

DSB

sætnings- og produktionsafdelingen

Dtj

**Instruks for
sædvanlige transporter
(JT)**

Copenhagen
November 1982

DSB

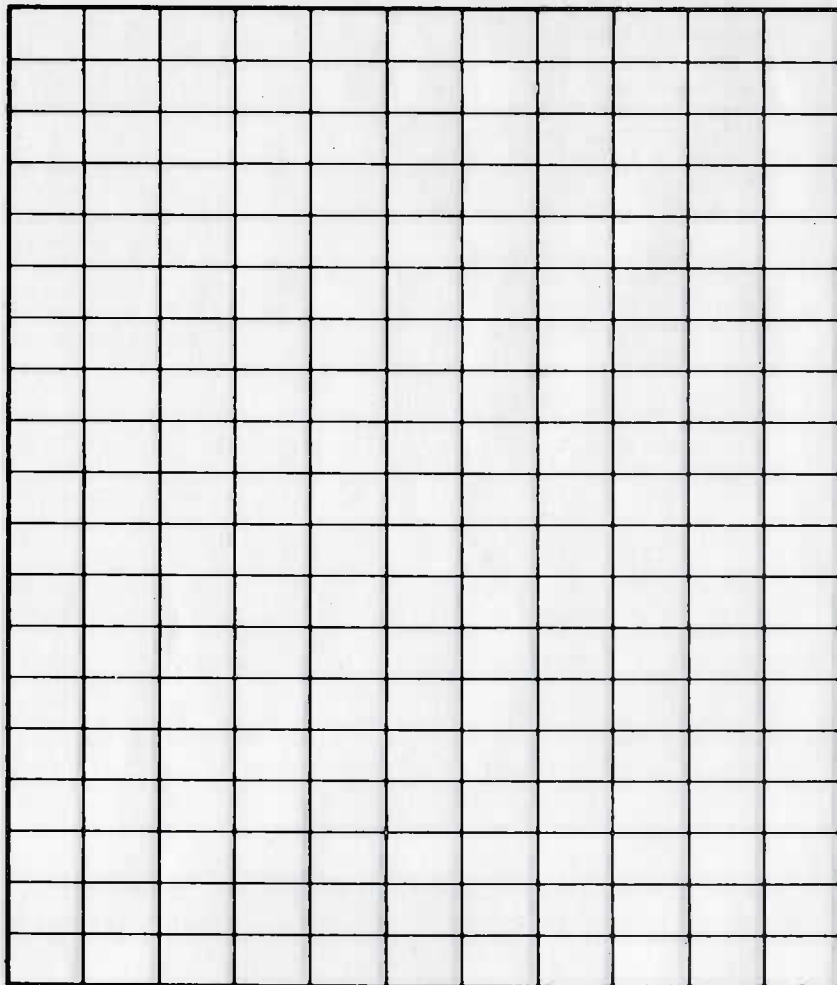
Afsætnings- og produktionsafdelingen

Dtj

**Instruks for
usædvanlige transporter
(UT)**

København
november 1982

Nummeret på det sidst indsatte rettelsesblad:



UT

1 - 2

Indholdsfortegnelse

	Side
1. Indledning	3
2. Oplysninger om UT	4
3. Sagbehandling	6
3.1. Ansøgning fra afsenderen	6
3.2. Behandling af transportansøgningen	6
3.3. Tilladelse til kunden.....	7
3.4. Befordringstilladelse til stationerne	7
3.5. Tilladelsens gyldighed.....	7
4. Transportens gennemførelse	9
4.1. Afgangsstationens særlige forhold	9
4.2. Eftermåling af UT	9
4.3. Fastsættelse af fragttillæg	9
4.4. Leveringsfrister.....	9
4.5. Afmærkning med blå sedler (blanket A 556)	10
4.6. Befordringsbetingelsernes omfang	10
4.7. Indrangering af UT	11
4.8. Meldinger om UT	12
4.9. Rangering med UT.....	13
4.10. Underretning.....	13
5. Eftermåling af vogne med profiloverskridende gods	14
5.1. Almindelige bestemmelser	14
5.2. Hjælpemidler	14
5.3. Opmålingsgrundlag.....	14
5.4. Tolerance.....	19
5.5. Eksempler på opmåling	19
bilag 1 Ansøgning om befordring af UT	27
bilag 2 Transporttilladelse.....	29
bilag 3 Almindelige betingelser for UT.....	31
bilag 4 Blå seddel (A 556).....	33
bilag 5 Befordringstilladelse (Fjernskrivertelegram)	35
bilag 6 Befordringstilladelse (Usædvanlig transport)	37
bilag 7 Læsseskitse	39
bilag 8 Betingelser på Helsingør-Helsingborg overfarten.....	41
bilag 9 Betingelser på Rødby Færge-Puttgarden overfarten.....	43
bilag 10 Betingelser på Korsør-Nyborg overfarten	45

Sagbehandlingen foretages af:

banetjenesten (01) 14 04 00, lokal 2502 og 2556
fjerntelefon 1-2502 og 1-2556

»Usædvanlige transporter« udsendes af:

trafiktjenesten, driftscentral fjern (01) 14 04 00, lokal 2505 og 2506
fjerntelefon 1-2505 og 1-2506

nr	beskrivelse	enhed	antal
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

5002 go 5002-1 (X)

5002-1 go 5002-1

5002 go 5002-1 (X)

5002-1 go 5002-1

nr	beskrivelse	enhed	antal
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

1. Indledning

Som usædvanlige transporter regnes dels de jernbanetransporter, der på grund af godssets vægt, omfang mv ikke uden særlig tilladelse kan modtages til befordring, dels de transporter, som på grund af deres vognanvendelse eller læssemetode bør være under stadig kontrol. I det følgende vil usædvanlige transporter blive forkortet til »UT«.

Den nærmere fastlægning af, hvilke sendinger der skal befordres som usædvanlige transporter findes i RIV, bilag II, bind 1, afsnit VI. Til sådanne sendinger henregnes bl a:

- sendinger, der overskrider det for en af de befærede strækninger gældende læsseprofil eller de foreskrevne breddeindskrænkninger (RIV, bilag II, bind 1, tavle 4.1 og 4.3)
- vogne med et større akseltryk eller en større metervægt end tilladt for den pågældende befordringsstrækning eller en del af denne (RIV, bilag II, bind 2)
- sendinger, hvis læsning ikke er i overensstemmelse med RIV, bilag II, bind 1, afsnit II og III
- sendinger, som på grund af beliggenheden af tyngdepunktet i lasten kræver særlige forholdsregler (RIV, bilag II, bind 1, tavle 1)
- sendinger, der er læsset på to eller flere vogne med vrideskammel, som ikke er forbundet ved hjælp af skruerkobling eller mellemvogn
- sendinger, bestående af over 36 m lange skinner, betonrundjern og lignende bøjelige genstande, som er læsset på to eller flere vogne uden vrideskammel
- gods, som skal omlæsses for at nå frem til bestemmelsesstationen, når det vejer 25 t eller derover, eller når det er læsset på specialvogn
- sendinger, der skal overføres med færge, men ikke opfylder betingelserne i RIV, bilag IV.

2. **Oplysninger om UT**

I korrespondance om UT kan benyttes nedennævnte talkode for karakteristik af vogn og gods, idet denne kode er internationalt anvendt. Det er således kun nødvendigt at anføre oplysningerne som talforkortelser med tilhørende målangivelse. Har den benyttede vogn f eks 2 aksler, udtrykkes dette: (5) 2.

Benyttede talforkortelser:

- (1a) godsets art
- (1b) antal forsendelser
- (2) vogntype (litra)
- (3) akselafstand, hhv bogiecenterafstand (mm)
- (4) akselafstand i bogier (mm)
- (5) antal aksler
- (6) længde over puffer (mm)
- (7) vognens taravægt (t)
- (8) godsets vægt (t)
- (9) metervægt (t/m)
- (10) største akseltryk (t)
- (11) godsets længde (mm)
- (12a) afstand fra vognmidte i den ene side - halve bredde (mm)
- (12b) afstand fra vognmidte i den anden side - halve bredde (mm)
- (13) højde - (interval) over skinneoverkant (mm)
- (14) for gods, der ligger mellem akslerne (bogiecentre) afstanden fra yderaksel hhv bogiecenter til det overskridende punkt på godset (mm)
- (15) for gods, der ligger uden for akslerne (bogiecentre) afstanden fra yderaksel hhv bogiecenter til det overskridende punkt på godset (mm)
- (16) tillæg for uregelmæssigheder i spor og vogn (mm)
- (17) kurveudslag i 250 meter kurve (mm) (benyttes ikke af DSB)
- (18) summen af punkterne (12), (16) og (17) mm
- (19) bemærkninger
- (20) afsenderfirma
- (21) afgangsstation
- (22) bestemmelsesstation
- (23) den af firmaet ønskede befordringsvej (med grænsestationerne understreget)
- (24) befordring som fragtgods/særtog med km/t (det ikke ønskede overstreges)
- (25) toldbehandling på station
- (26) havnekaj
- (27) modtager
- (28) forskelligt
- (29) skal godset være jordforbundet?
- (30) hvordan skal godset vende ved ankomst?
- (31) forventet befordringstid
- (32) pristillæg for særlige ydelser
- (33) ønskes meddelelse om afgangstidspunkt?

Af hensyn til hurtig og effektiv behandling af UT bør stationerne i videst muligt omfang søge alle punkterne besvaret, dog med følgende undtagelser:

punkterne 2-7 fastlægges af banetjenesten i de tilfælde, hvor stationen ikke selv har valgt vogntype til sendingen

punkterne 9 og 10 beregnes af banetjenesten

punkterne 16, 17 og 18 anvendes ikke i Danmark og beregnes af hver enkelt udenlandsk styrelse for sig

punkterne 24, 28, 29, 30, 31, 32 og 33 vil i almindelighed ikke være nødvendige for transportens gennemførelse.

3. Sagbehandlingen

3.1. Ansøgning fra afsenderen

Det påhviler stationerne i de tilfælde, hvor en sending kan forventes at blive UT, straks ved kundens første henvendelse til stationen at indhente tilstrækkelige oplysninger for afgørelse af, om transporten skal behandles som UT. Ved særlig store transporter, samt i de tilfælde hvor der opstår tvivlsspørgsmål, underrettes banetjenesten straks. Anmodning om befordring som UT skal i almindelighed foreligge i banetjenesten 14 dage forud for afsendelsesdagen. Ved indenlandske transporter nedsættes ekspeditionstiden dog til 8 hverdage. De anførte frister skal betragtes som vejledende, idet ekspeditionstiden er afhængig af transportens sværhedsgrad og den kan således være væsentlig kortere eller længere.

Til brug for de forsendere, der er nogenlunde kendt med jernbanernes læsseprofiler og almindelige læsseforskrifter, er der udarbejdet det i bilag 1 viste ansøgningsskema til UT. Dette skema kan også benyttes af stationerne ved indhentning af de nødvendige oplysninger fra forsenderen.

3.2. Behandling af transportansøgningen

Banetjenesten vælger på grundlag af de indkomne oplysninger en egnet vogn, såfremt dette ikke allerede er gjort af stationen, og der foretages de nødvendige undersøgelser i forbindelse med gennemførelse af transporten.

Til brug ved disse undersøgelser kan det være nødvendigt at indtegne godset set i tværsnit efter placeringen på jernbanevogn. I de tilfælde, hvor en skitse (bilag 7) er fremstillet, vil den ofte blive forlangt vedlagt fragtbrevet, idet den vil kunne lette det senere eftermålingsarbejde.

Forespørgsler fra privatbaner samt fra udenlandske styrelser behandles af banetjenesten.

Hver ansøgning gives et transportnummer. Nummeret består af 5 cifre hvoraf de 4 første angiver selve transportnummeret, det 5. ciffer angiver hvilken udgave, der er tale om. Der anvendes følgende nummer-rækker:

1000-1999: lokale danske transporter
2000-3999: sydgående transporter
5000-6999: nordgående transporter
8000-8999: faste transporter

Eksempel:

Transportnummer 5739-1 er transport nr 5739 i nordgående retning, og det er 1. udgave.

Transportnummer 5739-2 er samme transport, men på grund af ændringer i rute/betingelser/mål eller andet, har det været nødvendigt at udsende ovennævnte UT i 2. udgave.

Indtil udgangen af 1983 kan der dog forekomme enkelte UT med den hidtige nummerering.

3.3. Tilladelse til kunden

Når betingelserne for transportens gennemførelse er modtaget fra alle deltagende strækninger, herunder udenlandske styrelser, udarbejder banetjenesten transporttilladelse.

Til danske forsendere benyttes den i bilag 2 viste blanket, der vedlægges »Almindelige betingelser for usædvanlige transporter« (bilag 3) samt nogle eksemplarer af evt læsseskitse. Der vedlægges ligeledes blanket A 556 (bilag 4) i udfyldt stand (en for hver læsset jernbanevogn). Genpart af transporttilladelsen sendes til den danske afsendelsesstation.

Tilladelsen til kunden er en underretning om, at befordring kan finde sted på nærmere angivne vilkår og denne tilladelse kan derfor ikke benyttes af jernbanen ved vognens befordring.

3.4. Befordringstilladelse til stationerne

Umiddelbart før transporten skal finde sted udsendes befordringstilladelse til stationerne. Denne befordringstilladelse kan gives på to måder:

3.4.1. Udsendelse af fjernskrivertelegram (bilag 5). Dette telegram indeholder foruden de nødvendige oplysninger til identifikation af transporten og dennes befordringsrute en henvisning til de betingelser hhv gruppebetingelser der gælder for transportens gennemførelse og som er optaget i TIB under hver enkelt strækning.

3.4.2. Udsendelse af »Usædvanlig transport« (bilag 6) der foruden oplysninger til identifikation af transporten og dennes befordringsrute giver betingelserne for transportens gennemførelse. Denne form anvendes især når flere vogne skal befordres på tilladelsen eller betingelserne for transportens gennemførelse falder uden for de i TIB optagne gruppebetingelser.

Det skal bemærkes, at jernbanen først må overtage transporten til befordring, når befordringstilladelse foreligger.

3.5. Tilladelsens gyldighed

Befordringstilladelserne er almindeligvis gyldige i 3 måneder. Såfremt befordring ikke har fundet sted inden for disse 3 måneder, kan tilladelsen - efter forsenderens ønske - forlænges for yderligere 3 måneder.

Der kan forekomme 3 forskellige gyldighedsfrister:

Gyldig indtil (dato): anvendes normalt således, at udløbsdatoen lægges ca 3 måneder efter forespørgslens modtagelse.

Gyldig indtil årets udgang: anvendes for transporter der regelmæssigt kommer til befordring uden yderligere forudgående anmeldelse fra afsenderen (der kan dog forekomme enkelte befordringstilladelser med gyldighed i indtil 2 år).

Gyldig for vogn med nærmere angivet nummer: Anvendes til befordringer, hvor det vides, at kun en vogn kommer til befordring. Udløbsdatoen fastsættes til umiddelbart efter vognens passage af strækningen hhv ankomsten til bestemmelsesstationen.

Inden for gyldighedsfristen er befordringstilladelsen i de to først nævnte tilfælde gyldig for en eller flere vogne, idet dog alle vogne skal være i overensstemmelse med tilladelsen, både i måleangivelser, afsendelsesstation, befordringsstrækning, bestemmelsesstation og øvrige angivelser.

4. Transportens gennemførelse

4.1. Afgangsstationens særlige forhold

Afgangsstationen (hhv overgangsstationen fra fremmed bane/dansk privatbane) skal

- kontrollere, at godset er inden for de i befordringstilladelsen angivne mål
- udfærdige og påsætte vogn og fragtbrev blå sedler (A 556) såfremt dette ikke allerede er sket
- beregne fragt for den danske del af befordringsstrækningen med tillæg af det i befordringstilladelsen angivne fragttillæg
- anmode banetjenesten om befordringstilladelse, såfremt denne ikke foreligger

4.2. Eftermåling af UT

Det påhviler afgangsstationen, hhv den overgangsstation, hvor vognen overtages, at eftermåle enhver UT. Stationerne kan i særlige tilfælde anmode personale fra den stedlige banemesterstrækning om assistance ved eftermåling.

Ved eftermåling er det hensigten at konstatere, at den pågældende sendings profiloverskridelse er i overensstemmelse med de mål, der er angivet i den for transporten gældende befordringstilladelse.

Da det er af vigtighed, at eftermålingen udføres så nøjagtigt som muligt, er i afsnit 5 angivet praktiske eksempler på opmåling af UT.

Når eftermålinger er afsluttet, må det kontrolleres, at vognens blå sedler og befordringstilladelsens angivelser er enslydende, samt at de mål, der er taget ved vognens profilmåling, er enslydende med befordringstilladelsen. Afviger målene fra det i tilladelsen anførte, skal banetjenesten straks underrettes, og vognen må ikke afsendes.

4.3. Fastsættelse af fragttillæg

Til dækning af udgifterne ved de administrative og driftsmæssige særforanstaltninger, som gennemførelsen af en UT medfører, opkræves et fragttillæg, som fastsættes af banetjenesten.

Størrelsen af fragttillægget angives i befordringstilladelsen.

4.4. Leveringsfrister

De almindelige leveringsfrister gælder ikke for UT

4.5. **Afmærkning med blå sedler (blanket A 556)**

Enhver UT skal være forsynet med blanket A 556 (bilag 4), der efter udfærdigelsen deles således, at de to største dele anbringes med en i hver af den pågældende vogns seddelholdere, og den tredje mindre del påklæbes fragtbrevet. Alle tre dele skal være enslydende.

Blanket A 556 kan udfærdiges af banetjenesten og sendes forsenderen samtidig med tilladelsen til transporten eller af afgangsstationen, hvis forsenderen ikke afleverer de blå sedler samtidig med forsendelsespapirerne.

De blå sedler er i intet tilfælde alene gyldige som befordringstilladelse.

Sedlerne udfærdiges således:

Punkterne 7, 8, 9 og 10 udfyldes kun ved særlig tunge transporter (180 t bruttovægt og derover), eller såfremt det tilladte akseltryk og/ eller metervægt er overskredet.

Styrelse og nr. Her anføres tilladelsens nummer for hver enkelt deltagende styrelse. Dette tilladelsesnummer skal anføres ved al korrespondance vedrørende den pågældende transport.

Punkterne 12a, 12b, 13, 14 og 15 udfyldes i overensstemmelse med den udsendte befordringstilladelse.

4.6. **Befordringsbetingelsernes omfang**

Gruppebetingelser som de er optaget i TIB under de enkelte strækninger samt betingelserne som de fremgår af befordringstilladelsen er gyldige således:

stationerne (inkl eventuel rangerbanegård):

- **på DSB-station efter læsning** af vognen til kørsel fra læssevej/kran/rampe og lign ad almindeligt benyttede rangerveje over opstillingsspor til togvejsspor. Andre spor kan kun benyttes, når det i forvejen er undersøgt, at fornøden plads er til stede. Havnespor og private sidespor må kun benyttes, såfremt dette udtrykkeligt fremgår af befordringstilladelsen
- **på overleveringsstationer** fra fremmede baner eller danske privatbaner ad almindeligt benyttede forbindelsesspor og togveje. Side- og læssespor kan kun benyttes, når det i forvejen er undersøgt, at fornøden plads er til stede
- **på omrangeringsstationer** ad togveje, forbindelsesspor, stationsriste og opstillingsspor til afgangstogvej. Side- og læssespor kan kun benyttes, når det i forvejen er undersøgt, at fornøden plads er til stede
- **på stationer med faste UT-veje** til alle de spor, der er omfattet af UT-vejene. Øvrige spor kan kun benyttes, når det i forvejen er undersøgt, at fornøden plads er til stede

- **på andre stationer** må kun benyttes togvejsspor. Side- og læssespor kan dog benyttes, når det i forvejen er undersøgt, at fornøden plads er til stede

- **på DSB-station før aflæsning** af vognen til kørsel fra togvejsspor over opstillingsspor og almindeligt benyttede rangerveje til læssevej/kran/rampe og lign. Andre spor kan kun benyttes, når det i forvejen er undersøgt, at fornøden plads er til stede. Havnespor og private sidespor må kun befares, såfremt dette udtrykkeligt fremgår af befordringstilladelsen.

fri bane:

- befordringstilladelsen er gyldig til kørsel ad såvel højre som venstre spor, såfremt andet ikke er angivet.

de elektrificerede nærtrafikspor (spor 3 og 4) mellem Tåstrup og Klampenborg over København H må på såvel stationer som på fri bane kun benyttes i det omfang det af befordringstilladelsen fremgår, at befordring kan ske ad disse spor.

4.7. **Indrangering af UT**

Der benyttes følgende regler for indrangering af vogne med usædvanlige transporter:

- såfremt der i befordringstilladelsen eller i gruppebetingelserne er optaget en af nedennævnte betingelser, skal vognen (evt vognene, hvis der er flere usædvanlige transporter til samtidig befordring) være indrangeret nærmest trækraften over pågældende strækning:
 - **skal føres forbi** med højst 5 km/t
 - **skal stoppes foran og rangeres forbi**
- i øvrige tilfælde kan, såfremt intet andet er anført i befordringstilladelsen, indrangering ske efter de gældende togplaner, idet dog:
 - vogne til København G såvel lokalt som til viderebefordring skal indgå som forreste vogn(e)
 - vogne til Korsør såvel lokalt som til viderebefordring skal indgå som bageste vogn(e)
 - vogne til Helsingør såvel lokalt som til viderebefordring skal indgå som bageste vogn(e)
 - vogne til Padborg såvel lokalt som til viderebefordring skal indgå i Pa-grupperne.

4.8. **Meldinger om UT**

Meldinger om UT skal indeholde følgende oplysninger:

1. Befordringstilladelsens danske nummer
2. Vognens nummer
3. Afgangsdato og afgangstog
4. Fragtbrevets hhv fragtsedlens nummer og dato (evt opgives kontrolnummer)
5. Afgangs- og ankomststation efter fragtbrevet.

Meldinger afgives således:

Dansk læsningsstation:

Når vognen er læsset, kontrolmålt og klar til afgang gives melding

- til DC Fjern
- til stationerne i den rækkefølge de er nævnt i adressen i befordringstilladelsen til og med næste omrangeringsstation.
- til FC inden vognen befarer fjernstyrede strækninger

Overgangsstation:

(fra udenlandsk bane eller dansk privatbane):

Når vognen er kontrolmålt og klar til afgang gives melding

- til DC Fjern
- til stationerne i den rækkefølge de er nævnt i adressen i befordringstilladelsen til og med næste omrangeringsstation.
- til FC inden vognen befarer fjernstyrede strækninger.

Omrangeringsstationerne:

- til DC Fjern
- til stationerne i den rækkefølge de er nævnt i adressen i befordringstilladelsen til og med næste omrangeringsstation
- til FC inden vognen befarer fjernstyrede strækninger

Færgestationerne:

- til DC Fjern
- til overfartens anden station (kun ved befordring over overfarten)
- til stationerne i den rækkefølge de er nævnt i adressen i befordringstilladelsen til og med næste omrangeringsstation (kun ved befordring, der er ilandtaget fra færgesoverfarten)
- til FC inden vognen befarer fjernstyrede strækninger

Sedlerne udfærdiges således:

Punkterne 7, 8, 9 og 10 udfyldes kun ved særlige tunge transporter (180 t bruttovægt og derover), eller såfremt det tilladte akseltryk og/eller metervægt er overskredet.

Styrelse og nr. Her anføres tilladelsens nummer for hver enkelt deltagende styrelse. Dette tilladelsesnummer skal anføres ved al korrespondance vedrørende den pågældende transport.

Punkterne 12a, 12b, 13, 14 og 15 udfyldes i overensstemmelse med den udsendte befordringstilladelse.

4.6. **Befordringsbetingelsernes omfang**

Gruppebetingelser som de er optaget i TIB under de enkelte strækninger samt betingelserne som de fremgår af befordringstilladelsen er gyldige til befordring således:

stationerne (incl eventuel rangerbanegård):

- **på DSB-station efter læsning** af vognen til kørsel fra læssevej/kran/rampe og lign ad almindeligt benyttede rangerveje over opstillingsspor til togvejsspor. Andre spor kan kun benyttes, når det i forvejen er undersøgt, at fornøden plads er til stede. Havnespor og private sidespor må kun befares, såfremt dette udtrykkeligt fremgår af befordringstilladelsen

- **på overleveringsstationer** fra fremmede baner eller danske privatbaner ad almindeligt benyttede forbindelsesspor og togveje. Side- og læssespor kan kun benyttes, når det i forvejen er undersøgt, at fornøden plads er til stede

- **på omrangeringsstationer** ad togveje, forbindelsesspor, stationsriste og opstillingsspor til afgangstogvej. Side- og læssespor kan kun benyttes, når det i forvejen er undersøgt, at fornøden plads er til stede

- **på stationer med faste UT-veje** til alle de spor, der er omfattet af UT-vejene. Øvrige spor kan kun benyttes, når det i forvejen er undersøgt, at fornøden plads er til stede

- **på andre stationer** må kun benyttes togvejsspor. Side- og læssespor kan kun benyttes, når det i forvejen er undersøgt, at fornøden plads er til stede

- på **DSB-station før aflæsning** af vognen til kørsel fra togvejsspor over opstillingsspor og almindeligt benyttede rangerveje til læssevej/kran/rampe og lign. Andre spor kan kun benyttes, når det i forvejen er undersøgt, at fornøden plads er til stede. Havnespor og private sidespor må kun befares, såfremt dette udtrykkeligt fremgår af befordringstilladelsen.

fri bane:

- befordringstilladelsen er gyldig til kørsel ad såvel højre som venstre spor, såfremt andet ikke er angivet.

de elektrificerede nærtrafikspor (spor 3 og 4) mellem Tåstrup og Klampenborg over København H må på såvel stationer som på fri bane kun benyttes i det omfang det af befordringstilladelsen fremgår, at befordring kan ske ad disse spor.

4.7. Indrangering af UT

Der benyttes følgende regler for indrangering af vogne med usædvanlige transporter:

- såfremt der i befordringstilladelsen eller i gruppebetingelserne er optaget en af nedennævnte betingelser, skal vognen (evt vognene, hvis der er flere usædvanlige transporter til samtidig befordring) være indrangeret nærmest trækraften over pågældende strækning:

- **skal føres forbi** med højst 5 km/t

- **skal stoppes foran og rangeres forbi**

- i øvrige tilfælde kan, såfremt intet andet er anført i befordringstilladelsen, indrangering ske efter de gældende togplaner, idet dog:

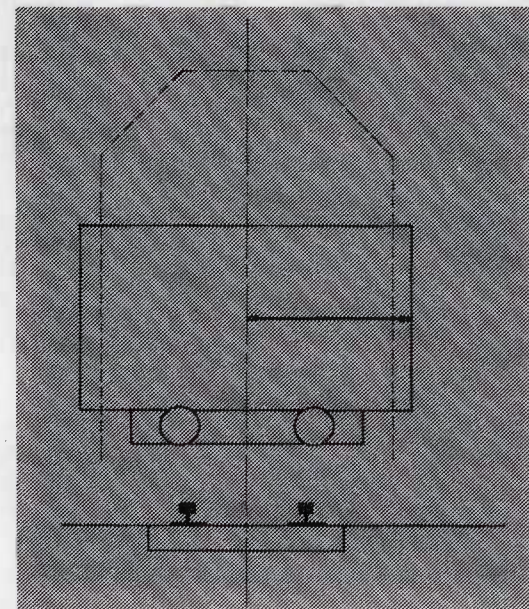
- vogne til København G såvel lokalt som til viderebefordring skal indgå som forreste vogn(e)

- vogne til Korsør såvel lokalt som til viderebefordring skal indgå som bageste vogn(e)

- vogne til Helsingør såvel lokalt som til viderebefordring skal indgå som bageste vogn(e)

- vogne til Padborg såvel lokalt som til viderebefordring skal indgå i Pa-grupperne.

a) **Godsets bredde** målt fra jernbanevognens midtlinie og ud til siden af godset



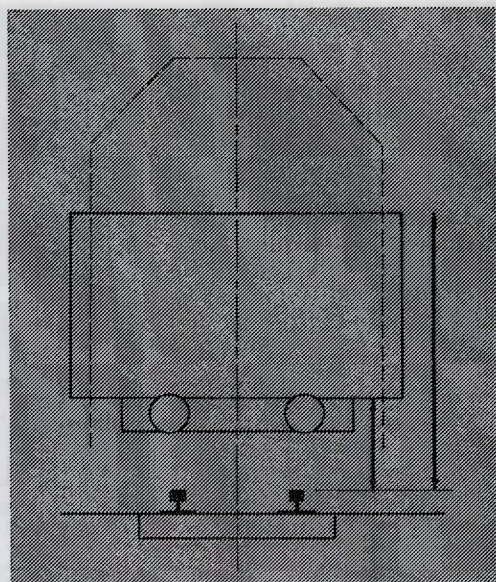
Det fremkomne mål svarer til punkt (12) i befordringstilladelsen og på den blå seddel. i punkt (12a) er målt i den ene side og (12b) i den anden side.

Bemærk at såfremt godset står skævt på vognen, kan der være forskel på (12a) og (12b).

Når der foretages kontrolmålinger af UT regner man med, at vognens midtlinie og spormidten er sammenfaldende. Evt forskel på de to midtlinier er indregnet i den beregnede sikkerhed.

Der er således muligt at måle fra vognen, hvilket giver nogen lettelse i opmålingsarbejdet.

- b) **Godsets højde** målt fra skinneoverkant til godsets under- og overkant.

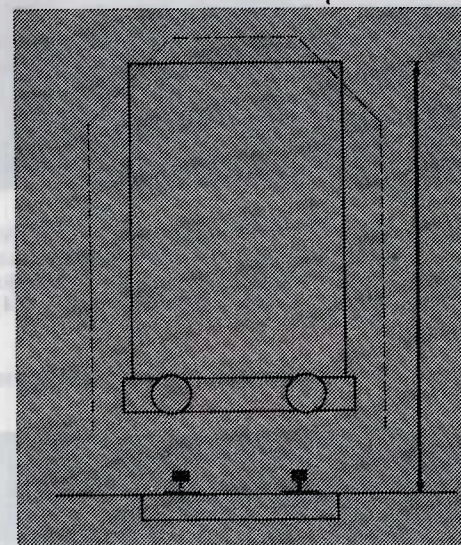


De fremkomne to mål svarer til punkt (13) i befordringstilladelsen og på den blå seddel.

Bemærk, at vognbundshøjderne varierer såvel efter vognlitra som inden for de enkelte litra. Ligger den profiloverskridende del af godset på vognbunden vil det derfor være nødvendigt i hvert enkelt tilfælde at måle vognbundshøjden.

Ved overskridelser i læsseprofilets side (i den lodrette linie) bør højdemålet altid være opgivet som to mål - et ved begyndelsen og et ved ophøret af overskridelsen. Angives kun et mål, svarer det nemlig til, at der blot stikker en papirtynd del af godset uden for profil.

- Ved overskridelsen i læsseprofilets øverste del (i den øverste vandrette begrænsning og i den skrå begrænsning) kan højden over skinneoverkant angives som kun et mål.

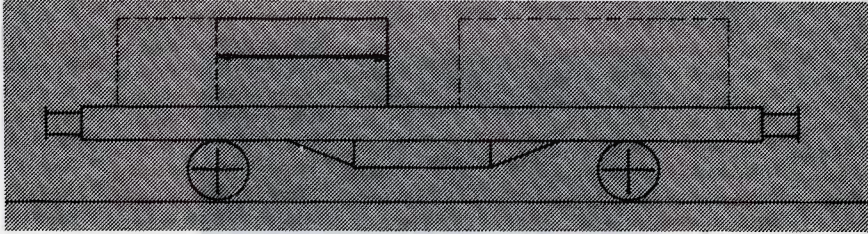


- c) **Godsets placering** i vognens længderetning

Ved undersøgelse af transportmulighederne tages hensyn til, hvordan godsets overskridende dele er beliggende i forhold til vognakslerne hhv bogiecentrene for derved at sikre korrekt kørsel i kurver. Det er derfor af vigtighed, at godset anbringes på vognen som forudsat ved undersøgelse, og som det er angivet i befordringstilladelsen og på de blå sedler.

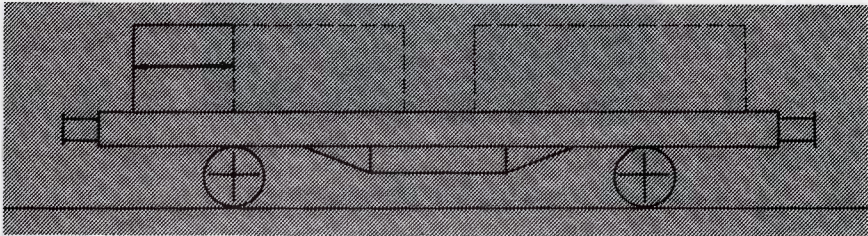
Afstanden fra akslen hhv bogiecentret hen til enden af den profiloverskridende del af godset måles.

Ligger godset mellem akslerne angives målet i punkt (14).



Her gælder, at såfremt godset ligger hele vejen gennem vognen fra aksel til aksel vil det største mål, der kan tages være afstanden fra aksel hhv bogiecentre til midten af vognen - ellers kommer man nærmere den anden aksel - således at målet i punkt (14) netop bliver den halve akselafstand.

Ligger godset ud over akslerne hhv bogiecentre angives målet i punkt (15).



Dette mål kaldes ofte overragende ende, hvad der egentlig er fejlagtigt, idet der ikke skal måles fra vognenden, men fra aksel hhv bogiecenter.

5.4. Tolerance

Det er klart, at man ikke kan foretage en opmåling med den helt store præcision ved brug af de nævnte redskaber. Man regner derfor også kun med en målesikkerhed på 5 mm de steder, hvor man bekvemt kan nå ved at stå på jorden eller vognbunden og 10 mm alle andre steder. Af samme grund afrundes alle mål således at de ender på 0 eller 5.

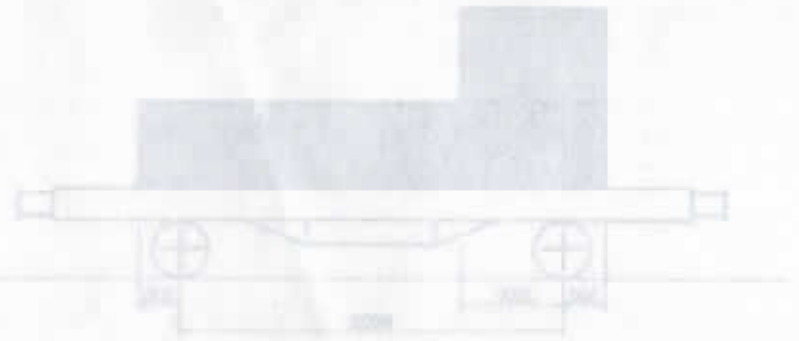
Transportens kritiske punkter er fastlagt af banetjenesten efter aftale med kunden. Da det i praksis er umuligt at læsse de ofte meget store godsstykker nøjagtigt, gives en læssetolerance i forhold til de opgivne godsmål:

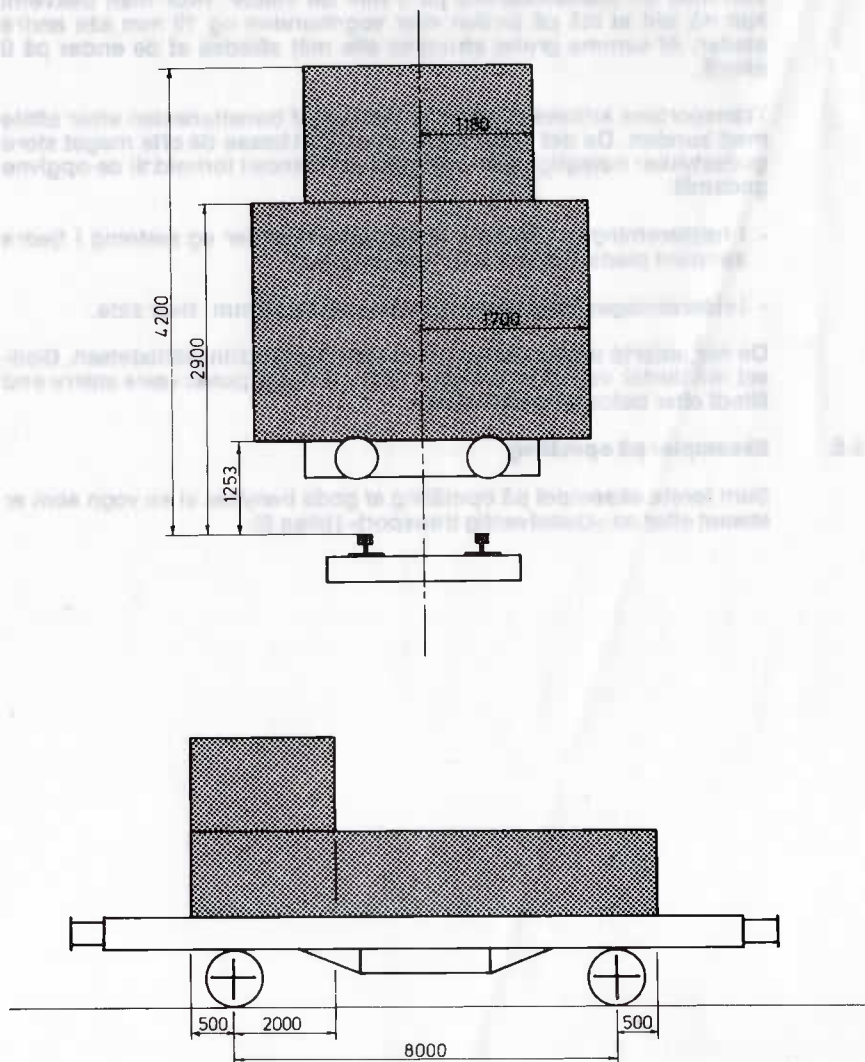
- i højderetningen i relation til vognbundshøjder og sætning i fjedre samt evt plads til gaffler eller kranstropper.
- i sideretningen med læssetolerance på ca 25 mm i hver side.

De her anførte tolerancer er indarbejdet i befordringstilladelsen. Godset må derfor ved eftermålingen ikke på noget punkt være større end tilladt efter befordringstilladelsen.

5.5. Eksempler på opmåling

Som første eksempel på opmåling af gods benytter vi en vogn som er læsset efter en »Usædvanlig transport« (bilag 6).





Eftermåling foretages således:

1. Jernbanevognens bundhøjde fastlægges:

Man stiller sig for enden af vognen og sætter den ene ende af tomme-stokken på oversiden af skinnehovedet. Selv om vognen er forsynet med endelemme, vil det almindeligvis være muligt at se, hvor bunden ligger, og aflæse tommestokken. Der foretages måling for begge vognender og for hver skinne, i alt fire mål. Såfremt der er differencer mellem de tagne mål, udregnes en middelværdi, der benyttes i de videre udregninger.

(I eksemplet fås målene

$$1248 \text{ mm} + 1250 \text{ mm} + 1260 \text{ mm} + 1255 \text{ mm} = 5013 \text{ mm}.$$

Den fremkomne sum divideres med 4 og der fås den gennemsnitlige vognbundshøjde.

Det bliver i dette tilfælde 1253 mm over skinneoverkant).

2. Vognbredden måles og midtlinien fastlægges:

Vognens bredde måles over de udvendige sider. Det er mindre væsentligt, hvilken vognedel, der benyttes som udvendig begrænsning, blot der benyttes den samme i begge sider.

Når dette mål halveres, har man den halve bredde af vognen.

(I eksemplet er bredden 2800 mm.

Den halve bredde af vognen er derfor 1400 mm).

3. Overskridelsens bredde bestemmes:

Lodsnoren hænges over den profiloverskridende del af godset, og afstanden fra lodsnoren vandret ind til vognsiden måles. Når dette mål og den fra før målte halve bredde af vognen lægges sammen får man godsets halve bredde. Dette mål kaldes også godsets afstand fra vognmidten.

Målet angives i punkt (12a). Det tilsvarende mål fra den anden side af vognen noteres under punkt (12b).

(Ved den nederste del af godset måles afstanden fra lodsnor til vognside på den ene side til 300 mm og på den anden side til 280 mm.

Den halve bredde i den ene side er da

$$1400 \text{ mm} + 300 \text{ mm} = 1700 \text{ mm} \text{ (12a)}$$

$$\text{og i den anden side } 1400 \text{ mm} + 280 \text{ mm} = 1680 \text{ mm} \text{ (12b)}.$$

I den øverste del af godset ligger overskridelsen inden for vognsiden og vi holder derfor lodsnoren op så den netop rører vognsiden og måler fra snoren og ind til godset. Vi får en afstand på 220 mm og godsets halve bredde er da

$$1400 \text{ mm} + 220 \text{ mm} = 1180 \text{ mm} \text{ (12a)}.$$

NB: Vi måtte i dette tilfælde trække målet fra!

4. Højden af overskridelsen bestemmes:

Den profiloverskridende godsdels laveste og højeste punkt over skinneoverkant beregnes. Der tages to mål:

et til underkant og et til overkant af den profiloverskridende del.

De to mål lægges hver for sig til den udregnede vognbundshøjde og de derved fremkomne mål angiver det område, i hvilket profiloverskridelsen er beliggende.

(I eksemplet ligger godset på vognbunden og laveste godshøjde er da lig med vognbundshøjden, nemlig 1253 mm.

Den nederste godsdels øverste højde over vognbunden måles og fås til 1625 mm. Denne godsdels største højde over skinneoverkant er da $1253 \text{ mm} + 1625 \text{ mm} = 2878 \text{ mm}$.

Højdemålene 1253 mm og 2878 mm er begge inden for det tilladte interval fra 1250 mm til 2900 mm).

Eventuelt højere beliggende overskridelser måles også, ligesom den største, samlede højde måles. Eventuelt må målingerne foretages for enden af godset.

(Højden på den øverste del af godset måles til 2910 mm over vognbund. Den samlede højde over skinneoverkant er da

$$2910 \text{ mm} + 1253 \text{ mm} = 4163 \text{ mm},$$

hvilket er mindre end det tilladte højdemål på 4200 mm).

5. Overskridelsens beliggenhed i forhold til akslerne:

Ligger overskridelsen **mellem** akslerne eller bogiecentrene, angives den største afstand, punkt (14) i befordringstilladelsen, fra den del af godset, der overskrider læsseprofilen, til den nærmeste aksel hhv det nærmeste bogiecenter.

(I eksemplet ligger den nederste godsdel på hele stykket mellem akslerne, hvis indbyrdes afstand er 8000 mm, hvorfor det stykke af godset, der ligger længst væk fra en af akslerne, højst vil kunne være 4000 mm fra akslen.

Den øverste del af godset går kun 2000 mm fra vognakslen. Begge dele er i overensstemmelse med befordringstilladelsen).

Ligger overskridelsen **uden for** akslerne eller bogiecentrene, angives den største afstand, punkt (15) i befordringstilladelsen, fra den del af godset, der overskrider læsseprofilen, til den nærmeste aksel hhv det nærmeste bogiecenter.

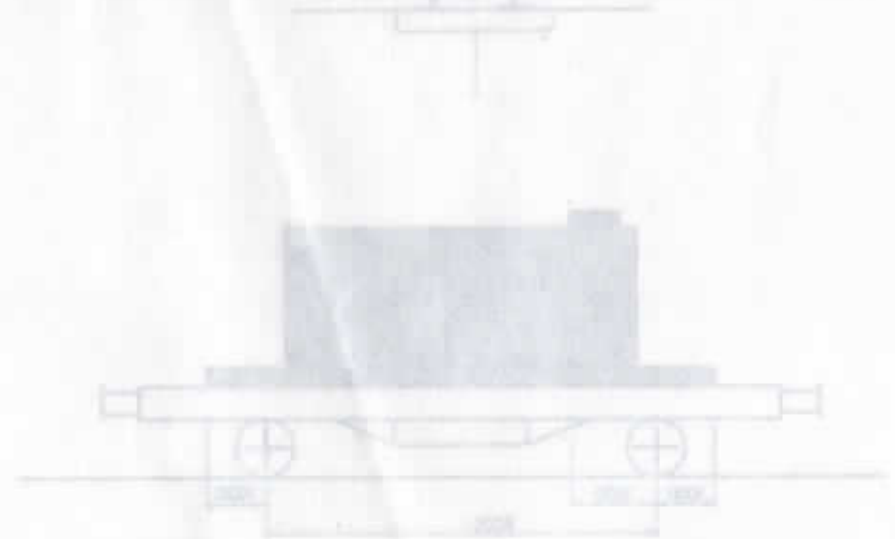
(I eksemplet ligger både den nederste og den øverste del af godset med maksimalt 500 mm uden for akslerne, hvilket er i overensstemmelse med befordringstilladelsen).

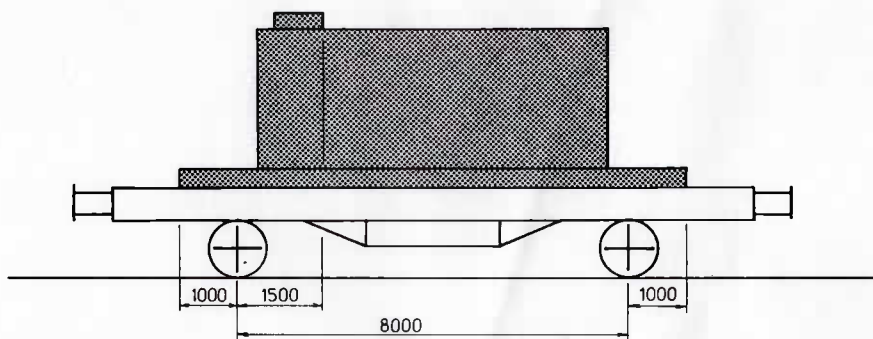
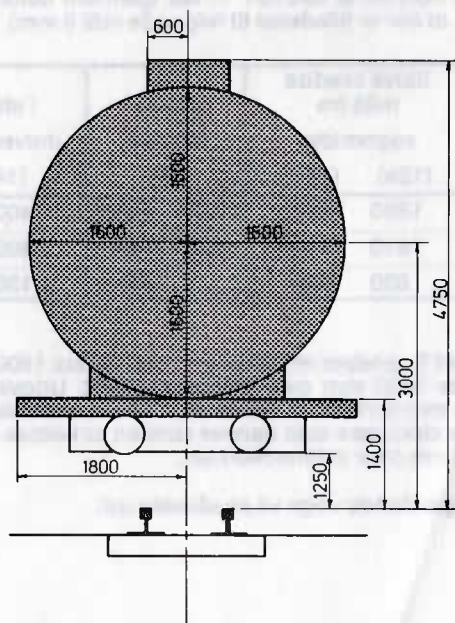
Som andet eksempel på opmåling af gods er valgt en rund beholder med et mandehul foroven. Vi har igennem befordringstilladelsen fået at vide, at der er tilladelse til følgende mål (i mm)

	halve bredde målt fra vognmidte		i højden over so (13)	i afstanden fra aksel	
	(12a)	(12b)		indvendig (14)	udvendig (15)
A	1800	1800	1250 - 2400	4000	1000
B	1610	1610	max 3400	4000	0
C	600	600	4750	1500	0

ad punkt B: godset er cirkulært med radius 1600 mm og centrum beliggende 3400 mm over skinneoverkant. Udover de i punkt A og C nævnte overskridelser må der kun forekomme den profiloverskridelse godsets cirkulære side danner som en cirkelbue i højden fra 2700 mm til 3300 mm over skinneoverkant.

Den pågældende vogn vil se således ud:





Eftermåling af denne beholder foregår efter samme princip som vist i første eksempel, idet vognhøjde og -bredde fastlægges som vist i afsnit 1 og 2.

Bundpladen og mandehullet opmåles som vist i første eksempel, afsnit 3, 4 og 5.

Opmåling af den runde beholder foregår således:

- den halve bredde måles ved ophængning af lodsnor på siden af beholderen i lighed med første eksempel, afsnit 3. Bemærk, at lodsnoren skal holdes mod beholderens øverste halvdel, således at snoren helt sikkert går ud over beholderens tykkeste del. (I dette tilfælde kan vi afmærke lodsnorens berøringspunkt på godsets bundplade og senere måle afstanden mellem de to punkter i hver side. Vi får dermed beholderens diameter til 3200 mm svarende til en radius på 1600 mm).
- for enden af beholderen måles derefter den egentlige beholders højde (uden bundplade og mandehul), halvdelen af dette mål er beholderens radius. (Når denne opmåling også foretages, selvom vi netop har udregnet diameteren og radius, sker det udelukkende for at kontrollere, at beholderen er cirkulær, og at den underste del f.eks ikke er forsænket ned i bundpladen).
- centrums beliggenhed kan nu udregnes. Underkant af beholderen - svarende til oversiden af bundpladen - lægges sammen med radius og centrums beliggenhed fås.

(Her bliver det $1400 \text{ mm} + 1600 \text{ mm} = 3000 \text{ mm}$, beholderen er altså i overensstemmelse med de kritiske punkter, som opgivet i befordingstilladelsens målskema under B samt det under målskemaet opgivne om beholderens radius og centrumsbeliggenhed).

Ud over bundpladens og mandehullets profiloverskridelser er der således **kun** givet tilladelse til den profiloverskridelse, beholderens sider danner som en cirkelbue i hver side. Profiloverskridelsen strækker sig fra 2700 mm til 3300 mm over skinneoverkant, og overskridelse vil være størst i den højde, hvor centrum er placeret.

I de tilfælde, hvor man også har brug for at fastlægge den egentlige beholders øverste runding, beregnes den således:

Til centrumhøjden lægges radius - i dette tilfælde altså $3000 \text{ mm} + 1600 \text{ mm} = 4600 \text{ mm}$ over skinneoverkant.

Ud over det anførte vedrørende den direkte eftermåling af godset må det ved eftermålingen kontrolleres, at godset i almindelighed er forsvarligt afklodset og surret, således at den tilladelige profiloverskridelse ikke vil kunne ændres under befordingen. Specielt vil dette være nødvendigt, når godset er læsset på slæde.

DSB

Afsender	Lokal til	Ref	Dato
banetjenesten	2502 og 2556	DSB 20001	05.01.1983.

Burmeister & Wain A/S
Strandgade 4
1401 København K

Modtager	Lokal til	Ref	Dato
		Hr fuldm. Nielsen	21.12.1982.

Usædvanlig transport af stålstøbegods i kasse.

Forsendelse fra København G til Hamburg Süd kan gennemføres som usædvanlig transport på de i vedlagte "almindelige betingelser" anførte vilkår.
For denne forsendelse gælder yderligere:

Læsning Forsendelsens mål og vægt skal være i overensstemmelse med angivelserne i læsseskitsen.

Rute Befordring sker ad ruten Padborg-Flensburg Weiche.

Fraktberegning Der beregnes fragt med tillæg af 950 kr til DSB. I Tyskland beregnes fragt for 214 km med et tillæg af 25 %, mindst 300 DM.

Gyldighed Denne tilladelse er gyldig indtil 31.03.1983.

Med venlig hilsen



Danske Statsbaner
Bernstorffsgade 20
1577 København V

Telefon
(01) 14 04 00

Telegram
DSBtrans
København

DSBbaneafdelingen
banetjenesten

Almindelige betingelser for usædvanlige transporter.

- a Disse almindelige betingelser er i intet tilfælde alene gældende som befordingstilladelse.
- b Sendingen, hvis mål og vægt skal være i overensstemmelse med befordingstilladelsen, skal læsses som vist på læsseskitsen.
- c Sendingen skal være solidt læsset og må ikke kunne forskubbe sig ved de stød og rystelser, der forekommer under almindelige forhold.
- d Eventuel regulering eller omlæsning af godset undervejs sker på forsenders regning.
- e Afsenderen hæfter for alle skader - også over for tredjemand - såfremt skaden kan føres tilbage til en af afsenderen foretaget mangelfuld læsning eller omlæsning.

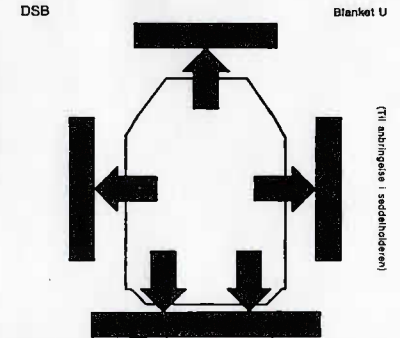
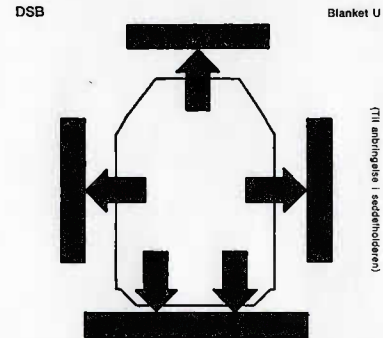
Dette forhold ændres ikke af, at jernbanen på afsendelsesstationen eller undervejs har kontrolleret sendingen.

- f Vognen skal ved afgang være forsynet med en særlig blå formular i seddel-tavlerne.

Fragtbrevet skal forsynes med en tilsvarende lille beklæbningseddel.

De pågældende formularer leveres i udfyldt stand af DSB.

- g Sendingen vil først blive afsendt, når den er kontrolleret af afgangsstationen.
- h De almindelige leveringsfrister gælder ikke for usædvanlige transporter.
- i Det er ikke tilladt at ændre på vognens konstruktion, f.eks. ved ændring af side- og endestøtter, ved boring af huller eller ved svejsning.
- k Benyttes specialvogn til sendingen opkræves særligt gebyr for benyttelsen hos afsenderen såfremt intet andet er anført i befordingstilladelsen. For udenlandske specialvogne opgøres dette gebyr først efter vognens tilbagevenden til vognens hjemland.



Totalvægt	Metervægt	Største akseltryk
⑦ + ⑧ t	⑨ t/m	⑩

Totalvægt	Metervægt	Største akseltryk
⑦ + ⑧ t	⑨ t/m	⑩

Forvaltning / (Nr.)
DSB 20001
DB Bza 10-1881/82

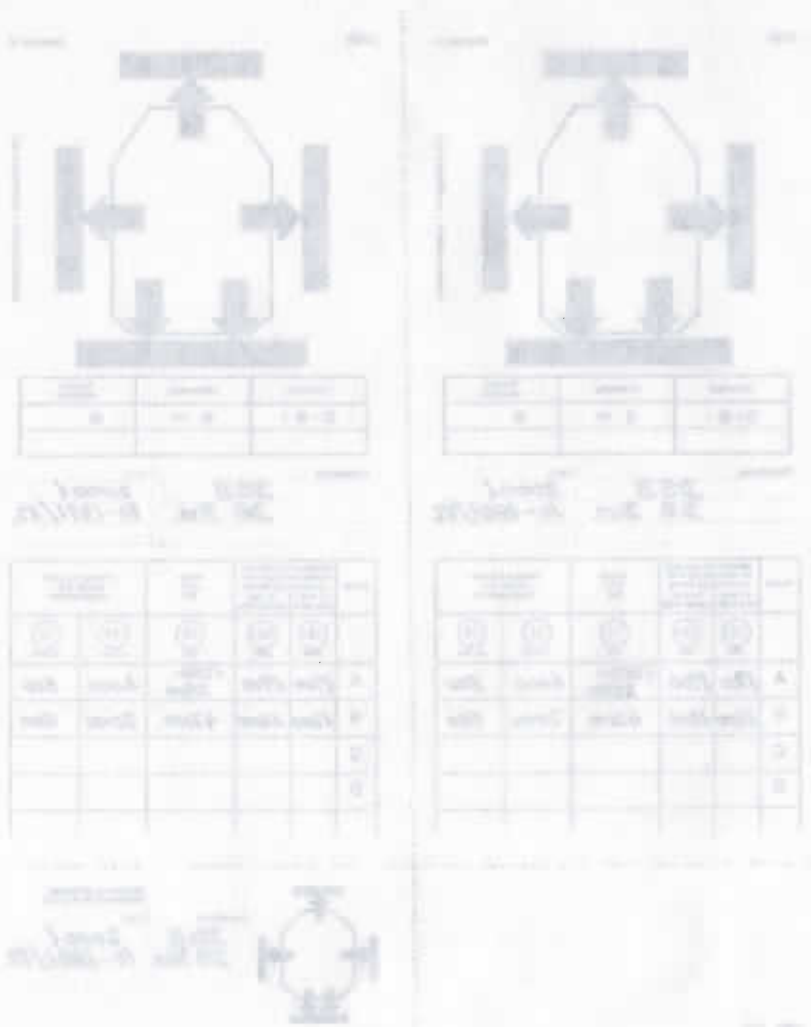
Forvaltning / (Nr.)
DSB 20001
DB Bza 10-1881/82

Punkt	Afstand fra vognens midterakse og målt vinkelret på denne til den ene side		Højde over SO	Afstand fra yderakser hlv. bogiecentre	
	⑫ _a mm	⑫ _b mm		⑭ ni mm	⑮ na mm
A	1700	1700	1250-2900	4000	500
B	1200	1200	4200	2000	500
C					
D					

Punkt	Afstand fra vognens midterakse og målt vinkelret på denne til den ene side		Højde over SO	Afstand fra yderakser hlv. bogiecentre	
	⑫ _a mm	⑫ _b mm		⑭ ni mm	⑮ na mm
A	1700	1700	1250-2900	4000	500
B	1200	1200	4200	2000	500
C					
D					



A 500. 2.76.



kh 04.01. 1983

es lk kd fa od ng kø rg ro ig gb
btj

ut 1000-1.

tilladelse til befordring af usædvanlig transport nr dsb 1000-1
fra esbjerg til københavn g ad ruten lk - fa - ng - kø - rg af vogn
nr 01 86 333 0 459-3 læsset med maskingods ud over profil.

godset har følgende kritiske mål:

(12a)	(12b)	(13)	(14)	(15)
1200	1200	4200	4000	2250

tilladelsen er gyldig til den 31.03. 1983.

gebyr for ut:

der beregnes i gebyr for ut 19 enheder (lb nr 890/56).

befordring som usædvanlig transport sker på følgende betingelser

esbjerg - fredericia:

gruppe 29.2 (to - ni - to)

fredericia - nyborg:

skal i odense føres forbi bro i km 30,1 med højst 5 km/t

nyborg - korsør:

gruppe 55.3 (fem - fem - tre)

korsør - københavn g:

uden særlige betingelser.

stationerne giver melding som angivet side 12 i instruks for ut.

underretning af lokoførere for de tog, hvori befordring finder
sted, sker ved udlevering af et eksemplar af dette telegram.

ttj, dc fjern + +

1.8.1983

12

DSB

Trafikjenseten/Banetjenesten 2502
Den 5.1.1983

Gyldig til 31.03.1983
UT 2000-1

St: Gb. Ig. Ro. Rg. Sg. Kø. Ng. Od. Fa. Kd. Lk. Oj. Te. Pa.
Do: Kh. Gb. Ro. Sg. Stb. Od. Fa. Pa.
Bij. Bø: Kh. Næ. Fa.
Sio: kh (Van). Ar.

USÆDVANLIG TRANSPORT NR 2000-1 FRA KØBENHAVN G TIL HAMBURG SÜD (DB).

Der er givet Burmeister & Wain tilladelse til befording fra København G til Hamburg Süd ad ruten Ringsted-Korsør-Nyborg-Fredericia-Padborg-Flensburg Weiche af 2-akslet vogn litra Ks læsset med stålstøbegods (vægt 17 t) ud over profil under transportnr: DSB 2000-1 og DB Bza 10-1881/82

Godset har følgende kritiske mål:

	halv bredde målt fra vognmidte		i højden over s.o. (13)	i afstanden fra aksel	
	(12a)	(12b)		(14) indvendig	(15) udvendig
A	1700 mm	1700 mm	1250 - 2900 mm	4000 mm	500 mm
B	1200 mm	1200 mm	4200 mm	2000 mm	500 mm

Gebyr for UT:

Der beregnes i gebyr for UT 19 enheder (lb nr 890)
Tilladelsen er gyldig til 31.03.1983

Betingelser for transportens gennemførelse

- Samtlige stationer og strækninger: der skal ved frispormærker være plads til transportens passage af andre vogne og andre vognes passage af transporten
- Hedehusene-Roskilde: må ikke på fri bane og ad gennemgående hovedspor på Hedehusene station møde andre profiloverskridende transporter.
FC Roskilde fører kontrol hermed
- Roskilde: må ikke møde andre profiloverskridende transporter i spor 4, såfremt spor 3 benyttes
må ikke møde andre profiloverskridende transporter i spor 3, såfremt spor 4 benyttes
- Storebælt: skal overføres på færgens midterspor foran overbygningens forreste støtter, der ikke må passeres.
På »Asa-Thor« kan hele midtersporet benyttes
- Fredericia: skal føres forbi post 2 med højst 5 km/t, såfremt sporet umiddelbart øst for post 2 benyttes
- Meldinger: Stationerne giver meldinger som angivet side 12 i »Instruks for UT«
- Underretning: Lokoførere for tog, hvori befordingen finder sted, underrettes ved udlevering af et eksemplar af nærværende.

=====

DSB

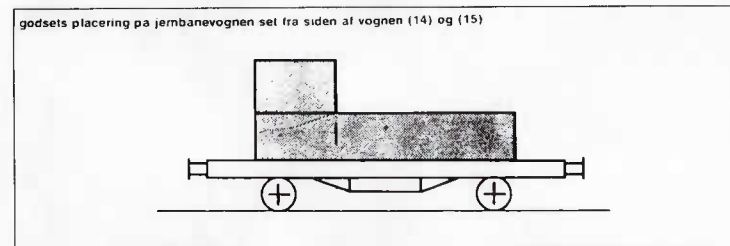
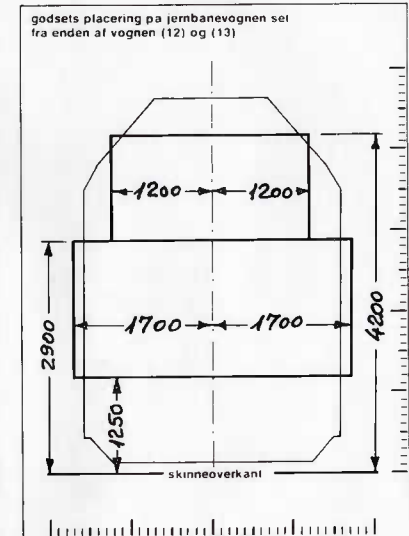
Læsseskitse

Usædvanlige transporter
Bernstorffsgade 20
DK 1577 København V
Tel (01) 14 04 00
lokal 2502 eller 2556

godsart (1a):	Stålstøbegods
godsvægt (8):	17 t
antal pr vogn:	1 stk

vogntype (2):	Ks
---------------	----

afsender (20):	Burmeister & Wain A/S
afsendelsesstation (21):	København C
modtager (27):	HATAK GMRH
bestemmelsesstation (22):	Hamburg Süd
befordringsvej (23):	Padborg - Flensburg, Weiche



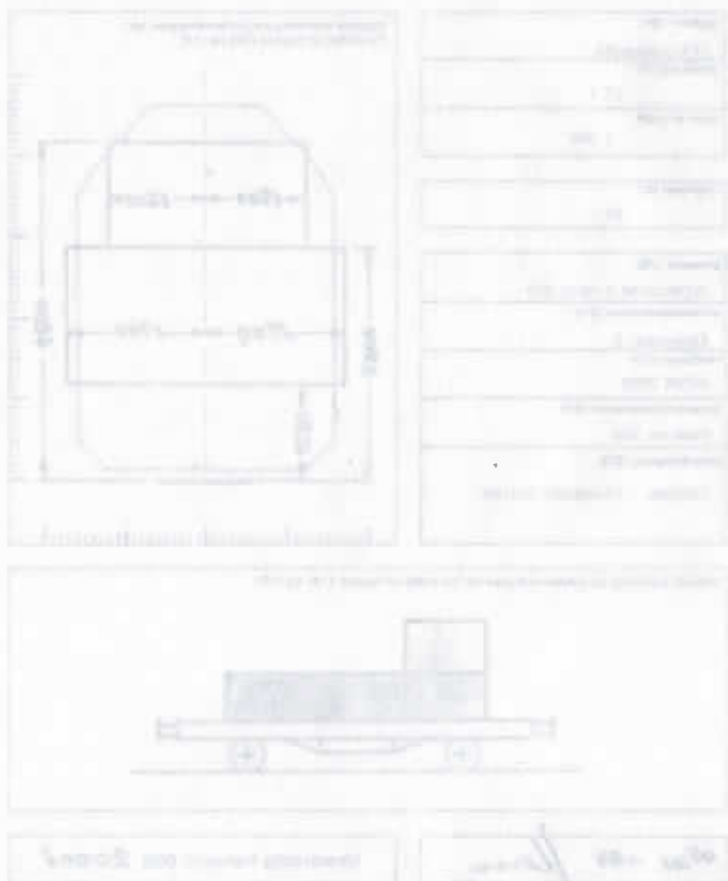
05/01 -1983 *flann*

Usædvanlig transport DSB 20001

Gruppebetingelser for overførsel af UT på færgeoverfarten

Helsingør - Helsingborg og omvendt

gruppe 51.1	må ikke overføres med »Hälsingborg«
gruppe 51.2	må ikke overføres med »Helsingør« eller »Hälsingborg«
gruppe 51.3	må kun overføres med »Kärnan«



Grubebetingelser for overførsel af UT på færgeoverfarten

Rødby Færge - Puttgarden og omvendt

gruppe 53.1	skal overføres på midterspor på »Danmark« eller »Deutschland«
gruppe 53.2	skal overføres på midterspor på »Danmark«, »Knudshoved« eller »Deutschland«

Grubebetingelser for overførsel af UT på færgeoverfarten

Rødby Færge - Puttgarden og omvendt

gruppe 53.1	skal overføres på midterspor på »Danmark« eller »Deutschland«
gruppe 53.2	skal overføres på midterspor på »Danmark«, »Knudshoved« eller »Deutschland«

Grupperbetingsbetingelser for overførsel af UT på færgeoverfarten

Korsør - Nyborg og omvendt

gruppe 55.1	skal overføres på midterspor foran overbygningens forreste støtter, der ikke må passeres
gruppe 55.2	må ikke overføres med »Sprogø« eller »Knudshoved«
gruppe 55.3	skal overføres på midterspor. På »Sjælland« dog kun foran overbygningens forreste støtter, der ikke må passeres
gruppe 55.4	skal overføres på midterspor foran overbygningens forreste støtter, der ikke må passeres. På »Knudshoved«, »Sprogø«, »Pr Benedikte«, »Asa-Thor«, »Dronning Margrethe II« og »Prins Henrik« kan hele midtersporet/ne benyttes

