



PETER ROLAND HANSEN  
Birkevang 32 — Telef. 85 33 52  
VIRUM

10 -

DANSKE STATSBANER  
GENERALDIREKTORATET

ORDRER OG BESTEMMELSER  
FOR STATIONSTJENESTEN

VEDRØRENDE

VOGNMATERIELLET  
M V

*ORDRESAMLINGEN - SERIE J*

Optryk af udgave af 1939 med  
rettelsesblade til nr 259 (inkl) af  
1/12 1955.

I optrykket er samtlige rettelsel-  
ser ved „Meddelelser fra Generaldirek-  
toratet“ ført à jour indtil udgangen  
af november måned 1955.

KØBENHAVN

1956

*Ordresamlingens serie J fordeles til:*

<i>Administrationskontorer ol</i>	}	<i>efter behov.</i>
<i>Samtlige stationer</i>		
<i>Tilsynsførende trafikinspektorer</i>		





## Indhold

	Side
Oversigt over vognmateriellet .....	1
Tilsyn med og behandling af vognene ....	2
Almindelige bestemmelser .....	2
Almindeligt tilsyn med vognmateriellet .....	2
Særligt eftersyn m v af vognmateriellet .....	3
Ved befordring af kongehusets medlemmer .....	3
Godsvogne, der skal læsses til udlandet .....	3
<i>På overgangsstationer til indenlandske privatbaner</i> .....	4
<i>På overgangsstationer til udenlandske baner</i> .....	4
<i>Efter sporafløb</i> .....	5
<i>I tilfælde af godsbeskadigelser på grund af utæthed</i> .....	5
Lukkede vogne .....	5
Abne vogne med presenning .....	6
<i>Under sneforhold</i> .....	6
Behandling af varmløbne vogne .....	7
Kontrol med læsning .....	8
Behandling af beskadigede statsbanevogne .....	8
<i>Afhjælpning af mindre beskadigelser</i> .....	8
<i>Beklæbning med værkstedssedler</i> .....	11
Behandling af beskadigede fremmede vogne .....	12
<i>Vogne, der er optaget i indenlandske privatbaners</i> <i>vognpark</i> .....	12
<i>Vogne, der er optaget i udenlandske baners vogn-</i> <i>park</i> .....	12
Erstatningsdele til og beskadigede vogndele fra dan-	
ske vogne, der beskadiges på en fremmed bane .....	17
<i>Statsbanevogne på indenlandske privatbaner</i> .....	17
<i>Danske vogne på udenlandske baner</i> .....	17
Revisionsfrist for vogne .....	18
<i>Person-, post- og rejsegodsvogne</i> .....	18
<i>Godsvogne</i> .....	18
Indkaldelse og indsendelse m v af Statsbanernes	
vogne til værksted .....	18
<i>Indkaldelse m v</i> .....	18
<i>Beklæbning med værkstedssedler m v</i> .....	19
<i>Indsendelse til værksted</i> .....	19
<i>Benyttelse af vogne, beklæbet med værkstedssedler</i> .....	22

	Side
<b>Særlige bestemmelser for enkelte vogntyper eller specielle indretninger</b> .....	22
Behandling af sovevogne og spisevogne .....	22
Tømning af vandbeholdere i lyntog og motorvogne samt i person-, post- og rejsegodsvogne .....	23
Rensning af vandledninger i personvogne .....	24
Behandling af bremse-, varme- og lyskoblinger .....	24
Tilsyn med og behandling af transportbeholdere .....	24
<b>Rengøring og desinfektion af vognmateriellet</b> .....	25
<b>Person- (motor-), post- og rejsegodsvogne</b> .....	25
Almindelige bestemmelser .....	25
Indvendig rengøring og desinfektion af person- og rejsegodsvogne .....	26
Udvendig rengøring af person-, post- og rejsegodsvogne .....	28
<b>Godsvogne</b> .....	30
Almindelige bestemmelser .....	30
Særlige bestemmelser for vogne, benyttet til andre forsendelser end levende dyr .....	31
<i>Rengøring (vask) og desinfektion af vogne, der benyttes til visse forsendelser</i> .....	31
<i>Rengøring af hvidmalede vogne</i> .....	32
Almindelig rengøring .....	32
Forårsrengøring .....	33
Særlig behandling af taget på IAL-vogne .....	35
Særlige bestemmelser for vogne, der skal benyttes eller har været benyttet til levende dyr .....	35
<i>Rengøring</i> .....	35
<i>Desinfektion</i> .....	36
Under almindelige forhold .....	37
Vogne med levende dyr fra udlandet .....	37
Vogne til kastningsfri eller tuberkulosefri dyr .....	38
Vogne med dyr til slagtning fra Jylland til øerne ...	38
Andre vogne .....	38
Under særlige forhold .....	38
Ved kalvekastning hos køer eller kvier eller tuberkulose hos kvæg og svin .....	38
Befordring af mælk fra besætninger, der har været angrebet af mund- og klovesyge .....	38
Ved mund- og klovesyge .....	38
Ved andre ondartede smitsomme kvægsygdomme ...	39
I medfør af udførselsbestemmelser .....	39
Til forebyggelse mod udbredelse af kvægsygdomme	40
<i>Rengørings- og desinfektionsstationer</i> .....	40
Løst materiel .....	41
Behandling af gødning og strøelse .....	42
Behandling af ramper og folde m v .....	42

	Side
<b>Regler for vognenes anvendelse m v</b> .....	43
<b>Person-, post- og rejsegodsvogne</b> .....	43
Almindelige bestemmelser .....	43
Overgang mellem vognene .....	44
Dansk-udenlandsk samtrafik .....	45
<b>Godsvogne</b> .....	46
Vogne til stykgodsforsendelser .....	46
Vogne til forsendelser, der kan beskadiges af kreatur- bindinge .....	46
Vogne til lig .....	46
Vogne til tilsmudsede forsendelser .....	46
Vogne, der er inficeret af ilde lugt eller er tilsmudset .....	47
Fireaklede vogne og vogne af litra TF .....	47
Vogne med stor bæreevne .....	48
Vogne til køretøjer .....	48
Vogne til levende dyr .....	48
Anvendelse af is i almindelige godsvogne .....	48
Vogne til udlandet .....	48
Godsvogne, der skal befordres i hurtigkørende tog ...	49
Anvendelse af hvidmalede godsvogne .....	50
<i>Almindelige bestemmelser</i> .....	50
<i>Særlige regler for IAK-, IGK- og IVK-vogne</i> .....	51
<i>Særlige regler for IAL-vogne</i> .....	51
<i>Særlige regler for vogne med dobbelte vægge</i> ...	51
<i>Særlige regler for kølevogne</i> .....	52
Anvendelse .....	52
Isfyldning .....	53
Brugen af ventilationsindretninger i Ik-vogne .....	53
Særlige regler for godsvogne, der tilhører private vognejerere og er optaget i Statsbanernes vognpark ...	55
Særlige regler for godsvogne, der hører til indenland- ske privatbaners vognpark .....	59
Særlige regler for udenlandske godsvogne (undtagen EUROP-vogne og private special-godsvogne) .....	60
Regler for transportbeholderes anvendelse i forbin- delse med indenlandske privatbaner .....	63
 <b>Læsning af godsvogne</b> .....	 65
Godsvognenes laste- og bæreevne .....	65
Godsvognenes akseltryk og metervægt .....	65
Læseprofiler .....	67
Tilsyn med læsningen .....	68
Særlige bestemmelser for læsning af vogne med stykgods .....	69



	Side
<b>Særlige bestemmelser for læsning af åbne godsvogne . .</b>	71
Læsning på een vogn .....	71
<i>Fællesbestemmelser</i> .....	71
<i>Læsning af træ og tømmer</i> .....	73
Træ med regelmæssige flader (skåret eller tilhugget tømmer) .....	74
Træ med uregelmæssige flader (brænde, pæle, træstammer med under 30 cm tværmål o l) .....	79
Træstammer med et tværmål på mindst 30 cm .....	86
Telegrafstænger og ledningsmaster af træ samt lange tynde rundholter .....	90
<i>Jernbanesveller</i> .....	91
<i>Læsning af tunge genstande</i> .....	91
<i>Læsning af lette genstande</i> .....	94
Tomme fade, tønder, kasser o l .....	94
Hø, halm, tobak, bark, tørvestrøelse, træuld o l .....	94
<i>Læsning af gammelt jern, blikstumper o l</i> .....	96
Læsning på to eller flere vogne .....	97
<i>Anvendelse af 2 vogne med vrideskamler</i> .....	97
<i>Anvendelse af 2 vogne uden vrideskamler</i> .....	97
<i>Anvendelse af 2 eller flere vogne uden vrideskamler</i> .....	98
Læsning og transport af transportbeholdere .....	102

<b>Aflåsning (plombering), adressering og beklæbning af godsvogne m v .....</b>	103
Godsvognenes aflåsning (plombering) .....	103
Godsvognenes forsyning med adressesedler .....	104
Godsvognenes beklæbning .....	107
Transportbeholderes aflåsning (plombering), påtegning og beklæbning .....	108

<b>Behandling af løst materiel og inventar .....</b>	109
Løst materiel og inventar, der tilhører Statsbanerne ....	109
Presenninger .....	109
<i>Anbringelse og anvendelse</i> .....	109
<i>Behandling</i> .....	110
<i>Forsendelse</i> .....	112
<i>Istandsættelse m v</i> .....	113
<i>Udleje og udlån</i> .....	113
<i>Overlevering til og tilbagelevering fra indenlandske privatbaner</i> .....	114
<i>Overlevering til og tilbagelevering fra udenlandske baner</i> .....	115

	Side
Løse vogndele .....	115
Løst inventar .....	116
<i>I personvogne</i> .....	116
Håndklæder, sæbe og toiletpapir .....	116
Hynder og gardiner .....	117
<i>I rejsegodsvogne m v</i> .....	117
<i>Fakler og knaldkapsler</i> .....	118
Signalfakler og knaldkapsler .....	118
Lysfakler .....	119
Opbevaring og prøvning .....	120
<i>Gulvrister (gitre) og løse hestebomme</i> .....	122
<i>Beskyttelseshylstre for bindinger</i> .....	123
Signalplanker .....	123
Skovle til brug under snevanskeligheder .....	124
<b>Løse vogndele og læssemidler (presenninger m m), der</b>	
<b>tilhører fremmede baner</b> .....	124
Tilhørende indenlandske privatbaner .....	124
Tilhørende udenlandske baner .....	125
<b>Vognmateriellets fordeling, rapportering</b>	
<b>og melding til togene m v</b> .....	127
<b>Rapportering af person-, post- og rejsegodsvogne m v</b>	127
<b>Fordeling og rapportering af godsvogne og læssemidler</b>	128
Almindelige bestemmelser .....	128
<i>Førelse af vognbøger</i> .....	128
<i>Vognfordeling og tilsyn med godsvognenes og</i>	
<i>læssemidlernes udnyttelse</i> .....	128
<i>Stationernes dispositionsret</i> .....	129
<i>Effektivering af vognbestillinger</i> .....	129
<i>Benyttelse af fremmede vogne</i> .....	131
<i>Regler for kølevogne</i> .....	131
Vognstatus .....	132
<i>Udfærdigelse og afslutning</i> .....	132
<i>Supplerende meldinger</i> .....	135
Daglig godsvognsoptælling .....	135
<i>Ad afsnit 1 B</i> .....	135
<i>Ad afsnit 1 C</i> .....	136
Fordeling og rapportering af transportbeholdere .....	136
<b>Vognmeldinger og vognlister</b> .....	137
Vognlistestationer .....	137
Vognmeldinger .....	137
Udfærdigelse af vognlister .....	138
Meldinger fra vognlistestationer .....	138
Fremgangsmåde, når vogne skal efterlades .....	139
Togets arbejde efter vognlisten .....	140
Foranstaltninger i tilfælde af mangel på sporplads ...	140

	Side
<b>Særlig rapportering af vogne, transportbeholdere og læssemidler, der udveksles med fremmede baner</b> .....	141
Statsbanemateriel .....	141
<i>Vogne</i> .....	141
Til og fra indenlandske privatbaner .....	141
Til og fra udenlandske baner .....	142
<i>Transportbeholdere</i> .....	142
Til og fra indenlandske privatbaner .....	142
<i>Presenninger</i> .....	142
Til og fra indenlandske privatbaner .....	142
Til og fra udenlandske baner .....	143
Fremmed materiel .....	143
<i>Tilhørende indenlandske privatbaner</i> .....	143
Vogne .....	143
Presenninger .....	145
<i>Tilhørende udenlandske baner</i> .....	145
Person-, post- og rejsegodsvogne .....	145
Godsvogne .....	145
Læssemidler og transportbeholdere .....	146
<b>Særlig rapportering af private godsvogne</b> .....	147
<b>Foranstaltninger mod vognmangel</b> .....	147
Forskrifter til forebyggelse af vognmangel .....	147
Foranstaltninger i vognknappe tider .....	147
<b>Transportbeholdere</b> .....	151
Danske transportbeholdere i indenlandsk forbindelse ..	151
Transportbeholdere i forbindelse med udlandet .....	151
<b>Internationale signaturer på vognmateriellet</b> .....	157
Person-, post- og rejsegodsvogne samt motormateriel ..	157
Forkortelser for de internationalt anvendte trykluftbremser og deres betydning .....	161
Godsvogne .....	162

## Oversigt over vognmateriellet

Ved „vognmateriellet“ forstås i denne ordresamling ikke alene vogne med det til disse hørende løse inventar, men også læssemidler (presenninger, gitre, reb m v) samt transportbeholdere.

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 i Meddelelser fra Generaldirektoratet eller ved cirkulære 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),

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)\*\*).

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

\*\*) I denne overenskomst findes — som Anlage VIII — de internationale forskrifter for udveksling af transportbeholdere.

# 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 m m er til stede i ubeskadiget stand.

I henstående personvogne skal alle vinduer holdes helt til lukket, dørene holdes aflåset, ventilerne være til lukket 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.

Snepløve skal, når snelæg 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 undgå tilsmudsning ved støv, indtrængen af fugtighed (regn og sne) m v skal døre til bremsekupeer holdes lukket, når bremsekupeen ikke benyttes.

Koblingerne 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 beklæbe efter de i det følgende angivne bestemmelser.

Såfremt forsendere eller disses læsepersonale 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 til distriktet indeholdende udførlige oplysninger om beskadigelsens omfang. Hvor vognopsyn forefindes, tilkaldes dette til besigtigelse af skaden og udfærdigelse af for-

mular nr Ma 61. Meddelelse om, hvilket erstatningsbeløb, der skal opkræves, vil herefter tilgå stationen.

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

Såfremt det konstateres, at en godsvogns egenvægt afviger mere end 2 procent fra den påmalede egenvægt, skal vognen, såfremt det er en fremmed banes vogn, på hver side på længde- dragerne påklæbes meldeseddel M (form nr A 577) (RIV § 9<sup>a</sup>). Er det en dansk statsbanevogn, skal den snarest indsendes til et centralværksted eller et af filialværkstederne i Aalborg eller Esbjerg, resp. hjælpeværkstedet i Struer til omtarering.

#### **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 derhos ved henvendelse til vognopsynet foranledige, at også dette underkaster vognen et grundigt eftersyn, jfr bestemmelserne herom i ordreserie P.

For salonvogn nr 1's vedkommende sker alle de forannævnte eftersyn såvel som vognens rengøring (udvendig og indvendig) ved en af 1. Distrikt udpeget værkmeisters foranstaltning. Såfremt værkmeisteren anmoder udgangsstationen om assistance ved vognens rengøring, udføres rengøringen efter værkmeisterens 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 m v, skal der foretages et særligt omhyggeligt eftersyn af vogne, der stilles til rådighed for forsendelser til udlandet.

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

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

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

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

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

#### **På overgangsstationer til indenlandske privatbaner**

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

Konstateres det ved overtagelsen, henholdsvis tilbageleveringen, at en dansk vogn (DSB- eller privatbanevogn) er „stærkt beskadiget“, uden at beskadigelserne eller andre forhold dog berettiger til tilbagevisning, skal overgangsstationen snarest ad tjenstlig vej sende indberetning om beskadigelsen til Generaldirektoratet (Trafikkontoret) på formular nr Ma 61, for godsvognes vedkommende under vedlæggelse af „Opgørelse af enheder“ (form nr A 563). En genpart af „Opgørelse af enheder“ sendes til den overleverende (overtagende) privatbane. De 2 eksemplarer af „Opgørelse af enheder“ skal — under benyttelse af beskadigelsestabelen i DVO (bilag II) — indeholde oplysning om beskadigelsesernes art og deres løbe-nummer i tabellen.

En vogn, der er „stærkt beskadiget“, skal af den bane, hvor beskadigelsen har fundet sted, være påklæbet meldeseddel L, blå L (form nr A 1003), hvis vognen kan befordres på egne hjul, rød L (form nr A 1004), hvis vognen kun kan befor-

dres læsset på en anden vogn). Er en „stærkt beskadiget“ vogn ikke beklæbet med meldeseddel L, skal den dog ikke tilbagevises, men i indberetningen til Generaldirektoratet og meddelelsen til privatbanen anføres, hvorvidt vognen har været beklæbet.

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

### På overgangsstationer til udenlandske baner

Vognopsynet på stationerne Padborg, Tønder H, 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. Vognen beklæbes med meldeseddel M\*). Er revisionsfristen overskredet med 14 dage og derover, skal vognen udsættes og beklæbes med meldeseddel K.

Godsvogne med overskreden revisionsfrist skal tilbagevises; herfra undtages dog

læssede vogne, der har forladt den læssende bane inden revisionsfristens udløb, og

lobedygtige vogne, der er læsset til eller i retning mod ejendomsbanen, eller som hjemsendes tomme.

Om evt. tilbagevisning af private special-godsvogne med særlige opvarmningsanlæg el lign, se RIV § 18, pkt 4.

Det fremgår for person-, post- og rejsegodsvognes vedkommende af RIC, afsnit G §§ 28—47, og for godsvognes vedkommende af RIV, afsnit K, §§ 25—35, hvilke mangler og beskadigelser der berettiger til tilbagevisning.

---

\*) De i international forbindelse i henhold til R.I.C. anvendte meldesedler K, L (blå og rød), M, N, N<sup>1</sup>, R<sup>1</sup> og R<sup>2</sup> skal, såfremt vognens længde-  
dragere er tilstrækkeligt synlige, anbringes på disse i nærheden af revisions-  
datoen; er dette ikke tilfældet, anbringes de på synligt sted på trucken, på en  
apparatkasse, på en seddeltavle (såfremt en sådan forefindes) eller på den mel-  
lem fodtrinene synlige del af længdedragerne i nærheden af revisionsdatoen.



Tilbagevises en vogn, skal det for Padborg og Tønder H stationers vedkommende ske over for den overleverende bane, før der foretages rangering med vognen eller udlæsning af denne o l For vogne, der indgår over Gedser, Helsingør eller Københavns Frihavn, skal den pågældende station, over hvilken vognene indgår, eventuelt foretage omlæsning af vognene og derefter snarest hjemsende dem tomme efter bestemmelserne side 60—62 samt gennem distriktet indberette sagen til Trafikkontoret med oplysning om omlæsningsudgifternes størrelse.

Danske godsvogne skal overtages uden hensyn til deres tekniske vedligeholdelsestilstand og til skader, som 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, form L, jfr 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 § 13<sup>1</sup>) — jfr side 13 —, sendes indberetning herom, bilagt form nr Ma 61 i udfyldt stand, ad tjenstlig vej til Generaldirektoratet (Trafikkontoret).

Er vognen ikke „stærkt beskadiget“, sendes indberetning form nr Ma 61 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 formular 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 L være påklæbet formular 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 formular 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, skal på hver side på længdedragerne påklæbes meldeseddel *M* (form nr A 577) (RIC § 30<sup>21</sup>, RIV § 27<sup>23</sup>).

### 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 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 enten til en station, hvor der findes vognopsyn, eller til nærmeste centralværksted eller nærmeste filialværksted, resp. hjælpeværksted — til filialværksted, resp. hjælpeværksted dog kun, hvis vognen er beklædt med tagpap. Fremmede vogne sendes til den overgangsstation, over hvilken vognen skal tilbagesendes.

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

Tilhører vognen en fremmed — inden- eller udenlandsk — bane, skal den på hver side på længdedragerne påklæbes med seddel K (form nr A 1002) (RIV § 12<sup>o</sup> og DVO § 12).

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.

#### *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. Tilhører presenningen fremmede baner, skal den sendes til den pågældende overgangsstation med fornøden oplysning på den presenningen 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 lokomotivførerens 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 i forening 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 efterset af vognopsynet, og dettes tilladelse til at sætte vognen i drift er givet.

En varmløben vogn med læs skal vejes — jfr bestemmelserne i ordreserie E. Har vognen været overlæsset med over 5 procent af dens bæreevne, 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 (form nr A 719). Er vognen læsset, skal indberetningen indeholde oplysning om den på vognen angivne lasteevne samt bæreevnen, om læssets art og fordeling, om den i ekspeditionspapirerne 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 15.

### Kontrol med læsning

Når vognopsynet eller andre formoder, at en vogn er læsset ud over bæreevnen, skal vedkommende i betimelig tid ved skriftlig anmodning til stationen forlange vognen vejjet. Stationen skal derefter foranledige, at dette sker, samt at der tilstilles den pågældende tjenestemand og vognopsynet skriftlig meddelelse om vejningsresultatet. Vognmesteren skal derefter underrette vedkommende maskinsektion (distrikt) om den eventuelle overbelastningsstørrelse, om, hvorvidt der ved overbelastningen er forårsaget beskadigelse af vognen, samt om, på hvilken station den er læsset.

Når det er opdaget, at en vogn har været overlæsset med mere end 5 procent af dens bæreevne (i sin helhed eller ved overlæsning af den ene vognende), må den først atter sættes i drift, 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 på P-vogne, manglende eller beskadigede side- og endestøtter til Pjs- og Tr-vogne, vognlåse, ruder såvel i person-, post- og rejsegodsvogne som i godsvogne, 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

---

\*) Centralværksteder findes i København og Aarhus (filialværksted i Aalborg), værksted i Nyborg (filialværksted i Esbjerg), samt hjælpeværksted i Struer.

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, beklæbet med røde værkstedssedler, jfr side 11, 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 delene hører, og hvilken istandsættelse, henholdsvis ombygning 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 beklæbes med værkstedssedler. De stationer, hvor vognopsyn ikke findes, sender den beskadigede vogn til den nærmeste af følgende stationer:

I 1. Distrikt: Københavns Godsbanegaard, Østerport, Helsingør, Roskilde, Slagelse, Korsør, Kalundborg, Næstved eller Gedser.

I 2. Distrikt: Nyborg, Odense, Padborg, Fredericia, Aarhus H, Langaa, Randers, Aalborg, Frederikshavn, Viborg, Struer, Esbjerg, Brande eller Tønder H.

Vognen beklæbes på begge sider med reparationsedler (formular nr A 642) — gule sedler med sort tværstrib, 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 11). Senest med det tog, hvori vognen afgår, sendes en af talonerne 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, beklæbe vognen med de ovenfor nævnte reparationssedler, men uden at rubrikken „Vognopsynet i .....“ udfyldes. Talonen, der ellers sendes til vognopsynet, vedhæftes ekspeditionspapirerne. Såfremt vognen på vej til bestemmelsesstationen passerer en vognopsynsstation, hvor beskadigelserne kan udbedres, uden at vognen derved forsinkes, reparerer vognen, og sedler og talon fjernes. Er istandsættelse ikke sket undervejs, og findes der på bestemmelsesstationen ikke vognopsyn, der kan reparere vognen, sendes vognen snarest efter aflæsning til nærmeste af ovenfor nævnte vognopsynsstationer, hvis navn anføres i de påklæbte reparationssedler, og den vedhæftede talon sendes til vognopsynet på den pågældende station.

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 beklæbet med nævnte reparationssedler, hvorfor reparation bør foretages inden overlevering.

En vogn, hvor trykluftbremsen viser sig ubrugelig, skal på begge længdedragere i umiddelbar nærhed af bremsevægtskiltet beklæbes med formular nr A 519, efter at formularens venstre del (en overkrydset skruebremse) er fjernet. Er vognens skruebremse ubrugelig påklæbes ligeledes formular nr A 519, men efter at formularens højre del (en overkrydset trykluftbremse) er fjernet. Har en hjulring drejet sig, skal vognen, efter at være omstillet til ledningsvogn, beklæbes med hele formular nr A 519, der forsynes med påskriften „Hjulring har drejet sig“ (er hjulringen løs, eller har den forskubbet sig sideværts på hjulfælgen, må vognen ikke indsættes i tog). Er tryk-

Luftledningen ubrugelig beklæbes vognen på begge længdedragerne med formular nr A 520. Af hensyn til reparationen af vognen skal den desuden forsynes med formular nr A 642, når fejlen påregnes afhjulpet af en vognopsynsstation, eller med formular nr A 641, når indsendelse til værksted er nødvendig. Er vognen læsset til udlandet finder beklæbning med formular nr A 641 først sted efter vognens tilbagelevering fra udlandet.

Løftning af eller arbejde ved 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 ved perron må kun foretages efter anmeldelse til lokomotiv- og togfører, jfr i øvrigt SR § 15 og § 17<sup>11</sup>.

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 rejsegodsvogn, 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 pr telegraf. 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 fingerøsken.

### Beklæbning med 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 ombygning i et værksted, foranlediger stationen vognen beklæbet med en værkstedsseddel på hver side.

Til denne brug er stationerne forsynet med 3 bøger, indeholdende henholdsvis røde, grønne og 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 beklæbningen. Den ene talon sendes til værkstedet, den anden udleveres anmelderen som kvittering for anmeldelsen.

De omtalte værkstedssedler er:

Rød seddel med påtryk „Stoppet“ (form nr A 639), der benyttes, når vognen er så beskadiget, at den ikke tør befordres hverken i plantog eller særtog. Vognen forbliver, efter at værkstedssedlen er påklæbet, stående på stationen for at bringes i værksted ved vognopsynets foranstaltning, efter at den eventuelt er omlæst. Ligeledes anvendes rød seddel, når en vogn midlertidig stoppes for at blive istandsat.

Grøn seddel med påtryk „Utjenstdygtig, må ikke læsses“ (form nr A 640), der benyttes, når vognen kan befordres i tog, men uden læs.

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

Om anvendelse af gul seddel med sort tværstribе, se side 9.

Sedlerne skal udfyldes nøjagtigt og med kulørt blyant. Har vognen løse hjulringe, skal sedlen oplyse, om en 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 tør befordres i et tog, skal den altid beklæbes med røde værkstedssedler.

På personvogne skal sedlerne anbringes på vognens længdedragere og eventuelle kridtpåskrifter på trinbrædderne. På øvrige vogne skal sedlerne anbringes på seddeltavlerne eller, hvis sådanne ikke findes, på påskriftstavlerne, eventuelt på længdedragerne.

## **Behandling af beskadigede fremmede vogne**

### **Vogne, der er optaget i indenlandske privatbaners vognpark**

For behandling af beskadigede vogne — herunder beklæbning med meldesedler — gælder med følgende afvigelser samme bestemmelser som for udenlandske vogne (DVO § 12):

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 på hver side på længdedragerne påklæbes meldeseddel *K* (form nr A 1002) og blå meldeseddel *L* (form nr A 1003).

Erstatningsdele til en beskadiget privatbanevogn rekvireres hos ejendomsbanens nærmeste overgangsstation.

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

Som følgeseddel over „stærkt beskadigede“ vogne, der tilbagesendes ejendomsbanen, læsset på andre vogne, samt beskadigede vogndelev og trykluft-bremsekoblinger, der tilbagesendes en privatbane, skal altid benyttes følgeseddel *C* (form nr A 1006).

### **Vogne, der er optaget i udenlandske baners vognpark**

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

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 § 13<sup>1</sup>).

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

Beskadigelsens omfang	Vognen påklæbes meldesedler (jfr fodnoten side 4 b)
-----------------------	--

#### Stærkt beskadiget\*)

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

#### Lettere beskadiget

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

Vognen kan ikke benyttes (læses) (herunder vogne som efter varmløbning har fået akselhals behandlet på drejebænk, se side 15)	Form K (form nr A 1002)
---	-------------------------

\*) Er vognen så stærkt beskadiget, at der kan blive tale om at udrangere vognen, må den ikke hjemsendes før efter nærmere ordre fra Generaldirektoratet.

Beskadigelsens omfang	Vognen påklæbes meldesedler (jfr fodnoten side 4 b)
Vognen kan benyttes (læsses), men har for eksempel svigtende belysning eller varme, overskreden revisionsfrist, forskel på mere end 2 % mellem påmalet og udfundet taravægt, fået påsat danske erstatningsdele. (Om sporafløb se side 5 og om vogne, som efter varmløbning har fået udstøbt lejepanderne, se side 15).	Form M (form nr A 577)

### Mangler og uregelmæssigheder

Trykluftbremsen ubrugelig, så at vognen kun kan anvendes som ledningsvogn	Form R <sup>1</sup> (form nr A 519) med venstre del af sedlen frataget
ikke kan anvendes som ledningsvogn	Form K (form nr A 1002) og form R <sup>2</sup> (form nr A 520)
Skruebremsen i uorden	Form R <sup>1</sup> (form nr A 519) med højre del af sedlen frataget)
Hjulring på bremsevogn forskubbet (dog ikke sideforskudt). Vognen skal omdannes til ledningsvogn	Form R <sup>1</sup> (form nr A 519). På formularen tilføjes: „Hjulring forskubbet“ og, hvis det er en vogn, der tilhører en bane i det sydlige udland, endvidere „Radreifen verdreht“.
Bremsekobling beskadiget (dansk bremsekobling påsættes)	Form N (form nr A 522). Formularen påklæbes ved den vognende, hvor dansk bremsekobling er blevet påsat, samt på den evt aftagne bremsekobling
Varmeslange beskadiget (dansk varmeslange påsættes)	Form N <sup>1</sup> (form nr A 524 a*). Formularen påklæbes ved den vognende, hvor dansk varmeslange er blevet påsat, samt på den evt. aftagne varmeslange

\*) Benyttes varme-helkoblinger, anvendes dog form nr A 524.

Om indsendelse til Trafikkontoret af opholdsrapport, form nr A 573, se side 144 og 146.

Om stærkt beskadigede vogne sendes indberetning gennem distriktet til Generaldirektoratet (Trafikkontoret) på form nr Ma 61. Indberetningen må indeholde oplysning om beskadigelses opståen og omfang, hvorledes der er forholdt med vognens hjemsendelse, og om vognen er så beskadiget, at der kan blive tale om udrangering.

En stærkt beskadiget vogn, der hjemsendes læsset på en anden vogn, skal, ledsaget af ekspederet og bogført\*) følgeseddel C (form nr A 1005), sendes fragtfrit over ejendomsbanens nærmeste overgangsstation til det i adressefortegnelsen angivne tjenestested (RIC § 17<sup>s</sup> og <sup>o</sup>, RIV § 12<sup>s</sup>).

Til hjemsendelse af en beskadiget vogn, som ikke kan løbe på egne hjul, skal så vidt muligt anvendes en vogn tilhørende samme bane som den beskadigede vogn, evt benyttes en vogn tilhørende en bane, 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>s</sup>, RIV § 5<sup>4</sup>).

Er en vogn varmløben, tilkaldes vognopsynet, der afgør, hvorvidt der skal rekvireres erstatningsdele hos ejendomsbanen. Er det nødvendigt at behandle akselhalsen på drejebænk, skal vognen efter at være tilbagegivet til drift på længdedragerne\*\*) påklæbes meldeseddel K (form nr A 1002), der påskrives „Vogn med afdrejet akselhals“, og, hvis det er en vogn, der tilhører en bane i det sydlige udland, endvidere „Wagen mit einem überdrehten Schenkel“. Udstøbes lejepanderne, skal vognen påklæbes meldeseddel M (form nr A 577) med påtegning „Lejepanderne er udstøbt“, og, hvis det er en vogn, der tilhører en bane i det sydlige udland, endvidere „Achslagerschalen ausgegossen“.

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

Overkomplette eller beskadigede udenlandske trykluft-bremsekoblinger og varmeslanger tilbagesendes til ejendomsbanen ledsaget af ekspederet og bogført\*) følgeseddel C (form nr A 1005) til det i adressefortegnelsen angivne tjenestested.

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

\*) Se ordreserie H, side 105.

\*\*) For person-, post- og rejsegodsvognes vedkommende, se fodnoten side 4 b.

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, henholdsvis værkstedet, gennem den pågældende station hos vognens ejendomsbane. Hertil benyttes formular *H* (form nr A 518), der sendes til det i adressefortegnelsen angivne tjenestested. Såfremt erstatningsdelene ikke er indgået til stationen senest 3 uger efter rekvisitionen indsendelse, sendes underretning til Generaldirektoratet (Trafikkontoret), vedlagt genpart af rekvisitionen. Formularen skal, når den sendes til en bane i det sydlige udland, udfyldes i det tyske eller franske sprog, og de ønskede erstatningsdele skal i rekvisitionen betegnes så nøjagtigt som muligt efter den af RIV's forretningsførende styrelse udgivne fortegnelse „Benennung von Wagen und Wagenteilen“, ligesom det i fortegnelsen angivne løbe nr skal anføres. Drejer det sig om hjulsæt, skal de i overenskomsterne foreskrevne oplysninger anføres (RIC §§ 17<sup>14</sup> og 31<sup>9</sup> samt RIV § 12<sup>11</sup>).

Det bemærkes, at visse erstatningsdele til godsvogne tilhørende Italienske baner og Tysk Forbundsbane 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 ekspederet og bogført\*) følgeseddel *C* (form nr A 1005), der af den modtagende bane skal tilbagesendes med kvittering for modtagelsen. Det skal af følgesedlen tydeligt kunne ses, til hvilken vogn (ejendomsmærke og nummer) vogndelene hører.

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

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

\*) Se ordreserie H, side 105.

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 (form nr 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 § 39<sup>17</sup>, RIV § 33<sup>18</sup>).

### **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 (form nr A 1006).

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

#### **Danske vogne på udenlandske baner**

Erstatningsdele, der rekvireres af en udenlandsk bane, skal afsendes snarest, såvidt muligt som ilgods, ledsaget af ekspederet og bogført\*) følgeseddel C (form nr A 1005). I følgesedlen skal anføres ejendomsmærke, litra og nummer på den beskadigede vogn, og i rubrikken „Bemærkninger“ anføres:

\*) Se ordre H, side 105.



Anmoder om toldfri ud-, gennem- 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 dog dansk tekst tilstrækkelig.

Følgesedler, der ledsager beskadigede vogndelev, som tilbagesendes her til landet, skal med anerkendelse for modtagelsen straks tilbagesendes det afsendende tjenestested.

### 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 .....	100.000 km
Øvrige vogne .....	80.000 km

For danske og udenlandske personvogne, postvogne og rejsegodsvogne, der løber fra Danmark til udlandet eller omvendt, er revisionsfristen ved RIC § 47 fastsat til 6, 12 eller 18 måneder, eftersom vognene løber i tog, hvis maksimalhastighed er over 100 km/t, over 80 km/t, men ikke over 100 km/t, eller indtil 80 km/t. Bremsetøjet skal dog i alle tilfælde undersøges mindst hver 6. måned. For danske vogne må de forannævnte kilometerfrister dog ikke overskrides.

#### Godsvogne

En del nyleverede vogne påmales et „1“ tal foran revisionsdatoen.

Disse vogne skal efter at have løbet et år indsendes til værksted og underkastes et eftersyn, hvorefter „1“ tallet slettes, og vognene får normal revisionsfrist.

Løvrigt er godsvognenes revisionsfrist som følger:

2 års revisionsfrist har:

En del private vogne, der er indlemmet i Statsbanernes vognpark.

Disse vogne er påmalet et „2“ tal foran revisionsdatoen.

3 års revisionsfrist har:

EUROP-mærkede vogne, Statsbanernes kølevogne litra IKA, Statsbanernes beholdervogne litra U og en del private vogne, der er indlemmet i Statsbanernes vognpark.

Disse vogne er påmalet et „3“ tal foran revisionsdatoen.

4 års revisionsfrist har:

Alle Statsbanernes øvrige godsvogne, indenlandske privatbaners godsvogne og øvrige private godsvogne.

I international forbindelse er revisionsfristen for godsvogne:

1 år for  $\overline{SS}$ -mærkede vogne,

3 år for andre vogne (herunder  $\overline{S}$ -mærkede vogne).

Danske  $\overline{SS}$ -mærkede godsvogne, der har overskredet revisionsfristen 1 år, kan i forbindelse med udlandet — dog ikke til og via Rumænien — løbe som *almindelige* vogne og som  $\overline{S}$ -mærkede vogne, når revisionsfristen 3 år ikke er overskredet.

En udenlandsk godsvogn med overskredet revisionsfrist beklæbes med meldesedel M (form. nr. A 577)\*).

## Indkaldelse og indsendelse m v af Statsbanernes vogne til værksted

### Indkaldelse m v

Statsbanernes person-, post- og rejsegodsvogne, specialvogne, sneplove og hjælpekraner samt private godsvogne, der er optaget i Statsbanernes vognpark, hører under et bestemt værkstedsområde, medens godsvogne, der tilhører Statsbanernes vognpark (med forannævnte undtagelser), ikke hører under bestemt værkstedsområde.

For at angive, i hvilket værksted en vogn, der ikke har bestemt værkstedsområde, sidst er revideret, tilføjer det reviderende værksted efter revisionsdatoen et kendingsbogstav således:

Centralværkstedet i København:	K
—	- Aarhus: A
Værkstedet	- Nyborg: N
Filialværkstedet	- Aalborg: B
—	- Esbjerg: E
Hjælpeværkstedet	- Struer: S.

\*) I ældre formularer tilføjes: „19. Revisionsfrist abgelaufen“.

Når Statsbanernes person-, post- og rejsegodsvogne skal underkastes revision, sker indkaldelsen af vognene på grundlag af en fra maskinafdelingen til 1. Distrikt ugentlig sendt kilometerliste, på hvilken er opført de vogne, hvis løb har været 75000 km og derover. Når øvrige vogne med bestemt værkstedsområde skal underkastes revision, sender vedkommende centralværksted indkaldelsesordre til 1. Distrikt. Efter at disse kilometerlister henholdsvis indkaldelsesordrer er modtaget, foranlediger distriktet vognene indkaldt til det værksted, der er angivet på kilometerlisten henholdsvis i indkaldelsesordren.

Godsvogne uden bestemt værkstedsområde skal på vognopsynets foranledning indsendes til værksted, inden de forfalder til revision.

Godsvogne med utydelig angivelse af revisionsår indsendes straks til revision.

I særlige tilfælde indkaldes godsvogne uden bestemt værkstedsområde af centralværkstederne ved 1. Distrikts foranledning.

Indkaldelse af vogne til værkstederne sker på løbesedler, som udsendes af 1. Distrikt hver 10 r d a g. Eftersøgningen af de indkaldte vogne skal foretages systematisk hver dag, og stationerne skal i bogen over ankomne vogne gøre notat om, hvor langt eftersøgningen er nået.

Af de på løbesedlerne opførte vogne er nogle ikke indkaldt til noget bestemt værksted. Findes der blandt disse vogne nogen med ny revisionsdato, kan man undlade indsendelse af vognen, men i stedet for underrette såvel 1. Distrikt som nærmeste centralværksted herom.

Vedrørende eftersøgningen henvises til den på løbesedlen anførte tekst.

Stationerne indsender kuponen til 1. Distrikt, når nogle af de indkaldte vogne er beklæbet med værkstedssedler på stationen. Indsendelsen af kuponen skal ske med første morgentog hver tirsdag.

### Beklæbning med værkstedssedler m v

Indkaldes en vogn til værkstedet, påhviler det den station, på hvilken vognen findes, eller hvortil den ankommer uden at være beklæbet med værkstedssedler, at foranledige, at sådanne påklæbes.

Godsvogne, som skal indsendes til revision, og godsvogne, som i henhold til det side 22 anførte må læses, beklæbes med gule værkstedssedler (form nr A 641). Godsvogne, der ikke må læses, derunder sådanne, der har utydelig angivelse af revisionsår eller overskredet revisionsfrist, samt person-, post- og rejsegodsvogne beklæbes med grønne værkstedssedler (form nr A 640).

I værkstedssedlen angives, i henhold til hvilken løbeseddel eller efter hvis ordre indsendelsen finder sted.

T j e n e s t e g ø r e n d e 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 henholdsvis trafiksektionen, der foranlediger det videre fornødne.

I tiden 15/5—30/9 skal person-, post- og rejsegodsvogne, der indkaldes ved lørdagsløbesedlen, først beklæbes søndag aften.

Indkaldte vogne skal være sat ud af drift senest 2 dage efter, at indkaldelsesordren er kommet stationerne i hænde; 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.

### Indsendelse til værksted

De med værkstedssedler beklæbede vogne indsendes til værksted således:

Vogne, der er *indkaldt til et bestemt værksted*, indsendes til dette.

*Person-, post- og rejsegodsvogne samt private godsvogne*, der skal *revideres*, indsendes i øvrigt til det værksted, hvorunder de hører.

*Person-, post- og rejsegodsvogne samt private godsvogne*, der er *beskadiget*, men ikke indkaldt, indsendes fra stationer i 1. Di-

strikt til centralværkstedet i København og fra stationer i 2. Distrikt til centralværkstedet i Aarhus.

*Lejede privatbanegodsvogne*, der er blevet beskadigede eller skal revideres, skal hjemsendes til den pågældende ejendomsbane (til nærmeste overgangsstation).

I øvrigt indsendes godsvogne til centralværkstedet i København (*Kh*), centralværkstedet i Aarhus (*Ar*), værkstedet i Nyborg (*Ng*), hjælpeværkstedet i Struer (*Str*), filialværkstedet i Aalborg (*Ab*) eller filialværkstedet i Esbjerg (*Es*) således:

Fra stationerne	sendes <i>beskadigede</i> godsvogne til:		sendes godsvogne, der skal <i>revideres</i> , til:					
	stærkt beskadiget*)	mindre beskadiget*)	hvidmalede vogne	brune lukkede vogne med trykluftbremse	brune lukkede vogne uden trykluftbremse	åbne vogne med trykluftbremse	åbne vogne uden trykluftbremse	
Frederikshavn—Randers (inkl.) .....	Ar	Ab	Ar	Ar	Ab	Ar	Ab	
Randers (ekskl.)—Fredericia (inkl.) ..	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	
Fredericia (ekskl.)—Padborg .....	Ar	Es†)	Ar	Ng	Es	Ng	Es	
Hobro—Løgstør .....	Ar	Ab	Ar	Ar	Ab	Ar	Ab	
Aalestrup (ekskl.)—Viborg (inkl.) .....	Ar	Str	Ar	Ar	Str	Ar	Str	

\*) Vogne med utæt lærredsdæk-tag indsendes til centralværkstedet, og vogne med fejl ved trykluftbremsen indsendes til et centralværksted eller værkstedet i Nyborg; i øvrigt giver centralværkstedet i Aarhus (gennem distriktet) nærmere forskrift for, hvad der forstås ved „stærkt beskadiget“, henh „mindre beskadiget“.

†) Istandsættelse af tætningsindretninger ved døre og af iskasser m v i kolevogne foretages dog af centralværkstedet i Aarhus.

Fra stationerne	sendes <i>beskadede</i> gods- vogne til:		sendes godsvogne, der skal <i>revideres</i> , til:				
	stærkt beskadedet*)	mindre beskadedet*)	hvidmalede vogne	brune lukkede vogne med tryklufbremse	brune lukkede vogne uden tryklufbremse	åbne vogne med tryklufbremse	åbne vogne uden tryklufbremse
Randers (ekskl.)— Ryomgaard .....	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar
Aarhus H—Grenaa ...	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar
Langaa—Viborg (ekskl.) .....	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar
Viborg (inkl.)— Struer—Skjern (inkl.) .....	Ar	Str	Ar	Ar	Str	Ar	Str
Skjern (ekskl.)— Lunderskov .....	Ar	Es†)	Ar	Ng	Es	Ng	Es
Laurbjerg (ekskl.)— Brande (inkl.) .....	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar
Brande (ekskl.)— Bramminge .....	Ar	Es†)	Ar	Ng	Es	Ng	Es
Skanderborg—Skjern (ekskl.) .....	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar
Vejle H—Herning (inkl.) .....	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar
Herning (ekskl.)— Holstebro .....	Ar	Str	Ar	Ar	Str	Ar	Str
Vojens—Haderslev ...	Ar	Es†)	Ar	Ng	Es	Ng	Es
Aabenraa .....	Ar	Es†)	Ar	Ng	Es	Ng	Es
Tinglev—Sønderborg H—Mommærk Færge .....	Ar	Es†)	Ar	Ng	Es	Ng	Es
Viborg (ekskl.)— Herning .....	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar	Ar
Skive H—Nykøbing M. ....	Ar	Str	Ar	Ar	Str	Ar	Str
Struer—Thisted .....	Ar	Str	Ar	Ar	Str	Ar	Str
Skjern—Videbæk .....	Ar	Str	Ar	Ar	Str	Ar	Str
Bramminge—Tønder H—Tinglev .....	Ar	Es†)	Ar	Ng	Es	Ng	Es
Fyn .....	Ng	Ng	Ar	Ng	Ng	Ng	Ng
Sjælland og Falster ...	Kh	Kh	Kh	Ng	Ng	Kh	Kh

\*) Se tilsvarende fodnote side 20.

†) Se tilsvarende fodnote side 20.

### Benyttelse af vogne beklæbet med værkstedssedler

Godsvogne, der er beklæbet med gule værkstedssedler, skal i almindelighed sendes ad den korteste vej til værkstedet. Dog kan den station, der beklæber dem, når hensynet til en økonomisk vognudnyttelse taler derfor, benytte dem 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 ud over den dag, de forfalder til revision.

Efter samme regler kan vognfordeleren beordre vogne 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 modstrid med de her givne regler, skal det henlede stationens opmærksomhed på sagen og desuden straks gøre indberetning derom til maskinsektionen (distriktet).

## 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 lednings-hane og -tud efter Danske Statsbaners normaler.

I sovevognene er der fra denne ledning ført stikledninger op til et rør, der ligger på langs i sidegangen, og ved damp gennem røret kan sidegangen opvarmes. På stikledningerne findes en spærringshane, der betjenes fra håndtag i sidegangen.

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). Vognene — med undtagelse af sovevognenes sidegang — opvarmes fra disse anlæg. Opvarmningen af sidegangen sker vederlagsfrit fra togets dampvarmeledning.

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 tage 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.

Dette sker ved at åbne en på en stikledning mellem hoveddampledningen og vognens kedel anbragt hane. Togføreren skal påse, at denne hane — bortset fra de tilfælde, hvor Statsbanerne efter foranstående skal levere damp til opvarmning af en sovevogn eller spisevogn — er lukket.

Den udvendige rengøring af sovevognene og spisevognene og smøring af akselkasserne påhviler 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 sovevognsselskabets funktionærer efter endt kørsel tømme vognenes vandbeholdere fuldstændig og under kørselen selv tage initiativet til tømming af vandbeholderne, når dette må anses for nødvendigt. Stationerne og togpersonalet skal i så tilfælde være behjælpelige såvel ved beholdernes tømming som ved fyldningen af de løse vandkander.

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

De i Statsbanernes lyntog og motorvogne samt person-, post- og rejsegodsvogne og i andre person-, post- og rejsegodsvogne, der befordres på Statsbanerne, værende *faste vandbeholdere*, der forsyner køkkener, vaskekummer eller vandklosetter 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. Togpersonalet skal, hvor opholdet på stationerne tillader det, sørge for, at kanderne, hvis nødvendigt, atter fyldes.

Tømning af beholderne i salonvogn nr. 1 samt i lyntog og motorvogne foretages af maskintjenestens personale. Finder tømningen sted på 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 førerens tilladelse er indhentet.

### **Rensning af vandledninger i personvogne**

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

### **Behandling af bremse-, varme- og lyskoblinger**

Om behandling af bremse-, varme- og lyskoblinger henvises til særlige vejledninger.

### Tilsyn med og behandling af transportbeholdere

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

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

Ved udløbet af den på beholderen angivne eftersynsmåned skal de beholdere, der endnu ikke er efterset, straks efter aflæsning sendes til den nærmeste af de på side 9 nævnte vognopsynsstationer, ledsaget af følgeseddel (form nr 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.

Beholderne revideres hvert 3. år. Beholdere, der er forfaldet til revision, beklæbes med rød seddel (form nr A 638) og sendes til værksted efter de for revision af åbne godsvogne uden trykluftbremse gældende regler; talonen til den røde meldeseddel tjener som ledsagelsespapir.

Når beholderen er revideret, forsynes den med påmalet angivelse af revisionsdato og tidspunktet for næste revision.

De på side 8—10 fastsatte bestemmelser for afhjælpning af mindre beskadigelser på vogne gælder også for beholdere, og den til vogne benyttede reparationsseddel (form nr A 642, gul med sort tværstribet) anvendes også til beholdere.

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 beholderen beklæbet med grøn værkstedsseddel (form nr A 640) efter de på side 11 fastsatte regler.

Er beskadigelsen forårsaget af afsender eller modtager, godtgør denne efter regning Statsbanerne disses udgifter til at bringe beholderen i samme stand som for beskadigelsen. Sta-

tionen foranlediger formular nr 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 formular K, henholdsvis M, og tilbagesendes til overgangsstationen, der snarest foranlediger formular nr 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.

## 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 (dvejle), 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 toggang, behov og stedlige forhold udarbejdet plan, som findes i

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 dørrebør 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 rides.

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 togsafgang.

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 kupcer: 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 linnede klude. Gulvet fejes, vaskes med svaber eller gulvklud og aftørres. Om rengøring af kautsjukgulve (gulve med gummibelægning) se nedenfor under fællesklasse-kupeer. Vinduerne afvaskes og poleres, spejlene og opslagsglassene aftørres og poleres, kupler og reflektorer for den elektriske belysning aftørres forigtigt med en fugtig klud (rengøring af indbyggede loftsarmaturer foretages ved maskintjenestens foranstaltning). Askebægre tømmes.

Ved forekommende smitsomme sygdomme skal desinfektion i reglen foretages, inden vogne, hvori personer, lidende af sådanne sygdomme, har været befordret, atter benyttes. Desinfektionen sker efter anvisning fra den stedlige sundhedskommission (eller embedslæge), der derfor snarest skal underrettes.

Fællesklasse-kupeer (afdelinger) og bremskupeer: Alt malet træværk, vægge og loft, træbænke, hyl-der, skillerum og vinduesrammer aftørres og vaskes med rent vand eller om fornødent med mildt sæbevand (ikke over 100 g sæbe til hver spand på 12 l), 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 kautsjukgulve (gulve med gummibelægning) må kun anvendes vand og om fornødent mildt sæbevand, i sidste tilfælde påfulgt af grundig afvaskning med koldt vand. Der må under ingen omstændigheder anvendes olie, benzin, tetraklorkulstof eller lign til kautsjukgulve (gulve med gummibelægning). Vinduer vaskes og poleres, og kupler og reflektorer aftørres som foreskrevet for 1. klasse kupeer. Askebægre tømmes.

Sodaopløsning må ikke anvendes.

Ved forekommende smitsomme sygdomme forholdes som foran anført for 1. klasse vogne.

Toiletrumene: Gulv og vægge fejes rene, afvaskes med svagt sæbevand, jfr ovenfor, skylles og aftørres. Klosetskålen 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 emaillerede klosetskåle, da disse ødelægges derved. Navnlig skålens, faldrørets og klappens rengøring har stor betydning,

og der skal foretages god udluftning under selve rengøringen; 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 anbringes håndklæder, servanterne forsynes med vand, og sæbe og toiletpapir anbringes om fornødent.

Blanke messingdele indvendig i vognene afgnides med trippelse blandet med stearinolie og petroleum. Ved pudseringen bruges gammelt plyds eller klæde og til efterpudsering 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 rejsegodsrums: Gulvristerne udtages, fejes og vaskes. Gulv, loft, skillerum, vægge, diske, hylde, bænke og vinduesrammer afstøves, vaskes og tørres ligesom det indre af fællesklasse vogne. Polstrede sæder børstes. Lygteglas og 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 vognen har været benyttet til befordring af smitsomme syge, forholdes som for personvogne foreskrevet.

Ruteskilte, kupéskilte og signaltavler afvaskes. Slutsignalskiver vaskes hyppigt.

### 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 m v 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 e l, som ikke lader sig fjerne ved aftørring med tør tvist, kan der anvendes petroleum eller renseolie, når denne gnides fuldstændig tørt af med tvist. Er en afvaskning nødvendig, bruges lunkent (ikke koghedt) 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 kun 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 indstrygning 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 i k k e 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, jfr. side 28. Ved meget snavset m e s s i n g beslag kan trippelsen om fornødent opblandes med pulveriseret pimpsten (2 dele trippelse + 1 del pulv pimpsten).



Umiddelbart inden et tog skal benyttes, skal vognens 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 tomte 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 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, inden den afsendes tom. 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 bremsekupeer.

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.

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

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

Sidedørene på lukkede godsvogne skal inden afsendelsen lukkes og holdes lukkede under kørslen, medmindre det drejer sig om godsvogne, der er blevet vasket og evt. desinficeret, idet det af hensyn til udluftning tillades, at vognene med nedennævnte undtagelser løber med åbentstående døre. Dørene skal i så tilfælde være forsvarlig påhaspede, eller, såfremt det drejer sig om vogne med skydedøre, være lukket helt op.

På vogne af litra IB, IKS, IKU, QH, QHL, QHP, QR, QRB, QRL og QRV samt ZA 99301—99312 skal dørene for ikke at overskride det tilladelige profil dog altid holdes lukkede under kørslen.

### **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 befodret svovlsyre, petroleum, naturlig gødning, kreaturben, blodfoder, dyrehår, limlæder, tagfilt, tagpap, imprægnerede sveller, tjære og lignende tilsmudsede eller ildelugtende godsarter,

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

at alle vogne, hvori der har været befodret lig, snarest efter aflæsningen, og forinden 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 betingelsesvis modtages til befordring, henvises til bilag A til GR og bilag I til international konvention om befordring af gods på jernbaner (CIM).

Vogne, der anvendes til befordring af mælk, skal være vel rengjort. Som almindelig regel gælder, at vognene om vinteren skal rengøres een gang ugentlig, om sommeren hver tredje dag, ved temperaturer over 20 grader celcius 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 form nr A 676 a, „NB mælk“, når den befordrede mælk hidrører fra besætninger, der har været angrebet af mund- og klovesyge, se side 38.

### 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:

- a t der foretages udskylning af selve iskasserne,
- a t de under iskasserne anbragte bakker renses og skylles,
- a t alle afløbsrør renses (f eks med jerltråd eller spanskrør) og udskylles,
- a t riste eller dæksler over afløbshullerne renses og midlertidig 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 derefter 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 forvisse sig om, at der overalt er frit afløb.

For de kølevognes vedkommende, der er forsynet med gulvrister 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 pålægges såvel isfyldningsstationer som afgangsstationer at påse, at kølevognene er i fuldt ud 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 efter vaskningen, indtil vognene afsendes tomme eller isfyldte påny. Om nødvendigt kan vognene løbe til isfyldningsstationen med åbentstående døre, når disse bliver forsvarligt påhaspede. IB-, IKS- og IKU-vogne må dog aldrig løbe med åbentstående døre, jfr bestemmelserne side 31.

Ved rengøring og vaskning af kødvogne skal både loft, gulv og sider fuldstændig renses for blod og kødrester. Endvidere skal stænger og kødkroge grundigt afvaskes, og de stænger og kødkroge, på hvilke der har samlet sig fedt og snavs, skal yderligere rengøres ved afgnidning med en i ammoniakvand (salmiakspiritus) vædet klud og påfølgende aftørring med en tør klud. Vognen skal grundigt udluftes. Den station, der modtager kødvogne til læsning med kød, skal efterse, om kødkrogene er rene, og eventuelt aftørre dem som foran anført. Endvidere skal stationen inden pålæsningen overbevise sig om, at vognen er tør og luften i vognen frisk.

### *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.

Vaskningen udvendig foretages med en soda-sæbe-opløsning bestående af 1 kg krystalsoda og  $\frac{1}{2}$  kg blød sæbe i 1 spand vand (ca 10 l). Dette kvantum strækker til 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.

Vaskningen udføres ved, at den nævnte sæbeopløsning med kost (vaskepensel) påstryges et helt felt ad gangen, fra underkant til overkant, begyndende nedefra og på langs ad brædderne, der må bestryges overalt („helligdage“ undgås), hvorefter der straks afvaskes med rent vand ved hjælp af en niagarabørste eller lign. Børsten benyttes som skrubbe og skylles samtidig rent. Vandpåsprojtning 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. Det er derfor forbudt f.eks. at påstryge et felt før frokost og vente med afvaskningen til efter frokost.

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 el lign. Rensningen udføres med svaber, piasava-gadekost 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 herom foranstående bestemmelser 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 rengørings-stationerne, 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 Aarhus. 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 dags forbrug, 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 IAL-vogne

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 gavldøre samt tremmedøre åbnes, hvorefter urenligheder i vognen fjernes med skovel eller kost; i frostvejr skal dette ske umiddelbart efter vognens aflæsning, jfr dog bestemmelsen side 30 næstsidste og sidste stykke. Gulv, vægge, loft samt om fornødent vognens udvendige sider skures **grundigt** med kost og rigeligt vand, indtil ethvert spor af urenlighed er fjernet, hvorefter vognen afskylles. Det er altid af den allerstørste 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 vognens gulv med svaber, for at henstående vand ikke skal ødelægge vognbunden, hvorhos samtlige døre og lemme skal holdes åbne, for at den derved tilvejebragte træk yderligere kan tørre vognen. Hvis der på grund af frostvejr ikke kan bruges koldt vand, eller når dette viser sig utilstrækkeligt til at rense vognen fuldstændigt, skal der benyttes varmt vand. Ved rengøringen skal det iagttages, at det fra vognene løbende vand får frit afløb.

Ved polstrede vogne skal de polstrede stykker udtages af vognene, udbankes grundigt og derefter børstes rene. ...

Når tomme eller læsede vogne, der har været benyttede til kvægtransport, indgår fra udlandet og rengøres på grænse- eller aflæsningsstationen, og det ved denne rengøring viser sig, at vognene ikke efter deres forudgående benyttelse til kvægbefordring er blevet tilstrækkeligt rengjort, skal der — såfremt sagen ikke drejer sig om rent ubetydelige mangler — når vognene er forurenede af dyriske udtømmelser, strøelse, gødning osv, snarest indsendes indberetning herom ad tjenstlig vej til Generaldirektoratet (Trafikkontoret). Ligeledes skal der indsendes indberetning, når der fra udlandet ankommer vogne, hvori der har været befordret fersk fisk, fersk kød, kødvarer, vildt, slagtet fjerkræ eller ildelugtende godsarter, og det er ganske øjensynligt, at vognene efter den forudgående benyttelse ikke er blevet tilstrækkeligt rengjort, idet der endnu i vognene findes væsentlige rester af det ovenfor nævnte gods.

Indberetningen skal underskrives af mindst 2 tjenestemænd af hvilke den ene skal være den fungerende stationsbestyrer eller gods-ekspeditør. Begge de underskrivende tjenestemænd skal personlig undersøge vognen for i n d e n rengøringen. I indberetningen skal oplyses, hvilken forurening der forefandtes, og på hvilke vogndele samt i hvilket omfang den var til stede, og endelig om den med sikkerhed kan siges at hidrøre fra dyriske udtømmelser, strøelse, gødning o l eller fra de ovenfor nævnte godsarter. Endelig skal angives, hvor megen arbejdstid der er anvendt til fjernelse af den pågældende tilsmudsning.

### 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 natronhydratopløsning og foretages ved hjælp af sprøjter, der findeler vædsken. Stænkning med kalkkost er i k k e fyldestgørende. Det må nøje påses, at hele vognens indre, såvel gulv og vægge som loft og døre fuldstændig oversprøjtes.

Der anvendes en 2 pro mille opløsning af natronhydrat, tilsat læsket kalk. Denne desinfektionsvædske tilberedes ved, at der til en spand på ca. 12 l varmt vand tilsættes 75 g ( $\frac{1}{2}$  dl) 33 %-holdig natronlud, hvorefter der udrøres  $\frac{1}{2}$  kg læsket kalk i vædsken. For at undgå, at strålespiden stoppes af kalkpartikler, vil det være praktisk, at desinfektionsvædsken hældes gennem et stykke lærred.

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

at den koncentrerede (33 pct.) natronlud skal behandles med forsigtighed, idet den er stærkt ætsende over for hud og læderfodtøj m m,

at 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,

at natronluden bør opbevares i et aflåset rum, og at tilberedningen (fortyndingen), der skal foretages nøjagtigt efter forskriften og foregå samme dag, vædsken skal bruges, så vidt muligt bør foretages af bestemte personer på hver station,

at den egentlige desinfektion ligeledes så vidt muligt altid bør foretages af samme personer,

at de pågældende bør søge at undgå, at selve vædsken kommer i berøring med hænder, ansigt og klæder, og

at en let indgnidning af hænderne med eddike, vaselin eller parafinolie, forinden desinfektionen foretages, virker beskyttende for huden.

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 klovbærende dyr eller fjerkræ til stationer i Danmark, skal, hvad enten dyrene er blevet befodret 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 form nr 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 (jfr GR § 7) *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, jfr 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, og som efter deres konstruktion kan anvendes 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 (form nr A 644 c) med påtryk: „Denne vogn skal rengøres og desinficeres med natronhydrat\*”) på modtagelsesstationen, så snart den er tømt for det deri indladede gods.“.

Vogne, der er forsynet med en sådan seddel, må ikke benyt-

\*) Ved nytrykning af formular nr. A 644 c vil ordene „med natronhydrat“ udgå af teksten.

tes til læsning af gods eller levende dyr, ej heller videresendes til Sverige og 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, jfr 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 offentligt 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 blåkritspåskrift: „Vognen er smittefarlig\*\*).“ Sedlen skal blive siddende, indtil vognen er desinficeret. Desinfektionen skal så vidt muligt foretages på stedet og under veterinærpolitiets kontrol. 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 desinfek-

\*) 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 form A 676 a „N B-mælk“ kan evt benyttes til nævnte påtegning.

tionen 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 forløbet mere end 8 dage, efter at den pågældende ejendom er desinficeret\*), skal vognen efter hver aflæsning desinficeres.

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

### III. Ved mund- og klovesyge

Når der i en vogn 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 vognen — efter foretaget grundig rengøring — desinficeres.

Afsendelsesstationerne skal beklæbe de pågældende vogne med en seddel (form nr A 644 a) 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 slagtning 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.

\*\*\*) Ved nytrykning af formular nr A 644 a vil ordene „med natronhydrat“ udgå af teksten.

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 svælglamhed (hos kvæget), svinedifteritis (svinepest), epizootisk lymfangitis (hos heste), infektiøs anæmi (hos heste), ondartet beskelersyge (hos heste), hønsepest, fjerkrækolera og andre ondartede smitsomme sygdomme (undtagen mund- og klovesyge), skal de — efter foretaget grundig rengøring — desinficeres.

Om den desinfektionsvædske, der skal anvendes overfor foran nævnte 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 med føje kan antages at være 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.*

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, sendes vognene, når anden ordre ikke foreligger fra vognfordeleren, til rengøring således fra efternævnte stationer, idet andre stationer selv behandler deres vogne:

Vogne fra stationer i 1. Distrikt	sendes til rengøring på station
Snekkersten— <sup>Rungsted</sup> Holte —Hellerup (ekskl. Hillerød)	
Farum—København L, Frederikssund—Vanløse og Hedehusene—Vigerslev ...	København G.
Holme-Olstrup—Gadstrup (ekskl. Haslev og Køge) .....	Roskilde
Viby Sjælland—Fjenneslev og Herlufmagle—Englerup ...	Ringsted
Korsør—Frederikslund, Fodby—Sludstrup og Skælskør— Sønder Bjerge .....	Slagelse
Vordingborg—Lov .....	Næstved
på Falster .....	Nykøbing Fl.
Lejre—Vipperød .....	Holbæk
Regstrup—Vårslev og Havrebjerg—Forsinge .....	Kalundborg

Vogne fra stationer i 2. Distrikt sendes til nærmeste eller under hensyn til toggangen mest hensigtsmæssige station, der har vognrengøringsanlæg, jfr hæftet „Tekniske anlæg og hjælpemidler på stationerne og ved maskindepoterne“. Opmærksomheden henledes på, at kun en del af vognrengøringsstationerne kan foretage rengøring med varmt vand.

Til *Padborg* station må der dog ikke sendes vogne til rengøring. Stationer uden vognrengøringsanlæg, som periodevis har stor

tilgang af urene vogne, indhenter dog forholdsordre hos vognfordeleren.

Vogne, der skal desinficeres, kan ligeledes, når rengøring og desinfektion ikke kan foretages på stationen, sendes til desinfektion på de i skemaet side 40 nævnte stationer henholdsvis de i nævnte hæfte anførte stationer med vognrengøringsanlæg. 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, låner i givet fald — eventuelt efter i betimelig tid forud at have spurgt vognfordeleren — desinfektionssprøjte hos en af de stationer, der er forsynet hermed.

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 med kridt være skrevet „Skal rengøres“. Vogne, der sendes til desinfektion, skal være beklæbet med 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, jfr i øvrigt reglerne på side 60—62.

### Løst materiel

Vognenes løse materiel rengøres og desinficeres på samme måde som vognene, dog bør forurenede presenninger, hvormed vognene har været dækket, 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 (jfr 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 tilsendt fra en station, der kan fås opgivet ved henvendelse til distriktet.

Efter desinfektion skal presenningerne ophænges til tørring og afluftning, inden de anbringes over forsendelsen.

### **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 benyttelse af vognene i personførende plantog fremgår af togplanerne. Forandringer meddeles ved cirkulærer fra distrikterne eller trafikinspektørerne.

Under sneforhold af længere varighed eller under snefygning skal togene lettes 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. Postvognen kan under sådanne forhold indrangeres nærmest ved maskinen.

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

Beklæbning af lakerede vognsider er ikke tilladt. Sedler, der tjener til underretning for publikum, f eks „bestilt“, 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 og på mindst 2 vinduer i hver vognside samt af hensyn til rejsende, der passerer gennem vognen, endvidere på vinduerne i dørene fra endeperronen ind i vognen.

E-vogne skal, når de anvendes som ekspres-, il- eller fragtstyk-godsvogne, eventuelt som almindelige godsvogne, forsynes med adressesedler som foreskrevet for godsvogne.



I en del postvogne er der anbragt varmeapparater i forbindelse med vognenes dampvarmeledninger. Postvæsenet er kun berettiget til at benytte varmeapparaterne i den tid, da den øvrige del af toget opvarmes, og toget må ikke af hensyn til postvognen opvarmes i længere tid end nødvendigt af hensyn til de andre vogne i toget.

### Overgang mellem vognene

Når gennemgangsvogne løber sammen i tog, skal der, medmindre andet er foreskrevet af distriktet, etableres overgang mellem vognene derved, at overgangsbroerne slås ned og overgangene sikres ved harmonikaer, låger eller kæder i det omfang, vognene er forsynet med disse sikringsmidler.

For at undgå beskadigelser af harmonikaer skal der udvises stor omhyggelighed ved samling af disse. 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 publikum, når de er sikrede ved harmonikaer, eller når det drejer sig om overgange mellem to vogne med åbne endeperroner. I andre tilfælde må overgangene kun benyttes af det tjenstgørende personale, og endedøre og låger skal derfor i disse tilfælde holdes lukket og aflåset — for lågernes vedkommende ved det udvendigt på vognenden anbragte overfald.

Når der etableres overgang mellem vogne med lukkede en-

deperroner (endekupeer) med udadgående døre og vogne med åbne endeperroner eller motorvogne med udadgående døre og beskyttelseslåger, må førstnævnte dør kun åbnes under iagttagelse af den største forsigtighed, idet såvel dør som låge under ugunstige forhold er udsat for at blive beskadiget.

Under passagen af overgange, der ikke er sikrede ved harmonikaer eller låger, skal der udvises den yderste forsigtighed, og hvor der findes dobbelte endedøre, må kun den dørfløj, der er forsynet med håndgreb, åbnes. Døre og låger skal lukkes og låses efter hver benyttelse.

### Dansk-udenlandsk samtrafik

Grundreglerne for benyttelse af person-, post- og rejsegodsvogne i dansk-udenlandsk vognsamtrafik findes i den internationale overenskomst — RIC.

Fra udenlandske baner må ikke overtages vogne med gasinstallation til belysnings- eller opvarmningsformål — RIC, bilag II. Svenske Statsbaners sygevogne — litra Co 10 —, som er forsynet med dissousgas til det i vognene værende gaskøkken, er det dog tilladt at fremføre på danske strækninger med nævnte gas i beholderen.

Udsættes eller opholdes en udenlandsk vogn på en station på grund af tjenstudygtighed eller af en anden grund, skal stationen snarest give det pågældende distrikt 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 overensstemmende med RIC § 9.

Det må nøje iagttages, at de i RIC § 47 nævnte revisionsfrister ikke er udløbne, når vognene sendes til udlandet.

Udenlandske vogne, der tilbagesendes tomme, skal ledsages af følgeseddel, form nr A 1005, med oplysning om grunden til vognens løb, forsynes med hjemstedsseddel, form nr A 963, på vognens længdedragere og befordres ad henvejen. Er denne ufarbar, indhentes forholdsordre om hjemsendelse hos Generaldirektoratet (Trafikkontoret).

Danske vogne, der sendes tomme til udenlandske baner for at benyttes derfra, skal ledsages af følgeseddel, form nr A 1005, og på vognenes længdedragere påklæbes sedler, på hvilke bestemmelsesstationen er anført.

## Godsvogne

### Vogne til stykgodsforsendelser

Til stykgods skal benyttes lukkede vogne, for så vidt godsets beskaffenhed, form eller omfang ikke nødvendiggør anvendelse af åben vogn. Åbne vogne kan dog benyttes til brugt emballage, der ikke kan tage skade af regn eller sne.

Der skal fortrinsvis anvendes vogne med 12,5 t last. Større vogne bør kun benyttes, når stationerne har erfaring for, at godsmængden sædvanligvis kræver vogn med stor bundflade, eller der i henhold til togplanerne kræves vogne af en bestemt type.

### Vogne til forsendelser, der kan beskadiges af kreaturbindinge

Til større samlede forsendelser af møbler, papirruller, æg i papemballage og lignende forsendelser, der kan beskadiges af de i mange lukkede godsvogne anbragte kreaturbindinge, skal så vidt muligt leveres vogne *uden* bindinge.

Såfremt det ikke kan undgås, at der til nævnte forsendelser leveres vogne *med* bindinge, skal der på disse anbringes beskyttelseshylstre, jfr side 123.

### Vogne til lig

Til forsendelse af lig anvendes brune lukkede vogne, der så vidt muligt bør have trykluftbremse og i opvarmningsperioden til lige er forsynet med varmeledning.

Det bør påses, at vogne til lig er vel rengjort (såvel vognbund som vægge) og gruset, og at eventuelle kridtpåskrifter er fjernet, så vognene frembyder et så tiltalende ydre og indre som muligt.

Påskriften „lig“ må ikke anvendes på vogne, der stilles til rådighed til læsning med lig.

Om nødvendigt kan der til oplysning for personalet anvendes ordet „båre“.

### Vogne til tilsmudsede forsendelser

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

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

Når godset fremkommer i så solid en emballage, at tilsmudsning af vognene er udelukket, kan der ses bort fra grusning, og der 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 udvaskning 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. Sådanne vogne bør derfor heller ikke bruges til befordring af varer, der kan tage skade af fiskelugten.

Er en lukket vogn så gennemtrængt af fiskelugt, at der er fare for inficering af andet gods, der indlæsses i vognen, skal den snarest sendes til rensning i et centralværksted.

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

### Fireakslede vogne og vogne af litra TF

Tyske fireakslede godsvogne uden sidevægge (litra SS), som er særlig bestemt til forsendelse af langods, samt andre fremmede vogne af tilsvarende type må ikke benyttes til forsendelse af halm, hø e l, hverken i løs tilstand eller i pressede baller. Derimod kan andre fremmede, fireakslede vogne, såvel lav- som højfjælede anvendes.

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

Om anvendelse af danske fireakslede vogne til hø- og halmtransporter og om anvendelse af TF-vogne henvises til ordreserie E, side 39.

### Vogne med stor bæreevne

Godsvogne med en last af 15 t og derover bør fortrinsvis søges læsset til strækninger, hvor de kan løbe med fuld belastning, for at de ved benyttelsen fra de pågældende strækninger kan udnyttes fuldt ud.

### Vogne til køretøjer

På vogne, der leveres til læsning med køretøjer, skal den endeløm, der vender mod rampen, — hvis nødvendigt begge endelømme — altid aftages straks efter, at vognene er anbragt ved enderampen, jfr i øvrigt bestemmelserne side 94.

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 levende dyr

Til forsendelse af levende dyr, der helt eller delvis skal befordres i persontog, skal der efter omstændighederne benyttes vogne med fornøden akselafstand, med varmeledning og trykluftbremse.

Regler for anvendelse af de forskellige vogntyper til forsendelse af levende dyr findes i øvrigt i ordreserie E.

### 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 FEG samt de pågældende vognoverenskomster.

Danske Statsbaners godsvogne kan benyttes til udlandet, så-

fremt de

er forsynet med mærket **[RIV]**

har en påmalet revisionsdato, der — jfr dog nedenfor om godsvogne, der skal befordres i hurtigkørende tog — ligger højst 2 år og 11 måneder tilbage. (Godsvogne med 1 hhv 2 års revisionsfrist, jfr side 18, dog højst 11½ hhv 23½ måned).

TK-vognen kan, uanset at den ikke er forsynet med **[RIV]**-mærke, benyttes til Norge, Sverige og Tyskland, når revisionsdatoen højst ligger 2 år og 11 måneder tilbage.

### Godsvogne, der skal befordres i hurtigkørende tog

#### a: I n t e r n d a n s k t r a f i k .

Når betingelserne i SR § 18, pkt. 3 e, i øvrigt er opfyldt, kan **[SS]**- og **[S]**-mærkede godsvogne løbe som **[S]**-mærket vogn, når for danske vognes vedkommende de på side 18 for danske godsvogne i intern trafik fastsatte revisionsfrister er overholdt, og for udenlandske vognes vedkommende revisionsfristen 3 år ikke er overskredet.

#### b: I n t e r n a t i o n a l t r a f i k .

For danske og udenlandske **[SS]**-mærkede godsvogne gælder, at vognenes benyttelse som **[SS]**-mærket godsvogn er betinget af, at revisionsfristen 1 år ikke er overskredet.

For at undgå overskridelse af denne frist må sådanne vogne ikke stilles til rådighed til læsning til udlandet i transportforbindelser, hvor anvendelse af **[SS]**-mærket vogn er foreskrevet, såfremt revisionsdatoen ligger mere end 11½ måned tilbage.

## 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 rekvisitioner til forsendelser 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 regelmæssigt forekommende forsendelser, een gang for alle. Vognfordelerne bør dog også uden for disse tilfælde søge at få vognene anvendt efter deres bestemmelse, for så vidt hensynet til den i det hele herskende vogntrang 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 IAK, IGK og IVK-vogne

Vogne af litra IAK, IGK og IVK 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.

Det er tilladt forsenderne i IAK, IGK og IVK-vogne at indlæsse is til afkøling af vognladningsvise sendinger, der befordres i de pågældende vogne. Isen skal, når den ikke andbringes 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 IAL-vogne

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

IAL-vognene skal fortrinsvis benyttes til ægtransporter og må kun med vognfordelerens tilladelse benyttes til andre transporter.

### Særlige regler for vogne med dobbelte vægge

Statsbanernes godsvogne med dobbelte vægge kan afgives til vognladningsvise forsendelser, der ønskes beskyttet mod varme eller kulde, f eks kød, frugt, kartofler, grøntsager o l, mod den i G.R. fastsatte afgift.

Kølevogne må kun leveres med vognfordelerens tilladelse.

Den pågældende station afgør dog i hvert enkelt tilfælde, om vogne med dobbelte vægge kan leveres uden fare for at beskadiges af det gods, der ønskes befordret i dem.

Når kølevogne leveres som dobbeltvæggede vogne til forsendelser, der ønskes beskyttet mod kulde, må det påses,

at der ikke findes isrester i iskasserne,

at lemmene til isfyldning er lukket,

og for IK-vognene endvidere,

at ventilationslemme, aftrækshætter, frisklufts-hætter og skyde-spjæld er lukket, se herom nedenfor.

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



## Særlige regler for kølevogne

### *Anvendelse*

IB-, IS- og IVM-vogne er fortrinsvis bestemt til transport af bacon, IK-vogne til transport af ophængt kød og IF-vogne til transport af fisk.

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

Kølevognene kan dog efter distriktets ordre indsættes i togene til optagelse af stykgodssendinger af fersk fisk, der forlanges isafkølet, samt af ueballerede kødsendinger, der forlanges sendt i isafkølet samlevogn på de i G.R. angivne betingelser.

Det fremgår af „Fortegnelse over driftsmateriellet“ henholdsvis fortegnelserne over „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.

I perioder, hvor der er brug for flere kølevogne til fiskeforsendelser, vil distrikterne efter indbyrdes forhandling udtage et nærmere bestemt antal kølevogne til dette brug. Vognene forsynes ved distrikternes foranstaltning med skilte „Fiskevogn“ og må, så længe disse skilte findes på vognene, ikke benyttes til andre forsendelser end fersk fisk. Distrikterne giver nærmere instruktion om, i hvilke perioder der er indrettet fiskevogne. Efter benyttelsen som sådanne skal vognene — inden de tages i brug til kodforsendelser o.l. — ved det pågældende distrikts foranstaltning sendes til et af centralværkstederne for at blive underkastet en grundig afvaskning med kaliumpermanganatopløsning og derefter følgende fernisering af gulvene, for at fiskelugten kan blive fjernet.

Vogne af litra IKA og IKN kan dog benyttes til fiskebefordring og derefter til befordring af f.eks. kød uden at være sendt i centralværkstederne til rensning, når vognene efter hver fiskebefordring rengøres grundigt.

### Isfyldning

Isforsyningen af kølevogne sker, når andet ikke er fastsat, 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, på siderne eller i gavlen må ikke ske fra vognens indre, men kun gennem ovennævnte dertil indrettede lemme; IKA-vogne må dog også isfyldes fra vognens indre, men der må ved begge læsningsmåder udvises særlig agtpågivenhed med hensyn til rigtig indstilling og fastgørelse af iskassevæggene og lukning af islemmene i iskassevæggene, ligesom vognbunden, hvis den er blevet tilsmudset under isfyldningen, må rengøres forinden læsningen. For at undgå beskadigelse af iskassernes vægge og bund må isblokkene deles i passende stykker af en vægt af højst 6—9 kg.

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

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

### Brugen af ventilationsindretninger i IK-vogne

Som almindelig regel gælder, at ventilerne m v skal være stillet således som nedennævnte anvisninger foreskriver i de forskellige tilfælde, og der må kun ske afvigelser herfra i det omfang, afsenderen ønsker indstillingerne ændret.

Fælles for kølevogne uden rotor er gælder, at ventiler m v kan indstilles således, at der *enten* tilføres frisk luft udvendig fra til vognen (udvendig luftcirkulation), *eller* at vognens forbindelse med den ydre luft afskæres, i hvilket sidste tilfælde der, når vognene er forsynet med is, i vogntyperne Iks, Iku og uombyggede Ikt kan tilvejebringes cirkulation af den i vognen værende luft (indvendig luftcirkulation).

Der må hos afsenderen indhentes ordre om, hvilken af de nævnte ventilindstillinger der ønskes anvendt.

Når vognene af litra Iks, Iku og uombyggede Ikt er indstillet på indvendig luftcirkulation, vil tilførslen af luft udefra indskrænke sig til den ringe luftmængde, der eventuelt strømmer ind gennem de små huller i indblæsningsventilatorernes dæksler samtidig med,

at der foregår en svag udsugning gennem de under bunden af vognene anbragte afløbsrør.

Uombyggede vogne af litra IKT  
(fig a og b)

Når vognene er forsynet med is, skal dørene 5 foran iskasserne normalt være lukket og fastgjort ved hjælp af skudriglerne.

Ved udvendig luftcirkulation

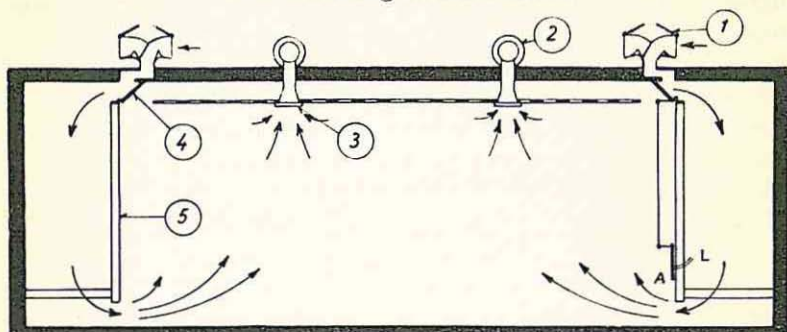


fig a

skal alle dækslerne i de 4 indblæsningsventilatorer 1 og drejespjældene 3 for de 4 udsugningsventilatorer åbnes. Ventilationslemmene 4 åbnes ved, at håndtagene på vognsiden stilles i den stilling, der kendetegnes ved et på vognsiden malet A, og der må drages omsorg for, at håndtagets pal griber ind.

Ved indvendig luftcirkulation

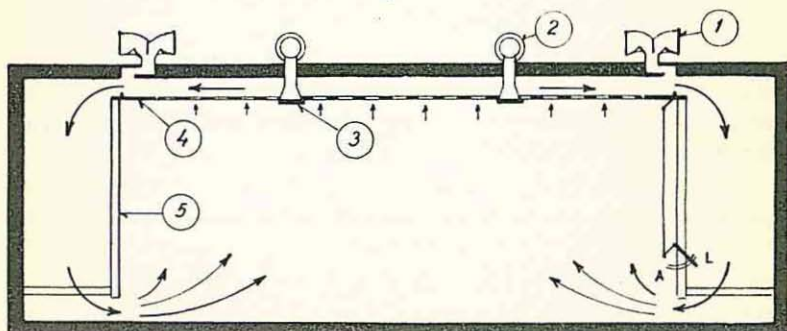


fig b

skal alle 8 dæksler i de 4 indblæsningsventilatorer 1 lukkes og fastspændes, og drejespjældene 3 for de 4 udsugningsventilatorer lukkes.

Desuden skal ventilationslemmene 4 lukkes, idet håndtagene på vognsiden stilles i den stilling, der er kendetegnet ved et påmalet L.

Under vognenes eventuelle forsendelse fra isfyldnings- til læs-

ningsstationen skal ventilationsindretningerne være indstillet til *indvendig* luftcirkulation.

Vogne af litra Iks og Iku (fig c og d)

(Een Iks-vogn har Flettnerrotorer, og i een er iskasserne anbragt under taget)

Når vognene er forsynet med is, skal dørene 5 foran iskasserne normalt være lukket og fastgjort ved hjælp af skudriglerne.

Ved *udvendig* luftcirkulation

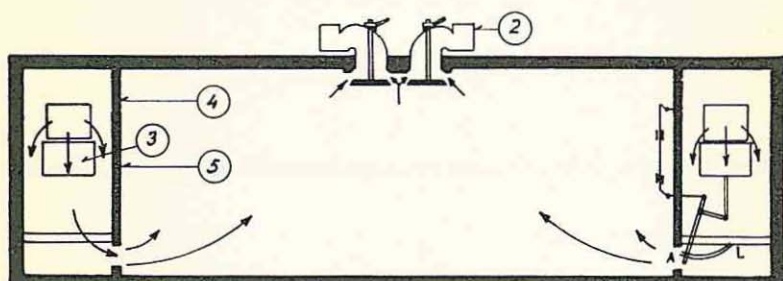


fig c

skal håndtagene på vognsiden stilles i den stilling, der er kendetegnet ved et påmalet A, og fastgøres der. Herved åbnes skydespjældene 3 for indblæsningsventilatorerne på vognsiden og ventilationslemmene 4 i iskassens væg lukkes samtidig.

De 4 udsugningsventilatorer 2 på taget åbnes ved at sænke spjældene ved hjælp af de på ventilatorerne anbragte fløjmotrikker.

Ved *indvendig* luftcirkulation

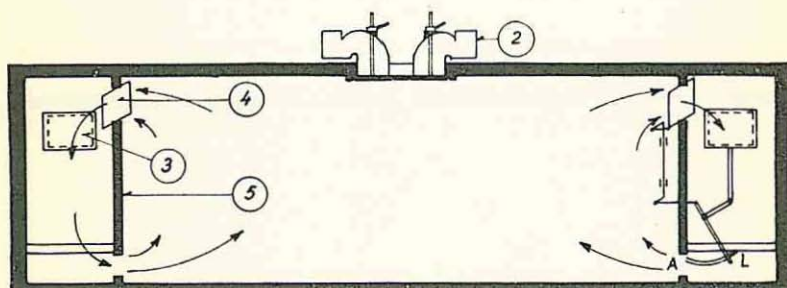


fig d

stilles håndtagene på vognsiden i stilling L. Herved lukkes skydespjældene 3 for indblæsningsventilatorerne på vognsiden, og ventilationslemmene 4 åbnes samtidig.

De 4 udsugningsventilatorer 2 lukkes fra taget ved at hæve spjældene ved hjælp af de på ventilatorerne anbragte fløjmotriker.

Under vognenes eventuelle forsendelse fra isfyldnings- til læsningsstationen skal ventilationsindretningerne være indstillet til *indvendig* luftcirkulation.

Uombyggede vogne af litra IKB, IKC, IKD og IKH  
(fig e og f)

Når vognene er forsynet med is, skal de bevægelige lemme eller døre 5 foran iskasserne normalt være lukket og fastgjort ved hjælp af skudriglerne.

Ved udvendig luftcirkulation

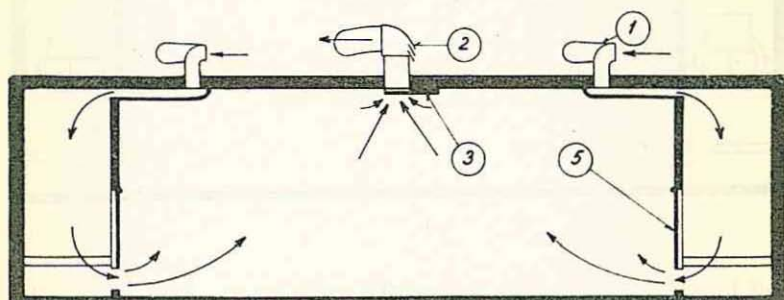


fig e

åbnes skydespjældet 3 således, at udsugning kan ske gennem udsugningsventilatoren 2. Der tilgår frisk luft gennem indblæsningsventilatorerne 1, og denne luft passerer ned gennem iskasserne og kommer ind til godset ved vognbunden. Ventilationen kan varieres ved at åbne skydespjældet 3 mere eller mindre.

Uden udvendig luftcirkulation

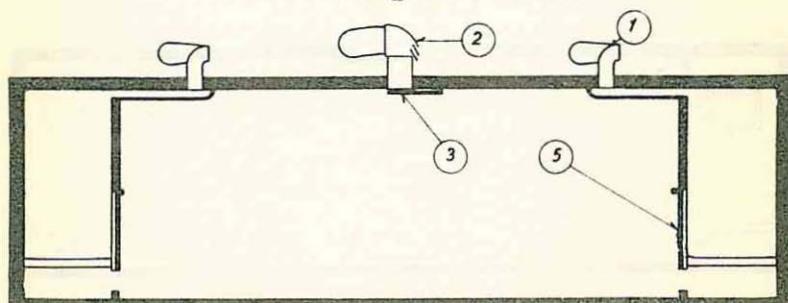


fig f

kan vognen benyttes, når skydespjældet 3 under udsugningsventilatoren 2 lukkes helt.

Under vognenes eventuelle forsendelse fra isfyldnings- til læsningstation skal skydespjældet 3 være *helt* lukket.

Vogne af litra IKA, IKG, IKN, IKP, ombyggede vogne af litra IKT samt IKS nr 24907.

Vogne af ovennævnte litra er forsynet med Flettnerrotorer (se fig g og h).

Som det fremgår af tegningen, 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.

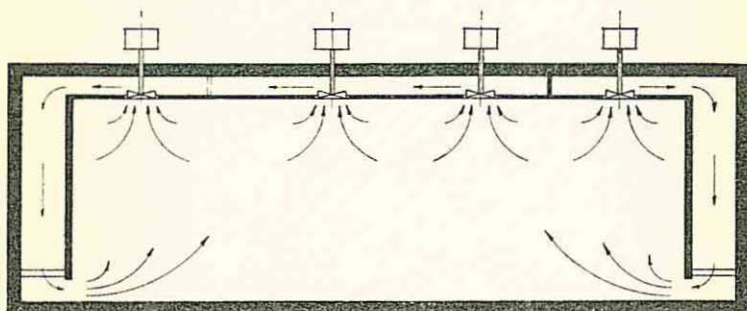


fig g

På grund af den gode luftcirkulation opnås en ensartet temperatur overalt i vognen.

Ved dette ventilationssystem suges der ikke udefra luft ind i vognen. Herved spares is, idet det varmetab, der skyldes afkøling af den udvendige varmere luft, undgås.

Set fra oven.

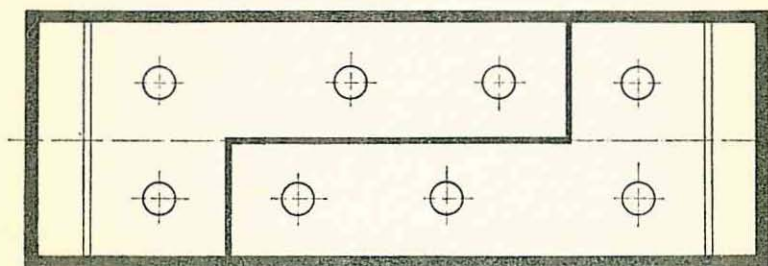


fig h

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 færdsesl 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 benyttelse på Statsbanerne af private godsvogne:

§ 1.

På nedenfor anførte betingelser optager de danske Statsbaner i deres vognpark:

PRIVATE SPECIALGODSVOGNE

tilhørende .....

.....

udlejet til .....

.....

og bestemte til befordring af .....

.....

.....

§ 2.

Vognene skal være af særlig bygningsmåde f.eks. beholder-vogne, eller have særlige indretninger, som f.eks. ølvogne med isbeholdere, alt fordi vognene skal bruges til befordring af gods, som fordrer vogne af særlig konstruktion, afvigende fra banernes egne sædvanlige godsvognstyper.

Vognenes konstruktion og udstyrelse skal fyldestgøre fordringerne i de for Statsbanerne gældende politi- og befodringsbestemmelser samt de ved Statsbanerne til enhver tid fulgte normer og regler, herunder de fastsatte bestemmelser for størst tilladt akseltryk. Indføres nye normer, skal den person eller det firma, med hvem Statsbanerne har sluttet overenskomsten (i denne benævnt ejeren), på egen bekostning foranledige de deraf følgende ændringer i konstruktionen.



Vognenes taravægt må ikke væsentlig overskride deres bæreevne.

En fuldstændig hovedtegning af hver vogntype skal være godkendt af Generaldirektoratet, og vognene skal for ejerens regning underkastes et maskinteknisk eftersyn i et af Statsbanernes værksteder. Generaldirektoratet afgør derefter, om vognene kan optages i Statsbanernes vognpark og benyttes på Statsbanerne.

### § 3.

Vognenes vedligeholdelse, derunder de ved politibestemmelserne foreskrevne revisioner, sker ved Statsbanernes foranstaltning, men på ejerens bekostning således, at udgifterne godtgøres Statsbanerne efter regning.

Det er dog tilladt ejeren at lade vognene male ved egen foranstaltning, men i hvert enkelt tilfælde, hvor sådant påtænkes, må ejeren i betimelig tid forud underrette Statsbanernes Generaldirektorat (chefen for maskinafdelingen) med angivelse af, hvor vognene henstår, for at der kan føres tilsyn med, at delene er i god stand, forinden de males, og at der ikke foretages nogen ændring, der har betydning for vognenes benyttelse i driften.

Ejeren må i enhver henseende rette sig efter de anvisninger, der bliver givet af den tilsynsførende.

Alle påskrifter skal være efter Statsbanernes normaler og skal udføres ved hjælp af tafetter, som er godkendt af Statsbanerne.

Såfremt vognene ikke tilhører den, der ønsker dem optaget i Statsbanernes vognpark, men f.eks. er lejede vogne, skal vedkommende kontrahent stille et beløb på 200 kr. pr. vogn hos Statsbanerne som sikkerhed for dækning af eventuelle udgifter ved vognenes eftersyn, vedligeholdelse, fragtansvar m.m.

Der skal udstedes fragtbrev og betales fragt både for den første befordring af vognene fra fabrikken eller leverandøren til værkstedet til revision og for den påfølgende udsendelse derfra enten til hjemstedsstationen, for der at overgives til driften, eller til en hvilken som helst anden station til pålæsning, hvorefter vognene da betragtes som taget i brug. Senere forsendelser af vognene for omstationering eller til og fra Statsbanernes værksteder for istandsættelse og revision sker fragtfrit.

## § 4.

Statsbanerne har intet ansvar for på disse indtræffende mangler eller beskadigelser ved vognene, medmindre sådanne bevislig skyldes forsæt eller grov uagtsomhed fra Statsbanernes side.

De ved vognenes påbudte revision i værkstederne forefaldne istandsættelser og fornyelser i lighed med dem, der foretages ved Statsbanernes egne vogne under tilsvarende forhold, betragtes altid, når ikke andet er konstateret, som hidrørende fra årsager, der er en naturlig følge af jernbanedrift, og skal betales af ejeren.

Statsbanerne overtager intet ansvar for brandskade på vognene og holder dem ikke assureret mod sådan skade. Statsbanerne påtager sig heller ikke noget ansvar for i udlandet eller på indenlandsk privatbane indtræffende mangler eller beskadigelser ved vognene, men det godtgørelsesbeløb, der i den anledning måtte indgå til Statsbanerne fra fremmede baner, udbetales til ejeren.

## § 5.

Rengøring og eventuel desinfektion af vognene foretages ved ejerens foranstaltning.

## § 6.

Hver vogn skal have en hjemstedsstation, der fastsættes af Generaldirektoratet efter forhandling med ejeren.

Hjemstedsstationens navn skal være påmalet vognene.

## § 7.

Såfremt det af hensyn til vognenes henståen på deres hjemstedsstation bliver nødvendigt at etablere særlige udvidelser eller sporanlæg, skal de dermed forbundne udgifter afholdes af ejeren.

## § 8.

Vognene må kun benyttes til befording af ejerens egne godsforsendelser i vognladninger samt til fragtstykgodsbefording af brugt emballage eller beskadiget gods, der tilbagesendes hidrørende fra disse godsforsendelser. Befordringen skal finde sted i henhold til de i de gældende love og de i godsbefordringsreglementet indeholdte bestemmelser.

Vognleje for forsinket af- eller pålæsning af vognene beregnes ikke.

Der beregnes ikke isgebyr, når vognenes forsyning med is besorges af forsenderne selv.

I forbindelse med udlandet og indenlandske privatbaner kan

vognene benyttes efter den hjemmel og på de betingelser, som indeholdes i de til enhver tid gældende forbindelsesgodstariffer og vognoverenskomster.

### § 9.

I dansk indenlandsk færdsel har ejeren dispositionsret over vognene og kan kun overdrage denne ret til andre med Generaldirektoratets samtykke.

Foreligger der ikke fra ejerens side disposition for en vogn efter dens aflæsning på bestemmelsesstationen, og denne ikke er hjemstedsstation, sendes vognen til dens hjemstedsstation.

Er en vogn sendt tom til en station for at hente læs, og sådant ikke forefindes ved vognens ankomst, indhentes ejerens disposition. Indgår dispositionen ikke inden for et tidsrum af 8 dage efter dispositionsforlangendets afsendelse, kan stationen, når vognen ikke henstår på privat spor, og navnlig hvis vognens henståen er til ulempe for stationen, sende den til hjemstedsstationen.

Ejerens disposition skal afgives skriftlig eller telegrafisk til den pågældende station. Ejeren medgiver vognene fragtbreve i alle tilfælde, hvor de sendes tomme over banerne i henhold til hans disposition. Befordringen af sådanne tomme vogne over Statsbanerne foregår fragtfrit og så hurtigt, som omstændighederne tillader det.

### § 10.

Hovedreglen for vognenes benyttelse er, at ejerens samtlige vognes tomløb inden for et kalenderår skal dækkes af et lige så langt læsset løb i det tilsvarende tidsrum. Som tomløb regnes også de løb, hvor en vogn beforder stykgods af vægt under 500 kg, men ikke de løb eller dele af løb, der skyldes vognenens tombefordring til værksted for istandsættelse eller revision.

For de tariffilometer, som vognene i et kalenderår har løbet mere i tom end i læsset tilstand, betaler ejeren i befordringsgodtgørelse til Statsbanerne 6 øre pr aksel og tariffilometer. Beløbet belastes ejeren i en årlig afregning. Er der i et kalenderår overskud af læsset løb, godtgør Statsbanerne ikke ejeren noget derfor. Hverken overskud af læsset løb eller af tomløb kan overføres fra et kalenderår til et andet.

## § 11.

Meningsforskel med hensyn til forståelsen af denne overenskomst, som ikke kan bilægges gennem forhandlinger mellem parterne, afgøres af ministeren for offentlige arbejder med bindende virkning for parterne.

## § 12.

Overenskomsten træder i kraft den ..... og kan til enhver tid opsiges af en af parterne til ophør med 1/2 års varsel. Ved misligholdelse af overenskomsten fra ejerens side kan Statsbanerne dog opsige overenskomsten uden varsel.

Oplysning om vognenes litra, nummer, ejer, hjemstedsstation, last, taravægt, og hvad der må befordres i vognene, findes i „Fortegnelse over driftsmateriellet“, bind 2.

Ved læsning af vognene skal det under hensyn til nogle af vognenes store taravægt samt isfyldning iagttages, at største tilladte akseltryk på de strækninger, som vognene skal passere, ikke overskrides.

Når vognene på grund af utjenstedygtighed ikke straks kan tilbagesendes eller videresendes til hjemstedsstationen, skal den station, der sender vognene til værksted eller tilbageholder vognene for istandsættelse, straks skriftlig underrette hjemstedsstationen, der derefter underretter ejeren.

Private vognejere får i almindelighed tilladelse til at lade deres vogne underkaste større reparationer, henholdsvis revisioner, hos vognfabrikken „Scandia“, Randers. Sådanne transporter vil kunne ske fragtfrit på Statsbanerne i lighed med de i foranstående § 3, sidste punktum, omhandlede transporter til og fra Statsbanernes værksteder.

Frugtbreve 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 en vogn på hver følgeseddel.

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

Vogne, der på henvejen ankommer som tomme løbere, skal,

når det kan ske, uden at det pågældende gods forsinkes, så vidt muligt af de pågældende overgangsstationer til privatbanerne ombyttes med statsbanevogne eller med andre fremmede vogne, der alligevel skal passere den pågældende strækning i tom stand. De således ombyggede løbere tilbageleveres derefter straks den overleverende bane. Bliver det nødvendigt at lade fremmede tomme løbere fortsætte til godsets bestemmelsesstation, skal de derfra så vidt muligt tilbagesendes uden at afvente godsets aflæsning, og de bør i videst muligt omfang læses på tilbagevejen.

Med private vognejere er der afsluttet overenskomst om benyttelse af private godsvogne. Overenskomstens bestemmelser om benyttelsen er de samme som bestemmelserne herom i de overenskomster, der er afsluttet med private vognejere, hvis godsvogne er optaget i Statsbanernes vognpark — jfr foran.

Ved tilbagesendelse af tomme vogne hørende til nedennævnte vognforbund (DVO bilag IV) forholdes således:

Vogne, tilhørende Aalborg privatbaner, skal altid tilbageleveres i Aalborg, når de tilbagesendes fra stationer på strækningen Ejstrup (inkl)—Ellidshøj og de øst for denne strækning beliggende stationer, tilbageleveres på nærmeste overgangsstation — dog ikke Svendstrup Jylland —, når de tilbagesendes fra alle andre stationer.

### Særlige regler for udenlandske godsvogne (undtagen EUROP-vogne og private special-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 (Deutsche Bundesbahn) og Tysk Rigsbane (Deutsche Reichsbahn), kan vogne tilhørende Tysk Forbundsbane og Tysk Rigsbane læses til og via Tysk Rigsbane henholdsvis Tysk Forbundsbane efter nedenstående bestemmelser.

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

\*) Distrikterne kan dog foreskrive, at der af stationerne kun må disponeres over udenlandske vogne med tilladelse fra vognfordeleren, og ligeledes, at hjemsendelse af sådanne vogne kun må finde sted efter ordre fra vognfordeleren.

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 videreekspederet sydpå, må vogne tilhørende Tysk Forbundsbanen (Deutsche Bundesbahn) ikke stilles til rådighed for læsning til Basel Bad, såfremt vognenes revisionsfrist er overskredet.

Svenske vogne må kun læsses til stationer i det sydlige udland via Trelleborg efter tilladelse fra vognfordeleren, der underretter Generaldirektoratet (Trafikkontoret) herom.

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 *een gang*.

Som hovedregel gælder, at vogne, der ikke kan læsses efter foranstående bestemmelser, snarest skal tilbagesendes *tomme* til den overgangsstation, over hvilken de i henhold til overgangssedlerne er overtaget på henvejen\*).

Svenske vogne og vogne tilhørende baner i det sydlige udland, indgået hertil fra Sverige efter overtagelse i Trelleborg, kan dog valgfrit hjemsendes via Helsingør eller Københavns Frihavn.

Såfremt en vogn ikke er forsynet med danske overgangssedler, og det ikke på anden måde, f. eks gennem ekspeditionspapirerne, kan fastslås, over hvilken dansk overgangsstation vognen er indgået, skal der hos Trafikkontoret (Vognafregningen) telefonisk eller telegrafisk indhentes oplysning om overgangsstation. (Overgangssedler anvendes dog ikke på danske og svenske vogne i trafik udelukkende mellem Danmark og Sverige).

Vogne, tilhørende Tysk Forbundsbanen (Deutsche Bundesbahn), kan i *alle* tilfælde, og vogne, tilhørende andre baner i det

\*) Se fodnoten side 60

sydlige udland — herunder Tysk Rigsbane (Deutsche Reichsbahn) — såfremt de på henvæjen er overtaget fra Tysk Forbundsbane, hjemsendes tomme over den nærmeste af overgangsstationerne Padborg, Tønder H eller Gedser. Hjemsendelse via Tønder H af vogne tilhørende andre baner i det sydlige udland end Tysk Forbundsbane (Deutsche Bundesbahn) bør dog for at undgå krav om tomløbsgodtgørelse i henhold til RIV § 5, pkt 9, kun finde sted, når trafikale grunde taler herfor.

Vogne, tilhørende Tysk Rigsbane (Deutsche Reichsbahn) kan fra stationer *øst* for Storebælt hjemsendes tomme via Gedser, også i tilfælde hvor overtagelse på henvæjen er sket på anden station end Gedser. Fra stationer *vest* for Storebælt kan vognene hjemsendes tomme via Gedser, selv om de på henvæjen har været befordret via Trelleborg.

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

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

Vogne, der på henvæjen ankommer som tomme løbere, skal, når det kan ske, uden at det pågældende gods forsinkes, såvidt muligt af de pågældende overgangsstationer til udlandet ombyttes med statsbanevogne eller med andre fremmede vogne, der alligevel skal passere den pågældende strækning i tom stand. De således ombyttede løbere tilbageleveres derefter straks den overleverende bane. Bliver det nødvendigt at lade fremmede, tomme løbere fortsætte til godsets bestemmelsesstation, skal de derfra så vidt muligt tilbagesendes uden at afvente godsets aflæsning. For løbernes tilbagesendelse gælder i øvrigt foranstående regler for tilbagesendelse af udenlandske godsvogne.

### 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 overgangseddel (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

### Godsvognenes laste- og bæreevne

Godsvognenes last kan angives med de på side 164 anførte signaturer. Ved kølevogne er den angivne last inklusive vognenes evt. islast\*).

Er der ingen bæreevne anført, er bæreevnen den angivne last + 5 %. Ved ABC-lastsignaturen (side 164) er bæreevnen den højeste lastangivelse + 5 %.

[S]- og [SS]-mærkede vogne må, når de benyttes i forbindelser, hvor der kræves sådanne vogne, højst læsses (heri indbefattet eventuel islast) med den i rammen ved [S]- henholdsvis [SS]-mærket anførte last uden tillæg af nogen art.

Om udnyttelse af lasteevnen for godsvogne, der skal befordres i hurtigkørende tog, henvises til SR § 18, 5.

Om nedsættelse af lasteevnen for nogle langvogne, når læsset kun er fordelt over en del af vognlængden, henvises til de på vognene anbragte signaturer, jfr side 163.

### Godsvognenes akseltryk og metervægt

Af hensyn til sporets og broernes styrke må en godsvogns bruttovægt (vognens påmalede taravægt + læssets vægt) — fordelt ligeligt på akslerne — ikke være større, end at de i TIB for de forskellige statsbanestrækninger anførte størrelser for tilladt akseltryk og metervægt ikke overskrides. Genstande af større vægt, end akseltrykbestemmelserne tillader, kan kun befordres efter særlig tilladelse.

Det største tilladte akseltryk og den største tilladte metervægt på Statsbanernes strækninger og på indenlandske private baner og færger, der kan befordre normalsporede vogne, findes i akseltrykfortegnelsen (AML).

Om de på *udenlandske baner* gældende akseltryk og metervægte henvises til RIV, bilag II, § 4. For de udenlandske baners vedkommende, hvor oplysninger om akseltryk og metervægte ikke er anført i nævnte bilag til RIV, henvises til „Begrenzungslinien der Wagen, Lademasse, Achsdrücke, Metergewichte und Achsstände der im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Wagen“ (Strecken und Normen der TE).

\*) På nogle danske kølevogne er islasten endnu ikke inkluderet i den angivne last; såfremt sådanne vognes islast ikke udnyttes helt eller delvis, kan bæreevnen forhøjes med den ikke-udnyttede del af islasten. På danske kølevogne, hvor islasten er inkluderet i den angivne last, er islasten angivet med den på side 163 anførte signatur.

Stationer, der ikke har nævnte internationale fortegnelse, må indhente fornøden oplysning hos distrikterne.

Når der bestilles vogne til læsning af gods til indenlandske stationer, hvortil vognene ikke kan læsses til deres fulde bæreevne, uden at det største tilladte akseltryk på de i befordringen deltagende indenlandske privatbaner eller privatfærger derved overskrides, skal afsenderens opmærksomhed henledes på dette forhold. Fastholdes bestillingen, skal vognene leveres, og læsses de således, at deres bruttovægt overstiger det på en del af befodringsstrækningen tilladte akseltryk, skal vognene føres igennem til overgangsstationen til den strækning, som vognene ikke kan passere på grund af deres akseltryk. Overgangsstationen underretter den pågældende styrelse om vognenes ankomst, og ønskes vognene herefter ikke overtaget, skal den overleverende bane foretage den omlæsning, der er nødvendig for at føre vognene videre til bestemmelsesstationen. Omlæsningsomkostningerne belastes forsendelsen.

Indgår der fra udenlandske baner vogne, hvis akseltryk eller metervægt overstiger såvel det i RIV, bilag II, § 4, for Danske Statsbaner fastsatte som det for den danske befodringsstrækning eller en del af denne gældende, skal vognene tilbagevises.

Vogne, hvis akseltryk eller metervægt ikke er større end i RIV, bilag II, § 4, for Danske Statsbaner fastsat, skal overtages, selv om deres akseltryk eller metervægt overstiger det for en del af den danske befodringsstrækning gældende. Sådanne vogne føres — evt ad en omvejsrute — igennem til overgangsstationen til den strækning, som vognene ikke kan passere på grund af deres akseltryk eller metervægt. Denne station foretager den omlæsning, der er nødvendig for at føre vognene videre til bestemmelsesstationen. Er omlæsningsstationen tillige overgangsstation til en privatbane eller til en privatfærge, skal denne forespørges, førend omlæsning påbegyndes, om vognene ønskes overtaget uden omlæsning.

Når en fra udlandet indgået vogn omlæsses, fordi dens akseltryk eller metervægt overstiger det for en del af den danske befodringsstrækning gældende, afholdes omlæsningsomkostningerne af Statsbanerne. Omlæsningsstationen indsender ad tjenstlig vej indberetning til Generaldirektoratet med oplysning om vognens ejendomsbane, afsendelses- og bestemmelsesstation, ekspeditionsdata samt årsagen til og eventuelle omkostninger ved omlæsningen.

Er omlæsning af vogne med for stort akseltryk eller for stor metervægt ikke mulig, skal afsenderens disposition indhentes af den station, der skulle have besørget omlæsningen.

Kan omlæsning som følge af toldhensyn ikke finde sted på overgangsstationen til den strækning, som vognene ikke kan passere på grund af deres akseltryk eller metervægt, skal vognene kun føres igennem til den nærmeste foran overgangsstationen liggende station, hvor toldbehandling og omlæsning kan ske.

### Læsseprofiler

Vedrørende bestemmelserne om tilladt læsseprofil henvises til: Akseltrykfortegnelsen (AML),

„Begrenzungslinien der Wagen und Lademasse der im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Wagen“

(Begrenzungslinien der TE) og

„Begrenzungslinien der Wagen Lademasse — Achsdrücke — Metergewichte und Achsstände der im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Wagen“

(Strecken und Normen der TE).

Stationer, der ikke har nævnte internationale fortegninger, må indhente fornøden oplysning hos distrikterne.

Bestemmelserne om profilerne skal nøje overholdes, og 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 beføres efter særlig overenskomst.

Overgangsstationerne til udenlandske baner eller indenlandske privatbaner skal nægte overtagelse af vogne, der er bestemt til viderebefordring, når vognene ikke kan passere stationens læsseprofil-skabelon.

Overgangsstationerne til indenlandske privatbaner skal nægte overtagelse af vogne, der er bestemt til at beføres 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 læsede 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 bæreevne 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. På Q-vogne skal gitterdørene således lukkes inden indlæsningen for at forebygge indtrængen af slagregn gennem endedørene, og sidelemmene på vogne til udlandet og vogne, som skal todlukkes, skal boltes og splittes. Når boltene på Q-vogne ikke benyttes, skal de anbringes på plads i de dertil bestemte øskner, da de ellers kan beskadige vognvæggene. Ved de i nogle HD-vogne og i en del fremmed materiel anbragte sidelemme skal de indvendig anbragte hasper (2 for hver lem) være drejet for. Om todlukning af vogne, se i øvrigt ordreserie E, side 269—270, og om lukning af døre m v ved forsendelser af levende dyr, se ordreserie E, side 44.

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 fisk er 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 lastvekslen på vogne med trykluftbremse er stillet rigtigt,  
 at de efterfølgende særlige bestemmelser for læsning af åbne godsvogne overholdes.

Fragebreve over vognladningsgods, over stykgodsforsendelser, der uden for pakhusets område af afsenderne læsses i særskilt vogn,

samt over levende dyr og køretøjer, der er læsset i særskilte vogne, skal påtegnes med navn (mærke) af den, der har tilsynet med de pågældende vognes læsning, hvorved han overtager ansvaret for, at vognene er i forskriftsmæssig stand, for deres rette benyttelse og forsvarlige og forskriftsmæssige læsning, for de fragtbrevet påførte vognnumre m v 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 vognen er forsynet med trykluftbremse, at dens lastveksel 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, udsat af toget.

I alle tilfælde, hvor uforsvarlig læsemåde opdages undervejs eller på bestemmelsesstationen, skal indberetning indsendes til distriktet.

## **Særlige bestemmelser for læsning af vogne med stykgods**

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

På de strækninger, hvor der ikke skal arbejdes med fragtstygods-vogne, 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 fragtstygods-vogne 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 fragtstygods, end de i planen anførte.

Bliver en vogn, der skal tjene som opsamlingsvogn, opholdt

eller udsat på en station, så at 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 opsamlingsvognene 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 een 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 indlæse eller udlæse undervejs, kan den læsse særskilt vogn. Som mindstevægt for sådan ekstravogn bestemmes ca 2000 kg for fragtstygods eller sammenlæsset il- og fragtstygods og ca 1500 kg for ilstygods. Der bør dog kun læsses ekstravogne med ilstygods, når det gods, der haves til befording, ikke uden væsentlig forsinkelse kan indlæses under togets ophold, eller når pladsmangel i de faste vogne nødvendiggør det. Navnlig bør det så vidt muligt undgås at læsse sådanne ekstravogne over færgestrækninger. Ekstravogne med ilstygods må ikke udsættes undervejs, og godset i disse vogne må ikke komme senere til bestemmelsesstationen, end når det befordres i de faste ilstygodsvogne.

Ekstra-fragtstygodsvogne må kun indeholde gods til enkelte stationer eller en ganske kort strækning, idet småpartier altid bør indlæses i de faste fragtstygodsvogne af hensyn til udlæsning af så få vogne som muligt. Vogne til nærstrækninger må være læsset 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. Vogne med gods til fjernere stationer kan derimod gives udsættelse undervejs på een station, men udsættelses-

stationen skal da foranledige, at vognene videresendes med det først afgående tog, der må befordre dem.

For læsning af fragtstykgodsvogne 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 udgangstationen, eventuelt pakmesteren, underrettes, og pakmesteren bør underrette den foranliggende strækning, når en opsamlingsvogn er optaget, og supplementsvogn ikke kan skaffes på en mellemstation.

Godset i opsamlingsvognene bør altid læses således, at omlæsningsarbejdet kan foregå så let som muligt.

## Særlige bestemmelser for læsning af åbne godsvogne

### Læsning på een vogn

#### Fællesbestemmelser

Læsset må kun nå så langt ud over vognens pufferplanker, at der mellem læsset og pufferskiverne (når pufferne ikke er sammentrykket) er et mellemrum på mindst 400 mm indtil en højde af 2000 mm over skinnetop, i større højde et mellemrum på mindst 200 mm. Desuden skal der af hensyn til koblingens anbringelse på trækkrogen være et frit rum på mindst 200 mm oven over trækkrogen og på mindst 200 mm til begge sider af trækkrogen, regnet fra dennes midte (se fig 1—3).

Når læsset længere ud over pufferplanken, indsættes en beskyttelsesvogn (løber), eventuelt een ved hver vognende. Anvendes

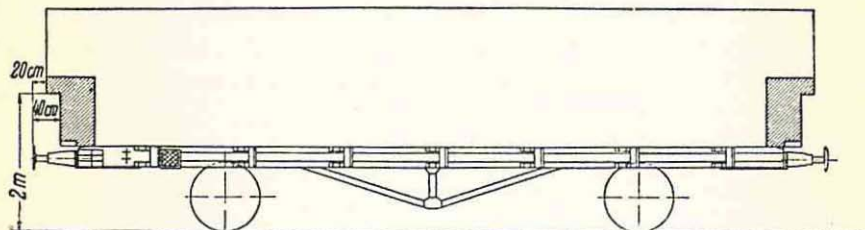


fig 1



kun løber ved den ene vognende, må det nøje påses, at den aksel på den belæssede vogn, der er nærmest løberen, ikke bliver overbelastet.

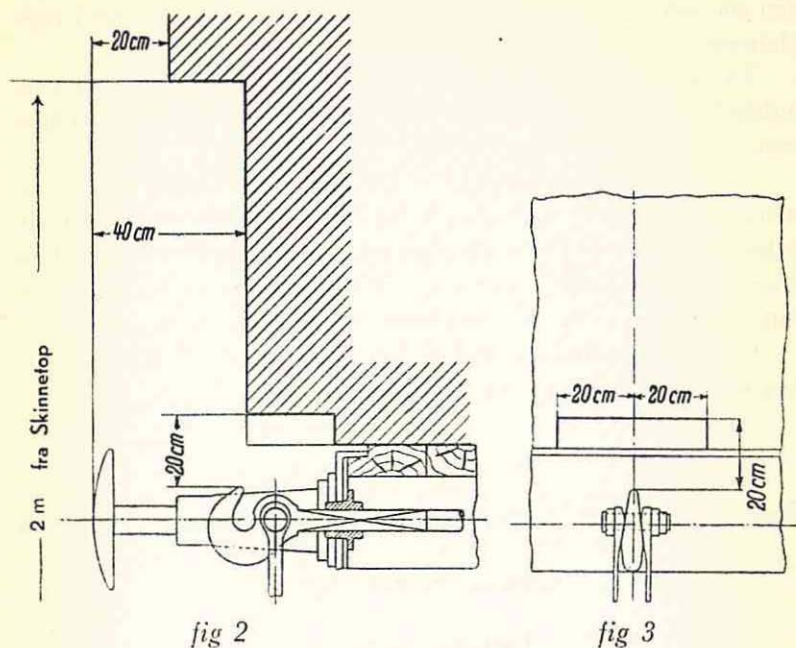


fig 2

fig 3

Løbere må aldrig kunne berøres af læsset, selv ved kørsel gennem de skarpeste kurver. Afstanden fra læsset til bunden af vognene skal derfor være mindst 100 mm, og afstanden fra læsset til beskyttelsesvognens sidevægge skal — under forudsætning af, at disse vægge ikke befinder sig mindst 100 mm under læsset — være:

mindst 300 mm, når læsset når indtil midten af vognen eller derunder,

mindst 500 mm, når læsset når ind over midten af vognen (læsset må ikke nå længere ind i løberen, end at der mellem læsset og løberens fjerneste endevæg er en afstand på mindst 350 mm).

Læsning af løbere er tilladt, når de foran anførte spillerum ikke formindskes ved de indlæssede genstande. Disse skal derhos anbringes således, at deres tyngdepunkt falder så nær som muligt i midten af vognen.

Fremmede baners vogne, der på henvæjen benyttes som løbere, skal på overgangsstationerne så vidt muligt udveksles

med statsbanevogne eller med fremmede vogne, der alligevel skal passere pågældende strækning i tom tilstand.

En vogns side- og endestøtter og disses kæder må ikke kunstigt forlænges. Kæderne i de over for hinanden stående sidestøtter skal, selv om de ikke skal fastholde læsset, samles. Støtter, der forbindes over et op over støtterne ragende læs, skal sikres mod ikke at blive løftet op. Jerntråd, der benyttes til at fastholde og sikre læsset, skal være udglødet og mindst 3 mm tykt og sammenbindes således, at ingen trådder rager frem.

Gods, der består af let antændelige genstande, skal dækkes omhyggeligt med presenninger. Om presenningers anbringelse se side 109.

For nedennævnte godsarter gælder endvidere følgende:

#### Læsning af træ og tømmer

Den del af læsset, der ikke når op over vognsiderne, henholdsvis sidestøtterne, skal ligge helt ud til sidevæggene, henholdsvis sidestøtterne.

Er vognens sidevægge lavere end 40 cm, og er vognen ikke udrustet med sidestøtter, må læssets højde over vognbunden ikke overstige 2,7 m.

Brædder skal i den øverste trediedel læsses i forbandt, d. v. s. bræddekanterne i et lag skal ligge over bræddemidte i det underliggende lag (fig 6, 8 og 9).

Træ med ulige tykke ender skal læsses således, at de tykke og tynde ender ligger skiftevis.

Den del af læsset, der når op over vognsiderne, må ikke hvile på endevæggene.

Fjernes vognens endevægge, skal sidevæggene på mindst to steder forbindes med udspændte kæder, jerntråd eller tove, medmindre vognen på sidevæggenes udvendige side er forsynet med støtter, der parvis er stramt forbundet.

Anvendes vogne med sidestøtter, eller anvendes der løse støtter, skal hver længde af den del af læsset, der når op over sidevæggene, fastholdes af mindst to par støtter, og hver længde, der kun fastholdes af to par støtter, skal med begge ender nå mindst 20 cm uden for støtterne.

Den del af læsset, der når op over vognsiderne eller støtterne, skal, når der ikke i det følgende er anført andet, være formet som en bue, hvis højde ikke må overstige  $\frac{1}{3}$  af læssets bredde (fig 4).

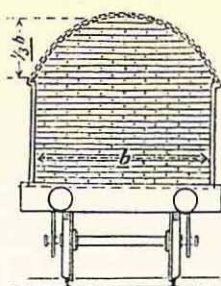


fig 4

Læsses der op over sidestøtterne, skal disses kæder spændes stramt over læsset. Har støtterne ingen kæder, eller er kæderne for korte, skal ringene i støtterne forbindes stramt med hinanden ved hjælp af kæder, jerntråd eller tove. Har støtterne ingen ringe, skal der rundt om læsset slynges kæder, jerntråd eller tove.

I øvrigt gælder for de forskellige arter af træ og tømmer følgende særlige bestemmelser:

*Træ med regelmæssige flader (skåret eller tilhugget tømmer)*

Ved læsning på vogne med sidestøtter

Når læsset ikke op over støtterne, skal det øverste lag sikres med påsømmede krydsede eller tværliggende brædder eller de over for hinanden værende støtter skal umiddelbart over læsset forbindes med stramt spændte kæder, jerntråd eller tove (fig 5).

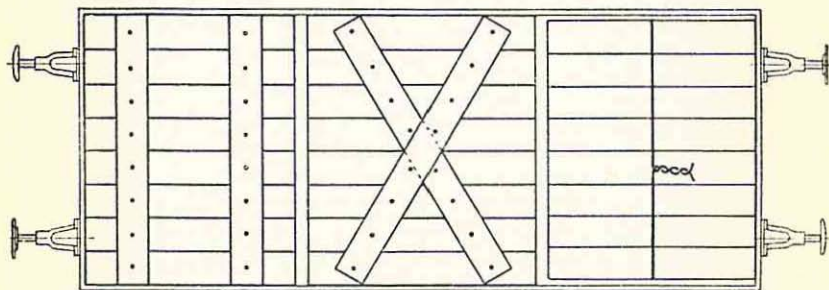


fig 5

Brædder, men ikke andet skåret træ, kan læsses i fuld bredde op over sidestøtterne, når læssets forskydning er hindret ved korsvis mellem læs og støtter anbragte beskyttelsesbrædder, der ved søm er fastgjort til læsset, men højden af

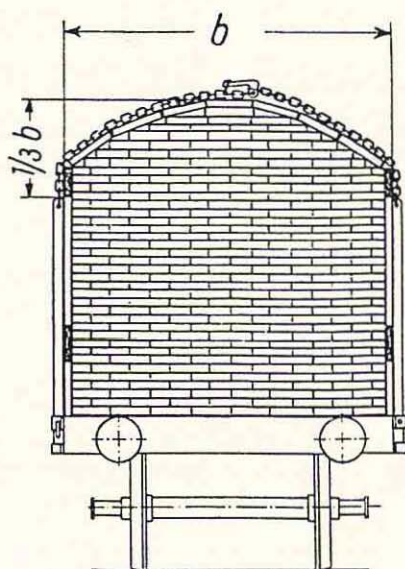
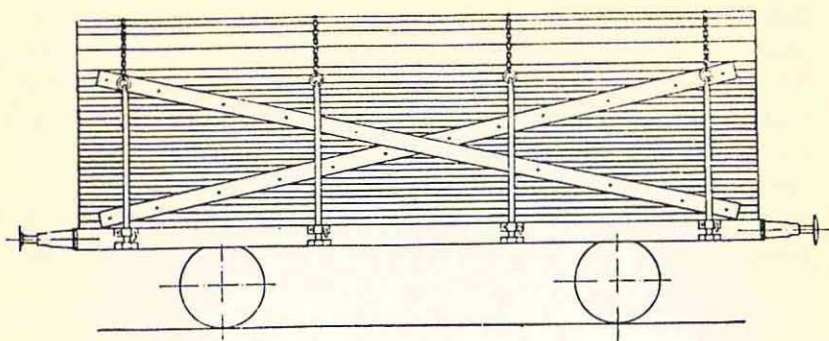


fig 6

den del af læsset, der når op over sidestøtterne, må højst være  $\frac{1}{3}$  af læssets bredde, og den del af læsset, der når op over beskyttelsesbrædderne, skal være buetformet (fig 6).

Ved læsning på vogne med sidevægge (og uden sidestøtter)

Sidevæggene skal være mindst 30 cm høje. Når læsset ikke op over vognsiderne, skal det øverste lag sikres med påsømmede krydsede eller tværliggende brædder eller læsset skal holdes sammen med jerptråd (fig 5).

Når læsset op over vognsiderne, skal der ved hver vognside direkte på vognbunden anbringes mindst to lodret stil-

lede træstøtter for hver træ længde. Støtterne må ikke stilles mod vogndørene. Hver støtte skal have et tværmål på mindst  $35 \text{ cm}^2$  med en tykkelse på mindst  $1,8 \text{ cm}$ . (For at nå disse mål er en sammenlægning af to brædder tilladt). Støtter af rundt træ må ikke benyttes. De over for hinanden værende støtter skal umiddelbart over læsset forbindes med jerntråd, kæder eller tove. Er støtterne mindst  $2,4 \text{ cm}$  tykke, kan de dog også forbindes med brædder, påsømmede på *siden* af støtterne (fig 7).

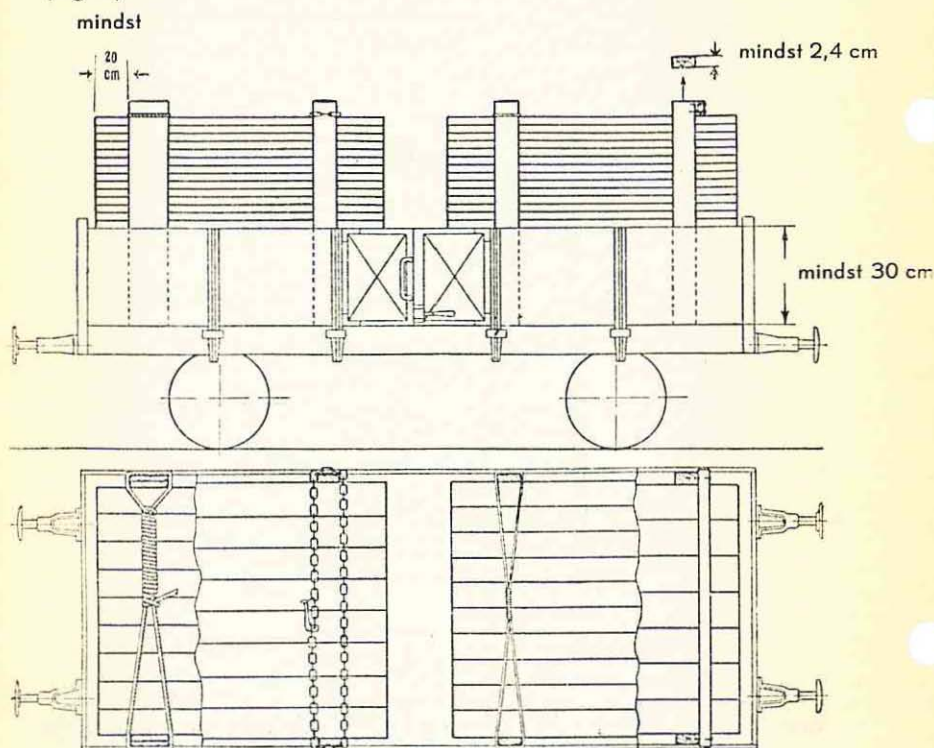


fig 7

Når læsset op over støtterne, skal disse fastsømmes til læsset, og de over for hinanden værende støtter skal forbindes omhyggeligt med jerntråd (fig 8).

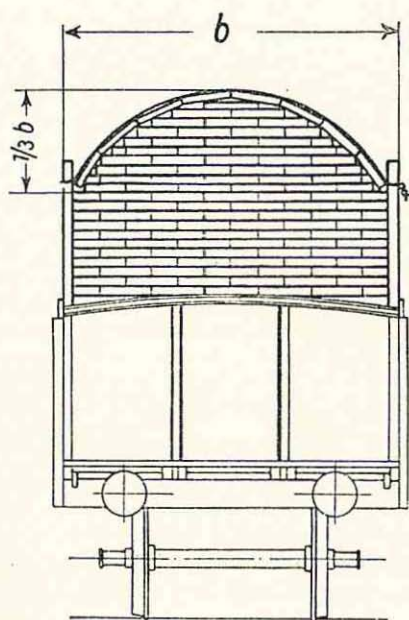
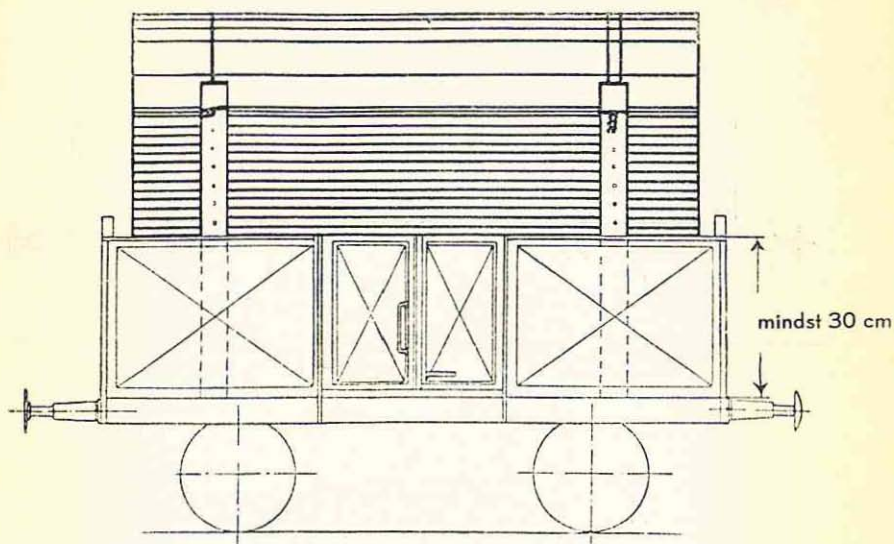


fig 8

Brædder, bjælker og planker, men ikke andet skåret træ, kan læsses op over sidevæggene uden anvendelse af træstøtter, når læsset afsluttes buetformet (jfr side 73) og vogn og læs på mindst to steder af hver træ længde omslynges med kæder (fig 9).

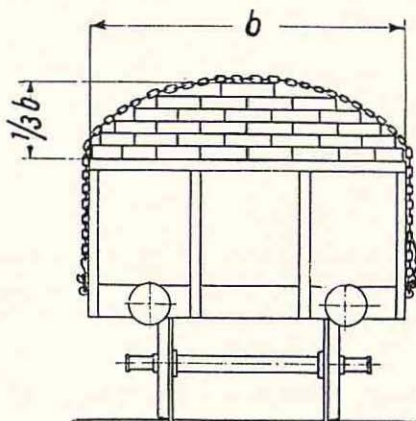
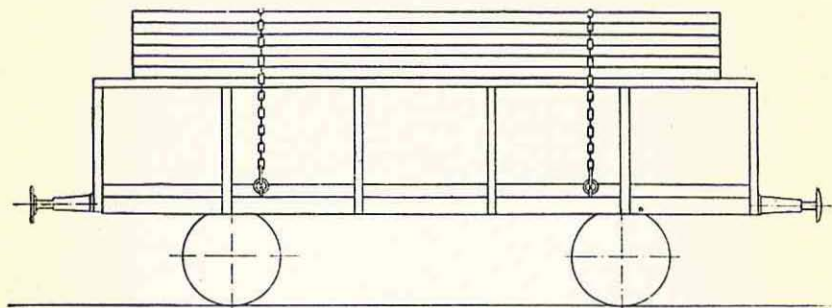


fig 9

Ved læsning på vogne, der hverken har  
sidevægge eller sidestøtter  
Herom henvises til RIV.

*Træ med uregelmæssige flader (brænde, pæle, træstammer med under 30 cm tværmål o l)*

Ved læsning på vogne med sidestøtter

Træet skal læsses på langs i vognen. Når læsset ikke op over sidestøtterne, skal mindst 2 par støtter for hver træ-længde forbindes parvis umiddelbart over læsset med kæder, jerntråd eller tove, der strammes ved hjælp af spænde, knebel eller lign. Består læsset af rundholter, der er under 20 cm i tværmål, skal læsset desuden fastholdes med kæder, jerntråd eller tove på midten af hver trælængde.

Når læsset op over sidestøtterne, skal hver trælængde holdes fast af mindst 2 par støtter og holdes nede af 2 stramt spændte kæder. De over for hinanden værende sidestøtter skal derhos forbindes parvis med jerntråd gennem midten af læsset (fig 10).

Er træet krumt, så at det ikke kan ligge fast og sikkert, må læsset ikke nå op over sidestøtterne.



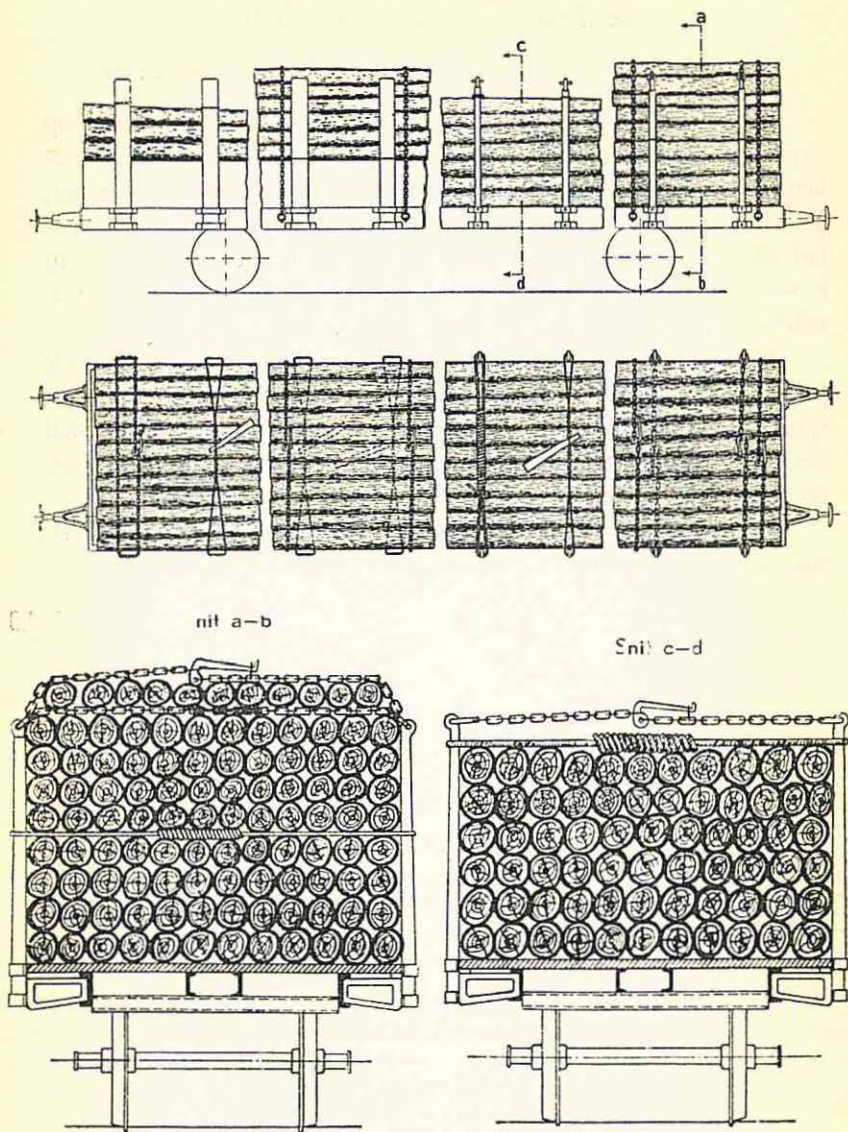


fig 10

## Ved læsning på vogne med sidevægge

## Anvendelse af løse træstøtter

Læssets højde over vognbunden må ikke overstige 2,5 m. Træ, der er mere end 2,4 m langt, og som er læsset på langs i vognen, kan læsses op over vognsiderne, når der på begge sider af hver trælængde anbringes 2, mindst 15 cm tykke træstøtter. Træstøtterne, der eventuelt må bestå af rundholter, skal stå på vognbunden og fastspigres til læssets yderste lag, hvorhos den øverste ende af de over for hinanden stående støtter skal forbindes med stramt spændte kæder, jerntråd eller tove eller med påsømmede, mindst 2,4 cm tykke brædder, se fig 11.

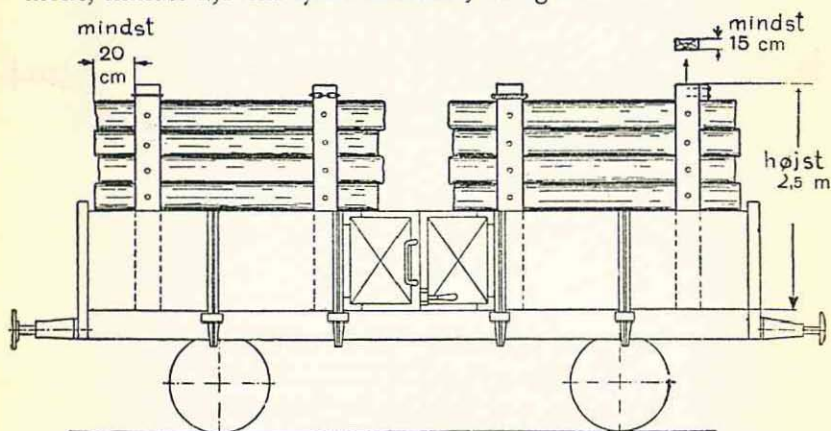


fig 11

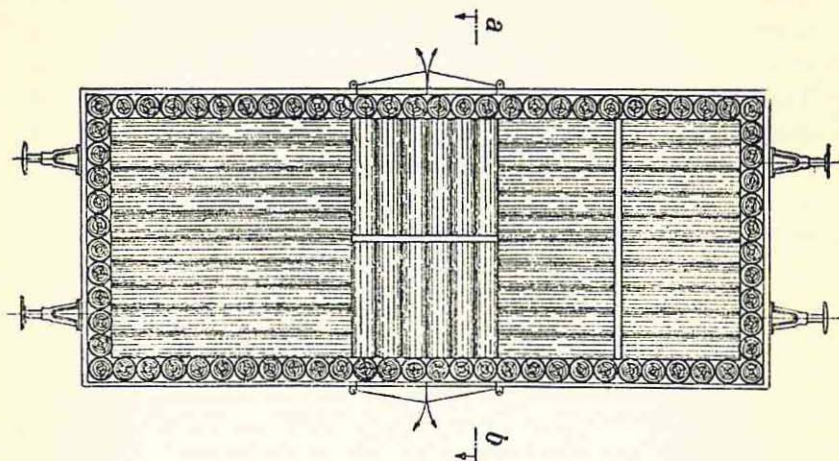
## Kransdannelse

Ved læsning af brænde, rundholter, pæle, træsveller o l kan vognsiderne forhøjes ved, at lodret stillede træstykker opstilles i en uafbrudt række rundt langs vognvæggene, så at der dannes en krans, der sikrer læsset mod at forskydes og falde af. Træstykkerne, der anvendes til dannelse af kransen, skal være omtrent lige lange og tykke og så lidt krumme som muligt. De skal være mindst 80 cm lange og mindst 10 cm tykke. (I stedet for en krans, bestående af mindst 10 cm tykke træstykker, kan anvendes en dobbelt krans af mindst 6 cm tykke træstykker). Træstykkerne, der skal nå mindst 10 cm op over læsset, skal stå på vognbunden eller på et af læsset dannet vandret lag.

De øvrige træstykker skal læsses på langs i vognen, mellem dørene dog på tværs. Bliver der herefter nogen plads tilovers, udfyldes den ved lodret stillede træstykker (fig 12 og 13).

Læssets højde over vognbunden må ikke overstige 2,5 m.

I vogne med sidefløjdøre skal der, når træstykkernes længde tillader det, i væghøjde foran dørene anbringes et lag af vandret liggende træstykker, hvis ender skal støtte sig mod



Snit a-b

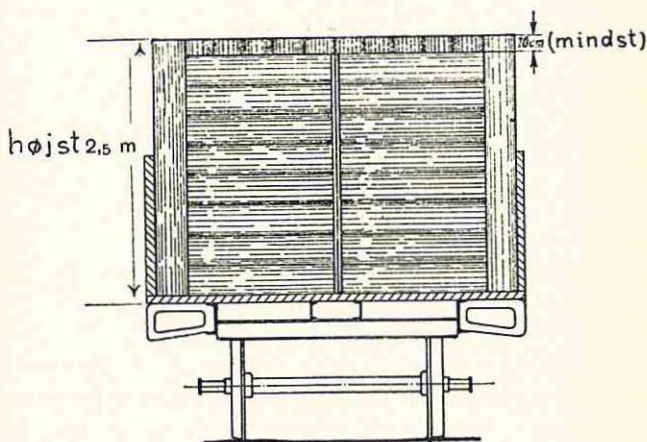


fig 12

de faste sidevægge. Langs sidevæggene må der da opstilles endnu en række lodret stillede træstykker. Når læsset foran dørene er sikret på denne måde, behøver træstykkerne mellem vogndørene ikke at læsses på tværs (fig 14).

Anvendes kun een række lodret, direkte på vognbunden stillede træstykker, må læsset mellem disse nå op til det dobbelte af sidevæggens højde.

I vogne med mindst 90 cm høje sidevægge, må læsset, når der kun anvendes een række lodret, direkte på vognbunden stillede træstykker og disse har en tykkelse på mindst

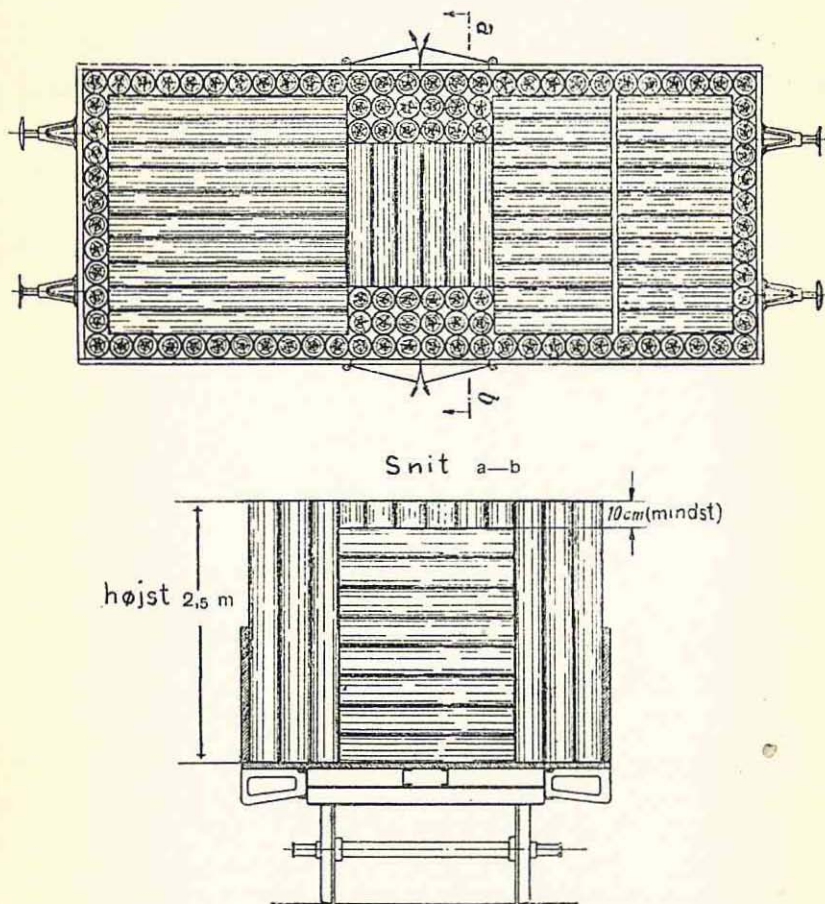
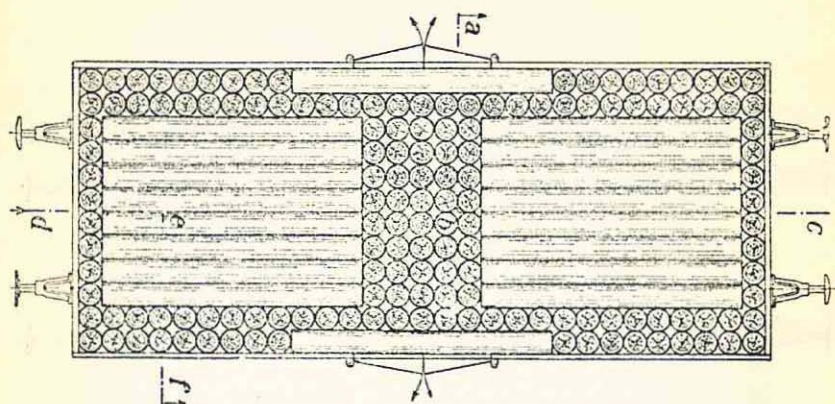


fig 13

15 cm, endog være højere end det dobbelte af sidevæggens højde, men læsset skal da yderligere sikres ved, at der over hver af de i vognens længderetning liggende stabler anbringes en forbindelse mellem de 2 over for hinanden omtrent ved stablens midte stående lodrette træstykker enten ved hjælp af kæder, jerntråd eller tove (fig 15).

Er de lodret stillede træstykker ikke anbragt direkte på vognbunden, men på et lag af læsset, må de højst nå op over vognsiderne med halvdelen af deres længde.



Snit a-b-c | Snit d-e-f

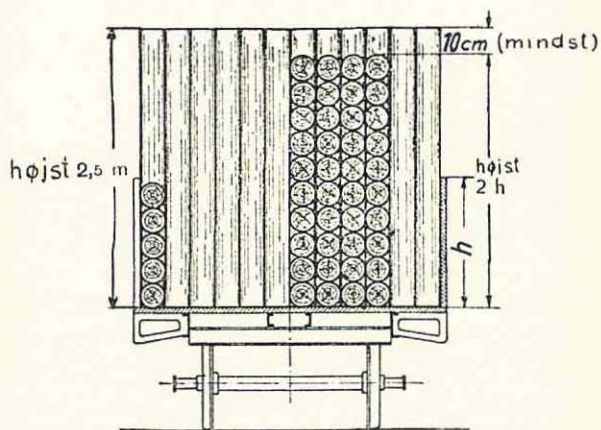
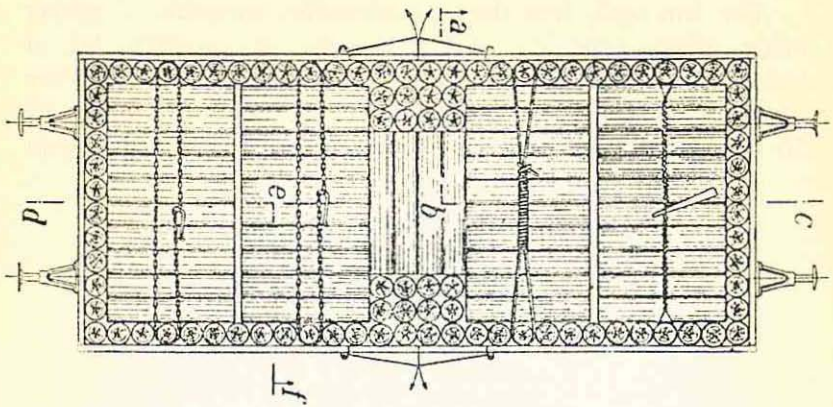


fig 14

Foruden en på vognbunden rundt langs væggene stillet række af lodrette træstykker kan der på et vandret lag af læsset opstilles endnu en række af lodrette træstykker; men træstykkerne i 1. række må da højst nå 35 cm op over sidevæggene, og træstykkerne i 2. række må højst nå 25 cm op over 1. række (fig 16).



Snit a-b-c    Snit d-e-f

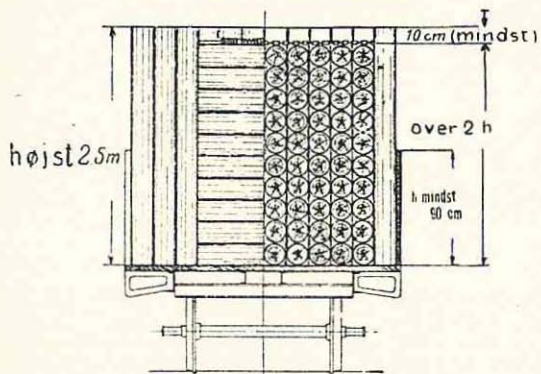


fig 15

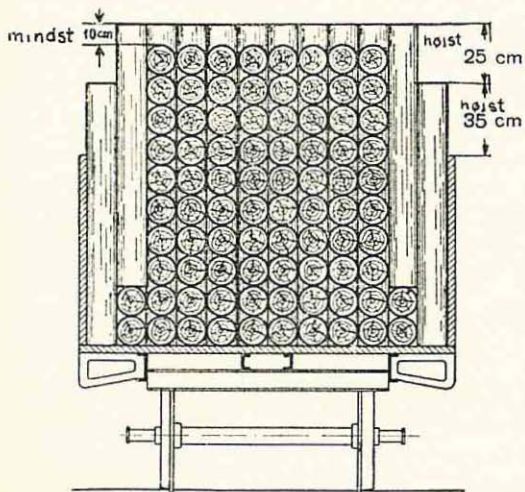


fig 16

Der kan også, hvis det er nødvendigt, anvendes 2 rækker lodret stillede træstykker, begge opstillet på vandrette lag af læsset, men træstykkerne i såvel 1. som 2. række skal da være mindst 1 m lange, og træstykkerne i 1. række må højst nå 50 cm op over vognsiderne og træstykkerne i 2. række højst

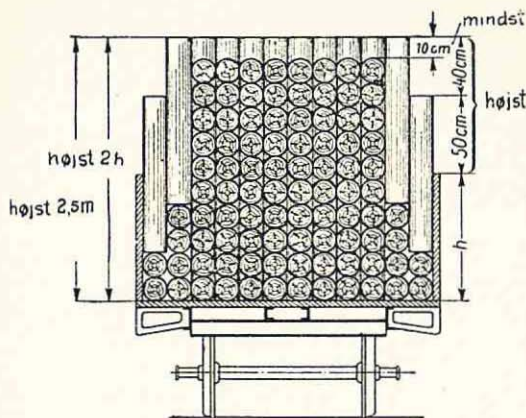


fig 17

40 cm op over 1. række. 2. række må derhos ikke nå højere op end til det dobbelte af vognsidernes højde (fig 17).

#### *Træstammer med et tværmål på mindst 30 cm*

De udvendige stammer skal normalt ligge tæt ind mod sidevæggene, henholdsvis sidestøtterne (og da fastholdt af mindst 2 par sidestøtter). De tykkere stammer skal ligge underst, stammer af ulige vækst i reglen øverst. Korte stykker må ikke lægges ved siderne, men i midten af læsset (fig 18).

Såfremt midtpunktet af stammernes endeflader i læssets øverste lag ligger *under* vognsidernes overkant, henholdsvis under sidestøtternes spidser, kan stammerne i det *øverste* lag læsses således, at de ikke berører vognsiderne, henholdsvis sidestøtterne (fig 19), men udfylder stammerne i det *underste* lag ikke hele vognens bredde, og kan andre stammer ikke presses ned imellem dem, skal der til sikring af læsset fastklemmes træstykker mellem stammerne (fig 20). Er læsset mere end 1 m højt, skal det omslynges med kæder, jerntråd eller tove. Anvendes vogne med *træsides*støtter, skal (foruden denne omslyngning) sidestøtterne forbindes med kæder, jern-

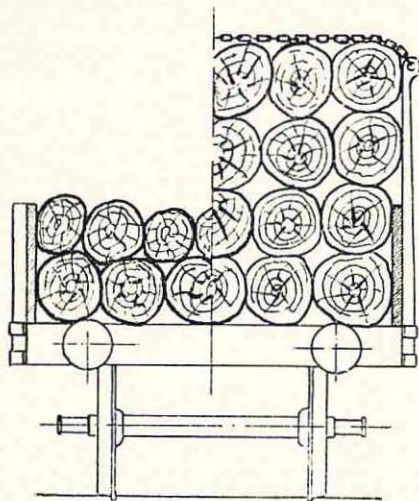
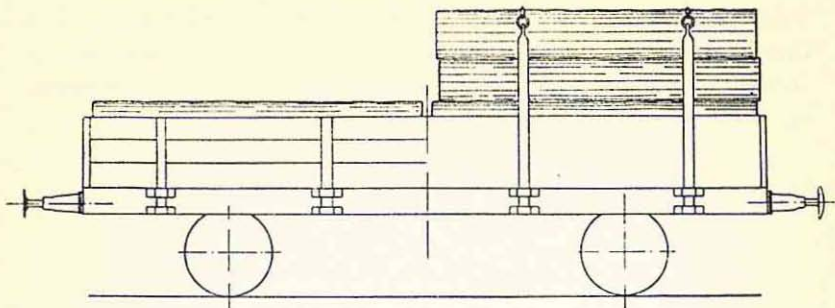


fig 18

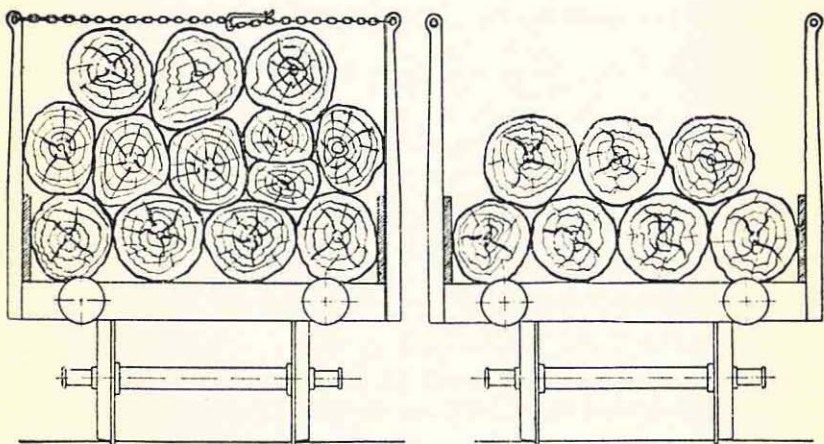
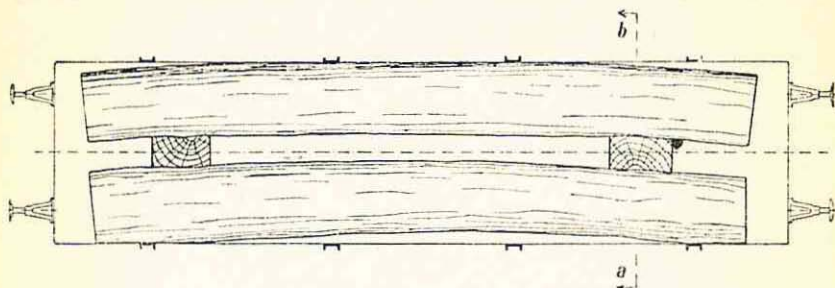


fig 19



tråd eller tove. Anvendes vogne med *jern*sidestøtter, kan omslyngning af læsset derimod undlades, når sidestøtterne forbindes med kæder, jertråd eller tove. Alle forbindelser og besnøringer skal være spændt stramt.

Såfremt midtpunktet af stammernes endeflader i læssets overste lag ligger *over* vognsidernes overkant, henholdsvis over



Snit a—b

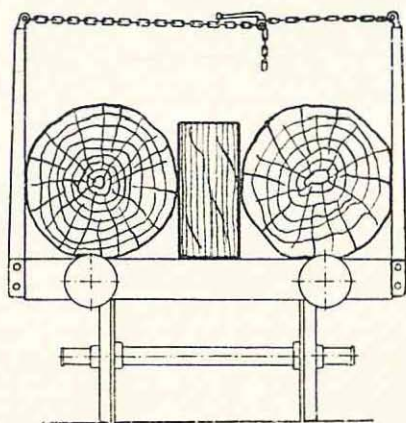


fig 20

sidestøtternes spidser, skal det påses, at læsset ikke hviler oven på vognvæggene eller sidestøtterne. Læsset skal afsluttes i form af en mangelkant, og den del af læsset, der når op over sidevæggene, henholdsvis sidestøtterne, må ikke være højere end  $\frac{1}{3}$  af læssets bredde. Hele læssets højde over vognbunden må ikke overstige 2,7 m. Læsset skal på mindst 2 steder af hver trælængde omslynges med kæder, jertråd eller tove. Anvendes vogne med *træs*idestøtter skal (foruden denne omslyngning) sidestøtterne forbindes med kæder, jertråd eller tove. Anvendes vogne med *jern*sidestøtter, kan omslyng-

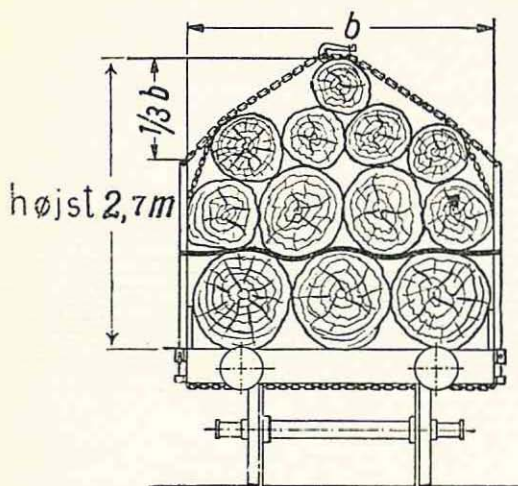
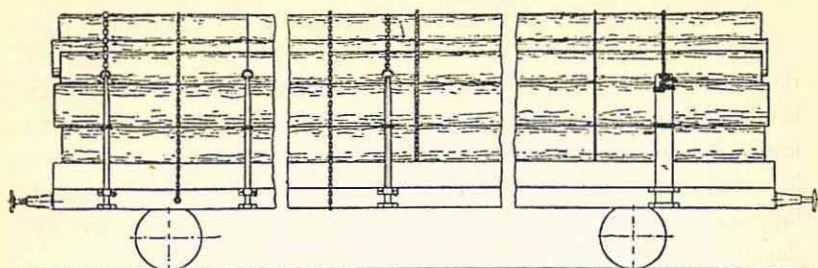


fig 21

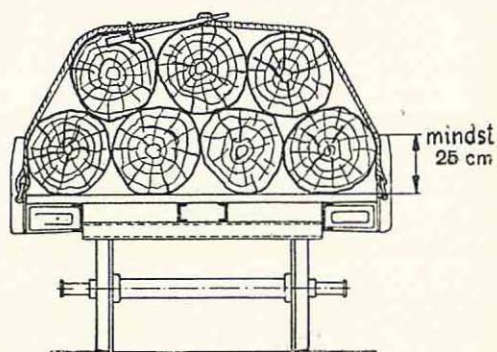


fig 22

ning af læsset derimod unldades, når sidestøtterne forbindes med kæder, jerntråd eller tove (fig 21).

Desuden skal støtterne parvis på midten forbindes med 5 mm udglødet jerntråd for at forhindre, at støtterne bliver bøjet, når læsset sætter sig under transporten.

Anvendes vogne med lave (dog mindst 25 cm høje) sidevægge uden sidestøtter, kan det tillades, at den del af læsset, der når op over vognsiderne, er højere end  $\frac{1}{3}$  af læssets bredde, men læsset må da ikke bestå af mere end to eller tre lag, alt efter stammernes størrelse, og stammerne i de øvre lag skal ligge fast ned mellem stammerne i de underliggende lag, hvorhos læsset skal holdes sammen med to eller tre kæder, jertråd eller tove, strammede med knebel, se fig 22.

*Telegrafstænger og ledningsmaster af træ samt lange tynde rundholter*

Telegrafstænger og ledningsmaster af træ samt lange tynde rundholter kan foruden at læsses efter de foran for træ med

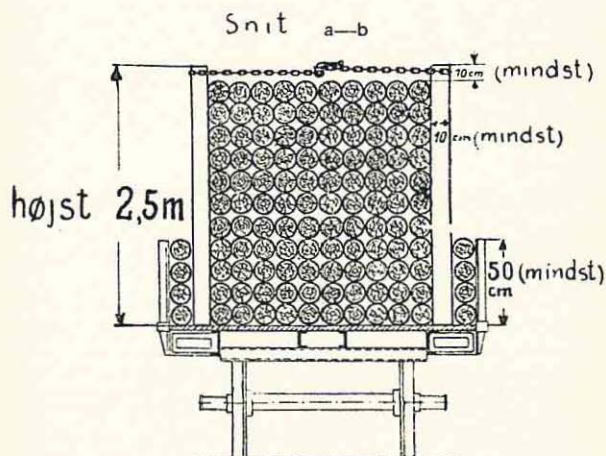
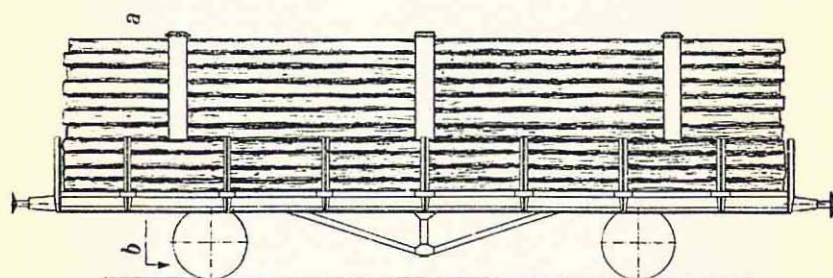


fig 23

uregelmæssige flader nævnte forskrifter læsses på vogne med mindst 50 cm høje sidestøtter på den måde, at der langs med og indtil sidestøtternes højde lægges een række stænger; inden for denne række stænger anbringes direkte på vognbun-

den mindst 10 cm tykke, lodret stillede træstykker, og inden for disse igen anbringes de øvrige stænger, der således kan læsses op over vognsidestøtternes højde.

Der skal anbringes mindst 3 lodret stillede træstykker på hver side af læsset, og træstykkerne, der skal nå mindst 10 cm op over det øverste lag stænger, skal parvis forbindes med stramt spændte kæder, jerntråd eller tove.

Læssets højde over vognbunden må ikke overstige 2,5 m, se i øvrigt fig 23.

### Jernbanesveller

Jernbanesveller (længde 2,60 m) skal 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.

### Læsning af tunge genstande

Tunge genstande skal læsses således, at læsset hviler på flere af vognens længde- og tværdragere. Har genstandene kun en lille liggeflade, må der derfor ved hjælp af bjælker eller lignende sørges for, at vægten bliver overført til flest mulige tværdragere. Læssets tyngdepunkt skal ligge omtrent over vognbundens midte.

Genstande, der for ikke at overskride læsseprofilen må læsses skråtstillede, må ikke holdes på plads ved hjælp af kæder eller tråd, men genstandene skal afstives af solide træbukke med gode liggeflader, og det skal påses, at vognen ikke bliver overlæsset i den ene side.

Kraner, gravemaskiner, transportører og lignende forsendelser skal gøres fast til bunden på godsvognen, således at de ikke kan vælte. Især skal anbringelsen af udliggere, kontravægte og lange dele af sådanne forsendelser skænkes særlig opmærksomhed. Der skal i påkommende tilfælde anbringes bukke på vognbunden som støtte for de nævnte dele, og disse skal ved hjælp af tilstrækkelig stærke kæder eller tråd forankres til vognbunden, så at ingen del af sendingen kan komme til at bevæge sig op eller ned eller til at svinge ud til siden og derved overskride læsseprofilen.

Jern må i almindelighed ikke hvile direkte på jern; som mellem-læg skal anvendes blødt træ. Mellemlæg kan dog undværes, når jernstykker som f.eks. skinner, formjern, stangjern og betonrundjern, er læsset således ind i og over hverandre, at deres gnidning imod hverandre hindrer læssets forskydning.

Genstande, der skal aflæsses med kran, skal hvile på bundstrøer, der må være så tykke, at kæder eller gribere kan føres ind under godset.

Skinner, jernsveller, langjern og jernbjælker samt tromler, rør, dampkedler o l skal ved hjælp af strøer, kiler, kæder eller jerntråd fastholdes således, at stød og rystelser hverken kan få dem til at forskybde sig på langs eller på tværs. For at sikre skinner mod forskydninger på langs i vognen skal skinnerne i hvert lag forbindes med hverandre ved dobbelt, mindst 5 mm tyk jerntråd, der trækkes igennem laskeboltehullerne. Har vognbunden en opstående kant, skal der over en tværdrager i nærheden af vognens endeaksler eller truckcentre som underlag for skinnerne anbringes brædestykker af blødt træ af mindst samme tykkelse som den opstående kant. På vogne med sidestøtter og uden endevægge kan langjern, såsom rundjern, fladjern, vinkeljern, U-jern og T-jern, på højst 15 cm højde og bredde, sammenbundet jern og skinner, der er læsset sammenklappet med hveranden skinne stående på foden, hveranden lagt

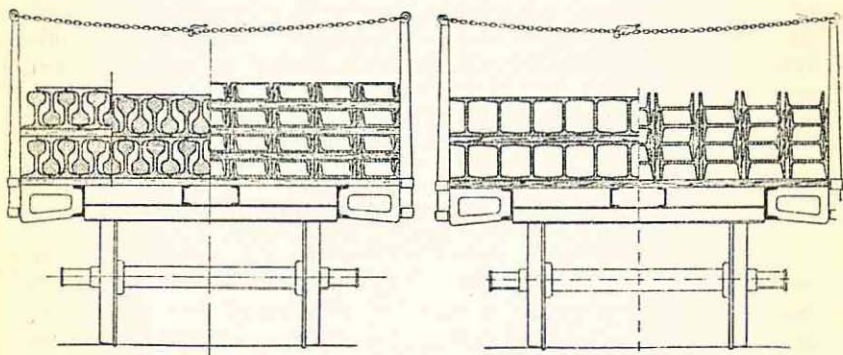
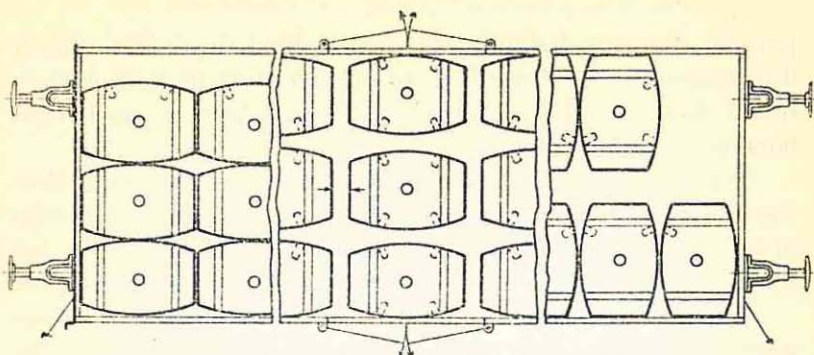


fig 24

med skinnenhovedet ned i mellemrummet mellem de stående skinner, dog læsset uden særlig sikring mod forskydning (fig 24).

Tromler, rør, dampkedler o l skal i reglen læsset på langs i vognen. De skal læsset således, at de hverken berører vognbunden eller ligger unødvendigt højt over den. Læsset skal hvile på strøer af friskt, skarpkantet træ, hvis overflader skal være formet som en bue. Strøerne skal være sikret mod forskydninger i vognens længderetning, f eks ved anbringelse af tværstykker mellem strøerne, og i vognens tværreretning ved anbringelse af kiler for enderne af strøerne.

For at beskytte endevæggene skal der ved læsning af jern- og metalgenstande anbringes brædder eller stolper mellem sendingen og endevæggene, medmindre sendingen ligger helt an mod endevæggen.



Aftagelig  
endevæg

fig 25

Fast  
endevæg

Fyldte fade og tønder må kun læsses på vogne med sidevægge. Fadene og tønderne kan læsses stående eller liggende, men må ikke stå skråt. Læsses de stående, skal den ende, hvori proppen findes, vende opad, læsses de liggende, skal spunsen vende opad.

Når læsset op over vognsiderne, skal det være omhyggeligt sikret mod at forskydes eller at falde ned. Fyldte fade eller tønder, der ligger an mod en aftagelig endevæg, skal læsses på langs i vognen. Fyldte fade eller tønder, der ligger inden for vogn døren, skal mod dørsiden sikres med 2 kiler (fig 25).

Når fyldte fade eller tønder ikke er støttet på begge sider (af vognvæg eller andre fade eller tønder), skal de sikres med kiler. Ved læsning på langs i vognen skal de fade eller tønder, der ligger nærmest endevæggen, ved hjælp af træklodser eller lignende sikres mod længdeforskydninger, såfremt de ikke ligger an mod endevæggen (fig 25).

*Køretøjer* — herunder (landbrugs-)maskiner på hjul. For at forhindre, at køretøjets hjul beskadiger vognbunden, skal der, når det drejer sig om tunge køretøjer (hjultryk over 1000 kg), anbringes underlagsplanker af 2,6 cm tykkelse under hjulene. Underlagsplankerne, der skal fastgøres til vognbunden, skal være så lange, at de rækker over mindst 3 af jernbanevognens bundplanker. Køretøjets bremses skal fastspændes, og hvert hjul skal sikres mod forskydning i længderetningen ved anvendelse af 2 kraftige kiler — een foran og een bagved hjulet. Ved tunge køretøjer og køretøjer med stor vognkasse skal hjulene desuden sikres mod sideforskydning ved klodser anbragt på den udvendige side af hjulene. Klodser og kiler skal gøres sikkert fast til underlagsplankerne eller til vognbunden.

Endvidere skal køretøjet ved hjælp af godt strammede kæder,

jerntråd eller tove fastbindes til vognens bindinge. Har vognen ikke bindinge, må fastgøring ske til undervognens jernkonstruktion, f. eks. fjederbukke eller pufferkurve subsidiært til søm i vognbunden.

Ved læsning af godsvogne ved gennemkørsel gennem flere vogne (læsning af omrejsende cirkus, tivoli, militære køretøjer m. m.) må vognenes endelemme under ingen omstændigheder benyttes som overgangsbros, idet de derved udsættes for ødelæggelse.

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

Overstiger køretøjernes vægt 5500 kg skal der, for ikke at overbelaste pufferboltene, anvendes læsbroer 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.

*1-akslede køretøjer* skal anbringes på langs i vognen.

Afklodsning af begge hjul, herunder anbringelse af klodser ved hjulenes udadvendende sider, skal altid foretages og efter de ovenfor anførte regler.

De kiler, der anbringes foran og bag ved hjulene på køretøjer, som er forsynet med luftgummiringe og/eller affjedrede hjul, skal være særlig høje for at forhindre, at hjulene „hopper“ over kilerne.

Køretøjet surres ved dets aksel med to surringer fremefter og to bagud fastgjort til vognbunden.

Er køretøjet forsynet med en trækstang, anbringes det således, at trækstangen går mod en endevæg, og trækstangen fastsurres til vognbunden.

Eventuelle støtteben på køretøjet skrues hårdt mod vognbunden.

Surringen udføres med svær jerntråd, og hvor det viser sig uomgængeligt nødvendigt at fastgøre surringen ved hjælp af søm, der slås i vognbunden, må det iagttages, at dette sker så skånsomt som muligt, således at der ikke tilføjes gulvene unødigt skade.

Opmærksomheden henledes på, at blæst og storm kan udøve et meget voldsomt tryk på side- og endevæg af flytteomnibusser, beboelsesvogne, tærskværker o. lign. 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 forannævnte måde, skal stationerne gøre afsenderne opmærksom på, at vognene i tilfælde af uheldige vejrforhold derved bliver udsat for forsinkelse.

*Stålfasker til komprimerede luftarter*, såvel fyldte som tomme, må ikke læsses på skrå i vognene, støttet op mod en ende- eller sidevæg, men skal anbringes i liggende stilling på langs i vognen.

*Beholdere med flydende luftarter* skal jfr bilag A til GR henholdsvis bilag I til IOG, stå oprejst.

*Kabeltromler* skal hvile på sveller eller lignende således, at tromlerne ikke rører vognbunden. Tromlerne skal være absolut sikrede imod at kunne rulle eller vælte.

*Hjulsæt* (til jernbanekøretøjer) læsses efter bestemmelserne i RIV. Anlage II, § 24, stk 4.

### Læsning af lette genstande

#### *Tomme fade, tønder, kasser o l*

Tomme fade, tønder, kasser og lignende skal sikres således, at de ikke kan falde af. Anvendes vogne med sidestøtter, kan læsset sikres ved, at sidestøtterne forbindes med jerntråd, der trækkes fra sidestøtte til sidestøtte. Anvendes vogne med sidevægge, og når læsset op over sidevæggene, skal der stående på vognbunden mellem læsset og vognvæggene anbringes løse støtter af mindst 5 cm tykkelse, som forbindes med nabostøtterne med jerntråd; desuden skal støtterne parvis forbindes tværs over læsset med 3 mm udglødet jerntråd.

Den yderste række af tønder og kasser må ikke nå så højt op, at rækkens midterlinie kommer over sidevæggene eller sidestøtternes overkant.

#### *Hø, halm, tobak, bark, tørvestrøelse, træuld o l*

Til hø, halm, tobak, bark, tørvestrøelse, træuld og lignende skal så vidt muligt anvendes vogne med høje sidevægge eller med høje sidestøtter. Læsset skal, hvad enten det er løst, presset eller i baller (se dog nedenfor), sikres ved besnøring ved 2 eller flere



liner på tværs og 1 line på langs af vognen (fig 27). Er godset løst, kan der dog også anvendes læssetræ, som ved tov, der fastgøres til pufferkurvene eller andet sted, trækkes stramt ned ved begge ender (fig 28).

Består læsset af baller, skal midten af de sidste lag, som støttes af (når helt ud til) vognvæggene eller sidestøtterne, være under disses overkant. Er læsset *ikke højere*, dvs er alle lag støttet af vognsiderne, henh. sidestøtterne, kan der, når godset er så tungt, at dets vægt hindrer det i at blæse af, og det drejer sig om *indenlandske* transporter, ses bort fra besnøring. Er læsset højere, skal de oven over liggende lag trækkes ca 10 cm ind mod vognmidte (fig 27). Også i

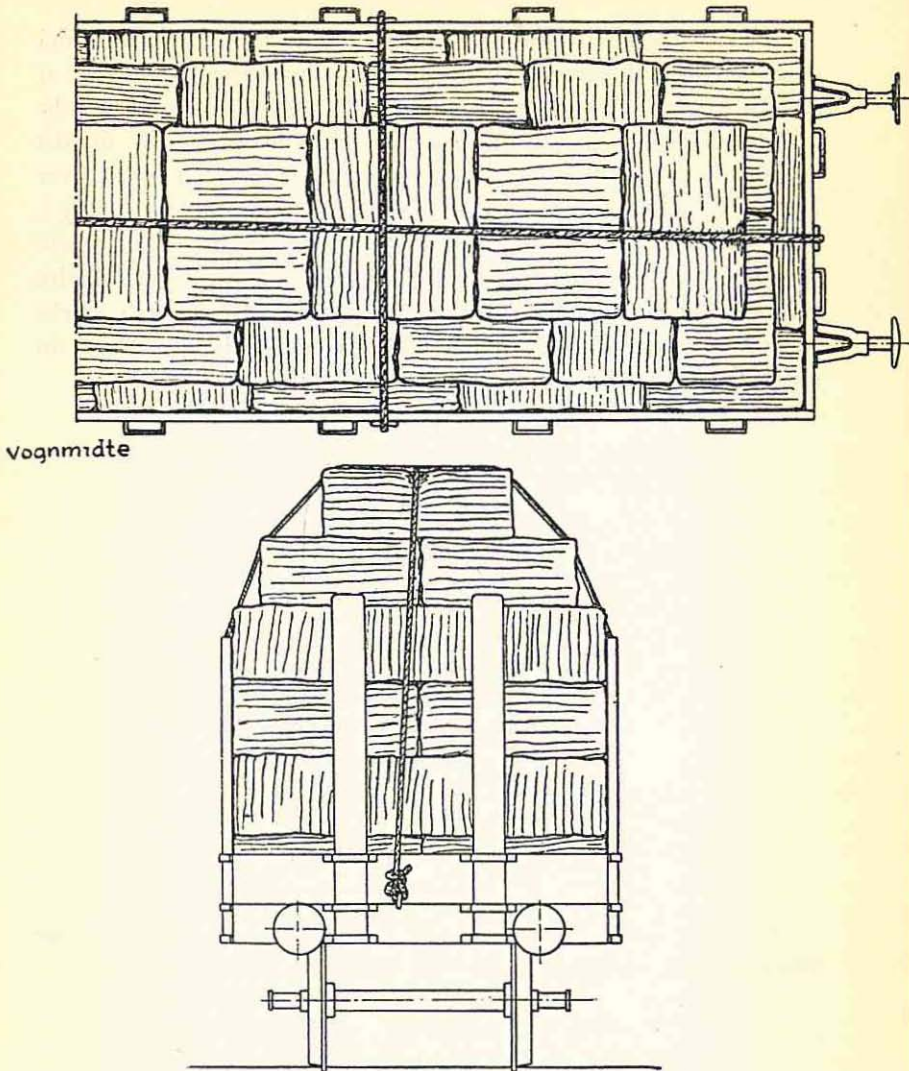


fig 27

sådanne tilfælde kan der ved *indenlandske* transporter ses bort fra besnøring, men kun såfremt ballerne er så tunge og således indbyrdes forbundet, at forskydninger er udelukket. (Om besnøringer uden på presenninger se side 110).

Da læsset erfaringsmæssigt synker sammen under transporten, må den del af læsset, der når op over vognvæggens eller sidestøtternes overkant, ikke nå helt ud til profilet's yderste grænse, men der skal være et spillerum på ca. 170 mm til begge sider.

Til besnøringer skal anvendes solidt reb; jerntråd må ikke benyttes. Følgende rebsorter kan anvendes: *Kokusreb* af mindst 10 mm diameter, *Manillareb* (Landbrugsreb) af mindst 6 mm diameter, *indisk Hampereb* (Hovedstolsreb) af mindst 8 mm diameter, *Java-Kordel* (Sisal) 3-løbet 300 (dvs at hver af rebets 3 dele har en vægt, der svarer til højst 300 m pr kg), samt *sammensnoet hostbindegarn*, snoet af mindst 4 stk garn, som hver har en vægt, der svarer til højst 400 m pr kg. Andre rebsorter kan anvendes, såfremt de mindst har samme styrke som de nævnte. Papirgarn må ikke anvendes, da det taber sin styrke, når det bliver vådt.

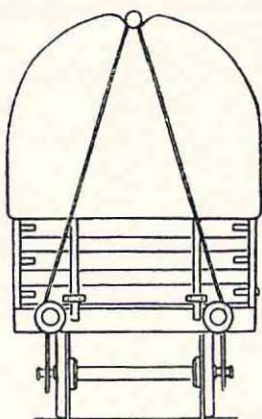


fig 28

Om benyttelse af presenninger til dækning af letantændelige varer, se side 73 og 110.

#### Læsning af gammelt jern, blikstumper o l

Gammelt jern, jernblik, blikstumper o l, der sendes i åbne vogne, forlanges ikke dækket med presenning, når læsset enten består af store, tunge jernstykker eller er belagt med store fastliggende jernplader e l, der udelukker, at stumper kan blæse eller falde af undervejs.

Såfremt læsset ikke er sikret på denne måde, har forsenderen valget mellem at benytte egne presenninger eller presenninger, der ejes af jernbanen. Anvendes sidstnævnte presenninger, skal læsset omgives af et træstillads, der er ca  $\frac{1}{3}$  m højere end læsset, saa at presenningen ikke kan hænge ned på dette. Stilladsets øverste ramme

skal være forsynet med tværribber og en længderibbe, hvorpå presenningen kan hvile. Stilladset skal gå rundt om læsset og må ikke have skarpe kanter eller ender, der kan beskadige presenningen. Til yderligere beskyttelse af presenningen skal den del af læsset, der er højere end sidefjælene, desuden på sider og ender dækkes med lærred.

Læsset kan også dækkes med hø- eller halmknipper for at spare træstilladset, når presenningen derved opnår en virkelig beskyttelse.

### Læsning på to eller flere vogne

Er gods så langt, at det ikke kan læsses på een vogn (eventuelt med løber, se side 71—72) kan der — alt efter godsets art og under iagttagelse af følgende særlige bestemmelser — anvendes:

2 vogne med vrideskamler, eventuelt med een mellemvogn, og i *indenlandsk* færdsel endvidere

2 vogne uden vrideskamler

og til *s k i n n e r* og *b e t o n r u n d j e r n*,

2 eller flere vogne uden vrideskamler.

### Anvendelse af 2 vogne med vrideskamler

Sådanne vogne findes ikke i Danske Statsbaner's vognpark, og da den nævnte læssemåde således normalt kun vil blive anvendt i international forbindelse, henvises til læssebestemmelserne i RIV.

Lange genstande, læsset på 2 vogne med vrideskamler, må ikke, medmindre særlig tilladelse er indhentet fra Generaldirektoratet, overføres på *kurvet* spor på færger.

### Anvendelse af 2 vogne uden vrideskamler

Skinner og betonrundjern, hvis længde ikke overstiger 20 m, samt andre lange genstande kan læsses på almindelige åbne vogne under iagttagelse af følgende bestemmelser:

Læsset skal hvile på strøer (træstykker), således at det intet sted kommer vognbunden nærmere end 100 mm, hvilket mål dog skal forøges til ca. 250 mm, såfremt læsset skal beforders med færger.

Af strøer må der kun findes 1 stk i hver af vognene, så vidt muligt anbragt på midten tværs på vognbundens længderetning. Strøerne skal være så lange, at de når ud over vognens udvendige længdedragere (d v s indtil 50 à 75 mm fra vognsiden).

Tykkelsen af de forskellige vognes strøer skal i øvrigt være således, at vognenes mulige forskellige bundhøjde udjævnes.

Når læsset fylder vognenes hele bredde, skal der desuden omtrent midt på hver vogns længdesider anbringes og solidt fastgøres lodret stillede træstykker, der kan holde læsset frit af vognsiderne. Er læssets længde over 11 m, skal træstykkerne være mindst 130 mm tykke, er dets længde  $8\frac{1}{2}$ —11 m, skal træstykkerne være mindst 100 mm tykke og for længder under  $8\frac{1}{2}$  m mindst 80 mm tykke. Træstykkernes bredde skal være mindst 150 mm.

Når afsenderen ikke leverer strøer og lodret stillede træstykker, skal de leveres af afsendelsesstationen, og der benyttes da kassable sveller, som rekvireres hos vedkommende baneformand. Svellerne behandles som løst materiel, men tilbagesendelsen til deres hjemsted skal foregå lejlighedsvis.

Strøer og træstykker må under ingen omstændigheder spigres til vognenes sidebeklædning eller gulv, men skal spigres eller surres fast til læsset samt forbindes indbyrdes.

2 sammenlæssede vogne uden vrideskamler må ikke overføres på *kurvet* spor på færger og må ikke føres over de fra Københavns Godsbanegaard, Helsingør og Randers stationer udgående havnebaner. 2 vogne uden vrideskamler kan derfor ikke læsses til Amagerbanen, Helsingør—Hornbæk—Gilleleje Jernbane over Helsingør og Randers—Hadsund Jernbane over Randers.

### Anvendelse af 2 eller flere vogne uden vrideskamler

*Skiner på indtil 60 m længde* kan forsendes læssede på 2 eller flere vogne uden vrideskamler under iagttagelse af følgende bestemmelser:

Der skal anvendes vogne med sidevægge eller vogne med sidestøtter. Vognene skal være stramt sammenkoblet.

Skinerne skal læsses stående på foden ved siden af hinanden (enkelte lag) eller *sammenklappet* med hveranden skinne stående på foden og hveranden lagt med skinnehovedet nedad i mellemrummet mellem de stående skinner (dobbelte lag).

Læsset må højst bestå af 2 lag. Er det uderste lag enkelt, skal det øverste lag også være enkelt.

Skinnerne skal læsses således, at alle vognenes, navnlig endevognenes hjul er omtrent ens belastet. Hver enkelt vogns belastning må højst andrage 75 % af den vognen påmalede last.

Læsset skal hvile på strøer (tømmerstykker) — normalt 3 i hver vogn — af mindst 100 mm tykkelse. Strøerne, hvis overflader skal være lige, og hvis højder skal afpasses således, at vognenes hjul belastes omtrent ens, skal være så lange, at de når fra sidevæg til sidevæg, henholdsvis fra sidestøtte til sidestøtte. Strøerne må ikke spigres til vognenes sidebeklædning eller gulv.

Skinnerne må ikke ligge an mod vognenes sidevægge, henholdsvis sidestøtter, men der skal, når vognene henstår på lige spor, være et mellemrum på mindst 300 mm mellem skinnerne og sidevæggene, henholdsvis sidestøtterne. For at hindre sideforskydning skal der på begge de strøer, der er nærmest skinneenderne, fastspigres træklodser, som til den ene side ligger an mod de yderste skinner, til den anden side mod vognens sidevægge, henholdsvis sidestøtter, og som er højere end skinnelaget.

Består læsset af 2 lag skinner, skal der mellem lagene anbringes mellemlæg af træ, og det øverste lag skal da sikres på samme måde som det underste.

Mellem skinneenderne og vognenes endevægge og mellem skinneenderne og de yderste strøer skal der være en afstand, som målt i cm mindst er  $20 + 10 \times$  antallet af sammenlæssede vogne. De yderste strøer på de enkelte vogne må ikke ligge uden for pågældende vogns yderste aksler.

Til sikring mod længdeforskydninger skal skinnerne i hvert lag sammenbindes med 8 mm tyk jertråd, der trækkes gennem laskebolte hullerne. Sammenbindingen må dog ikke være strammere, end at skinnerne ved passage gennem kurver kan forskyde sig lidt i længderetningen.

*Betonrundjern, der er fra 14 til 60 m langt og har en tykkelse på indtil 55 mm,* kan læsses på 2 eller flere vogne uden vrideskamlar under iagttagelse af følgende bestemmelser:

Der skal anvendes vogne med sidevægge eller vogne med sidestøtter. Vognene skal være stramt sammenkoblet.

Læsset må ikke nå op over sidevæggene, henholdsvis over sidestøtternes overkant. Jernet bør være bundtet. Er jernet af forskellig tykkelse, skal de tykkeste stykker ligge i midten.

Betonrundjernet skal læsses således, at alle vognenes, navnlig endevognenes hjul er omtrent ens belastet. Hver enkelt vogns belastning må højst andrage 80 % af den vognen påmalede last.

Mellem jernet og sidevæggene, henholdsvis mellem jernet og sidestøtterne skal der være et mellemrum på mindst 150 mm, og mellem jernets endeflader og ydervognenes endevægge skal der være en afstand, som målt i cm mindst er  $10 + 5 \times$  antallet af sammenlæssede vogne.

Vogne, der således er sammenlæsset med skinner eller betonrundjern, må kun overføres på lige spor på færger. Drejer det sig om

skinner eller betonrundjern af længde over 20 m, må vognene kun befordres bagest i tog, og ombordsætning på færger må ikke finde sted ved høj- eller lavvande på over, henholdsvis under 75 cm.

### Læsning og transport af transportbeholdere

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

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 bunden på en firehjulet perronvogn når temmelig langt ud over vognens bageste hjul, må perronvognens forreste ende holdes nede, når en beholder køres til og fra perronvognen.

Beholderne 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.

Beholderen 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. Under anførte forudsætning vil der intet være til hinder for, at der som trækraft for beholdere anvendes heste, men ikke motorkøretøjer, idet det dog udtrykkeligt bemærkes, at beholderens løfteindretning *ikke* må benyttes som bremse, når beholderen er i bevægelse. Forsendere bedes gjort bekendt hermed.

Beholdere, som indeholder gods, der kan tage skade af fugtighed, skal altid — og andre beholdere i almindelighed også — befordres i lukkede vogne.

Tomme beholdere skal være ledsaget af følgeseddel (form nr A110).

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.

## Aflåsning, (plombering), adressering og beklæbning af godsvogne m v

### Godsvogdenes aflåsning (plombering)

For så vidt godsvogne er indrettet til at aflåses, skal der under deres ophold på Statsbanerne, henholdsvis ved deres afgivelse til eller modtagelse fra fremmede baner, iagttages følgende:

Lukkede vogne, der læses på en statsbanestation med vognladningsgods, aflåses af afgangsstationen. Aflåsningen foretages snarest efter, at vognene er færdiglæsset, og inden fragtoverenskomsten slutes. Vogne med stykgods skal ligeledes aflåses snarest efter, at vognene er færdiglæsset på afgangsstationen (pakhuset). Er der af stykgodsvogne foretaget ind- eller udlæsning undervejs, skal vognene endvidere aflåses ved togets afgang fra sidste station, hvor ind- og (eller) udlæsning har fundet sted. Denne aflåsning påhviler pakmesteren eller den togtjenestemand, der på hans vegne forestår ind- og (eller) udlæsningen af vognene. Forefindes der ikke vognlåse på stykgodsvognene, plomberes disse på begge vognsider af pakmesteren, der hertil låner plombertang og plombermateriale hos vedkommende station. Kan plombering af een eller anden grund ikke foretages som anført, underretter pakmesteren den efterfølgende station, hvor vognene skal udsættes, om at plombering ikke har kunnet foretages og afleverer samtidig en fortegnelse over vognenes nr.

Aflåsning (plombering) af kompletteringsvogne eller stykgodsvogne, som udsættes på en mellemstation til komplettering henholdsvis ind- og (eller) udlæsning, påhviler den pågældende station.

Såfremt vogne med vognladningsgods eller vogne med stykgods ikke kan aflåses med vognlåse af afgangsstationen, fordi sådanne ikke findes anbragt på vognene og ikke kan skaffes til veje inden afsendelsen, skal afgangsstationen plombere vognene efter de for aflåsning foran nævnte regler. Plombertænger og plombermateriale leveres af distriktet efter indsendt rekvisition.



Vogne læsset med vognladningsgods og stykgods, der henstår natten over på stationerne — herunder også transiterende og udsatte vogne — skal være aflåset med vognlås eller plomberet. Det påhviler den station, hvor vognene henstår eller udsættes, at sikre sig, at sådan aflåsning (plombering) er foretaget og i modsat fald at foretage fornøden aflåsning (plombering) af vognene.

I det hele taget må stationerne sørge for aflåsning (plombering) af vognene i den tid, hvor jernbanen har ansvaret for godset (for aflæsningsgods i tiden, indtil sendingen er stillet til modtagerens rådighed (GR § 12), for pålæsningsgods fra fragtoverenskomstens afslutning (L § 29)). Stationerne kan dog også imødekomme særlige ønsker fra forsendernes side om aflåsning (plombering) af vogne under på- eller aflæsning, men jernbanen påtager sig ikke herved noget ansvar, hvilket forsenderne bør gøres opmærksom på.

Vogne, hvori der befordres levende dyr eller lig, skal aflåses på afgangsstationen. Er vognene ikke forsynet med vognlås, og kan sådanne ikke fremskaffes inden afsendelsen, skal vognene plomberes, idet låsesplitten samtidig anbringes på plads i låsetøjet og fastbindes. Er der ledsager i vognen, må den ikke aflåses eller plomberes.

Vogne med toldgods skal altid aflåses eller plomberes uden hensyn til, om Toldvæsenet benytter toldlås eller plombe ved lukningen, jfr i øvrigt bestemmelserne i ordreserie E om toldgods.

Læssede vogne, der overleveres til indenlandske privatbaner, skal være aflåset, for så vidt de er forsynet med en til den pågældende vogn fastgjort lås af indenlandsk type, i modsat fald skal de være plomberet.

Læssede vogne, der overtages fra indenlandske privatbaner, skal — for så vidt de ikke er aflåset fra afgangsstationen — aflåses af overgangsstationen, eventuelt med Statsbanernes løse vognlås. Kan de fornødne løse vognlås ikke fremskaffes, skal vognene plomberes. Benyttes DSB-lås, skal de forblive på vognene, indtil disse tilbageleveres til ejendomsbanen eller overleveres til en anden privatbane. Aflæsningsstationen skal efter oplukningen sørge for, at låsene anbringes forsvarligt, således at de ikke kan falde af undervejs, og overgangsstationerne må nøje påse, at alle DSB-lås aftages, forinden vognene tilbageleveres.

Om aflåsning af vogne, der læsses til eller ankommer læsset fra udenlandske baner, se F E G.

Vognlåsene må kun oplukkes med de dertil bestemte nøgler, og stationerne skal iagttage, at de ikke opbrydes med vold, samt alvorligt påtale, når dette sker ved banernes eget personale. Fremmede, der beskadiger godsvogets hængelåse, afkræves erstatning efter bestemmelserne for beskadigelse af vognmateriellet, se side 2—3.

Det er forbudt at anvende låsene som anslag for lukkeindretningens håndtag ved åbning af de lukkede vognes fløjddøre. Som anslag benyttes den til lukketøjet hørende split på følgende måde:

Efter at splitten er fjernet og håndtaget trukket ud, anbringes splitten atter på sin plads, og håndtaget føres derpå med et kraftigt tryk eller et raskt slag mod splittens hoved, hvorved døren som regel vil springe op.

Stationerne skal indberette alle tilfælde, hvor personalet eller fremmede findes skyldige i beskadigelse af vognlåse, med oplysning om, hvorvidt erstatning er opkrævet.

Vognopsynet skal jævnlige prøve låsene på henstående gods-vogne og eventuelt forsyne dem med smørelse, hvorhos det skal drage omsorg for at forny beskadigede og erstatte eventuelt manglende låse. Beskadigede låse og løse vognlåse, der findes tabt på stationspladsen eller den frie bane, skal snarest indsendes til det pågældende centralværksted.

For at sikre forsendelser af brugt emballage til Tuborgs fabrikker og Carlsberg bryggerierne er der truffet den ordning, at de afsendere, som regelmæssigt sender brugt emballage i særlig vogn til de nævnte firmaer, forsyner vognen med en plombe, i hvilket øjemed firmaerne leverer afsenderne nummererede plombertænger. De pågældende stationer vil af 1. Distrikt få underretning om afsendernes navne og plombertængernes numre. Afsendelsesstationerne skal påse, at plomben er anbragt på vognen ved fragtoverenskomstens afslutning, og modtagelsesstationen, at plomben er til stede og ubeskadiget ved vognens udlevering. Om mangler i så henseende gøres indberetning til 1. Distrikt.

Forsendere, der ønsker det, kan anvende private låse eller andre låseindretninger (bolte) til aflåsning af vognladningsvise forsendelser. Anvendelse af private vognlåse eller plomber m v medfører ikke, at aflåsning eller plombering ved jernbanens vognlåse og plomber kan bortfalde.

## Godsvognenes forsyning med adressesedler

I de på begge sider af godsvognene anbragte seddeltavler skal afsendelsesstationen anbringe de til den pågældende forsendelse svarende adressesedler. Har en vogn undtagelsesvis ikke seddeltavler, påklæbes adressesedlerne på påskriftstavlerne.

Der anvendes følgende adressesedler:

- form nr A 545 a vognladning — fragtgods (hvid)  
 (Denne formulars forside anvendes til vognladningsgods i indenlandsk trafik, medens bagsiden, jfr reglerne i F E G, anvendes såvel til vogne med vognladningsgods som til stykgodsvogne i international trafik)
- - — b vognladning — fragtgods — „forsigtig“  
 (hvid med rød tegning af et glas)
- - — c vognladning — ilgods (hvid med rød indramning)  
 (Denne formulars forside anvendes til vognladningsgods i indenlandsk trafik, medens bagsiden, jfr reglerne i F E G, anvendes såvel til vogne med vognladningsgods som til stykgodsvogne i international trafik)
- - — d vognladning — ilgods — „forsigtig“ (hvid med rød indramning og rød tegning af et glas)
- - — e ekspresstykgods (hvid med brune hjørnestreger)
- - — f fragtstykgods (hvid med grå hjørnestreger)
- - — g fragtstykgods „forsigtig“ (hvid med grå hjørnestreger og rød tegning af et glas)
- - — h ilstykgods (hvid med røde hjørnestreger)
- - — i ilstykgods — „forsigtig“ (hvid med røde hjørnestreger og rød tegning af et glas)
- - — k levende dyr (hvid med blå indramning og blå tegning af et oksehoved, en hane og en hund)
- - — l rutevogne (gul)
- - — m tomme vogne, vognlistebetegnelse H (rød), ledsaget af følgeseddel over beordrede tomme vogne (form nr A 110 b)
- - — n tomme vogne, vognlistebetegnelse O (hvid), ledsaget af følgeseddel over beordrede tomme vogne (form nr A 110 a)

Mælkevogne og spandevogne forsynes med adressesedler for *ilstykgods* (form nr A 545 i), uanset om fragten beregnes som for vognladningsgods. Vognladningsvise forsendelser af kød i krogevogne med ekspresgodsfragtbreve forsynes med adressesedler for *ekspresstykgods* (form nr A 545 e). Vogne med lig med fragtgodsfragtbreve forsynes med adressesedler for ilgods i vognladninger (form nr A 545 d).

Samme adresseseddel anvendes tillige for lig med ilgodsfragtbreve, idet der dog i adressesedlen tilføjes befordringsplan.

Adressesedlerne med den røde tegning af et glas, der angiver „forsigtig rangering“, anvendes til

vogne med lig, vogne med beboelsesvogne og andre køretøjer, vogne med eksplosivt gods (ammunition, sprængstoffer etc), vogne med beklæbningsedler for gods af brandfarlig beskaffenhed,

vogne, hvis indhold i overvejende grad er af skrøbelig beskaffenhed, eller hvis indhold er udsat for let at kunne styrte om, såsom æg, øl- og mineralvandsendelser, tomme og fyldte flasker og andre glasvarer, syreballoner, maskin- og støbegods, møbler og flyttegods, tagsten og eternitforsendelser samt

endvidere til beholder- og krukkevogne, special-fiskevogne, vogne, som på grund af læssets beskaffenhed eller læssemåde må antages vanskeligt at kunne tåle almindelig rangering, herunder vogne med særlig langt, højt eller tungt gods, vogne, hvis læs overskrider læsseprofilet, samt vogne, der er sammenkoblet ved koblingsstang eller ved selve læsset.

Adressesedlerne, der er samlet i blokke à 50 stk, skal udfyldes tydeligt i overensstemmelse med sedlernes påtryk (vognens tara-vægt og læssets vægt afrundes hver for sig til hele tons, jfr bestemmelsen i tjenestekøreplanens indledende bemærkninger). Ved udfyldningen må kun anvendes blåkridt eller sortkridt.

Forinden bruttovægten anføres på en vogn med trykluftbremse, skal lastvekslen være stillet rigtigt, jfr side 69. Adressesedlens anbringelse i seddelskabet er således tillige en garanti for lastvekslens rigtige stilling.

På vogne, der overleveres fra fremmede baner, skal overgangsstationen anføre bruttovægten, for så vidt denne ikke allerede er anført.

Overleveres fra privatbaner vogne, der kun er forsynet med kridtpåskrifter, skal overgangsstationerne foranledige adressesedler påsat og kridtpåskrifterne slettet.

Afsendelsesstationens navn anføres ved hjælp af stempel. Bestemmelsesstationens navn skal altid skrives med blokbogstaver og må ikke forkortes.

Til stationer, som regelmæssigt sender et betydeligt antal vogne til bestemte stationer, eller som sender et betydeligt antal vogne med enkelte bestemte godsarter, vil der — efter derom fremsat motiveret anmodning — af distriktet kunne leveres stempler til brug ved udfyldning af adressesedlernes rubrikker om sådanne vognes bestemmelsesstation og/eller indhold.

For *faste* stykgodsvogne, der skal udsættes til behandling ved pakhus, anføres i rækkefølge de pågældende stationsnavne, eventuelt i forkortelse. For *andre* stykgodsvogne, der er bestemt til udsættelse på en station af hensyn til godsudlæsningen, anføres såvel udsættelsesstationens som den endelige bestemmelsesstations navn uden anvendelse af stationsforkortelser. Udsættelsesstationens navn understreges.

Vogne (herunder dog ikke *faste* toldstykgodsvogne) med toldgods, der skal toldbehandles på en anden station end bestemmelsesstationen, forsynes af afgangs-(grænse-)stationen med adressesedler, der udviser toldbehandlingsstationen som bestemmelsesstation. Efter toldbehandlingen påsætter sidstnævnte station nye adressesedler, lydende på den virkelige bestemmelsesstation.

For vogne, som i fragtbrevene er adresseret til havnen på bestemmelsesstedet, anføres ud for „Særligt aflæsningssted“ „Havnen“, for større havnes vedkommende med tilføjelse af nærmere stedangivelse, f eks „Gamle Havn“, „Søndre Mole“ o l, for så vidt dette fremgår af fragtbrevet. På samme linie anføres for vogne, der af afsenderen — ved påtegning i fragtbrevets adresserubrik — er bestemt til aflæsning ved private sidespor, der udgår fra bestemmelsesstationen, navnet på sidesporet, f eks „Sukkerraffinaderiets sidespor“.

I efternævnte tilfælde skal adressepåtegningen affattes som anført:

Vogne til	Skal påskrives
Aabenraa eksportstalde samt til Aabenraa Andels-Svineslagteri	Aabenraa havn
Aalborg kvægtorv	Aalborg havn
Det forenede Dampskibs-Selskab i Aalborg	DFDS, Aalborg havn, samt navnet på det skib, godset skal indlæses i
Det forenede Dampskibs-Selskab i Aarhus	DFDS, Aarhus havn, samt navnet på det skib, godset skal indlæses i
Aarhus kvægtorv	Kvægtorvet, Aarhus havn
Det forenede Dampskibs-Selskab i Esbjerg (dog ikke vogne med stykgods)	DFDS, Esbjerg gamle havn, samt bestemmelsehavnen i England for det skib, godset skal indlæses i (f eks London, Grimsby o s v)
Kvægmarkedet (eksportstaldene) i Esbjerg	Kvægmarkedet, Esbjerg gamle havn
Eksportstaldene i Horsens	Eksportstaldene, Horsens havn
Næstved kvægtorv og offentlige slagtehuse	Næstved kvægtorv
Odense kvægtorv	Odense kvægtorv
Kvægtorvet og eksportslagteriet i Randers	Randers havn

For vogne, der kan ledes ad forskellige ruter til bestemmelsestationen, skal anføres rute i overensstemmelse med forskrifterne i togplanerne. For sådanne vogne, der ankommer fra privatbaner, skal ruten anføres af overgangsstationerne.

For vogne, der er forlangt ført ad en anden rute end den almindelige, skal den forlangte rute anføres.

For vogne til privatbanestationer, til hvilke godset kan ledes over forskellige ruter, skal navnet på den overgangsstation, over hvilken vognene skal befordres, anføres.

Når der under befordringen opholder sig personer i beboelsesvogne, læsset på åbne godsvogne, skal adressesedlen forsynes med påskrift herom.

I tilfælde, hvor presenninger er anbragt således over åbne vogne, at vognnummer og seddeltavle dækkes, skal afsendelsestationen udfylde særlige mærker (formular nr A 988) med blåkridt og fastbinde dem på begge vognsider på presenningerne. På disse mærker anføres vognens bruttovægt på tilsvarende måde som på adressesedlerne, jfr foran.

Ankomststationerne *skal* sørge for, at alle gamle og ugyldige adressesedler fjernes fra vognenes seddeltavler m v, inden der anbringes nye sedler i tavlerne, henholdsvis påklæbes nye sedler på vognene. Da en tilsidesættelse af dette påbud erfaringsmæssig kan medføre, at vogne, hvis de sidst påsatte sedler falder af, fejlsendes, skal stationscheferne ved hyppig kontrol sikre sig, at påbudet overholdes af personalet.

## Godsvognenes beklæbning

Godsvogne skal på begge vognsider i umiddelbar nærhed af seddeltavlen beklæbes med særlige sedler således:

Vogne med toldstykgods samt vognladningsvisse sendinger af toldgods, der forsendes uden toldlukke, påklæbes blå mærker *Toldgoås* (form nr A 504), jfr bestemmelserne i ordreserie E om toldgods.

Vogne med gods, for hvilket der er tegnet interesse i afleveringen, påklæbes form nr A 540 b (rødt vingehjul på hvid bund).

Når vogne ønskes vejret, enten efter afsenderens, stationens eller vognopsynets forlangende, og vejning ikke kan ske på den pågældende station, påklæbes vognen form nr A 644 b (*Vejning ønskes på .....station*), jfr også bestemmelserne i ordreserie E om vejning af vogne.

Vogne med æg skal beklæbes med form nr A 539 l (billede af et glas).

Bestemmelserne om anvendelse i *international* trafik af beklæbningsedler til vogne med skrøbelige genstande, med letfordærveligt gods eller med levende dyr findes i „Fælles ekspeditionsforskrifter vedrørende godsbefordring i international jernbanetrafik“ (FEG).

Såfremt vogne, der indgår fra det sydlige udland læsset med kreaturer, ved overtagelsen er forsynet med seddel med følgende tekst:

*Zur*  
*Til* — *desinfektion.*

*Leer zurück*

*Skal sendes tom tilbage*  
*nach* .....  
*til*

må sedlen ikke fjernes af danske stationer, men skal forblive på vognene, også efter den her i landet foretagne desinfektion (jfr side 37).

Vogne, der er desinficeret med kresolsæbe\*), skal af den station, der har foretaget desinfektionen, påklæbes form nr A 637 a, der har følgende tekst:

*Desinficeret med kresolsæbe*  
*den*            *19* .

*Må i 14 dage fra og med ovennævnte dato ikke læsses med varer, der kan tage skade af kresolsæbelugt.*

Efter den fastsatte tids udløb aftages sedlerne af den station, hvor vognen på det pågældende tidspunkt befinder sig, jfr side 47.

Vogne, der efter at have været benyttet til heste, der har lidt af skab, er desinficeret med kresolsæbe\*), skal foruden med ovennævnte form nr A 637 a beklæbes med en rød seddel (evt kan bagsiden af form nr A 676 a „NB-mælk“ anvendes) med tydelig påskrift:

„Må indtil d..... ikke læsses med heste“. Datoen fastsættes til 3 uger efter afbenyttelsen, jfr i øvrigt side 39.

\*) Dette desinfektionsmiddel anvendes *kun* efter særlig ordre fra det pågældende veterinærpoliti.



Efter den fastsatte tids udløb aftages sedlerne af den station, hvor vognen på det pågældende tidspunkt befinder sig.

Sedlerne:

„Desinficeret på station..... den.....  
Skal hjemsendes tom.“ (form nr A 637),

„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.“ (form nr A 644 a),

„Denne vogn skal renses og desinficeres med natronhydrat†) på modtagelsesstationen, så snart den er tømt for det deri indladede gods“ (form nr A 644 c) og „NB-mælk.“ (form nr A 676 a) anvendes efter de på side 37—38 givne regler.

Om beklæbning af vogne med overgangssedler henvises til de pågældende vognoverenskomster, og om forsyning af vogne til udlændt med adressesedler (form nr A 635 b\*), henholdsvis A 635 c\*\*) henvises til F.E.G.

Vogne, der er læsset med eksplosivt, giftigt, ætsende eller brandfarligt gods m v, skal beklæbes som påbudt i bilag A til godsbefordringsreglementet, henholdsvis bilag I til I.O.G.

Om beklæbning af vogne, der er beskadiget og/eller skal indsendes til værksted, se side 11—15 og for fremmede baners vognes vedkommende endvidere de pågældende vognoverenskomster.

Hvidmalede vogne skal, når de om foråret er grundig rengjort, 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 aflåsning (plombering), påtegning og beklæbning

Afsenderen skal i almindelighed lukke (låse eller plumbere) de læssede beholdere.

I den på beholderne anbragte seddelholder skal afsendelsesstationen anbringe en adresseseddel i tydelig udfyldt stand (form nr A 604 for ilgods og form nr 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 form nr A 604 hhv nr A 605, og afsenderen kan anføre sit navn i den dertil bestemte rubrik i sedlen; denne angivelse må ikke have karakter af reklame.

Formularen anvendes også, når beholderne sendes tomme.

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

†) Ved ntrykning af formularen vil ordene „med natronhydrat“ udgå af teksten.

\*) Efterhånden A 545 a.

\*\*) „ A 545 c.

## Behandling af løst materiel og inventar

### Løst materiel og inventar, der tilhører Statsbanerne

#### Presenninger

Statsbanernes beholdning af vognpresenninger består af kornpresenninger og halmpresenninger. De sidstnævnte 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

Presenninger skal anbringes stramt over gods og vogn og ved stropper fastgøres således til vognen, at de ikke kan løftes op af vinden.

Til dækning af gods, der kan tage skade af fugtighed, må kun anvendes fuldstændig tætte presenninger, der skal slutte om læsset på en sådan måde, at indtrængen af fugtighed forhindres, og så vidt muligt anbringes således, at regnvand overalt kan få afløb fra læsset.

Kan godset ikke læsses således, at der bliver fald til siderne til afløb for regnvand, bør der benyttes 2 presenninger til dækning, hvilket også i andre tilfælde bør ske, når den først anbragte presenning ikke findes at være absolut god.

Skulle der samle sig regnvand på presenninger, der er dækket over 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 bruges som fastbindingsmiddel.

*Halm*presenninger 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. Når læsset op over vognsiderne eller side-

støtterne, således at der må anvendes mere end een presenning til dækning, skal der oven på presenningerne anbringes besnøringer ligesom over læsset, se side 94—95, nemlig 2 eller flere besnøringer på tværs og 1 besnøring på langs af vognen.

Jerntråd og papirgarn må hverken anvendes til stropper eller til besnøringer. Presenninger må ikke sømmes fast.

Af hensyn til brandfaren skal det nøje påses, at genstande, der er udsat for let at antændes af gnister fra lokomotivet, er fuldstændig dækket under befordringen, når de er uindpakket. Anvendes der til samme vogn to eller flere presenninger, skal den ene ligge et så stort stykke ind over den anden, at intet som helst af varen er udækket, hvorhos det, når flere presenninger anvendes, ofte vil være nødvendigt at sammenbinde de for enderne anbragte presenninger foroven.

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

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

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

Ved dækning af gods med skarpe hjørner eller kanter skal disse være beviklet således, at presenningerne ikke kan tage skade.

Om dækning af gammelt jern, blikstumper o l se side 96—97.

### Behandling

Det er af økonomisk betydning, at presenninger til enhver tid behandles med omhu. Når presenninger ved vognes aflæsning løsnes fra den ene vognside, skal de anbringes således, at de ikke slæber på jorden, at de ikke kommer i berøring med automobilolie, 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 så vidt muligt at forhindre tyveri af presenninger må stationsforstanderen anvise personalet de steder, hvor presenninger skal opbevares. Opbevaringsstederne skal uden for arbejdstiden holdes aflåset, 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 besørge dem 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 nedennævnte stationer således:

Fra	Til
Sjælland-Falster	Københavns Godsbanegaard
Fyn, Padborg—Hassclager, Mommark Færge—Sønderborg H —Bjerndrup, Aabenraa, Hammelev—Haderslev, Thyregod—Vejle Nord, Svejebak—Alken	Odense*)
Frederikshavn—Brabrand, Løgstor—Døstrup Himmerl., Grenaa—Aarhus Ø, Pindstrup—Strømmen	Aarhus H

\*) Presenningtørreskuret benyttes midlertidigt til andet formål. Eventuelt forekommende, overkomplette våde presenninger må derfor indtil videre søges tørret på bedst mulig måde ved stationernes egen foranstaltning.

Fra	Til
Terkelsbøl—Tønder H—Højer, Tønder H—Gredstedbro, Andst—Ringkøbing—Ulstrup, Bøstrup—Vejrup, Silkeborg—Borris, Videbæk—Kongsholm, Hvam—Nybo, Tvis—Brande, Thisted—Humlum, Nykøbing Mors—Skive Nord	Esbjerg*)

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

Indsendelsen skal ske i fragtstykgodsvognene til de pågældende stationer.

På de ovennævnte 4 stationer er indrettet presenning-tørringsanstalter, hvor fugtige presenninger snarest skal ophænges til tørring. Får disse stationer tilsendt flere våde presenninger, end der kan ophænges til tørring eller anvendes over vogne, underrettes vognfordeleren telegrafisk derom, for at en fordeling kan finde sted.

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

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 Godsbanegaard, hvor befordringen sker i fragtstykgodsvognene, og til Aarhus H, hvor befordringen så vidt muligt sker i de vogne, der går til ilgodspakhuset.

\*) Presenningtørreskuret benyttes midlertidigt til andet formål. Eventuelt forekommende, overkomplette våde presenninger må derfor indtil videre søges tørret på bedst mulig måde ved stationernes egen foranstaltning.

### Istandsættelse m v

Beskadigede presenninger og presenninger, der skal indsendes 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 f r a g t stykgodsvognene (evt med lastbilruten) til Aarhus H fragtgodsekspedition.

Indsendelsen sker på formular nr A 641, hvis tekst, indtil nytrykning finder sted, må rettes i fornødent omfang. Den ene beklæbningseddél påklæbes presenningen evt på et vedbundet mærke, og den anden sendes til Aarhus 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 1. Distrikt, Magasin T, eller 2. Distrikts inventarkontor, henholdsvis af stationer på Sjælland-Falster og stationer i Jylland-Fyn.

### Udleje og udlån

Når der haves disponible presenninger, kan stationerne med vognfordelerens tilladelse u d l e j e disse til private eller til institutioner uden for Statsbanerne mod følgende betaling:

For kornpresenninger 6 kr pr stk pr påbegyndt døgn.

For halmpresenninger 5 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 u d l å n e 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 kan endvidere med vognfordelerens tilladelse u d p resenninger til udleje. I perioder med presenningmangel kan tilladelse til udleje ikke forventes givet.

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

- Samtidig skal stationen gøre lejeren opmærksom på,
- a t presenningerne ikke må udsættes for beskadigelse, f eks må der ikke slås som igennem dem,
  - a t tilføjede beskadigelser, som påvises ved tilbageleveringen, skal erstattes efter regning, og
  - a t 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 i k k e 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. Ej heller må udlejning ske til transportvirksomheder, der driver konkurrence med banerne eller f eks til brug i havnene til dækning af gods, der ikke er 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 (form nr 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 en 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, jfr. ovenfor. Er presenningen benyttet over læs til *udlandet*, skal følgesedlen af privatbanen være ombyttet med international følgeseddel C 1, jfr DVO § 17, pkt 2. 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 formularens 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.

Indgår der fra udlandet statsbanepresenninger, benyttet over en vogn, der er læsset til en indenlandsk privatbanestation, fratager overgangsstationen til udlandet den *internationale* følgeseddel C 1 og udfærdiger for hver presenning en følgeseddel, form nr 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 vedkommende istandsættelsessted 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 (form nr A 97) over preseningernes over- og tilbagelevering.

Såfremt en presenning tilbageleveres på en anden overgangs-



station 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 ekspediret og bogført\*) følgeseddel C 1 (form nr A 1005 a) (RIV § 16, pkt 1), der følger med til bestemmelsesstationen for derfra at benyttes ved tilbagesendelsen. Følgesedlen skal udfærdiges omhyggeligt, tydeligt og med blæk samt stemples tydeligt med stationens datostempel på de i formularen angivne steder.

Mangler følgeseddel ved overleveringen til udenlandske baner, udfærdiger overgangsstationen følgeseddel, form nr A 1005 a, og sørger for dennes eventuelle bogføring.

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 ledsagelsespapirer, underrette den overgangsstation om ankomsten, over hvilken presenningen er udgået.

Er en presenning ved tilbageleveringen så beskadiget, at den skønnes at være ubrugelig (RIV § 16, pkt 9) sendes indberetning herom til Trafikkontoret, ligesom presenningen af hensyn til eventuelle erstatningskrav indsendes til vedkommende istandsættelsessted ledsaget af indberetning om, at beskadigelsen er sket på udenlandske baner.

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

### Løse vogndelev

Side- og endefjæle, side- og endestøtter, lemme og kæder samt andre løse vogndelev skal altid anbringes på deres plads, når den pågældende vogns aflæsning er endt. Anbringelsen skal ske omhyggeligt og de dertil bestemte bolte m. v. anvendes. Undladelse heraf kan medføre alvorlig fare for driftssikkerheden, f. eks. ved at løse vogndelev hænger ud til siden eller falder ned.

\*) Se ordreserie H, side 105.

Såfremt det under vognens benyttelse bliver nødvendigt at borttage løse vogndelev fra deres plads, skal de midlertidigt anbringes i vognen.

Indgår DSB-vogne med manglende side- og endestøtter, må disse straks eftersøges gennem afsendelsesstationen og forholdet indberettes til distriktet. I øvrigt skal forholdes som anført side 8—9.

### 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 toiletrummen i afgående tog er forsynet med papirhåndklæder, sæbe og toiletpapir i fornødent omfang.

*Hynder og gardiner*

Hynderne på sæderne i en del 1. (og 2.) klasse kupeer er på den ene side betrukket med stof, på den anden side med læder. Lædersiderne skal vende opad i månederne juni, juli og august; i den øvrige del af året skal stofsiden vende opad. Togudgangsstationerne sørger for, at hynderne vendes som anført.

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

**I rejsegødsvogne m v**

I E-vogne og i rejsegødsrummet i andre vogne er anbragt løst inventar f eks særkupeskilte, signalskiver m m, der hører til den pågældende vogn og er opført på den i vognen opslåede inventarfortegnelse. I DSB-vogne, der benyttes til 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.

Angående ambulancebærer, toglægekasser og redningsværktøj henvises til driftsuhedsreglementet.

### Fakler og knaldkapsler

#### *Signalfakler og knaldkapsler*

Ethvert tog skal medføre fakler og knaldkapsler til signalgivning, når toget ekstraordinært standser på fri bane. Der er derfor på samtlige toglokomotiver anbragt 1 og i samtlige rejsegodsvogne og vogne (herunder motorvogne) med rejsegodsrum samt hjælpevogne 2 tilloddede blikhylstre med rød etiket: „Signalfakler“, og som indeholder:

- 2 stk rødtlysende signalfakler,
- 6 „ knaldkapsler,
- 1 „ studs til faklens anbringelse i signaltavle-holderen på vogne.

Endvidere er alle togudgangsstationer forsynet med reservebeholdning af de nævnte hylstre med indhold.

Tog, som ikke medfører rejsegodsvogn eller hjælpevogn, skal inden afgang forsynes med fakkelhylstre af udgangsstationens reservebeholdning. For at sikre tilbagesendelsen af fakkelhylstrene skal udgangsstationen samtidig med afleveringen af fakkelhylstrene til togføreren overlevere denne en følgeseddel, udfyldt til brug ved tilbagesendelsen af hylstrene. På togets endestation afleverer togføreren fakkelhylstrene og følgeseddelen til stationen, såfremt samme togfører ikke straks har anvendelse for fakkelhylstrene i et tog tilbage til den oprindelige udgangsstation. Stationer, til hvilke der bliver afleveret fakkelhylstre, må sørge for, at disse uopholdelig tilbagesendes til den station, der har udleveret dem, og stationer, der udleverer fakkelhylstre, må føre kontrol med, at hylstrene modtages tilbage.

Hylstrenes låg er enten tillukket med plomberet bajonetlukke eller tilloddet; i sidste fald afrites låget ved at trække i den på hylstret anbragte metaltråd. Hylstrene må ikke bæres i denne metaltråd.

Faklen tændes ved at afskrue dens dæksel og stryge dettes strygeflade henover den i faklens masse siddende tændsats.

Faklen kan, når den skal benyttes, anbringes i signaltavleholderen på bagenden af togets sidste vogn. Den i hylstret værende studs passer såvel til faklens rør som til signaltavleholderen og tjener tillige til at give faklen den skrå stilling, som er nødvendig, for at slaggerne let kan falde af; sker dette ikke, hemmes lysvirkningen væsentlig.

Såfremt den bageste vogn er læsset med hø eller halm eller andre letantændelige stoffer, må faklen ikke anbringes på denne vogn, men i givet fald anbringes på anden måde, f. eks. plantes i ballasten, for så vidt der ikke kan afses en mand til at holde faklen.

Den af togpersonalet, der kører længst tilbage i toget, skal, inden toget kører fra udgangsstationen, sørge for, at der i hans tjenestekupe bliver anbragt et hylster med knaldkapsler og fakler. Afløses den pågældende undervejs, skal den tiltrædende overbevise sig om, at hylstret findes. Når toget er nået til endestationen, skal pågældende togtjenestemand sørge for, at hylstret bringes tilbage på plads i E-vognen, eller, hvis E-vogn ikke medføres eller hylstret har været åbnet, afleveres til stationen.

Når et hylster har været åbnet, må det ikke — selv om intet af indholdet er benyttet — på ny anbringes på sin plads på lokomotiv eller i rejsegodsvogn, men skal afleveres til togets endestation, der straks skal anbringe et nyt hylster.

Hylstre, hvis indhold har været benyttet, eller som er beskadiget, indsendes af stationerne på Sjælland-Falster til centralværkstedet i København og af stationerne i Jylland-Fyn til 2. Distrikt. Erstatning for de indsendte hylstre rekvireres i overensstemmelse hermed i centralværkstedet i København, henholdsvis ved 2. Distrikt. Knaldkapsler må ikke bruges, medmindre begge de til befæstelsen bestemte strimler er til stede. Strimlerne skal ved anbringelsen klemmes fast om skinnehovedet.

### *Lysfakler*

Toglokomotiver, motorvogne og rejsegodsvogne samt vogne med rejsegodsrum er forsynet med 1 hylster indeholdende 4 lysfakler samt med 2 fakkeltokke. Reservebeholdning af hylstre og fakkeltokke findes på togudgangsstationerne. Angående benyttelsen m. v. henvises til driftsuhedsreglementet.

Personførende tog, der ikke medfører rejsegodsvogn eller vogn med rejsegodsrum, skal — når det medfører flere end 2 personvogne — af udgangsstationens reservebeholdning medgives 1 hylster med lysfakler samt 2 fakkelstokke.

For tilbagesendelse af hylstre og stokke gælder foranstående for tilbagesendelse af hylstre med signalfakler og knaldkapsler gældende bestemmelser.

### Opbevaring og prøvning

I henhold til justitsministeriets afgørelse er det, uanset bestemmelserne i justitsministeriets anordning af 15. december 1920 om opbevaring af krudt m m, tilladt Statsbanerne at opbevare nedennævnte største antal fyldte hylstre med *signalfakler* og *knaldkapsler*:

Ved 2. Distrikts magasin i Aarhus .....	40 stk,
„ Københavns Hovedbanegaard .....	40 „
„ „ Godsbanegaard .....	40 „
„ ende- og knudestationer .....	15 „
„ centralværkstedet i København .....	40 „
„ „ - Aarhus .....	40 „
„ værkstedet - Nyborg .....	10 „

når opbevaringen finder sted efter følgende regler:

Indtil 5 hylstre i almindeligt, aflåset skab i kontorlokale eller lager, når skabet er fjernet mindst 2 m fra skorsten eller kakkelovn, fra 6—10 hylstre i stærk, forsvarlig aflåset kasse af dimensioner 550×425×185 mm indvendig, fra 11—20 hylstre i stærk, aflåset kasse af dimensioner 550×425×350 mm indvendig, fra 21—40 hylstre i 2 kasser (som foran angivet), der kan anbringes i samme lokale, dog med den indskrænkning, at den ene ikke må sættes oven på den anden.

Kasserne forsynes med passende håndtag og påmales „Farlig“ — „Signalfakler og knaldsignaler“. Kasserne henstilles på gulvet i kontor- eller magasinlokale og skal være mindst 2 m fjernede fra skorsten eller kakkelovn.

Endvidere er det i henhold til justitsministeriets afgørelse

tilladt Statsbanerne at opbevare nedennævnte største antal fyldte hylstre, hver indeholdende 4 *lysfakler*:

Københavns Hovedbanegaard .....	15 stk
„ Godsbanegaard .....	15 „
2. Distrikts magasin i Aarhus .....	15 „
Større ende- og knudestationer .....	10 „
Mindre ende- og knudestationer .....	5 „
Centralværkstedet i København .....	40 „
„ - Aarhus .....	40 „
Værkstedet i Nyborg .....	10 „

på betingelse af, at hylstrene opbevares således:

Indtil 5 hylstre i almindeligt, aflåset skab i kontorlokale eller lager, når skabet er fjernet mindst 2 m fra skorsten eller kakkelovn,

fra 6—40 hylstre i stærke, forsvarligt aflåsedede kasser, hver indeholdende ikke over 5 fakkelylstre; kasserne, der skal være forsynet med passende håndtag og påmalet: „Brandfarlig — lysfakler“, kan opbevares i samme kontor- eller magasinlokale, når de anbringes på gulvet. De skal være mindst 2 m fjernet fra skorsten eller kakkelovn og må ikke anbringes oven over hinanden.

For begge arter af hylstre (med signalfakler og knaldsignaler henh med lysfakler) gælder endvidere, at skabe og kasser, hvori hylstrene opbevares, skal holdes aflåset, og nøglen skal aftages og opbevares af den vagthavende på stationen eller af den tjenstgørende formand på vedkommende magasin. Kassernes plads må ikke uden tvingende grund forandres.

I øvrigt må der ved behandlingen af fyldte kasser, fyldte hylstre, fakler og knaldsignaler udvises den for brandfarlige sager almindeligt krævede forsigtighed; de må ikke udsættes for stød, slag eller stærk opvarmning, og såvel kasser som enkelte hylstre skal på enhver måde beskyttes mod påvirkning af ild eller fugtighed og skal i tilfælde af ildsvåde hurtigst muligt fjernes fra bygningen.

Fakler og knaldsignaler leveres med istemplet årstal for leveringen, og hylstre forsynes med årstal for fyldning og tillukning; ved udveksling af hylstre bør fortrinsvis tages af den ældste årgang.

Kasser til opbevaring af hylstre leveres af Centralværkstedet i København efter rekvisition, indeholdende angivelse af,



hvorvidt kasserne skal kunne rumme 5 lysfakkelhylstre henh 10 eller 20 signalfakkelhylstre.

Hvert år i januar måned undersøges lysfakler, signalfakler og knaldsignaler. For lysfaklernes vedkommende foranlediger laboratoriet i København stikprøver udtaget. For signalfaklers og knaldsignalers vedkommende forholdes således:

På Centralmagasinet i København udtages 2 fakler og 3 knaldsignaler af hver forhåndenværende årslevering samt et fyldt hylster af ældste fyldning.

Af de i værkstederne henstående vogne og lokomotiver udtages 1 fyldt hylster for hver 5 vogne eller lokomotiver, så vidt muligt af forskellige årgange.

På de forskellige distriktsmagasiner, hvor der findes oplag af fyldte hylstre, udtages 1 hylster for hver 10, så vidt muligt af forskellige årgange, og i hvert fald mindst 1 af ældste årgang.

Prøvning af knaldkapsler foretages efter aftale med 1. Distrikt.

Om resultatet af prøvningen underretter laboratoriet Generaldirektoratet.

### Gulvrister (gitre) og løse hestebomme

E-vogne og rejsegodsrummet i andre vogne samt Is-vogne er forsynet med gulvrister, som er tilpasset efter vogngulvet 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.

Såsnart 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.

Løse hestebomme — forarbejdede granstammer — er anbragt på bestemte stationer efter distrikternes nærmere bestemmelse og forlanges hos vognfordeleren, når der er brug for dem.

Gulvrister (gitre) og løse hestebomme reparerer af filialværkstederne i Aalborg og Esbjerg, hjælpeværk-

stedet i Struer samt centralværkstederne i Aarhus og København.

Indsendelsen sker således:

Til filial- og hjælpeværkstederne fra de samme strækninger, som indsender mindre beskadigede godsvogne hertil.

Til centralværkstedet i Aarhus fra øvrige strækninger i Jylland—Fyn.

Til centralværkstedet i København fra samtlige strækninger på Sjælland—Falster.

Når gulvrister (gitre) og løse hestebomme anvendes i vogne til udlandet, og når de ledsager vognladningsvise forsendelser, adresseret til Padborg, Tønder H og Gedser, skal de ligesom presenninger ledsages af ekspederet og bogført\*) følgeseddel C<sub>1</sub> (form nr A 1005 a), der udfærdiges og behandles på tilsvarende måde som anført for presenninger, se side 115.

### Beskyttelseshylstre for bindinger

For at forhindre, at de i godsvognene værende kreaturbindinger under befordringen forårsager skade på det i vognene indlæssede gods, er der på alle godsekspeditioner oplagt beskyttelseshylstre til at anbringe på bindingene.

Stationer, der får brug for sådanne hylstre, som også kan anvendes til vognladningsvise forsendelser, kan rekvirere disse hos nærmeste godsekspedition.

Hylstrene skal udtages af vognene straks efter tømningen.

Godsekspeditionerne lader de udtagne hylstre indgå i egen beholdning, medens andre ekspeditioner sender dem i sammenbundet stand på følgeseddel til nærmeste godsekspedition.

De godsekspeditioner, der på denne måde får forøget deres oprindelige beholdning, sender den første hverdag i hver måned det overskydende antal til nedennævnte depoter, hvor også ny forsyning kan rekvireres:

Godsekspeditioner i 1. Distrikt: til Korsør omladehal.

Godsekspeditioner i 2. Distrikt: til Fredericia omladehal.

### Signalplanker

Til brug i de tilfælde, hvor slutsignaler eller underretnings-signaler ikke kan anbringes på et togs bageste vogn, er nogle stationer forsynet med signalplanker, der kan anbringes over en vogns puffer og påsættes nævnte signaler.

Efter afbenyttelsen skal signalplankerne tilbagesendes på følgeseddel til hjemstedsstationen, hvis navn i forkortelse er påmalet plankerne.

\*) Se ordreserie H, side 105.

Signalplanker repareres af filialværkstederne i Aalborg og Esbjerg, hjælpeværkstedet i Struer samt centralværkstederne i Aarhus og København.

Indsendelsen sker efter samme regler som anført for gulvrister.

### **Skovle til brug under snevanskeligheder**

Visse i togplanerne anførte togudgangs- og knudestationer er forsynet med skovle, bestemt til — eventuelt efter togførerens anmodning — at medgives tog, som kan befrygtes at møde snevanskeligheder undervejs. Skovlene er samlede i plomberede bundter og skal af stationen mærkes med dens navn, brændt i skaftet. Ved deres medgivelse i et tog udfærdiger den pågældende station en følgeseddel, der ledsager dem til den station, hvorfra de tilbagesendes.

Skovle, der ikke modtages tilbage inden for en passende tid, efterlyses af den station, hvor de hører hjemme.

### **Løse vogndelev og læssemidler (presenninger m m), der tilhører fremmede baner Tilhørende indenlandske privatbaner**

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

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 (form nr 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 omlæsning 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 (form nr A 1006), altid tilbagesendes til ejendomsbanens nærmeste overgangsstation og må således ikke indlæsses i stykgodsvogn, 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 (form nr 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 § 11, pkt. 4 og § 16, pkt. 5), og at de ikke skilles fra ledsagelsespapirerne under transporten. Følgesedlerne skal udfærdiges omhyggeligt og tydeligt samt stemples tydeligt 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 § 16, pkt. 9, skal den station, hvor beskadigelsen opstår eller først bemærkes, foruden at gøre bemærkning på den presenningen ledsagende følgeseddel snarest sende indberetning til Trafikkontoret.

Af hensyn til kontrollen skal overgangsstationerne og efter distrikternes nærmere bestemmelse andre stationer føre bog (form nr 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 § 11, af læssemidler i § 16.

Løse vogndelev skal anbringes på plads og må ikke skilles fra den vogn, til hvilken de hører. Sker det alligevel, skal de, ledsaget af ekspederet og bogført\*) følgeseddel C (form nr 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 ekspederet og bogført\*) følgeseddel C<sub>1</sub>, der skal følge læssemidlerne indtil deres tilbagekomst til ejendomsbanen; mangler følgesedlen ved læssemidlernes overtagelse fra udlandet, udfærdiger overgangsstationen følgeseddel C<sub>1</sub> (form nr 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.

\*) Se ordreserie H, side 105.

Henstår vogne, der er dækket med udenlandske baners presenninger, længere tid under aflæsning, skal pågældende station, såfremt det er muligt uden at beskadige godset og evt efter aftale med Toldvæsenet, foranledige de udenlandske presenninger ombyttet med DSB-presenninger.

Under forudsætning af, at de tarifariske bestemmelser ikke stiller sig hindrende i vejen, skal ubenyttede læssemidler altid, uden hensyn til henvejen, tilbagesendes fragtfrit ad korteste vej til ejendomsbanens nærmeste overgangsstation (ikke til afsendesstationen, medmindre denne tillige er nærmeste overgangsstation)\*), ledsaget af den oprindelige følgeseddel evt. af den af overgangsstationen eller af bestemmelsesstationen ved vognens ankomst udfærdigede erstatningsfølgeseddel, der skal ekspederes og bogføres\*\*). Forsendelsen skal så vidt muligt ske som ilgods.

Løse vogndelev og læssemidler, der har været benyttet ved befordring af de i RIV § 10, pkt. 2 nævnte dyr, skal renses grundigt og desinficeres forinden tilbagesendelsen på samme måde som vogne, jfr side 36 m v.

Reb og liner må ikke indlægges i presenninger, men skal ved tilbagesendelsen bundtes og forsynes med mærkeseddel.

Mangler så vel den oprindelige som en evt. af overgangsstationen udfærdiget følgeseddel ved vognens ankomst til bestemmelsesstationen, skal denne udfærdige følgeseddel C<sub>1</sub> (form nr A 1005 a), der ved læssemidlernes tilbagesendelse behandles som foran anført.

Det må nøje iagttages, at løse vogndelev og læssemidler, der tilbagesendes, mærkes på foreskreven måde (RIV § 11, pkt 4, og § 16, pkt 5), og at de ikke skilles fra ledsagelsespapirerne under befordringen. Følgesedlerne skal udfærdiges omhyggeligt, tydeligt og med blæk samt stemples tydeligt med stationens dato-stempel 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 § 16, pkt 9 og 10, skal den station, hvor beskadigelsen opstår

\*) Læssemidler, tilhørende baner i det sydlige udland, indgået til danske stationer via Warnemünde—Gedser, skal dog altid tilbagesendes til, evt. via, Warnemünde.

Indtil videre kan der ikke tilbagesendes udenlandske læssemidler eller transportbeholdere til eller via Grossenbrode Kai.

\*\*\*) Se ordreserie H, side 105.

eller først bemærkes, foruden at gøre bemærkning i den presentningen eller rebet (linen) ledsagende følgeseddel (RIV § 16, pkt 2), snarest sende indberetning til Trafikkontoret, vedlagt en skitse over den beskadigede presentning, cvt. med angivelse af målene på de resterende dele.

Af hensyn til kontrollen skal overgangsstationerne og efter distrikternes nærmere bestemmelse andre stationer føre bog (form nr A 97) over løse vogndelev, der er blevet skilt fra vognen, og over læssemidler, der passerer henholdsvis indgår.

## Vognmateriellets fordeling, rapportering og melding til togene m v

### **Rapportering af person-, post- og rejsegodsvogne m v**

De stationer, på hvilke der efter togplanerne er stationeret personvogne, skal udfærdige en rapport (form nr A 590 a) over de på stationen henstående motorvogne, person-, post- og rejsegodsvogne (herunder bremsevogne) samt snepløve og hjælpevogne. Andre stationer udfærdiger kun rapport, når der findes personvogne eller andet af ovennævnte materiel på stationen. Rapporten indsendes til distriktet.

De af ovennævnte stationer, der hører under 4., 6. eller 8. trafiksektion, indsender en genpart af rapporten til pågældende trafiksektion.

Angående rapportens afslutning, udfærdigelse og indsendelse henvises til de på formularerne anførte bemærkninger samt til den af pågældende distrikt herom udstedte instruktion.

Om rapportering af person-, post- og rejsegodsvogne i forbindelse med fremmede baner, se side 141 m v.

## Fordeling og rapportering af godsvogne og læssemidler

### Almindelige bestemmelser

#### Førelse af vognbøger

Stationerne fører en „vognbog“ (form nr A 93 a eller A 914 og på enkelte stationer en særlig indrettet formular). Vognbogen er indrettet til førelse af ankomne vogne på venstre side og afgående vogne på højre side. Der er dog intet til hinder for, at stationer med meget stor vogntrafik benytter een bog til ankomne vogne og een til afgående vogne.

Endvidere føres bl a til brug ved udarbejdelse af „vognstatus“ og „Daglig godsvognsoptælling“ en „Fortegnelse over vogne“, hvori der i overensstemmelse med rubriceringen indføres alle på stationen værende godsvogne og læssemidler. På stationer af 2., på enkelte andre stationer med større vogntrafik anvendes formular nr A 93 b. På stationer af 6., 7., 11., 12. og 14. lønningsklasse, på entreprisestationer og efter distriktets bestemmelse også 3., 4. og 5. lønningsklasse og efter distriktets bestemmelse også på enkelte andre stationer med ringe vogntrafik anvendes formular nr A 93 c.

#### Vognfordeling og tilsyn med godsvognenes og læssemidlernes udnyttelse

Godsvognsfordelingen foretages af distrikterne. Arbejdet hermed udføres af *vognfordelere* på grundlag af en telegrafisk (telefonisk) vognstatus og de oplysninger, som vognfordeleren finder nødvendigt at indhente hos stationerne.

Vognfordelerne og stationerne skal bestræbe sig for, at vogne og presenninger udnyttes i videste udstrækning, idet de almindelige regler om efterkommelse af vognbestillinger dog ikke derfor må fraviges.

Stationerne skal særlig have opmærksomheden henvendt på, at det på stationen værende godsvognsmateriel anvendes på den mest økonomiske måde i nøje overensstemmelse med forskrifterne for de forskellige vogntypers ydeevne og udnyttelsesmåde, således at tilførsel af tomme vogne og vognenes ophold på stationen indskrænkes mest muligt. Stationsforstanderen skal daglig skænke denne del af tjenesten fornøden opmærksomhed. På store stationer, hvor stationsforstanderen ikke daglig kan overkomme at føre tilsyn, skal tjenesten lægges således til rette, at det overdrages sær-

lig dertil egnede trafikontrolører, overtrafikassistenter eller trafikassistenter udelukkende eller som overvejende beskæftigelse at virke som „vognkontrol“, d v s at lede arbejdet med vognbestilling, vognlevering, vognmeldinger og i øvrigt hele det vognvæsenet vedrørende pladsarbejde, at sørge for opkrævning af vognleje, udfærdige vognstatus m m. Stationsforstanderne skal dog jævnligt konferere med og vejlede disse tjenestemænd med hensyn til en god vognudnyttelse.

Trafikinspektørerne skal på deres tjenesterejser ligeledes skænke en økonomisk vognudnyttelse opmærksomhed.

### Stationernes dispositionsret

Tomme vogne må kun afsendes efter ordre fra vognfordeleren; dog skal fremmede vogne, som stationen har meldt overkomplet, og over hvilke vognfordeleren ikke har disponeret inden kl 8 næste dag, uden særlig ordre uopholdelig tilbagesendes til vedkommende overgangsstation, medmindre stationen selv kan udnytte dem. Som følgeseddel anvendes „Følgeseddel over beordrede tomme vogne“ (form nr A 110 a til vogne efter vognlistebetegnelsen O, og form nr A 110 b til vogne efter vognliste-betegnelser H).

I tiden fra kl 8 indtil vognstatus er afgivet kan stationen disponere over de vogne, der ikke er bortbeordret. I det øvrige tidsrum af døgnet må stationen ikke disponere over overkomplet meldte vogne før efter indhentet tilladelse fra vognfordeleren.

Vogne til lokale havnebanetransporter må kun leveres efter tilladelse fra vognfordeleren i hvert enkelt tilfælde.

Anmodninger om afgivelse af vogne til midlertidig oplagring af gods skal af stationerne ad tjenstlig vej forelægges Generaldirektoratet.

### Effektivering af vognbestillinger

Med hensyn til indgåede bestillinger på vogne gælder følgende: Mellem flere vognbestillinger til forsendelser efter de forskellige takstklasser bør ved effektiveringen som almindelig regel hensynet til bestillingernes rækkefølge være afgørende inden for den samme takstklasse.

Bestillinger fra forskellige forsendere på et større antal vogne til levering på een og samme dag betragtes dog som samtidig indleveret, når de er modtaget inden det tidspunkt på dagen, som



stationen af hensyn til affattelsen af vognstatus har sat som seneste tidsfrist.

Indgår der samtidig flere vognbestillinger til gods af samme takstklasse, skal et fornuftigt, sagligt og ganske upartisk skøn, med tilbørlig hensyntagen til forsendelsernes art, udøves af vedkommende stationsbestyrer, eventuelt af distriktet.

Når vognbestillinger til banernes egen brug indeholder oplysning om, at de vedrører en til Statsbanerne bestemt levering, der ifølge afsluttet kontrakt skal ske læsset i jernbanevogn, skal sådanne bestillinger efterkommes fremfor samtidige bestillinger fra private forsendere, også når der er vognmangel.

Bestillinger fra privatbanerne på vogne til fællestransporter fra privatbanerne til Statsbanerne eller ud over disse skal ligestilles med bestillinger fra Statsbanernes egne stationer (DVO § 6, punkt 1).

Begæringer om leje af vogne, der ønskes stillet til rådighed på overgangsstationernes havnebaner til læsning til stationer på privatbanen eller til rådighed for privatbanen til vilkårlig brug forelægges vognfordeleren til afgørelse, se DVO § 7, punkt 1.

Bestillinger på vogne, som af en privatbane rekvireres til lokale transport i henhold til DVO § 7, punkt 8, videregives snarest med de nødvendige oplysninger til vognfordeleren til afgørelse. Om afgivelse af vogne til lokale havnebanetransporter og til midlertidig oplagring af gods, se side 129.

Hvis forlangt materiel ikke kan leveres til den opgivne tid, underretter vognfordeleren stationen derom, eventuelt med opgivelse af, hvornår det kan ventes leveret, hvorefter stationen snarest underretter bestilleren.

### Benyttelse af fremmede vogne

I alle tilfælde, hvor bestilling på en vogn til udenlandske baner modtages, og stationen ikke selv kan levere hjemløbende udenlandsk vogn, som må benyttes til forsendelsen, skal en sådan forlanges hos vognfordeleren ved særligt telegram straks efter bestillingens modtagelse, hvorhos manglen opføres på sædvanlig måde i vognstatus. Bestemmelsesstationen eller bestemmelseslandet, eventuelt tillige den danske overgangsstation, skal opgives.

Foreligger der bestilling på en vogn til en indenlandsk station, hvortil der erfaringsmæssigt kan benyttes hjemløbende fremmed vogn, og stationen ikke selv kan levere en sådan, skal den forlanges i vognstatus, men ikke i særligt telegram. På lignende måde forholdes med hensyn til faste il- eller fragtstykgodsvogne til privatbaner eller disses overgangsstationer. I særdeleshed bør hjemløbende fremmede vogne udnyttes over Storebælt. Stationerne skal efter togplanerne og gjorte erfaringer til dette brug udarbejde oversigt over fremmede baner eller overgangsstationer, til hvilke hjemløbende fremmede vogne i almindelighed kan anvendes.

I tider, hvor der ikke hersker vognknaphed, vil det være uøkonomisk at bruge fremmede vogne til indenlandske forsendelser over strækninger, hvor anvendelige statsbanevogne sendes tomme.

### Regler for kølevogne

Bestillinger og afbestillinger af kølevogne skal straks meddeles vognfordeleren ved særskilt telegram.

Vognfordeleren træffer bestemmelse om, hvor isfyldning skal foregå, hvorved iagttages, at unødigt tomlob undgås.

Stationerne kan sende vognfordeleren en skriftlig stående rekvisition een gang for alle på kølevogne til bestemte ugedage og tog, når det med sikkerhed vides, at bestillingerne vil indgå. Uanset sådan rekvisition skal manglende kølevogne altid rekvireres på sædvanlig måde i telegrafisk vognstatus.

## Vognstatus

### Udfærdigelse og afslutning

Vognstatus skal afgives telegrafisk eller telefonisk til vognfordeleren i overensstemmelse med reglerne i togplan XV/15. I tilfælde af afbrydelse af telegrafen (telefonen) må vognstatus snarest indsendes skriftligt, så vidt muligt med de tog, som indgår til København, henholdsvis Aarhus, om aftenen.

Opgørelsen skal på mindre stationer så vidt muligt foretages af stationsbestyreren personlig, på større stationer af den trafikkontrolør, overtrafikassistent eller trafikassistent, som forestår vognkontrollen.

Vognstatus afsluttes umiddelbart inden dens afgivelse. Den skal indeholde nøjagtig oplysning om, hvilke vogne, transportbeholdere, presenninger, hestebomme og løse gulvrister (gitre) der haves eller kan skaffes overkomplet til afgang med først afgående tog, som medfører godsvogne, samt hvilket materiel der mangler.

De nærmere regler om opgørelsen til status, navnlig om, i hvilket omfang stationerne må reservere sig materiel, som de selv har brug for, gives af distrikterne i cirkulærer efter de til enhver tid foreliggende omstændigheder.

Vognstatus bortfalder søn- og helligdage samt juleaftensdag (24/12).

Manglende vogne til hasterforsendelser til brug før næste dags første godstog rekvireres i særligt telegram direkte til vognfordeleren. Vognstatus skal være så udtømmende, at alle yderligere forespørgsler kan undgås, men på den anden side skal den være så kortfattet som muligt og altså kun indeholde absolut nødvendige oplysninger. Navnlig henledes opmærksomheden på, at manglende vogne til flere slags godsarter bør sammendrages, når der er tale om benyttelse af samme vogntyper. Det bør altid angives, hvilke vogne der er hvidmalet, medmindre alle vogne inden for det omhandlede litra er hvidmalet. Endvidere bør der gøres vedtegning i særlige tilfælde (f. eks. „Fiskevogne“ for vogne, der er forsynet med fiskevognsskilte eller påmalet „Fiskevogn“, „uren“ for ikke rengjorte vogne og vogne, der er ildelugtende).

Ved opgørelsen af, hvad der meldes overkomplet, og hvad der mangler, skal der tages fornødent hensyn til læsede vogne, som erfaringsmæssigt indgår, og til de under aflæsning værende vogne, der kan skaffes tomme og bruges til at efterkomme foreliggende bestillinger. Vognstatus skal indeholde oplysning om, hvortil rekvirerede vogne skal anvendes, eventuelt tillige klokkeslet og bestemmelsesstation. Skal de bestilte vogne benyttes til forsendelser til udlandet, må der af hensyn til levering af vogne med fornødent udstyr, f eks  $\overline{S}$ -mærke, opgives så fyldige oplysninger som muligt, bl a om bestemmelsesstation, evt også bestemmelsesland og befordringsrute. I vognknappe tider må stationerne som regel ikke forlange vogne tilsendt til almindelige forsendelser, når de selv kan tilvejebringe vognene ved aflæsning i løbet af dagen.

Overkomplette fremmede vogne, som stationerne ikke selv kan anvende til læsning, skal i vognstatus anføres med antal luk eller højfj, lavfj eller u fj, ejendomsmærke, last og bundflade, overgangsstation og dato for overtagelsen. Vogne med skruebremse, trykluftbremse eller varmeledning opgives med særlig vedtegning. Svenske åbne vogne med bevægelige jernsideplader og svenske højfjælede, såkaldte stillads- eller tremmevogne opgives med særlig vedtegning. Tyske lavfjælede vogne med ca 27 m<sup>2</sup> bundflade og træsidestøtter føres med vedtegning „Rungevogn“.

Manglende vogne, presenninger m v, som tidligere er forlangt, men endnu ikke indgået, skal atter forlanges i vognstatus, selv om det måtte vides, at de er undervejs.

Følgende forkortelser skal anvendes:

overkomplet = okpl

mangler = mgl

skruebremse (herunder ikke rangerskruebremse) = R

trykluftbremse = tryk b

trykluftledning = tryk l

hvid = hv

kvadratmeter = m

åben = åb

lukket = luk

højfjælet = højfj

lavfjælet = lavfj

uden fjæle = u fj

presenning = pres

kornpresenning = kpres  
 halmpresenning = hpres  
 gulvrst (gitter) = rist

vognen forsynet med gule værk-  
 stedsedler

til brug for henholdsvis trafik-, bane-,  
 maskin- eller signaltjenesten

stykgoods = stkg

vogne tilhørende Tysk Rigsbane = DR\*)

vogne tilhørende Tysk Forbundsbane = DB†)

vk med den på-  
 gældende værk-  
 stedsstation i  
 telegraafforkor-  
 telse

ta  
 ba  
 ma  
 sa

For at lette telegraferingen bruges i vognordrer for vogne til gods udtrykket „stor vogn“ i tilfælde, hvor der af luk eller højfj skal sendes en vogn af mindst 15 t last. Lyder ordren derimod på „1 luk“ eller „1 åb“, kan vogn af hvilken som helst størrelse sendes. Ønskes en vogn med mere end 15 t last, må det udtrykkeligt anføres i vognordren. For vogne til lev dyr anføres bundfladens størrelse, når der skal sendes vogne af bestemt størrelse. Lyder vognordren på „1 luk“, kan der sendes en vogn med 16 eller 19 m<sup>2</sup> bdf. For vogne til ophængt kød anvendes betegnelsen „krogevogn“, når der ønskes leveret vogne af litra IAK, IKG eller IVK.

På samme måde kan stationernes rekvitioner af vogne i vognstatus affattes.

Eksempler på telegrafisk vognstatus og på videretelegrafering af sådanne fra optagelsesstationerne:

Vf: Okpl. 2 ID hv 1 1 IG 2 IKG 2 Iv 1 IKB 2 IKG 1 QE 2 QEB  
 1 QGB 2 QGL 1 QGV 2 QR 1 Pc 2 Pf 2 PFR 1 PH vk Ar  
 1 PHR 1 TDR 1 TGT 1 luk DB 15 t 21 m tryk b Pa 22 1 højfj  
 SNNB 12,5 t 18 m Nf 23 1 lavfj DR 15 t 27 m rungevogn Ge 20 1  
 flad SJ 19 t 28 m bevægelige jernsider Fn 23 ialt 34 og 10  
 kpres 2 hpres 1 rist. Mgl 1 stor luk smør Berlin via Ge helst  
 17 t kl 6 1 TD eller Pj omnibus kl 13.

\*) Tysk Rigsbanes vognpark omfatter vogne med ejendomsmærket „Deutsche Reichsbahn“.

†) Tysk Forbundsbanes vognpark omfatter vogne med ejendomsmærket DB, idet der dog indtil videre også vil forekomme vogne med mærket DR.

Vf: Okpl. Intet. Mgl 1 luk korn 1 luk mel 17 t 1 luk flytteg  
Køln via Pa kl 7 1 åb stkg 1 luk a 15 m heste kl 10 1 luk a  
16 m varmeledning kvæg kl 15 1 stor åb halm helst Tr 1  
Tøc runde stammer 12,5 m ialt 11 og 3 hpres 1 rist.

Vf: Intet. (I tilfælde, hvor der intet haves overkomplet, og der intet mangler).

Fra optagelsesstationerne gives meldingen samlet til vognfordeleren i stationsorden, dog således, at alle stationer, der har meldt „Intet“, anføres først og for sig, f eks således:

Vf: Hvg Su Ty Bl Vr Sa To Kv intet. Ab okpl 1 Pc 1 PFR, Ns mgl 2 luk stkg 8 luk majs hvoraf 4 a 17 t, Hj okpl 1 QD 1 QE mgl 1 Pf kævler 8 m, Fh mgl 1 hv smør 10 t 2 lavfj skinner 12 m ba.

### Supplerende meldinger

Såfremt der efter afgivelsen af vognstatus indløber efterbestillinger, eller der ikke bliver brug for forlangte vogne, eller stationen bliver i stand til at afgive flere vogne end opgivet i vognstatus, underrettes vognfordeleren **s t r a k s** herom.

Ud over de meldinger, som vognlistestationerne skal afgive til vognfordeleren om de af togene afhængte vogne, se side 139, kan vognfordeleren forlange supplerende telegrafiske meldinger om manglende og overkomplet materiel m v.

### Daglig godsvognsoptælling

Daglig godsvognsoptælling (form nr A 590 b) udfyldes på *hverdag* efter sit udvisende og afsluttes kl 24. Den skal udfyldes med blæk og indsendes til vognfordeleren i overensstemmelse med togplanerne.

Med hensyn til de enkelte afsnit bemærkes:

#### Ad afsnit 1 b

Her føres de vogne, hvis læsning blev påbegyndt den pågældende dag, regnet fra midnat til midnat. Læsning, der finder sted søn- og helligdage, medtælles for den følgende hverdag.

Vogne, hvis ladning kun er kompletet på stationen, skal ikke medregnes, og vogne, hvis pålæsning varer flere dage, skal kun medregnes den dag, pålæsningen begynder.

Opgivelserne om læsede vogne må ikke tilvejebringes ved en summarisk optælling efter vognbogens rubrikker „Afgået“ og „Under pålæsning“, men ved en nøjagtig opgørelse af det

antal vogne, hvis pålæsning er begyndt den pågældende dag, og der medregnes kun sådanne vogne, 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 pålæsning 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 pålæsning, 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 afsenderne. 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 effektivering af vognbestillinger samt om optagelse i vognstatus og i „Daglig godsvognsoptælling“ også gældende for beholdere i det omfang, de kan finde anvendelse herpå.

## Vognmeldinger og vognlister

### Vognlistestationer

Godstogenes og blandede togs befordrings- og rangerarbejde på strækningen udføres som regel på grundlag af vognlister (formular nr A 593 eller A 593 a) med eventuelt tilhørende vognmeldinger (formular nr 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, motortog og højere togarter vil vognliste i almindelighed ikke blive udfærdiget, men meldinger over de vogne, sådanne tog skal optage undervejs, overleveres til togføreren.

### Vognmeldinger

*Mellemstationer* melder såvel egne som eventuelt tilsluttende baners vogne, der skal optages af togene, pr tråd 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 ovennævnte tidspunkt, meldes dette til togføreren. Om eftermeldinger, der afgives til togføreren, skal den efterfølgende vognlistestation have underretning pr tråd.

Ved afgivelse af vognmeldinger anvendes følgende regler:



Til betegnelse af vognenes art benyttes de i togplanerne angivne bogstaver. For en enkelt vogn telegraferes 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 bogstavet „r“.

Eksempel:

En vogn til Københavns Godsbanegaard 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 3 L 48 r 25“.

Meldingen gives stationsvis. Man begynder med bestemmelsesstationens navn (i telegrafforkortelse) 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. Formularen udfyldes — overensstemmende med rubriceringen — direkte efter vognene, der skal noteres i rigtig rækkefølge. Påbegyndes noteringen fra maskinen, skrives øverst på vognlisten „Mask“, og påbegyndes noteringen fra togets bagende, anføres til slut „Mask“.

Vognlistestationen opsummerer vognlisten, således at denne viser det samlede akselantal og den samlede vognvægt og bremsevægt fra stationen. Endvidere udregnes og anføres bremseprocenten fra denne station. Opgørelse af akselantal, togvægt,

bremsevægt og bremseprocent *undervejs* påhviler derimod togføreren.

I vognlistens anmærkningsrubrik føres det samlede akselantal (forkortet x) og den samlede vognvægt og bremsevægt 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 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 b l a n k 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 overensstemmelse med det foran for vognlistestationer I anførte.

Vognlisten er beregnet til gennemskrift og vil kunne udfærdiges i flere genparter, der kan erstatte vognbøger.

Togføreren kontrollerer, at der indsættes det anførte antal vogne i toget, samt efterser — af hensyn 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, bremsevægt 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.

Meldinger vedrørende tog, der kun rangerer på vognlistestationer og eventuelt på enkelte mellemstationer.

*Vognlistestationer I* melder pr tråd:

- 1) til hver af de efterfølgende vognlistestationer II hvilke vogne toget bringer til udsættelse der, maskintype, antal aksler, togvægt og bremsevægt 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), maskintype samt hvilke vogne toget bringer til og udover endestationen.

*Vognlistestationer II* melder pr tråd:

- 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, vognvægt og bremsevægt af 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 Aarhus Rbg og Fredericia Rbg, og som kun standser i Horsens, Daugaard og Vejle H, således:

Hs Tog N: Hs G 2 H, L

Juelsminde L 21

Tørring 2 L 45 r 19 ialt 7

udover: H maskine 64 x 526 t r 217.

År.

Vj Tog N: Vj C, 3 L JI D 12 ialt 5

udover: H maskine 54 x 454 t r 206.

År.

Fa Tog N: H maskine Fa 2 A en fireakslet C G L

Vm L 22 r 15 Vt O 10 r 10 Tdr L 20 r 15

Pa C 20 r 17 L 23 Gø L 13 r 10 Gs L 24 r 20

Od 2 L 43 r 20 Ng L 27 Ng Vk 2 O 16 r 16

Sjælland 2 C 27 r 13 G 10 5 L 112 r 19 en fireakslet ialt 25.

År.

Vj Tog N: Vj 3 G, L

Gg O 8 Gw 3 O 26 r 8 ialt 8

udover: 20 x 136 t r 19

tilmeldt Es C 21 r 16.

Hs.

Fa Tog N: Fa G Kd 7 D 96 r 19 Sdb G 14

Sjælland L 17 ialt 10.

Hs.

Fa Tog N: Fa 2 G Pa 3 L 62 r 18

Es C 21 r 16 G 10 Md 2 O 19

Svendborg 2 L 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, vognvægt og bremsevægt 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.

Meldinger vedrørende mellemstationstog.

Vognlistestationer I henholdsvis II melder pr tråd til den følgende vognlistestation

hvilke vogne toget bringer til udsættelse på stationen, maskintype, hvilke vogne toget bringer udover den pågældende station, og samlet vognantal, akselantal, vognvægt og bremsevægt for disse,

de til optagelse på mellemstationer meldte vogne.

Meldinger fra vognlistestationer II udfærdiges på grundlag af, dels den fra togføreren modtagne vognmelding, og dels den fra den tidligere vognlistestation modtagne melding, der suppleres med oplysning om de på stationen optagne vogne.

Eksempelvis afgives vognmeldingerne for godstog fra København G til Korsør, standsende overalt mellem Roskilde og Korsør (mellemstationstog) således:

Ro Tog N: Ro G 3 H L Tø 2 L 44 r 14 ialt 7  
 udover: D-maskine, Vy O 7 Rg 2 L 42 r 21  
 Fj L 16 So 2 G 22 r 9 L 23  
 Sg G 11 3 L 52 r 18 Kø 2 A 28 r 14  
 2 L 40 r 20  
 ialt 15 med 30 x 241 t r 82.

Gb.

Rg Tog N: Rg 2 L ialt 2  
 udover: D mask. Fj L 16  
 So 2 G 22 r 9 L 23 Sg G 11  
 4 L 70 r 18 Kø 2 A 28 r 14  
 2 L 40 r 20 O 7  
 ialt 14 med 28 x 217 t r 61  
 tilmeldt Sg L 17 Ng D 2 L 27 r 12 ialt 4.

Ro.

På lignende måde melder Ringsted til Sorø, Sorø til Slagelse og Slagelse til Korsør.

Om melding af vogne med sprængstoffer, ladet ammunition o l til strækningen og modtagelsesstationen, se sikkerhedsreglementet.

Endvidere afgives melding til vognfordeleren om, hvormange tomme godsvogne (åbne, lukkede, specialvogne) togene afhænger samt disses bestemmelsesstation således:

*Vognlistestationer I* giver melding om alle tomme vogne i toget ved afgangen derfra.

*Vognlistestationer II* giver melding om, hvilke tomme vogne, der er optaget på stationen og på mellemstationer.

Det fastsættes i togplanerne, i hvilket tidsrum af døgnet meldingerne skal afgives.

Medgives et persontog, motortog eller et tog af højere togart, for hvilket vognliste ikke er udfærdiget, vogne udover bekendtgjorte planer, meldes disse pr tråd fra den ene udgangsstation til den anden, henholdsvis til bestemmelsesstationen.

#### 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 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 tråd 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 befordring af efterladede eller udsatte vogne, skal den station, hvor vogne efterlades eller udsættes, 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 befordring.

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 telegrafisk underretning herom. Om underretning af vognfordeleren, hvis tomme vogne efterlades, se foran.

Når vogne 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 togvægt, som det pågældende lokomotiv under de givne forhold kan fremføre, kan mellemstationer beordre toget til yderligere at medtage vogne inden for de grænser, der er angivet ved lokomotivets 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 gennemførelse.

### 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 telegrafisk underrette bestemmelsesstationen om vognenes art og om, for hvilke modtagere de er bestemt. Ledsagelsespapirerne afgives til den station, hvor vognene udsættes. Den station, som mangler sporplads, skal derhos straks give distrikt, trafikinspektør og vognfordeler telegrafisk underretning herom med oplysning om årsagen dertil og manglens sandsynlige varighed. Distriktet underretter privatbanerne. Så længe spormanglen vedvarer, giver stationen endvidere daglig kl 8 telegrafisk 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, transportbeholdere og læssemidler, der udveksles med fremmede baner**

### **Statsbanemateriel**

#### **Vogne**

##### *Til og fra indenlandske privatbaner*

Person-, post- og rejsegodsvogne opføres på rapport form nr 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 lejberegning og tomløb for de ekstraordinært overleverede vogne er tilføjet.

Godsvogne opføres ved overleveringen på rapport form nr A 615 og ved tilbageleveringen på rapport form nr A 572. På rapport form. A 615 anføres i spalte 5 ud for vogne, der lejes til vilkårlig brug (DVO § 7, punkt 1) eller til lokal brug (DVO § 7, punkt 8): „Lejet vogn“, og ud for to eller flere vogne, der



overleveres ekspederet på eet fragtbrev, og hvis ladning udgør een vognladning (DVO § 18, punkt 1), „Ekspederet sammen med vogn nr .....“.

Rapporterne indsendes til Trafikkontoret (Vognafregningen) to gange hver måned, for tiden 1.—15. i måneden den 18. i samme måned og for tiden fra den 16. til den sidste i måneden den 3. i næste måned. Såfremt der ingen vogn er at rapportere, indsendes meddelelse herom.

#### *Til og fra udenlandske baner*

Person-, post- og rejsegodsvogne opføres af overgangsstationen på rapport form nr A 983 (særlig rapport for hver kategori).

I rapportens spalte 19 skrives „Forstærkningsvogn“, når det drejer sig om en forstærkningsvogn til en af de faste kursvogne.

Rapporterne indsendes til Trafikkontoret (Vognafregningen) således: For månederne juni—april den 10. i den efterfølgende måned. For perioden fra 1. maj til vinterkøreplanens ophør indsendes de den 1. juni og for perioden fra sommerkøreplanens begyndelse til 31. maj den 10. juni.

Om uregelmæssigheder i kursvognsløbene m v se side 45.

Godsvogne opføres såvel ved overleveringen som ved tilbageleveringen på overgangskort, form nr A 601.

Overgangskortene indsendes daglig til Trafikkontoret (Vognafregningen).

#### **Transportbeholdere**

##### *Til og fra indenlandske privatbaner*

Overgangsstationerne indsender den 18. i måneden for den foregående måned til Trafikkontoret (Vognafregningen) rapport form nr A 578 over beholdere efter de nedenfor for presenninger fastsatte regler.

Såfremt der ingen beholdere er at rapportere, påføres rapporten over presenninger en meddelelse herom. I dette tilfælde bortfalder rapporten over beholdere.

#### **Presenninger**

##### *Til og fra indenlandske privatbaner*

Overgangsstationerne indsender den 18. i måneden for den foregående måned til Trafikkontoret (Vognafregningen) rapport form nr A 578 over presenninger,

- s o m har været mere end 5 døgn på privatbanen,
- s o m ikke er tilbageleveret eller som er tilbageleveret på en anden overgangsstation,
- s o m er tilbageleveret efter overlevering på en anden overgangsstation,
- s o m har været benyttet (eller været bestemt til at benyttes) lokalt på privatbanen, eller som er såvel over- som tilbageleveret ubenyttet og
- s o m 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.

Rapporterne vedlægges de med presenningerne eller i henhold til DVO § 17, punkt 2, indgåede følgesedler.

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 rapporterne.

### *Til og fra udenlandske baner*

Læssemidler (presenninger, gitre m v) samt transportbeholdere, som overleveres til eller tilbageleveres fra udenlandske baner, opføres af overgangsstationerne på overgangskort, form nr A 602, der indsendes til Trafikkontoret (Vognafregningen) daglig. Ved tilbageleveringen indsendes endvidere de med de tilbageleverede DSB-læssemidler og transportbeholdere indgåede følgesedler.

## **Fremmed materiel**

### **Tilhørende indenlandske privatbaner**

#### *Vogne*

Person-, post- og rejsegodsvogne opføres på rapport form nr 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.

G o d s v o g n e, der overtages fra eller overleveres til en indenlandsk privatbane, opføres af overgangsstationen på rapport form nr A 620, henholdsvis A 621. På rapport form nr A 620 anføres i spalte 5 ud for vogne, der lejes til lokal brug (DVO § 7, punkt 1), „Lejet vogn“ og ud for to eller flere vogne, der overtages ekspederet på eet fragtbrev, og hvis ladning udgør een vognladning (DVO § 18, punkt 1), „Ekspederet sammen med vogn nr. ....“.

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.

Rapporterne, der udfærdiges særskilt for hvert ejendomsmærke, indsendes til Trafikkontoret (Vognafregningen) to gange hver måned, nemlig for tiden 1.—15. i måneden den 18. i samme måned og for tiden fra den 16. til den sidste i måneden den 3. i næste måned. Såfremt der ingen vogne er at rapportere, indsendes meddelelse herom.

En vogn, der opholdes på en station som følge af udsættelse af drift på grund af vognens beskadigelse eller undersøgelse efter sporafløb, eller nabobanens vægning ved overtagelse, herunder også den i DVO § 3, punkt 4, omhandlede,

opføres af den pågældende station på rapport form nr A 573, der indsendes til Trafikkontoret (Vognafregningen) s n a r e s t efter, at grunden til opholdet er hævet. Såfremt vognen, der sættes ud af drift, er sammenlæst med eller ekspederet på eet 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 sporafløb, tilføjes på rapporten oplysning om, hvorvidt vognen er blevet forsynet med beklæbningsedler, og da hvilke, og tilbagesendes vognen til ejendoms-

banen læsset 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 overgangsstationen føres på overgangskort, form nr A 601, der indsendes til Trafikkontoret (Vognafregningen) daglig.

### *Presenninger*

Fra og til indenlandske privatbaner.

Overgangsstationerne indsender den 18. i måneden for den foregående måned til Trafikkontoret (Vognafregningen) rapport form nr A 578 (fornøden rettelse af hovedet foretages) over presenninger,

so m har været mere end 5 døgn på Statsbanerne,

so m ikke er tilbageleveret,

so m er tilbageleveret efter overtagelse på en anden overgangsstation, eller

so m er overtaget til lokal brug.

Såfremt der ingen presenninger er at rapportere, gøres bemærkning herom på rapport form nr A 578 over statsbanepresenninger, jfr foran.

### Til og fra udenlandske baner

Presenninger, der tilhører en indenlandsk privatbane, opføres af overgangsstationen til udlandet på overgangskort, form nr A 602, som anført for DSB-presenninger.

### **Tilhørende udenlandske baner**

#### *Person-, post- og rejsegodsvogne*

For rapportering af person-, post- og rejsegodsvogne, der overtages fra udenlandske baner og ejes af en bane, gælder samme bestemmelse som for overlevering af DSB-person, post- og rejsegodsvogne til udenlandske baner, jfr foran.

Der udfærdiges særskilt rapport over hvert ejendomsmærke.

Opholdes en person-, post- eller rejsegodsvogn ekstraordinært på en station, forholdes som nedenfor anført for godsvogne, jfr også bestemmelsen side 45.

### *Godsvogne*

Godsvogne, der overtages fra eller overleveres til udenlandske baner, opføres såvel ved overtagelsen som ved overleveringen på

overgangskort, form nr A 601, der indsendes daglig til Trafikkontoret (Vognafregningen).

På kortene anføres „P“, henholdsvis „B“ eller „Trv“, såfremt vognen er en privat vogn, henholdsvis en beholdervogn, der tilhører en jernbane eller en jernbaneejet specialvogn indrettet til befording af transportbeholdere, tilhørende den pågældende bane.

Vogne, der overleveres til eller tilbageleveres fra indenlandske privatbaner, opføres af overgangsstationen til den pågældende privatbane på rapport form nr A 612. Rapporten, der udfærdiges særskilt for vogne tilhørende svenske og norske baner og særskilt for vogne tilhørende baner i det sydlige udland, indsendes til Trafikkontoret (Vognafregningen) den 10. i måneden omfattende alle i den foregående måned til den pågældende privatbane overleverede vogne. For vogne, der ikke måtte være tilbageleveret ved rapportens indsendelse, indsendes meddelelse om tilbagelevering m m efterhånden som vognene tilbageleveres.

Vogne, 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,

nabobanens vægning ved overtagelse, herunder også den i RIV § 3, punkt 5, omhandlede,

opføres af den pågældende station på rapport form nr A 573, der indsendes til Trafikkontoret (Vognafregningen) snarest efter, at grunden til opholdet er hævet. Såfremt en vogn, der sættes ud af drift, er sammenlæst 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 beklæbningsedler, og da hvilke, og tilbagesendes vognen til ejendomsbanen læst på en anden vogn, gives tillige oplysning om denne vogns ejendomsmerke og nummer.

#### *Læsemidler og transportbeholdere*

Almindeligvis skal overgangsstationerne ikke udfærdige og indsende overgangskort form nr A 602, over udenlandske læsemidler (presenninger, gitre, reb m v) og transportbeholdere, 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 og nummer og for transportbeholderes vedkommende endvidere angivelse af den evt hjemstedsstation, samt om det er en stor eller en lille beholder.

### **Særlig rapportering af private godsvogne**

Private godsvogne, der udveksles med indenlandske privatbaner, rapporteres ikke til Trafikkontoret. Overgangsstationerne til udenlandske baner skal opføre private godsvogne på overgangskort, form nr A 601, som foreskrevet for andre godsvogne.

## **Foranstaltninger mod vognmangel**

### **Forskrifter til forebyggelse af vognmangel**

Det påhviler tjenestemændene inden for hver sit område ved udbydelser, kontraktafslutninger, rekvisitioner m m, så vidt det er muligt og økonomisk forsvarligt, at virke hen til, at leverancer til banerne af brændsel, skinner og alle andre varer, hvis transport vil lægge beslag på godsvogne i noget omfang, ikke finder sted i månederne marts, april, juli og oktober. Så vidt muligt forholdes på tilsvarende måde med hensyn til transporter af ballast fra jernbanens grusgrave samt andre tjenstlige transporter.

Distrikterne skal jævnlig, navnlig i februar og august måned, undersøge, om vognmestre og vognopsynsmænd har et passende forråd af den slags erstatningsstykker, som erfaringsmæssig hyppig kræves til afhjælpning af mindre mangler og beskadigelser ved vognmateriellet og navnlig ved de mest anvendte godsvognstyper, samt skal sørge for den eventuelt fornødne supplerung af disse forråd.

### **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, pakhuss- og kran- spor, vaske- og desinfektionspladser m m samt skænke vognbenyt- telsen og de i forbindelse dermed stående rapporter særlig op- mærksomhed.

Fragtbreve over sendinger, som forsendere selv skal på- eller aflæse, skal af stationerne modtages, henholdsvis udleveres, i hele den tid, stationen i øvrigt er åben for publikum.

Læsepladserne skal på hverdage være tilgængelig for forsen- derne uafbrudt i tiden fra 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 even- tuelt på anden passende måde.

Hvis forholdene tillader det, bør der ikke nægtes forsendere tilladelse til at på- og aflæse 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 pakvogne, såfremt vognmateriellets udnyttelse kan fremmes derved.

Den ret, jernbanen ifølge GR har til at aflæse og lagre vogn- ladningsgods, henholdsvis køretøjer, der ikke er afhentet i rette tid, bør efter omstændighederne bringes til anvendelse i vogn- udnyttelsens interesse. Det må dog iagttages, at en sådan aflæs- ning ikke bliver til skade for godset.

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 (cyklende eller gående) bør antages også til underretning af adressater på landet, når aflæsningen derved må formodes at blive væsentlig fremskyndet, f eks når vogne indgår e f t e r landpostbudenes af- gang, og adressaten ikke på anden måde kan underrettes samme dag. Budlønnen må ikke overstige den for udbringning af privat- telegrammer fastsatte takst.

Den jernbanen ved GR givne ret til i tilfælde, hvor en afsen- der ikke udnytter den fulde bæreevne af de anviste vogne, at benytte den ikke optagne del af vognene til andet gods, skal brin-

ges til anvendelse i alle tilfælde, hvor dette kan ske uden væsentlige ulemper for forsenderne, f. eks. navnlig når større firmaer samtidig lægger mange vogne med samme godsart med mindre partier, end vognene kan læsses med. Der vil da under iagttagelse af bestemmelserne i GR § 20, punkt 10, kunne læsses 2 eller 3 sendinger i samme vogn, selv om forsendelserne er til forskellige bestemmelsesstationer, når blot disse ligger nogenlunde i samme retning fra afsendelsesstedet. Afsendelsesstationen må da drage omsorg for, at de enkelte forsendelser er adskilt og kendetegnet således, at modtagelsesstationerne er i stand til at skelne forsendelserne fra hinanden, og de pågældende stationer må påse, at læsset i sådanne vogne er passende fordelt, således at ulige belastning af akslerne undgås. Endvidere skal afsendelsesstationen lægge fragtbrevene i det særlige „partsvognsomslag“ (form nr A 364).

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 anordner 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.

*Udleje* til privatbanerne af Statsbanernes godsvogne må ikke finde sted uden Generaldirektoratets samtykke.

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 transporter 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, der foretager videre undersøgelse.

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 8 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 sådant tilfælde skal det andet distrikt af al evne imødekomme rekvisitioner fra det distrikt, hvor vognmanglen findes.

Distrikterne skal endelig 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

### Danske transportbeholdere i indenlandsk forbindelse

Tilsyn med og behandling af transportbeholdere: side 24 b.

Regler for transportbeholderes anvendelse i forbindelse med indenlandske privatbaner: side 63.

Læsning og transport af transportbeholdere: side 102.

Transportbeholderes aflåsning (plombering), påtegning og beklæbning: side 108.

Fordeling og rapportering af transportbeholdere: side 136.

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 *store beholdere*.

Beholderens påmalede godslast må ikke overskrides med mere end 5 %.

Beholdere, der opfylder de tekniske bestemmelser efter aftalen, er mærket i eller  $\Phi$ , medens beholdere, der endvidere 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 C<sup>1</sup> (form nr A 1005 a), i hvilken skal anføres beholderens ejendomsmærke og nummer, nummeret på den vogn, transportbeholderen læsses i, samt hvorvidt det drejer sig om en stor eller en lille beholder.

Beholdere må fra stationer på modtagelsesbanen nylæsses til ejendomsbanens stationer; beholdere tilhørende danske, norske og svenske baner samt Tysk Forbundsbane må fra nævnte baner endvidere nylæsses til stationer på en bane, der ligger i retning af eller udover ejendomsbanen.

Udenlandske beholdere, der ikke nylæsses, skal tilbagesendes fragtfrit ad henvæjen til ejendomsbanens overgangsstation ledsaget af den

oprindelige følgeseddel, der skal ekspederes og bogføres\*); 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 nærmeste overgangsstation til Tysk Forbundsbane. Mangler den oprindelige følgeseddel, skal afsendelsesstationen her i landet udfærdige og medgive international følgeseddel C<sup>1</sup> (form nr A 1005 a), 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 (Trafik-kontoret); 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.

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 befording 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 befording af gods, skal beklæbes med meldeseddel K (form nr A 1002) og tilbagesendes til ejendomsbanen.

For kontrollen med og rapporteringen 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 befording af f fisk, f kød, vildt eller slagtet fjerkræ, skal ved afleveringen fra godsmodtageren 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, § 34.




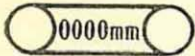



Vedr udenlandske transportbeholdere, der befordres på særlig dertil indrettet vogn, henvises til RIV, bilag VIII, afsnit II C.


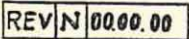

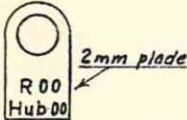
---

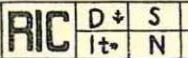

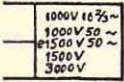
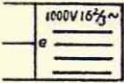
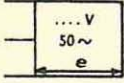
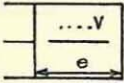

\*) Se ordreserie H, side 105.

# Signaturer på vognmateriellet

## Person-, post- og rejsegodsvogne samt motormateriel

Mærke	Placering	Betydning
	Til højre på længdedrageren	Vognen har svævende akselkasser
	Øverst på gavlen ved opstigningstrin etc	Advarsel mod eventuelle elektriske køreledninger
	På længdedrageren udfor tilbagesstillingsventilen	Angiver placeringen af nødbremstens tilbagesstillingsventil, hvis denne er anbragt i en lukket kasse under vognen
	På længdedrageren udfor dynamoen	Længden af evt rem ekskl remsamler
Vandpåfyldningsstudsens malet gul		Vandbeholderen er frostsikret, når vognen er opvarmet
	Ved vandpåfyldningsstudsens (anv ikke på DSB's vogne)	Vandbeholderen er frostsikret, når vognen er opvarmet
Vv00t	Til venstre på længdedrageren	Angiver vognvægten
Tara 00000 kg	— „ —	Angiver tara-vægten. Påføres kun RIC-mærkede vogne
	Midt på pufferhylsterets udvendige side	Ringfjederpuffer med 75 mm vandring. Tallet angiver største puffertryk i tons
	Midt på pufferhylsterets udvendige side	Ringfjederpuffer med 110 mm vandring. Tallet angiver største puffertryk i tons

Mærke	Placering	Betydning
	På længdedrageren udfør skruebremsesvinget	Angiver, at vognen har skruebremse
→ 0,00 m ←	1. Til højre på længdedrageren  2. På trucken	1. <i>For 2-akslede vogne:</i> Afstanden mellem hjulsættene. <i>For 3-akslede vogne:</i> Afstanden mellem de yderste hjulsæt. <i>For truck-vogne:</i> Afstanden mellem truckcenterne  2. <i>For 2-akslede trucker:</i> Afstanden mellem hjulsættene. <i>For fler-akslede trucker:</i> Afstanden mellem de yderste hjulsæt
	Til højre på længdedrageren	Angiver revisionsdato for vogne med højst 4-årig revisionsfrist. Vogne med anden revisionsfrist har samme signatur; men foran rammen anbr et tal, der angiver revisionsfristens årsmål Ang kilometer-revision se ordreserie P: Revisionsfrist for vogne
	På truck-længdedrageren	Trucken må ikke smøres på de steder, der har gummienslag (gummien ødelægges af olien)
	Under en af de to bolte, som sammenholder pufferplade og pufferhylster	Skilt, der markerer ringfjederpuffer. R angiver største puffertryk i tons. Hub angiver puffervandring i mm

Mærke	Placering	Betydning
	Vognsiden nederst til venstre	<p>Vognen opfylder de alm betingelser for anv i internationale løb</p> <p>Undervognen og kassestellet er af træ</p> <p>Stjernen angiver, at vognen <i>ikke</i> opfylder betingelserne for enkelte af den pågældende administrations linier</p> <p>Ankeret angiver, at vognen opfylder betingelserne for overførsel med den pågældende administrations færger</p>
	— „ —	Dobbeltrammen angiver, at undervogn og kassestel er af metal
	I fortsættelse af RIC-mærket	Vognen har elektrisk varmeudrustning for de anførte spændinger og periodetal
	— „ —	Må kun benyttes for de anførte spændinger og periodetal
	— „ —	Vognen har gennemgående elektrisk varmeledning ..... V angiver den højst tilladelige spænding. ~ = perioder
	— „ —	Vognen har gennemgående elektrisk varmeledning. ..... V angiver den højst tilladelige spænding. — betyder jævnstrøm. Varmeledningen må ikke bruges til vekselstrøm
	Vognsiden nederst til venstre	Ankeret angiver, at de af de følgende administrationer, der har færgeoverfarer, kan overføre vognen

## RIC-mærkets signaturer for de forskellige administrationer

A —	Østrig
B —	Belgien
BG —	Bulgarien
CH —	Schweiz
ČS —	Tjekkoslaviet
D —	Tyskland
DK —	Danmark
F —	Frankrig
GR —	Grækenland
H —	Ungarn
It —	Italien
J —	Jugoslavien
L —	Luxembourg
N —	Norge
NS —	Holland
PL —	Polen
R —	Rumænien
S —	Sverige
SAAR —	Saar-området
TC —	Tyrkiet

## Forkortelser for de internationalt anvendte trykluftbremser og deres betydning

### I. Automatiske, ikke trinvis løsbare bremser

W	Westinghouse-hurtigbremse eller Westinghouse-hurtigbremse med omstilling (Godstog — persontog)
Kp	Knorr-hurtigbremse
KpGP	Knorr-hurtigbremse med omstilling (Godstog — persontog)
W (Lu I—II)	Westinghouse-bremse med styreventil Lu I—II. (Tom — læsset)
W (Lu V—I)	Westinghouse-bremse med styreventil Lu V—I. (Persontog — godstog)
W (Lu R)	Westinghouse-bremse med styreventil Lu R. (Persontog)

### II. Automatiske, trinvis løsbare bremser




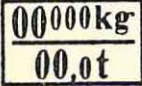
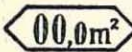
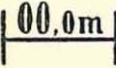
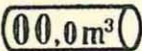

Kkg	Kunze-Knorr — godstogsbremse
Kkp	Kunze-Knorr — persontogsbremse
Kks	Kunze-Knorr — hurtigtogsbremse
DrG	Drolshammer godstogsbremse
DrP	Drolshammer persontogsbremse
DrGP	Drolshammer bremse med omstilling (Godstog — persontog.)
BoC	Bozic-bremse, type C med omstilling (Godstog — persontog.) (Kun egenvægtsafbremning)
BoCD	Bozic-bremse, type CD med omstilling (Godstog — persontog) Automatisk lastveksel
BoD	Bozic-bremse, type D, godstog, med automatisk lastveksel
Hikg	Hildebrand-Knorr godstogsbremse
Hikp	Hildebrand-Knorr persontogsbremse
Hiks	Hildebrand-Knorr hurtigtogsbremse
Hikss	Hildebrand-Knorr bremse for særlig hurtigkørende tog
Bd	Breda-bremse
W — RL	Westinghouse-hurtigbremse med Rihosek-Leuchterventil
Kp — RL	Knorr-hurtigbremse med Rihosek-Leuchterventil
W (LuR) — RL	Westinghouse-bremse med styreventil Lu R og Rihosek-Leuchterventil
Ha — G	Hardy-godstogsbremse
Ch — GP	Charmille-bremse med omstilling (Godstog — persontog)
O — GP	Oerlikon-bremse, type ESt 3 med omstilling (Godstog — persontog)
O — P	Oerlikon-persontogsbremse, type ESt 4
O — PR	Oerlikon-person- og hurtigtogsbremse, type USt
O — GP — AL	Oerlikon-bremse, type ESt/AL med omstilling (Godstog — persontog) og automatisk lastveksel
O — PR — I	Oerlikon-person- og hurtigtogsbremse, type ESt/R

### III. Automatiske bremser forbundet med direkte bremser





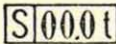
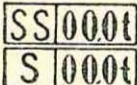
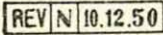

„X“ — Dir En af de foregående bremser „X“ forbundet med direkte bremse

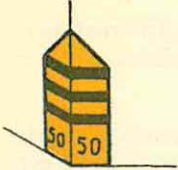
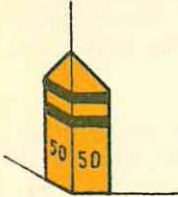
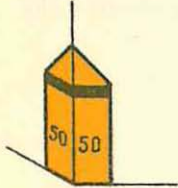

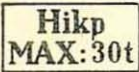




## GODSVOGNE

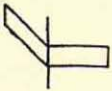

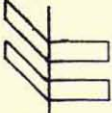
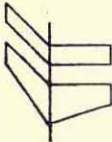
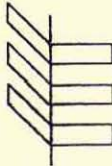
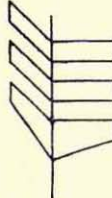
Mærke	Placering	Betydning
	På vogngavl og til venstre på vognsiden	Forsigtig rangering
	Til højre på længdedrageren	Vognen har svævende akselkasser
	Til venstre på vognsiden	Angiver vognens egenvægt (tara)
	— „ —	Øverste felt angiver egenvægten, nederste felt skruebremsevægten. (Findes kun på vogne, hvor skruebremsevægten er mindre end tara + last.)
	— „ —	Angiver bundfladen
	— „ —	Angiver vognens nyttige læselængde
$0.0 \frac{t}{m}$	På længdedrageren	Angiver vognens største metervægt i tons, hvis denne er større end 3,4 t
	På beholdervognes venstre sideplade	Angiver beholdervognenes rumindhold i m <sup>3</sup> , hl eller l
	Øverst på gavlen ved opstigningstrin etc	Advarsel mod evt. elektriske køreledninger

Mærke	Placering	Betydning												
$\rightarrow 0,00 \text{ m} \leftarrow$	1. Til højre på længdedrageren	1. <i>For 2-akslede vogne:</i> Afstanden mellem hjulsættene. <i>For 3-akslede vogne:</i> Afstanden mellem de yderste hjulsæt. <i>For truck-vogne:</i> Afstanden mellem truckcenterne												
	2. På trucken	2. <i>For 2-akslede trucker:</i> Afstanden mellem hjulsættene. <i>For fler-akslede trucker:</i> Afstanden mellem de yderste hjulsæt												
<b>0000 kg</b>	Til venstre på vognsiden	Angiver største islast												
$00 \frac{A}{0}$	På længdedrageren, armeringsbjælken etc	Antal (00) og art (0) af aftagelige dele (A). (Se side 166)												
<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td></td> <td>m</td> <td>t</td> </tr> <tr> <td>a-a</td> <td>0+0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>b-b</td> <td>0+0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>c-c</td> <td>00+00</td> <td></td> </tr> </table>		m	t	a-a	0+0		b-b	0+0		c-c	00+00		Midt på længdedrageren	Angiver den størst tilladte last jævnt fordelt over de angivne antal meter. Afstandene a-a, b-b og c-c er markeret på længdedrageren
	m	t												
a-a	0+0													
b-b	0+0													
c-c	00+00													
$\leftarrow \frac{0 \text{ m}}{00 \text{ t}}$	På længdedrageren, armeringsbjælken, etc	Angiver den størst tilladte last jævnt fordelt over det angivne antal meter. (Erstattes efterhånden af ovenstående signatur.)												
<b>MG</b>	På længdedrageren	Vognen har millimetergevind												
$\otimes$	Til højre på længdedrageren umiddelbart foran signaturnen for vognrevision	Vognen er udtaget til lejlighedsvis udrangering												

Mærke	Placering	Betydning
	Ved vognummeret	Privat-vogn
	Midt på pufferhylsterets udvendige side	Ringfjederpuffer med 75 mm vandring. Tallet angiver største puffertryk i tons
	På beholdervognes højre sideplade	Beholdervognen har skvalpeplader
	Til højre på vognkassen	Vognen opfylder transitprofilet, og dens konstruktion og udstyr opfylder de øvrige bestemmelser for internationalt løb
	Til venstre på vognkassen	Indenfor en revisionsfrist på 3 år kan vognen køre i tog med maksimalhastighed 100 km/t, når vogntlasten incl. eventuel islast ikke overstiger den i rammen anførte vægt
	— ” —	Indenfor en revisionsfrist på 1 år kan vognen køre i tog med maksimalhastighed 120 km/t, når vogntlasten incl. eventuel islast ikke overstiger den i <i>øverste</i> ramme anførte vægt. For <i>nederste</i> ramme gælder beskrivelsen fra foregående signatur
	Til højre på længdedrageren	Angiver revisionsdato for vogne med 4-årig revisionsfrist. Vogne med anden revisionsfrist har samme signatur; men foran rammen anbringes et tal, der angiver revisionsfristens åremål
	Til højre på længdedrageren umiddelbart foran ovenst. sign. for revisionsfrist	Angiver at vognen er forsynet med internationalt udskiftelige dele

Mærke	Placering	Betydning
	Nederst på hjørnestolperne	Gennemgående elektrisk varmeledning til 3000 volt. 50 anføres kun, hvis ledningen kan bære en vekselstrøm med periodetal 50
	— „ —	Gennemgående elektrisk varmeledning til 1500 volt. 50 anføres kun, hvis ledningen kan bære en vekselstrøm med periodetal 50
	— „ —	Gennemgående elektrisk varmeledning til 1000 volt. 50 anføres kun, hvis ledningen kan bære en vekselstrøm med periodetal 50
	Umiddelbart efter RIV-mærket	Vognen er standardvogn
	På længdedrageren i umiddelbar nærhed af bremseomstillingshåndtaget	Angiver at vognen har automatisk lastveksel med max-bremsevægt som anført i signaturen
	Til venstre på længdedrageren	Vognen må ikke passere rangerrygge
	Under en af de to bolte, som sammenholder pufferplade og pufferhylster	Skilt, der markerer ringfjederpuffer. R angiver største puffertryk i tons. Hub angiver puffervandring i mm

Mærke	Placering	Betydning															
<b>UIC</b>	Under RIV-mærket	Vognen opfylder „International Jernbaneunion“s byggebestemmelser															
<u>00,0t</u>	Til venstre på vognsiden	Vognlastsignatur hvor øverste felt angiver vognens lasteevne (inkl evt islast) og nederste felt vognens bæreevne. Er nederste felt ikke udfyldt, er vognens bæreevne lig lasteevnen + 5 %															
<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>A</td><td>B</td><td>C</td></tr><tr><td colspan="3">00,0t</td></tr></table>	A	B	C	00,0t			— „ —	Vognlastsignaturer, der angiver vognens lasteevne (inkl evt islast) ved kørsel på A—B—C-normalstrækninger. Jfr iøvrigt RIV, årg 1953, bilag II, § 4. Vognens bæreevne er lig lasteevnen + 5 %									
A	B	C															
00,0t																	
<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>A</td><td>B</td><td>C</td></tr><tr><td>00,0t</td><td>00,0t</td><td></td></tr></table>	A	B	C	00,0t	00,0t		— „ —										
A	B	C															
00,0t	00,0t																
<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>A</td><td>B</td><td>C</td></tr><tr><td>00,0t</td><td>00,0t</td><td>00,0t</td></tr></table>	A	B	C	00,0t	00,0t	00,0t	— „ —										
A	B	C															
00,0t	00,0t	00,0t															
<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td colspan="3">EUROP</td></tr><tr><td colspan="3" style="text-align: center;">👑</td></tr><tr><td colspan="3" style="text-align: center;">DSB</td></tr><tr><td colspan="3" style="text-align: center;">Danmark</td></tr></table>	EUROP			👑			DSB			Danmark			— „ —	Vognen er optaget i EUROP-vognparken			
EUROP																	
👑																	
DSB																	
Danmark																	
<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td colspan="3">EUROP</td></tr><tr><td colspan="3" style="text-align: center;">👑</td></tr><tr><td colspan="3" style="text-align: center;">DSB</td></tr><tr><td colspan="3" style="text-align: center;">Danmark</td></tr><tr><td colspan="3" style="text-align: center;">G00000</td></tr></table>	EUROP			👑			DSB			Danmark			G00000				
EUROP																	
👑																	
DSB																	
Danmark																	
G00000																	
2M <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td></tr></table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Nederst til højre på vognsiden	Smøreskema for vogne med tidssmøring			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12						

Mærke	Betydning
	Vognen er udstyret som ledningsvogn
	Vognen er udstyret med en persontogsbremse, der ikke kan omstilles til godstogsbremse
	Vognen er udstyret med en internationalt anerkendt godstogsbremse
	Vognen er udstyret med en internationalt anerkendt persontogsbremse, der kan omstilles til godstogsbremse
	Vognen er udstyret med en godstogsbremse, der ikke opfylder de internationale betingelser
	Vognen er udstyret med en persontogsbremse, der kan omstilles til godstogsbremse. Bremsen er ikke internationalt godkendt

Signaturerne, der er hvide, er anbragt på de fire hjørnestolper.

På hvidmalede vogne er de indrammet med sort.

For bremsebetegnelser se iøvrigt side 161

### Signaturer for aftagelige dele

Eksempel:  $8 \frac{A}{6} = 8$  stk aftagelige kæder.

A: Aftagelig vogndel.

6: Løbenummer for vogndelen.

8: Antal af pågældende vogndel.

Løbe-  
nummer

- |    |  |                    |
|----|--|--------------------|
| 1  | Side- eller endestøtte                             |                    |
| 2  | Aftagelig sidevæg                                  |                    |
| 3  | Aftagelig endevæg                                  |                    |
| 4  | Aftagelig sidedør                                  |                    |
| 5  | Aftagelig endedør                                  |                    |
| 6  | Kæde   |                    |
| 7  | Tov  |                    |
| 8  | Presenningbom                                      |                    |
| 9  | Vrideskammel (med støtter)                         |                    |
| 10 | Indskudsgulv (f fjerkræ etc)                       |                    |
| 11 | Understøtning for indskudsgulv                     |                    |
| 12 | Brædt til indskudsgulv                             |                    |
| 13 | Dørgitter (for frugt, grøntsager etc)              |                    |
| 14 | Dørplade (for løst indladet korn etc)              |                    |
| 15 | Bure til dyr                                       |                    |
| 16 | Siddestænger for fjerkrævogne                      |                    |
| 17 | Fodertrug  |                    |
| 18 | Buk for fodertrug                                  |                    |
| 19 | Løs hestebom eller støttetov                       |                    |
| 20 | Gitter og aftagelig hynde for hestetransport       |                    |
| 21 | Aftagelig briks for hestetransport                 |                    |
| 22 | Grime for hestevogn                                |                    |
| 23 | Klapstol i hestevogn                               |                    |
| 24 | Kobbelstang (stiv kobling)                         |                    |
| 25 | Bundrist (jern- eller brædderist)                  |                    |
| 26 | Iskasse  |                    |
| 27 | Iskasseforsatsvæg                                  |                    |
| 28 | Iskasserammer                                      |                    |
| 29 | Hagestang eller stang for kødkroge                 |                    |
| 30 | Aftagelig tværbjælke (for vogne med forsænket bund |                    |
| 31 | Aftagelig drager                                   | f eks Tk 10000)    |
| 32 | Støttebjælke                                       | } for specialvogne |
| 33 | Del af indskudsgulv                                |                    |
| 34 | Itflaske   |                    |
| 35 | Stopkile   |                    |
| 36 | Bremsestang med eller uden klodser                 | } Til vogne for    |
| 37 | Fastspændingstov                                   |                    |
| 38 | Mindre bjælke for bevægelig rampe                  |                    |
| 39 | Aftagelig læssesadel for vogne med vrideskammel    |                    |
| 40 | Udvekselig varmelhalvkobling                       |                    |

