omlæsset. Ligeledes anvendes rød seddel, når en vogn midlertidig stoppes for at blive istandsat.

Grøn seddel med påtryk "Utjenstedygtig, må ikke læses" (blanket A 640), der benyttes, når vognen kan befordres i tog, men uden læs.

Gul seddel med påtryk "Trænger til reparation" (blanket A 641), der anvendes, når vognen endnu kan benyttes, men snarest muligt bør underkastes eftersyn i et værksted.

Om anvendelse af gul seddel med sort tværstribet, se side 10c.

Sedlerne skal udfyldes nøjagtigt og med kulørt blyant eller farvepen. Har vognen løse hjulringe, skal sedlen oplyse, om én eller flere hjulringe er løse, og i sidste tilfælde, om disse findes på samme eller flere aksler.

Hvor der er vognopsyn eller maskindepot, vil stationen kunne rådføre sig med de derunder hørende tjenestemænd om, hvilke sedler der skal anvendes. Er udstrækningen af den vognen tilføjede beskadigelse tvivlsom, eller er det af en anden grund tvivlsomt, hvorvidt vognen må befordres i et tog, skal den altid påsættes røde værkstedssedler.

På personvogne skal sedlerne anbringes på vognens længde- dragere og eventuelle kridtpåskrifter på trinbrædderne. På øvrige vogne skal sedlerne anbringes i seddelholderne eller, hvis sådanne ikke findes, på påskriftstavlerne, eventuelt på længdedragerne.

#### Behandling af beskadigede fremmede vogne m v

##### Privatbanevogne, der er overtaget af statsbanerne efter DPO og DVO

For behandling af beskadigede vogne - herunder anvendelse af meldesedler - gælder de samme bestemmelser som for udenlandske vogne med følgende afvigelser:

En privatbanegodsvogn er "stærkt beskadiget" når beskadigelsesenhederne efter beskadigelsestabellen i DVO (bilag II) overstiger 100 (DVO § 13, punkt 1).

En "stærkt beskadiget" privatbanevogn, der kan hjemsendes på egne hjul, skal påklæbes meldeseddel K (blanket A 1002) og blå meldeseddel L (blanket A 1003). For anbringelsen af meldesedlerne gælder de i fodnoten på side 5 anførte bestemmelser.

Erstatningsdele til en beskadiget privatbanevogn rekvireres hos ejendomsbanens nærmeste overgangsstation.

Beskadigede vogndelev og bremsekoblinger, der skal tilbagesendes til en privatbane, skal sendes til ejendomsbanens nærmeste overgangsstation.

Som følgeseddel over "stærkt beskadigede" vogne, der tilbagesendes til ejendomsbanen, læsset på andre vogne, samt beskadigede vogndelev og bremsekoblinger, der tilbagesendes til en privatbane, skal altid benyttes indenlandsk følgeseddel C (blanket A 1006).

#### Privatbanemateriel, der ikke er overtaget af statsbanerne

Ved beskadigelse på en overgangsstation (fællesstation) til en indenlandsk privatbane af dennes materiel, som ikke er overtaget af statsbanerne, skal distriktet (maskinsektionen) straks underrettes, såfremt det drejer sig om større uheld.

I øvrigt forholdes således:

##### 1. Trækraftenheder

Stationer med stedlig DSB-lokomotivmester (depotforstander) anmoder denne om at besigtige skaden.

Øvrige stationer underretter snarest distriktet (maskinsektionen), der herefter vil foranledige skaden besigtiget.

##### 2. Skinnebusmateriel

Ved beskadigelser på motoren og dertil hørende dele forholdes som anført under 1. Ved beskadigelser på øvrige dele forholdes som anført under 3.

##### 3. Vogne

Stationen anmoder vognmesteren om at besigtige skaden.

Den, der besigtiger skaden, foranlediger skematisk indberetning (blanket Ma 61) udfærdiget.



Besigtigelsen bør så vidt muligt overværes af en repræsentant for privatbanen.

Ved beskadigelse af privatbanemateriel, der efter særlig aftale, og uden at materiellet betragtes som overtaget, kører på en statsbanestrækning, forholdes som foran anført.

#### Udenlandske vogne

Som almindelig regel gælder, at beskadigede vogne skal istandsættes af ejendomsbanen. Mindre istandsættelser, der er nødvendige for at gøre vognene brugbare, eller istandsættelser, der er nødvendige for at gøre vognene løbedygtige, udføres dog ved statsbanernes foranstaltning og på disses bekostning.

Om behandling af beskadigede vogne, der er optaget i EUROP-vognparken, se side 18a5. Vedrørende beskadigede Interfrigo-forvaltede vogne henvises til "Bestemmelser for Interfrigo-trafik".

En person-, post- eller rejsegodsvogn er "stærkt beskadiget", (RIC § 18<sup>1</sup>), når den har så omfangsrige beskadigelser på vognkassen, undervognen eller hjul med tilbehør, at vognen er utjenstedygtig, dog forudsat, at disse skader er opstået ved

- driftsuheld, såsom sammenstød, afsporing, sidelæns påkørsel,
- brand eller
- voldsom indvirkning af hvilken som helst art eller
- højere magt.

En godsvogn er "stærkt beskadiget", når den på grund af beskadigelsen må tilbagesendes læsset på en anden vogn (RIV § 16, pkt 7). Om "stærkt beskadigede" godsvogne, der undtagelsesvis tilbagesendes på egne hjul, se RIV § 16, pkt 11.

Beskadigede, udenlandske vogne beklæbes med meldesedler af den station, hvor beskadigelsen opstår eller konstateres, således:

Beskadigelsens omfang	Vognen påklæbes meldesedler (jf fodnoten side 5)
-----------------------	--

#### Stærkt beskadiget\*)

Person-, post- og rejsegodsvogne, som kan befordres på egne hjul,	K (blanket A 1002) og blå L (blanket A 1003)
som kun kan befordres læsset på en anden vogn	Rød L (blanket A 1004)
Godsvogne	Rød L (blanket A 1004)

#### Lettere beskadiget

(Såvel person-, post- og rejsegodsvogne som godsvogne)

Vognen kan ikke benyttes (læsses) herunder vogne, som efter varmløbning har fået akselsøle behandlet på drejebænk, se side 18a2.	K (blanket A 1002)
Vognen kan benyttes (læsses), men har for eksempel svigtende belysning eller varme, overskreden revisionsfrist, forskel på mere en 2 % mellem påmalet og udfundet taravægt, fået påsat danske erstatningsdele. (Om sporafløb, se side 7, og om vogne, som efter varmløbning har fået udstøbt lejepan-derne, se side 18a2.	M (blanket A 577)

\*) Er en person-, post- eller rejsegodsvogn så stærkt beskadiget, at der kan blive tale om at udrangere vognen, må den ikke hjemsendes før efter nærmere ordre fra generaldirektoratet. En stærkt beskadiget godsvogn må i alle tilfælde kun hjemsendes efter nærmere ordre fra generaldirektoratet.

Beskadigelsens omfang	Vognen påklæbes meldesedler (jf fodnoten side 5)
Mangler og uregelmæssigheder	
Trykluftbremsen ubrugelig, så at vognen kun kan anvendes som ledningsvogn	R <sup>1</sup> (blanket A 519) med venstre del af sedlen frataget. Den konstaterede bremsefejl skal anføres på blanketten
Kan ikke anvendes som ledningsvogn	K (blanket A 1002) og R <sup>2</sup> (blanket A 520)
Skruebremsen i uorden	R <sup>1</sup> (blanket A 519) med højdel af sedlen frataget
Hjulring på bremsevogn forskubbet (dog ikke sideforskudt). Vognen skal omdannes til ledningsvogn	R <sup>1</sup> (blanket A 519). På blanketten tilføjes: "Hjulring forskubbet" og, hvis det er en vogn, der tilhører en bane i det sydlige udland, endvidere "Radreifen verdreht"
Bremsekobling på person-, post- eller rejsegodsvogne beskadiget (dansk bremsekobling påsættes)	N (blanket A 522). Blanketten påklæbes ved den vognende, hvor dansk bremsekobling er blevet påsat, samt på den evt aftagne bremsekobling
Varmeslange på person-, post- eller rejsegodsvogne beskadiget (dansk varmeslange påsættes)	N <sup>1</sup> (blanket A 524a *)). Blanketten påklæbes ved den vognende, hvor dansk varmeslange er blevet påsat, samt på den evt aftagne varmeslange

\*) Benyttes varme-helkoblinger, anvendes dog blanket A 524.  
1/7 1966

Om indsendelse til trafikkontoret af opholdsrapport, blanket A 573, se side 145 og 147.

Om udfærdigelse af protokol (blanket A 406) for private godsvogne henvises til PIM, rand-nr 296, for vogne under Interfrigo-forvaltning endvidere til "Bestemmelser for Interfrigo-trafik".

Af de for den foresatte styrelse bestemte 3 afskrifter af protokollen indsendes én til distriktet og to til trafikkontoret.

Om stærkt beskadigede vogne sendes indberetning gennem distriktet til generaldirektoratet (trafikkontoret) på blanket Ma 61. Indberetningen må indeholde oplysning om beskadigelsens opståen og omfang.

En stærkt beskadiget vogn, der hjemsendes læsset på en anden vogn, skal ledsages af følgeseddel C (blanket A 1005), sendes fragtfrit over ejendomsbanens nærmeste overgangsstation til det i adressefortegnelsen angivne tjenestested (RIC § 17<sup>8</sup> og <sup>9</sup>, RIV § 16, pkt 9).

Til hjemsendelse af en beskadiget vogn, som ikke kan løbe på egne hjul, skal så vidt muligt anvendes en vogn tilhørende samme forvaltning som den beskadigede vogn, evt benyttes en vogn tilhørende en forvaltning, der ligger på den anden side af eller i retning af ejendomsbanen, og kun såfremt sådanne vogne ikke kan skaffes, benyttes en dansk vogn (RIC § 17<sup>8</sup>, RIV § 6, pkt 7).

Er en vogn varmløben, tilkaldes vognopsynet, der afgør, hvorvidt der skal rekvireres erstatningsdele hos ejendomsbanen. Er det nødvendigt at behandle akselsølen på drejebænk, skal vognen efter at være tilbagegivet til drift på længdedragerne\*) påklæbes meldeseddel K (blanket A 1002), der påskrives "Vogn med afdrejet akselsøle"; hvis det er en vogn, der tilhører en bane i det sydlige udland, endvidere "Achsschenkel überdreht". Udstøbes lejepanderne, skal vognen påklæbes

\*) For person-, post- og rejsegodsvognes vedkommende, se fodnoten side 5.

meldeseddel M (blanket A 577) med påtegning "lejepanderne er udstøbt", og hvis det er en vogn, der tilhører en bane i det sydlige udland, endvidere "Achslagerschalen ausgegossen".

Har en godsvogn materialeophobninger på hjulenes løbeflader, skal trykluftbremsen sættes ud af virksomhed. Vognen skal påklæbes meldeseddel R<sup>1</sup> (blanket A 519), der påskrives "Materialeophobninger på løbefladerne", såfremt vognen tilhører en bane i det sydlige udland endvidere "Materialauftragung auf der Lauffläche".

På hjulsæt med rullelejer må der ikke udføres istandsættelsesarbejder. Erstatning må i givet fald rekvireres hos ejendomsbanen.

Overkomplette eller beskadigede udenlandske trykluft-bremsekoblinger tilbagesendes af den station, der aftager dem, til ejendomsbanen ledsaget af følgeseddel C (blanket A 1005) til det i adressefortegnelsen angivne tjenestested.

Aftagne udenlandske varmekoblinger indsendes ved vognopsynets foranstaltning til nærmeste centralværksted efter reglerne i ordreserie P.

Skal en beskadiget udenlandsk vogn i øvrigt istandsættes af statsbanerne, skal stationen snarest tilkalde vognmesteren, der ved beskadigelser, som ikke medfører længere standsning eller omlæsning af vognens indhold, foretager det videre fornødne med hensyn til vognens istandsættelse. Er beskadigelsen af større omfang, underretter vognmesteren distriktet. Kan vognen ikke istandsættes uden at komme i værksted, træffes de videre fornødne dispositioner af maskinsektionen (distriktet), eventuelt i forbindelse med centralværkstedet.

Såfremt der til istandsættelsen behøves erstatningsdele, forlanges disse af vognmesteren gennem den pågældende station, henholdsvis af værkstedet, hos vognens ejendomsbane. Hertil benyttes blanket H (blanket A 518), der sendes til det i adressefortegnelsen angivne tjenestested. Rekvisitionen sendes pr

post, hvis dette er hurtigere end befordring som jernbanetjenestesag. Såfremt erstatningsdelene ikke er indgået til stationen senest 3 uger efter rekvisitionens indsendelse, sendes underretning til generaldirektoratet (trafikkontoret), vedlagt genpart af rekvisitionen. Blanketten skal, når den sendes til en bane i det sydlige udland, udfyldes på tysk eller fransk, og de ønskede erstatningsdele skal i rekvisitionen betegnes så nøjagtigt som muligt efter bind II af den af den internationale jernbaneunion (UIC) udgivne seksprogede ordbog vedrørende anvendelsen og udvekslingen af rullende materiel ("Recueil des termes concernant l'emploi et l'échange du matériel roulant"), ligesom det i bogen angivne løbenummer skal anføres sammen med øvrige nødvendige oplysninger og mål. Ordbogen er fordelt til grænsestationerne samt til alle vognmesterstrækninger. Drejer det sig om hjulsæt, skal de i overenskomsterne foreskrevne oplysninger anføres (RIC §§ 17<sup>14</sup> og 32<sup>9</sup>, samt RIV § 17, pkt 1).

Det bemærkes, at visse erstatningsdele til udenlandske godsvogne er oplagt på enkelte stationer her i landet.

Når forlangte erstatningsdele ankommer, skal stationen straks underrette værksted eller vognmester om ankomsten. Skulle det vise sig, at de modtagne erstatningsdele er uanvendelige, skal ejendomsbanen straks underrettes. Efter endt istandsættelse afleveres vognen af værksted eller vognmester til stationen.

Beskadigede vogndelev, der herfra sendes til udenlandske baner, skal være ledsaget af følgeseddel C (blanket A 1005), der af den modtagende bane skal tilbagesendes med kvittering for modtagelsen. Det skal af følgesedlen tydeligt kunne ses, til hvilken vogn (ejendomsmærke, litra og nummer) vogndelene hører.

Beskadigede vogndelev skal altid - uanset i hvilken tilstand de er - sendes tilbage som fragtgods over den overgangstation, over hvilken erstatningsdelene er indgået, til det tjenestested, der er opgivet i adressefortegnelsen.

Følgesedler, der ledsager erstatningsdele, som indgår her til landet, skal med kvittering for modtagelsen og med oplysning om ankomstdagen ved påtrykning af bestemmelsesstationens datostempel tilbagesendes det afsendende tjenestested.

For ikke at forsinke en beskadiget læsset godsvogns løb kan der, hvis det er hurtigere end omlæsning til anden vogn, rent undtagelsesvis anvendes danske erstatningsdele, eller der kan tages erstatningsdele fra en på tilbagevejen værende tom vogn tilhørende samme bane som den utjenstdygtige. Ligeledes kan der for ikke at forsinke en beskadiget person- eller rejsegodsvogn rent undtagelsesvis benyttes danske erstatningsdele. En vogn, der er gjort løbedygtig ved anvendelse af danske erstatningsdele, beklæbes med meldeseddel M (blanket A 577), i hvilken de benyttede erstatningsdeles antal og art anføres. Efter tilbageleveringen til ejendomsbanen tilbagesendes således anvendte danske erstatningsdele.

Når der er anvendt erstatningsdele fra en returløbende udenlandsk vogn, rekvireres erstatningsdele til denne vogn på sædvanlig måde.

Beskadigede eller løse dele af bremsen, som kan udsætte driften for fare, eller som kan forårsage beskadigelser, skal aftages eller fastbindes (RIC § 40<sup>18</sup>, RIV § 39, pkt 20).

#### Vogne, der er optaget i EUROP-vognparken

Den løbende vedligeholdelse og udbedring af opståede skader skal normalt udføres af den benyttende forvaltning.

Voggenes revision skal dog foretages af ejendomsbanen, og EUROP-vogne, der er forfaldet til revision, skal beklæbes med blanket A 577, meldeseddel M (jf RIV § 42, pkt 3) og om muligt læses til eller i retning imod ejendomsbanen. Er dette ikke muligt, kan vognene hjemsendes tomme efter vognfordelerens ordre.

Beskadigede udenlandske EUROP- og POOL-vogne, der efter ordre skal hjemsendes tomme til ejendomsbanen, beklæbes med meldeseddel K EUROP (blanket A 1001). EUROP- og POOL-vogne, der betragtes som "stærkt beskadiget" beklæbes dog med meldeseddel L (blanket A 1004).

Om reparation, vedligeholdelse samt rekvisition og forsendelse af erstatningsdele til EUROP- og POOL-vogne er vognopsynet instrueret gennem hæftet "Regler for vedligeholdelse og reparation af EUROP-vogne".

Erstatningsdele til og beskadigede vogndelev fra danske vogne, der beskadiges på en fremmed bane

#### Statsbanevogne på indenlandske privatbaner (DVO § 12)

Erstatningsdele, der efter rekvisition fra en indenlandsk privatbane afsendes til denne, skal ledsages af følgeseddel C (blanket A 1006).

Følgesedler, der ledsager beskadigede vogndelev, som tilbagesendes fra en indenlandsk privatbane, skal med kvittering for modtagelsen straks tilbagesendes det afsendende tjenestested.

#### Danske vogne på udenlandske baner

Erstatningsdele, der rekvireres af en udenlandsk bane, skal snarest afsendes, så vidt muligt som ilgods, ledsaget af følgeseddel C (blanket A 1005). I følgesedlen skal anføres ejendomsmærke, liter og nummer på den beskadigede vogn og i rubrikken "Bemærkninger" anføres:

Anmoder om toldfri ud-, transit- og indførsel.

Zollfreie Aus-, Durch- und Einfuhr beantragt.

L'exportation, le transit et l'importation en franchise de douane sont demandés.

Til svenske og norske baner er dansk tekstdog tilstrækkelig.

Følgesedler, der ledsager beskadigede vogndelev, som tilbagesendes her til landet, behandles som anført på side 18a5.

### Revisionsfrist for vogne

#### Person-, post- og rejsegodsvogne

Person-, post- og rejsegodsvogne skal underkastes revision med højst 4 års mellemrum, dog senest hver gang vognene har løbet følgende kilometertal:

4-akslede vogne med rullelejer . . . . . 120.000 km  
 Øvrige vogne . . . . . 80.000 km

For danske og udenlandske person-, post- og rejsegodsvogne, der løber fra Danmark til udlandet eller omvendt, er revisionsfristen ved RIC § 48 fastsat til 12 måneder for vogne, der løber i tog, hvis maksimalhastighed er over 120 km/t, og 18 måneder for vogne, der løber i tog, hvis maksimalhastighed er indtil 120 km/t. For danske vogne må de foranævnte kilometerfrister dog ikke overskrides.

### Godsvogne

Revisionsfristen for danske godsvogne i indenlandsk trafik er:

Revisionsfrist	Revisionssignaturens udseende*)	Anvendes på følgende vogne
1 år	1 REV .. ....	Anvendes kun i specielle tilfælde
2 år	2 REV .. ....	nogle private godsvogne, optaget i statsbanernes vognpark
3 år	3 REV .. ....	statsbanernes hvidmalede vogne, samt RIV-mærkede U-vogne. Endvidere nogle private godsvogne, optaget i statsbanernes vognpark
4 år	4 REV .. ....	RIV-mærkede vogne undtagen nogle ældre vogne, se nedenfor
	eller 4 REV .. ....	ikke-RIV-mærkede vogne med glidelejer, dvs brunmalede vogne, U-vogne og specialvogne til statsbanernes eget brug
	eller REV .. ....	ældre vogne (dog ikke hvidmalede, se ovenfor) gælder kun indtil udgangen af 1968

\*) I nogle tilfælde kan revisionssignaturen være lidt anderledes udformet, se side 164e.

Revisionsfrist	Revisionssignaturens udseende*)	Anvendes på følgende vogne			
5 år	5 <table border="1"><tr><td>REV</td><td>..</td><td>....</td></tr></table>	REV	..	....	ikke-RIV-mærkede vogne med rullelejer, d v s brunmalede vogne og specialvogne til statsbanernes eget brug
REV	..	....			
6 år	6 <table border="1"><tr><td>REV</td><td>..</td><td>....</td></tr></table>	REV	..	....	godsvogne, der ikke må befordres i tog (vogne til lokalt brug på stationer o l)
REV	..	....			

Revisionsfristen for godsvogne i international trafik (RIV § 42) er:

Revisionsfrist	Revisionssignaturens udseende*)	Anvendes på følgende vogne			
1 år	<table border="1"><tr><td>REV</td><td>..</td><td>....</td></tr></table>	REV	..	....	SS-mærkede vogne
REV	..	....			
3 år	<table border="1"><tr><td>REV</td><td>..</td><td>....</td></tr></table>	REV	..	....	vogne, der ikke har 4 års revisionsfrist, se nedenfor
REV	..	....			
4 år	<table border="1"><tr><td>4 REV</td><td>..</td><td>....</td></tr></table>	4 REV	..	....	øvrige godsvogne
4 REV	..	....			

Ejendomsbanen kan forlænge ovennævnte revisionsfrister på 3 hhv 4 år med 3 måneder. Revisionssignaturen på vogne med forlænget revisionsfrist er forsynet med påskriften " + 3 M" i højre side af signaturen, se side 164e.

Eventuelt supplerende påskrifter på udenlandske vogne vedrørende vognenes revision (f eks om næste revision eller bremseundersøgelse) har ingen betydning for danske baner.

Udenlandske godsvogne med overskreden revisionsfrist beklæbes ved vognopsynets foranstaltning med meldeseddel M (blanket A 577).

\*) I nogle tilfælde kan revisionssignaturen være lidt anderledes udformet, se side 164e.

### Anvendelse af værkstedssedler m v

Skal en vogn indsendes til værksted, enten i henhold til løbeseddel eller på grund af beskadigelse eller revision, påhviler det den station, på hvilken vognen findes, eller hvortil den ankommer uden at være påsat værkstedssedler, at foranledige, at sådanne (se side 13) påsættes.

Person-, post- og rejsegodsvogne beklæbes med grønne værkstedssedler (blanket A 640).

Godsvogne, som skal indsendes til revision, men som endnu ikke har overskreden revisionsfrist, eller denne kun er overskredet med indtil 14 dage, påsættes gule værkstedssedler (blanket A 641). Godsvogne, der ikke må læsses, derunder sådanne, der har utydelig angivelse af revisionsår eller en revisionsfrist, der er overskredet med mere end 14 dage, påsættes grønne værkstedssedler (blanket A 640).

En dansk godsvogn med overskreden revisionsfrist, som er læsset på en udenlandsk station og har forladt den læssende bane højst 14 dage efter revisionsfristens udløb, kan køre læsset til bestemmelsesstedet. Hvis dette er i Danmark, skal vognen påsættes gule værkstedssedler; er bestemmelsesstedet derimod i udlandet, skal værkstedssedler ikke være påsat under befordringen gennem Danmark, men derimod meldeseddel M (blanket A 577).

I værkstedssedlen angives årsagen til vognens indsendelse, f eks i henhold til hvilken løbeseddel eller efter hvis ordre indsendelsen finder sted.

Tjenestegørende person-, post- og rejsegodsvogne må ikke beklæbes med værkstedssedler. Når en sådan vogn indkaldes og ikke kan udveksles på sin udgangsstation, skal denne station straks telegrafisk underrette vognens bestemmelsesstation om dens ankomst. Kan ej heller denne station foretage udvekslingen, forlanges erstatning uopholdelig telegrafisk hos distriktet, der foranlediger det videre fornødne.

Indkaldte vogne skal være sat ud af drift senest 2 dage efter,

at indkaldelsesordren er modtaget; dog skal godsvogne (herunder private godsvogne), som er under pålæsning eller i løb med læs, ikke sættes ud af drift, inden det pågældende løb er sluttet.

Om benyttelse af godsvogne, der er forsynet med værksteds-sedler, se side 21.

#### Indsendelse til værksted

Ingen vogne må indsendes til værkstederne, uden at værkstedssedler (se side 13) er påsat. Indsendelsen sker således:

Vogne, der er indkaldt til et bestemt værksted, eller som har bestemt (på malet) værkstedsområde, indsendes til dette.

Indsendelse af godsvogne, der skal revideres, foretages kun af nogle nærmere bestemte stationer og vognopsyn inden for hvert distrikt, der af vedkommende distrikt er særlig instrueret om, i hvilket omfang udtagelsen og indsendelsen til værksted skal finde sted.

I øvrigt indsendes godsvogne således:

Vogne med større beskadigelser.

1. distrikt: Alle stationer til vognopsyn III, Københavns Godsbane-gård, som eventuelt videresender vognene.
2. distrikt: Stationer i Jylland til centralværkstedet, Århus. Stationer på Fyn til værkstedet, Nyborg.

Vogne med mindre beskadigelser.

1. distrikt: Alle stationer til vognopsyn III, Københavns Godsbane-gård.
2. distrikt: Stationer på Fyn til værkstedet, Nyborg. Stationer på strækningerne Fredericia (ekskl) - Padborg, Skjern (ekskl) - Lunderskov, Brande

(ekskl) - Bramminge, Vojens - Haderslev, Åbenrå, Tinglev - Sønderborg H, Bramminge - Tønder H - Tinglev, til filialværkstedet, Esbjerg.

Øvrige ikke nævnte stationer og strækninger i Jylland til centralværkstedet, Århus.

Ved vogne med større beskadigelser forstås vogne, hvor en eller flere længde-, skrå- eller tværdragere (herunder pufferplanker) er itu eller stærkt bøjet, samt vogne hvor flere gav- eller sidestolper er itu.

Ved vogne med mindre beskadigelser forstås vogne med bøjede puffere eller fodtrinstivere, knækkede trækstænger, mindre bøjede akselgafler, mindre mangler ved bremsetøjet eller lukketøjet, enkelte beskadigede gav- og sidebrædder samt utæt tagbeklædning.

Ved indsendelsen af vogne med større eller mindre beskadigelser til et værksted er det dog en forudsætning, at fejlene ikke kan afhjælpes af vognopsynet, eller at dette ikke kan udveksle den beskadigede del, jf herom side 10b.

#### Benyttelse af godsvogne forsynet med værkstedssedler

Godsvogne, der er påsat gule værkstedssedler, skal i almindelighed sendes ad den korteste vej til værkstedet. Når hensynet til en økonomisk vognudnyttelse taler derfor, kan de dog benyttes til læsning for stationer uden for den korteste rute til værkstedet, når disse stationer ligger nærmere værkstedet end den station, hvor værkstedssedlerne er påsat. Vognene må dog ikke læsses ud over værkstedsstationen og må under ingen omstændigheder benyttes mere end 14 dage efter den dag, de forfalder til revision.

Efter samme regler kan vognfordeleren beordre godsvogne med gule værkstedssedler til læsning på en anden station end den, der har påsat værkstedssedlerne.

Fra den station, hvor vognen herefter aflæsses og mulig atter pålæsses, skal den sendes ad den korteste vej til værkstedet.

Når vognopsynet bemærker, at vogne med værkstedssedler benyttes i strid med de her givne regler, skal det henlede stationens opmærksomhed på sagen.

#### SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR ENKELTE VOGNTYPER ELLER SPECIELLE INDRETNINGER

##### Behandling af sovevogne og spisevogne

Under hver sovevogn og spisevogn findes en gennemgående hoved-dampledning, der ved begge vognender er forsynet med koblingsshane efter RIC's forskrifter.

Sovevognene og spisevognene er forsynet med selvstændigt varmeapparat til vognenes opvarmning. Brændselet hertil ligesom brændselet til køkkenbrug i spisevognene kan, såfremt selskabet ønsker det, efter rekvisition leveres af statsbanerne til disses lagerpris.

Når der uden for den af statsbanerne årlig fastsatte varmeperiode iværksættes opvarmning efter særlig bestemmelse i det enkelte tilfælde, er personalet i sovevognene dog berettiget til at få damp fra togets dampvarmeledning til opvarmning af sovevognene, og i de tilfælde, hvor en sovevogns eller spisevogns kedelfyr på grund af utjenstedygtighed bliver ude af stand til at opvarme pågældende vogn, foranlediger togføreren efter henvendelse fra personalet i vognen, at der afgives damp fra togets dampvarmeledning til vognens kedel.

Den udvendige rengøring af sovevognene og spisevognene på hviler statsbanerne, medens sovevognsselskabet på egen bekostning skal sørge for den indvendige rengøring og belysning af vognene og for disses forsyning med frisk vand. Det nødvendige vand leverer statsbanerne uden betaling. Stationerne skal om fornødent hjælpe til ved påfyldning af vand i vognenes vandbeholdere. I frostvejr skal sovevognselskabets funktionærer efter endt kørsel tømme vognenes vandbeholdere

1/7 1966 457

fuldstændig og under kørslen selv tage initiativet til tømning af vandbeholderne, når dette må anses for nødvendigt. Stationerne og togpersonalet skal i så tilfælde være behjælpelige såvel ved beholderens tømning som ved fyldningen af de løse vandkander.

#### Tømning af vandbeholdere i lyntog og motorvogne samt i person-, post- og rejsegodsvogne

De i lyntog og motorvogne samt person-, post- og rejsegodsvogne værende faste vandbeholdere, der forsyner vaskerum, toiletter m m med vand, skal tømmes efter følgende regler:

Beholderne skal altid tømmes, når vognene henstilles.

Ved indtrædende frost skal beholderne være forsynet med vand, så længe vognene holdes opvarmet, og tømmes, når vognenes opvarmning ophører i så lang tid, at der er fare for isdannelse i beholderne.

Selv om vognene holdes opvarmet, kan der under stærk frost være fare for, at vandet i rør og vandbeholdere fryser. For at undgå sprængninger skal vandbeholdere derfor tømmes, medmindre andet er foreskrevet af distriktet, og der anbringes da 2 kander med vand i personvognenes toiletrum. Hvor opholdet på stationerne tillader det, skal togpersonalet sørge for, at kanderne, om nødvendigt atter fyldes.

Tømning af beholderne i den kongelige salonvogn samt i lyntog og motorvogne foretages af maskintjenestens personale. Finder tømningen sted på en station, skal der træffes aftale med stationsbestyreren om, hvor tømningen må foregå.

Tømning af beholderne under en vogns ophold på færgerne må kun finde sted, efter at skibsførerens tilladelse er indhentet.



### Rensning af vandledninger i personvogne

For at forhindre, at større rustskaller rives med i vaskekummerne under brugen af vaskeindretningerne i personvogne skal stationerne skylle ledningerne igennem, når en vogn tages i brug efter at have henstået i længere tid.

#### Behandling af bremse- og varmekoblinger samt styre- og brummerledninger

Om behandling af ovennævnte koblinger og ledninger henvises til særlige vejledninger.

#### Benyttelse af visse vogne med forsænket lad i kurver med radius mindre end 50 m

Uai-vognene nr 929 2 000 og 989 0 000 (Sad 69400) er konstrueret til uden restriktioner at gennemløbe kurver med radier ned til 50 m. Vognene kan dog gennemløbe kurver med mindre radier, når nedennævnte foretages:

#### U ai 929 2 000

Trækstangen, der overfører håndbremsens vinkelarms bevægelse til den ene bogles bremsetøj, frigøres fra vinkelarmen. Bolteforbindelsen mellem trækstang og vinkelarm er konstrueret til at kunne udtages uden anvendelse af værktøj.

Skal vognen beføre kurver med indskrænket fritrumsprofil (f eks fabrikkspor), kan ladebroen forskydes 200 mm til begge sider ved centerlejerne. Denne forskydning foretages ved hjælp af håndhjul, som, når de ikke anvendes, anbringes på dertil indrettede steder i vognen.

Inden vognladet forskydes, skal sikringsriglerne fjernes.

#### U ai 989 0 000 (Sad 69400)

Skruebremsetrækstængerne og trykluftsslangerne til boglerne løsnes.

### TILSYN MED OG BEHANDLING AF TRANSPORTBEHOLDERE OG KØLEBOKSE

#### Afhjælpning af beskadigelser

De på side 10b - 11 fastsatte bestemmelser for afhjælpning af mindre beskadigelser på vogne gælder også for beholdere, og den til vogne benyttede reparationsseddel (blanket A 642, gul med sort tværstribet) anvendes også til beholdere. Kølebokse skal dog altid sendes til reparation i Nyborg vk, påsat blanket A 640 eller A 641.

Bliver en beholder således beskadiget, at den ikke kan viderebefordres i læsset stand, skal godset omlæsses til en anden beholder eller en vogn. Er beskadigelserne af et sådant omfang, at beholderen efter vognopsynets skøn ikke kan istandsættes uden et værksteds medvirkning, foranlediger stationen, at grøn værkstedsseddel (blanket A 640) påsættes efter de på side 13 fastsatte regler.

Stationer (godsekspeditioner), som er i stand til at foretage udskiftning af beskadigede trækstænger, kan rekvirere nye trækstænger hos nærmeste vognopsyn.

Er beskadigelsen forårsaget af afsender eller modtager, skal denne efter regning godtgøre statsbanerne disses udgifter til at bringe beholderen i samme stand som før beskadigelsen. Stationen foranlediger blanket Ma 61 udfærdiget over beskadigelsen og indsendt til distriktet, der meddeler erstatningsbeløbet, som skal opkræves.

Ved beskadigelse af beholdere på en privatbane gælder følgende bestemmelser:

Bliver en beholder således beskadiget, at den ikke kan viderebefordres i læsset stand, skal godset omlæsses til en anden beholder eller en vogn. Reparation af beholdere, der er således beskadiget, at de ikke kan læsses, samt af beholdere, der kun har mindre beskadigelser, foretages i alle tilfælde af statsbanerne. Beskadigede beholdere beklæbes af den

privatbane, hvor beskadigelsen er opstået, på seddeltavlen med blanket K, henholdsvis M, og tilbagesendes til overgangsstationen, der snarest foranlediger blanket Ma 61 udfærdiget og indsendt til distriktet.

Eventuelle krav om erstatning for beskadigede eller bortkomne beholdere ordnes mellem statsbanerne og den ansvarlige privatbane på den måde, at privatbanen efter regning godtgør statsbanerne disses udgifter til at bringe de pågældende beholdere i samme stand som før beskadigelsen.

#### Periodiske eftersyn

Transportbeholdere skal hver 6. måned, kølebeholdere dog hver 3. måned, efterses og smøres af vognopsynet; hvis det kan lade sig gøre, foretages eftersynet på den station, hvor beholderen befinder sig. Vognopsynet afgør, om beholderen er brugbar, som den er, eller om den skal repareres.

Når eftersyn (eventuelt reparation) og opsmøring af stangtøjet har fundet sted, overstreges det på beholderen anførte månedstal med hvid maling.

Ved udløbet af den på beholderen angivne eftersynsmåned skal de beholdere, der endnu ikke er efterset, straks efter aflæsning sendes til den nærmeste af de på side 10c nævnte vognopsynsstationer, ledsaget af følgeseddel (blanket A 110) med angivelse af beholderens nummer og bemærkning "Til eftersyn".

Halvårligt eftersyn bortfalder for den måned, i hvilken beholderen får revision (se nedenfor).

Vognopsynet skal daglig til fastsat tid melde til stationen, hvor mange beholdere der haves til eftersyn, for at vognfordeleren kan blive underrettet derom.

#### Revision

Beholdere revideres hvert 6. år, kølebeholdere dog hvert 3. år. Beholdere, der er forfaldet til revision, påsættes rød

seddel (blanket A 638). Denne blanket består af stamme, adresseseddel og følgeseddel og er indrettet til gennemskrift.

Indsendelse til værksted sker som anført på løbesedlen, jf side 18d. Når beholderen er revideret, påmales revisionsdato og tidspunktet for næste revision.

Kølebokse har ikke påmalet revisionsdato eller tidspunkt for næste revision, men indkaldes på løbesedlen til eftersyn i Nyborg vk.

#### Rengøring

Ved tilbagelevering af tomme transportbeholdere fra adressaten skal stationerne (godsekspeditionerne) kontrollere, om beholderne er rengjorte, herunder at der ikke er anbragt søm, hæfteklammer og lignende i dem. Har adressaten ikke foretaget rengøringen, udføres den af stationen (godsekspeditionen), og der opkræves herfor den i GR fastsatte betaling.

Særlig opmærksomhed skal skænkes renholdelsen (vask og udluftning) af kølebeholdere og kølebokse, idet disse til enhver tid skal fremtræde i absolut tiltalende stand under hensyn til deres benyttelse til befordring af fødevarer. Har de været benyttet til befordring af uemballeret kød, kødvarer o l, skal rengøringen foretages således:

Eventuelle grove forureninger (fedt, blod, m m) fjernes med kost, plasticskraber (ikke metal), træld eller andet. Derefter foretages spuling med 60 - 70° varmt vand (evt tilsat et neutralt befugtningsmiddel, for eksempel Teepol eller et sulfoneret opvaskemiddel). Rengøringen afsluttes med spuling med rent vand, tilsat en ubetydelig mængde af desinfektionsmidlet "Klorit 214".

Beholdere og kølebokse skal holdes åbne, indtil de er helt tørre, for at undgå dårlig lugt og mugdannelser.

Stationerne (godsekspeditionerne) skal ved eftersyn sikre sig,

at transportbeholdere er rene, før de stilles til rådighed for læsning eller sendes tomme bort.

## Rengøring og desinfektion af vognmateriellet

### Person- (motor-), post- og rejsegodsvogne

#### Almindelige bestemmelser

Rengøringen af person- (motor-), post- og rejsegodsvognene påhviler, når andet ikke er foreskrevet, stationerne og foretages under disses umiddelbare tilsyn og kontrol, dels af det faste personale og dels af særligt rengøringspersonale. Salonvogn nr 1 rengøres dog ved maskinafdelingens foranstaltning og lyntog, elektriske tog og visse motorvogne ved maskintjenestens foranstaltning. For sovevognenes og spisevognenes vedkommende gælder reglerne side 22—23.

Til rengøringen anvendes fejekoste, vognvaskere (dvejde), gulvskrubbere, svabere, møbelbørster, støvekoste, svampe, linnedklude og tvist. Stationerne skal påse, at disse redskaber er til stede i brugbar stand, og at de fornødne materialer leveres.

De til vognenes rengøring leverede redskaber og materialer skal benyttes efter deres bestemmelse, anvendes med økonomi og holdes i renlig og ordentlig stand samt opbevares på dertil anviste steder.

De på stationerne henstående reservevogne skal altid være i sådan stand, at de med kort varsel kan sættes i togene uden at behøve anden rengøring end en let indvendig afstøvning og afgnidning af løbestænger og håndtag. Hvis polstrede vogne henstår længere tid, bør de fra tid til anden udluftes for at undgå skimmeldannelse på polstringen.

De faste person- (motor-), post- og rejsegodsvogne i togene rengøres efter en af distriktet under særligt hensyn til tog-

togplanerne og kørselsfordelingen for motorvogne. For så vidt der ikke ved disse er foreskrevet den nedenfor omhandlede grundige rengøring, skal udgangsstationerne inden hvert togs afgang derfra efterse vognene og underkaste dem den nødvendige rengøring. Løbestænger, håndbøjler og dørgreb bør dog altid afgnides, og sæderne, for så vidt det er fornødent, børstes eller afgnides, vinduerne aftørres og gulvene fejes.

Rengøringsarbejderne skal foretages med den største omhu, og det skal nøje påses, at betræk, tapet, måtter, maling m v ikke beskadiges, og at lakering og polering ikke tager skade eller ridses.

Rengøringsarbejderne må så vidt muligt først afsluttes kort tid, før vognene skal benyttes. Er dette af en eller anden grund vanskeligt, bør en lettere efterrengøring foretages kort før tog-afgang.

Alle i vognene fundne genstande afleveres uopholdeligt til stationerne, og alle fejl og beskadigelser anmeldes for disse.

Togførerne skal på udgangsstationerne efterse, om alt er i orden, påvise muligt tilstedeværende mangler samt drage omsorg for, at de afhjælpes, inden der anvises rejsende plads i toget. Mangelfuld rengøring af post- og rejsegodsvogne(-rum) rapporteres på tograpporten.

#### Indvendig rengøring og desinfektion af person- og rejsegodsvogne

Under vognenes indvendige rengøring skal samtlige døre være oplukket for at tilvejebringe gennemtræk, men det skal dog påses, navnlig i stormfuldt vejr, at dørene er således stillet eller fastgjort, at de ikke kan smække i. Rengøringen foretages efter nedenstående regler:

1. (og 2.) Klasse kupeer: Gulvtæpper, puder og løse sæder samt vinduestæpper udtages og børstes samt underkastes periodisk støvsugning. Faste, polstrede dele børstes. Loft og vægge aftørres, pletter aftages, gardiner og net rystes og aftørres, knager, netholdere og gardinstænger aftørres. Pletter på naturtræ fjernes med renseolie, der derpå afgnides fuldkommen tørt

med en blød klud. Poleret træværk aftørres, om fornødent med en fugtig, afvreden svamp, og gnides derefter blankt med linnedklude. Gulvet fejes, vaskes med svaber eller gulvklud og aftørres. Om rengøring af gummigulve se nedenfor under 2. klasse kupeer. Vinduerne afvaskes og poleres, spejlene og opslagsglassene aftørres og poleres, kupler og reflektorer for den elektriske belysning aftørres forsigtigt med en fugtig klud (rengøring af indbyggede loftsarmaturer foretages ved maskintjenestens foranstaltning). Askebægre tømmes.

Vogne, hvor der har været befordret personer lidende af smitsomme sygdomme, skal i reglen desinficeres, inden de atter benyttes. Desinfektion sker efter anvisning fra den stedlige sundhedskommission (eller embedslæge), der derfor snarest skal underrettes.

2. klasse kupeer (afdelinger) og bremsekupeer: Alt malet træværk, vægge og loft, træbænke, hylder, skille- rum og vinduesrammer aftørres og vaskes med rent vand, der om fornødent kan tilsættes lidt sulfoneret vaskemiddel, afskylles med rent vand og tørres efter med klude. Sæder m v, der er betrukket med stof, behandles på samme måde som foran anført for 1. klasse kupeer. Læderbetrukne sæder m v og jernværk aftørres. Gulvet fejes og vaskes samt tørres med svaber eller gulvklud. Hvor gulvet er belagt med linoleum, må gulvskrubbe ikke anvendes. Til rengøring af gummigulve må kun anvendes vand og om fornødent mildt sæbevand, i sidst tilfælde påfulgt af grundig afvaskning med koldt vand. Der må under ingen omstændigheder anvendes olie, benzin, tetraklorkulstof eller lign til gummigulve. Vinduer vaskes og poleres, og kupler og reflektorer aftørres som foreskrevet for 1. klasse kupeer. Askebægre tømmes.

Sodaopløsning må ikke anvendes.

Vogne, hvori der har været befordret personer lidende af smitsomme sygdomme, desinficeres evt som foran anført for 1. klasse vogne.

Toiletrummenene: Gulv og vægge fejes rene, afvaskes med svagt sæbevand, jf ovenfor, skylles og aftørres. Klosetskålens renses fuldstændigt, indvendigt om fornødent med lunkent sodavand, og afskylles med koldt vand, og den bevægelige klap under røret skræbes fuldstændig ren. Syre må ikke anvendes til rensning af emaljerede klosetskåle, da disse derved ødelægges. Navnlig skålens, faldrørets og klappens rengøring har stor betydning,

derimod skal vinduerne til toiletrummet ellers helst være lukket for at hindre, at det tilsmudses ved støv og røg.

Kummen og røret desinficeres med en 0,8 % izalopløsning (1 dl desinfektionsvædske i 12½ l vand).

Efter endt rengøring foretages evt supplerende af beholdningen af håndklæder, sæbe og toiletpapir.

Blanke messingdele indvendig i vognene afgnides med trippelse blandet med stearinolie og petroleum. Ved pudsningsen bruges gammelt plyds eller klæde og til efterpudsning rent tvist. Pudsemidlet fjernes fuldstændigt fra eventuelle fordybninger. Forkromede dele afgnides med benzin eller sprit, og det må påses, at der ikke gnides ud på det omkringsiddende polerede eller lakerede træværk.

Harmonikaernes bund skal være grundig rengjort, idet henliggende papir, propper og kan medføre fare for brand under kørslen. Det pålægges togudgangsstationerne at føre særligt tilsyn med, at henliggende papiraffald er fjernet.

Rejsegodsvogne og rejsegodsrum: Gulvristene udtages, fejes og vaskes. Gulv, loft, skillerum, vægge, diske, hylde, bænke og vinduesrammer afstøves, vaskes og tørres, ligesom det indre af 2. klasse kupeer. Polstrede sæder børstes. Vinduesruder vaskes og poleres.

De i vognbunden anbragte afløbshuller oprenses.

Pissoirer udskylles og desinficeres med en 0,8 % izalopløsning (1 dl desinfektionsvædske i 12½ l vand).

Med hensyn til desinfektion, når vognene har været benyttet til befordring af smitsomme syge, forholdes som for personvogne foreskrevet.

Ruteskilte, kupéskilte og signaltavler afvaskes.

#### Udvendig rengøring af person-, post- og rejsegodsvogne

Fodtrin og undervogne vaskes ved hjælp af svabere og skylles med rigeligt, koldt vand. Bremsstænger og renses for udtømmelser fra klosetterne i vognene.

Som regel aftørres den lakerede del af vognkasserne med udvendig med tør tvist, og vinduerne poleres.

Når vognene er fugtige eller stærkt støvede, samt i øvrigt når den tørre afgnidning ikke er tilstrækkelig til at rense lakken, skal vognen dog vaskes udvendig ved hjælp af vognvaskere under rigelig anvendelse af rent, koldt vand, hvorpå hele vognen afskylles med koldt vand, løbestængerne afgnides, og vinduerne aftørres og poleres.

Under afvaskningen og afskyllingen skal samtlige døre, vinduer, jalousier og ventiler holdes lukkede.

Hvis der på vognene findes pletter af olie, fedt eller, som ikke lader sig fjerne ved aftørring med tør tvist, kan der anvendes petroleum eller renseolie, når denne gnides fuldstændigt tør af med tvist. Er en afvaskning nødvendig, bruges lunkent (ikke kogt) vand med tilsætning af soda, dog ikke over 150 g pr spand vand (mindst 12 l). Denne afvaskning foretages over hele vognsiden. Sodaopløsningen påstryges godt med pensel eller svaber. Anvendes pensel, kan den øverste del af siden fra vandliste til solbænk behandles først, men det må da undgås at stænke med sodaopløsningen på den underste halvdel; der må indstryges et mindre stykke ad gangen. Pletterne gnides bort med tvist, vædet med sodaopløsning, hvorefter der straks afvaskes med rigeligt, rent, koldt vand ved hjælp af pensel eller svaber; vandstråle må ikke anvendes. Anvendes, for at undgå stillads, svaber til indstrygningen af sodaopløsningen, skal indstrygningen påbegyndes fra vognens underkant; den efterfølgende behandling udføres som med pensel. Afvaskning med sodaopløsning bør ikke foretages i stærkt solskin og skal straks efterfølges af afvaskning med rigeligt, rent, koldt vand.

Til rengøring af vognvinduer, der ikke kan renses ved polering, anvendes pulveriseret pimpsten — ikke grovere end nr 0000 — blandet med rigeligt vand og derefter afskylles med rent vand. Til afgnidningen benyttes en særlig børste eller tvist, der ikke må anvendes til rengøring af de lakerede vognsider. Det er forbudt at anvende syre eller sand til vinduesrudernes rengøring. Til rengøring af glasset i hjørnerne kan anvendes brugte barberblade anbragt i en holder.

Alt udvendigt, blankt beslag (håndbøjler, dørgreb, bogstaver og tal) behandles på samme måde som indvendigt beslag, jf side 28. Ved meget snavset messingbeslag kan trippelsen om fornødent opblandes med pulveriseret pimpsten (2 dele trippelse + 1 del pulv pimpsten).

Umiddelbart inden et tog skal benyttes, skal vognenes løbestænger og håndtag atter afgnides.

Sne og is på løbebrædder skal fjernes ved påstrøning af salt efter de i ordreserie K givne regler.

## Godsvogne

### Almindelige bestemmelser

Stationerne skal drage omsorg for, at alle tømte vogne — såvel statsbanernes egne som fremmede vogne — bliver behørig rengjort, inden de bortsendes tomme eller atter benyttes. Enhver godsvogn, der ikke i henhold til de gældende regler skal underkastes en grundig udvaskning m m, skal inden den afsendes tom i det mindste ved en omhyggelig udfejnning være befriet for smuds og godsrester samt for søm, skruer og trådrester, der har været anvendt til fastgørelse af læsset. Fra *udenlandske* godsvogne, der er indgået læsset til danske stationer, skal dog kun fjernes de fastgørelsesmidler — søm, skruer, trådrester m v — som har været benyttet til sikring af det læs, hvormed vognene er indgået. Vogne, der skal afsendes læsede, skal være således rengjort, at forsendelsen ikke kan tage skade af den foregående forsendelse. Det anførte om godsvognenes rengøring gælder også eventuelle bremskupeer.

Når der til fremmede baner overleveres tomme vogne, tilhørende statsbanerne eller andre fremmede baner, er vedkommende overgangsstation ansvarlig for, at vognene ved overleveringen er rengjort, og evt befriet for søm og trådrester m v, jf ovenfor.

Undtagelse fra de i nærværende ordreserie givne forskrifter kan kun gøres i sådanne tilfælde, hvor tiden ikke tillader, at udfejnningen foretages på afsendelsesstationen, og denne station ved, at vognen skal bruges til en forsendelse, der ikke kan tage skade af, at vognen ikke er ganske ren (f eks kul eller tørv). Urengjorte kvægvogne må kun bortsendes, når udtrykkelig ordre eller tilladelse her til er modtaget fra vognfordeleren.

Selv om urengjorte kvægvogne bortsendes til rengøring og vask på andre stationer, skal *aflæsningsstationen* dog altid straks efter aflæsningen sørge for, at *gødning m v i vognene skræbes sammen i en dyng*e umiddelbart foran en af dørene.

Urengjorte vogne skal såvel på vognene som på de ledsagende følgesedler og i vognmeldingerne udtrykkelig betegnes som "urene vogne".

Modtagelsesstationerne skal lægge nøje mærke til vognenes tilstand og udseende, når der har fundet beskadigelse af gods eller levende dyr sted, og skal indberette, når de i denne ordreserie givne forskrifter ikke formenes at være blevet fulgt af afsendelsesstationen.

Bl a for ikke at overskride læsseprofilen skal sidedørene på lukkede godsvogne holdes lukkede under kørslen; af hensyn til udluftning efter vask og evt desinfektion må tomme godsvogne med skydedøre dog løbe med åbne døre, når disse er forsvarligt fastgjort i åbentstående stilling.

Særlige bestemmelser for vogne, benyttet til andre forsendelser end levende dyr

Rengøring (vask) og desinfektion af vogne, der benyttes til visse forsendelser

Foruden de foran givne almindelige regler skal endvidere iagttages,

at alle vogne (såvel lukkede som åbne), hvori der har været befordret svovlsyre, petroleum, naturlig gødning, kreaturben, blodfoder, dyrehår, limlæder, tagfilt, tagpap, imprægnerede sveller, tjære og lignende ætsende, tilsmudsede eller ilde lugtende godsarter, samt vogne, der er forurenede med giftige stoffer,

at lukkede vogne, hvori der har været befordret fersk fisk, ferskt kød, slagtet fjerkræ, vildt og andre kødvarer, salt, kunstig gødning, gødningskalk, pulveriseret kalk, brændt kalk, oliekgager og cement, og

at alle vogne, hvori der har været befordret lig, snarest efter aflæsningen, og inden nylæsning finder sted, rengøres grundigt og aftørres. Lukkede vogne skal endvidere udluftes.

Vedrørende evt vask og desinfektion af vogne, hvori der har været befordret gods, som kun på visse betingelser modtages til befordring, henvises til RID A.

Vogne, der anvendes til befordring af mælk, skal være vel rengjort. Som almindelig regel gælder, at vognene om vinteren skal rengøres én gang ugentlig, om sommeren hver tredje dag, ved temperaturer over 20° C dog hver anden dag, men er dette ikke tilstrækkeligt, må hyppigere rengøring foretages; f eks skal vognene altid rengøres, når der har været spildt mælk i dem. Om desinfektion og påklæbning af formular A 676a, "NB mælk", når den befordrede mælk hidrører fra besætninger, der har været angrebet af mund- og klovesyge, se side 38b.

### Rengøring af hvidmalede vogne

#### Almindelig rengøring

Hvidmalede vogne skal efter hver benyttelse rengøres indvendig, eventuelt vaskes og udluftes, således at de er anvendelige til nylæsning med levnedsmidler.

Hvidmalede vogne skal vaskes udvendig så hyppigt, at de i løb altid fremtræder i ren tilstand. Såfremt vognene viser sig at være særlig snavsede på sider eller tag eller har utilstrækkelig maling, skal stationerne indsende dem til værksted til rengøring, hvidtning af tag og eventuel opmaling. Ved rengøring (vask) af kølevogne skal det endvidere iagttages:

- at der foretages udskylning af selve iskasserne,
- at de under iskasserne anbragte bakker renses og skylles,
- at alle afløbsrør renses (f eks med jerltråd eller spanskrør) og udskylles,
- at riste eller dæksler over afløbshullerne renses og midlertidigt borttages fra deres plads under rengøringen, således at smuds, der har samlet sig omkring afløbshullerne under ristene (dækslerne), kan blive fjernet.

Efter rensningen skal det ved at hælde vand i bakkerne konstateres, at der er frit og hurtigt afløb gennem rørene.

Vognbunden skal omhyggelig renses og tørres, og vognen der- efter godt udluftes.

Tilbageværende is i iskasserne skal fjernes samtidig med rengøringen af vognene, medmindre det vides, at disse på ny skal benyttes til forsendelser, hvortil isfyldning er bestilt. I sådanne tilfælde skal rengøringsstationen dog alligevel for- visse sig om, at der overalt er frit afløb.

For de kølevognes vedkommende, der er forsynet med gulv- riste som fast inventar, skal aflæsningsstationen, så snart den pågældende vogns udlæsning er endt, stille gulvristerne op ad vognens sider, og gulvristerne må ikke lægges på plads igen, forinden vognen på ny skal læsses.

De anførte bestemmelser skal nøje overholdes, og det pålæg- ges såvel isfyldningsstationer som afgangsstationer at påse, at kølevognene er i fuld tjenstdygtig stand, inden de isfyldes, henholdsvis læsses.

Forinden vognene påfyldes is, bør de udluftes, og dette bør navnlig foretages af aflæsningsstationen. Vognene bør derfor straks efter tømningen henstå med dørene åbne, ligeledes ef- ter vaskningen, indtil vognene isfyldes eller afsendes tomme.

Ved rengøring og vask af vogne, der har været anvendt til befordring af kød, skal både loft, gulv og sider samt kødkroge og stænger renses fuldstændigt for blod og kødrester. Ren- gøringen foretages med f eks en ca 40° C varm 4% sodaopløs- ning og en børste og afsluttes med en afspuling med rent koldt vand. For ikke at udsætte de galvaniserede deles zink- lag for unødvendig stærk tæring, bør den til afvaskningen an- vendte lud ikke gøres kraftigere, end det er nødvendigt for at opnå en tilfredsstillende rengøring. Den anvendte væskes tem- peratur skal altid være under 70° C for at undgå risikoen for forandring eller ødelæggelse af evt plasticmaterialer eller plasticlæbemidler. Efter rengøringen skal vognen udluftes grundigt.

skal efterse, om kødkrogene er rene, og om nødvendigt rengøre dem. Endvidere skal stationen inden pålæsningen overbevise sig om, at vognen er tør og veludluftet.

#### Forårsrengøring

Hvert forår rengøres de hvidmalede vogne grundigt - såvel udvendig som indvendig - på dertil af distrikterne bestemte stationer, medmindre en rengøring eller istandsættelse nylig er foretaget i et af værkstederne.

Efter rengøringen beklæbes vognen med en seddel med angivelse af dato og stedet, hvor rengøringen er foretaget.

Udvendig vask foretages med en soda-sæbe-opløsning bestående af 1 kg krystalsoda og 1/2 kg blød sæbe i 1 spand vand (ca 10 l). Dette kvantum strækker til 2 vogne. Sodaen og sæben opløses i en mindre mængde kogende vand, hvorefter spanden fyldes op med koldt vand, så at det ved brugen er lunkent.

Vasken udføres ved, at den nævnte sæbeopløsning med kost (vaskepensel) påstryges et helt felt ad gangen, fra underkant til overkant, begyndende nedefra. Feltet må bestryges overalt ("helligdage" undgås), hvorefter der straks afvaskes med rent vand ved hjælp af en niagarabørste eller lignende. Børsten benyttes som skrubbe og skyller samtidig rent. Vandpåsprøjtning med sprøjteslange alene må ikke anvendes til afskylning. Er der to mand til arbejdet, påstryger den ene opløsningen, medens den anden foretager afvaskningen således, at medens et felt afvaskes, stryges næste felt ind. Afvaskningen skal ske straks efter påstrygningen af opløsningen, da malingen ellers tager skade.

Findes der på vognen meget stærk tilsmudsning, der ikke kan fjernes ved den ovenfor angivne behandling, må der ikke anvendes kraftigere midler, men vognen skal indsendes til værkstedet til grundigere behandling, eventuelt opmaling.

Taget på de hvide vogne skal, når det er oliemalet, også rengøres grundigt, men hertil må kun anvendes rent vand, koldt eller lunkent, uden tilsætning af sæbe, soda eller lignende. Rensningen udføres med svaber, piasava-gadepensel eller børste. Ved færdsel på taget må træfodtøj ikke benyttes, og det

må undgås, at sand og grus trædes ned i tagbeklædningen, så taget ødelægges.

For kølevognenes vedkommende skal den årlige rengøring tillige omfatte en grundig rensning af iskasserne med tilbehør, se foran om almindelig rengøring af kølevogne.

Hvidmalede vogne med sort eller tilsmudset Icopal-belægning hvidtes på taget så ofte det skønnes nødvendigt.

Denne hvidtning skal udføres af rengøringsstationerne, og må ikke overlades til forsendere.

Til hvidtning anvendes et pulver, der under navn af "hvid tagfarve" kan rekvireres fra maskinafdelingens centralmagasiner i København og Århus. 6 kg pulver udrøres i 3 l koldt vand, og efter en halv times forløb tilsættes yderligere 1 l koldt vand. Dette kvantum er tilstrækkeligt til et vogntag; skal flere tage hvidtes, fremstilles et større kvantum i nævnte blandingsforhold, men ikke mere end til samme dagsforbrug, da tagfarven bliver stiv fra dag til dag. Inden tagfarven påstryges, skal taget fejes grundigt rent med en stiv kost.

Tagfarven påstryges med pensel eller en gammel omløber (vognvasker); påstrygningen må ikke foretages i regnvejr.

Hvidtning af vogntagene med andre midler end hvid tagfarve må ikke finde sted.

#### Særlig behandling af taget på Hks-v (IAL)-vogne

Hks-v (IAL)-vogne skal hvert år i løbet af april-maj måned behandles på taget med "hvid tagfarve". Distrikterne foranlediger vognene underkastet denne behandling på bestemte stationer, for så vidt den ikke foretages under vognenes ophold i centralværkstederne.



SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR VOGNE, DER SKAL  
BENYTTES ELLER HAR VÆRET BENYTTET TIL  
LEVENDE DYR

Rengøring

Vogne, hvori der har været befordret levende dyr, vogne, hvori skal befordres tuberkulosefrie dyr (kvæg og svin), eller kastningsfrie dyr, rengøres på følgende måde:

Alle side- og eventuelle gavldøre åbnes, hvorefter urenheder i vognene fjernes med skovl eller kost; i frostvejr skal dette ske umiddelbart efter vognenes aflæsning, jf dog bestemmelsen side 30 næstsidsste og sidste stykke. Gulv, vægge, loft samt om fornødent vognenes udvendige sider skures grundigt med kost og rigeligt vand, indtil alle urenheder er fuldstændigt fjernet, hvorefter vognene afskylles. Det er altid af største betydning, at den nævnte mekaniske rengøring foretages med størst mulige grundighed, idet man først herved opnår den fulde virkning ved en evt efterfølgende desinfektion. Efter afskyllingen aftørres vognenes gulv med svaber, for at henstående vand ikke skal ødelægge vognbunden, og samtlige døre og lemme skal holdes åbne, for at den derved tilvejebragte træk yderligere kan tørre vognene. Hvis der på grund af frostvejr ikke kan bruges koldt vand, eller når dette viser sig utilstrækkeligt til at rense vognene fuldstændigt, skal der benyttes varmt vand. Ved rengøringen skal det iagttages, at det fra vognene løbende vand får frit afløb.

Om udfærdigelse og indsendelse ad tjenstlig vej til generaldirektoratet (trafikkontoret) af protokol (blanket A 406) over tomme eller læssede vogne, der indgår fra udlandet uden at være tilstrækkeligt udvaskede og desinficerede efter at have været læsset med levende dyr, modbydeligt virkende eller smittefarlige stoffer, fersk fisk, fersk kød, kødvarer, dødt vildt eller slagtet fjerkræ, se RIV § 14.

Desinfektion

Vogne, der i henhold til efterfølgende bestemmelser skal desinficeres, skal omhyggeligt rengøres som foran anført, og rengøringen skal finde sted snarest efter aflæsningen henholdsvis senest muligt før desinfektion og påfølgende læsning. Vognene må ikke

tages i brug, forinden desinfektionen er foretaget, og de skal holdes omhyggeligt lukkede, fra aflæsningen er endt, til rengøringen, henholdsvis desinfektionen, påbegyndes.

Al desinfektion udføres, med mindre andet desinfektionsmiddel udtrykkelig måtte blive foreskrevet, med formaldehydopløsning og foretages ved hjælp af sprøjter, der findeler væsken. Stækning med kost er ikke fyldestgørende. Det må nøje påses, at hele vognens indre, såvel gulv og vægge som loft og døre fuldstændig oversprøjtes.

Der anvendes en formaldehydopløsning, der tilberedes ved, at der til en spand på ca. 10 l varmt vand tilsættes 1 dl handelsformalin (35 %). Vandet bør have en temperatur på ca 50° C for at sikre størst mulig desinficerende virkning, og for at lugten fra desinfektionsvæsken hurtigere kan fortage sig.

I de tilfælde, hvor der i det efterfølgende er foreskrevet desinfektion med natronhydrat, anvendes en 2 pro mille opløsning af natronhydrat, tilsat læsket kalk. Denne desinfektionsvæske tilberedes ved, at der til en spand på ca 12 l varmt vand tilsættes 75 g (1/2 dl) 33 %-holdig natronlud, hvorefter der udrøres 1/2 kg læsket kalk i væsken. For at undgå, at strålespidser stoppes af kalkpartikler, vil det være praktisk, at desinfektionsvæsken hældes gennem et stykke lærred.

Desinfektionsvæsken skal omrøres meget omhyggeligt inden brugen, og det bemærkes,

- a t den koncentrerede (33 pct) natronlud skal behandles med forsigtighed, idet den er stærkt ætsende over for hud og læderfodtøj m m,
- a t der ved tilfældigt spild af den stærke opløsning på blottet hud, klæder eller fodtøj straks skal foretages en afvaskning med eddike eller i mangel heraf skylning med rigeligt, rent lunkent eller koldt vand,
- a t natronluden bør opbevares i et aflåst rum, og at tilberedningen (fortyndingen), der skal foretages nøjagtigt efter forskriften og foregå samme dag, væsken skal bruges, så vidt muligt bør foretages af bestemte personer på hver station,
- a t den egentlige desinfektion ligeledes så vidt muligt altid bør foretages af samme personer,
- a t de pågældende bør søge at undgå, at selve væsken kommer i berøring med hænder, ansigt og klæder, og
- a t en let indgnidning af hænderne med eddike, vaselin eller parafinolie, forinden desinfektionen foretages, virker beskyttende

Desinfektion foretages bl a i følgende tilfælde:

*A. Under almindelige forhold*

I. Vogne med levende dyr fra udlandet.

Vogne, der ankommer fra udlandet læsset med hov- eller kløv-bærende dyr eller fjerkræ til stationer i Danmark, skal, hvad enten dyrene er blevet befordret løse i vognene eller har været indelukket i kasser, bure e l, snarest muligt efter aflæsningen og rengøringen desinficeres.

Vogne, der tilhører baner i det sydlige udland og indgår læsset med heste, muldyr, æsler, hornkvæg, får, geder, svin eller levende fjerkræ, må dog slet ikke benyttes på hjemturen, men skal efter endt desinfektion påklæbes formular A 637 og sendes til pågældende grænsestation. Følgesedlerne skal bære påtegning om, at vognene er returgående kvægvogne.

II. Vogne til kastningsfri eller tuberkulosefri dyr

Vogne, der leveres til befordring af kvæg og svin, skal, når bestilleren fremsætter anmodning derom (jf GR §87), forinden læsningen rengøres grundigt og desinficeres.

Desinfektionsbevis kræves ikke udstedt ved jernbanebefordring.

Når der til befordring med jernbanen ankommer dyr i transportvogn ledsaget af desinfektionsbevis, skal dette vedhæftes fragtbrevet og følge med til bestemmelsesstationen og udleveres sammen med dyrene.

III. Vogne med dyr til slagtning fra Jylland til øerne

Efter aflæsning skal vogne, der har været benyttet til befordring af kvæg og svin til slagtning fra Jylland til den øvrige del af landet, grundigt rengøres og desinficeres, jf i øvrigt bestemmelserne herom i ordreserie K vedrørende bekæmpelse af visse kvægsygdomme.

IV. Andre vogne

Alle fra det sydlige udland tilbagekommende danske vogne, altså såvel tomme som læssede, som efter deres konstruktion kan an-

vendes til kreaturtransport, skal straks rengøres og desinficeres. Indgår de tomme, rengøres og desinficeres de på den danske grænsestation; indgår de læssede, skal de rengøres og desinficeres på den station, hvor vognene tømmes, i hvilken anledning grænsestationen beklæber enhver sådan vogn på begge sider med en lyserød seddel (formular A 644c) med påtryk: „Denne vogn skal rengøres og desinficeres\* ) på modtagelsesstationen, så snart den er tømt for det deri indladede gods.“

Vogne, der er forsynet med en sådan seddel, må ikke benyttes til læsning af gods eller levende dyr, ej heller videresendes til Sverige eller Norge. Så snart desinfektionen har fundet sted, skal sedlen fjernes.

*B. Under særlige forhold*

I. Ved kalvekastning hos køer eller kvier eller tuberkulose hos kvæg og svin

Vogne, som har været benyttet til transport af dyr, der har kastet eller vist tegn til at ville kaste eller vist afgang af væsentlige mængder af urent børflåd under opholdet i vognen, eller er mistænkt for at have fremskreden tuberkulose, skal, jf bestemmelserne i ordreserie K om bekæmpelse af kalvekastning hos kvæg samt tuberkulose hos kvæg og svin, — efter foretaget grundig rengøring — desinficeres\*\*).

II. Befordring af mælk fra besætninger, der har været angrebet af mund- og klovesyge

Det er forbudt med jernbane at befordre mælk fra besætninger, der er stillet under offentlig tilsyn på grund af mund- og klovesyge.

Vogne, hvori der har været befordret mælk hidrørende fra en besætning, der senere, men inden 48 timer efter befordringens afslutning viser sig angrebet af mund- og klovesyge, hvorom bestemmelsesstationen vil blive underrettet af veterinærpolitiet, skal beklæbes med en seddel med tydelig blåkridtspåskrift: „Vognen er smittefarlig\*\*\*).“ Sedlen skal blive siddende, indtil vognen er desinficeret. Desinfektionen, der skal foretages med natronhydrat, skal så vidt muligt foretages på stedet og under veterinærpolitiets kon-

\*) Indtil nytrykning af formular A 644c har fundet sted, vil ordene „med natronhydrat“ være anført i formularen.

\*\*\*) Kvæg, der vides at have kastet i de sidste 14 dage eller viser tegn til at ville kaste eller viser afgang af væsentlige mængder af urent børflåd, samt kvæg eller svin, der vides at have eller viser tegn på at have fremskreden tuberkulose, må ikke modtages til befordring.

\*\*\*\*) Bagsiden af formular A 676a „NB-mælk“ kan evt. benyttes til nævnte

trol. Hvis vognen, når underretning om smitte er tilgået stationen, er afsendt fra den oprindelige bestemmelsesstation, skal denne snarest anmode vognens nye bestemmelsesstation om at foretage den foreskrevne rengøring og desinfektion samt underrette veterinærpolitiet om, hvor desinfektionen vil foregå. Underretning om senere konstateret mund- og klovesyge vil altid tilgå stationerne fra veterinærpolitiet.

I de første 8 dage efter desinfektionen må disse vogne ikke anvendes til transport af foderstoffer.

Når der i en vogn har været befordret mælk fra besætninger, der har været angrebet af mund- og klovesyge, og der ikke er foreløbet mere end 8 dage, efter at den pågældende ejendom er desinficeret\*), skal vognen efter hver aflæsning desinficeres med natronhydrat.

Afsendelsesstationen skal beklæbe sådanne vogne med formular A 676a „NB-mælk“.

### III. Ved mund- og klovesyge

Når der i vogne har været befordret levende klovbærende dyr, som stammer fra et afspærret område, altså også i de tilfælde, hvor dyrenes befordring kun sker inden for afspærrede områder, skal vognene — efter foretaget grundig rengøring — desinficeres med natronhydrat.

Afsendelsesstationerne skal beklæbe de pågældende vogne med en seddel (formular A 644a) med påtryk: „Denne vogn indeholder dyr fra afspærret område. Vognen samt benyttede ramper og folde skal desinficeres med natronhydrat. Sedlen skal blive siddende på vognen, til desinfektionen er foretaget.“

Vogne, hvori der har henstået et af mund- og klovesyge angrebet dyr, skal, når sygdommen er konstateret, straks aflåses og beklæbes med en seddel med tydelig påskrift: „Vognen er smittefarlig“. Sedlen skal blive siddende, til vognen er desinficeret. Desinfektionen skal så vidt muligt foretages på stedet og under veterinærpolitiets tilsyn.

Sidstnævnte vogne må derfor i de første 8 dage efter desinfektionen ikke anvendes til klovbærende dyr — bortset fra svin til slagting på svineslagteri — eller til foderstoffer. I øvrigt giver distrikterne særlig instruktion om benyttelse m v af sådanne vogne.

\*) Så længe desinfektionen på ejendommen ikke har fundet sted, må mælk fra smittede besætninger ikke modtages til befordring.

Det personale, som har deltaget i ind- eller udlæsning af dyr, som har vist sig at være angrebet af mund- og klovesyge, skal underkaste sig desinficerende behandling efter veterinærpolitiets anvisning.

### C. Ved andre ondartede smitsomme kvægsygdomme

I tilfælde af, at vogne er eller formenes at være blevet benyttet til befordring af dyr lidende af miltbrand, fårekopper, ondartet klovesyge (hos får), skab (hos heste og får), rygmarvstufus, ondartet lungesyge (hos heste), snive, smitsom svælgslæmme (hos kvæget), svinedifteritis (svinepest), epizootisk lymfangitis (hos heste), infektiøs anæmi (hos heste), ondartet beskelesyge (hos heste), hønsepest, fjerkrækølera og andre ondartede smitsomme sygdomme (undtagen mund- og klovesyge), skal de — efter foretaget grundig rengøring — desinficeres.

Om den desinfektionsvæske, der skal anvendes overfor forannævnte ondartede smitsomme kvægsygdomme, om desinfektionens udførelse og om andre særlige foranstaltninger i øvrigt skal der i påkommende tilfælde indhentes nærmere oplysning hos det pågældende veterinærpoliti, der også kan beordre foretaget desinfektion af vogne i andre tilfælde end de foran nævnte.

I øvrigt skal stationerne i alle tilfælde, hvor vogne vides eller må antages at have været benyttet til transport af kvæg lidende af smitsom sygdom, straks foretage anmeldelse til det pågældende veterinærpoliti og anmode om forholdsordre. Navnlig skal der regnes med, at dette skal ske, når et sygt eller dødt dyr er ankommet i en vogn, og det ikke er øjensynligt (som når dyret f eks har lidt en alvorlig ydre beskadigelse) eller ved hurtig sagkyndig undersøgelse på anden måde kan godtgøres, at dyrets sygdom eller død ikke står i forbindelse med nogen af de ovennævnte sygdomme.

Vogne, hvori der har været befordret heste, der har lidt af skab, må uanset den foretagne desinfektion af hensyn til

smittefaren ikke påny anvendes til transport af heste før 3 uger efter afbenyttelsen.

Angående påklæbning af sedler herom, se side 107.

D. I medfør af udførselsbestemmelser og bestemmelser, truffet af udenlandske myndigheder

Herom henvises til ordreserie E.

E. Til forebyggelse mod udbredelse af kvægsygdomme

Herom henvises til ordreserie K.

#### Rengørings- og desinfektionsstationer

Godsvogne, der skal rengøres, skal, såfremt koldt vand er tilstrækkeligt til rengøringen, som regel rengøres af aflæsningsstationen straks efter tømningen. Kan aflæsningsstationen, når det drejer sig om stationer i 1. distrikt, ikke overkomme arbejdet, eller er varmt vand nødvendigt, skal stationen - såfremt der kun er tale om enkelte vogne - medtage disse i vognstatus. Drejer det sig om et større antal vogne, meldes disse snarest i særligt telegram til vognfordeleren.

Vogne fra stationer i 2. distrikt sendes til nærmeste eller under hensyn til toggangen mest hensigtsmæssige station, der har vognvaskeanlæg, jf hæftet "Tekniske anlæg og hjælpemidler på stationerne og ved maskindepoterne". Opmærksomheden henledes på, at kun en del af vognvaskestationerne kan foretage rengøring med varmt vand.

Til Padborg station må der dog ikke sendes vogne til rengøring.

Stationer uden vognvaskeanlæg, som periodevis har stor tilgang af urene vogne, indhenter dog forholdsordre hos vognfordeleren.

Når vogne skal desinficeres, og rengøring og desinfektion ikke kan foretages af aflæsningsstationen, forholdes på samme måde som anført foran vedrørende vogne, som stationen ikke selv kan rengøre. For vogne, der skal desinficeres på grund af mund- og klovesyge, gælder dog i 2. distrikt, at alle stationer normalt selv skal sørge for desinfektionen af de vogne, der aflæsses på stationen. Sprøjte til desinfektionen er foruden på samtlige bystationer anbragt på en del større landstationer. Stationer, der ikke er forsynet med desinfektionssprøjte, må i givet fald låne en sprøjte hos en af ovennævnte stationer. Oplysning om nærmeste station, der er forsynet med desinfektionssprøjte, kan eventuelt indhentes hos vognfordeleren.

Når vogne sendes til rengøring eller desinfektion på en anden station, skal der på den ledsagende følgeseddel udtrykkelig være angivet, at vognen skal rengøres, henholdsvis desinficeres. På vogne, der sendes til rengøring, skal adresseudviserne nederst påskrives: "Skal rengøres". Vogne, der sendes til desinfektion, skal være påsat de foreskrevne sedler.

Fremmede baners vogne (såvel danske privatbanevogne som udenlandske vogne) må ikke uden vognfordelerens tilladelse sendes ud af rute for rengøring eller desinfektion, men sendes normalt til den nærmest på vognens rute liggende rengøringsstation. Findes ingen sådan station på vognens rute, skal aflæsningsstationen selv rengøre og eventuelt tillige desinficere vognen, jf i øvrigt reglerne på side 60 - 61.

#### Løst materiel

Løst materiel rengøres og desinficeres på samme måde som vognene, dog bør forurenede presenninger i almindelighed ikke desinficeres, men derimod renses omhyggeligt, f eks ved overskylning med vand.

Skal presenninger desinficeres, hvilket f eks er tilfældet, når de skal benyttes til dækning af gods, der i henhold til udførselsbestemmelserne (jf ordreserie E) kun må sendes i vogne,

der er desinficeret umiddelbart før pålæsningen, anvendes hertil en formaldehydopløsning ca 35% (formalin), der fortyndes i forholdet 1 dl formaldehydopløsning til 10 l vand.

Med den fortyndede opløsning oversprøjtes presenningerne ved hjælp af en desinfektionssprøjte, der, såfremt stationen ikke selv er forsynet med en sådan, rekvireres fra en station, der kan fås opgivet ved henvendelse til vognfordeleren.

Efter desinfektion skal presenningerne ophænges til tørring og afluftning, inden de atter benyttes.

#### Behandling af gødning og strøelse

Herom henvises til de i ordreserie K anførte bestemmelser.

#### Behandling af ramper og folde m v

Om reglerne for behandling af ramper og folde m v, der har været anvendt, evt skal anvendes ved læsning eller aflæsning af levende dyr, henvises til ordreserie K.

## REGLER FOR VOGNENES ANVENDELSE M V PERSON-, POST- OG REJSEGODSVOGNE

### Almindelige bestemmelser

Den normale oprangering af de personførende plantog fremgår af togplanerne. Ændringer meddeles ved forstærkningsordrer eller cirkulærer fra distrikterne.

Under sneforhold af længere varighed eller under snefygning skal togenes belastning evt nedsættes i fornødent omfang efter nærmere aftale med lokomotivføreren, der bør have så fyldige oplysninger som muligt om forholdene. For tog, der er undervejs, træffer togføreren efter samråd med lokomotivføreren bestemmelse om eventuel udsættelse af vogne på en mellemstation. Postvogne kan under sådanne forhold indrangeres nærmest ved maskinen.

Om togenes sammensætning se SR § 18 og om indretning af særskilte vognafdelinger se ordreserie M.

Beklæbningssedler må kun anbringes på lakerede vognsider, når vognene er forsynet med specielt felt til formålet. Sedler, der tjener til underretning for publikum, f eks "Reserveret", skal anbringes på den øverste del af vinduerne og således, at sedlerne ikke skjules, når vinduet skydes ned. Sedler, som kun har betydning for enkelte kupeer i sidegangsvogne, anbringes på ruden i skydedøren til den pågældende vognafdeling. Skal en hel vogn reserveres, anbringes der sedler på vinduerne i vogndørene, på mindst 2 vinduer i hver vognside samt på vinduerne i dørene fra endeperronen ind i vognen.

Rejsegodsvogne skal, når de anvendes som ekspres-, il- eller fragtstykgodsvogne, eventuelt som almindelige godsvogne, forsynes med adressesedler som foreskrevet for godsvogne.

Alle postvogne er forsynet såvel med dampvarme- som med egenvarmeanlæg. Postvæsenet har kun krav på at kunne benytte dampvarmen i den tid, hvor den øvrige del af toget skal opvarmes.

#### Overgang mellem vognene

Når der ikke er foreskrevet andet af distriktet, etableres der overgang mellem vognene ved, at overgangsbroerne slås ned, og overgangene sikres ved gummivulster, harmonikaer e l.

For at undgå beskadigelser skal harmonikaer samles omhyggeligt. Ved adskillelse af harmonikaer skal gliphagen, der er anbragt foroven og fastholder døren i åben stilling, løftes, forinden endedørene kan lukkes til.

Overgangene må kun benyttes af rejsende, når de er sikret ved gummivulster eller harmonikaer. Overgange, der ikke er sikret som anført, må kun benyttes af tjenestegørende personale, hvorfor endedørene skal holdes aflåst.

Når der etableres overgang mellem vogne med udadgående endedøre og motorvogne med udadgående endedøre og beskyttelseslåger, må dørene kun åbnes med forsigtighed, idet de under ugunstige forhold er udsat for at blive beskadiget.

Under passage af overgange, der ikke er sikret ved gummivulster eller harmonikaer, skal der udvises forsigtighed. Hvor der findes dobbelte endedøre, må kun den dørføj, der er forsynet med håndtag, åbnes. Dørene skal som nævnt låses efter hver afbenyttelse.

Sammenkobling henholdsvis frakobling mellem vogne med gummivulst og vogne med harmonika foretages med nedenanførte undtagelse således:

#### SAMMENKOBLING

##### A. Mellem vognene

1. Skruekoblingen påsættes og spændes så stramt, at pufferne bliver let sammentrykket
2. Bremse-, varme- og andre ledninger forbindes på sædvanlig måde
3. Overgangsbroerne slås ned. Overgangsbroen på vognen med gummivulst skal ligge nederst. På vognen med gummivulst udløses sikringen for overgangsbroen ved at trække i den læderomviklede kæde

##### B. Fra vognenes endeperron

4. Gavldørene låses op
5. Harmonikaen frigøres og forrammen trækkes over mod gummivulsten
6. a) På vognen med gummivulst tages de to holdefjedre ud af holderen og indstilles til største længde
- b) Holdefjedrene stikkes gennem løkkerne af perlonsnorene, som er fastgjort til vulstens tætningsliste
- c) Klinkerne stikkes gennem de tilsvarende huller i harmonikaforrammen, og klinken lægges på tværs
- d) Holdefjedrene strammes, så harmonikarammen ligger tæt an mod gummivulsten.

#### FRAKOBLING

##### A. Fra endeperronen i vognen med gummivulst

1. Dørene i vognen med harmonika lukkes og låses
2. Holdefjedrene løsnes og anbringes i holderne
3. Harmonikaen skubbes sammen og fastgøres
4. Overgangsbroerne slås op
5. Skydedøren låses

##### B. Mellem vognene

6. Ledninger og skruekoblinger afkobles på sædvanlig måde.

For BL-vognene nr 50 86 27-65 321 - 50 86 27-65 330, hvis gavldøre er drejefoldedøre, samt udenlandske vogne med tilsvarende gavldøre gælder den til de berørte stationer herom udsendte særlige indstruktion.

Vognbenyttelse i forbindelse med udlandet

Reglerne for anvendelsen af person-, post- og rejsegodsvogne i international trafik findes i RIC.

Det må nøje iagttages, at de i nærværende ordreserie side 18a7 nævnte revisionsfrister ikke er udløbet, når vognene sendes til udlandet.

Udsættes eller opholdes en udenlandsk vogn på en station på grund af tjenesteudygtighed eller af anden grund, skal stationen snarest give distriktet telegrafisk meddelelse herom.

Meddelelsen skal bl a indeholde oplysning om vognens

- udgangs- og bestemmelsesstation,
- ejendomsmærke og nummer,
- årsagen til udsættelsen eller beskadigelsens art, og
- om der er indsat erstatningsvogn.

Distriktet foranlediger herefter videre underretning efter bestemmelserne i RIC § 9.

Udenlandske vogne, der tilbagesendes tomme, og danske vogne, der sendes tomme til udenlandske baner for at benyttes derfra, påklæbes (i beklæbningsfelterne eller på længdedragerne) hjemsendelsessedler (blanket A 963) og medgives følgeseddel C (blanket A 1008), hvori anføres årsagen til vognløbet samt angivelse af befordringsvej. Som rute anføres de overgangsstationer, over hvilke vognene har været befordret på henvejen hhv skal benytte på tilbagevejen. Er den på henvejen benyttede rute ufarbar, indhentes forholdsordre om hjemsendelse hos generaldirektoratet (trafikkontoret).



## GODSVOGNE

## Vogne til stykgodsforsendelser

Til stykgodsbefordring skal anvendes lukkede S-mærkede godsvoerne, medmindre andet er fastsat i togplanerne.

Til befordring af stykgods af usædvanlig længde, form og beskaffenhed samt til emballage, der ikke kan tage skade af regn eller sne, kan om nødvendigt anvendes åbne godsvoerne.

Vogne af litra His og tilsvarende udenlandske vogne med forskydelige sidevægge bør almindeligvis ikke benyttes som stykgodsvogne.

## Vogne til lig

Til forsendelse af lig anvendes S-mærkede brune lukkede vogne.

Inden sådanne vogne stilles til læsning, må det påses, at de er vel rengjorte, og at eventuelle kridtpåskrifter er fjernet, så vognene både udvendig og indvendig fremtræder i pæn stand.

Påskriften "lig" må ikke anvendes, men om nødvendigt kan der til oplysning for personalet anvendes ordet "båre".

Inden læsningen skal vognbunden forsynes med et lag grus på en flade, der er lidt større end den plads, som kisten indtager, og i en sådan mængde, at det kan opsuge eventuelle fra kisten udsivende væsker. Efter endt befordring skal der foretages omhyggelig vask og udluftning.

## Vogne med bundtømning og svingtag

Tdgs-vognenes tag kan ved hjælp af et på den ene vognavl anbragt håndhjul svinges til den ene eller anden side. Når taget er lukket, er håndhjulet forriglet. Når taget skal åbnes, betjenes først forriglingen, og derefter kan hjulet drejes, og taget åbnes.

For at undgå, at regnvand, sne og snavs samles i vognene, må taget kun være åbent under læsning og evt ved udtørring efter vask.

Vognene, der fortrinsvis er bestemt til befordring af korn og foderstoffer, er indvendig behandlet med Epoxy-maling, der modvirker, at godset hænger ved væggene.

Vognenes aflæsning sker gennem 4 åbninger i vognbunden, hvorfra godset ad tilhørende slidsker kan løbe ud.

I hver åbning er anbragt en med gummikanter forsynet lem, der fra hvert sit betjeningshåndtag på vognenes betjeningsplatforme kan bringes til enten helt at lukke åbningen eller at tillade godset at strømme ud.

Før vognenes læsning påbegyndes, må betjeningspersonalet sikre sig, at alle tømningselementer er fuldstændigt lukkede, at alle betjeningshåndtag er trykket i bund, at spærrepalernerne i betjeningshåndtagene er i sikkert indgreb, og at vognenes indre er fuldstændig rent og tørt.

Under vognenes befordring i læsset stand er det vigtigt at betjeningshåndtagene ikke røres (bevæges), idet selv en ringe bevægelse af et håndtag bort fra lukket stilling kan medføre, at godset strømmer ud.

Tdgs-vogne må efter befordring af kunstgødning og lignende ikke læsses med korn eller foderstoffer, før de har været underkastet rengøring (vask) og udtørring.

#### Vogne med forskydelige sidevægge

His (Hs-t) - vogne og de udenlandske vogne, som ligeledes er forsynet med forskydelige sidevægge, er særlig egnede til befordring af vognladningsvise forsendelser af gods på paller, som på- og aflæsses ved hjælp af gaffeltruck eller løftevogn.

His (Hs-t) - vognene er udstyret med 8 løse jernstøtter, som kan anbringes ilodret stilling langs med sidevæggene og blandt andet derved medvirke til at forhindre, at godset presses ud mod de forskydelige sidevægge og blokerer dem. Når støtterne ikke benyttes, skal de anbringes i holderne foroven i begge endevægge.

Da His (Hs-t) - vognene og tilsvarende udenlandske vogne med forskydelige sidevægge er mindre egnede til de ofte uensartede stykgodsforsendelser, bør de almindeligvis ikke anvendes som stykgodsvogne.

#### Vogne til tilsmudsede forsendelser

Til befordring af vognladningsvise forsendelser af tjære, tjæreaaffald og lignende stærkt tilsmudsede og lugtende produkter bør i almindelighed anvendes åbne vogne, eventuelt dækket af presenninger.

For at modvirke, at vognenes bundbrætter tilsmudses af udflydende tjære og lignende, skal vognbunden inden pålæsningen forsynes med et lag grus.

Når godset fremkommer i så solid emballage, at tilsmudsning af vognene er udelukket, kan der ses bort fra grusning, og den kan da på afsenderens udtrykkelige forlangende derom også stilles lukkede vogne til rådighed.

Vogne, der er inficeret af ilde lugt eller er tilsmudset

Vogne, hvori der har været befordret ildelugtende varer, kan, efter at den foreskrevne vask og udluftning er foretaget, fremdeles være ildelugtende i så høj grad, at de ikke bør benyttes til gods, som kan tage skade deraf, f eks letfordærvelige varer, brødkorn, mel og kolonialvarer.

Vogne, der er desinficeret med kresolsæbe\*), må i de første 14 dage efter desinfektionen ikke benyttes til forsendelse af gods, der kan tage skade af desinfektionsmidlet.

Lukkede vogne, der i længere tid har været brugt til fiskebefordring, kan trods rengøring og udluftning være fuldstændig gennemtrængt af fiskelugt, der vel ikke kan mærkes straks efter rengøringen og udluftningen, men som kommer frem igen, når vognenes døre lukkes. Ligeledes kan vogne, der i frostvejr har været vasket efter forudgående anvendelse til fiskebefordring, tilsyneladende være lugtfri, idet skyllevandet er frosset til is og binder lugten, der kommer frem igen, når vognbunden tør op. I begge tilfælde bør vognene derfor ikke benyttes til befordring af varer, der kan tage skade af fiskelugten.

Vogne, hvori der har været befordret kul e l, må ikke leveres til læsning med gods, der let beskadiges ved tilsmudsning, f eks salt, inden udvaskning har fundet sted.

Er en lukket vogn blevet stærkt tilsmudset eller inficeret med ilde lugt, som trods gentagen vask med varmt vand og påfølgende udluftning ikke kan fjernes, skal den snarest sendes til rensning i centralværkstedet i Århus eller værkstedet i Nyborg.

\*) Dette desinfektionsmiddel anvendes, jf side 107, kun efter særlig ordre fra det pågældende veterinærpoliti.

Fireakslede vogne samt vogne af litra Kbs, Ks, Kbkm (TF) og Kklm

Udenlandske fireakslede godsvogne uden sidevægge, som er særlig bestemt til forsendelse af langgods, må ikke benyttes til forsendelse af hør, halm e l, hverken i løs tilstand eller i pressede baller. Derimod kan andre fremmede, fireakslede vogne, såvel lav- som højsidede, anvendes.

Danske fireakslede godsvogne må kun benyttes til hør og halm med vognfordelerens tilladelse og kun til indlandet.

Vogne af litra Kbs, Ks og Kbkm (TF) skal fortrinsvis anvendes til forsendelser af hør, halm, juletræer, tang, træuld og lignende gods, hvis vægt er ringe i forhold til den plads, det optager på vognene. Til befordring af andet gods end det før nævnte må vognene kun benyttes med vognfordelerens tilladelse.

På godsvogne af litra Kbs (Ks) med løse sidestøtter skal disse vende således, at ejendomsmærket læses retvendt udefra, hvorved støttens mest glatte side kommer til at vende ind mod godset.

Om vogne af litra Kbs og Ks samt tilsvarende udenlandske standardvogne gælder i øvrigt, at de ikke må køre med nedklappede sidelemme, idet vognenes bredde, når sidelemmene er nedklappet, er så stor, at læsseprofilet overskrides.

Vogne af litra Kklm er særlig beregnet til indenlandske transporter af langgods, køretøjer, sten, grus og andre sendinger, der ikke kræver anvendelse af lavsidede godsvogne med støtter.

Vogne til køretøjer, kraner, gravemaskiner o l

Når vogne stilles til rådighed ved enderampe for læsning af ovennævnte forsendelser, skal den endelem, der vender mod rampen - hvis nødvendigt begge endelemme - aftages eller nedklappes straks efter, at vognene er anbragt ved enderampe. Endvidere skal vognene afbremses effektivt for at sikre dem mod at sætte sig i bevægelse ved afslutning af læsningen.

Om læsning af køretøjer m v samt evt anvendelse af endelemler som overgangsbro, se side 72a.

Til stationer, der ikke har drejeskive, må der til tunge køretøjer kun benyttes vogne med fast endevæg (skruebremse), når det vides, at aflæsningen kan foregå uden vanskelighed.

#### Vogne til ægforsendelser

Til forsendelse af æg skal benyttes vogne, der er rene, tørre og lugtfri. I månederne maj - september (begge inkl) må der til vognladningsvise forsendelser kun benyttes hvide vogne.

Om benyttelse af Hks-v (IAL) - vogne, se side 53.

#### Vogne til levende dyr

Til forsendelse af levende dyr, der helt eller delvis skal befordres i persontog, samt i tilfælde, hvor det ikke er ganske klart, om der over hele befordringsstrækningen skal benyttes godstog, skal der efter omstændighederne benyttes vogne med **S**-mærke eller fornøden akselafstand og trykluftbremse.

Tysk Forbundsbanes (DB) lukkede godsvogne af litra Gbkl (G1) og Hbck (G1t) må på grund af side- og endevæggenes tynde brædder ikke benyttes til læsning med heste, idet disse ved spark kan tilføje væggene betydelige skader.

Vogne af litra Gbkl (G1) - men derimod ikke Hbck (G1t) - vogne - kan dog benyttes til såkaldte patteføl, d v s føl, der ikke er over 4 måneder gamle.

I øvrigt henvises til bestemmelserne i ordreserie E, siderne 43 - 44c, om levering og læsning af vogne til levende dyr.

Anvendelse af is i almindelige godsvogne  
I almindelige, lukkede godsvogne er det tilladt at anbringe is løst på vognbunden mellem godset. Isen skal være ren og må ikke være blandet med salt, da smeltevandet fra saltblandet is ødelægger vognene.

#### Vogne til udlandet

Herom henvises til PIM samt de pågældende vognoverenskomster.

Danske RIV-mærkede godsvogne må - uanset den i RIV § 42, fastsatte margen for overtagelse af vogne med overskreden revisionsfrist - kun læses til udlandet indtil 14 dage før revisionsfristen udløber, jf siderne 18b og 18c.

#### Godsvogne der skal befordres i hurtigkørende tog

Til befordring i hurtigkørende godstog skal anvendes **S**- eller **SS**-mærkede vogne, og de i lastgrænsesignaturen angivne lastgrænser må ikke overskrides, jf side 164d.

Da visse svenske godstog, navnlig de, der betjener fjerntrafikken, fremføres med hastighed indtil 90 km/t, er det nødvendigt, at der til ilgods i vognladninger, der skal befordres over længere afstande i Sverige, f eks til Norrköping, Hallsberg og Göteborg eller derudover, benyttes vogne med **S**-mærke.

Opmærksomheden henledes på, at flere af Tysk Forbundsbanes godstog, der er anført i LIM-køreplanen, fremføres med hastighed på 85 - 100 km/t (tog med numrene 5400 - 5599), og at vogne til og via Vesttyskland, der ønskes befordret i sådanne tog, skal være **S**-mærkede. Da de fleste af Tysk Forbundsbanes øvrige i LIM-køreplanen anførte tog fremføres med hastighed på 75 - 80 km/t, skal andre vogne for at opnå befordring i disse tog normalt være forsynet med rullelejer eller være påmalet "+" foran eller bagved RIV-mærket til højre på vognsiden.

Da en væsentlig del af de her fra landet afsendte varer til og via Frankrig skal befordres i franske baners hurtigkørende godstog, hvortil der kræves **S**-mærkede vogne, skal der til sendinger i lukkede vogne til og via Frankrig benyttes **S**-mærkede vogne.

For at sikre hurtigst mulig befordring på udenlandske strækninger bør det i øvrigt tilstræbes, at der ved læsning af godsvogne til udlandet så vidt muligt anvendes [S]-mærkede godsvogne.

Anvendelse af hvidmalede godsvogne

#### Almindelige bestemmelser

Hvidmalede vogne skal i den varme årstid fortrinsvis benyttes til letfordærlige forsendelser - såvel stykgods som vognladningsgods. Når beholdningen ikke er tilstrækkelig til, at alle anmodninger om levering af nævnte vogne kan efterkommes, skal bestillinger på vogne til forsendelse af smør, kød, flæsk og fisk effektueres frem for andre. Angående den tilstand, vognene skal være i ved leveringen til kød, flæsk o l, se side 32 - 35.

Til vognladningsvise forsendelser af uemballeret flæsk og kød skal der altid leveres hvidmalede vogne.

Hvidmalede vogne må i øvrigt af stationerne kun rekvireres, når der fra forsenderens side er fremsat udtrykkelig anmodning om sådanne, enten for den enkelte forsendelses vedkommende eller, ved regelmæssig forekommende forsendelser, én gang for alle. Vognfordeleren bør dog også uden for disse tilfælde søge at få vognene anvendt efter deres bestemmelse, for så vidt hensynet til god vognudnyttelse og andre vognfordelingen vedrørende forhold tillader det.

Hvidmalede vogne må, uanset årstiden, ikke benyttes til kreaturbefordring, herunder befordring af levende dyr i emballage, eller til gods (bortset fra fisk), som ved ilde lugt eller på anden måde kan inficere vognene eller tilsmudse deres indre med støv, der ikke lader sig fuldstændig bortfjerne med kost, såsom brændt kalk, kalkmergel (gødningskalk), mursten, skærver, cement og tørv.

#### Særlige regler for Hks-u (IAK) - vogne

Vogne af litra Hks-u (IAK) er uisolerede krogevogne og skal fortrinsvis benyttes til kødforsendelser, men kan dog, når vognfordelerens tilladelse foreligger, benyttes som almindelige hvidmalede vogne.

Vognene må så vidt muligt ikke stilles til rådighed som postpakvogne; men såfremt dette er uundgåeligt, bl a af hensyn til god vognudnyttelse (returløb), må der drages omsorg for, at samtlige bærerør er anbragt på plads i de dertil i vognenes sidevægge indrettede fordybninger, samt at krogene samles langs midten af vognen og sammenbindes med bærestangen.

Det er tilladt forsenderne i Hks-u (IAK) -vogne at indlæsse is til afkøling af vognladningsvise sendinger, der befordres i de pågældende vogne. Isen skal, når den ikke anbringes i beholdere, men løs på vognbunden eller mellem godset, være ren og må ikke være blandet med salt, da smeltevandet fra saltblandet is ødelægger vognene.

#### Særlige regler for Hks-v (IAL) - vogne

Vogne af litra Hks-v (IAL) er for at beskytte ægforsendelser mod varmemstråling behandlet indvendig med strålebeskyttende maling, ligesom taget er behandlet med hvid tagfarve.

Hks-v (IAL) -vognene skal fortrinsvis benyttes til ægtransporter og må kun med vognfordelerens tilladelse benyttes til andre transportere.

#### Særlige regler for isolerede godsvogne

Statsbanernes isolerede godsvogne kan afgives til vognladningsvise forsendelser, der ønskes beskyttet mod varme eller kulde, f eks kød, frugt, kartofler, grøntsager o l, mod de i GR fastsatte afgifter.

Fiske- og kølevogne må kun leveres med vognfordelerens tilladelse.

Den pågældende station afgør dog i hvert enkelt tilfælde, om isolerede godsvogne kan leveres uden fare for at blive beskadiget af det gods, der ønskes befordret i dem.

Når kølevogne leveres som isolerede godsvogne til forsendelser, der ønskes beskyttet mod kulde, må det påses, at der ikke findes isrester i iskasserne, og at lemmene til isfyldning er lukket.

For kølevogne, der af vognfordeleren bortbeordres til læsning med kartofler, frugt o l, skal det forinden afsendelsen efterses, at vognenes iskasser er tømt for eventuelle isrester.

#### Særlige regler for fiske- og kølevogne

##### Anvendelse

Kølevognene må kun benyttes til vognladningsvise forsendelser, der forlanges holdt afkølet, medmindre vognfordelerens tilladelse til anden benyttelse foreligger.

Det fremgår af fortegnelsen "Danske Statsbaners godsvogne", hvor megen is de forskellige kølevognes iskasser omtrentlig kan rumme. Når en kølevogn bestilles, skal stationerne skaffe oplyst, hvilken vognstørrelse der ønskes, hvilket kvantum is der ønskes påfyldt, og om der ønskes vogn med kroge, samt give vognfordeleren underretning herom. Der er intet til hinder for at modtage bestilling på et mindre kvantum is end det, iskasserne kan rumme.

Vogne af litra Ics (IKA) og Icmos kan benyttes til fiskebefordring og derefter til befordring af f eks kød, når vognene efter hver fiskebefordring rengøres grundigt.

##### Isfyldning, almindelige bestemmelser

Til isfyldning af kølevogne må ikke anvendes saltblandet is. Isfyldningen kan enten ske ved statsbanernes eller ved forsenderens foranstaltning.

Kølevogne, i hvis iskasser der endnu findes is fra den forudgående befordring, bør fortrinsvis leveres til forsendere, der ønsker isfyldningen foretaget ved statsbanernes foranstaltning.

Når forsenderne ønsker afkøling ved mere is end den, der kan rummes i iskasserne, skal ekstrabeholdning af is leveres af forsenderen og må kun anbringes i bakker eller lignende, hvorfra der er afløb for smelte vandet til de i vognenden værende afløbsrør. Kan dette ikke ske, skal isen anbringes i tætte kasser, der kan opsamle smelte vandet. Isens lagring på gulve uden afløb er forbudt, da den kan blive til betydelig skade for vognkassen og dens kostbare isolering.

##### Isfyldning ved statsbanernes foranstaltning

Isfyldningen skal ske på så sent et tidspunkt som muligt før læsningen eller før afsendelsen til pålæsningsstationen. Uanset mængden bør isen fordeles ligeligt i iskasserne, så at afkøling foregår fra begge vognender. Isfyldning af vogne med fyldningslemme i taget eller i gavlen må ikke ske fra vognens indre, men kun gennem ovennævnte dertil indrettede lemme; Ics (IKA)-vogne må dog også isfyldes fra vognens indre, men der skal ved begge læsningsmåder udvises særlig agtpågivenhed med hensyn til rigtig indstilling og fastgørelse af iskassevæggene, ligesom vognbunden, hvis den er blevet tilsmudset under isfyldningen, må rengøres inden læsningen. For at undgå beskadigelse af iskassernes vægge og bund skal isblokkene deles i passende stykker af en vægt af højst 6-9 kg.

Til følgeseddel over tomme, isfyldte kølevogne, der sendes fra isfyldningsstation til læsningsstation, benyttes blanket A 109.

##### Isfyldning ved forsendernes foranstaltning

Forsenderne skal underrettes om, at der ikke må anvendes saltblandet is, at isens anbringelse i iskasserne skal ske under iagttagelse af de ovenfor anførte regler for isfyldning ved statsbanernes foranstaltning,

at den samlede vægt af det i vognen indlæssede gods + vægten af isen ikke må overskride vognens lastgrænse, herunder evt.  $\overline{S}$  - eller  $\overline{SS}$  - lastgrænse og at evt. i iskasserne værende is fra forudgående befordring skal medregnes i den samlede ismængde.

Stationerne skal i muligt omfang kontrollere, at ovennævnte bestemmelser overholdes.

#### Efterisning af vogne kølet med tøris

Hvis det bliver nødvendigt, f. eks. ved omlæsning, varmløbning eller ekstraordinært at foretage efterisning af vogne, der er kølet med tøris, skal denne så vidt muligt foretages med tøris, da efterisning med vandis kan medføre temperaturstigning i vognene. Er det ikke muligt inden for rimelig tid at fremskaffe tøris, kan efterisning med vandis dog foretages, men isen må i så fald kun anbringes i iskasserne og ikke på eller omkring godset, da dette kan tage skade deraf. Omkostningerne ved efterisningen belastes sendingen, medmindre den er foranlediget af forhold, for hvilke jernbanen bærer skylden; i sådanne tilfælde indhentes udgiftsordre hos distriktet.

#### Brugen af ventilationsindretninger i kølevogne

De fleste af statsbanernes kølevogne er forsynet med Flettnerrotorer (se nedenstående fig. a og b).

Som det fremgår af fig. a, suger ventilatorernes indvendige vinger ved rotationen luften fra vognens indre op i to i det dobbelte loft anbragte kanaler, hvorfra luften ledes til iskasserne. Her afkøles luften, synker på grund af trykket fra ventilatorerne og den forøgede vægtfylde (ved afkølingen) ned gennem isen og strømmer atter ind i vognens lastrum. På grund af den gode luftcirkulation opnås en ensartet temperatur overalt i vognen.

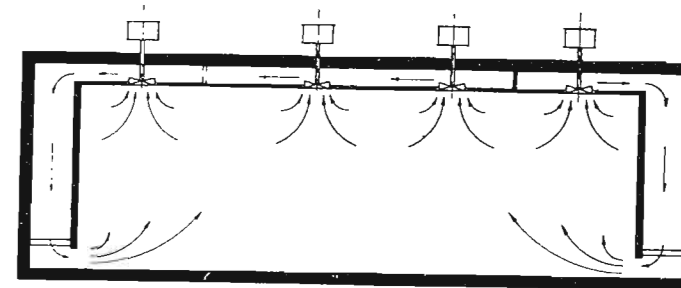


fig a (set fra siden)

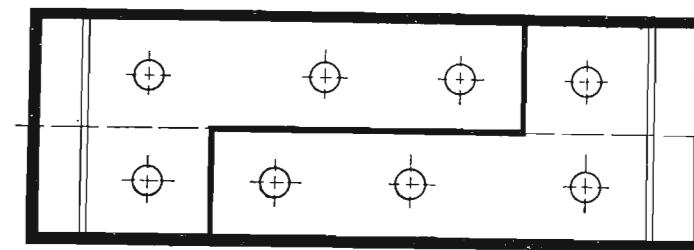


fig b (set fra oven)

Det er tilladt forsendere at dække ventilatorerne indvendig i vognen med pap- eller papirskiver, men uanset denne tilladelse skal den station, der stiller en vogn med Flettnerrotorer til rådighed, fjerne alle tidligere anbragte skiver eller dele af disse samt undersøge, at alle rotorer kan bevæge sig. Der må ikke stoppes papir eller lignende op i indsugningsåbningerne for ventilatorerne, da disse derved kan beskadiges.

Ved færdsel på taget af vogne med Flettnerrotorer må der udvises stor forsigtighed for at undgå at støde eller sparke til rotorerne, da disse sættes ud af funktion ved den mindste skævhed.

Særlige regler for godsvogne, der tilhører private vognejere og er optaget i statsbanernes vognpark

Generaldirektoratet har med private vognejere afsluttet overenskomst som følgende om optagelse i vognparken af private godsvogne:

§ 1

På de betingelser, der til enhver tid er angivet i "Reglement for private godsvogne, som er optaget i Danske Statsbaners vognpark" (bilag P til statsbanernes godsbeholdningsreglement), optager statsbanerne i deres vognpark nedenfor anførte private godsvogne.

Litra	nummer	til befordring af (vareart)

§ 2

Vognene tilhører .....

§ 3

Vognene er godkendt til befordring af de i § 1 anførte varearter og må ikke anvendes til andet gods, jf dog § 13 i bilag P til statsbanernes godsbeholdningsreglement.

§ 4

Statsbanerne forbeholder sig ret til uden varsel at opsige nærværende overenskomst eller midlertidigt sætte den ud af kraft i tilfælde af misligholdelse fra ejerens side, herunder såfremt der uden statsbanernes vidende eller billigelse foretages sådanne ændringer ved vognene, at driftssikkerheden derved bringes i fare, eller ændringerne kan få indflydelse på befordringens gennemførelse.



## § 5

Såfremt en af de i overenskomsten anførte vogne optages i en anden jernbanes vognpark, udgår vognen af nærværende overenskomst fra det tidspunkt, da den ny overenskomst om den pågældende vogns benyttelse er afsluttet. Herom må ejeren give statsbanerne meddelelse.

## § 6

Statsbanerne har panteret i de i vognparken optagne vogne for alle fordringer, som måtte opstå på grundlag af nærværende overenskomst.

## § 7

Såfremt vognene ikke tilhører den, der ønsker dem optaget i statsbanernes vognpark, men er lejede private vogne, som hidtil har været optaget i en anden jernbanes vognpark, og som i lejeperioden midlertidigt optages i statsbanernes vognpark, skal vedkommende kontrahent stille et beløb på 2500 kr pr vogn hos statsbanerne som sikkerhed for dækning af eventuelle udgifter ved vognenes eftersyn, vedligeholdelse, reparation, fragtansvar samt af eventuelle erstatningskrav m m.

## § 8

Spørgsmål om bortkomst og beskadigelse af privatvogne og dele hørende til disse kan kun behandles mellem ejeren og statsbanerne indbyrdes.

Kun ejeren kan fremsætte krav om godtgørelse for tab eller skade ifølge denne overenskomst. Sådanne krav skal rettes til Danske Statsbaner, generaldirektoratet, København, der i forekommende tilfælde repræsenterer den ansvarlige jernbane.

I øvrigt bestemmes såvel statsbanernes som ejerens ansvar i overensstemmelse med de mellem jernbaner eller stater afsluttede overenskomster.

Vogne, som ikke kan repareres, er i erstatningsmæssig henseende at betragte som bortkomne vogne.

Såfremt hjulsæt eller andre anvendelige dele af en ureparabel vogn, hvis beskadigelse skyldes en fejl fra jernbanens side, på forlangende af ejeren ønskes tilbagesendt, skal statsbanerne foranledige, at sådanne vogndele fragtfrit stilles til rådighed for ejeren på en af denne angivet dansk statsbanestation.

Erstatningen for vogne, som ikke kan repareres, og for hvis beskadigelse jernbanen er ansvarlig, samt for bortkomne vogne udredes af statsbanerne efter herom fremsat krav fra ejeren.

(I øvrigt indeholder denne paragraf nærmere regler for, hvorledes erstatning for en beskadiget privatvogn skal beregnes; disse regler gives ikke her).

## § 9

Såfremt jernbanen er erstatningspligtig for beskadigelse af en privat godsvogn eller af dele, der hører til denne, foretager jernbanen som regel istandsættelsen, hvis vognen kan repareres.

Sker istandsættelsen ved ejerens foranstaltning, godtgør statsbanerne denne reparationsomkostningerne efter regning; beløbet kan dog højst udgøre 15.000 guldfrc (for tiden ca 34.200,00 kr), men kan ikke overstige det beløb, som ville være at betale i tilfælde af vognens bortkomst (§ 8).

## § 10

Overenskomstparterne er indforstået med, at det vognejeren i henhold til statsbanernes godsbefordringsreglements bilag P, § 27, påhvilende ansvar overtages/ikke overtages\*) af statsbanerne på de i nævnte bilags § 28 anførte betingelser.

\*) Hvad der ikke passer, overstreges.

## § 11

I tilfælde af retssag ved Københavns Byret eller Østre Landsret som værneting efter sagens karakter.

## § 12

Overenskomsten, der er udfærdiget i 2 eksemplarer, af hvilke ejeren og statsbanerne får hver et, træder i kraft den .....

Overenskomsten kan fra begge parters side opsiges med 3 måneders varsel til den 1. i en måned. I tilfælde af misligholdelse forbeholder statsbanerne sig dog ret til at opsige overenskomsten uden varsel.

Når overenskomsten opsiges, skal ejeren inden 3 måneders forløb fjerne statsbanernes mærker fra vognen og tilstille statsbanerne meddelelse herom. I modsat fald har statsbanerne ret til at udføre dette arbejde på ejerens bekostning.

Udgifterne til nærværende overenskomsts stempeling bæres af ejeren.

-----

Oplysning om vognens litra, nummer, ejer, hjemstedsstation, lastgrænse, taravægt m v, og hvad der må befordres i vogne, findes i "Fortegnelse over driftsmateriellet", bind 2.

Når en privatvogn udsættes på en station som følge af utjenstydgtighed, skal den pågældende station, evt efter samråd med vognopsyn eller værksted, telegrafisk underrette afsender og vognejer. Såfremt reparationens varighed antages at ville strække sig over mere end 4 dage, skal afsenderen endvidere telegrafisk forespørges, om fragtkontrakten efter arbejdets afslutning ønskes ændret. Afsenderens forholdsordre skal ligeledes indhentes telegrafisk, såfremt udgifterne ved vognens reparation antages at ville overstige ca 680 kr (GR bilag P, § 22, pkt 1, 3. stk); genpart af dette telegram skal sendes vognejereren.

Når vognen videresendes fra stationen - herunder evt for reparation i et af værkstederne - udfærdiges protokol, blanket A 406 (GUB pkt 141), i 5 eksemplarer, af hvilke et forbliver på stationen, og et andet hæftes solidt ved fragtbrevet, såfremt skaden er fastslået, medens vognen er undervejs.

Af de øvrige afskrifter indsendes én til vedkommende distrikt og to til trafikkontoret. Oplysninger til brug ved udfyldning af protokollens pkt 1 og 4 må evt indhentes hos vognopsynet.

Uanset bestemmelserne i bilag P til GR, § 21, og GUB, pkt 141, kan der for private godsvogne optaget i statsbanernes vognpark ses bort fra udfærdigelse af protokol, blanket A 406, over konstaterede almindelige slidskader, hvorved forstås skader, der er en direkte følge af vognenes benyttelse, f eks slid på hjul, bremseklodser e l. Stationerne skal dog sikre sig, at skematisk indberetning, blanket Ma 61, udfærdiges og indsendes af vognopsynet.

Private vognejerere får i almindelighed tilladelse til at lade deres vogne underkaste større reparationer, henholdsvis revision, hos vognfabrikken "Scandia", Randers. Transport til og fra vognfabrikken vil kunne ske fragtfrit på statsbanerne.

Fragtbreve over disse vogne skal omekspederes i Randers.

Særlige regler for godsvogne, der hører til indenlandske privatbaners vognpark

Grundreglerne for vognenes benyttelse på statsbanerne findes i den danske godsvognsoverenskomst - DVO.

Når tomme vogne skal passere en færgestrækning, må der kun opføres én vogn på hver følgeseddel.

Hvidmalede vogne må kun benyttes efter samme regler som statsbanernes hvidmalede vogne.

Særlige regler for udenlandske godsvogne (undtagen EUROP-vogne og private godsvogne)

Grundreglerne for udenlandske vognes benyttelse på statsbanerne findes i den internationale godsvognsoverenskomst (RIV).

Uanset, at der ikke består RIV-overenskomst (RIV bilag I) mellem Tysk Forbundsbane (DB) og Tysk Rigsbane (DR), kan også vogne tilhørende DB og DR læsses til og via DR henholdsvis DB efter nedenstående bestemmelser.

Vognene skal tilbagesendes snarest efter aflæsningen, så vidt muligt i læsset stand\*).

Vognene kan læsses ad vilkårlig vej

1. til stationer på ejendomsbanen,
2. til andre stationer i ind- og udland, når
  - a) en strækning af ejendomsbanen gennemløbes, eller
  - b) vognen derved kommer nærmere til ejendomsbanen, det vil sige, at afstanden fra den nye bestemmelsesstation til den nærmeste overgangsstation til vognens ejendomsbane er mindre end afstanden fra den danske pålæsningsstation til den nærmeste overgangsstation til ejendomsbanen.

Vogne med overskreden revisionsfrist må kun læsses til stationer på ejendomsbanen eller i retning af ejendomsbanen (pkt 2 b), men derimod ikke ud over denne. Da vogne til Basel Bad ofte bliver videreeksperederet sydpå, må vogne tilhørende Tysk Forbundsbane (DB) ikke stilles til rådighed for læsning til Basel Bad, såfremt vognenes revisionsfrist er overskredet.

Tomme vogne, herunder også tomme returløbende, transiterende vogne, kan fra danske stationer nylæsses i overensstemmelse med foranstående og af hensyn til sådan nylæsning om nødvendigt sendes ud af rute én gang.

Vogne, som ikke kan læsses efter foranstående bestemmelser, og som derfor i henhold til vognfordelerens ordre hjemsendes tomme, skal normalt tilbagesendes over den overgangsstation, over hvilken de i henhold til overgangssedlerne er overtaget på henvejen\*); herfra gælder dog følgende undtagelser:

\*) Om stationernes dispositionsret, se side 136a5.

Svenske vogne (SJ- og TGOJ-vogne) kan valgfrit hjemsendes via Helsingør eller Københavns Frihavn, hvorfor vognene heller ikke forsynes med overgangssedler ved overtagelsen fra SJ.

Vogne tilhørende baner i det sydlige udland indgået læsset via Trelleborg - Helsingør/Københavns Frihavn kan valgfrit tilbagesendes via Helsingør eller Københavns Frihavn, vogne tilhørende Tysk Rigsbane (DR) tillige via Gedser.

Vogne tilhørende Tysk Forbundsbane (DB) kan i alle tilfælde, og vogne tilhørende andre baner i det sydlige udland, såfremt de på henvejen er overtaget fra DB, hjemsendes over den nærmeste af overgangsstationerne Padborg, Tønder H eller Rødby Færge. Hjemsendelse via Tønder H af vogne tilhørende andre baner end DB bør dog for at undgå krav om tomløbsgodtgørelse i henhold til RIV § 7, pkt 4, kun finde sted, når trafikale grunde taler herfor.

Vogne tilhørende Tysk Rigsbane (DR) kan i alle tilfælde tilbagesendes via Gedser. Tomme DR-vogne, der på henvejen er overtaget fra DB i Padborg eller Tønder H bør dog fra stationer vest for Storebælt normalt tilbagesendes via DB.

Såfremt en udenlandsk RIV-vogn ikke er forsynet med overgangssedler for henvejen, jf RIV § 4, pkt 10, skal det gennem ekspeditionspapirerne søges fastslået, over hvilken dansk overgangsstation, vognen er indgået her til landet (gælder dog ikke for svenske vogne, jf foranstående).

Når tomme vogne skal passere en færgestrækning, må der kun opføres én vogn på hver følgeseddel.

Hvidmalede vogne må kun benyttes efter samme regler, som gælder for statsbanernes hvidmalede vogne.

### Særlige regler for EUROP-vogne

Uanset bestemmelserne i RIV § 4, pkt 10, skal EUROP-vogne ikke forsynes med overgangssedler ved overtagelse fra udenlandske baner.

I henhold til EUROP-overenskomsten skal EUROP-mærkede vogne så vidt muligt anvendes i følgende rangorden:

- a) til de i overenskomsten deltagende jernbaner,
- b) til indenlandske transporter,
- c) til ikke deltagende jernbaner.

### Særlige regler for udenlandske private godsvogne

Hvis en udenlandsk privatvogn direkte eller indirekte forårsager skade på jernbanens eller tredjemands ejendom, medens den er i statsbanernes varetægt, skal trafikkontoret hurtigst muligt underrettes herom pr telegram.

Endvidere skal derefter snarest udfærdiges protokol, blanket A 406, hvori der under pkt 1 gøres udførligt rede for de nærmere omstændigheder i forbindelse med uheldet.

### Regler for transportbeholderes anvendelse i forbindelse med indenlandske privatbaner

De i nærværende ordreserie anførte bestemmelser om transportbeholdere gælder også i forbindelse med indenlandske privatbaner i det omfang, de kan finde anvendelse herpå.

Endvidere gælder følgende bestemmelser:

Enhver DSB-transportbeholder, der overleveres til en privatbane, skal på overgangsstationen forsynes med overgangsseddel (DVO form A) efter de for vogne i „DVO“ fastsatte regler og skal endvidere være ledsaget af en følgeseddel C (form nr A 1006).

Der skal udfærdiges en følgeseddel for hver beholder. Overleveres beholderen tom, udfærdiges følgesedlen af overgangsstationen; overleveres beholderen læsset, skal følgesedlen udfærdiges af den station, hvor beholderen er læsset.

Følgesedlen skal ledsage beholderen til bestemmelsesstationen på privatbanen for derfra at benyttes ved tilbagesendelsen.

Når en til en privatbane overleveret DSB-beholder tilbageleveres læsset, behandles følgesedlen således:

Er beholderen bestemt for en statsbanestation, skal overgangsstationen fratage følgesedlen. Er beholderen bestemt for en privatbanestation, skal følgesedlen ledsage beholderen ind på privatbanen, jfr ovenfor.

Mangler en følgeseddel ved overlevering til en privatbane, eller er flere holdere fejlagtig opført på samme følgeseddel, udfærdiger overgangsstationen det nødvendige antal følgesedler. Mangler en følgeseddel ved tilbagelevering fra en privatbane, skal overgangsstationen ved henvendelse til privatbanen foranledige følgesedlen fremskaffet, eventuelt skal overgangsstationen udfærdige ny følgeseddel.

Om manglende følgesedler sendes indberetning til Trafikkontoret.

Overgangsstationerne indsender alle følgesedler til Trafikkontoret efter bestemmelserne side 143.

De i „DVO“ for presenninger fastsatte bestemmelser om benyttelse og tilbagelevering samt om beregning af forsinkelsesgebyr og bøde for overenskomststridig benyttelse gælder også for holdere

Overgangsstationerne sender privatbanernes rekvisitioner på beholdere til vognfordeleren.

Af hensyn til kontrollen skal overgangsstationerne føre bog (form nr A 97) over beholdernes over- og tilbagelevering.

Såfremt en beholder tilbageleveres på en anden overgangsstation end den oprindelige, underretter den førstnævnte den oprindelige overleveringsstation.

Er en beholder ikke tilbageleveret efter en rimelig tidsfrist, indhentes oplysning hos bestemmelsesstationen på privatbanen, eventuelt hos de øvrige overgangsstationer, vedrørende tilbageleveringen.

Om beholdere, der tilbageleveres i beskadiget stand se side 24.

Den i „DVO“ fastsatte bestemmelse om, at stykgodsvogne skal overtages, når læsset kun består af eet stykke, der vejer mere end 500 kg, eller af flere stykker, af hvilke mindst eet vejer mere end 500 kg, gælder ikke for beholdere.

## LÆSNING AF GODSVOGNE

## AKSELTRYK OG METERVÆGT

En vogns akseltryk er summen af vognens egenvægt og læssets vægt divideret med akselantallet.

Metervægten er summen af vognens egenvægt og læssets vægt divideret med vognens længde i meter målt over de ikke-indtrykkede puffere.

Største tilladte akseltryk og metervægt på de strækninger, der skal passeres, må ikke overskrides, medmindre der er givet særlig tilladelse til befordringen.

## Indenlandsk trafik

Oplysning om største tilladte akseltryk og metervægt på statsbanernes og indenlandske privatbaners strækninger samt på private færgestrækninger findes i akseltrykfortegnelsen, AML; for statsbanestrækningernes vedkommende endvidere i TIB.

Når der bestilles vogne til befordring af gods til indenlandske stationer, hvortil vognene ikke kan læsses til deres højeste lastgrænse, uden at tilladte akseltryk eller metervægt overskrides, skal afsenderen gøres opmærksom på forholdet.

Såfremt vognene læsses således, at deres akseltryk eller metervægt overstiger det på en del af befordringsstrækningen tilladte, skal de føres igennem til overgangsstationen til den strækning, som ikke kan passeres. Er der tale om en statsbanestrækning, forespørger stationen distriktet, om der kan gives tilladelse til videresendelse og evt på hvilke betingelser, eller om en del af sendingen skal omlæsses. Er stationen overgangsstation til en privatbane eller privatfærge, underrettes denne om vognenes ankomst, og ønskes de ikke overtaget uden omlæsning, skal overgangsstationen foranledige den nødvendige omlæsning foretaget. Omlæsningsomkostningerne belastes sendingen.

## International trafik

Bestemmelserne om største tilladte akseltryk og metervægt på udenlandske baner findes i bilag II til RIV, § 3 samt tavle 1. Som det fremgår heraf, er de enkelte forvaltningers strækninger inddelt i nedenstående strækningsklasser, hvortil svarer det ud for hver klasse anførte akseltryk og metervægt

strækningsklasse	akseltryk indtil	metervægt indtil
A	16 t	4.8 t/m
B 1	18 t	5.0 t/m
B 2	18 t	6.4 t/m
C 2	20 t	6.4 t/m
C 3	20 t	7.2 t/m
C 4	20 t	8.0 t/m

Når der fra danske stationer læsses godsvogne til udlandet, skal det påses, at deres akseltryk og metervægt ikke overstiger det i AML eller TIB for den danske befordringsstrækning samt det i bilag II til RIV for de pågældende udenlandske baner fastsatte tilladte akseltryk og metervægt. Den lavest klassificerede strækning på befordringsvejen skal derved tages i betragtning.

Vogne, der indgår fra udlandet skal overtages, når deres akseltryk og metervægt ikke er større end det, der er fastsat for DSB i bilag II til RIV, tavle 1, også selv om vognene er bestemt for stationer på strækninger, for hvilke der i AML eller TIB er anført lavere akseltryk eller metervægt.

I så fald føres vognen - evt ad en omvejsrute - igennem til overgangsstationen til den strækning, som ikke kan passeres som følge af vognens akseltryk eller metervægt. Er denne strækning en statsbanestrækning, skal stationen forespørge distriktet, om vognen må videresendes og evt på hvilke betingelser, eller om en del af sendingen skal omlæsses. Er stationen overgangsstation til en privatbane eller en privatfærge, skal denne forespørges, om vognen kan overtages uden omlæsning.

Når en fra udlandet indgået vogn omlæsses, fordi akseltrykket eller metervægten overstiger det for en del af den danske befordringsstrækning gældende, afholdes omlæsningsomkostningerne af statsbanerne. Omlæsningsstationen indsender ad tjenstlig vej indberetning (blanket A 719) til generaldirektoratet med oplysning om årsagen til og eventuelle omkostninger ved omlæsningen.

Såfremt omlæsningen af todmæssige årsager ikke kan finde sted på overgangsstationen, skal vognen kun føres igennem til den nærmest foran overgangsstationen liggende station, hvor toldbehandling kan foretages.

Er omlæsning af vogne med for stort akseltryk eller metervægt ikke mulig, skal afsenderens disposition indhentes af den station, hvor omlæsningen skulle have været foretaget.

## GODSVOGNES LASTGRÆNSER

Ved læsning af godsvogne må læssets vægt inkl evt islast aldrig overskride den højeste af de på vognene påmalede lastgrænser, der bl a er fastsat under hensyn til den enkelte vogns konstruktion.

I international trafik, hvor strækningerne henføres til strækningsklasserne A, B 1, B 2, C 2, C 3 og C 4, gælder de på vognene under B anførte lastgrænser for strækningsklasserne B 1 og B 2 og de under C anførte lastgrænser for strækningsklasserne C 2, C 3 og C 4.

Lastgrænser kan være påmalet godsvognene som vist i følgende eksempel:

	A	B	C
	20,5t	24,5t	28,5t
S	20,5t	24,5t	
SS		15,5t	

De i signaturens øverste linie anførte strækningsklasser A, B og C svarer til hhv 16, 18 og 20 t akseltryk.

I linien derunder er anført den dertil svarende største last inkl evt islast, når vognen ikke skal befordres i hurtigkørende tog.

De to efterfølgende linier angiver største tilladte last inkl evt islast, når vognen skal befordres i tog med maksimalhastighed 85 - 100 km/t (S-lastgrænsen) hhv i tog med maksimalhastighed over 100 indtil 120 km/t (SS-lastgrænsen).

Lastgrænsesignaturen er anbragt til venstre på begge vognsider og er efter den enkelte vogns konstruktion udformet som vist i afsnittet "Signaturer på vognmateriellet". På visse godsvogne med stor lastgrænse i forhold til vognens længde kan der af hensyn til metervægten være angivet forskellige lastgrænser for strækningsklasserne B 1, B 2, C 2, C 3 eller C 4. Lastgrænsesignaturen kan på sådanne vogne være udformet som vist i eksemplerne i bilag II til RIV, tavle 2, fig 4 - 6.

Om nedsættelse af lastgrænsen for nogle langvogne, når læsset kun er fordelt over en del af vognlængden, henvises til de på vognene anbragte signaturer, jf afsnittet "Signaturer på vognmateriellet".

## LÆSSEPROFILER

Bestemmelserne om det for danske baner gældende læsseprofil er optaget i akseltrykfortegnelsen (AML). Vedrørende bestemmelser om tilladt læsseprofil på udenlandske baner henvises til bilag II til RIV, tavlerne 4,1-4,23 samt 5,1-5,5 om eventuelle indskrænkninger af læssets bredde.

Det må nøje påses, at godset holdes inden for de fastsatte læsseprofiler. Vogne, der læsses til udlandet, skal ikke alene holdes inden for det danske læsseprofil, men også inden for de på de pågældende udenlandske baner gældende profiler. Vogne, der er undervejs, skal udsættes til profilmåling, når en sådan synes påkrævet.

Genstande, der enten i højden eller bredden når ud over de foreskrevne læsseprofiler, kan kun befordres efter særlig tilladelse.

Overgangsstationerne til udenlandske baner eller indenlandske privatbaner skal nægte overtagelse af vogne, der er bestemt til viderebefordring, såfremt de ikke opfylder ovennævnte betingelser, eller der ikke foreligger særlig tilladelse til befordringen.

Overgangsstationerne til indenlandske privatbaner skal nægte overtagelse af vogne, der er bestemt til at befordres over udenlandske banestrækninger, når det vides, at deres profil overskrider det på de pågældende banestrækninger tilladte læsseprofil.

I tilfælde, hvor videreførsel af vogne, som ikke opfylder profilbestemmelserne, måtte være særlig ønskelig, skal overgangsstationerne rette henvendelse til det pågældende distrikt om tilladelse til videreførsel.

## TILSYN MED LÆSNINGEN

Det påhviler afgangsstationen at føre et omhyggeligt tilsyn med en vogns læsning og herunder navnlig at påse,

at de læssede genstande ligger fast og sikkert i vognen, så at de ikke kan forskubbe sig på grund af stød og rystelser, at læsset fordeles således, at vognens hjul så vidt muligt bliver belastet ens,

at vognens lastgrænse ikke overskrides,

at de gældende bestemmelser om akseltrykket og metervægten på de strækninger, vognen skal gennemløbe, er overholdt,

at læsset ikke når uden for de tilladte profilgrænser,

at alle lemme, døre og ventiler lukkes forsvarligt for at undgå, at godset skal blive beskadiget af regn. I vogne med sidelemme, der sikres indefra, skal de indvendigt anbragte hasper være drejet for. Om toldlukning af vogne og lukning af døre m v ved forsendelser af levende dyr, se i øvrigt ordreserie E.

Lukning af lemme m v i vogne med fisk har endvidere betydning for at bevare isen i fiskekasserne længst muligt. Drejer det sig om stykgodsvogne, der foruden fisker læsset med andet gods, må der dog tages fornødent hensyn til, hvorvidt det andet gods kræver lufttilførsel, f eks friskplukkede ærter i større partier og andre friske grøntsager, som kan tage skade ved forsendelse over længere strækninger i tæt tillukkede vogne, samt levende dyr i emballage.

Overfaldet, som findes over dørene på nogle af de åbne godsvogne, skal lukkes, inden læsning af kul, roer eller lignende påbegyndes, da overfaldet ellers ikke kan lukkes, fordi vognsiderne bliver fjernet noget fra hinanden under læsningen,

at læssede Tdgs-vognes tag og bundtømningslemme er lukket fuldstændigt, og de tilhørende betjeningshåndtag er trykket helt i bund med spærrepalerne i sikkert indgreb,

at de forskydelige iskassevægge, som findes i nogle kølevogne, er rigtigt anbragt i en af endestillingerne og sikret mod at forskyde sig,

at lastvekslen på vogne med trykluftbremse er stillet rigtigt,

at de efterfølgende særlige bestemmelser for læsning af åbne godsvogne overholdes.

Fragtbreve over vognladningsgods og stykgods, der af afsenderen læsses i særskilt vogn uden for pakhusets område, skal påtegnes med navn (mærke) af den, der har tilsynet med læsningen, hvorved han overtager ansvaret for, at vognen er i forskriftsmæssig stand, for dens rette benyttelse og forsvarlige og forskriftsmæssige læsning, for de fragtbrevet påførte vognnumre m v - herunder type og nummer på beholdere, der er læsset i vognen - samt for, at lastvekslen på vogne med trykluftbremse er stillet rigtigt.

For vogne med levende dyr skal der tillige på fragtbrevet anføres, hvornår dyrene er indlæsset, og hvor mange gitre der er anvendt. Er ingen gitre anvendt, anføres "Ingen gitre".

Inden en vogn overtages til befordring fra fremmede baner, skal overgangsstationen forvisse sig om, at vognen er forskriftsmæssig læsset, og såfremt den er forsynet med trykluftbremse, at lastvekslen er stillet rigtigt.

Samtlige stationer og togpersonalet skal føre tilsyn med, at de i togene værende vogne, for så vidt det er kendeligt udvendigt, er forsvarligt læsset og evt foranledige vogne, hvis uforsvarlige læsning eller hvis forskubbede læs ved vognens videreførsel må antages at være en fare for driftssikkerheden, udset af toget.

I alle tilfælde, hvor uforsvarlig læsemåde opdages undervejs eller på bestemmelsesstationen, skal indberetning indsendes til distriktet. Medfører de konstaterede mangler, at der må foretages omlæsning eller regulering af en vogns læs, skal indberetning ske på blanket A 719.



### SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR LÆSNING AF VOGNE MED STYKGODS

Det fremgår af togplanerne, hvilke ilstygods- og fragtstygodsvoerne der planmæssigt skal befordres i de forskellige tog.

På strækninger, hvor der ikke skal arbejdes med stykgodsvoerne, er de i togplanerne anførte tog, henholdsvis færger, at betragte som de seneste, hvormed vognene må sendes for at nå rettidigt frem. Der er altså intet til hinder for at afsende vognene med tidligere tog (færger), ej heller for at vognene befordres på søn- og helligdage.

På de strækninger, hvor der skal finde indlæsning sted, skal de faste stykgodsvoerne nøjagtig følge deres plan. Skal der kun foretages udlæsning, er der derimod intet til hinder for på hverdage at sende vognene med tidligere tog, der befordrer stykgods, end de i planen anførte.

Bliver en vogn, der skal tjene som opsamlingsvogn, opholdt eller udsat på en station, så den ikke kan løbe over opsamlingsstrækningen i det fastsatte tog, påhviler det den station, hvor vognen forsinkes, at underrette strækningen samt at give indberetning til distriktet om forsinkelsen.

Togførerne skal gøre bemærkning på tograpporten, når en fast opsamlingsvogn mangler i toget.

De stationer, hvor opsamlingsvoerne udsættes til behandling ved pakhus, har pligt til at ordne vognene således, at i hvert fald udlæsningsgodset indtil næste udsættelsesstation er trukket frem til let udlæsning.

Når det af hensyn til godsmængden bliver nødvendigt at benytte mere end én vogn til de i planen fastsatte strækninger, deles godset således, at supplementsvognen kommer til at løbe over den kortest mulige strækning, og at der så vidt muligt ikke bliver udlæsning såvel af den faste vogn som af supplementsvognen på de samme stationer.

Når en station har et så stort parti gods til afsendelse, at ind- og udlæsning heraf ikke kan foretages under togets planmæssige opholdstid, eller når der haves gods, som på grund af de enkelte stykkers vægt eller omfang er særlig vanskeligt at indlæsse eller udlæsse undervejs, kan den læsse særskilt vogn. Som mindstevægt for sådan ekstravogn bestemmes ca 2000 kg for fragtstygods eller sammenlæst il- og fragtstygods og ca 1500 kg for ilstygods. Der bør dog kun læsses ekstravogne med ilstygods, når det gods, der haves til befordring, ikke uden væsentlig forsinkelse kan indlæsses under togets ophold, eller når pladsmangel i de faste voerne nødvendiggør det. Navnlig bør det så vidt muligt undgås at læsse sådanne ekstravogne over fægestrækninger. Ekstravogne med ilstygods må ikke udsættes undervejs, og godset i disse voerne må ikke komme senere til bestemmelsesstationen, end når det befordres i de faste ilstygodsvoerne.

Ekstra-fragtstygodsvoerne må kun indeholde gods til enkelte stationer eller en ganske kort strækning, idet småpartier altid bør indlæsses i de faste fragtstygodsvoerne af hensyn til udlæsning af så få voerne som muligt. Voerne til nærstrækninger må være læstet således, at godset kommer regelmæssigt frem og ikke indgår senere til modtagelsesstationen, end når det befordres i den faste fragtstygodsvogn. Sådanne ekstravogne må derfor som regel ikke udsættes undervejs. Voerne med gods til fjernere stationer kan derimod gives udsættelse undervejs på én station, men udsættelsesstationen skal da foranledige, at vognene videresendes med det først afgående tog, der må befordre dem.

For læsning af fragtstygodsvoerne mellem Jylland - Fyn på den ene side og Sjælland - Falster på den anden side er der i togplanerne fastsat særlige regler.

En ekstravogn, der dirigeres til en omlæsningsstation, må kun indeholde gods, der i henhold til togplanen er bestemt til omlæsning på den pågældende station.

Når en mellemstation har et betydeligt parti gods for en bestemt pakvogn til indlæsning, bør udgangsstationen, eventuelt togpersonelet, underrettes, og togpersonelet bør underrette

den foranliggende strækning, når en opsamlingsvogn er optaget, og supplementsvogn ikke kan skaffes på en mellemstation.

Godset i opsamlingsvognene bør altid læsses således, at om-læsningsarbejdet kan foregå så let som muligt.

#### LÆSSEBESTEMMELSER

De i bilag II til RIV anførte læssebestemmelser for international trafik gælder også for indenlandsk trafik, idet der dog på de efterfølgende sider er anført nogle supplerende bestemmelser. Hvor intet andet er anført, gælder de supplerende bestemmelser såvel for international som indenlandsk trafik.

#### Jernbanesveller af træ (bilag II til RIV, § 60)

I indenlandsk trafik skal jernbanesveller af træ (længde 2,60 m) altid læsses liggende vandret og må ingensinde anbringes lodret eller skråtstillet. I vogne med sidevægge, hvor den indvendige bredde tillader det, læsses svellerne på tværs i vognens fulde længde, medens de i øvrige vogne læsses på langs op til vognenderne, og tomrummet i vognens midte udfyldes i muligt omfang med enkelte sveller læsset på tværs i vognen og - for at kunne anbringes inden for sidevæggene - anbragt skråt på vognens længdeakse.

Læssets højde må ikke overstige sidevæggens højde.

#### Køretøjer, herunder (landbrugs) maskiner på hjul (bilag II til RIV, § 70)

Ved læsning af godsvogne ved enderampe samt ved gennemkørsel gennem flere vogne (læsning af omrejsende cirkus, tivoli, militære køretøjer m m) må endelemmene på vogne af litra Kbs og Ks samt udenlandske standardvogne af tilsva-

rende type benyttes, når køretøjernes akseltryk ikke overstiger 5 t. Det er dog en forudsætning, at læsningen foretages med forsigtighed, og at endelemmene ikke udsættes for ødelæggelse. Ved læsning af køretøjer med højere akseltryk end 5 t forholdes som nedenfor anført.

På andre end de ovenfor anførte godsvognstyper må endelemmene ikke anvendes som overgangsbros, idet de kan blive beskadiget derved.

Såfremt køretøjernes bruttovægt (vognvægt + last) ikke overstiger 5500 kg, kan ved læsningen anvendes sveller, som anbringes over godsvognens puffere.

Overstiger køretøjernes vægt 5500 kg skal der for ikke at overbelaste pufferboltene anvendes læssebroer eller jernslidsker. Såfremt sidstnævnte hjælpemidler findes på stationen eller evt kan rekvireres tilsendt fra en nærliggende station, kan de stilles til rådighed af læsningsstationen, i modsat fald må de leveres af forsenderen.

Visse landbrugsmaskiner f eks radsåmaskiner er forsynet med store og ret svage hjul, som absolut ikke tåler at blive udsat for kræfter i sideretningen. Ved transport af sådanne maskiner anbefales det at opklodse disse, eventuelt efter afmontering af hjulene, men hvad enten sådanne maskiner opklodses eller ikke, må der under ingen omstændigheder anbringes klodser ved hjulenes sider, ligesom der ikke må fastgøres surringer til hjulene.

Transporteres køretøjer af nævnte type hvilende på egne hjul, skal de, for så vidt deres bredde tillader det, anbringes således, at køretøjets hjul står parallelt med vognsiderne, og surringerne i sideretningen skal udføres med særlig omhu, således at køretøjet sikres bedst muligt mod sideforskydninger.

Opmærksomheden henledes på, at blæst og storm kan udøve et meget voldsomt tryk på side- og endevæg af flytteomni-busser, beboelsesvogne, tærskværker og lignende. Der må derfor kræves en solid fastgøring navnlig af køretøjer med stor vognkasse for at forhindre dem i at rive sig løs og vælte under kørslen i uroligt vejr.

For at flyttevogne læssede på jernbanevogne kan overføres med færgerne i dårligt vejr, er det nødvendigt, at de foroven er forsynet med stærke øjebolte, 2 på hver side, hvorfra surringer - uden at røre jernbanevognens sider - kan føres ned til dækket. Dersom der indleveres flyttevogne til forsendelse over færgestrækninger, og øjeboltene ikke er anbragt på for-annævnte måde, skal stationerne gøre afsenderne opmærksom på, at vognene i tilfælde af dårlige vejrforhold derved bliver udsat for forsinkelse.

Kraner, gravemaskiner o l samt  
køretøjer med stort akseltryk

(Bilag II til RIV, § 70)

Ved læsning af tungt gods som kraner, gravemaskiner o l samt køretøjer med et akseltryk på over 5 tons eller med et samlet akseltryk på over 7 tons for 2 hjulsæt med en mindre indbyrdes afstand end 1,5 m gælder følgende regler:

Det skal ved læsningen iagttages, at vægten så vidt muligt fordeles ligeligt på godsvognens hjulsæt. Er det af hensyn til udliggere o l ikke muligt at opnå dette på en 2-akslet vogn, må der benyttes en vogn med 4 eller 6 aksler, evt må der indsættes en løber.

Før læsning og aflæsning ved enderampe skal der - til sikring af, at vognen ikke forskydes bort fra enderampen - bag alle godsvognens hjul anbringes trækiler mellem hjul og skinner (ved bogievogne dog kun ved hjulene på bogien nærmest enderampen). Endvidere skal vognens bremse fastspændes.

Før på- og aflæsning af godset skal der foretages en solid opklodsning under pufferplanken ved enderampen og under vognens længdedragerne mellem akslerne eller bogierne så tæt som muligt ved hjulsættet eller bogien nærmest enderampen. Det må nøje iagttages, at trykluftledninger eller andre dele på undervognen ikke beskadiges af opklodsningen. Når opklodsningen skal fjernes, efter at godset er bragt på plads eller aflæsning er foretaget, skal opklodsningen ved pufferplanken fjernes først og derefter fjernes opklodsningen under længdedragerne.

Opklodsningen skal efter læsningen fjernes lempeligt, således at vægten gradvis overføres til vognens fjedre. I tvivlstilfælde bør stationerne rådføre sig med den nærmeste vognmester vedrørende opklodsningen under af- og pålæsning.

## Hø, halm, tørvestrøelse o l

(Bilag II til RIV, § 61)

Ved indenlandske transporter af hø, halm, tørvestrøelse o l i pressede baller kan sikring af læsset bortfalde, såfremt ballerne i det øverste lag kun rager op over vognsider eller støtter med indtil den halve ballehøjde, og godset er så tungt, at dets vægt hindrer det i at blæse af.

Anvendes til ovennævnte godsarter åbne, svenske godsvogne med bevægelige jernsideplader og jernstøtter, skal det navnlig påses, at læsseprofilet ikke overskrides. Der bør derfor fortrinsvis anvendes vogne, på hvilke sidestøtterne er helt lige og lodretstillede og sidder fast i holderne uden slør, så de ikke kan svinge udad. Desuden anbefales det at læsse ballerne således, at presenningerne evt kan trækkes ned mellem læsset og støtterne.

Anvendes vogne, hvis sidestøtter er bøjede og/eller har slør i holderne, skal sådanne støtter, f eks ved at presse trækiler ned mellem støtterne og holderne, fastgøres således, at de bliver parallelle med vognsiden og ikke af læsset kan blive drejet eller presset udefter og derved gribe ind i læsseprofilet. Bøjede støtter skal desuden forbindes parvis gennem læsset ved hjælp af mindst 3 mm tyk udglødet jertråd, der er lagt dobbelt og snoet.

## Læsning og transport af transportbeholdere

Beholdere må ikke læsses ud over den påmalede godslast med mere end 5%.

Ved bestilling på almindelige transportbeholdere til læsning med kød o l, der afsondrer fugtighed, skal det henstilles til forsenderne at anvende en emballage (f eks plasticfolie), der effektivt kan forhindre, at transportbeholderen forurennes af udsivende blod o l, der inficerer beholderen med en ilde lugt, som er meget vanskelig at fjerne.

Såfremt det er nødvendigt at sikre gods, der læsses i transportbeholdere, ved fastgørelse, afstivning eller lignende, må en sådan sikring foretages på en måde, så at beholderen ikke beskadiges derved. Der må f. eks. ikke anbringes søm, skruer, hæfteklammer eller lignende i transportbeholderens sider, bund eller loft, ligesom der ikke må benyttes lim eller klister til fastgørelse af f. eks. beskyttelsespapir i beholderne. Til fastgørelsen kan evt. benyttes klæbestrimmel.

Transportbeholdere skal, før de stilles til rådighed for læsning, på et iøjnefaldende sted indvendigt i beholderen være påklæbet blanket A 608 (forbud mod anvendelse af de foran nævnte fastgørelsesmidler). Stationerne (godsekspeditionerne) skal ved eftersyn sikre sig, at sedlen er ren og hel, og evt. anbringe en ny seddel.

På stationer, hvor vogne til indlæsning af beholdere ikke føres til pakhus, kan beholdere enten køres på egne hjul mellem pakhus og stykgodsvogn, til og fra hvilken kørslen sker ad slidsk, eller de kan læsses på almindelige firehjulede perronvogne. Når perronvogn anvendes, køres den med bagenden mod vogn døren, således at beholderen kan føres direkte over mellem perronvogn og jernbanevogn. Da laddet på en firehjulet perronvogn når temmelig langt ud over vognens bageste hjul, må perronvognen sikres mod at tippe, når en beholder køres til og fra perronvognen.

Ved fremførelse af sammenkoblede transportbeholdere må et træk højst bestå af 3 almindelige transportbeholdere. Findes der kølebeholdere i et træk, må der højst sammenkobles 2 kølebeholdere eller 1 kølebeholder + 1 almindelig beholder.

Af statsbanernes transportbeholdere må følgende løftes med gaffeltruck:

A nr 70101 - 70600,  
 Ai nr 77100 - 77129  
 B nr 72000 - 72299  
 Bi nr 78020 - 78079 og  
 C nr 71041 - 71090

Nævnte C-beholdere skal dog på grund af størrelsen manøvreres med forsigtighed for at undgå overbalance. Statsbanernes øvrige transportbeholdere må ikke løftes med gaffeltruck, idet de kan beskadiges derved.

Beholdere skal så vidt muligt læsses på langs i vognene. Er læsning på tværs undtagelsesvis nødvendig, f. eks. af hensyn til udlæsningen på mellemstationer, skal beholderne, så snart pladsen i vognen tillader det, anbringes på langs. Tomme beholdere må ikke læsses på en sådan måde, at de beskadiges, eller at udlæsningen af dem eller andet gods vanskeliggøres ved deres sammenstuvning.

Beholdere skal altid henstå afbremset. Ved afbremningen skal udvises forsigtighed, idet bremsebøjlen kan slå tilbage, inden den er fastgjort.

Ved transport af beholdere mellem station og forsenders bopæl vil der intet være til hinder for, at beholdere køres på egne hjul, men uanset vejbelægningens art må beholdere da ikke fremføres med større hastighed end den, der svarer til skridtgang, og motorkøretøjer må ikke anvendes som trækraft. Det bemærkes udtrykkeligt, at beholderens løfteindretning ikke må benyttes som bremse, når beholderen er i bevægelse. Forsendere bedes gjort bekendt hermed.

Læssede beholdere skal altid - og tomme beholdere i almindelighed - befordres i lukkede vogne.

Tomme beholdere skal være ledsaget af følgeseddel (blanket A 110).

Beholdere vil efter distrikternes bestemmelse af stationerne kunne anvendes til befordring af f. eks. stykgodsforsendelser (banepakker) til enkelte stationer eller strækninger, når derved opnås fordele f. eks. i henseende til hurtig togekspedition på mellemstationer.

PLOMBERING AF GODSVOGNE SAMT  
PÅSÆTNING AF ADRESSESEDLER OG  
ANDRE SEDLER

PLOMBERING

Lukkede godsvogne, der læsses med vognladningsvise sendinger, skal plomberes snarest efter færdiglæsningen, og inden fragtkontraktens afslutning. Endvidere skal afgangstationen (godsekspeditionen) plumbere alle stykgodsvogne, så snart indlæsningen er tilendebragt.

Foretages der i et tog ind- eller udlæsning af stykgodsvogne undervejs, skal de plomberes inden afgang fra den sidste station, hvor der foretages ind- eller udlæsning. Sidstnævnte plombering påhviler togpersonalet, der låner plombertang og plomberingsmateriale af stationen. Kan plomberingen af en eller anden årsag ikke foretages, underretter togpersonalet den efterfølgende udsættelsesstation om forholdet og afleverer samtidig til denne en fortegnelse over de pågældende vogne.

Plombering af stykgodsvogne og kompletteringsvogne, der udsættes på en mellemstation til behandling, påhviler stationen.

Vogne med levende dyr må ikke plomberes, såfremt der opholder sig ledsagere i vognene.

Vogne læsset med vognladningsgods eller stykgods, - herunder transiterende og udsatte vogne - skal under deres henstående på stationerne være plomberet. Det påhviler stationer, hvor læssede lukkede vogne henstår eller udsættes, at påse, at plombering er foretaget og i givet fald at foranledige plomber påsat.

Foranstående om plombering af henstående læssede vogne gælder i det tidsrum, hvor jernbanen har ansvaret for godset (d v s hvor fragtkontrakten løber), men stationerne kan dog imødekomme ønsker fra forsendere om plombering af vogne, der er under på- eller aflæsning, men jernbanen påtager sig

1/10 1968 555

ikke derved noget ansvar, hvilket forsenderne må gøres opmærksom på.

Påsatning af jernbanepomber kan undlades på vogne, som af toldvæsenet er forsynet med toldplomber eller -låse.

Det tillades afsendere at påsætte private plomber eller andre lukkeindretninger på vogne læsset med vognladningsgods. Anvendelse af private plomber m v medfører dog ikke, at jernbanepomber kan bortfalde, jf ordreserie E.

Om plombering af vogne, der læsses til eller ankommer fra udenlandske baner, henvises til PIM.

Overgangsstationer til indenlandske privatbaner skal påse, at læssede lukkede vogne, der overleveres til hhv overtages fra privatbaner er behørigt plomberet og skal foranledige eventuelt manglende plomber påsat.

Ved plombering af lukkede vogne plomberes alle lukkeindretninger ved døre og lemme, der giver adgang til vognenes indre bortset fra ventilationslemme, der enten er sikret indefra eller er forsynet med gitter til beskyttelse mod indgreb. Ældre plomber, der ikke bærer afgangstationens signatur, skal fjernes, selvom de er ubrudte og skal erstattes af nye plomber.

Ved plombering af Tdgs-vogne skal såvel svingarmen for det svingbare tag, som alle fire betjeningshåndtag for tømningenslemmene plomberes.

Plomberne skal anbringes således, at vogndøre m v ikke kan åbnes uden at bryde dem, og plombetråden må ikke strammes så hårdt, at den kan bryde ved stød eller rystelser. Plomberne skal klemmes hårdt sammen med plombertangen, således at stationssignaturen præges tydeligt i plomberne.

Opdager en station undervejs, at plomber mangler eller er beskadiget, skal den straks påsætte nye plomber. Formodes der i sådanne tilfælde at foreligge tyveri, skal stationen undersøge vognens indhold og, hvis der konstateres delvist tab eller beskadigelse, optage protokol, jf GUB.

## GODSVOGNEENS FORSYNING MED ADRESSESEDLER

Afsendelsesstationen forsyner godsvognene med adressesedler, der anbringes i seddelholderne. På vogne uden seddelholdere klæbes adressesedlerne på påskriftstavlerne.

Der anvendes følgende adressesedler:

Forsendelsens art	Blankettens	
	farve	nr
Vognladning som fragtgods	hvid	A 546
Vognladning som ilgods	hvid med rød ramme	A 547
Ekspresstygods	hvid med stip- lede røde hjør- nestreger	A 548
Ilstygods	hvid med røde hjørnestreger	A 549
Ilstygods (vogn i særligt løb under juletrafik)	hvid med røde hjørnestreger	A 545q*)
Fragtstygods	hvid med grå hjørnestreger	A 550
Rutevogn	gul	A 551
Tomme vogne, vognlistebetegnelse H	rød	A 552
Tomme vogne, Vognlistebetegnelse O	hvid	A 553

\*) Benyttes kun efter særlig ordre fra distriktet.

Blanket A 546 og A 547 anvendes såvel i indenlandsk som i international trafik, medens de øvrige adressesedler kun anvendes i indenlandsk trafik.

Vogne med lig forsynes med adressesedler for ilgods i vognladninger (formular A 547), i adressesedlen anføres fuldstændig befordringsplan.

Adressesedlerne skal udfyldes tydeligt. Udfyldningen skal ske med blåkridt, sortkridt eller sort farvepen. Vognens taravægt og læssets vægt afrundes hver for sig til hele tons i overensstemmelse med de i TIB anførte regler. Afsendelsesstationens navn stemples i formularen. Bestemmelsesstationens navn skal altid skrives med blokbogstaver og må ikke forkortes (stationer, der regelmæssigt sender et betydeligt antal vogne til bestemte stationer, vil gennem distriktet kunne få leveret stempler med disse stationers navne).

På adressesedlerne for stykgodsvogne og rutevogne, der skal udsættes til behandling på stationer undervejs, anføres såvel udsættelsesstationerne som den endelige bestemmelsesstation. Forkortelser kan anvendes, når det drejer sig om *faste* stykgodsvogne.

Vogne med toldgods (dog ikke faste toldstykgodsvogne), der skal toldbehandles på en anden station end bestemmelsesstationen, forsynes af afgangsstationen (grænsestationen) med adressesedler, hvorpå toldbehandlingsstationen angives som bestemmelsesstation. På vogne fra udlandet anbringes disse adressesedler uden på de af afgangsstationen påsatte adressesedler. Efter endt toldbehandling påsætter toldbehandlingsstationen nye adressesedler. Når det drejer sig om vogne fra udlandet, skal toldbehandlingsstationen dog blot fjerne de af grænsestationen påsatte adressesedler.

På adressesedlerne for vogne, som i fragtbrevene er adresseret til havnen på bestemmelsesstedet, skal i den dertil bestemte rubrik anføres „Havnen“, for større havnes vedkommende med tilføjelse af nærmere stedangivelse, for så vidt denne kan udledes af fragtbrevet, f. eks. „gamle havn“, „søndre mole“ o. l. Tilsvarende anføres i adressesedlerne på vogne, der er bestemt til aflæsning ved private sidespor, navnet på sidesporet.



I efternævnte tilfælde skal adressepåtegningen affattes som anført:

Vogne til	Skal påskrives
Det forenede Dampskibs-Selskab i Esbjerg (dog ikke vogne med stykgods)	DFDS, Esbjerg gamle havn, samt <i>bestemmelsehavnen i England</i> for det skib, godset skal indlæses i (f eks London, Grimsby o s v)
Kvægmarkedet (eksportstaldene) i Esbjerg	Kvægmarkedet, Esbjerg gamle havn
Odense kvægtorv	Odense kvægtorv
Åbenrå eksportstalde	Åbenrå havn
Ålborg kvægtorv	Ålborg havn
Det forenede Dampskibs-Selskab i Ålborg	DFDS, Ålborg havn, samt navnet på det skib, godset skal indlæses i
Det forenede Dampskibs-Selskab i Århus	DFDS, Århus havn, samt navnet på det skib, godset skal indlæses i
Århus kvægtorv	Kvægtorvet, Århus havn

For vogne, der kan ledes ad forskellige ruter til bestemmelsesstationen, skal anføres rute i overensstemmelse med forskrifterne i togplanerne. For sådanne vogne, der overtages fra en privatbane, skal ruten anføres af overgangsstationen. Endvidere skal anføres rute på vogne, der er forlangt ført ad en anden rute end den almindelige, samt på vogne til stationer på privatbaner med flere overgangsstationer.

Rubrikkerne "Afsender" og "Adressat" i blanket A 546 og A 547 forlanges ikke udfyldt i adressesedler, der påsættes her i landet.

Når der under befordringen opholder sig personer i godsvogne (f eks i beboelsesvogne, køretøjer o l), skal adressesedlerne forsynes med påskrift herom.

Såfremt presenninger på åbne EUROP- og POOL-vogne bliver anbragt således, at vognnummeret dækkes, skal der øverst på adressesedlerne tilføjes "EUROP" henholdsvis "POOL".

Når der i international trafik anvendes beskyttelsesvogne (løbere), skal disse, uanset om de er tomme eller læssede, påsættes blanket A 546 hhv A 547 svarende til adressesedlerne på vognene, hvortil de hører. Foruden de sædvanlige angivelser skal der i adressesedlerne anføres: "Schutzwagen zu Wagen Nr .....". Ved befordring til stationer i Sverige, Norge og Finland anføres: "Løber til vogn nr .....". Teksten skal understreges med rødt.

Forinden adressesedler anbringes, skal lastvekslen være rigtigt stillet, jf TB I. Vedkommende, der anbringer adressesedlen i seddeltavlen, er altså ansvarlig for, at lastvekslen står rigtigt.

Overgangsstationer til privatbaner påser, at de fra privatbanen overtagne læssede vogne er forsynet med foreskrevne adressesedler. Evt manglende adressesedler skal påsættes af overgangsstationen.

Ankomststationerne skal sørge for, at alle gamle og ugyldige adressesedler fjernes fra vognenes seddelholdere m v, idet sådanne sedler erfaringsmæssigt kan give anledning til fejl-sending.

## GODSVOGNE NES FORSYNING MED ANDRE SEDLER

I nedennævnte tilfælde skal godsvogne på begge vognsider være forsynet med følgende særlige sedler, der så vidt muligt skal være anbragt i seddelholderne. Kan dette ikke lade sig gøre da i umiddelbar nærhed af disse.

Forsendelsens art	Blankettens indhold	Blanket nr
Vogne med toldstyk-gods samt vognladningsvise sendinger af toldgods, der forsendes uden toldlukke .....	blå med sort påtryk Toldgods	A 504
Vogne, der ønskes vejret ...	Vejning ønskes på .. station	A 644b
Vogne, der skal befordres i TEEM .....	rødt påtryk TEEM	A 542
Vogne med gods, for hvilket der er tegnet interesse i afleveringen .....	rødt vingehjul (billedbeklæbning)	A 540b
Vogne med gods, der skal viderebefordres med skib..	rød tegning af et skib (billedbeklæbning)	A 545
Vogne med eksplosive stoffer og genstande ..... (jf RID A)	sort bombe på orange bund (billedbeklæbning)	A 539a
Vogne med brandfarligt gods (herunder brandbare væsker) ..... (jf RID A)	sort flamme på orange bund (billedbeklæbning)	A 539b
Vogne med giftige stoffer (jf RID A) .....	sort dødningehoved på orange bund (billedbeklæbning)	A 539c

Forsendelsens art	Formularens indhold	Formular nr
Vogne med ætsende eller samtidigt antændende og ætsende stoffer ..... (jf RID A)	sort kurveflaske på orange bund (billedbeklæbning)	A 539d
Vogne med radioaktive stoffer (sundhedsfarlig udstråling) ..... (jf RID A)	sort på orange bund: dødningehoved med korslagte ben; klø- verblad med stråler; påskrift "RADIOAC- TIVE" og "Nærm Dem kun om nødvendigt". Sidstnævnte tekst er desuden anført på tysk og fransk (billedbeklæbning)	A 539l
Vogne, der på grund af deres farlige (jf RID A) eller skrøbelige indhold skal rangeres forsigtigt....	rød trekant med sort ramme og udråbs- tegn	A 539i
Vogne med gods, der efter dets natur er udsat for hurtig ødelæggelse .....	en fisk, blomster og en drueklase (bil- ledbeklæbning)*)	A 539m
Vogne med levende dyr ..	et oksehoved, en hane og en hund (billedbeklæbning)	A 539n
Vogne der skal efter- ises undervejs .....	en isbjørn (billedbeklæbning)	A 511a

\*) Benyttes kun i international trafik.

Forsendelsens art	Formularens indhold	Formular nr
Vogne med sendinger af usædvanlig art ..... (RIV § 2, pkt 4,2)	læsseprofil, hvorfra pile peger såvel til siderne som opad og nedad. Rubrikkerne i formularens nederste del udfyldes af eller efter anvisning fra distriktet. (Sort tryk på blå bund)	A 556
Vogne, der indeholder dyr fra områder, som er afspærret på grund af mund- og klovesyge (jf side 38c)	Denne vogn indeholder dyr fra afspærret område. Vognen samt benyttede ramper og folde skal desinficeres med natronhydrat. Sedlen skal blive siddende på vognen, til desinfektionen er foretaget	A 644a
Vogne med mælk fra besætninger, der er under offentligt tilsyn på grund af mund- og klovesyge .. (jf side 38c)	NB mælk	A 676a
Vogne, der indgår fra det sydlige udland læsset med kreaturer, efter aflæsning og desinfektion her i landet ..... (jf side 38a)	Desinficeret på ..... station. Skal hjemsendes tom	A 637

Forsendelsens art	Blankettens indhold	Blanket nr
Danske vogne, der indgår læsset fra det sydlige udland, og som kan anvendes til kreaturtransport ..... (jf side 38a-b)	Denne vogn skal renses og desinficeres med natronhydrat*) på modtagelsesstationen, så snart den er tømt for det deri indladede gods	A 644c
Vogne, der er desinficeret med kresolsæbe§)	Desinficeret med kresolsæbe den / 19 . Må i 14 dage fra og med ovennævnte dato ikke læsses med varer, der kan tage skade af kresolsæbelugt	A 637a
Forannævnte TEEM-seddel (blanket A 542) skal for så vidt angår vogne fra danske stationer anbringes på vogne, som enten fra afsendelsesstationen eller fra en undervejsstation her i landet eller fra Puttgarden, Flensburg Weiche eller Hålsingborg skal befordres i TEEM. Sedlerne anbringes af afsendelsesstationen i vognenes seddelholdere.		
Tilsvarende TEEM-vignetter (blanket A 543) anbringes foroven på de tilhørende fragtbreve, jf ordreserie H.		
Når en vogn har været benyttet til heste, som har lidt af skab, og vognen derfor er blevet desinficeret med kresolsæbe§), skal den foruden med forannævnte blanket A 637a, beklæbes med en rød seddel med tydelig påskrift: "Må indtil den ..... ikke læsses med heste". Datoen fastsættes til 3 uger efter afbenyttelsen, jf i øvrigt side 39. Efter udløbet af den fastsatte		

\*) Ved nytrykning af blanketten vil ordene "med natronhydrat" udgå af teksten.

§) Dette desinfektionsmiddel anvendes kun efter særlig ordre fra veterinærpolitiet.

tid aftages sedlerne af den station, hvor vognen på det pågældende tidspunkt befinder sig.

Om anbringelse af overgangssedler på vogne henvises til DVO og RIV.

Når vogne med tryklufftbremse anvendes som beskyttelsesvogne for vogne læsset med visse eksplosive stoffer, og de efter bestemmelserne i SR § 17 skal omstilles til ledningsvogne, påsættes blanket A 519, hvis venstre del (en overkrydset skruebremse) forinden fjernes. Teksten "Bremsen ubrugelig" overstreges, og på blanketten tilføjes med blåkridt, sortkridt eller farvepen: "Beskyttelsesvogn". Sedlerne anbringes på begge længdedragere i umiddelbar nærhed af bremsevægtskiltet, og de påklæbes af den station, hvor beskyttelsesvognen indsættes (altså evt også af omrangeringsstationer). Sedlerne fjernes af den station, hvor vognens anvendelse som beskyttelsesvogn ophører, idet vognen samtidig omstilles til bremsevogn.

Om påsætning af sedler på beskadigede vogne samt på vogne, der skal indsendes til revision, henvises til de pågældende afsnit i nærværende ordreserie.

Hvidmalede vogne, der har været underkastet forårsrengøring, beklæbes med en seddel, der angiver dato og station, hvor rengøringen har fundet sted, se side 34.

Sedlerne skal fjernes, når de ikke længere har betydning for vognens behandling.

### Transportbeholderes plombering (aflåsning) påtegning og beklæbning

Læssede beholdere til indenlandske stationer skal i almindelighed plomberes eller låses af afsenderen.

Om plombering eller aflåsning af beholdere til udlandet henvises til PIM.

I den på beholderne anbragte seddelholder skal afsendelsesstationen anbringe en adresseseddel i tydelig udfyldt stand (blanket A 604 for ilgods og blanket A 605 for fragtgods).

Det kan tillades afsendere, der måtte ønske det, selv at levere adressesedler, der for så vidt angår indhold, form og farve skal svare til nævnte blanket A 604 henholdsvis A 605, og afsenderen kan anføre sit navn i den dertil bestemte rubrik i sedlen; denne angivelse må ikke have karakter af reklame.

Blanketten anvendes også, når beholderne sendes tomme.

Beholdernes seddeltavle anvendes til påklæbning af sedler efter de for godsvognes beklæbning fastsatte regler.

### BEHANDLING AF LØST MATERIEL OG INVENTAR

#### LØST MATERIEL OG INVENTAR, DER TILHØRER STATSBANERNE

##### Presenninger

Statsbanernes beholdning af vognpresenninger består af kornpresenninger og halmpresenninger.

Kornpresenningerne er enten fremstillet af presenningdug i størrelserne 4 x 8 m og 4,5 x 8,75 m eller af gul neoprennylon i størrelsen 4,5 x 10,5 m. De sidstnævnte er fortrinsvis beregnet til dækning af gods i vogne af litra E, Ks og Kbs samt lignende store vogntyper.

Halmpresenningerne er ældre og mindre tætte presenninger, som til sondring fra kornpresenninger er mærket "H" foran og efter numrene og har disse understreget med rødt.

#### Anbringelse og anvendelse

Herom henvises til bilag II til RIV, § 31, idet der desuden gælder følgende:

Til dækning af gods, der kan tage skade af fugtighed, må kun anvendes fuldstændig tætte presenninger.

Skulle der samle sig regnvand oven i presenninger på læsede vogne, bør vandet fjernes.

Såvel den tjenestemand, der stiller presenninger til rådighed for forsendere, som den tjenestemand, der har ansvar for læsningen, skal påse, at presenningerne er i god stand; sidstnævnte tillige, at de kun tjener til dækning og ikke til fastgørelse af læsset.

Halmpresenninger skal anvendes, når frisk tang forlanges dækket, endvidere til dækning af halm, tørv o l samt til beskyttelse af andet gods mod ildsvåde. Til dækning af træuld bør kornpresenninger benyttes.

Jerntråd og papirgarn må hverken anvendes til stropper eller til besnøringer.

Forsendelser, bestående af hør, halm, hør, hamp o l i såvel løs som presset tilstand samt papiraffald og tørvestrøelse i pressede og fast snørede baller kan i indlandsk trafik befordres på åbne vogne, kun dækket med presenninger på læssets overflade (topdækning), når afsenderen har erklæret sig enig heri ved i fragtbrevet at anføre følgende erklæring:

"Topdækning på eget ansvar".

For at undgå, at jernbanen bliver gjort ansvarlig for evt opstået brandskade på forsendelser, der kun topdækkes, må

stationerne være opmærksomme på, at nævnte erklæring bliver påført fragtbrevet og underskrevet.

Anvendelse af topdækning medfører ofte, at der påføres banerne betydelige udgifter, fordi presenningerne af vinden og luftmodstanden spiler ud og sprænges, når læsset "sætter sig". Topdækkede vogne skal derfor altid besnøres, jf reglerne herfor i bilag II til RIV, § 61, pkt 1.2.

Topdækkede vogne må ved befordring i tog, der fremføres af damplokomotiv, ikke indrangeres nærmere lokomotivet, end at der mellem dette og pågældende vogne findes mindst 4 vogne, der ikke er læsset med letantændeligt gods, og de må ikke løbe umiddelbart op til vogne, læsset med sprængstoffer og ammunition.

Endvidere må tørvestrøelse med et vandindhold på mindst 40%, der forsendes i pressede og fast snørede baller, i indenlandsk trafik befordres på åbne vogne uden presenning, når afsenderen har erklæret sig enig heri ved i fragtbrevet at anføre følgende af ham underskrevne erklæring:

"Befordring ønskes i åben vogn uden presenning. Tørvestrøelsen indeholder mindst 40% vand".

Åbne vogne uden presenning, læsset med tørvestrøelse som foran nævnt, må ved befordring i tog, der fremføres af damplokomotiv, ikke indrangeres nærmere lokomotivet, end at der mellem dette og de pågældende vogne findes mindst 9 vogne, der ikke er læsset med letantændeligt gods, og de må ikke løbe umiddelbart op til vogne, læsset med sprængstoffer og ammunition.

Presenninger må ikke benyttes til dækning af gods, der kan beskadige dem (f. eks. ikke til urensede ben, faskiner, brugte akkumulatorer eller akkumulatorplader).

Presenninger, der har været benyttet til dækning af tørrede dyrehår, bl. a. lufttørrede svinehår, skal vaskes og ophænges til tørring, inden de igen tages i brug.

Ved dækning af tjære, tjæreaffald og lignende tilsmudsede og stærkt lugtende produkter, pulveriseret kalk i løs tilstand samt metalspåner og metalaffald skal presenninger anbringes således, at de ikke kommer i berøring med godset.

I øvrigt må jernbaneejede presenninger ikke benyttes til forsendelser til og i transit via Sovjetunionen.

## Behandling

Det er af økonomisk betydning, at presenninger til enhver tid behandles med omhu. Når presenninger ved vognens aflæsning løsnes fra den ene vognside, skal de anbringes således, at de ikke slæber på jorden, at de ikke kommer i berøring med olie, og at de ikke kan gribe fat i vogne, som kører på nabospor. Ved aftagelsen fra vogne og ved sammenrulningen skal der foretages et nøje eftersyn af presenningerne til konstatering af mulige beskadigelser, ligesom det nøje må efterses, om presenningerne trænger til tørring.

Sammenrulningen skal foretages således, at nummeret vender udad.

Presenninger bør opbevares under tag, dog så vidt muligt ikke på perroner, selv om disse er overdækket, og ikke på steder, hvor de kommer i berøring med olie og fedtstoffer, hvorved de udsættes for at blive utætte. Efter arbejdstidens ophør må presenninger ikke henligge løse på læssepladser eller ved havnespor.

For at undgå tyveri af presenninger må stationschefen anvise personalet de steder, hvor presenninger skal opbevares. Opbevaringsstederne skal uden for arbejdstiden holdes aflåst, såfremt dette efter stedets beliggenhed må anses for nødvendigt.

Det må nøje påses, at presenninger ikke forbliver sammenrullet i fugtig tilstand i længere tid, hvorved de udsættes for ødelæggelse. Fugtige presenninger skal tørres på bedste måde, men bør dog ikke i dette øjemed henlægges direkte på stationsplads, læssevej eller lignende steder. Om vinteren bør de ved affejning befries for sne og is. Er stationen herefter ikke selv i stand til at få presenningerne tørret, skal de enten anvendes over de først afgående vogne, for så vidt godset ikke kan tage skade deraf, eller, såfremt vognfordeleren ikke har disponeret over dem i løbet af 1 døgn, sendes til tørring på Københavns Godsbanegård (fra stationer i 1. distrikt) henholdsvis på Århus H station (fra stationer i 2. distrikt).

Når presenninger sendes til tørring, forsynes følgesedler og presenninger (med kridt) med påtegning herom.

På de ovennævnte to stationer er indrettet presenning-tørringsanstalter, hvor fugtige presenninger snarest skal op-hænges til tørring. Får disse stationer tilsendt flere våde presenninger, end der kan ophænges til tørring eller anvendes over vogne, underrettes vognfordeleren herom, således at en fordeling kan finde sted.

Ved udtagelse af oplagte presenninger skal de presenninger udtages først, som har henligget længst.

Modtager en station beskadigede presenninger, indberettes dette til distriktet med angivelse af skadens omfang.

## Forsendelse

Løse presenninger skal altid forsendes sammenrullet og være ledsaget af følgesedler med nøjagtig angivelse af antal og numre. Ubeskadigede presenninger skal i almindelighed befordres i rejsegodsvognene (rejsegodsrummene) undtagen til og fra Københavns Godsbanegård, hvor befordringen sker i fragtstykgodsvognene, og til Århus H, hvortil befordringen, såfremt der ikke foreligger anden ordre, skal foregå i fragtstykgodsvognene eller med lastbilerne til fragtgodsekspe-ditionen.

## Istandsættelse m v

Beskadigede presenninger og presenninger, der skal indsen-des til prøve, samt presenninger hvis benyttelse har eller må formodes at have beskadiget gods, f eks ved at regnvand er trængt igennem presenningen, skal straks indsendes i fragtstykgodsvognene (evt med lastbilruten) til Århus H fragtgodsekspedition.

Indsendelsen sker på blanket A 641, hvis tekst må rettes i fornødent omfang. Den ene beklæbningsseddel påklæbes presenningen evt på et vedbundet mærke, og den anden sendes til Århus H fragtgodsekspedition, som fører kontrol med, at presenningen indgår.

Halmpresenninger bør i almindelighed ikke indsendes til istandsættelse, fordi de har enkelte mindre beskadigelser, men kun, når skaden er så stor, at den kan antages at medføre ulemper for det gods, hvortil de er anvendelige. Derimod skal kornpresenninger indsendes til reparation, så snart den mindste beskadigelse forefindes. Manglende stropper erstattes dog af stationerne, som rekvirerer dem hos centralmagasinet i København (stationer i 1. distrikt) henholdsvis centralmagasinet i Århus (stationer i 2. distrikt).

#### Udleje og udlån

Når der haves disponible presenninger, kan stationerne med vognfordelerens tilladelse udleje disse til private eller til institutioner uden for statsbanerne mod følgende betaling:

- For kornpresenninger 10 kr pr stk pr påbegyndt døgn.
- For halmpresenninger 8 kr pr stk pr påbegyndt døgn.

Lejeindtægten optages i regnskabet på blokkvittering, i hvilken presenningens art, nummer og udlejningsperiode specificeres for regnskabsmæssig revision.

Stationerne kan endvidere med vognfordelerens tilladelse udlåne presenninger i tjenstligt øjemed (f eks til bygningsdækning o l), men må da føre nøje kontrol med, at presenningerne tilbageleveres.

Forinden udleje eller udlån finder sted samt ved tilbageleveringen, skal stationerne rulle presenningerne ud for at konstatere, hvilken tilstand disse er i.

Stationerne vil hos vognfordeleren eventuelt kunne rekvirere presenninger til udleje. I perioder med presenningmangel kan tilladelse til udleje ikke forventes givet.

Ved udleje skal lejeren underskrive blanket A 666, der under lejemålet opbevares på stationen.

Samtidig skal stationen gøre lejeren opmærksom på, at presenningerne ikke må udsættes for beskadigelse, f eks må der ikke slås søm igennem dem, at tilføjede beskadigelser, som påvises ved tilbageleveringen, skal erstattes efter regning, og at statsbanerne til enhver tid må forbeholde sig at forlange udlejede presenninger tilbage med 8 dages varsel.

Stationerne skal drage omsorg for, at presenninger, der modtages tilbage beskadiget, indsendes til reparation (se foran) samtidig med, at distriktet af hensyn til beregning af erstatning for beskadigelse, underrettes.

Til teltbrug må kun udlejes halmpresenninger, og kun når presenningerne ikke skal benyttes til at gå på (dækning af græs-, jord- eller gulvflader). Udlejning må ikke finde sted til personer, som ikke med sikkerhed kan påregnes at ville betale lejen. Udleje må heller ikke ske til transportvirksomheder, der driver konkurrence med banerne eller f eks til brug i havnene til dækning af gods, der ikke er befordret eller skal befordres med jernbanen.

#### Overlevering til og tilbagelevering fra indenlandske privatbaner

Reglerne findes i DVO §§ 17 og 19.

Enhver DSB-presenning, der overleveres til en privatbane, skal være ledsaget af en følgeseddel C (blanket A 1006).



Der skal udfærdiges en følgeseddel for hver presenning. Overleveres presenningen løs, udfærdiges følgesedlen af overgangsstationen; overleveres presenningen benyttet over læs, skal følgesedlen udfærdiges af den station, hvor vognen er læsset.

Følgesedlen skal ledsage presenningen til bestemmelsesstationen på privatbanen for derfra at benyttes ved tilbagesendelsen. Benyttes presenningen over en vogn, der sendes fra én statsbanestation til en anden statsbanestation med transit over en privatbane, skal følgesedlen fratages på den overgangsstation, hvor vognen efter at have transiteret privatbanen atter går ud på statsbanerne.

Når en til en privatbane overleveret DSB-presenning tilbageleveres benyttet over læs, behandles følgesedlen således:

Er presenningen benyttet over læs til en statsbanestation, skal overgangsstationen fratage følgesedlen. Er presenningen benyttet over læs til en privatbanestation, skal følgesedlen ledsage presenningen ind på privatbanen, jf ovenfor. Er presenningen benyttet over læs til udlandet, skal følgesedlen af privatbanen være ombyttet med en international følgeseddel C 1. Har privatbanen ikke foretaget denne ombytning, foranlediger overgangsstationen den foretaget.

Følgesedler skal udfærdiges omhyggeligt og således, at det altid vil fremgå, hvorledes presenningen har været benyttet i forbindelse med privatbanerne. De skal stemples tydeligt med stationernes datostempel efter blankettens udvisende.

Mangler en følgeseddel ved overleveringen til en privatbane, eller er flere presenninger opført på samme følgeseddel, udfærdiger overgangsstationen det nødvendige antal følgesedler.

Mangler en følgeseddel ved tilbageleveringen fra en privatbane, skal overgangsstationen ved henvendelse til privatbanen foranledige følgeseddel fremskaffet, evt skal overgangsstationen udfærdige ny følgeseddel.

Om manglende følgesedler sendes indberetning til trafikkontoret.

Overgangsstationerne indsender alle følgesedler efter bestemmelserne side 143 - 144.

Indgår der fra udlandet statsbanepresenninger, benyttet over en vogn, der er læsset til en indenlandsk privatbanestation, fratager indgangsgrænsestationen den internationale følgeseddel C 1 og udfærdiger for hver presenning en følgeseddel, blanket A 1006.

Er en presenning ved tilbageleveringen så beskadiget, at den skønnes at være ubrugelig, sendes indberetning herom til trafikkontoret, ligesom presenningen af hensyn til eventuelle erstatningskrav indsendes til Århus H fragtgodsekspedition ledsaget af indberetning om, at beskadigelsen er sket på en privatbane.

Overgangsstationerne sender privatbanernes rekvisitioner af presenninger til vognfordeleren.

Af hensyn til kontrollen skal overgangsstationerne føre bog (blanket A 97) over presenningernes over- og tilbagelevering.

Såfremt en presenning tilbageleveres på en anden overgangsstation end den oprindelige, underretter den førstnævnte den oprindelige overleveringsstation.

Er en presenning ikke tilbageleveret efter en rimelig tidsfrist, indhentes oplysning hos bestemmelsesstationen på privatbanen, evt hos de øvrige overgangsstationer, vedrørende tilbageleveringen.

### Overlevering til og tilbagelevering fra udenlandske baner

Presenninger skal fra afsendelsesstationen ledsages af følgeseddel C 1 (blanket A 1005a) (RIV § 60, pkt 1), der følger med til bestemmelsesstationen for derfra at benyttes ved tilbage-sendelsen. Følgesedlen skal udfærdiges omhyggeligt med blæk eller kuglepen samt stemples tydeligt med stationens datostempel på de i blanketten angivne steder.

Mangler følgeseddel ved overleveringen til udenlandske baner, udfærdiger overgangsstationen følgeseddel, blanket A 1005a.

Om manglende følgesedler sendes indberetning til trafikkontoret.

Tilbagesendes en presenning fra udlandet til en station, der ikke er overgangsstation til udenlandske baner, skal modtagelsesstationen straks, med oplysning om presenningens ankomstdag og under vedlæggelse af eventuelle ledsagelses-papirer, underrette den overgangsstation, over hvilken presenningen er indgået.

Er en presenning ved tilbageleveringen så beskadiget, at den skønnes at være ubrugelig (RIV § 47, pkt 2) sendes indberetning herom til trafikkontoret, ligesom presenningen af hensyn til eventuelle erstatningskrav indsendes til Århus H fragtgodsekspedition ledsaget af indberetning om, at beskadigelsen er sket på udenlandske baner.

Overgangsstationerne fører bog (blanket A 97) over presenningers over- og tilbagelevering.

#### Løse vogndeale

Side- og endevægge, side- og endestøtter, lemme og kæder samt andre løse vogndeale (jf side 165-166) skal være anbragt på plads. Anbringelsen skal ske omhyggeligt, og eventuelle

dertil bestemte bolte m v anvendes. Undladelse heraf kan medføre alvorlig fare for driftssikkerheden, f eks ved at vogndeale hænger ud til siden eller falder af.

Kan løse vogndeale på grund af godsets art ikke anbringes på deres plads, skal de medgives vognen, synligt anbragt i denne. De skal anbringes således, at de hverken kan gå tabt eller medføre fare for driftssikkerheden ved at forskydes eller falde af.

Har vognen magasin til støtter, skal støtterne dog anbringes deri. Skal en sådan vogn afsendes tom efter aflæsningen, kan støtterne forblive i magasinet, da de eventuelt alligevel skal fjernes fra deres normale plads ved den følgende på-læsning. Det samme gælder for vogne, som indgår tomme fra fremmede baner. I begge tilfælde skal stationen henholdsvis overgangsstationen til fremmede baner dog påse, at alle støtter er til stede.

Indgår DSB-vogne med manglende støtter, må disse straks eftersøges gennem afsendelsesstationen og forholdet indberettes til distriktet. I øvrigt skal forholdes som anført side 10b.

#### Løst inventar

Det til vogne hørende løse inventar skal ledsage disse. Skulle det under vognenes benyttelse blive nødvendigt at borttage inventar fra dets plads, og det ikke atter kan anbringes på denne, skal det ledsaget af følgeseddel, der skal indeholde bemærkning om, til hvilken vogn inventaret hører, sendes til den pågældende vogns bestemmelsesstation. Samme bemærkning skal gøres i følgesedler, der ledsager beskadiget inventar til værksted eller magasin, og følgesedlen skal endvidere indeholde oplysning om, til hvilken station det istandsatte inventar skal sendes. Findes løst inventar til vogne overkomplet, indberettes det til distriktet.

I DSB- person- og rejsegodsvogne, der benyttes til udlandet (RIC-mærkede vogne), er anbragt inventarfortegnelse på dansk, fransk, tysk og eventuelt italiensk.

## I personvogne

## Håndklæder, sæbe og toiletpapir

Udgangsstationerne, henholdsvis overgangsstationerne, skal sørge for, at toiletrummenene i afgående tog er forsynet med papirhåndklæder, sæbe og toiletpapir i fornødent omfang.

## Gardiner

Togudgangsstationerne skal påse, at gardinerne er rene og om fornødent foranledige dem udvekslet ved henvendelse til vognopsynet.

## I rejsegodsvogne m v

294/68  
I rejsegodsvogne og i rejsegodsrummet i andre vogne er anbragt løst inventar, f eks ~~signaler~~, kupéskilte m m, der hører til den pågældende vogn og er opført på den i vognen opslåede inventarfortegnelse. I DSB-vogne, der benyttes i udlandet (RIC-mærkede vogne), er anbragt inventarfortegnelse på dansk, fransk, tysk og evt italiensk.

Udgangsstationerne skal føre tilsyn med, at inventaret bringes på plads efter afbenyttelsen, og at det i vogne, hvor inventarfortegnelse er opslået, stemmer med det på fortegnelsen anførte.

Udgangsstationerne skal endvidere sørge for, at det i foranævnte vogne anbragte løse inventar, der trænger til opmaling eller fornyelse, erstattes med andet inventar og indsendes til værksted til istandsættelse eller ombytning.

Enhver uregelmæssighed indberettes til distriktet af den station, hvor vognens løb ender.

## Gulvrister (gitre)

Rejsegodsvogne og rejsegodsrummet i andre vogne er forsynet med gulvrister, som er tilpasset efter vogn gulvet og ikke må borttages.

Godsvogne, der benyttes som ilstykgodsvogne, skal altid forsynes med mindst 2 gulvrister. Gulvrister kan også bruges som gitre i vogne med levende dyr til adskillelse af dyr af forskellig art eller størrelse.

Så snart godsvogne har afsluttet et løb, til hvilket er benyttet gulvrister (gitre), udtages disse og opbevares så vidt muligt under tag. Overkomplette gulvrister (gitre) medtages i vognstatus, og manglende gulvrister (gitre) forlanges hos vognfordeleren, og kun når det har vist sig ugørligt at skaffe de nødvendige gulvrister (gitre), må der i ilstykgodsvogne bruges halm til underlag.

Gulvrister (gitre) repareres af fængselsvæsenet, forvaringsanstalten i Herstedvester og ungdomsfængslet i Kærshovedgård.

Indsendelsen til reparation sker fra stationer i 1. distrikt til Tåstrup station og fra stationer i 2. distrikt til Herning g.

Når gulvrister (gitre) anvendes i vogne til udlandet, og når de benyttes til vognladningsvise forsendelser, adresseret til Padborg, Tønder H, Rødby Færge eller Gedser, skal de ligesom presenninger ledsages af følgeseddel C 1 (blanket A 1005a), der udfærdiges og behandles på tilsvarende måde som anført for presenninger, se side 116.

## Ventilationsgitre

Til brug ved indenlandsk befordring af levende søer i Gsvogne nr 120 2 000 (41000) og højere numre er fremstillet et antal ventilationsgitre til anbringelse i vognenes døråbninger. Hvert gitter består af tre dele, og der anvendes ét gitter i hver døråbning.

Ventilationsgitrene, der behandles som læssemidler, er påmalet DSB, løbenummer for hvert sæt gitre og hjemstedsstation (Hjørring, Ålborg, Løgstør, Struer, Holstebro, Thisted, Odense, Svendborg, Vordingborg, Nykøbing F1, Roskilde, Holbæk, Frederikssund og Nakskov). Gitrene skal efter endt benyttelse tilbagesendes til hjemstedsstationen på følgeseddel.

Manglende ventilationsgitre rekvireres hos vognfordeleren.

Beskadigede ventilationsgitre indsendes til reparation i centralværkstedet i Århus.

#### Dørskotter

Til anbringelse i vogne, hvori der sendes løstkorn og lignende, er der anskaffet et mindre antal dørskotter forsynet med skydelem.

Dørskotterne, der behandles som læssemidler, er påmalet DSB, løbenummer og hjemstedsstation (Ålborg, Århus H, København G eller Nykøbing F1) og kan rekvireres hos vognfordeleren. De kan kun anvendes ved transporter i godsvogne litra Gklms (HD), Gklm (HJ) og Hk (IA) med eller uden underlitra samt Gs nr 120 1 000 - 120 1 881 (40000 - 40874). De på København G stationerede dørskotter kan endvidere anvendes i vogne af litra Elo (PB).

#### Bomudstyr til brug ved hestetransporter

Til brug ved befordring af Den kongelige Stald-Etats heste er fremstillet 4 sæt bomudstyr, som kun kan benyttes i Gs-vogne nr 120 1 000 - 120 1 881 (40000 - 40874). Når det pågældende bomudstyr ikke anvendes af Staten, kan det efter tilladelse fra vognfordeleren mod betaling (se herom ordreserie E, side 44c) stilles til rådighed for andre forsendere (rideskoler o l) til indenlandske transporter. Bomudstyret må derimod ikke afgives til sendinger til udlandet eller til grænsestationer for videresendelse til udlandet.

Bomudstyret, der er påmalet "DSB, Kh-Gb" og har monteringspåskrifter på de enkelte dele, kan rekvireres gennem vognfordeleren og skal, såfremt anden ordre ikke foreligger, efter afbenyttelsen tilbagesendes på følgeseddel til vognekspositionen, Københavns Godsbanegård.

#### Skånemåtter og skånepuder

Til fortrinsvis anvendelse i stykgodsvogne som underlag for skrøbeligt gods, f eks støbegods, til anbringelse mellem enkelte stykker gods af nævnte art for at forhindre, at disse under befordringen støder mod hinanden, eller til anbringelse mellem gods og vognvægge, er der af kasserede trykluft- og varmeslanger, hvori forkortelsen "DSB" findes præget, fremstillet skånemåtter, og af kasseret presenningdug er fremstillet skånepuder.

Skånemåtterne, der holdes sammen ved hjælp af svær jerntråd, fremstilles i størrelserne 62 x 47,5 cm og 62 x 33,5 cm og benævnes henholdsvis "store" og "små" skånemåtter. Måtterne kan ved hjælp af de på disse anbragte kroge og ringe sammenhægtes, således at der kan dannes større samlede flader.

Skånepuderne er fremstillet i størrelsen 30 x 50 cm og stoppet med blå. Puderne er påmalet DSB.

Skånepuderne bør navnlig anvendes til møbelsendinger, idet skånemåtterne ofte vil være for grove og kantede til at give sådanne sendinger den rette beskyttelse.

Skånemåtter og skånepuder behandles som løst materiel og skal efter hver benyttelse fjernes fra de pågældende vogne og opbevares tørt og under tag.

Godsekspeditionerne lader udtagne måtter og puder indgå i egen beholdning, medens andre ekspeditioner sender dem sammenbundet til nærmeste godsekspedition.

De godsekspeditioner, der får et overskud af måtter og puder sender den første hverdag i hver måned det overskydende antal til nedennævnte depoter, hvor også ny forsyning kan rekvireres.

Godsekspeditioner i 1. distrikt: til Københavns Godsbanegård.

Godsekspeditioner i 2. distrikt: til Odense g, Kolding g eller Holstebro g.

Skånemåtter og skånepuder må ikke benyttes i vogne læsset til udlandet.

### Signalplanker

I tilfælde, hvor slutsignaler eller underretningssignaler ikke kan anbringes på et togs bageste vogn, anvendes signalplanker, der kan anbringes over vognens puffere og påsættes nævnte signaler.

Signalplanker behandles som løst materiel og skal efter hver afbenyttelse fjernes fra den pågældende vogn og så vidt muligt opbevares under tag.

Antallet af signalplanker, der befinder sig på stationerne, opgives af stationer i 1. distrikt i den daglige godsvogsstatus og af stationer i 2. distrikt på personvognsrapporten. Regulering af beholdningen foretages herefter af distriktet.

Signalplanker repareres af filialværkstedet i Esbjerg samt af centralværkstederne i Århus og København.

### LØSE VOGNDELE OG LÆSSEMIDLER (PRESENNINGER M M), DER TILHØRER FREMMEDE BANER

#### Tilhørende indenlandske privatbaner

Reglerne for benyttelse og behandling af løse vogndeale findes i DVO § 10, af læssemidler i § 17.

Løse vogndeale skal anbringes på plads og må ikke skilles fra den vogn, til hvilken de hører. Sker det alligevel, skal de, ledsaget af følgeseddel C (blanket A 1006), tilbagesendes til ejendomsbanens nærmeste overgangsstation.

Læssemidler skal ved overtagelsen fra en privatbane være ledsaget af følgeseddel C, der skal følge læssemidlerne indtil deres tilbagekomst til ejendomsbanen. I tilfælde af om-læsning eller videresendelse kan læssemidlerne benyttes indtil den pågældende sendings endelige bestemmelsesstation, og det er ligeledes tilladt den aflæssende bane at benytte læssemidlerne til stationer på deres ejendomsbane.

Ubenyttede læssemidler skal, ledsaget af følgeseddel C (blanket A 1006), altid tilbagesendes til ejendomsbanens nærmeste overgangsstation og må således ikke indlæsses i stykgodsvogne, der er læsset direkte til den pågældende privatbane. Forsendelsen skal så vidt muligt ske som ilgods.

Mangler den oprindelige følgeseddel over læssemidlerne, skal afsendelsesstationen, eventuelt omlæsningsstationen, udfærdige og medgive følgeseddel C (blanket A 1006) og påføre denne oplysning om, når, hvorfra og eventuelt hvorledes benyttet læssemidlerne er indgået til stationen.

Løse vogndelev og læssemidler, der har været benyttet ved transport af levende dyr, skal renses grundigt og eventuelt desinficeres inden tilbagesendelsen.

Det må nøje iagttages, at løse vogndelev og læssemidler, der tilbagesendes, mærkes på foreskrevet måde (DVO §§ 10 og 17 sammenholdt med RIV § 15, pkt 4, og § 45, pkt 3), og at de ikke skilles fra ledsagelsespapirerne under transporten. Følgesedlerne skal udfærdiges omhyggeligt og tydeligt samt stemples med stationens datostempel på de i formularen angivne steder.

I tilfælde af, at der på en privatbanepresenning forekommer sådan beskadigelse, at der kan ventes erstatningskrav fra ejendomsbanen i henhold til bestemmelserne i DVO § 17 sammenholdt med RIV § 47, pkt 2, skal den station, hvor beskadigelsen opstår eller først bemærkes, foruden at gøre bemærkning på den presenning ledsagende følgeseddel snarest sende indberetning til trafikkontoret.

Af hensyn til kontrollen skal overgangsstationerne og efter distrikternes nærmere bestemmelse andre stationer føre bog (formular A 97) over løse vogndelev, der er blevet skilt fra vognen, og over læssemidler, der passerer henholdsvis indgår.

#### Tilhørende udenlandske baner

Reglerne for benyttelse og behandling af løse vogndelev findes i RIV § 15, af læssemidler i afsnittene VIII og X.

*Løse vogndelev* skal anbringes på plads og må ikke skilles fra den vogn, til hvilken de hører. Sker det alligevel, skal de, ledsaget af følgeseddel C (formular A 1005), tilbagesendes fragtfrit ad korteste vej til det i adressefortegnelsen under den pågældende ejendomsbane angivne tjenestested.

*Læssemidler* skal ved modtagelsen fra udenlandske baner være ledsaget af følgeseddel C<sup>1</sup>, der skal følge læssemidlerne indtil deres tilbagekomst til ejendomsbanen; mangler følgesedlen ved læssemidlernes overtagelse fra udlandet, udfærdiger overgangsstationen erstatningsfølgeseddel C<sup>1</sup> (formular A 1005 a). I tilfælde af omlæsning eller videresendelse kan læssemidlerne benyttes indtil den pågældende sendings endelige bestemmelsesstation. Den aflæssende bane og mellemliggende baner kan benytte læssemidlerne tilbage, men kun til stationer på deres ejendomsbane. Den nye benyttelse skal anføres i følgesedlen.

Henstår vogne, der er dækket med udenlandske baners presenninger, længere tid under aflæsning, skal pågældende station, så

fremt det er muligt uden at beskadige godset og evt efter aftale med toldvæsenet, foranledige de udenlandske presenninger ombyttes med DSB-presenninger.

Ubenyttede læssemidler skal tilbagesendes fragtfrit til ejendomsbanen ledsaget af den oprindelige følgeseddel C<sup>1</sup>, eller hvis denne mangler, af den af overgangsstationen eller af bestemmelsesstation udfærdigede erstatningsfølgeseddel således:

— *Svenske og norske presenninger* — undtagen norske presenninger, der er indgået via Hirtshals — sendes til *Helsingør g.* Hver enkelt presenning skal forsynes med særlig mærkeseddel, formular A 635, på hvilken presenningens ejendomsmærke og nummer samt afsendelsesstationens navn (stempel) skal anføres. Presenningerne må *ikke* indlæsses i de direkte stykgodsvogne til svenske stationer eller læsses i returgående tomme svenske og norske vogne.

— *Andre læssemidler* tilbagesendes uden hensyn til henvæjen ad korteste vej til ejendomsbanens nærmeste overgangsstation (ikke til afsendelsesstationen, medmindre denne tillige er nærmeste overgangsstation)\*). Forsendelsen skal så vidt muligt ske som ilgods.

Løse vogndele og læssemidler, der har været benyttet ved befordring af de i RIV § 14, pkt 2, nævnte dyr, skal renses grundigt og desinficeres forinden tilbagesendelsen på samme måde som vogne, jf side 36 ff.

Reb og liner må ikke indlægges i presenninger, men skal ved tilbagesendelsen bundtes og forsynes med mærkeseddel.

Det må nøje iagttages, at løse vogndele og læssemidler, der tilbagesendes, mærkes på foreskreven måde (RIV § 15, pkt 4, og § 45, pkt 3 og 5, og at de ikke skilles fra ledsagelsespapirerne under befordringen. Følgesedlerne skal udfærdiges omhyggeligt og tydeligt med blæk eller kuglepen og stemples tydeligt med stationens datostempel på de i formularen angivne steder.

I tilfælde af, at der på en udenlandsk presenning, reb eller line forekommer sådan beskadigelse, at der kan ventes erstatningskrav fra ejendomsbanen i henhold til bestemmelserne i RIV § 47, pkt 2, skal den station, hvor beskadigelsen opstår eller først bemær-

\*) Læssemidler, tilhørende baner i det sydlige udland og indgået til danske stationer via Gedser, skal dog altid tilbagesendes via Gedser.

kes, foruden at gøre bemærkning i den presenningen eller rebet (linen) ledsagende følgeseddel (RIV § 47, pkt 1), snarest sende indberetning til trafikkontoret, vedlagt en skitse over den beskadigede presenning, evt med angivelse af målene på de resterende dele.

Af hensyn til kontrollen skal overgangsstationerne og efter distrikternes nærmere bestemmelse andre stationer føre bog (blanket A 97) over løse vogndele, der er blevet skilt fra vognen, og over læssemidler, der passerer henholdsvis indgår.

#### VOGNMATERIELLETS RAPPORTERING, FORDELING OG MELDING TIL TOGENE M V

##### RAPPORTERING AF PERSON-, POST- OG REJSEGODSVOGNE M V

Om fordeling af person-, post- og rejsegodsvogne og om indsendelse af personvognsrapport (blanket A 590a) henvises til togplanerne.

Om rapportering af person-, post- og rejsegodsvogne i forbindelse med fremmede baner, se side 141 ff.

##### RAPPORTERING AF GODSVOGNE, TRANSPORTBEHOLDERE OG LÆSSEMIDLER M V

###### Førelse af vognbøger

Til brug for godsvognsrapporteringen og afgivelse af vognstatus anvendes følgende blanketter:

På stationer i 18., 15., 12., og 10. lønningsklasse, på billetsalgssteder og entreprisestationer med sidespor samt efter distriktets bestemmelse også på enkelte andre stationer:

Vognkontrolbog (blanket A 94).

I vognkontrolbogen føres en godsvogns litra og nummer kun én gang for hvert ophold på stationen, og ankomst- og afgangsnoteat føres på samme linie i bogen.

På ankomstsiden er indrettet rubrikker til brug ved stationens kontrol med aflæsningsfristerne, medens kontrol med pålæsningsfristerne udføres på grundlag af notaterne i vognbestillingsjournalen (blanket A 91).

Gennem den dertil indrettede rubrik i vognkontrolbogen skal stationen føre kontrol med godsvognenes ophold på stationen. Opholdstiden skal udregnes i hele døgn, idet ankomstdatoen trækkes fra afgangsdatoen. I vognkontrolbogen føres endvidere i de dertil indrettede rubrikker de oplysninger om godsvogne, transportbeholdere, presenninger og andre læssemidler, der skal bruges ved udarbejdelsen af godsvognsstatus og "Daglig godsvognsoptælling".

For så vidt angår vogne, der kun skal transitere stationen, kan disse indføres summarisk for hvert tog og med de oplysninger, stationen mener at have brug for.

På øvrige stationer:

Vognbog (blanket A 95).

I vognbogen føres en godsvogns litra og nummer kun én gang for hver vogn, der indgår adresseret til stationen. Ankomst- og afgangsnoteat foretages på samme linie i bogen.

Såfremt det på de enkelte stationer måtte anses for praktisk, kan der indrettes én bog for hvert område på stationen eller én for lukkede og én for åbne vogne o s v. En vogns ankomst- og afgangsnoteat skal dog altid føres på samme linie i samme bog.

Gennem den dertil indrettede rubrik i vognbogen skal stationen føre kontrol med godsvognenes ophold på stationen. Opholdstiden skal udregnes i hele døgn, idet ankomstdatoen trækkes fra afgangsdatoen.

For så vidt angår vogne, der kun skal transitere stationen, kan disse indføres summarisk for hvert tog og med de oplysninger, stationen mener at have brug for.

Afgangsnoteaterne kan eventuelt indføres senere, f eks på grundlag af vognlisterne, men skal dog foretages snarest af hensyn til kontrollen med opholdstid og henstående vogne.

På enkelte af de største stationer anvendes efter distriktets bestemmelse i stedet for vognbog (blanket A 95) blanket A 93 AN for ankomne vogne og blanket A 93 AF for afgående vogne.

Statusbog (blanket A 96).

Denne anvendes til den daglige opnotering af samtlige på stationen henstående tomme, under aflæsning eller pålæsning værende godsvogne samt transportbeholdere, kølebokse, presenninger og andre læssemidler til brug ved udarbejdelsen af godsvognsstatus og "Daglig godsvognsoptælling".

Statusbogen anvendes endvidere til kontrol med overholdelsen af læsefristerne og som grundlag for eventuel beregning af vognleje.

-----

På stationer med stor beholdertrafik kan der, hvis det skønnes hensigtsmæssigt, anvendes særlig "Vognkontrolbog" henholdsvis "Vognbog" og "Statusbog" udelukkende for beholdere og kølebokse.

#### UDNYTTELSEN AF GODSVOGNE, TRANSPORTBEHOLDERE OG LÆSSEMIDLER M V

Stationerne skal bestræbe sig for, at vogne, transportbeholdere, kølebokse, presenninger, gitre og andre læssemidler udnyttes i videste udstrækning, idet de almindelige regler om effektivering af vognbestillinger dog ikke derfor må fraviges.

Stationerne skal særlig have opmærksomheden henvendt på, at det på stationen værende godsvognsmateriel m v anvendes på den mest økonomiske måde i nøje overensstemmelse med  
1/6 1968



forskrifterne for de forskellige vogntyper, således at tilførsel af tomme vogne og vognenes ophold på stationen indskrænkes mest muligt. Stationschefen (områdelederen) skal daglig skænke denne del af tjenesten fornøden opmærksomhed. På store stationer, hvor stationsforstanderen ikke daglig kan overkomme at føre tilsyn, skal tjenesten tilrettelægges således, at det overdrages særlige dertil egnede ansatte udelukkende eller som overvejende beskæftigelse at virke som "vognkontrol", d v s at lede arbejdet med vognrapportering, vognbestilling, vognlevering, statusopgørelse og -afgivelse, vognmeldinger, opkrævning af vognleje og i øvrigt hele det godsvognstjenesten vedrørende arbejde, herunder bl a hurtigst mulig effektivering af de fra vognfordeleren modtagne vognordrer. Selv om godsvognstjenesten ledes af en vognkontrol, fritager dette ikke stationsforstanderen for ansvaret, og han skal jævnligt kontrollere arbejdets tilrettelæggelse og hele gang, således at der opnås den bedst mulige og mest økonomiske udnyttelse af vognmateriellet.

Stationerne bør for at nedbringe statsbanernes udgifter til vognleje for udenlandske godsvogne i særlig grad have opmærksomheden henledt på sådanne vognes ophold på stationerne.

Til påklæbning på fragtbreve over ankommet vognladningsgods i udenlandske godsvogne findes en vignet "Tøm mig i en fart" (blanket A 595) hvori modtagerne opfordres til ved hurtig aflæsning af vognene at medvirke til, at lejeudgiften til udenlandske baner bliver mindst mulig. Blanketten bør, medmindre anden bestemmelse foreligger, benyttes af ekspeditionsstederne i den udstrækning, som de anser for hensigtsmæssigt.

De tilsynsførende trafikinspektører og disses medhjælpspersonale vil på deres tjenesterejser ligeledes skænke en økonomisk udnyttelse af vognmateriellet størst mulig opmærksomhed.

## VOGNFORDELING

Godsvognsfordelingen foretages af distrikterne. Arbejdet hermed udføres under ledelse af vognfordelere på grundlag af stationernes godsvognsstatus og de oplysninger og meldinger, som vognfordelerne finder det nødvendigt at indhente hos stationerne.

### Fordeling af kølevogne

De nedenfor anførte bestemmelser for øvrige godsvogne gælder ikke for kølevogne, idet der aldrig må disponeres over sådanne vogne uden vognfordelerens tilladelse.

Fordeling af øvrige godsvogne,  
transportbeholdere, presenninger og andre  
læssemidler

For at forenkle fordelingsarbejdet er der oprettet lokale fordelingsområder, hvor en by- eller knudestation (fordelingsstation) på vognfordelerens vegne forestår fordelingen af ovennævnte materiel indenfor et begrænset område, der omfatter fordelingsstationen samt én eller flere stationer (oplandsstationer), der sædvanligvis betjenes af lokalgodstog fra fordelingsstationen. Fordelingsområderne fremgår af togplanerne.

Vognfordeling i lokale fordelingsområder

Fordelingsstationen skal tilrettelægge fordelingen således, at der fremkommer det mindst mulige tomløb og opnås den mest økonomiske udnyttelse af materiellet. Fordelingsstationen foranlediger de fornødne vognbevægelser foretaget og holder i øvrigt oplandsstationerne underrettet om trufne dispositioner vedrørende materiellet.

Kørsel med lokaltog alene for afhentning af enkelte tomme danske vogne eller tomme EUROP- og POOL-vogne kan undlades, såfremt vognsituationen tillader det. Oplysning herom indhentes hos vognfordeleren.

Fordelingsstationen skal af egen beholdning fortrinsvis levere vogne til dækning af oplandsstationernes mangel, idet der som regel vil være større mulighed for at tilføre fordelingsstationen vogne.

Udfærdigelsen af godsvognsstatus

Bestilling og afbestilling af kølevogne og isolerede vogne med eller uden krystalis (vandis) skal straks meddeles vognfordeleren ved særskilt telegram, hvori bl a anføres, hvilken ismængde der evt ønskes påfyldt. Ønsker afsenderen selv at levere isen, tilføjes: "afs isfyldning".

Såfremt isfyldning med krystalis (vandis) ønskes foretaget ved statsbanernes foranstaltning, træffer vognfordeleren bestemmelse om, hvor isfyldning skal foregå, hvorved iagttages, at unødigt tomløb undgås.

Stationerne kan sende vognfordeleren en skriftlig fast bestilling én gang for alle på kølevogne og isolerede vogne til bestemte ugedage og tog, når det med sikkerhed vides, at bestillingerne vil indgå. Uanset sådan fast bestilling skal vognene bestilles telegrafisk i særskilt telegram.

For øvrige vogne, transportbeholdere, presenninger og andre læssemidler gælder følgende:

Oplandsstationerne afgiver godsvogsstatus til fordelingsstationen på et af denne fastsat tidspunkt, således at oplandsstationernes evt manglende og overkomplette vogne kan medtages i fordelingsstationens status til vognfordeleren.

Fordelingsstationerne udfærdiger status på blanket A 592 ("godsvogsstatus til vf"), idet materiellet opdeles i følgende grupper:

Gruppe A: overkomplette lukkede udenlandske ikke-EUROP-vogne samt manglende lukkede vogne til læsning til udlandet.

Gruppe B: øvrige overkomplette og manglende lukkede vogne til indlandet.

Gruppe C: overkomplette åbne udenlandske ikke-EUROP- og POOL-vogne samt manglende åbne vogne til læsning til udlandet.

Gruppe D: øvrige overkomplette og manglende åbne vogne til indlandet. I rubrikken "Kbs/Ks" medtages såvel danske som udenlandske POOL-vogne.

Gruppe E: overkomplette og manglende transportbeholdere, presenninger og andre læssemidler.

Som overkomplet medtages:

- a) alle tomme vogne og transportbeholdere samt disponible presenninger og andre læssemidler, som findes indenfor fordelingsområdet, og som vognfordeleren ikke allerede har disponeret over eller som stationen forud er underrettet om, ikke skal medtages.
- b) alle vogne og transportbeholdere under aflæsning samt presenninger og andre læssemidler, som med bestemthed vides vil blive tomme hhv disponible senest til afgang samme dag med tog, der normalt beforder bortbeordret materiel.  
Kan det ikke med bestemthed fastslås, om en vogn eller en beholder vil blive tømt samme dag, skal der rettes henvendelse til modtageren.
- c) alle undervejs værende vogne (f eks faste stykgodsvogne eller vogne, hvorom der er modtaget forudunderretning), som med bestemthed vides vil blive tomme senest til afgang samme dag med tog, der normalt beforder bortbeordret materiel.

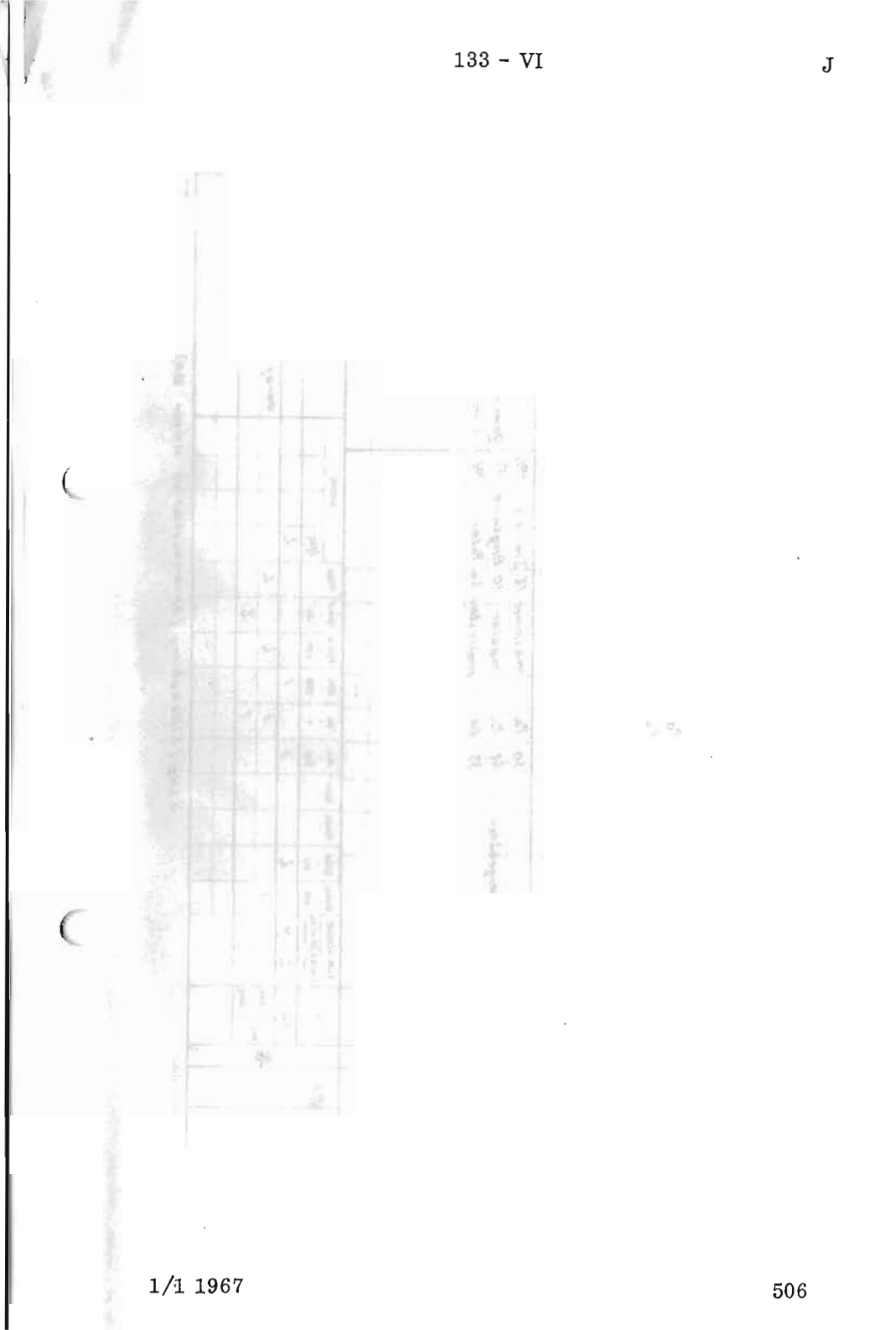
Ved udfærdigelse af vognstatus må der under "mangler" ikke bestilles flere vogne m v, end der virkelig kan læses af de pågældende forsendere under hensyntagen til såvel forsenderens læsekapacitet som stationens sporforhold m v; men i øvrigt skal vognfordeleren tidligst muligt underrettes om forventede transporter af særlig stort omfang eller i særlige vogne.

Bestilling på vogne til faste stykgodsvogne eller supplementsvogne skal kun afgives, såfremt behovet ikke kan dækkes af ankomne, læsede stykgodsvogne, og manglen skal da kun omfatte det nødvendige tilskud af vogne. Om stationernes dispositionsret i øvrigt henvises til side 136a5.

Ved udarbejdelse af godsvognsstatus anvendes følgende forkortelser:

overkomplet	= okpl
mangler	= mgl
lukket	= luk
åben	= åb
højsidet	= hs
lavsidet	= ls
flad (uden sidevægge)	= fl
hvid	= hv
dobbeltvægget	= dv
lastgrænse (last) i tons	= t
bundflade i kvadratmeter	= m
støtter	= st evt med tilføjelse om høje eller lave støtter
kødkroge	= kr
bindinge	= ringe
presenning	= pres
kornpresenning, alm	= k-pres
" , af gul neopren-nylon i størrelsen 4,5 x 10,5 m	= kk-pres
halmpresenning	= h-pres
rist (gitter)	= rist
transportbeholdere	= beh
køletransportbeholdere	= kølebeh
køleboks	= boks
vogn bestilt til banernes eget brug	= DSB
stykgoods	= stkg
uden overgangssedler	= u s
vogn forsynet med gule værkstedssedler	= vk med pågældende værkstedsstation i stationsforkortelse
EUROP-vogn	= eur
POOL-vogn	= pool

Omstående er vist et eksempel på, hvorledes "Godsvognsstatus til vf" udfyldes:



Station **Storkøbing** Date **8/1** Kl. **10.25**

**GODSVOGNSSTATUS TIL VF**

**LUKKEDE VOGNE**

St (i fork)	Grup pe	ANTAL	EJD- MRK	TYPE ELLER LITRA	LAST- GRÆN- SE	BDFL	OVERGANGS-		GODS- ART	GODS- VÆGT	BEST- LAND	LÆSN- DAG	BEMÆRKNINGER							
							ST	DATO												
UDLAND (okpl udenl ikke EUROP- mrk samt mgl vogne til udl)	ØK	Okpl	1	DB	Gbs	22	33	Pa	4/1	—	—	—	—	—						
			1	ÖBB		21	33	Ge	3/1	—	—	—	—	—	uren					
			1	DB	Hbers	21	30	Pa	5/1	—	—	—	—	—	to gulve					
			1	SBB	bundtøm. n.	28	—	Pa	4/1	—	—	—	—	—	—					
	A	Mgl	1	—	—	—	30	Pa	—	maskiner	15	Italien	10/1	—						
			1	—	førgebadsv.	—	28	Pa	—	møbler	10	England	5/1	Gammel best.						
			1	—	—	—	33	Ge	—	molersten	20	Polen	10/1	S-mrk						
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
INDLAND (øvrige vogne)	ØK	B	EUR-VOGNE UNDER 24 m <sup>2</sup> og 24 m <sup>2</sup> og større		Gkms HD	Gkms HJ	Gkms	Gkm	His Hst	Hs I	Hks IAR	Hks-u IAK	Hks-v IAL	Tdgs HK	ANDRE <sup>1)</sup>		BEMÆRKNINGER			
			Okpl	2	4	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	
			Mgl	1. dag	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	deraf 1 Tdgs i Lkø <sup>2)</sup>
			2. dag	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—

<sup>1)</sup> Litra anføres i status

<sup>2)</sup> Lkø = Lillekøbing (Oplandsstation under ØK)

VENO

134 - VI

**ÅBNE VOGNE**

St (i fork)	Grup pe	ANTAL	EJD- MRK	TYPE ELLER LITRA	LAST- GRÆN- SE	BDFL	OVERGANGS-		GODS- ART	GODS- VÆGT	BEST- LAND	LÆSN- DAG	BEMÆRKNINGER				
							ST	DATO									
UDLAND (okpl udenl ikke EUROP- mrk samt mgl vogne til udl)	ØK	Okpl	2	SJ	Oms	24,5	30,8	—	—	—	—	—	mgl 3 st.				
			3	DB	bundtøm. n.	27	—	Pa	4/1	—	—	—	—	—			
			1	CSD	flad	52	43	Ge	2/1	—	—	—	—	—	4-akslet		
	C	Mgl	1	—	—	—	—	—	Ge	—	2m bade	10	Jugoslavien	10/1			
			1	—	beh. bærevo. n.	—	—	—	—	Pa	—	mursten	—	Schweiz	11/1	5 ab. beh	
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
INDLAND (øvrige vogne)	ØK	D	EUR-VOGNE UNDER 24 m <sup>2</sup> og 24 m <sup>2</sup> og større		Elo PB	Kbs Ks	Kbkm TF	Kklm	S TGS	Sk TGT	Skv TGC	ANDRE <sup>1)</sup>		BEMÆRKNINGER			
			Okpl	4	2	12	3	—	—	—	—	—	—		—	—	
			Mgl	1. dag	—	—	—	3	2	—	—	—	—		—	—	1 Uai til 14/1. Forsænket del 8m 65t
			2. dag	—	—	—	2,9	1	—	—	—	—	—		—	—	2 kks i Lkø

**BEHOLDERE OG LØST MATERIEL**

St (i fork)	Grup pe	TRANSPORTBEHOLDERE					KØLE- BOKSE	UDENL BEH			PRES		RISTE (GITRE)	BEMÆRKNINGER			
		A	B	C	Ai	Bi		Antal	Ejdmrk	Type	K	H					
IND- OG UDLAND	ØK	E	Okpl	2	3	—	1	—	4	2	DB	B	—	—	10	—	
			Mgl	1. dag	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 B-beh Sverige
			2. dag	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Litra anføres i status

135 - VII

1/1 1968

548

J

Om udfyldning af de enkelte rubrikker i godsvognsstatus bemærkes:

St:

Stationsnavnet (i forkortelse) skal anføres foran hvert gruppebogstav.

Type eller litra:

Der anføres vognens populære betegnelse (f eks "færgébåds-vogn"), eller, hvis der er tale om vogne med nyt internationalt litra (kendetegnet ved en prik foran litraet), vognens litra.

Lastgrænse:

Der anføres B-, evt B/C-lastgrænsen samt den evt dertil svarende S-lastgrænse, f eks "23" hhv "23/20".

Overgangsstation og dato:

Den på overgangssedlen anførte station og dato anføres. Mangler vognen overgangssedler, se side 60.

Mangler:

Bestilling på særlige vogntyper, f eks sådanne som ikke findes i DSB's vognpark, på vogne, som normalt er vanskelige at skaffe og på C-beholdere, kølebokse og kølebeholdere medtages tidligst muligt og helst 3 dage før leveringsdagen.

EUROP - vogne:

I rubrikken EUR-vogne medtages alle EUROP-vogne, altså også DSB-EUROP-vogne og ejendomsmærke anføres ikke.

Gruppe D, litra Kbs/Ks:

I rubrikken "Kbs/Ks" medtages alle POOL-vogne, altså også udenlandske POOL-vogne, og ejendomsmærke anføres ikke.

Bemærkninger:

Her anføres supplerende oplysninger som f eks gammel bestilling, bestilling til 3. dag og senere, særlige egenskaber ved materiellet (skydetag og/eller -vægge, antal aksler for

fire- og flerakslede vogne, højsidet, lavsidet, forsænket vognbund, længde af den forsænkede del m m), særlige ønsker til vognbestillingen (f eks S-mærket vogn, aftagelige endevægge, taravejning og for lange vogne godsets længde), manglende støtter, uren, revision, bestemmelsesland for transportbeholdere til udlandet m m.

Oplandsstationens navn anføres, såfremt befordringen til og fra denne ikke sker med lokalgodstog fra fordelingsstationen.

For vogne til indenlandske forsendelser anføres oplysning om godset (art, længde og vægt) og bestemmelsesstation kun, såfremt disse oplysninger er nødvendige til sikring af rigtig vognlevering.

Afslutning og afgivelse af godsvognsstatus

Godsvognsstatus skal afgives pr fjernskriver og den afsluttes umiddelbart før afgivelsen, der sker på de i togplanerne anførte tidspunkter.

Godsvognsstatus bortfalder på søn- og helligdage og på juleaftensdag (24/12). Om begrænsninger i statusoptagelse og -afgivelse på lørdage henvises til togplanerne.

Blanket A 592 er indrettet sådan, at afgivelsen pr fjernskriver kan foregå direkte efter blanketten. Af hensyn til arbejdet hos vognfordeleren skal stationsnavnet gentages foran hver gruppe, ligesom der skal holdes to liniers afstand mellem de enkelte grupper.

Omstående er vist et eksempel på opstilling af et fjernskrive-telegram på grundlag af den på siderne 134 - 135 viste blanket A 592:

storkøbing 08.01.1967 1030

vf århus

øk a

okpl

1 db gbs 22/33 pa 4/1

1 øbb 21/33 ge 3/1 uren

1 db hbers 21/30 pa 5/1 2 gulve

1 sbb bundtømning 28/- pa 2/1

mgl

1 30 m pa maskiner 15 t italien 10/1

1 færgébåd 28 m pa møbler 10 t england 5/1 gl best

1 33 m ge molarsten 20 t polen 10/1 s-mrk

øk b

okpl

2 eur u 24 m 4 eur o 24 m 2 gklm 1 his 1 hks 2 hk

mgl 1 dag

1 gklms 1 hs 2 hks-u 2 tdgs deraf 1 i lkø

mgl 2 dag

1 hs 2 hks-v

øk c

okpl

2 sj oms 24,5/30,8 mgl 3 st

3 db bundtømning 27/- pa 4/1

1 csd fl 52/43 ge 2/1 4-akslet

mgl

1 ge 12 m både 10 t jugoslavien 10/1

1 beh bærevogn 5 åb beh pa mursten schweiz 11/1

øk d

okpl

4 eur u 24 m 2 eur o 24 m 12 elo 3 ks 1 s 2 skm

mgl 1 dag

3 kbkm 2 kklm 1 sk 1 ual til 14/1 forsænket del 8 m 65 t

mgl 2 dag

2 ks i lkø 1 kbkm 2 s

øk e

okpl

2 a 3 b 1 ai 4 boks 2 db type b 10 rist

mgl 1 dag

1 c 2 bi 1 b sverige

mgl 2 dag

2 ai 1 boks 2 k-pres 4 h-pres.

øk.++/kb++

## Supplerende meldinger

Såfremt der efter afgivelse af vognstatus modtages efterbestillinger, eller der ikke bliver brug for forlangte vogne, eller stationen bliver klar over, at materiel, der er meldt overkomplet, alligevel ikke bliver klar til bortsendelse samme dag, eller materiel ud over det i vognstatus opgivne bliver overkomplet, skal vognfordeleren straks underrettes.

### Vognordrer og underretninger

Når fordelingsarbejdet hos vognfordeleren er afsluttet, udsendes over fjernskrive-nettet til fordelingsstationerne vognordrer, der indeholder meddelelse om de omplaceringer af materiel, som vognfordeleren ud fra en helhedsbetragtning af det foreliggende behov og den til rådighed værende materielbeholdning ønsker iværksat.

Vognordrer, hvorved materiel beordres bortsendt fra en station, skal snarest iværksættes nøjagtig efter ordrens indhold. Kan en modtaget vognordre ikke efterkommes (helt eller delvis), skal vognfordeleren snarest underrettes.

Underretning fra vognfordeleren om tilsendelse af tomme vogne vil sædvanligvis indeholde oplysning om, fra hvilken station vognene er beordret sendt og evt med hvilke tog. De af vognfordeleren givne daglige vognordrer gælder normalt kun inden for det pågældende statusdøgn og bortfalder, når anden særlig instruktion ikke er givet, så snart godsvognsstatus for det efterfølgende vogndøgn er afgivet. Evt for enkelte stationer eller strækninger givne stående (faste) vognordrer, jf nedenfor, berøres dog ikke heraf.

Hvis forlangt materiel ikke kan leveres til den opgivne tid, underretter vognfordeleren stationen herom, evt med opgivelse af, hvornår det kan ventes leveret, hvorefter stationen snarest underretter bestilleren.

### Stationernes dispositionsret

Tomme vogne må kun afsendes efter ordre fra vognfordeleren. Sådanne ordre kan dog, når forholdene gør det hensigtsmæssigt, for enkelte stationers eller strækningers vedkommende, gives som fast vognordre, gældende f.eks. for et bestemt tidsrum eller indtil videre. Som følgeseddel for tomme vogne anvendes blanket A 110a for vogne efter vognlistebetegnelse O og blanket A 110b for vogne efter vognlistebetegnelse H.

Nærmere direktiver for, i hvilket omfang stationerne uden tilladelse fra vognfordeleren må disponere over overkomplette vogne, gives af vedkommende distrikt i togplanerne.

Vogne til lokale transporter inden for stations- og havneområdet må kun leveres efter tilladelse fra vognfordeleren i hvert enkelt tilfælde.

Anmodninger om afgivelse og udleje af vogne til midlertidig oplagring af gods skal af stationerne forelægges vognfordeleren.

### Effektivering af vognbestillinger

Bestillingerne effektiveres i den rækkefølge, hvori de er indgået, idet bestillingerne dog betragtes som samtidigt afgivet, når de er modtaget dagen før leveringsdagen inden det tidspunkt, som stationen af hensyn til affattelsen af godsvognsstatus, har sat som seneste tidsfrist.

Såfremt stationen ikke råder over tilstrækkeligt antal vogne til at dække alle de i henhold til foranstående samtidigt indgåede bestillinger, skal der som almindelig regel først leveres vogne til stationens faste kunder og blandt dem først til de forsendelser, der vil give banerne den største fragttægt.

Bestillinger fra privatbanerne på vogne til fællestransporter fra privatbanerne til statsbanerne eller ud over disse skal ligestilles med bestillinger fra statsbanernes egne stationer.

Anmodninger om leje af vogne, der ønskes stillet til rådighed på overgangsstationernes havnebaner til læsning til stationer på privatbanen eller til rådighed for privatbanen til lokale transporter eller til vilkårlig brug, forelægges vognfordeleren til afgørelse. Om sådanne udlejninger skal overgangsstationerne i hvert enkelt tilfælde fremsende indberetning til distriktet indeholdende oplysning om vognenes litra og nummer samt tidspunktet for over- hhv. tilbagelevering af vognene.

Bestillinger på vogne, som af en privatbane rekvireres til lokale transporter, videregives snarest med de fornødne oplysninger til vognfordeleren til afgørelse.

### Benyttelse af udenlandske vogne

Af hensyn til betalingen af leje for udenlandske vogne (herunder ikke EUROP-vogne), der befinder sig her i landet, er det af stor økonomisk betydning, at vognene ikke opholdes længere end strengt nødvendigt på danske strækninger. Ligeledes er det for at undgå bøde for overenskomststridig vognbenyttelse af betydning, at vognenes benyttelse under returløbet eller hjemsendelsen i tom tilstand sker i overensstemmelse med RIV's bestemmelser.

Hjemløbende udenlandske vogne, der for at opfylde RIV's bestemmelser om ruten for tilbageløbet skal passere en færgeoverfart, bør så vidt muligt udnyttes, således at tomløb over færgeoverfarten undgås.

### Daglig godsvognsoptælling

Daglig godsvognsoptælling (blanket A 590b) udfyldes på hverdage efter sit udvisende og afsluttes kl. 24. Den indsendes til vognfordeleren i overensstemmelse med togplanerne. Blan-



ketten skal indsendes både juleaftens- og nytårsaftensdag, når disse falder på en hverdag).

For stationer med ringe vognudveksling kan distrikterne foreskrive, at blanketten kun skal indsendes én gang ugentlig. Herom vil de pågældende stationer blive instrueret af distrikterne.

Da de i blanketten indeholdte oplysninger har betydelig statistisk interesse, er det nødvendigt, at udfyldningen og indsendelsen skænkes fornøden opmærksomhed, således at oplysningerne bliver fuldstændige og rigtige, og at fejl og mangler undgås.

Med hensyn til de enkelte afsnit bemærkes:

#### Ad afsnit 1 B

Her føres de vogne og transportbeholdere, hvis læsning blev påbegyndt den pågældende dag, regnet fra midnat til midnat. Læsning, der finder sted søn- og helligdage, opføres i godsvognsoptællingen for den følgende hverdag.

Vogne og transportbeholdere, hvis ladning kun er kompletteret på stationen, skal ikke medregnes, og vogne og transportbeholdere, hvis læsning varer flere dage, skal kun medregnes den dag, læsningen begynder.

Opgivelserne om læsede vogne og transportbeholdere må ikke tilvejebringes ved en summarisk optælling efter vognbogens rubrikker „Afgået“ og „Under pålæsning“, men ved en nøjagtig opgørelse af det antal vogne og transportbeholdere, hvis læsning er begyndt den pågældende dag, og der medregnes kun sådanne vogne og transportbeholdere, som er bestemt til afsendelse over statsbanerne.

I rubrikken „Godsvogne læsset med stykgods“ må ikke medregnes stykgodsvogne, der udsættes på en station af hensyn til ud- og indlæsning, samt *vogne med omlæsset stykgods*.

I rubrikken „Med forsendelser til banernes egen brug“ medregnes også antallet af vogne i arbejdstog, hvis læsning er påbegyndt. Foregår læsningen fra et sidespor på fri bane, pålægges det togføreren for arbejdstoget at underrette den nærmeste station om antallet af de vogne, hvis læsning er påbegyndt i dagens løb.

#### Ad afsnit 1 C

Her føres vogne, som stationen har manglet til læsning den pågældende hverdag, regnet fra midnat til midnat. Som ikke leveret må der i de respektive 3 kolonner kun opføres vogne, der virkelig har manglet til læsning, og der opføres derfor intet i tilfælde, hvor bestilte vogne vel ikke har været til rådighed, men heller ikke kunne have været læsset af en eller anden årsag, f. eks. mangel på sporplads eller manglende læseevne hos forsenderne. Vogne, der eventuelt er i bestilling til stationer, hvortil indskrivningen midlertidigt er begrænset eller aflyst, skal heller ikke opføres som ikke leveret, men opføres særskilt i margin eller på bagsiden af formularen med særlig vedtegning. Såfremt der ingen mangler har foreligget, skal dette angives ved anførsel af ordet „Ingen“.

### Fordeling og rapportering af transportbeholdere

Ved rapportering, bogføring m v anvendes betegnelsen „beh“.

Når en stations beholdertrafik ikke er så stor, at førelse af særlig „Vognbog“ for beholdere vil være hensigtsmæssig, føres beholdere og vogne adskilt i samme „Vognbog“ på den måde, at et passende antal sider afsættes til førelse af beholdere.

I øvrigt er foranstående på siderne 128—136 anførte bestemmelser om førelse af vognbøger, om vognfordeling og tilsyn med godsvognenes udnyttelse, om stationernes dispositionsret, om effektuering af vognbestillinger samt om optagelse i vognstatus og i „Daglig godsvognsoptælling“ også gældende for beholdere i det omfang, de kan finde anvendelse herpå.

## VOGNEMELDINGER OG VOGNLISTER

### Vognlistestationer

Godstogenes beforderings- og rangerarbejde på strækningen udføres som regel på grundlag af vognlister (formular A 593 eller A 593a) med eventuelt tilhørende vognmeldinger (formular A 600). Disse udfærdiges af vognlistestationerne, som efter deres art deles i vognlistestationer I og vognlistestationer II.

Vognlistestationer I (udgangsstationer samt andre stationer, hvor togenes formering normalt ændres på afgørende vis) udfærdiger vognliste over samtlige vogne i toget. Vognlistestationer II (i almindelighed andre by- og knudestationer) udfærdiger vognliste over de vogne, der optages på stationen.

Stationer, der ikke er vognlistestation I eller II, benævnes mellemstationer. Det fastsættes i togplanerne, hvilke stationer der betragtes som vognlistestationer I henholdsvis vognlistestationer II.

For persontog og højere togarter vil vognliste i almindelighed ikke blive udfærdiget, men meldinger over vogne, som sådanne tog - udover de i bekendtgjorte planer anførte vogne - skal medgives eller optage undervejs, afleveres til togføreren, og vognene meldes pr telegram fra den ene udgangsstation til den anden henholdsvis til bestemmelsesstationen.

### Vognmeldinger

Mellemstationer melder såvel egne som eventuelt tilsluttende baners vogne, der skal optages af togene, pr telegram til pågældende vognlistestation. Vognmeldingen skal foreligge på vognlistestationen senest 1 time før pågældende togs afgangstid, medmindre andet er fastsat i togplanen. I øvrigt kan vogne om nødvendigt eftermeldes til togføreren, men det bør tilstræbes, at alle vogne meldes rettidigt til vognlistestationen, idet eftermeldinger bl a for togføreren giver anledning til tidsspildende omregninger. Sker der forandringer i de afgivne meldinger efter oven-

nævnte tidspunkt, meldes dette til togføreren. Om eftermeldinger, der afgives til togføreren, skal den efterfølgende vognlistestation have underretning pr telegram.

Ved afgivelse af vognmeldinger anvendes følgende regler: Til betegnelse af vognenes art benyttes de i togplanerne angivne bogstaver. For en enkelt vogn anføres kun det pågældende bogstav; er der flere, anføres vognantallet foran bogstavet. Efter bogstavet anføres vognvægten og, såfremt vognen (eller en eller flere af vognene) har trykluftbremse, bremsevægten. For vogne, der har flere end 2 aksler, angives endvidere akselantallet. Som bremsevægt anføres normalt vognens (vognenes) G-bremsevægt, der adskilles fra vognvægten ved bogstav "r".

Eksempel:

En vogn til Københavns Godsbanegård efter betegnelsen L, med en vognvægt på 20 tons og uden trykluftbremse meldes som "Gb L 20".

Har vognen trykluftbremse med en G-bremsevægt på 16 tons, affattes meldingen således: "Gb L 20 r 16".

Drejer det sig om 3 vogne, alle efter betegnelsen L, den ene med en vognvægt på 20 tons og en G-bremsevægt på 16 tons, den anden med en vognvægt på 15 tons og en G-bremsevægt på 9 tons, den tredje med en vognvægt på 13 tons og uden trykluftbremse, skal meldingen lyde således: "Gb 3L 48 r 25".

Meldingen gives stationsvis. Man begynder med bestemmelsesstationens navn (i stationsforkortelse) og anfører derefter samtlige til denne station bestemte vogne i bogstavorden. I telegrammets slutning anføres det samlede vognantal efterfulgt af ordet "med" og derefter den samlede vognvægt og G-bremsevægt, f eks "ialt 7 med 102 r 41".

I tilfælde, hvor det vides eller må skønnes, at P-bremse skal benyttes, anføres dog P-bremsevægten, såfremt vognens bremse kan benyttes som P-bremse, og den adskilles da fra vognvægten ved bogstavet "p". Er vognen forsynet med trykluftbremse, der kun kan benyttes som G-bremse, anføres dette.

#### Udfærdigelse af vognlister

Vognlistestationer I udfærdiger en vognliste over

samtlige vogne der medgives toget. Blanketten udfyldes - overensstemmende med rubriceringen - direkte efter vognene, der skal noteres i rigtig rækkefølge. Påbegyndes noteringen fra togets forende, skrives øverst på vognlisten lokomotivets (motorvognens) litra, f eks "MY" eller "MO", og påbegyndes noteringen fra togets bagende, anføres til slut lokomotivets (motorvognens) litra, i begge tilfælde med angivelse af lokomotivvægt (vognvægt) og bremsevægt samt - for motorvognes vedkommende - antal aksler.

Vognlistestationen opsummerer vognlisten, således at denne viser det samlede akselantal samt togvægten og bremsevægten fra stationen. Endvidere udregnes og anføres bremseprocenten fra denne station. Opgørelse af akselantal, togvægt, belastning, bremsevægt og bremseprocent undervejs påhviler derimod togføreren.

I vognlistens anmærkningsrubrik føres det samlede akselantal (forkortet x) samt togvægten og bremsevægten for de opførte vogne ud over hver af de efterfølgende vognlistestationer II.

Vognlistestationerne afleverer 2 eksemplarer af vognlisten til togføreren. Det ene eksemplar afleveres til endestationen, det andet eksemplar vedlægges tograpporten (for 2. distrikts vedkommende tograpportafskriften (blåskriften) til trafiksektionen).

De stationer, der udfærdiger vognlister, har ansvaret for listernes rigtighed.

Til togføreren for tog, der rangerer på mellemstationer, afleverer vognlistestationen endvidere en vognmelding (blanket A 600) over de vogne, der af mellemstationerne indtil næste vognlistestation er meldt til optagelse i det pågældende tog. Er der ingen vogne meldt, får togføreren mundtlig underretning herom, og såfremt han ikke allerede har en blank vognmelding, udleveres der ham en sådan.

Vognlistestationer II udfærdiger på samme måde, som foran nævnt, en vognliste over de vogne, der optages på stationen. Vognene opføres i den orden, hvori de indsættes i toget, og der gøres bemærkning ved vogne, der indsættes i bagtoget. Bremseprocenten beregnes ikke.

Til togføreren for tog, der rangerer på mellemstationer, udfærdiger vognlistestationen endvidere en vognmelding i over-

ensstemmelse med det foran for vognlistestationer I anførte. Vognlisten er beregnet til gennemskrift og vil kunne udfærdiges i flere genpartier efter stationens behov.

Togføreren kontrollerer, at der indsættes det anførte antal vogne i toget, samt efterser - afhensyn til fastsættelse af togets hastighed - vognenes akselafstand, ligesom han foretager berigtigelse af vognlisten, såfremt det ved bremseprøven viser sig nødvendigt at omdanne bremsevogne til ledningsvogne.

Med vognmeldingen forholder togføreren sig således:

På bagsiden af vognmeldingen opføres de vogne, der virkelig er optaget af toget på mellemstationer efter den forrige vognlistestation. Vognmeldingen afleveres på den følgende vognlistestation.

De på mellemstationer optagne vogne overføres til vognlisten.

#### Meldinger fra vognlistestationer

De i nærværende afsnit omhandlede meldinger om vogne skal, når andet ikke er anført, indeholde oplysning om vognenes bestemmelsesstation og vognlistebetegnelse samt for transiterende og de til optagelse på mellemstationer meldte vogne tillige vognvægt og akselantal (angives kun for vogne, der har flere end 2 aksler).

I meldingerne skal optages sådanne vedtegninger til de enkelte særlige vogne, som det er nødvendigt for udsættelsesstationen at kende for at kunne bestemme vognenes videresendelse. Meldingerne skal afgives tidligst muligt, og for tog, der ikke rangerer på mellemstationer, så snart der er disponeret over, hvad toget skal medgives.

Vognlistestationer I melder pr telegram:

- 1) til hver af de efterfølgende vognlistestationer II hvilke vogne toget bringer til udsættelse der, lokomotivtype, antal aksler og belastning udover stationen,
- 2) til den nærmest følgende vognlistestation tillige de til optagelse på mellemstationer meldte vogne,
- 3) til endestationen (som sådan betragtes også visse vognlistestationer I) lokomotivtype samt hvilke vogne toget bringer til og udover endestationen.

Vognlistestationer II melder pr telegram:

- 1) til hver af de efterfølgende vognlistestationer II hvilke vogne toget har optaget på stationen og på mellemstationer til udsættelse på den pågældende vognlistestation, antal aksler og vognvægt for de på stationen og mellemstationer optagne vogne til stationer ud over vognlistestationen,
- 2) til den nærmest følgende vognlistestation tillige de til optagelse på mellemstationer meldte vogne,
- 3) til endestationen (som sådan betragtes også visse vognlistestationer I) hvilke vogne toget har optaget på stationen og på mellemstationer til og udover endestationen samt fra sidste vognlistestation før endestationen endvidere de til optagelse på mellemstationerne indtil endestationen meldte vogne.

Den fra togføreren til vognlistestationer II afleverede vognmelding danner grundlaget for meldingerne til efterfølgende vognlistestationer om vogne optaget på mellemstationer. Eksempelvis afgives vognmeldingerne for et godstog, der løber mellem Århus Rbg og Fredericia Rbg, og som kun standser i Horsens og Vejle H, således:

Hs

Tog N: Hs G 2 H L

Lundum L 21

Haldrup 2 L 45 ialt 7

udover:MY lok 64 x 571 t

År

Vj

Tog N: Vj C 3 L J1 D 12 ialt 5

udover:MY lok 54 x 489 t

År

Fa

Tog N: Fa 2 A en fireakslet C G L

Vm L 22 Gst O 11 Tdr L 20 Pa C 20 L 23

Gø L 19 Gs L 24 Od 2 L 43 Ng L 27

Ng Vk 2 O 20 Sjælland 2 C 29 G 13

5 L 112 en fireakslet ialt 25

År

Vj

Tog N: Vj 3 G L  
 Gw O 11 Bb 3 O 32 ialt 8  
 udover: 20x178 t  
 Hs

Fa

Tog N: Fa G Kd 7 D 131 Sdb G 14  
 Sjælland L 17 ialt 10  
 Hs

Fa

Tog N: Fa 2 G Pa 3 L 62 Es C 21 G 13  
 Md 2 O 19 Svg 2L 35 sammenlæsset O 7 løber  
 Sjælland L 17 ialt 13  
 Vj

Vognlistestationer kan, når det findes påkrævet, til en tidligere vognlistestation afgive melding - specificeret for hastervogne og for almindelige vogne - om, hvilken plads der ønskes reserveret i toget.

Såfremt en vognlistestation udtager videregående vogne af et tog, skal togføreren skriftligt og med angivelse af vognnumrene underrettes om, hvilke vogne der udtages, således at han er i stand til at fradrage akselantal samt vogn- og bremsevægt. Vognene skal tillige afmeldes til den oprindelige udsættelsesstation, og i meldingen til de mellemliggende vognlistestationer skal vognenes akselantal og vognvægt fradrages tilmeldingen udover hver af disse stationer. Togføreren gør på vognlisten vedtegning om sådanne udsatte vogne med oplysning om, på hvilken station de er udsat.

Ved sammenlægning af de modtagne meldinger vil hver vognlistestation være i stand til at udregne, hvor meget toget kan optage.

Om melding af vogne med de i SR omhandlede eksplosive stoffer og genstande, se SR.

#### Fremgangsmåde, når vogne skal efterlades

Såfremt et tog ikke har tilstrækkelig trækraft til at kunne optage alle de meldte vogne, bestemmer vognlistestationen under tilbørlig hensyntagen til forsendelsernes art, hvilke vogne der skal efterlades til et følgende tog. I den henseende bestemmes, at vognene optages i rækkefølge efter den i togplanerne anførte bogstavorden. Det er dog en selvfølge, at der kan indtræffe tilfælde, hvor det kan være rigtigt at afvige fra denne følgeorden, og denne skal derfor i de enkelte tilfælde konduitemæssigt gøres afhængig af de særlige forhåndenværende forhold.

De pågældende stationer underrettes pr telegram om de trufne dispositioner, og på vognmeldingen indklammes meldingen, således at togføreren eventuelt kan optage vognene, hvis andre vogne afmeldes undervejs.

For at der kan træffes afgørelse om medgivelse af forspandsmaskine, etablering af særtog o l til befording af efterladte eller udsatte vogne, skal den station, hvor vogne efterlades eller udsattes, snarest til trafiksektionen (distriktet) afgive melding om antallet af sådanne vogne, vognlistebetegnelse og vognvægt.

Melding om efterladte eller udsatte vogne kan dog undlades, såfremt det er pålagt stationen på bestemte tider at give melding til trafiksektionen (distriktet) om antal vogne til befording.

Om efterladte eller udsatte tomme vogne skal vognfordeleren snarest underrettes af den pågældende station.

#### Togets arbejde efter vognlisten

Når vogne, der er opført på vognmeldingen til optagelse eller eftermeldt til toget, ikke kan medtages af dette, skal togføreren snarest give de pågældende stationer

telefonisk underretning herom. Om underretning af vognfordeleren, hvis tomme vogne efterlades, se foran.

Når fragtstykgodsvogne ved indlæsning af ilstykgoods skifter karakter, skal togføreren underrette den følgende vognlistestation, der drager omsorg for, at vognene afmeldes som G og tilmeldes som C.

Når et togs vognliste ikke indeholder så stor en belastning, som det pågældende lokomotiv (motorvogn) under de givne forhold kan fremføre, kan mellemstationer beordre toget til yderligere at medtage vogne inden for de grænser, der er angivet ved lokomotivets (motorvognens) normerede trækkeevne. I påtrængende tilfælde kan det også tillades at medgive toget vogne, henhørende til højere klasser, selv om det herved skulle blive nødvendigt at udsætte eller efterlade vogne, henhørende til lavere klasser, alt dog med tilbørligt hensyn til togets planmæssige fremførelse.

#### Foranstaltninger i tilfælde af mangel på sporplads

Når en station af mangel på sporplads ikke kan modtage vogne, forholdes således:

By- og knudestationer skal i tide underrette trafikinspektøren, der herefter foretager det videre fornødne, herunder underretning af distriktet og vognfordeleren. Forinden der af trafikinspektøren træffes foranstaltninger, der berører andre toglederområder, forhandler de pågældende togledere indbyrdes; om resultatet underrettes distriktet.

Andre stationer skal i tide underrette den eller de pågældende vognlistestationer, eventuelt de undervejs værende tog om spormanglen, for at vognene kan blive efterladt til senere tog, eventuelt udsat på en foranliggende station. Bemærkning om sådan modtagen underretning påføres vognlisten. De stationer, hvor vogne i sådanne tilfælde udsættes, skal straks pr fjernskriver eller telefonisk underrette bestemmelsesstationen om vognens art og om, for hvilke modtagere de

er bestemt. Ledsagelsespapirerne afgives til den station, hvor vognene udsættes. Stationer, som mangler sporplads, skal straks give distriktet, trafikinspektør og vognfordeler underretning herom med oplysning om årsagen dertil og manglens sandsynlige varighed. Distriktet underretter privatbanerne. Så længe spormanglen vedvarer, giver stationen endvidere daglig kl 8 melding til distrikt, trafikinspektør og vognfordeler om antallet af de på andre stationer henstående udsatte og efterladte vogne, bestemt for stationen.

#### SÆRLIG RAPPORTERING AF VOGNE, TRANSPORTBE- HOLDERE, BOKSPALLER OG LÆSSEMIDLER, DER UDVEKSLES MED FREMMEDE BANER

##### STATSBANEMATERIEL

##### Vogne

##### Til og fra indenlandske privatbaner

Person-, post- og rejsegodsvogne opføres på rapport, blanket A 574, der indsendes til distriktet den 3. i hver måned for den forrige måned.

Vogne, der er overleveret i den forrige måned, og som tilbageleveres inden rapportens indsendelse, rapporteres tilbageleveret på rapporten for den måned, hvori de er overleveret.

Distriktet fremsender rapporten senest den 15. i hver måned til generaldirektoratet (trafikkontoret), efter at de nødvendige oplysninger om legeberegning og tomløb for de ekstraordinært overleverede vogne er tilføjjet.

Godsvogne opføres på blanket F 40 (rapport med beregning af vognleje), hhv F 41 (indlægsark til vognlejerapport) eller F 42 (lille format af rapport med beregning af vognleje). For vogne, der overleveres privatbanen i henhold til DVO § 7, anføres i anmærkningsrubrikken "§ 7" samt evt andre oplysninger, som kan have betydning for legeberegningen af vognene.

Rapporterne indsendes til trafikkontoret (vognafregningen) senest den 20. i hver måned for den forrige måned.

Der er i øvrigt til hver enkelt overgangsstation udsendt særskilt instruks om rapporteringen.

#### Til og fra udenlandske baner

Person-, post- og rejsegodsvogne opføres af overgangsstationen på rapport, blanket A 983 (særlig rapport for hver kategori).

I rapportens anmærkningsrubrik skrives "forstærkningsvogn", når det drejer sig om en forstærkningsvogn til en af de faste kursvogne.

Rapporterne indsendes til trafikkontoret (vognafregningen) den 10. i den efterfølgende måned. Hvor overgangen til ny køreplan medfører deling af en måned, udfærdiges der for den pågældende måned særskilte rapporter for vognløb hørende til hhv gammel og ny køreplan.

Om uregelmæssigheder i kursvognsløbene m v se side 45.

Godsvogne opføres såvel ved overleveringen som ved tilbageleveringen på overgangslistene, blanket A 601 (for Helsingør stations vedkommende blanket A 636).

Overgangslistene indsendes daglig til trafikkontoret (vognafregningen).

#### Transportbeholdere og bokspaller

##### Til og fra indenlandske privatbaner

Overgangsstationerne indsender den 18. i måneden for den foregående måned til trafikkontoret (vognafregningen) rapport, blanket A 578, over beholdere efter de nedenfor forpresenninger fastsatte regler. Rapportering af bokspaller finder ikke sted i forbindelse med privatbanerne.

Såfremt der ingen beholdere er at rapportere, påføres rapporten over presenninger en meddelelse herom. I dette tilfælde bortfalder rapporten over beholdere.

#### Til og fra udenlandske baner

Transportbeholdere og bokspaller, som overleveres til eller tilbageleveres fra udenlandske baner, opføres af grænsestationerne på overgangskort, blanket A 602, der indsendes til trafikkontoret (vognafregningen) daglig. Ved tilbageleveringen indsendes endvidere de med de tilbageleverede transportbeholdere og bokspaller indgåede følgesedler.

#### Presenninger

##### Til og fra indenlandske privatbaner

Overgangsstationerne indsender den 18. i måneden for den foregående måned til trafikkontoret (vognafregningen) rapport, blanket A 578, over presenninger, som har været mere end 5 døgn på privatbanen, som ikke er tilbageleveret, eller som er tilbageleveret på en anden overgangsstation, som er tilbageleveret efter overlevering på en anden overgangsstation, som har været benyttet (eller været bestemt til at benyttes) lokalt på privatbanen, eller som er såvel over- som tilbageleveret ubenyttet, og som er tilbageleveret over en ikke-DSB-vogn.

Presenninger, der tilbageleveres i en anden måned end den, hvori overleveringen har fundet sted, skal, såfremt tilbageleveringen sker inden ovennævnte dato, rapporteres på rapporten for den måned, hvori overleveringen har fundet sted.

Rapporten vedlægges de med de tilbageleverede presenninger fulgte følgesedler, som er frataget af stationen (jf teksten i rapportens hoved) ved presenningens tilbagelevering fra privatbanen.

Følgesedler, der indgår med andre end her omhandlede presenninger, indsendes hver lørdag til trafikkontoret (vognafregningen).

Såfremt der ingen presenninger er at rapportere, påføres rapporten over beholdere en meddelelse herom. Såfremt der hverken er presenninger eller beholdere at rapportere, indsendes en meddelelse herom. I dette tilfælde bortfalder rapportererne.

#### Til og fra udenlandske baner

Presenninger, gitre (bundriste) m v, som overleveres til eller tilbageleveres fra udenlandske baner, opføres af grænsestationerne på overgangskort, blanket A 602, der indsendes til trafikkontoret (vognafregningen) daglig. Ved tilbageleveringen indsendes endvidere de med de tilbageleverede presenninger m v indgåede følgesedler.

#### FREMMED MATERIEL

##### Tilhørende indenlandske privatbaner

##### Vogne

Person- og rejsegodsvogne opføres på rapport, blanket A 574, der udfærdiges særskilt for hvert ejendomsmærke og indsendes til distriktet den 3. i hver måned for den forrige måned. Vogne, der er overtaget i den forrige måned, og som tilbageleveres inden rapportens indsendelse, rapporteres tilbageleveret på rapporten for den måned, hvori de er overtaget.

Distriktet fremsender rapporten senest den 15. i hver måned til generaldirektoratet (trafikkontoret), efter at de nødvendige oplysninger om legeberegning og tomløb for de ekstraordinært overtagne vogne er tilføjet.

Godsvogne opføres på blanket F 40 (rapport med beregning af vognleje), hhv F 41 (indlægsark til vognlejerapport) eller F 42 (lille format af rapport med beregning af vognleje). For vogne, der overleveres statsbanerne eller andre privatbaner i henhold til DVO § 7, anføres i anmærkningsrubrikken "§ 7" samt evt andre oplysninger, som kan have betydning for legeberegningen af vognene.

Rapporterne indsendes til trafikkontoret (vognafregningen) senest den 20. i hver måned for den forrige måned.

Der er i øvrigt til hver enkelt overgangsstation udsendt særskilt instruks om rapporteringen.

Tomme vogne, der ekspederes på fragtbrev enten med fragtberegning eller med tilladelse fra generaldirektoratet eller distriktet til fragtfri befordring mellem 2 privatbaner, skal ikke rapporteres.

En vogn, der opholdes på en station som følge af

- udsættelse af drift på grund af vognens beskadigelse eller undersøgelse efter sporfløb, eller
- nabobanens vægning ved overtagelse, herunder også den i DVO § 3, punkt 4, omhandlede,

opføres af den pågældende station på rapport, blanket A 573, der indsendes til trafikkontoret (vognafregningen) snarest efter, at grunden til opholdet er hævet. Såfremt vognen, der sættes ud af drift, er sammenlæst med eller ekspederet på ét fragtbrev med en eller flere andre vogne, således at disse også opholdes, indsendes også en rapport med fornøden oplysning for hver af disse vogne.

Har en vogn været sat ud af drift på grund af vognens beskadigelse eller undersøgelse efter sporfløb, tilføjes på rapporten oplysning om, hvorvidt vognen er blevet forsynet med beklæbningssedler, og da hvilke, og tilbagesendes vognen til ejendomsbanen læst på en anden vogn, gives tillige oplysning om denne vogns ejendomsmærke og nummer.

Godsvogne, der tilhører en indenlandsk privatbane, og som sendes til udlandet, skal - såvel ved overleveringen til som



ved tilbageleveringen fra udlandet - af grænsestationen føres på overgangslistor, blanket A 601 (for Helsingør stations vedkommende blanket A 636), der indsendes til trafikkontoret (vognafregningen) daglig.

#### Presenninger

Overgangsstationerne indsender den 18. i måneden for den foregående måned til trafikkontoret (vognafregningen) rapport, blanket A 578, (fornøden rettelse af hovedet foretages) over presenninger,

som har været mere end 5 døgn på statsbanerne,  
som ikke er tilbageleveret,  
som er tilbageleveret efter overtagelse på en anden overgangsstation, eller  
som er overtaget til lokal brug.

Såfremt der ingen presenninger er at rapportere, gøres bemærkning herom på rapport, blanket A 578, over statsbanepresenninger, jf foran.

Presenninger, der tilhører en indenlandsk privatbane, og som sendes til udlandet, skal - såvel ved overleveringen til som ved tilbageleveringen fra udlandet - af grænsestationen føres på overgangskort, blanket A 602, som anført for DSB-presenninger.

#### Tilhørende udenlandske baner

##### Person-, post- og rejsegodsvogne

For rapportering af jernbaneejede person-, post- og rejsegodsvogne, der overtages fra udenlandske baner, gælder samme bestemmelse som for overlevering af DSB-person-, post- og rejsegodsvogne til udenlandske baner, jf foran.

Der udfærdiges særskilt rapport for hvert ejendomsmærke.

Opholdes en person-, post- eller rejsegodsvogn ekstraordinært på en station, forholdes som nedenfor anført for godsvogne, jf også bestemmelsen side 45.

#### Godsvogne

Godsvogne, der overtages fra eller overleveres til udenlandske baner, opføres såvel ved overtagelsen som ved overleveringen på overgangslistor, blanket A 601 (for Helsingør stations vedkommende blanket A 636), der indsendes daglig til trafikkontoret (vognafregningen).

Godsvogne, der overleveres til eller tilbageleveres fra indenlandske privatbaner, opføres på blanket F 40 (rapport med beregning af vognleje), hhv F 41 (indlægsark til vognlejerapport) eller F 42 (lille format af rapport med beregning af vognleje). For vogne, der overleveres privatbanen i henhold til DVO § 7, anføres i anmærkningsrubrikken "§ 7" samt evt andre oplysninger, som kan have betydning for legeberegningen af vognene.

Rapporterne indsendes til trafikkontoret (vognafregningen) senest den 20. i hver måned for den forrige måned.

Der er i øvrigt til hver enkelt overgangsstation udsendt særskilt instruks om rapporteringen.

Vogne, dog ikke EUROP-vogne og private godsvogne, der opholdes på en station som følge af

- udsættelse af drift på grund af vognens beskadigelse eller undersøgelse efter sporafløb eller som følge af, at der fra vognen fjernes erstatningsdele til anvendelse på en anden vogn, eller
- nabobanens vægring ved overtagelse, herunder også den i RIV § 4, pkt 6 omhandlede,

opføres af den pågældende station på rapport, blanket A 573, der indsendes til trafikkontoret (vognafregningen) snarest efter, at grunden til opholdet er hævet. Såfremt en vogn, der sættes ud af drift, er sammenlæsset med en eller flere andre vogne, således at disse også opholdes, indsendes også en rapport med fornøden oplysning for hver af disse vogne.

Har en vogn været sat ud af drift på grund af vognens beskadigelse eller undersøgelse efter sporafløb, tilføjes på rapporten oplysning om, hvorvidt vognen er blevet forsynet med beklæbningsstedler og da hvilke, og tilbagesendes vognen til ejendomsbanen læsset på en anden vogn, gives tillige oplysning om denne vogns ejendomsmærke og nummer.

#### Læssemidler, transportbeholdere og bokspaller

Almindeligvis skal grænsestationerne ikke udfærdige og indsende overgangskort, blanket A 602, over udenlandske læssemidler (presenninger, gitre, reb m v), transportbeholdere, og bokspaller, som overtages fra eller overleveres til udenlandske baner.

Kort udfærdiges og indsendes kun i tilfælde af mangler og beskadigelser samt efter særlig anmodning fra trafikkontoret (vognafregningen).

Overgangskortene skal i så tilfælde påføres oplysninger om ejendomsmærke, nummer og eventuel hjemstedsstation, samt for transportbeholderes vedkommende om det er en stor eller en lille beholder.

#### SÆRLIG RAPPORTERING AF PRIVATE GODSVOGNE

Overgangsstationerne til udlandet skal opføre private godsvogne på overgangslister, blanket A 601 (for Helsingør stations vedkommende blanket A 636), som foreskrevet for andre godsvogne.

I forbindelse med indenlandske privatbaner rapporteres kun private kølevogne, der under løb og ophold i Danmark er under Interfrigo-forvaltning, jf hæfter "Bestemmelser for Interfrigo-trafik". Vognene rapporteres til trafikkontoret (vognafregningen) på blanket F 40, F 41 eller F 42 med vedtegning "If" i anmærkningsrubrikken. Rapporterne udfærdiges i øvrigt efter den til hver enkelt overgangsstation udsendte instruks om rapportering af godsvogne, der udveksles med privatbaner.

#### FORANSTALTNINGER I VOGNKNAPPE TIDER

I tilfælde af almindelig vognknaphed kommer fra et af distrikterne efter indbyrdes forhandling nærmere fastsat tidspunkt - hvad enten indskrænkede på- og aflæsningsfrister er sat i kraft eller ikke - nedenstående forskrifter, om hvis iværksættelse stationerne instrueres af de nævnte distrikter hver for sit område, til anvendelse:

Stationerne skal med særlig iver virke hen til fremskyndet af- og pålæsning af vogne og til disses hurtige behandling på og rangering til og fra havne-, læsse- og omladespor, pakhus- og kranspor, vaske- og desinfektionspladser m v samt skænke vognbenyttelsen og de i forbindelse dermed stående rapporter særlig opmærksomhed.

Fragtbreve over sendinger, som forsendere selv skal på- eller aflæsse, skal af stationerne modtages, henholdsvis udleveres, i hele den tid, stationen i øvrigt er åben for publikum.

Læssepladserne skal på hverdage være tilgængelige for forsenderne uafbrudt i tiden kl 6 til kl 19, og de må således ikke afspærres, selv om der inden for dette tidsrum er tider, i hvilke ekspeditionen er lukket for publikum. For enkelte stationer med særlige forhold kan distriktet fastsætte afvigende regler. Publikum underrettes om den udvidede ekspeditionstid gennem opslag, ved de afgivne underretninger om til rådighed stillede vogne og eventuelt på anden passende måde.

Hvis forholdene tillader det, bør der ikke nægtes forsendere tilladelse til at på- og aflæsse vogne også før og efter de bestemte ekspeditionstider samt på søn- og helligdage, for så vidt det kan forenes med helligdagsloven. Under samme hensyn bør der også arbejdes på pakhuse og med omlæsning af stykgodsvogne, såfremt vognmateriellets udnyttelse derved kan fremmes.

Den ret, jernbanen ifølge GR har til at aflæsse og lagre vognladningsgods, herunder køretøjer, der ikke er afhentet i rette tid, bør efter omstændighederne bringes til anvendelse for at

fremskynde vognomløbet. Det må iagttages, at godset ikke beskadiges ved aflæsningen.

Underretning om ankomst af vogne, som adressaterne selv skal aflæse, skal ske så hurtigt som muligt og ved udstrakt benyttelse af telefonen. Eventuelt må underretningen fremmes ved anvendelse af ekstrabude, hvorved bemærkes, at ekstrabude bør antages også til underretning af adressater på landet, når aflæsningen derved må formodes at blive væsentlig fremskyndet, f. eks. når vogne indgår efter landpostbudenes afgang, og adressaten ikke på anden måde kan underrettes samme dag. Budlønnen må ikke overstige den for udbringning af privattelegrammer fastsatte takst.

Får en station 20 eller flere vogne - læssede eller bortbeordrede tomme - færdige til afgang, og disse ikke kan ventes optaget af de planmæssige tog eller allerede anordnede tog inden et tidsrum af ca. 4 timer, skal stationen telegrafisk underrette distriktet, henholdsvis trafiksektionen, der eventuelt etablerer de fornødne særtog. Det må så vidt muligt undgås at efterlade vogne, også tomme.

Fremmede vogne bør søges udnyttet mest muligt under iagttagelse af reglerne for deres læsning på tilbagevejen.

Transporter til brug for statsbanerne skal så vidt muligt foregå således, at vognene kan være disponible for den almindelige trafik på de stærkest trafikerede dage i ugen, nemlig ugens tre første hverdage, og der benyttes til sådanne transport fortrinsvis vogne af de typer, der bedst kan undværes i den almindelige trafik. På- og aflæsning af sådanne vogne skal foregå hurtigst muligt, om fornødent ved hjælp af ekstramandskab, til hvis antagelse fornøden bemyndigelse må indhentes. Den for publikum gældende på- og aflæsningsfrist bør ikke overskrides for sådanne sendinger; sker det, indberettes sagen til distriktet, jf. ordreserie E side 44d og 72.

Værkstederne skal blandt de til reparation indgåede godsvogne daglig udtage så mange som muligt af de mindst beskadigede og gøre disse færdige først. Istandsættelse af de vognarter, der er størst mangel på, skal fremmes fortrinsvis, eventuelt ved overarbejde.

Bestemmelserne på side 10b m. v. om behandling af beskadigede godsvogne må nøje overholdes, og der bør eventuelt tildeles vognopsynet midlertidig assistance fra værkstederne.

I tilfælde af vognknaphed i det ene distrikt, uden at denne er tilsvarende til stede i det andet, kan foranstående regler sættes i kraft alene for det pågældende distrikts område. I sådanne tilfælde skal det andet distrikt af al evne imødekomme rekvisitioner fra det distrikt, hvor vognmanglen findes.

Distrikterne skal desuden ved virksom kontrol foranledige, at der på stationerne i øvrigt foretages alt, hvad der kan tjene til modarbejdelse af vognmanglen.

Om iværksættelsen af de heromhandlede bestemmelser underrettes generaldirektoratet af 1. distrikt.

TRANSPORTBEHOLDERE OG KØLEBOKSE  
DANSKE TRANSPORTBEHOLDERE I INDENLANDSK  
FORBINDELSE

Tilsyn med og behandling af transportbeholdere: side 23.

Regler for transportbeholderes anvendelse i forbindelse med indenlandske privatbaner: side 63.

Læsning og transport af transportbeholdere: side 73.

Transportbeholderes plombering (aflåsning), påtegning og beklæbning: side 109.

Fordeling og rapportering af transportbeholdere: side 136c.

Rapportering af transportbeholdere ved udveksling med fremmede baner: side 142 og 143.

TRANSPORTBEHOLDERE I FORBINDELSE MED  
UDLANDET

Beholdere med et rumindhold af højst 3 m<sup>3</sup> benævnes små beholdere. Beholdere med et større rumfang benævnes store beholdere, idet dog beholdere med en længde på 3 m og derover benævnes transcontainere.

Den på beholderne angivne lastgrænse må ikke overskrides.

Beholdere, der opfylder de for anvendelse i international jernbanetrafik gældende betingelser, er mærket **i** eller **Ⓢ**, medens beholdere, der desuden opfylder de internationale betingelser for befordring under toldlukke, er mærket **i**. Private beholdere vil endvidere være forsynet med mærket **P** efter nummeret.

Hver beholder skal under transporten være medgivet en international følgeseddel C1 (blanket A 1005a), i hvilken skal anføres beholderens ejendomsmærke og nummer, nummeret  
15/12 1967

på den vogn, transportbeholderen læsses i, samt hvorvidt det drejer sig om en lille beholder, en stor beholder eller en transcontainer.

Grænsestationerne fører kontrol med, at fragtbrevene - herunder fragtbreve på vogne, hvis ladning helt eller delvis består af små beholdere - er medgivet følgesedler C1 og udfærdiger evt erstatningsfølgersedler.

Udenlandske beholdere kan nylæsses efter samme regler, som gælder for læsning af udenlandske godsvogne.

Udenlandske jernbaneejede beholdere, der ikke nylæsses, skal tilbagesendes fragtfrit ad henvæjen til ejendomsbanens overgangsstation ledsaget af den oprindelige følgeseddel. DB-beholdere, der på henvæjen er blevet befordret over Sassnitz-Trelleborg til en svensk eller norsk station og derfra nylæsses til en dansk station, kan dog tilbagesendes enten via Helsingør, Københavns Frihavn eller til nærmeste overgangsstation til Tysk Forbundsbane (DB). Mangler den oprindelige følgeseddel, skal afsendelsesstationen her i landet udfærdige og medgive international følgeseddel C1 (blanket A 1005a), der behandles som anført.

Ved omlæsning af en beholder fra en vogn til en anden og i tilfælde af videreekspedition eller nyindlevering suppleres den oprindelige følgeseddel med nummeret på den nye vogn, henholdsvis navnet på den nye bestemmelsesstation.

Såfremt en udenlandsk beholder beskadiges under opholdet her i landet, sendes indberetning herom til generaldirektoratet (trafikkontoret); indberetningen skal indeholde oplysning om beskadigelsens art, omfang og årsag, såfremt denne kan opklares, hvorledes transportbeholderen er behandlet (beklæbet), samt hvorvidt der er grund til at rejse erstatningskrav over for trediemand og i bekræftende fald dennes navn og adresse, jf RIV § 56, pkt 5.

Beskadiges en udenlandsk beholder her i landet, skal den normalt tilbagesendes tom ad henvæjen til ejendomsbanens overgangsstation til istandsættelse. Drejer det sig kun om en mindre beskadigelse, og er en udbedring af denne nødvendig af hensyn til transportbeholderens anvendelse her i landet, kan der dog rettes henvendelse til vognopsynet om skadens udbedring. Såfremt en beholder beskadiges, således at den ikke kan benyttes til befordring af det i denne indlæssede gods, skal godset omlæsses til en anden beholder eller en vogn.

En udenlandsk beholder, der beskadiges i en sådan grad, at den ikke kan anvendes til befordring af gods, skal beklæbes med meldeseddel K (blanket A 1002) og tilbagesendes til ejendomsbanen.

For kontrollen med og rapportering af beholdere tilhørende udenlandske baner gælder de samme bestemmelser som for udenlandske presenninger (side 125 og 146).

Forinden en udenlandsk beholder tilbagesendes, skal den være udfejlet. Beholdere, som har været benyttet til befordring af f fisk, f kød, vildt eller slagtet fjerkræ, skal ved afleveringen fra godsmotageren være grundigt udvasket; såvel den station, hvor beholderen tømmes, som overgangsstationen til udlandet skal føre kontrol med, at dette er sket og eventuelt selv foranledige rengøringen foretaget.

I øvrigt henvises til bestemmelserne i GR.

Om udenlandske transportbeholdere (pa-beholdere), der befordres på særlige bærevogne, henvises til RIV, § 58.



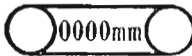



## KØLEBOKSE


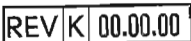

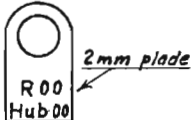
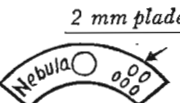
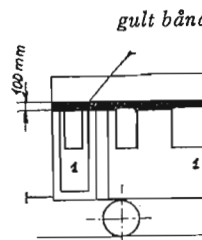
Kølebokse må kun benyttes til transport af varer, som ønskes befordret i nedkølet stand, tøris o l. Til afkøling må kun anvendes tøris, der skal leveres af afsenderen. Da køleboksene ikke er beholdere i RIV's forstand, er de ikke mærket i eller i. I forbindelse med udlandet må de derfor kun benyttes til svenske og norske baner, med hvilke statsbanerne har afsluttet overenskomst om gensidig benyttelse af kølebokse med et rumindhold af indtil 200 liter.



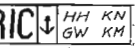
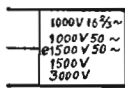
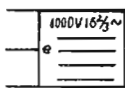
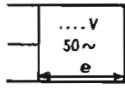
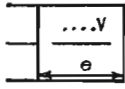
Køleboksenes fordeling, bogføring og rapportering foregår efter bestemmelserne for transportbeholdere, idet de føres særskilt under anvendelse af forkortelsen "boks". For køleboksenes benyttelse og rapportering (herunder medgivelse af følgeseddel, blanket A 1006 henholdsvis A 1005a) i forbindelse med indenlandske privatbaner samt svenske og norske baner gælder de for transportbeholdere i nævnte forbindelser fastsatte bestemmelser.

## Signaturer på vognmateriellet

Person-, post- og rejsegodsvogne  
samt motormateriel

Mærke	Placering	Betydning
	Øverst på gavlen ved opstignings-trin etc	Advarsel mod eventuelle elektriske køreledninger
	På længdedrageren udfor tilbagestillingsventilen	Angiver placeringen af nødbremsens tilbagestillingsventil, hvis denne er anbragt i en lukket kasse under vognen
	På længdedrageren udfor dynamoen	Længden af rem ekskl remsamler
Vandpåfyldningsstudsøn malet gul	Ved vandpåfyldningsstudsøn (anv ikke på DSB's vogne)	Vandbeholderen er frostsikret, når vognen er opvarmet  — „ —
	Til venstre på længdedrageren	Angiver vognvægten
Vv00t	— „ —	Vognens taravægt. Påføres kun RIC-mærkede vogne.
Tara 00000 kg	På længdedrageren udfor skruebremsesvinget	Angiver, at vognen har skruebremse
	1. Til højre på længdedrageren	1. For 2-akslede vogne: Afstanden mellem hjulsættene. For 3-akslede vogne: Afstanden mellem de yderste hjulsæt. For bogie-vogne: Afstanden mellem bogiecentrene
		

Mærke	Placering	Betydning
	2. På bogien	2. For 2-akslede bogier: Afstanden mellem hjulsættene. For fler-akslede bogier: Afstanden mellem de yderste hjulsæt For fælles-bogier dog afstanden til bogie-midten
	Til højre på længdedrageren	Angiver revisionsværksted og -dato for person-, post- og rejsegodsvogne K: cvk Kh A: cvk Ar
	På bogie-længde-drageren	Bogien må ikke smøres på de steder, der har gummianslag (gummien ødelægges af olien)
	Under en af de to bolte, som sammenholder pufferplade og pufferhylster	Mærkeskilte for ringfjederpuffere. R: største puffertryk i tons. H: puffervandring i mm
	— „ —	Smøremiddel. Årstal ved pufferens anbringelse. Pufferens typebetegnelse
	På sidevæggen udfor 1. kl vognafdelingerne umiddelbart under taget	Det gule bånd angiver 1. kl vognafdelingerne

Mærke	Placering	Betydning
	Vognsiden nederst til venstre	Vognen opfylder <i>alle</i> betingelser for løb på jernbaner, der er tilsluttet „RIC“, se side 160 Rødt RIC: maks 120 km/t Gult RIC: maks 140 km/t
	— „ —	Vognen opfylder de almindelige betingelser for løb på jernbaner, der er tilsluttet RIC, samt de specielle betingelser for løb på de i signaturen anførte jernbaner, se side 160. En stjerne angiver, at vognen <i>ikke</i> opfylder betingelserne for løb på enkelte af den pågældende jernbanes linier Rødt RIC: maks 120 km/t Gult RIC: maks 140 km/t
	— „ —	Vognen opfylder de internationale bestemmelser for overførsel med danske og udenlandske færger i det omfang, som er angivet i signaturen. For betydningen af anker-signatur og kendingsbogstaver, se side 160. Rødt RIC: maks 120 km/t Gult RIC: maks 140 km/t
	I fortsættelse af RIC-mærket	Vognen har elektrisk varmeudrustning for de anførte spændinger og periodetal
	— „ —	Må kun benyttes for de anførte spændinger og periodetal
	— „ —	Vognen har gennemgående elektrisk varmeledning. ..... V angiver den højst tilladelige spænding. ~ = perioder
	— „ —	Vognen har gennemgående elektrisk varmeledning. ..... V angiver den højst tilladelige spænding. — betyder jævnstrøm. Varmeledningen må ikke bruges til vekselstrøm

Betydningen af RIC-mærkets kendingsbogstaver for  
jernbaner, der er tilsluttet „RIC“

A	—	Østrig
B	—	Belgien
BG	—	Bulgarien
CH	—	Schweiz
ČS	—	Tjekkoslaviet
D	—	Tyskland
DK	—	Danmark
F	—	Frankrig
GR	—	Grækenland
H	—	Ungarn
It	—	Italien
J	—	Jugoslavien
L	—	Luxembourg
N	—	Norge
NS	—	Holland
PL	—	Polen
R	—	Rumænien
S	—	Sverige
TC	—	Tyrkiet

Betydningen af RIC-mærkets ankersignatur og kendings-  
bogstaverne for de forskellige færgoverfarer



Rødby Færge—Puttgarden  
Trelleborg—Sassnitz  
Reggio C—Messina  
Villa S.G.—Messina

<b>HH</b>	Helsingør—Hälsingborg
<b>KN</b>	Korsør—Nyborg
<b>GW</b>	Gedser—Warnemünde
<b>KM</b>	København—Malmö

Fuldstændige betegnelser samt forkortelser for de inter-  
nationalt anvendte trykluffbremser



	<i>I. Automatiske, ikke trinvis løsbare bremsere</i>
W	Westinghouse-bremse med hurtigvirkende styreventil Westinghouse-bremse med hurtigvirkende styreventil og omstilling „godstog — persontog“
K—GP	Knorr-godstogs- persontogsbremse
W—G	Westinghouse-godstogsbremse med styreventil Lu I eller Lu I—II
W—GP	Westinghouse-godstogs- persontogsbremse med styreventil Lu V—I
W—P	Westinghouse-persontogsbremse med styreventil LuR

*II. Automatiske, trinvis løsbare bremsere*





Kk—G	Kunze-Knorr-godstogsbremse
Kk—GP	Kunze-Knorr-godstogs- persontogsbremse
Kk—GPR	Kunze-Knorr-hurtigtogsbremse med omstilling „godstog — persontog — hurtigtog“
Dr—G	Drolshammer-godstogsbremse
Dr—GP	Drolshammer-godstogs- persontogsbremse
Bo—GP	Bozic-godstogs- persontogsbremse, type C, uden lastveksel
Bo—GP—A	Bozic-godstogs- persontogsbremse, type CD, med automatisk lastveksel
Bo—G—A	Bozic-godstogsbremse, type D, med automatisk lastveksel
Hik—G	Hildebrand-Knorr-godstogsbremse
Hik—P	Hildebrand-Knorr-persontogsbremse
Hik—GP	Hildebrand-Knorr-godstogs- persontogsbremse
Hik—GPR	Hildebrand-Knorr-hurtigtogsbremse med omstilling „godstog — persontog — hurtigtog“
Bd—G	Breda-godstogsbremse
Bd—P	Breda-persontogsbremse
Bd—GP	Breda-godstogs- persontogsbremse
Bd—PR	Breda-persontogs- hurtigtogsbremse med omstilling „persontog — hurtigtog“
K—RI—P	Knorr-persontogsbremse med hurtigvirkende styreventil og Rihosek-Leuchter-ventil for trinvis løsning
W—RI—P	Westinghouse-bremse med hurtigvirkende styreventil, eller med styreventil LuR og Rihosek-Leuchter-ventil for trinvis løsning
Ch—GP	Charmilles-godstogs- persontogsbremse
O—G	Oerlikon-godstogsbremse, type ESt 3
O—GP	Oerlikon-godstogs- persontogsbremse, type ESt 3
O—P	Oerlikon-persontogsbremse, type ESt 4
O—PR	Oerlikon-persontogs- hurtigtogsbremse, type USt eller ESt/R
O—GP—A	Oerlikon-godstogs- persontogsbremse, type ESt—AL, med automatisk lastveksel
KE—G	Knorr-godstogsbremse, type KE
KE—P	Knorr-persontogsbremse, type KE
KE—GP	Knorr-godstogs- persontogsbremse, type KE
KE—GP—A	Knorr-godstogs- persontogsbremse, type KE med styreventil KE2b—AL eller KE2c—AL med automatisk lastveksel
KE—GPR	Knorr-hurtigtogsbremse kategori „R“, type KE, med omstilling „godstog — persontog — hurtigtog“ med eller uden farebremseaccelerator og med eller uden blokeringsbeskytter
WE—G	Westinghouse-godstogsbremse, type E2A eller E3
WE—P	Westinghouse-persontogsbremse, type E2A eller E3
WE—GP	Westinghouse-godstogs- persontogsbremse, type E2A eller E3
WE—GP—A	Westinghouse-godstogs- persontogsbremse, type E3, med automatisk lastveksel
WU—G	Westinghouse-godstogsbremse, type U
WU—P	Westinghouse-persontogsbremse, type U
WU—GP	Westinghouse-godstogs- persontogsbremse, type U
DK—G	Dako-godstogsbremse, type C, CV, CVI, CD, CVD, CVID
DK—P	Dako-persontogsbremse, type C, CV, CVI, CD, CVD, CVID
DK—GP	Dako-godstogs- persontogsbremse, type C, CV, CVI, CD CVD, CVID
DK—GP—A	Dako-godstogs- persontogsbremse, type CD, CVD, CVID, med automatisk lastveksel
DK—PR	Dako-hurtigtogsbremse kategori „R“, med omstilling „per- sontog — hurtigtog“, type CV, med eller uden farebremse- accelerator, og med eller uden blokeringsbeskytter.



## GODSVOGNE

Mærke	Placering	Betydning
	På vogngavl og til venstre på vognsiden	Forsigtig rangering
<b>00000kg</b>	Til venstre på vognsiden	Angiver vognens egenvægt (tara)
<b>00000kg</b> <b>00,0t</b>	— „ —	Øverste felt angiver vognens egenvægt (tara), nederste felt skruebremsevægten. (Findes kun på vogne, hvor skruebremsevægten er mindre end tara + last)
<b>00,0m<sup>2</sup></b>	— „ —	Angiver vognens bundflade
<b>00,0m</b>	— „ —	Angiver vognens nyttige læsselængde
<b>0.0 t/m</b>	På længdedrageren	Angiver vognens største metervægt i tons. Påføres kun, dersom den er lig eller større end 4,0 t/m
<b>00,0m<sup>3</sup></b>	På beholdervognes venstre sideplade	Angiver beholdervognenes rumindhold i m <sup>3</sup> , hl eller l
	Øverst på gavlen ved opstigningstrin etc	Advarsel mod evt elektriske køreledninger

Mærke	Placering	Betydning
<b>→0,00m←</b>	1. Til højre på længdedrageren	1. <i>For 2-akslede vogne:</i> Afstanden mellem hjulsættene. <i>For 3-akslede vogne:</i> Afstanden mellem de yderste hjulsæt <i>For bogie-vogne:</i> Afstanden mellem bogiecentrene
	2. På bogien	2. <i>For 2-akslede bogier:</i> Afstanden mellem hjulsættene. <i>For fler-akslede bogier:</i> Afstanden mellem de yderste hjulsæt
<b>0000kg</b>	Til venstre på vognsiden	Angiver største islast (vandis)
<b>00 <math>\frac{A}{0}</math></b>	Til højre på vognsiden evt til højre på længdedrageren	Antal (00) og art (0) af løse vogndele (A) (Se side 165)
<b><math>\frac{m}{t}</math> a-a 0+0 b-b 0+0 c-c 00+00</b>	Midt på længdedrageren	Angiver den størst tilladte last jævnt fordelt over de angivne antal meter. Afstandene a-a, b-b og c-c er markeret på længdedrageren
<b>MG</b>	På længdedrageren	Vognen har millimetergevind
<b>⊗</b>	Til højre på længdedrageren umiddelbart til venstre for signaturen for vognrevision	Vognen er udtaget til lejlighedsvis udrangering

Mærke	Placering	Betydning
	Ved vognnummret	Privat-vogn
	På beholdervognes højre sideplade	Beholdervognen har skvalpeplader
	Til højre på vognkassen	Vognen opfylder transitprofilet, og dens konstruktion og udstyr opfylder de øvrige bestemmelser for internationalt løb
	Til højre på længdedrageren umiddelbart til venstre for signaturen for revisionsfrist	Angiver at vognen er forsynet med internationalt udskiftelige dele

Mærke

Betydning



Vognen er udstyret som ledningsvogn



Vognen er udstyret med en persontogsbremse, der ikke kan omstilles til godstogsbremse


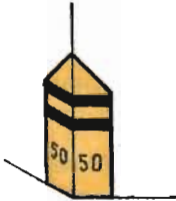
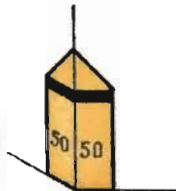



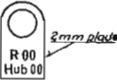


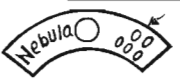

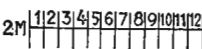
Vognen er udstyret med en i international trafik tilladt godstogsbremse



Vognen er udstyret med en i international trafik tilladt godstogsbremse, der kan omstilles til persontogsbremse

Signaturene, der er hvide, er anbragt på de fire hjørnestolper. På hvidmalede vogne er de indrammet med sort.  
Ang fortegnelse over bremses, der er tilladt i internationalt løb, se side 160-161.

Mærke	Placering	Betydning
	Nederst på hjørnestolperne	Gennemgående elektrisk varmeledning til 3000 volt. 50 anføres kun, hvis ledningen er egnet til en vekselstrøm med periodetal 50
	— „ —	Gennemgående elektrisk varmeledning til 1500 volt. 50 anføres kun, hvis ledningen er egnet til en vekselstrøm med periodetal 50
	— „ —	Gennemgående elektrisk varmeledning til 1000 volt. 50 anføres kun, hvis ledningen er egnet til en vekselstrøm med periodetal 50
	Umiddelbart efter RIV-mærket	Vognen er enhedsgodsvogn, dvs at den er bygget i overensstemmelse med International Jernbaneunions vedtægter
	På midte af længdedrager	Angiver at vognen har automatisk lastafbremsning med maks-bremsevægt som anført i signaturen
	Til venstre på længdedrageren	Vognen må ikke passere rangerrygge
	Under en af de to bolte, som sammenholder pufferplade og pufferhylster	Mærkeskilte for ringfjederpuffere. R: største puffertryk i tons. H: puffervandring i mm

Mærke	Placering	Betydning
<p>2 mm plade</p> 	Under en af de to bolte, som sammenholder pufferplade og pufferhylster	Smøremiddel. Årstal ved pufferens anbringelse. Pufferens typebetegnelse
<b>UIC</b>	Under RIV-mærket	Vognen er standardgodsvogn, dvs at den er bygget i overensstemmelse med International Jernbaneunions tegninger
	Til venstre på på vognsiden	Vognen er optaget i EUROP-vognparken
	Nederst til højre på vognsiden. Undtagelsesvis til højre på længde- drageren	Smøreskema for vogne med tidssmøring. Påskriften til venstre for felterne angiver smørefristen i måneder (M). Øverste felter angiver årets måneder, og i de nederste felter anføres under den pågældende måned tjenestested og dato for den foretagne smøring

Lastgrænsesignaturer for godsvogne, hvis konstruktion tillader akseltryk på

over 18 t  
indtil 20 t

A	B	C
20,5t	24,5t	28,5t

A	B	C
20,5t	24,5t	28,5t
S	20,5t	22,0t

A	B	C
20,5t	24,5t	28,5t
S	20,5t	24,5t
SS	15,5t	

over 16 t  
indtil 18 t

A	B	C
20,5t	24,5t	

A	B	C
20,5t	24,5t	
S	20,5t	22,0t

A	B	C
20,5t	24,5t	
S	20,5t	24,5t
SS	15,5t	

indtil 16 t

A	B	C
20,5t	20,5t	

A	B	C
20,5t	20,5t	
S	18,5t	

A	B	C
20,5t	20,5t	
S	20,5t	
SS	15,5t	

Angiver vognens største tilladte last (inkl evt islast) ved kørsel på A, B og C normalstrækninger.

**S**-mærket markerer, at vognen kan køre i tog, hvis hastighed er indtil 100 km/t, når de ud for mærket angivne lastgrænser ikke overskrides.

**SS**-mærket markerer, at vognen kan køre i tog, hvis hastighed er indtil 120 km/t, når de ud for mærket angivne lastgrænser ikke overskrides.

Signaturernes placering: til venstre på vognsiden.

Mærke	Placering	Betydning
REV K 00.00.00	Til højre på længdedrageren	Revisionssignatur for vogne med 4-årig revisionsfrist for indenlandsk løb og 3-årig revisionsfrist for udenlandsk løb. Åremålet for vogne med anden revisionsfrist angives med et tal til venstre for signaturen. Datoen er for den sidst foretagne vognrevision
4 REV K 00.00.00	Til højre på længdedrageren	Revisionssignatur for vogne med 4-årig revisionsfrist i såvel ind- som udland. Datoen er for den sidst foretagne vognrevision. K: cvk Kh A: cvk Ar N: vk Ng E: filial-vk Es
4 REV K 00.00.00		
4 REV K 00.00.00		
+ 3 M	Udbygning på højre side af revisionssignaturen	Revisionsfristen er forlænget med 3 måneder
Sp	I nærheden af datosignaturen for vognrevision	Til vognens bygning er helt eller delvis anvendt andre stålsorter end de normale
D aluminiumsfarve	På længdedrageren, umiddelbart til højre for datosignaturen for vognrevision	Anbringes på vogne med isothermos- eller athermos-akselkasser og angiver, at udskiftning af olie har fundet sted siden sidste vognrevision
H	På længdedrageren, i nærheden af datosignaturen for vognrevision	Anbringes på vogne, hvis glidelejer-akselkasser er udstyret med smørepudestel af ny model

## Signaturer for løse vogndelev

Eksempel:  $8 \frac{A}{6} = 8$  stk aftagelige kæder til side- eller endestøtter.

A: Løs vogndel.

6: Løbenummer for vogndelen.

8: Antal af pågældende vogndel.

## Løbenummer

- 1 Side- eller endestøtte
- 2 Aftagelig sidevæg på fladvogn
- 3 Aftagelig endevæg på fladvogn
- 4 Aftagelig sidelem
- 5 Aftagelige indvendige stolper til sikring af godset
- 6 Kæde til side- eller endestøtter
- 7
- 8 Presenningbom
- 9 Vrideskammel (med støtter)
- 10 Indskudsgulv (for fjerkræ etc)
- 11 Understøtning for indskudsgulv
- 12 Bræt til indskudsgulv
- 13 Dørforsatsgitter (for frugt, grønsager etc)
- 14 Dørplade (for løst indladet korn etc)
- 15 Bure til dyr
- 16 Siddestænger for fjerkrævogne
- 17 Fodertrug
- 18 Buk for fodertrug
- 19 Løs hestebom eller støtterem
- 20 Gitter eller aftagelig polstring for hestetransport
- 21 Aftagelig briks for hestetransport
- 22 Grime til hestevogn
- 23 Klapstol i hestevogn
- 24 Kobbeltang (stiv kobling)
- 25 Bundrist (stål-, brædde- eller tremmerist)
- 26 Iskasse

## Løbenummer

- 27 Iskasseforsatsvæg  
28 Iskasserammer  
29 Hagestang eller stang for kødkroge  
30 Aftagelig tværbjælke (for vogne med forsænket bund)  
31 Aftagelig drager  
32 Støttebjælke }  
33 Del til indskudsgulv } for specialvogne  
34 Iltflaske  
35 Stopkile  
36 Bremsstang med eller uden klodser }  
37 Fastspændingstov } til vogne for  
38 Mindre bjælke for bevægelig rampe } biltransport  
39 Aftagelig læssesadel for vogne med vrideskammel  
40 Udvekslelig varnehalkobling  
41 Ildslukningsapparat  
42 Hjulstop }  
43 Slidsker } for specialvogne til  
befordring af biler  
44 Gelænderstang  
45 Gelænderbue  
46 Bremsespindel