

Fortegnelse

over

tilladt

Akselafstand,

Akseltryk

og

Ladeprofil

paa

danske normalsporede Baner.

Gyldig fra 1. December 1928.

Bemærkninger.

For Overførelse af Vogne med de forskellige Færgeforbindelser gælder følgende Bestemmelser:

I. For Overførelse med enkeltsporede Færger.

Akselafstanden er uindskrænket. Truckvogne skal være saaledes konstruerede, at de ved Opstilling paa vandret Spor kan tillade en Bevægelse af hver Vognende op eller ned, saaledes at Vognens Længdedrager danner en Vinkel med Sporet paa $3\frac{1}{2}^{\circ}$, svarende til en Hældning af 1:16. Ved en mindre Bevægelighed af Truckerne end den anførte vil Overførelsen kun være mulig ved gunstig Vandstand. 3-akslede Vogne, og Truckvogne med 3-akslede Trucker kan ligeledes kun overføres ved gunstig Vandstand.

For Overførelse med dobbeltsporede Færger.

Vogne, hvis Aksler indstilles radielt under gensidig Paavirkning, og Truckvogne med 3-akslede Trucker kan ikke befordres. Bortset fra disse kan Vogne, der opfylder følgende Betingelser, befordres:

- a. For 2-akslede Vogne er Akselafstanden uindskrænket.
- b. 3-akslede Vogne maa højst have 6 m total Akselafstand, og Midterakslen skal ved denne Akselafstand være 30 mm forskydelig til hver Side paa tværs af Sporet. For mindre Akselafstand kræves en forholdsvis mindre Forskydelighed af Midterakslen. 3-akslede Vogne kan kun overføres ved gunstig Vandstand.
- c. Truckvogne skal være saaledes konstruerede, at de ved Opstilling paa vandret Spor kan tillade en Bevægelse af hver Vognende op eller ned, saaledes at Vognens Længdedrager

danner en Vinkel med Sporet paa $3\frac{1}{2}^0$, svarende til en Hældning af 1:16. Ved en mindre Bevægelighed af Truckerne end den anførte vil Overførelsen kun være mulig ved gunstig Vandstand.

Afstanden mellem Truckcentreerne maa ikke være større end 15 m, og Længden over Pufferne ikke større end 22 m. Desuden maa Truckernes Akselafstand ikke være større end 5 m, og endelig maa Truckerne være saa bevægelige, at de kan drejes 5^0 , svarende til en Drejning af 1:12, til hver Side af deres normale Stilling.

×

III. For Overførelse med 3-sporede Færger.

For Benyttelsen af det lige (midterste) Spor gælder de ovenfor under Punkt I nævnte Regler for enkeltsporede Færger.

For Benyttelsen af de 2 andre (afvigende) Spor gælder de ovenfor under Punkt II nævnte Regler for dobbeltsporede Færger.

Rettelser i akseltrykfortegnelsen = A.M.L. **M. 55.** — I akseltrykfortegnelsen foretages følgende rettelser:

På side 2 (jfr. rettelsesblad nr. 1) tilføjes efter 6. linie f. n. følgende:

„København L—Slangerup

København L—Farum 16 t—6 t/m

Farum—Slangerup 11 t—3,4 t/m“.

På side 3 (jfr. rettelsesblad nr. 1) rettes i 15. linie f. n. „Sønderborg H“ til „Tinglev“, og efter 16. linie f. n. tilføjes

„Sønderborg H—Tinglev 16 t—5 t/m“.

På side 5 slettes 10.—12. linie f. n.

Generaldirektoratet, København, den 25. januar 1949.

De danske Statsbaner.

	Største tilladte	
	Akselafstand ved faste Aksler*)	Aksel- tryk
Aalestrup—Viborg—Herning	m uind- skrænket	t 11
Løgstør—Aalestrup—Hobro	»	11
Sjørring—Thisted	»	11
Skive H.—Nykjøbing Mors	»	11
Sorø—Vedde	»	11
Tommerup—Assens	»	11
Værsløv—Gjørlev	»	11
Dalmose—Skjelskør	»	12
Aalborg—Frederikshavn	»	13
Bramminge—Vedsted	»	13
Frederiksberg—Vanløse	»	13
Kjhbh. Godsbaneg.—Frederiksberg—Østerbro .	»	13
Roskilde—Kalundborg	»	13
Røde-Kro—Aabenraa	»	13
Røde-Kro—Løgumkloster	»	13
Silkeborg—Laurberg	»	13
Skive H.—Struer	»	13
Skjern—Holstebro	»	13
Skjern—Videbæk	»	13
Struer—Oddesund Syd	»	13
Tinglev—Tørsbøl	6,0	13
Valby—Frederikssund	uind- skrænket	13
Vejle H.—Herning	»	13
Vester-Sottrup—Skelde	6,0	13
Bredebro—Løgumkloster	uind- skrænket	14
Padborg—Tørsbøl—Sønderborg	6,0	14

*) For Vogne, der paa Længdedragerne er forsynet med Tegnet $\leftarrow(-)\rightarrow$ (svævende Aksler) og for Vogne med Trucker, er Akselafstanden uindskrænket.

	Største tilladte	
	Akselafstand ved faste Aksler*)	Akseltryk
	m	t
Tønder—Højer	7,0	14
Tønder—Tinglev	uindskrænket	14
Tønder—Vedsted	»	14
Vojens—Haderslev	»	14
Kjøbenhavns Godsbanegaard—Vigerslev	»	15
Samtlige øvrige Strækninger	uindskrænket	16

*) For Vogne, der paa Længdedragerne er forsynet med Tegnet <(-)> (svævende Aksler) og for Vogne med Trucker, er Akselafstanden uindskrænket.

Danske Privatbaner.

	Største tilladte	
	Akselafstand ved faste Aksler*)	Akseltryk
	m	t
Aalborg—Hadsund Jernbane	6,0	8,5
Aalborg—Hvalpsund Jernbane	6,0	11
Aarhus—Hammel—Thorsø Jernbane	6,0	10
Amagerbanen	6,0	11
Ebeltoft—Trustrup Jernbane	7,0	10
Fjerritslev—N.-Sundby—Frederikshavn Jernbane		
a) Fjerritslev—Dronninglund	7,0	11
b) Dronninglund—Hørby	7,0	8,5
c) Hørby—Frederikshavn	7,0	11
d) Ørsø—Asaa	7,0	8,5
Gribskovbanen		
a) Hillerød—Gilleleje	6,0	10
b) Kagerup—Tisvildeleje	6,0	10
Hads—Ning Herreders Jernbane		
a) Aarhus H.—Beder	6,0	13
b) Beder—Hou	6,0	10
Helsingør—Hornbæk—Gilleleje Jernbane	5,5	9,5
Hillerød—Frederiksværk—Hundested Jernbane		
a) Hillerød—Skævinge	5,5	14
b) Skævinge—Hundested	5,5	10
Hjørring—Aabybro Jernbane	6,0	11
Hjørring—Aalbæk Jernbane	6,0	13
Hjørring—Hørby Jernbane	7,0	11
Horsens—Bryrup—Silkeborg Jernbane	6,0	14
Horsens—Juelsminde Jernbane	6,0	10
Horsens—Odder Jernbane	4,2	10

*) For Vogne, der paa Længdedragerne er forsynet med Tegnet $\leftarrow(-)\rightarrow$ (svævende Aksler) og for Vogne med Trucker, er Akselafstanden uindskrænket.

	Største tilladte	
	Akselafstand ved faste Aksler*)	Aksel- tryk
	m	t
Horsens Vestbaner		
a) Horsens—Rask Mølle—Thyregod	6,0	14
b) Rask Mølle—Ejstrupholm	7,0	14
Høng—Tølløse Jernbane	7,0	10
Hørve—Værsløv Jernbane	7,0	11
Kallehave Banen	6,0	10
Kjøbenhavn—Slangerup Jernbane		
a) Kjøbenhavn L.—Buddinge	7,0	14
b) Buddinge—Slangerup	7,0	10
Kjøge—Ringsted Jernbane	7,0	11
Kolding Sydbaner	6,0	11
Langlandsbanen	7,0	10
Lollandske og Maribo—Bandholm Jernbaner		
a) Nykjøbing Falster—Nakskov	7,0	15
b) Maribo—Rødby	7,0	15
c) Maribo—Bandholm	7,0	10
d) Rødby—Rødby Havn	7,0	10
Lyngby—Nærum Jernbane	6,0	9
Mariager—Faarup—Viborg Jernbaner	6,0	13
Maribo—Torrige Jernbane	6,0	13
Nakskov—Kragenæs Jernbane	7,0	10
Nakskov—Rødby Jernbane	7,0	13
Nordfynske Jernbane	6,0	10
Nordvestfynske Jernbane	7,0	11
Næstved—Præstø—Mern Jernbane	7,0	10
Nørre Nebel—Tarm Jernbane	7,0	10

*) For Vogne, der paa Længdedragerne er forsynet med Tegnet <-(-)-> (svævende Aksler) og for Vogne med Trucker, er Akselafstanden uidskrænket.

	Største tilladte	
	Akselafstand ved faste Aksler*)	Aksel- tryk
	m	t
Odense—Kjerteminde—Martofte Jernbane . . .	6,0	8,5
Odsherreds Jernbane	7,0	14
Randers—Hadsund Jernbane	6,0	13
Ringkjøbing—Ørnhøj—Holstebro Jernbane		
a) Ringkjøbing—Ørnhøj	7,0	10
b) Ørnhøj—Holstebro	7,0	13
Ryomgaard—Gjerrild—Grenaa Jernbane	6,0	10
Silkeborg—Kjellerup—Rødkjærsbro Jernbane		
a) Silkeborg—Kjellerup	7,0	13
b) Kjellerup—Rødkjærsbro	7,0	11
Skagensbanen	7,0	13
Skive—Vestsalling Jernbane	6,0	13
Stubbekjøbing—Nykjøbing—Nysted Jernbane .	7,0	11
Sydfynske Jernbaner	6,0	11
Thisted—Fjerritslev Jernbane	7,0	8,5
Troldhede—Kolding—Vejen Jernbane	7,0	13
Varde—Grindsted Jernbane	7,0	10
Varde—Nørre Nebel Jernbane	6,0	10
VARDE - VARDE VESTBANEGAARD		17,6
Vejle—Vandel—Grindsted Jernbane	6,0	10
Vemb—Lemvig—Thyborøn Jernbane		
a) Vemb—Klinkby	6,0	11
b) Klinkby—Harboør	6,0	9
c) Harboør—Thyborøn Havn	6,0	11
Vodskov—Østervraa Jernbane	7,0	11
Østsjællandske og Faxe Jernbaner	5,5	9,4

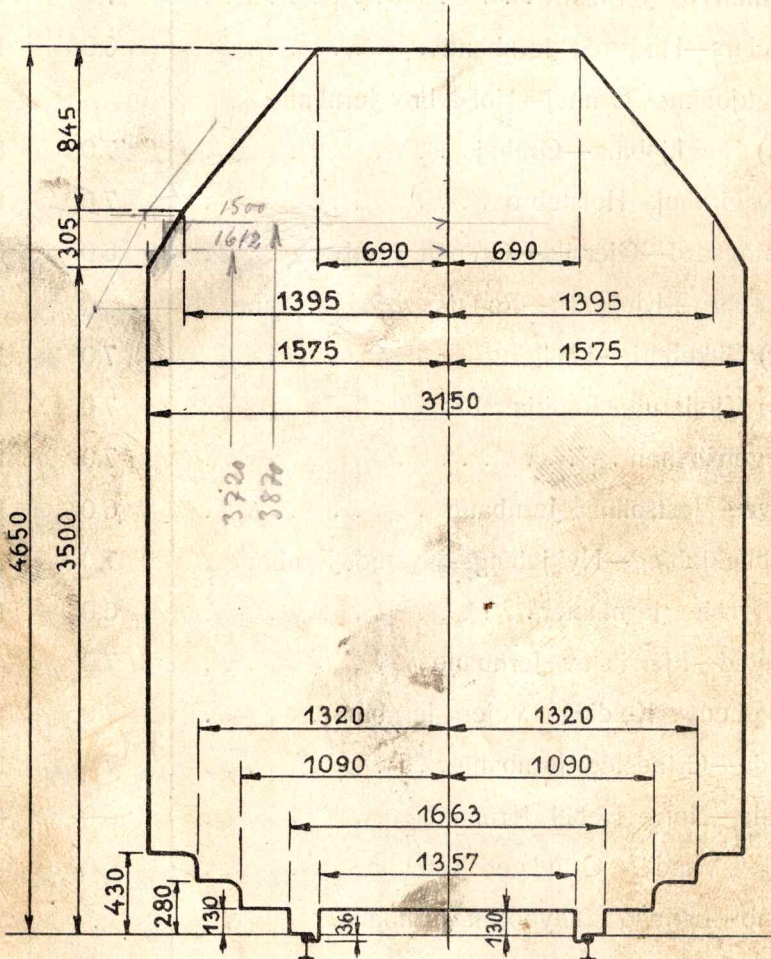
*) For Vogne, der paa Længdedragerne er forsynet med Tegnet <-(-)-> (svævende Aksler) og for Vogne med Trucker, er Akselafstanden uindskrænket.

x/Varde Vestbanegaard - Nørre Nebel

12.1

Samtlige i denne Fortegnelse optagne normalsporede Baner
har nedenstaaende

Ladeprofil.



De danske Statsbaner.

Generaldirektoratet.

November 1928.

1932

Vognmand Lbr

TILLÆG I

til

Fortegnelse over tilladt Akselafstand, Akseltryk og
Ladeprofil
paa danske normalsporede Baner.

Gyldig fra 1. December 1928.

Paa Side 3 slettes Strækningerne

„Sjørring—Thisted“ og
„Værslev—Gjorlev“

med tilhørende Angivelser om Akselafstand og Akseltryk.

DE DANSKE STATS BANER.

GENERALDIREKTORATET.

Februar 1929.

Vojens Stb

Tillæg II

til

Fortegnelse over den paa danske Jernbaner tilladelige Akselafstand, Hjultryk m. v. af August 1924.

Følgende Rettelser og Tilføjelser vil være at foretage:

	Største tilladte	
	Akselafstand	Hjultryk
	m	kg
De danske Statsbaner.		
Bramminge-Vedsted	uindskrænket	6500
Bredebro-Løgumkloster	"	7000
Langaa-Viborg-Skive	"	7500
Padborg-Tørsbøl-Sønderborg	6,0	7000
Skive-Struer	uindskrænket	6500
Tinglev-Tørsbøl	6,0	6500
Tønder-Højer Sluse	7,0	7000
Tønder-Vedsted	uindskrænket	7000
Vojens-Haderslev	"	7000
Danske Privatbaner.		
Fjerritslev-Nørresundby-Frederikshavn Jernbane	uindskrænket	
a) Arentsminde-Gandrup	"	5500
c) Gandrup-Hørby	"	4250
Horsens-Juelsminde Jernbane	4,2	5000
Langelandsbanen	6,0	5000
Lollandske og Maribo-Bandholm Jernbaner:		
b) Maribo-Rødby	uindskrænket	6500
e) Rødby-Rødby Havn	"	5000
Mariager-Faarup-Viborg Jernbaner	"	6500

DE DANSKE STATSBANER.

Generaldirektoratet, i August 1927.

Vognm Str

TILLÆG II

til

**Fortegnelse over tilladt Akselafstand, Akseltryk og
Ladeprofil
paa danske normalsporede Baner.**

Paa Side 3 slettes Strækningen

„Skive H. – Struer“

med tilhørende Angivelser om Akselafstand og Akseltryk.

DE DANSKE STATS BANER.

GENERALDIREKTORATET.

Februar 1930.

TILLÆG V

til

Fortegnelse over tilladt Akselafstand, Akseltryk og
Ladeprofil
paa danske normalsporede Baner.

Paa Omslagets første Side ændres Linien „danske normalsporede Baner.“ til „danske Baner og Færger.“.

Paa Side 1 foran 14' Linie f. o. tilføjes „II.“.

Paa Side 5 ændres Overskriften „Danske Privatbaner.“ til „Danske normalsporede Privatbaner.“.

Paa Side 8 tilføjes efter Ordet Baner i 1ste Linie „og Færger (Mommærk Færge undtagen).“

Vedhængende Blad frarives og indklæbes bag i Hæftet som ny Side 9 og 10.

DE DANSKE STATSBANER.

GENERALDIREKTORATET.

December 1930.

Danske normalsporede Privatfærger.**A/S. Mommark Færge (*Enkeltsporet*).**

Mommark Færge—Faaborg.

Befordrer normalsporede Vogne med

Akseltryk ikke over 12 t.

Profilhøjde „ „ 3,5 m.

Sydfyenske Dampskibsselskab.*(Enkeltsporet Færge).*

Svendborg—Rudkjøbing.

Befordrer normalsporede Vogne med

Akseltryk ikke over 16 t.

Danske smalsporede Privatbaner.**Amtsbanerne paa Als.**

- a) Sønderborg—Mommark Færge.
- b) Vollerup—Nordborg.
- c) Lille Mommark—Skovby.

Befordrer paa smalsporede Transportører normalsporede
2-akslede Godsvogne med

Akseltryk ikke over 14 t.

Profilhøjde " " 3,5 m.

Vejm - Sk

TILLÆG XII

til

**Fortegnelse over tilladt Akselafstand, Akseltryk og
Ladeprofil
paa danske Baner og Færger.**

Paa Side 3 slettes Strækningen
„Valby—Vanløse“,
og paa Side 4 Strækningen
„Kjøbenhavns Godsbanegaard—Vigerslev“
med tilhørende Angivelser om Akselafstand og Akseltryk.

Paa Side 5 ændres største tilladte Akseltryk for Ebeltoft-
Trustrup Jernbane til 14 t, og paa Side 6 for Lyngby—
Nærum Jernbane til 13 t.

DE DANSKE STATS BANER.

GENERALDIREKTORATET.

Februar 1933.

Vejm. Lts.

TILLÆG XIV

til

Fortegnelse over tilladt Akselafstand, Akseltryk og
Ladeprofil
paa danske Baner og Færger.

Paa Side 3 rettes i Rubrikken for tilladt Akselafstand
udfor Strækningen Lersøen—Østerbro — jfr. Tillæg IV —
Tegnet „»“ til „uindskrænket“.

Paa Side 9 slettes under A/S Mommark Færge Linien
„Profilhøjde “ “ 3,5 m.“.

DE DANSKE STATSANER.

GENERALDIREKTORATET.

Juli 1933.

DANSKE STATS BANER

Meddelelser fra Generaldirektoratet.

- M. 84.** (P. 15). — Til ordreserie A vil blive udsendt følgende rettelsesblad, dateret den $10/3$ 1951:
Side 112 a₂ — IV (nr. 504).
Rettelsesblad til ordreserie A.
- M. 85.** — Som angivet i driftsmateriel II, side 18 b-I, vil vogne af litra IKT efterhånden blive forsynet med Flettner-Rotorer i stedet for de i ordreserie J, side 54 a-II, nævnte ventilationsindretninger. Samtidig med denne omdannelse vil de pågældende vogne islast blive nedsat fra 2700 kg til 1500 kg, og vognenes påmalede last forhøjet fra 7500 kg til 9000 kg.
Ændring i IKT-vognenes lasteevne m. v.
- Der vil således indtil videre forekomme vogne af litra IKT med enten påmalet last 7500 kg og islast 2700 kg eller påmalet last 9000 kg og islast 1500 kg. De som vogn nr. 24613 allerede omdannede vogne bærer dog påskriften 7500 kg last og 1500 kg islast, men vil i løbet af nogen tid blive påmalet 9000 kg last.
- Stationerne bedes være opmærksom på det pågældende forhold og om nødvendigt gøre notat i vognbøgerne, når det drejer sig om vogne med nedsat islast.
- M. 86.** — I ordreserie K, side 25-I, rettes i 19. linie „3.“ til „4.“
Rettelse i ordreserie K.
- M. 87.** — I slutningen af Medd. nr. 41/51 foretages følgende tilføjelse:
Tilføjelse til Medd. nr. 41/51.
„Samtlige beløb for de såvel under pkt. 1 som under pkt. 2 nævnte halve, fejlstemplede og tilbagebetalte billetter, der opbevares i kuverterne form. nr. A 257, skal fradrages ved kasseopgørelsen *den sidste dag i måneden* under indtægtskonto 1 c.“
- M. 88.** — Fra den 15. februar d. å. foretages bl. a. følgende ændringer i opstillingen af ordreserie G:
Ændringer i opstillingen af ordreserie G.
Den kursiverede tekst, som angiver, hvilke takster den pågældende ordreudsendelse vedrører, bortfalder.
Angivelsen af, under hvilket afsnit i fortegnelsen foran i ordreserien (I. A., I. B., o. s. v.) ordren henhører, udelades.
Ordreserien vil fremtidig fremkomme med påtryk på begge sider, medmindre en ordre indeholder længere tekstrettelser eller skemaer, som er egnet til indklæbning i den pågældende takst.

Rettelse i ordreserie K. **M. 89.** — Uanset bestemmelsen i § 12 i overenskomst af 1. april 1943 mellem Statsbanerne og Post- og Telegrafvæsenet angående telegrambefordringen skal jernbanetelegrafekspeditionerne fremtidig ikke udfærdige fortegnelse over ankomne telegrammer, der er indleveret ved pågældende ekspeditioners optagelsesstationer eller fjernskriverkontorer (form. nr. A 656). En bemærkning herom tilføjes i ordre K, side 124 nederst.

Endvidere foretages følgende rettelse i ordreserie K:

På side 177-II slettes i 4.—7. linie: „Samtidig (jfr. side 124 § 12)“ og i 8.—9. linie: „ , Fortegnelsen Telegrammer“.

Rettelsesblad til ordreserie K. **M. 90.** — Til ordreserie K vil blive udsendt følgende rettelsesblad, dateret den $20\frac{1}{2}$ 1951:
Siderne 259-V—260 a-V (nr. 147).

Jernbanemuseet. **M. 91.** (P. 16). — Jernbanemuseet i Statsbanernes administrationsbygning, Sølvgade 40, København, er tilgængeligt for Statsbanernes personale med pårørende hver onsdag kl. 14—16 i tiden 15. maj — 17. oktober 1951.

Rettelse i M. 75/1951. **M. 92.** (Togt. 16). — I M. 75/1951 bedes i 6. linie f. n. på side 114 efter „kan“ tilføjes „ikke“ (trykfejl).

Rettelse i akseltrykkfortegnelsen A. M. L. **M. 93.** — I akseltrykkfortegnelsen foretages på side 3 følgende rettelser:
Udfor strækningerne Fruens Bøge — Nørre Broby — Faaborg og Svendborg — Faaborg tilføjes efter tallet 11 henvisningstegnet *) — jfr. rettelsesblad 4 og meddelelse 352/1950.

Jernbanerådet. **M. 94.** (P. 17). — Til medlem af jernbanerådet er valgt fhv. folketingsmand Peder Jacobsen i stedet for folketingsmand Stæhr Johansen, der efter ønske er udtrådt af rådet.
Fornøden rettelse bedes foretaget i meddelelse nr. 254/50.

Generaldirektoratet, København, den 22. februar 1951.

DANSKE STATS BANER

Meddelelser fra Generaldirektoratet.

M. 350. (P. 70). — Personbefordringen på strækningen Dalmose—Skælskør er i henhold til lov nr. 258 af 27. maj 1950 indstillet fra og med vinterkøreplanens ikrafttræden den 8. oktober 1950.

Indstilling af persontrafikken på Dalmose-Skælskør banen.

Med hensyn til direkte billetsalg og rejsegodsindskrivning m. v. fra og til Skælskør station henvises til den gennem distrikterne den 6/10 herom udsendte liniedepeche nr. 66.

Indtil nytrykning finder sted bedes på edmonsonske billetter, på hvilke en eller flere af stationerne Sønder-Bjerger, Tjæreby og Skælskør er anført som bestemmelsesstation sammen med andre stationer, de tre stationers navne overstreget med blæk, forinden salget af billetterne finder sted.

Indehavere af månedskort til samtlige stationer skal på Statsbanernes rutebillinier i forbindelse med Skælskør løse billet til halv pris ligesom på andre DSB-ruter.

Fornyelse eller udstedelse af nye abonnementskort, gyldige helt eller delvis over strækningen Dalmose—Skælskør, må herefter ikke finde sted. Rejsende med kort gyldige til rejse udover den 7/10 bør henvises til eventuelt at søge godtgørelse ad reklamationsvejen, jfr. ordreserie D, siderne 142-I, de to sidste stykker, og 143-II, 1. stk.

Ekspeditionen af banepakker, gods og levende dyr fra og til Sønder-Bjerger, Tjæreby og Skælskør stationer vil indtil videre blive opretholdt som hidtil.

I øvrigt henvises til ændringerne, der udsendes til PR og ordreserierne m. v.

Befordring af fragtstygods til og fra Skælskørbanens stationer foregår med de rangertræk, der indtil videre daglig køres over strækningen af hensyn til vognladningstrafikken. Befordringen af ilstygods og ekspresgods foregår dels med de nævnte rangertræk, dels med bil i overensstemmelse med angivelserne i 1. Distrikts togplaner.

M. 351. — Til ordreserie E vil blive udsendt følgende rettel-
sesblade:

Retteltesblade til og rettelse i ordreserie E.

Siderne 273-II—274-II (nr. 177)

— 275-II—276a-II (nr. 178)

— 276b-II—276c-II (nr. 179).

På side IV—III ændres sideangivelsen i 11. og 12. linie f. n. til „276 a“.

I M. 39/1949 og 111/1949 bortfalder rettelserne vedrørende siderne 273—276.

M. 153/1950 ophæves.

Rettelser i
akseltryk-
fortegnelsen
A.M.L.

M. 352. — I akseltrykfórtegnelsen foretages følgende rettelser og tilføjelser:

Side 2 (jfr. rettelsesblad nr. 1):

I 16. linie rettes ordet „Vedde“ til „Sorø Bystation“.

I 17. linie rettes ud for strækningen Dalmose—Skælskør tallet „11“ til „12“.

Side 3 (jfr. rettelsesbladene 1 og 4):

I 14. linie anføres ud for strækningen Tommerup—Assens efter tallet „11“ henvisningstegnet *).

Efter sidste linie f. n. tilføjes følgende fodnote:

*) Indtil videre dog 12,1 t, når vognene befordres i rene godstog.

Side 4 (jfr. rettelsesbladene 1 og 3):

I 8. linie tilføjes ud for strækningen Løgstør—Skals efter tallet „11“ henvisningstegnet *).

Efter 11. linie tilføjes følgende fodnote:

*) Indtil videre dog 12 t over strækningen Vindblæs—Møldrup, når vognene befordres i rene godstog.

Side 9: Efter 6. linie f. n. tilføjes følgende nye stykke:

„For færgen „Mommærk“ begrænses højden under overbygningen til 3430 mm. Uden for overbygningen kan dog på for-dækket udnyttes 11 m sporplads uden højdeindskrænkning af læsseprofilet.

For færgen „Freja“ begrænses højden under overbygningen til 4225 mm. Uden for overbygningen kan dog på agterdækket udnyttes 15 m sporplads uden højdeindskrænkning af læsseprofilet“.

Efter sidste linie f. n. tilføjes følgende nye stykke:

„På færgen „Mommærk“ er fritrumsprofilets halve bredde kun 1650 mm (normalt 1750 mm). Normale transporter vil dog med forsigtighed kunne overføres uden breddeindskrænkning udover den i tabellerne foreskrevne“.

Generaldirektoratet, København, den 20. oktober 1950.

*afsl. og okt.
Traf. og forbr.
Kkt/Tkt 2851 22*

Slv

Kkt/Tkt
2851

Danske Statsbaner
1. og 2. distrikt
København og Århus
den 27. oktober 1958.

Fælles B-cirkulære.

St: Ti.Str.Hr.Bb.Vj.Fa.Ng.Kø.Ro.
G : Ro.
Obm : 6 Ro. 8 Rg. 12 Sg.
Osm: 3 Ro. 4 Næ. 5 Od. 6 Fa. 9 Str.
Bsek : 3 Ro. 5 Sg. 6 Od. 7 Fa. 8 Hs. 12 Str. 14 Hr.
Tsek: 4.5.8.
Ovfl: Kø.
Dir: Ti.
D 1.

Usædvanlig transport nr. 2851 Vandet Thy - Roskilde.

Der er givet tilladelse til befordring fra Vandet Thy til Roskilde af en Td eller Tf-vogn læsset med en stålplade , som i højden 1250 - 1400 mm over skinnetop overskrider læsseprofilet i begge sider med 100 mm.

Thisted station kontrollerer, at pladen er læsset i urokkelig stilling, samt at profiloverskridelsen ikke er større end angivet.

Fragt: tariffmæssig med tillæg af 25% (mindste tillæg 50 kr.).

Forsendelsen må:

- 1) kun befordres i godstog,
- 2) kun føres ind på sidespor, når det i forvejen er konstateret, at der er plads nok,
- 3) over Storebælt
 - a) kun overføres med 3-sporet færge på midtersporet,
 - b) ikke føres ind under færgens overbygning.

Underretning: tog- og lokofører for tog, der medgives forsendelsen, underrettes af den pågældende station ved udlevering af eksemplarer af cirkulæret.

Afgang med angivelse af vogn nr. meldes:

af TFJ til Ti	
- Ti	- Str, tsek 8 og t 2
- Str	- Hr
- Hr	- Bb
- Bb	- Vj
- Vj	- Fa og tsek 5
- Fa	- Ng
- Ng	- Kø
- Kø	- Ro og Kkt

Frdy. 27/10, 2/10.

Nærværende cirkulære er gyldig til den 15/11 1958 og bortfalder derefter.

=====

