420 Trykk nr. 420

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedstyret

Forskrifter for bruk og behandling av godsvogner og presenninger. Lasteregler.

[1. utg.]

DREYER AKSJESELSKAP
STAVANGER 1958

INNHOLD

Bl.nr.	Betegnelse	
001.522.04	Vognmerkelapp Thermovogner	Del 1: 7.1.6.
001.522.06	Vognmerkelapp varmegods	Del 2: 1.8.
001.523.21	Skiftes forsiktig	Del 1: 7.8.
001.523.90	Spesialtransport (overskredet lasteprofil)	Del 2: 1.6., Del 3: 9.3.
001.527.01	Transporttillatelse	Del 2: 1.6., Del 3: 9.3.
001.531.35	Rød etikett, paller	Del 1: 1.4.4.3.
001.536.10	Besiktigelsesprotokoll	Del 3: 3.4.3.
001.571.05	Rapport om skadet vogn	Del 3: 3.4.2.
001.571.11	Vogn, prs.- og beholderbok	Del 3: 4.2.
001.571.38	Vognkartotek	Del 3: 4.2.
001.572.01	Rekvisisjon av erstatningsdeler	Del 3: 2.5.5., 2.6.
001.572.05	Melding om utenlandsk vogn satt ut av trafikk	Del 3: 2.5.5.
001.572.10	Følgeseddel	Del 1: 1.4.2.11., Del 3: 4.3., 4.6., 5.3.1., 5.5.1., 5.6., 7.2., 8., 8.2.
001.572.11	Følgeseddel for vogner, vogndeler og erstatningsdeler	Del 3: 2.4.2.
001.572.20	Bremsen ubrukbar	Del 3: 2.5.6.
001.572.21	Hovedledning ubrukbar	Del 3: 2.5.6.
001.572.45	Overgangsseddel (vogner)	Del 3: 9.2.
001.572.50	Sterkt skadet	Del 3: 2.5.4., 2.5.6., 3.4.9.
001.572.51	Til undersøkelse	Del 3: 2.5.2., 2.5.6., 3.4.7.
001.572.52	Må ikke lesses	Del 1: 4.1., Del 3: 2.5.3., 2.5.6., 5.5.1.
001.572.53	Hjemsendingsseddel	Del 3: 9.2
001.723.25	Regning	Del 1: 1.4.4.4.

420

Trykk nr. 420.1

Trykt i april 1958.

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedstyret

Forskrifter for bruk og behandling av godsvogner og presenninger

Ved dette trykk oppheves:

Hst. sirk. 310, 320, 55/50, 225/51, 62/52, 70/52, 37/57 og 39/58.

S-sirk. 1, 118, 184, 305, 331, 385, 399, 415, 419, 430, 444, 451, 459, 463, 470 og 479.

I Grønne bok del A oppheves på side 90, 91 og 92 avsnitt 8 «Varme resp. kjølegods» (jfr. tillegg 2), på side 151 avsnitt 1 «Godsvogners utstyr» og på side 152 avsnittet «Godsvogner». Sidene 153, 154, 155, 155 a og 156 (jfr. till. 2, 3, 4, 5 og 6) oppheves i sin helhet. På side 157 strykes i overskriften til avsnitt 4 ordene «— og gods» (jfr. tillegg 2). I dette avsnitt oppheves de 7 siste pasuser (f. o. m. «Når varmgått vogn....» og avsnittet ut. Det som da blir stående igjen i avsnitt 4, gjelder bare personvogner og omfatter også det tidligere avsnitt 6 «Meldinger om personvogner som skal settes ut» — jfr. tillegg 2.) Videre oppheves på side 157 avsnitt 5 «Kontroll med godsvogners løp» og på sidene 158—163 (jfr. till. 1 og 3) avsnitt 8 «Presenninger».

LISTE OVER RETTELSESBLAD

Rettelsesbladet skal etter foretatt komplettering av trykket registreres her.

Rettelsesblad				Rettelsesblad			
nr.	Innført		Merknad	nr.	Innført		Merknad
	den	av			den	av	
1	28/862	AMH		14			
2	11/11 64	[illegible]		15			
3	7/465	"		16			
4	9/1065	"	Gjelder ny 6r	17			
5				18			
6				19			
7				20			
8				21			
9				22			
10				23			
11				24			
12				25			
13				26			

Trykk nr. 420.1 deles ut til:

Stasjonspers.
Kond. pers.
Lok. pers.
Vognvisitører
Vognverkstedene
Presenningsverkstedet
og for øvrig til det administrasjons- og annet personale som måtte ha behov for det i sin tjeneste.

INNHOLD

ALMINNELIGE BESTEMMELSER

Godsvognmateriellet.

1. Følgende vogner kan framføres på Norges Statsbaner:

a) NSB.s egne godsvogner. Fortegnelse over disse vogner med beskrivelse av vognenes tekniske data er inntatt i trykkene 745 a og b og trykk 752.

b) Private godsvogner innregistrert i NSB.s vognpark. Fortegnelse og beskrivelse inntatt i trykk 745 a.

c) NSB.s interne vogner d.v.s. redskapsvogner, losjivogner, snørydningsvogner m.m. Disse finnes også inntatt i trykkene 745 a og b. Som særlig kjennetegn bærer disse interne vogner litrabetegnelsen R (med underlitra) og påskrift om hva de brukes til.

d) Godsvogner tilhørende Rjukanbanen. Vognene bærer eiendomsmerke Rj. B Norge.

e) Vogner som tilhører utenlandske baner.

f) Private vogner innregistrert ved en utenlandsk bane.

Unntak.

a) Følgende godsvogntyper tillates inntil videre *ikke* kjørt på *Valdresbanen:*

1. G4-vogner.
2. Andre to-akslede lukkede godsvogner og åpne godsvogner med høye vognkasser når akselavstanden er 6,0 m eller mer.
3. To-akslede åpne godsvogner med lave vognkasser samt plattformvogner når akselavstanden er over 7,2 m og lengden over endebjelker (vognkassen) er over 10,0 m.

Unntak: Hvf4- og Z1-vogner tillates kjørt på Valdresbanen.

b. Vogner som skal kjøres på *Flåmsbana* og *Hardangerbana* skal være utstyrt med trykkluftsbremser av ett av følgende bremsesystemer:
Hildebrand Knorr-bremse (Hik).
Oerlikon-bremse (O-GP, O-GP-AL).
Knorr KE-bremse (KEOg, KEg, KEOp, KEp).
(Forkortelsene som er tilføyet i () er de forkortede betegnelser som er påmalt langbjelkene).

Lastemidler.

2. Til lastemidler henregnes beholdere, lastepaller, presenninger, fangnett, samt snorer, kjettinger m.m. Disse skal være forsynt med nummer og vedkommende banes eiendomsmerke. Lastemidler tilhørende private skal være merket med eierens navn.

Vognkonstruksjon.

3. Alle vogner skal være anbragt på fjærer og være forsynt med fjærende buffere og fjærende trekk- og koplingsanordning. Vog-

nenes høyde og bredde må ikke overskride de grenser som er angitt i konstruksjonsprofilet for banens rullende materiell (se trykk 402 § 37). Vogner som skal brukes i internasjonal trafikk må med hensyn til konstruksjon og vedlikeholdstilstand tilfredsstille bestemmelsene i «Jernbanens tekniske enhet», trykk 403. Vogner som tilfredsstiller fordringene for bruk i internasjonal trafikk bærer merket [RIV]. — Se art. 21.

Norske godsvogner som sendes til andre land enn Sverige og Danmark, må derfor ha merket [RIV].

I norsk/svensk/dansk trafikk kan det inntil videre brukes vogner med forsterket draginnretning (jfr. trykk 402, § 12) selv om de *ikke* er merket RIV.

Det må bare nyttes vogner hvis trykkluftbremseutstyr resp. ledning for trykkluftbremse er i full orden, og hver vogn må ha lasteevne (bæreevne) eller egenvekt på minst 12 tonn. Kjøle- og varmevogner må dessuten ha en akselavstand på minst 4,0 m for å kunne sendes til Sverige og Danmark, se også Grønne bok del A s. 168.

Vogner til internt bruk.

4. For godsvogner til internt bruk gjelder følgende bestemmelser:

1. *Vogner som skal brukes på linjen* tas ut blant trafikkvognene.
   a) Må vognen for å bli tjenlig til sitt bruk, forsynes med spesielt utstyr eller underkastes konstruktive forandringer (f. eks. utstyres med montasjestillas, sporrensere eller lign.), må samtykke på vanlig måte innhentes fra Hovedstyret før arbeidet iverksettes. Vognen forsynes med nye påskrifter etter nærmere bestemmelse fra Hovedstyret.
   b) Kan vognen nyttes uforandret til internt bruk, kan den tas ut uten å forespørre Hovedstyret. Vognen forsynes da med en passende ekstra påskrift etter distriktsjefens nærmere bestemmelse (f. eks. «Slaggvogn. Må ikke nyttes utenfor Hamar distrikt» eller lign.) som igjen fjernes når vognen frigis til vanlig bruk. Vogner til slikt internt bruk skal så vidt mulig tas ut av den minst moderne del av vognparken.

2. *Vogner som bare skal anvendes innen et bestemt stasjons- eller verkstedområde* («Stasjonsvogner») og som ikke skal nyttes på linjen, tas ut blant utrangerte vogner. For disse vogner gjelder ikke de krav til vognens konstruksjon som er fastsatt i art. 3. I Narvik distrikt kan slike vogner også tas ut blant trafikkvognene, såfremt man ikke har passende utrangert vogn.

   Alle tidligere ordinære påskrifter må fjernes på utrangerte vogner som skal tas til sådant bruk. I stedet forsynes vognene på begge langsider — til venstre eller på midten — med påskriftene: «Stasjonsvogn», vedkommende stasjons eller verkstedområdes navn, og «Må ikke anvendes på fri linje», alt med rød skrift på hvit bunn. Er det ønskelig, kan vognen dessuten forsynes f. eks. med påskrifter som «Flis», «Søppel» eller lign., og om det anses hensiktsmessig også med et nummer (1. 2. 3. 4. .... etter «Stasjonsvogn»).

Trafikkvogner som er i bruk som «stasjonsvogner», må så snart det er mulig frigis og ombyttes med utrangerte vogner. Før disse trafikkvogner igjen benyttes på fri linje må det kontrolleres av vongvisitør at de er i driftsmessig stand. Om nødvendig må de sendes til verksted for revisjon og eventuell reparasjon.

Godsvogners utstyr.

5. Jernbanens personale skal behandle vogner og lastemidler med størst mulig omsorg. Materiellet bør til enhver tid være i så god stand at trafikantene ikke har noe å utsette på det. Det påligger stasjons- og togpersonalet å føre tilsyn med at vogner og lastemidler ikke blir skjødesløst behandlet under skifting eller under opp- og avlasting av gods. Særlig vognstaker har lett for å bli borte. For å hindre dette må stasjonene påse at alle staker er til stede på vognene både når de kommer og når de sendes.

6. Godsvogner som stilles til disposisjon for opplasting skal være i driftsikker stand og med tilbehør som f. eks. staker, side- og endelemmer. Bestemmelses-stasjonen må sørge for at alt vogntilbehør etter avlasting av godset blir satt på plass. Løst vogntilbehør må ikke bli liggende igjen på ramper eller frilasteplasser.

På alle godsvogner som er utstyrt med *svingbare* holdere for sluttsignaler skal signalholderne være svingt inn langs endebjelken i retning mot vognmidt når de ikke benyttes.

Signalholdere i utslått stilling kan fremby en fare for skiftepersonale o.a. som under sitt arbeid kommer i nærheten av vognene.

7. Kjettingutstyret på T, Tl, To og Tlo-vogner består av lange surrekjettinger, festet til øvre ende av stakene, og av korte sikkerhetskjettinger, festet under vognene. Noen av surrekjettingene har strammeapparat. Sikkerhetskjettingene har kroker, som skal sitte i hullet i nedre stakeende for å hindre at stakene kan bli trukket (løftet) opp av stakefestet. Jernlemmene på Tl- og Tlo-vogner er forsynt med kjettinger til å feste lemmene i oppslått stilling til stakene. Da man har erfaring for at disse kjettinger ofte slites av og forsvinner vil det etter hvert som Tl- og Tlo-vogner kommer til verksted bli boret hull i jernlemmene slik at disse i nødsfall kan festes til stakene med en jerntråd gjennom hullet når kjettinger mangler.

8. Enkelte stasjoner har løse surrekjettinger eller tau som kan brukes på tynn og lett trelast, se trykk 420.2 art. 83. Videre brukes på enkelte strekninger «fangnett» og strammekjettinger for å sikre lasten mot forskyvninger, se trykk 420.2 art. 86—88.

Surrekjettingene skal alltid være gjort fast, slik at de under kjøring ikke kan slenge og volde skade. Henger de løse, kan de f. eks. volde skade på personer og slå i stykker sporveksellykter.

9. For å unngå at sikkerhetskjettinger med kroker henger og slenger er hvert stakefeste på alle vogner med sikkerhetskroker ut-

styrt med en opphengingsbøyle. Sikkerhetskroken skal henge i bøylen når vognen kjører tom eller er lastet under stakehøyde eller når staker mangler. I alle tilfelle hvor vognen lastes over stakehøyde eller surrekjettingene av andre grunner forbindes over lasten, skal krokene settes i hullet i nedre stakeende.

Det må videre påses at krokene på sikkerhetskjettinger ikke blir brukt som feste for presenningstau eller lignende som strammer så sterkt at krokene rettes ut.

Stasjons- og togbetjening må påse at ovennevnte regler overholdes likesom stasjoner og verksteder må sørge for at kjettingutstyret holdes i orden og blir komplettert til enhver tid. Vognvisitørene skal utbedre skader på kroker m. v. og hjelpe til å holde utstyret i orden. De stasjoner som ikke melder fra om eventuelle mangler (form. 554) vil kunne bli gjort ansvarlig for vogntilbehøret — uansett om de er blitt borte ved stasjonen eller ved underliggende sidespor. For ettersending av vogntilbehør til utenlandske vogner — se Grønne bok del A s. 168.

10—15. (Reservenummer.)

MERKER OG PÅSKRIFTER PÅ GODSVOGNER

Merker og påskrifter med teknisk betydning.

16. Norske godsvogner bærer eiendomsmerket NSB, Norge. Alle vogner er forsynt med litrabetegnelse og nummer.

Disse påskrifter finnes i trykk 745.

Rjukanbanens vogner bærer eiendomsmerket Rj B NORGE (på langbjelkene Rj. B).

17. I dette avsnitt er tatt med de merker og påskrifter som gjelder for godsvogner, så vel for internasjonal trafikk, som særskilte merker og påskrifter på norske vogner. Enkelte norske påskrifter hvis betydning framgår av teksten, er dog ikke tatt med her. Merker og påskrifter angående bremser er ikke tatt med, disse finnes i trykk 412, på plansje II og III.

18. → 0,00 m ←

1) Anbrakt på en vogns langbjelker angir for 2- eller 3-akslede vogner avstanden mellom vognens ytterste aksler og for boggievogner avstanden mellom boggisentrene.
2) Anbrakt på en boggis sider angir avstanden mellom de ytterste aksler i boggien.

19. ←⊖→

er anbrakt på 2-akslede vogner med akselavstand større enn 4500 mm, 2-akslede boggier med akselavstand større enn 4500 mm

og vogner eller boggier med mer en 2 aksler, når deres aksler kan innstille seg slik at vognene uten vanskelighet kan løpe gjennom kurver med 150 m radius.

For vogner bygd etter 1. 1. 39 må dette kun skje i kurver uten sporutvidelse, altså med en sporvidde av 1435 mm.

P

betegner at vognen tilhører privat person eller firma.

20.

Hikg, Kkp, Kks, Hiks, W (Lu-) m. fl.

betegner forskjellige typer av trykkluftbremser. Hikg betegner således Hildebrand-Knorr godstogbremse.

Merke for bremserevisjon.

Anbrakt på norske vogner ved merket for vognteknisk revisjon. I merket er påført dato for fullstendig revisjon og mellomrevisjoner av trykkluftbremsen.

Alle merker som er nevnt foran, finnes også på norske personvogner.

21. RIV

betyr at vognen med hensyn til sin byggemåte tilfredsstiller alle bestemmelser som gjelder for internasjonal trafikk, og at den kan trafikere alle normalsporte baner som er åpnet for internasjonal trafikk (på visse utenlandske strekninger nær, som uttrykkelig er unntatt).

22. S

betyr at vognen oppfyller de internasjonale bestemmelser for å kunne innsettes i tog med kjørehastighet inntil 100 km pr. time.

Om innkopling av slike vogner i hurtiggående tog på norske baner se trykk 402 § 25 pkt. 3 og 4.

S	10,0 t

Et tall malt i ramme ved siden av merket S angir den største tillatte last i tonn som ikke må overskrides når vognen skal anvendes i tog med største kjørehastighet 100 km pr. time.

SS

betyr at vognen oppfyller de internasjonale bestemmelser for å kunne kjøres i tog med kjørehastighet over 100 km pr. time og inntil 120 km pr. time.

22—25

SS	6,0 t
S	10,0 t

Tallet i rammen ved siden av merket SS angir den største tillatte last i tonn (som ikke må overskrides) for vognen når den skal kjøres i tog med kjørehastighet over 100 km pr. time og inntil 120 km pr. time. Om tallet i rammen ved siden av merket S, se ovenfor for vogner som bare har merket S og ikke SS. Se også art. 25 om vogners bæreevne.

23. 00000 kg

betegner vognens vekt i kg.

10 000 kg
20,0 t

er anbrakt på godsvogn hvor det samlede bremseklosstrykk fra skrubremsen er *mindre* enn 60 % av summen av vognens egenvekt og påskrevne lasteevne, når det anvendes en kraft av 50 kg på bremsehåndtaket.

Det øverste feltet betegner vognens egenvekt i kg.

Det nederste feltet betegner vekten bremset med skrubremsen i tonn, og er lik den vekt hvorav det samlede bremseklosstrykk er 60 % når det anvendes en kraft av 50 kg på bremsehåndtaket.

Det viste merke gjelder således en vogn med vekt 10 000 kg og påskreven lasteevne 14 tonn (tilsammen 24 tonn) og som har skrubremse som når det anbringes en kraft på 50 kg på bremsehåndtaket, gir et samlet bremseklosstrykk på 12 tonn.

Bremseklosstrykket er altså mindre enn 60 % av de 24 tonn, men utgjør 60 % av 20 tonn *som derfor blir skrubremsens maksimale bremsbare vekt.*

24. Merkene for vognens *lasteevne* har følgende utførelse:

A	B	C
00,0 t		

A	B	C
00,0 t	00,0 t	

A	B	C
00,0 t	00,0 t	00,0 t

Om gruppeinndelingen A, B, C, se trykk 420.2 art. 23—24.

Om overskridelse av lasteevnen se trykk 420.2 art. 15—16.

I forbindelse med vogner til utlandet dekker tallene under A, B, C også bestemmelsene om største tillatte akseltrykk på vedkommende lands baner. — Se trykk 420.2 artiklene 20—22.

De merker for *lasteevne* som er vist i denne artikkel, tillates nyttet i internasjonal trafikk inntil 1. januar 1960. Fra og med denne dato skal merkene være erstattet med merker for bæreevne som omhandlet i neste artikkels pkt. a.

25. a) Merkene for vognens *bæreevne* (se trykk 420.2 art. 14) kan

ha samme utførelse som merkene for lasteevne (se foregående art. 24) med den forskjell at merkene for bæreevne har en vannrett strek over og under tallene slik at disse blir helt innrammet. Disse merker for bæreevne kan også kombineres med merker for vektbegrensning av last på vogner i tog med store hastigheter nevnt i art. 22.

De merker som omhandles i denne artikkel kan da eksempelvis ha følgende utførelse:

A	B	C
15,5 t	15,5 t	

	A	B	C
	18,5 t	18,5 t	
S	10,0 t		

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

b) 00,0 t / 00,0 t

betegner også vognens *lasteevne* og *bæreevne*, øverste linje lasteevnen og nederste linje bæreevnen. (Hvis bæreevnen ikke er påført, kan den påførte lasteevne overskrides inntil 5 % — jfr. del 2 art. 15—16). Dette merket tillates nyttet i internasjonal trafikk inntil 1. januar 1960. Fra og med denne dato skal merkene være erstattet med merker for bæreevne som omhandlet i pkt a.

26. 00,0 m²

betegner vognens golvflate i kvadratmeter.

27. 00,0 m

angir lastelengden i m på plattformvogner med golvlengde over 10 m.

c b a

	m	t
a-a	0	0
b-b	0	0
c-c	00	00

a b c

er anbrakt på plattformvogner med lengde over 10 m. Merket angir tillatt konsentrert last for 3 forskjellige lengder. Vognens lasteevne er angitt under t for hver av lengdene a-a, b-b og c-c som er angitt under m, og lasten må være noenlunde jevnt fordelt over en lengde som minst tilsvarer henholdsvis avstanden mellom merkene a og a, b og b eller c og c.

28. (00,0 m³)

er anbrakt på beholdervogner (tankvogner, krukkevogner o. l.), og betegner rominnholdet i m³, hl eller l.

29. 

anbrakt på tankvogner betegner at tanken har skvalpeplater.

30. (U)

betegner at vognen har internasjonalt ombyttbare deler.

St

til høyre for merket RIV betyr at vognen svarer til de internasjonale forskrifter for standard godsvogner.

31. Øvre halvdel av hjørnestenderne malt gul

betyr at de internasjonale standard kjølevogner, som er merket på denne måten, har kraftig isolasjon og er særlig egnet for transport av frosne og dypfrosne varer.

32. UIC

betyr at vognen er bygd etter UIC's tegninger for de internasjonale standard godsvogner.

33. Sp

i nærheten av revisjonsmerket betyr at vognen helt eller delvis er bygd av annet stål enn vanlig.

34. 

er anbrakt på vogner som på grunn av sin konstruksjon kan skades ved å passere over eselrygg, og betyr forbud mot å skifte vognen over eselrygg.

35.

Rev.	Oslo
	00-00-00

Merke for siste revisjon av vognen. I øvre felt er angitt stedet hvor revisjonen er utført, i nedre felt dato for revisjonen. Dette merket har hittil vært anvendt på alle norske godsvogner.

REV (3 a)	
L	00.00.00

REV	L	00.00.00

REV
L
00.00.00

Merker for siste revisjon av vognen. Hvis det står et tall og bokstavet a ved siden av «REV», angir dette revisjonsfristen for vogner i år. I rubrikken angitt ved bokstavet L er angitt betegnelse for stedet hvor revisjon er utført, mens dato for revisjonen er påført i feltet ved siden av eller under.

På godsvogner for internasjonal trafikk kan ett av disse merker være påført, og norske godsvogner for internasjonal trafikk vil etter hvert få merket til venstre istedenfor det først viste merket.

36.

6 M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Angir smørefrist og dato for smøring på vogner med periodesmøring og er anvendt i forbindelse med ett av de 2 andre merkene for revisjon. Til venstre for tabellen er angitt smørefristen i måneder. Dato for smøring er angitt under tallet for den måned smøringen er utført.

REV		12 M	
L	00.00.00	L	00.00.00

Merke for siste revisjon og for smøring av vognen. Den venstre delen gjelder revisjon, den høyre smøring for vogner med periodesmøring. I det øvre feltet til høyre er angitt smørefristen i måneder. I feltet angitt ved bokstavet L er angitt stedet hvor revisjon eller smøringen er utført, mens datoen er påført i feltet ved siden av. Dette merket kan være påført på godsvogner for internasjonal trafikk.

Tegn for løst tilbehør.

37. Med løst tilbehør forstås vogndeler som ikke er fast forbundet, f. eks. ikke fastskrudd til vognen, for at de skal kunne fjernes midlertidig og settes tilbake på plass i trafikken.

37—38

For det løse tilbehør er angitt tegn i form av en brøk, hvor telleren er bokstavet A og nevneren er løpenummeret for gjenstanden etter listen nedenfor. Foran brøken står et tall som angir antallet av vedkommende gjenstand.

Eksempel: Tegn for å angi 12 staker: $12\frac{A}{1}$

A betyr løst tilbehør.
1 er løpenummer for gjenstanden.
12 angir antallet av gjenstanden.

Disse tegn kan være komplettert med tilsvarende påskrifter i vedkommende lands språk. Betydningen av påskrifter på norsk om løst tilbehør framgår umiddelbart av teksten.

38. Liste over løst tilbehør.

Løpe-nr.	Gjenstand
1	Stake.
2	Avtakbar sidelem.
3	» endelem.
4	» sidedør.
5	» endedør.
6	Kjetting.
7	Tau.
8	Presenningsbom.
9	Dreisekammel (med staker).
10	Mellomgolv (for småfe, fjærfe etc.).
11	Opplager for mellomgolv.
12	Brett » »
13	Dørforsatsgitter (for frukt, grønnsaker etc.).
14	Dørforsatsplate for løst gods (korn lastet løst etc.).
15	Bur for fjærfe eller småfe.
16	Vagle for transport av fjærfe.
17	Foringstrau.
18	Stativ for foringstrau.
19	Skillebjelke eller skillerem for hestetransport.
20	Forsats- eller skillegitter, avtakbart polster for hestetransport.
21	Avtakbar bru for hestetransport.
22	Grime for hestetransport.
23	Klappstol til bruk ved hestetransport.
24	Koplingsstang (stiv kopling).
25	Golvrist (jern, bord- eller lekterist).
26	Isbeholder.
27	Skjerm for isbeholder.
28	Ramme for »
29	Bukk eller stang med kjøttkroker.

Løpe-nr.	Gjenstand	
30	Avtakbar tverrbjelke for vogner med nedsenket lasteplan.	
31	Avtakbar bærer.	
32	Anleggsbjelke	for vogner for spesialtransporter.
33	Løst golvstykke	
34	Surstofflaske.	
35	Anleggskile.	
36	Bremsestang med eller uten klosser	For vogner for transport av biler.
37	Festerem	
38	Liten bjelke for løs rampe	
39	Avtakbar lastesadel for vognpar med dreisekamler (for kjeler etc.).	
40	Reserve halvkopling for varmeledning.	

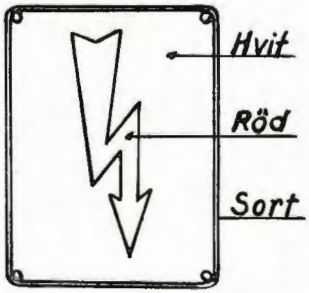
Det vil etter hvert bli anbrakt merker og påskrifter som vist her, på norske godsvogner.

39—40. (Reservenummer.)

Merker og påskrifter med elektroteknisk betydning.

41. Følgende skilter, merker og påskrifter på rullende materiell som benyttes på elektrifiserte baner, er anbrakt for å gjøre personalet merksam på ting som må iakttas av hensyn til sikkerhet eller til materiellets rette behandling i driften:

42. *Varsel om høyspenning.*



Rød pil på hvit bunn, utført som skilt eller malt direkte på vegg eller gjenstand. (Ifølge internasjonale bestemmelser skal pilen være gul på mørk bunn. Utenlandske vogner kan derfor være merket slik, men Norge og Sverige benytter rød pil på hvit bunn fremdeles.)

Dette merket skal være anbrakt på rullende materiell slik:

a) Ved stiger eller trinn som er høyere enn 2 m over skinneoverkant (for å minne om at det kan være farlig høyspenningsledning over sporet eller farlige spenningsførende deler på det rullende materiells tak. Derfor er også et av trinnene utført knekket på de fleste stiger på norske vogner).

b) På sikringskasse, på varmekopling og på blindkopling for elektrisk togoppvarming.

c) På dører for skap og rom som inneholder elektriske apparater.

Merk: På utenlandsk rullende materiell kan dette varsel mangle for b) og c)'s vedkommende.

43. *Varsel om høyspenning* (tekstskilt).

Skilt med tekst skal være anbrakt på hver side av damplokomotiver, skinnetraktorer uten strømavtaker samt redskapsvogner som benyttes på elektrifiserte baner.

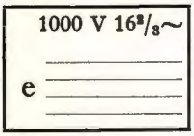
44. *Behandling av skadede etter ulykke ved elektrisk strøm.*

Skilt utgitt av Norges Vassdrags- og Elektrisitetsvesen om ulykker ved elektrisk strøm, skal bl. a. være anbrakt i elektriske lokomotivers og motorvogners ene førerrom.

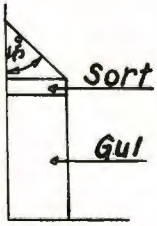
Skiltets tekst er gjengitt (i noe omarbeidet form) i trykk nr. 427, avsnitt I, pkt. 12.

45. *Elektrisk oppvarming av rullende materiell.*

a) Hvf-vogner med elektrisk oppvarming kan ha følgende merke, som ellers bare finnes på personvogner (jfr. S. sirk. 473. pkt. 4 a).



b) Godsvogner med gjennomgående elektrisk varmekabel.



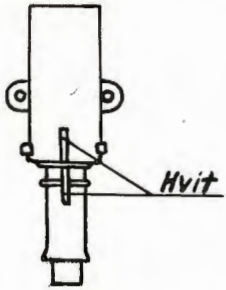
Nede på alle hjørnestolper på godsvogner skal merket være malt som et ca. 200 mm høyt gult felt med bredde som hjørne-

stolpene og med øvre kant avskrådd ca. 45° nedover mot vognmidte (både i vognens lengde- og tverretning).

De gule felter skal ha en, to eller tre sorte tverrstriper for varmespenninger på henholdsvis 1000 V, 1500 V og 3000 V. Norske vogner har bare en sort tverrstripe (1000 V).

Fremmede vogner kan innkoples i våre tog uavhengig av antall tverrstriper, også om det står et tall (f. eks. 50) under stripene. Merk: En del norske Hvf-vogner er, foruten med gjennomgående elektrisk varmekabel, også utstyrt med elektriske ovner og sikringskasse som på personvogner. Disse vogner er merket som omhandlet både under punkt a og c.

46. *Opphenging av varmestikkere i blindkopling.*



Blindkopling og stikker skal være forsynt med en hvit strek, som angir hvilken stilling stikkeren har i blindkoplingen når den er riktig innsatt (strekene skal stå nøyaktig mot hverandre).

47. *Sikringskasse for elektrisk togoppvarming.*

Hvor sikringskassen er anbrakt slik at den ikke er lett synlig, står det til rettledning malt «Sikringskasse» nede på vognkanten ved det sted hvor kassen finnes. Har vognen flere sikringskasser, skal disse være merket «Sikringskasse 1», «Sikringskasse 2» osv. i samsvar med det tilhørende koplingsskjema.

48—50. (Reservenummer.)

TILSYN MED MATERIELLET

51. Instruks for vognvisitørtjenesten er inntatt i trykk nr. 409. Vognvisitørene skal føre det tekniske tilsyn med godsvognene, men også stasjons- og togpersonalet må i den utstrekning det er mulig, føre tilsyn med materiellet. Mangler eller skader som oppdages av stasjons- eller togpersonalet og som ikke straks kan utbedres, skal meldes til nærmeste vognvisitørstasjon. Om vognvisitørs, tog-

førers og andre tjenestemenns plikt til å føre ettersyn med bufferne på siste vogn i tog se S-sirk. 476.

Smøring og renhold av skrukoppel, bremseskruer m.m.

52. Vognvisitørene må påse at skrukoplene alltid er lett bevegelige i alle sine deler. Stive skrukoppel kan medføre selvfrakopling.

53. Periodisk ettersyn og smøring av vognenes skrukoppel og bremseskruer samt trinser på sidedørene for lukkede godsvogner skal utføres på alle vognvisitørstasjoner *den annen uke etter påske* og *den første uke i oktober hvert år.*

Arbeidet skal foretas på alle vognvisitørstasjoner og utføres av vognvisitørene, eventuelt med nødvendig hjelp fra annet personale etter distriktsjefens bestemmelse.

Før delene smøres, skal de gjøres godt rene. Koppelskruen og bremseskruen skal i smurt tilstand i hele sin lengde skrus et par ganger gjennom muttrene.

Vogner som blir smurt som nevnt i denne artikkel, skal merkes med kritt på begge langbjelker nær revisjonspåskriften. Merket for smøring skal være «S» med tilføyelse av måned, år og stasjonssignatur, f. eks. S 4/51 Dn.

Vogner som brukes i samtrafikk med utenlandet, skal også underkastes regelmessig ettersyn og smøring. Distriktsjefen kan gi grensestasjonene påbud om å forlenge ovenfor nevnte perioder for ettersyn og smøring av slike vogner.

Tilsyn med vognmateriellet under særlige forhold.

54. Vognmateriell som leveres til eller mottas tilbake fra innenlandsk privatbane, må nøye etterses så vel av konduktørpersonalet som av vognvisitører. Eventuelle mangler og skader noteres. Jfr. trykk 409, B I § 15.

Alle vogner som kommer fra *utlandet,* skal etterses straks etter ankomsten til vedkommende norsk/svenske overgangsstasjon (grensestasjon), før vognene skiftes eller lastes av. Det må herunder særlig påses at vognene oppfyller betingelsene i RIV § 2 for overgang, (profil, revisjonsfrist, bremser m. m.). Eventuelle mangler eller skader noteres. Vogner som ikke oppfyller betingelsene i RIV § 2, kan tilbakevises. Eventuelt foretas omlasting av vognen etter distriktsjefens nærmere ordre.

55. Om ettersyn etter avsporing se art. 72. Vogner tilhørende andre baner skal, hvis de etter avsporing bare har vært prøvet med hjulprofillære, merkes med form. 565 (RIV blankett M).

56. Når *gods er blitt skadd* på en slik måte at det må antas å skyldes vognens tilstand (f. eks. skader p.g.a. inntrengende fuktighet), skal mottakerstasjonen sørge for at vognen snarest mulig

blir grundig ettersett. Dette skal gjøres uten hensyn til om erstatningskrav er fremsatt eller ikke.

Blir det under ettersyn fastslått skader på vogner, må disse sendes verksted eller vognvisitørstasjon — alt etter feilens art. Dette må også gjøres i tvilstilfelle selv om mangler ved vognen ikke direkte kan fastslås, men skadens art synes å tyde på at slike finnes.

Tilhører vognen en fremmed bane, skal den på hver av langveggene påklebes form. 566 (RIV blankett K).

Fastslås skaden på godset først etter at vognen er sendt videre, skal stasjonen hvis mulig anmode den stasjon hvor vognen befinner seg, om å foreta slikt ettersyn som er nevnt i denne artikkel og sende underretning tilbake om resultatet av dette.

På samme måte forholdes med fremmed banes vogn. Anmodning om ettersyn sendes da vedkommende bane gjennom overgangsstasjonen (grensestasjonen).

57—60. (Reservenummer.)

SKADE PÅ MATERIELLET

Varmgang.

61. Varmgang i et aksellager kan ha forskjellige årsaker, bl. a. utilstrekkelig smøring, støv og sand i akselkassen, eller overbelastet vogn. (Event. for meget last på den ene vognenden.) Det kan også skyldes feil ved nyrevidert lager. Om vinteren kan varmgang også oppstå fordi oljen i akselkassen er blitt for stiv (seig) mens vognen har stått stille i lengre tid. Normalt må en ta på akselkassen for å kontrollere om lageret er for varmt. I verste fall vil det merkes ved røkutvikling, og — under kjøring — av en gjennomtrengende hvining.

62. Alle tjenestemenn ved linje og stasjon skal være aktpågivende overfor mulige tilfelle av varmgang. Oppdages tegn på varmgang, må dette straks meldes til vedkommende togekspeditør eller togfører. Har stasjonen vognvisitør, skal togekspeditør sørge for at han varsles og foretar det nødvendige ettersyn av vognen før den sendes videre.

Da varmgang også kan skyldes at vognen er overlastet, bør man om mulig kontrollveie denne. Hvis mulig veies både hver vognende (aksel eller boggi) for seg, og hele vognen.

63. Oppdages varmgang underveis og det ikke innen rimelig tid er mulig å få tak i vognvisitør, må togføreren ta avgjørelse om vognen kan fortsette eller om den må settes ut og undersøkes av vognvisitør. Om ompakking av varmgåtte lager se Hst. sirk. 35/53.

Er akselkassen i slike tilfelle ikke varmere enn at man kan

holde hånden på den, kan vognen som regel fortsette. Togføreren må først helle litt olje i den varmgåtte akselkasse og foreta ny undersøkelse ved de følgende stasjoner. Bedres ikke forholdet, må vognen settes ut. Dette bør alltid gjøres når lageret er så varmt at man ikke kan berøre akselkassen.

64. Hvert inntruffet tilfelle av varmgang skal meldes på form. 863 — se bilag 1.

Togføreren fyller ut blankettens øverste del (blåpapir). De sammenhengende blanketter leveres togekspeditøren (stasjonsmesteren) på den stasjon hvor vognen settes ut. Togekspeditøren leverer papirene til den tilkalte vognvisitør (eller verkstedarbeider), som fyller ut den nederste del og leverer dem tilbake til togekspeditøren for videre utfylling. Blankettens ene del sendes til Hovedstyret og den annen del til distriktsjefen.

Hvis togbetjeningen helt eller delvis har utbedret varmgangen, slik at vognen kan fortsette til bestemmelsesstasjonen, skal akselkassen ved togets fremkomst åpnes og lageret kontrolleres av vognvisitør. I slike tilfelle bør togføreren, som først har åpnet kassen, også besvare spørsmålene om den varmgåtte akselkasses tilstand.

Når det forekommer varmgang som ikke er meldt av togføreren, skal vognvisitøren fylle ut hele blaketten.

Denne rapportordning tar sikte på:

1) A skaffe dagsaktuelle oversikter over varmgangssituasjonen.
2) A skaffe materiale for en varmgangsstatistikk, som også kan gi opplysninger av verdi for det forebyggende arbeid.

Blanketten er oppsatt med henblikk på statistisk behandling med hullkortmaskiner. For å få en korrekt og rask behandling av opplysningene er det av viktighet at de regler om utfyllingen som er påtrykt blanketten, blir fulgt.

65. (Reservenummer.)

Hjulslag.

66. Et hjul (vogn, tender- eller lokomotivhjul) som det er blitt slag i, d.v.s. en flate på hjulringen, utøver under kjøringen skadelig innflytelse på skinnegangen m.v. og kan, når slaget får en viss størrelse, bli farlig for sikkerheten.

67. Stasjons- og togbetjening skal til enhver tid ha sin oppmerksomhet henvendt på om det er slag i hjulene. Også annet personale, bl.a. grindvakter og linjepersonalet, skal ha sin oppmerksomhet henvendt på mulig forekommende hjulslag. Når hjulslag oppdages, skal vedkommende togfører straks underrettes. Hvor togføreren ikke er til stede (f. eks. ved skifting), må melding

gis til togekspeditør eller vognvisitør. Linjebetjeningen må prøve å få stoppet toget når hjulslag oppdages — eventuelt ved underretning til nærmeste betjente ekspedisjonssted.

68. Togføreren må snarest foreta måling av slagets lengde. Til dette bruk finnes det i konduktørvogner særskilte «mal». Slaget vil som regel være «urent» og noe avrundet mot endene. Målingen må derfor foretas med omhu og med et skjønnsmessig tillegg p.g.a. dette forhold. Slaglengden må alltid måles på begge hjul på samme aksel.

69. Vogner i intern norsk trafikk må settes ut dersom den målte slaglengde overskrider 60 mm (tilsvarer ca. 1 mm «pilhøyde», d.v.s. den forkortelse slaget har forårsaket av hjulradien).

I internasjonal trafikk gjelder bestemmelsen i trykk 403 § 45 pkt. 8 om at vogner med større slag enn 3 mm pilhøyde berettiger til tilbakevisning ved grensestasjon. Etter overenskomst mellom Norge og Sverige settes denne bestemmelse midlertidig ut av kraft.

I stedet gjelder følgende:

Personvogner og lastede godsvogner med hjulslag som har en lengde av mer enn 40 mm og tomme godsvogner med hjulslag som har en lengde av mer enn 60 mm, kan avvises av grensestasjonene. Bestemmelsen gjelder for alle vogner unntatt svenske vogner i retur til Sverige og norske vogner i retur til Norge.

Ved utgangs- og opplastingsstasjoner må nøye påses at det ikke anvendes vogner med større hjulslag enn foran nevnt når vognene skal til utlandet.

I tvilstilfelle kan togets art være avgjørende m.h.t. om vogn med hjulslag skal tas med eller ikke idet slagets skadevirkninger øker sterkt med stigende kjørehastighet.

70. Hvor det er vognvisitør, skal han avgjøre om vogn med hjulslag kan tas med i toget. Togføreren må gi vognvisitøren fyldestgjørende opplysninger om hva som har vært bemerket under vognens gang.

Hvor vognvisitør ikke er til stede, treffer togføreren avgjørelsen.

Når det er mulig, skal vedkommende vognvisitør på forhånd underrettes om hjulslaget, slik at han straks kan være til stede og undersøke skaden når toget kommer.

Når et tog kommer til endestasjonen med en vogn som har hjulslag, må togføreren sørge for at vognvisitør blir underrettet om forholdet.

71. Er slag oppstått i et vognhjul, må dette ikke bremses under kjøringen. I tilfelle vognen er tilkoblet luftbremseledning, må derfor vedkommende bremse stenges av og vognen merkes i samsvar med art. 81 med angivelse av årsak.

Avsporing.

72. Avsporet vogn må ikke brukes i trafikk før den er blitt undersøkt av vognvisitør.

Vogner som har sporet av under skifting, kan brukes i trafikk dersom vognvisitør finner det sikkerhetsmessig forsvarlig.

Vogner som har sporet av i tog, skal sendes verksted for ultralydundersøkelse.

(Personvogner som har sporet av, skal alltid sendes verksted for ultralydundersøkelse.)

Ovennevnte gjelder i tillegg til bestemmelsene i art. 82, Hst. sirk. 316, § 20 og «Instruks for undersøkelse av vognaksler» avsnitt I, pkt. 2.

Utsetting av godsvogner på underveisstasjoner.

73. Vogn som er skadet slik at den ikke kan framføres til bestemmelsesstasjonen, må settes ut av toget ved første anledning. Vedkommende stasjon som vognen settes ut ved, må straks tilkalle vognvisitør. Om undersøkelse av varmgåtte vogner se art. 61—65.

Når vogn må settes ut av tog på underveisstasjon på grunn av skade, skal togføreren gi togekspeditøren nøyaktig underretning om grunnen. Om utfylling av varmgangsrapport, se art. 64—65.

Togekspeditøren skal straks sørge for at det varmgåtte lager eller annen feil blir merket med kritt (eller på annen måte skrevet på vognen), slik at den tilkalte vognvisitør kan begynne arbeidet uten å måtte lete seg fram til feilen.

74. Når skadet vogn som må settes ut, er lastet med reisegods, levende dyr, lettbedervelig gods, melk, post eller ilstykkgods, og dette ikke kan omlastes og sendes videre med samme tog, skal stasjonen straks sette seg i forbindelse med distriktsjefen (togledelsen) for underretning og nærmere forholdsordre. Antas forsinkelsen å bli av lengre varighet slik at leveringsfristene (jfr. Befordringsvedtektene, trykk 801 § 53) vil bli overskredet, skal også sender underrettes telegrafisk og eventuell disposisjonsordre innhentes.

75. a) Hvis lasten på en vogn har forskjøvet seg slik at hensynet til godset eller til jernbanens sikkerhet krever omlasting,
b) hvis vognen er overlastet,
c) hvis det oppdages at en vogn har større akseltrykk enn tillatt for den banestrekningen den allerede er kommet inn på, eller
d) hvis lasten rager ut over profilet og dispensasjon etter trykk 420.2 art. 33 ikke er gitt,

må vognen ved første leilighet settes ut av toget. Den del av lasten som må lastes av for at vognen skal kunne gå videre, ekspederes til mottakeren.

Er overskridelse av akseltrykk eller profil så ubetydelig at det antas at vognen uten fare for sikkerheten kan framføres videre, innhentes distriktsjefens forholdsorde.

76. Hvis det til omlastingen kreves fagkyndig hjelp, eller hvis omlastingen og videreberordringen medfører ekstraordinære omkostninger, må senderens disposisjonsordre innhentes, om nødvendig telegrafisk.

I andre tilfelle skal omlasting straks settes i verk uten å avvente senderens ordre.

Omkostninger ved omlasting og frakt for dellast som må sendes videre på annen vogn, belastes sendingen i de tilfelle jernbanen er uten skyld i det inntrufne.

77. Når vogn omlastes underveis, skal det nye vognnummer telegrafisk meddeles så vel sender- som bestemmelsesstasjon, samt eventuelle veiestasjoner, etterisingstasjoner m.m.

78. Stykkgodsvogner som merkes og framføres overensstemmende med Godstransportplanene, trykk 421, må bare settes ut av sine ordinære tog når det foreligger tvingende grunn for det. I så fall må stasjon hvor vognen settes ut straks underrette distriktsjefen telegrafisk eller telefonisk. Er det en «direktegående stasjonsvogn for stykkgods» det gjelder, underrettes vedkommende mottakerstasjon på samme måte av den stasjon som har tatt vognen ut av toget. Må en «strekningsvogn» settes ut, skal distriktsjefen underrette vedkommende mottakerstasjoner.

Slik skal det også forholdes når stykkgodsvogner blir tilbakeholdt ved stasjon hvor de ordinært har opphold, men dette for tilfelle blir lengre enn normalt og vognene derfor kommer ut av sin planmessige framføring.

79—80. (Reservenummer.)

Innsending til verksted.

81. 1. Oppdages det skader eller mangler ved en vogn slik at den må settes ut eller holdes tilbake, skal vognvisitør straks tilkalles. Hvis det er mulig, foretar han — eller en annen godkjent tjenestemann — reparasjonen på stedet før vognen sendes videre.

Er reparasjonen så vidt omfattende at vognen av den grunn må stå på stasjonen en tid, skal vognvisitør forsyne den med tydelig påskrift:

«Må ikke brukes.»

Påskriften gjøres med kritt o. lign. og skal anbringes på begge sider av vognen. Vognvisitøren skal dessuten gi stasjonspersonalet underretning om forholdet. Når skaden er reparert eller

mangelen utbedret, må han sørge for at påskriften fjernes og at stasjonspersonalet underrettes om dette.

2. Hvis skadet vogn ikke kan repareres på stedet, blir vedkommende vogn av vognvisitør eller annen godkjent tjenestemann å utskrive til verksted. Det samme gjelder vogner som må tas inn til revisjon fordi revisjonsfristen er — eller snart vil bli — overskredet. I slike tilfelle skal vognen merkes på hver side slik:

a) En GRØNN LAPP, form. 874, — se bilag 2 — hvis vognen er i slik tilstand at den kan fortsette til sitt bestemmelsessted eller kan nyttes for last til stasjoner som ligger i retning mot det verksted som den skrives ut til.

Vogner som merkes med disse grønne lapper, skal skrives ut til det vognverksted som ligger nærmest den stasjon hvortil vognen er — eller blir — lastet.

b) En RØD LAPP, form. 875, se bilag 2, hvis vognen er i slik tilstand at den må sendes tom til verksted.

Vogner som merkes med rød lapp, skal alltid skrives ut til nærmeste verksted.

Form. 874 og 875 utleveres vognvisitørene i perforerte hefter, innrettet for gjennomskrift. Sidene er nummerert slik at de to lapper som nyttes på samme vogn, alltid har samme nummer. Vognvisitøren skal straks sende den ene gjenpart til det verksted hvor vognen skal repareres eller revideres, slik at det der kan kontrolleres at vognen i rett tid kommer inn til verkstedet. Den annen gjenpart beholdes av vognvisitøren.

82. I alle tilfelle hvor det gjelder skader som følge av uhell i driften, skal vognvisitøren — enten skaden blir utbedret av ham på stedet eller vognen må skrives ut til verksted — snarest mulig sende rapport på foreskreven blankett (form. 558 — se bilag 3) til distriktsjefen. Rapporten sendes gjennom stasjonsmesteren på den stasjon hvor skaden er utbedret eller hvor vognen er utskrevet til verksted.

Ved utfylling av form. 558 må så vel vognvisitør som stasjoner søke å gi så fullstendige opplysninger som mulig om det inntrufne.

83. Blir tankvogn med ildsfarlig væske eller gass skadet slik at det er fare for utstrømming, skal nærmeste brannvesen straks varsles.

84. Hvis en stasjon hvor det ikke er vognvisitør, oppdager at en vogn er skadet, men skaden er så ubetydelig at vognen likevel kan framføres i tog, skal bestemmelsesstasjonen underrettes om forholdet.

Uregelmessigheter og feil ved vogners trykkluftbremseutstyr.

85. Uregelmessigheter ved trykkluftbremsenes virkemåte blir omgående å rapportere til distriktsjefen. Rapporten må inneholde oppgave over vedkommende vogns litra, nummer, bremsesystem, dato for siste vognrevisjon og om mulig siste bremserevisjon.

86. Når det ved bremseprøver eller på annen måte oppdages feil ved vogners trykkluftbremseutstyr som gjør at bremseapparatene må stenges av, skal disse vogner uten unntak merkes med påskrifter som angir at bremsen er ubrukbar, jfr. trykk 412 pkt. 45. De påskrifter som trengs til dette, form 523 a og 523 b, se bilag 4 og 5, skal alltid være forhånden hos vognvisitører og i konduktørvogner. På form. 523 a må alltid grunnen til avstengningen angis (f. eks. «tjuvbremsing») slik at man også får en oversikt over de feil som foranlediger slik avstengning.

87. Påtreffes vogn med avstengt trykkluftbremse og vognen ikke er merket med form. 523 a — resp. 523 b, må bremsen ikke koples inn og prøves under bremseprøven før togavgang. Årsaken til avstengningen kan nemlig være «tjuvbremsing», d.v.s. bremsen kan bevirke upåregnede bremsinger under togets gang med derav følgende fare for fastbremsing av hjulene. Slike uregelmessigheter ved bremsene kan ikke med sikkerhet fastslås under vanlige bremseprøver.

Når det i trafikken påtreffes vogner med avstengt bremse uten den foreskrevne merking, skal vognen merkes som foreskrevet i trykk 412 pkt. 45.

88. Med vogner som har slike merker, skal det forholdes på følgende måte:

a) *Norske, lastede godsvogner* kan framføres til bestemmelsesstasjonen, men må derfra etter avlastingen sendes til nærmeste vognverksted for undersøkelse og utbedring. Vognene må derfor i tilfelle ikke lastes på nytt til stasjoner *forbi vedkommende verksted.*

b) *Norske, tomme godsvogner* sendes til nærmeste vognverksted for undersøkelse og utbedring og må ikke lastes til stasjoner forbi vedkommende verksted.

89. Har *utenlandske godsvogner* feil ved trykkluftbremseutstyret og derfor ikke kan lastes til eller i retning mot eiendomsbanen, må de sendes tomme tilbake til eiendomsbanen for revisjon.

90. Når norske vogner med feil ved trykkluftbremseutstyret kommer inn til verksted, må utbedring av trykkluftbremsen foretas hurtigst mulig, slik at vognene igjen kan sendes ut i trafikk så snart som råd er.

90—100

Videre må vognvisitøren være merksam på at godsvogner må skrives ut til revisjon i god tid før utløp av fristen for bremserevisjon, slik at de ikke blir brukt i trafikk etter revisjonsterminens utløp.

91—95. (Reservenummer.)

BRUKSBESTEMMELSER FOR VISSE VOGNTYPER. SPESIALVOGNER

Kjølevogner.

96. Kjølevogner for *stykkgods* stilles inntil videre bare for ilgodssendinger og bare i den utstrekning vedkommende distriktsjef finner behov for det, se for øvrig Godstransportplaner, trykk 421, del III.

97. For *vognlast*sendinger av gods som forlanges sendt i kjølevogn bør vanligvis trafikanten anskaffe isen og besørge isingen. Hvis jernbanen unntaksvis påtar seg ising av slik kjølevogn, skjer det etter senderens instruksjoner og på hans ansvar. Senderen bestemmer hva slags og hvor meget is som skal nyttes (naturis, kullsyreis), og hvordan isen skal plaseres, f. eks. i de dertil bestemte isbeholdere, eller annet sted i vognene ovenpå eller ved siden av godset. Om spesielle vogner for kullsyreis se art. 102.

98. Kjølevognenes gulv, vegger og tak samt dører er godt isolert. Dørene er dessuten utstyrt med tetningsanordning, så de slutter tettest mulig til vognkassen når de er lukket.

De fleste av kjølevognene er innvendig i hver vognende utstyrt med isbeholdere for naturis. Beholderne er opphengt med innbyrdes mellomrom og med mellomrom mot veggene, så luften i vognen kan sirkulere forbi beholdernes flater og derved avkjøles. Beholderne har sine fylleluker på taket.

99. I bunnen av beholderne er anbrakt en tappeanordning. Når håndtaket holdes løftet, kan smeltevannet slippe ut av beholderne. Tappeanordningen lukkes automatisk når håndtaket slippes. Smeltevannet samles i en renne under beholderne og føres til et avløpsrør, utstyrt med vannlås, hvorigjennom smeltevannet ledes ut av vognen. Avløpsrør er anordnet i begge vognender. Gulvet i vognene er lagt i fall mot avløpsrørene, så eventuelt smeltevann fra is som er plasert på eller ved godset også ledes ut av vognen gjennom dette avløpsrør. Som kjølemiddel nyttes vanlig naturis alene eller blandet med salt, eller kullsyreis.

100. Før påfylling av vanlig is (eller is og salt) foretas, må beholderne tømmes helt for smeltevann. Vannlåsene må etterses, og vognen gjøres ordentlig ren. Videre må det påses at avløps-

rørene er helt åpne, at beholderne er tette og at eventuelle lekkasjer blir reparert før innlastingen begynner.

101. Påfylling av naturis (eller is og salt) skjer ovenfra gjennom taklukene. På elektrifiserte baner må det nøye passes på at man ikke kommer i farlig nærhet av spenningsførende kontaktledningsdeler under isfyllingen. Taklukene er utstyrt med tetningsanordning, så de lukker tettest mulig. Over taklukene er anbrakt lemmer som kan låses og plomberes.

102. En del kjølevogner er *bare* utstyrt med beholdere for kjøling med *kullsyreis*. Kjølebeholdere for naturis er da fjernet, og i stedet er beholdere for kullsyreis anbrakt under taket på vognen. Fylling av disse beholdere skjer fra vognsiden. Disse vogner har påskriften «Kullsyreiskjøling» og må ikke kjøles med naturis. Da iskassene i vognveggene er tatt bort, har disse vogner en noe større gulvflate enn andre kjølevogner. Enkelte kjølevogner er imidlertid utstyrt for kjøling både med kullsyreis og vanlig is (eller is og salt).

103. Før naturisen fylles på beholderne, må den være helt fri for sagflis og andre forurensinger. Den bør helst være knust til pukkstens størrelse. Hvis den knuses med håndkraft, må det skje på rent underlag. Ved tilsetning av salt økes kuldeeffekten, men til gjengjeld smelter isen hurtigere.

Hvor meget is som skal brukes, er avhengig av utetemperaturen og av den vare som skal fraktes. Hvis godset krever vogntemperatur under 0 grader, må det brukes kullsyreis. Erfaringen viser at man ved bruk av kullsyreis i tilstrekkelig mengde kan komme ned i ÷ 18—20 grader. Etter at påfylling er utført, lukkes lukene omhyggelig.

104. Under innlasting av kassegods må en være merksam på at kassene i sin helhet blir plasert på gulvristene. Blir de liggende på kanten av ristene, kan de lett velte under transporten.

105. Under innlasting av gods må det også påses at det blir mellomrom mellom gods og vognvegger, så den sirkulerende kalde luft får adgang til lasten langs veggene. Videre må påses at det lastes i samme høyde innenfor dørene som i lasterommet for øvrig, for å hindre at gods under rykk og bufferstøt blir utsatt for å forskyves eller velte ned fra høyere lag.

Straks innlastingen er ferdig, lukkes dørene omhyggelig.

106. Kjølevognene er spesielt beregnet på sild- og fisketransporter i sommerhalvåret og må i første rekke reserveres for disse. Stilles de for andre matvaretransporter, må stasjonene være merksam på at det ofte vil være nødvendig å foreta en grundig rengjøring og utlufting av vognene før de stilles til senders disposi-

sjon. Da H og Hvf vogner har en forholdsvis stor vognvekt, bør man unngå å bruke dem til vanlig gods som ikke trenger kjøling.

107. Om høsten når behovet for kjølevogner er slutt, må isbeholderne gjennomspyles grundig og tømmes helt for vann. Spesielt i Hv- og Hvf-vogner må det sørges for at avløpsrørene for isvann blir stengt ved påskruing av vannlåsens «hetter». Plugging av avløpsrørene skulle da være unødvendig.

108—110. (Reservenummer.)

Varmevogner.

111. De foran omtalte vogner av typene Hv og Hvf er kombinerte kjøle- og varmevogner. Den gode isolasjon i vegger og gulv gjør disse vogner godt egnet til transport av gods som ikke tåler frost. Dessuten har man også en del varmevogner med litra Gv som ikke er så godt isolert som Hv- og Hvf-vognene. Gv-vognene bør derfor ikke stilles for gods som er svært ømtålig for kulde. Spesielt bør man unngå å stille denne vogntypen for varmegods — transporter over høyfjellsstrekninger og i perioder med streng kulde. Også S-vogner (melkevogner) har fyringsapparat og kan nyttes som varmevogner med de samme reservasjoner som nevnt for litra Gv.

S. J. har gjort oppmerksom på at vanlige norske varmvogner ikke kan påregnes oppvarmet under transport på svenske baner. Stasjoner som får bestilling på vogn for varmgodssending til og gjennom Sverige må derfor henvende seg til distriktets vognkontor som i samråd med Hovedvognkontoret vil søke å anvise vogner som egner seg for transporten.

112. Varmeapparatene kan være anbrakt inne i vognen eller under vogngulvet. De som er inne i vognen kan enten være plasert i det ene vognhjørnet — og betjenes da utenfra — eller de kan stå midt på vogngulvet.

De varmeapparater som er under vogngulvet kalles schweizerapparater. Røkrøret fra dette fyringsapparatet føres gjennom vognkassen og tjener som hetelegeme. Det er omgitt av en platekapsel med hull slik at luften kan sirkulere og oppvarmes rundt røkrøret. Røret er godt isolert på de steder hvor det føres gjennom vognens gulv og tak.

Beskrivelse av varmeapparatene og regler for bruken av dem er tatt inn i trykk 413.4 art. 3 og 4.

113. En del Hvf-vogner er utstyrt med elektriske varmeapparater. Disse vogner bærer merker som omhandlet i artikkel 45. Beskrivelse og bruksbestemmelser for slike anlegg er tatt inn i trykk 413.3.

Noen godsvogner har også apparater for dampoppvarming

ved tilkopling til togets gjennomgående dampledning. Beskrivelse og bruksbestemmelser er tatt inn i trykk 413.4 art. 1—2.

114. Ved valg av vogn for transport av gods som ikke tåler kulde, må stasjonene nøye påse at det til transporten nyttes en riktig vogntype, slik at godset så vidt mulig ikke frostskades under transporten. Vogn med dampoppvarming eller elektrisk oppvarming kan således bare brukes for framføring av varmegods når senderstasjonen på forhånd har forvisset seg om at vognen kan holdes betryggende oppvarmet, før, under og etter opplasting, under framføring i tog og etter ankomsten til mottakerstasjonen. Distriktsjefens tillatelse vil derfor som regel være nødvendig før vogn med damp eller elektrisk oppvarming stilles til disposisjon for varmegodstransport.

115. *Stykkgodssendinger* som varmegods kan bare ekspederes som ilgods og framføres etter planen i del III av trykk 421, Godstransportplaner. På mange strekninger befordres slikt gods i konduktørvogn, men i alminnelighet skjer framføringen i planbunnet varmevogn av de typer som er nevnt i artiklene foran.

116. Stykkgodssendinger som skal befordres i varmevogn, må i alminnelighet bare bestå av gods som lett tar skade av kulde. Gods som ved lukt eller lekkasje kan skade matvarer må ikke lastes sammen med disse.

117. Både ved senderstasjoner, under transporten og ved mottakerstasjonen må det passes nøye på at slike stykkgodsvogner er passe oppvarmet. Særlig aktpågivende må man være når vognen blir stående uavlastet ved stasjonen.

Vognene bør i alminnelighet ikke oppvarmes til mer enn ca. 10 grader C. Enkelte vareslag krever en noe større temperatur, f. eks. bananer, som trenger en temperatur av minst 12 grader C, dog ikke over 18 grader.

118. *Vognlastsendinger* som varmegods kan ekspederes som ilgods eller fraktgods. Når varmevogn stilles for vognlastsendinger skal stasjonene før opplessingen begynner nøye se etter at alt er i orden med vognen. Varmevognens dører og luker må slutte godt til. Ovner og varmeledninger må etterses. Det må påses at koppene til vannlåsen over avløpsrørene er på plass. Plugging av avløpsrør er da unødvendig. Ristene på vogngulvet må være på plass. Sender kan fyre opp vognen selv eller overlate fyring til jernbanen mot avgift som bestemt i trykk 820, Godstakstbokens § 17. Den tjenestemann som mottar vognbestilling må sørge for å få klar beskjed om hvem som skal foreta fyringen og han må spesielt anmerke dette i vognbestillingsboken.

Fyringen må påbegynnes så tidlig at vognen er godt oppvarmet før innlastingen begynner.

Da gods som er plasert ved dørene, er særlig utsatt for å ta skade av frost, bør trafikantene tilrådes å bruke halm, gamle sekker eller lignende som tetningsmiddel ved dørene — særlig i bunnen av vognen.

Innlastingen må kontrolleres og ordnes slik at adgangen til ovnen ikke stenges. Det må også undersøkes at godset ikke ligger så nær ovnen at det medfører brannfare. Dørene må lukkes forsvarlig.

I den utstrekning det er mulig, bør stasjonene kontrollere at godset ikke er skadet av frost før inleveringen, f. eks. under transporten til stasjonen.

119. Betjeningen skal sørge for at fyringen blir utført på en fornuftig måte, slik at den avpasses etter temperaturforholdene.

Er utetemperaturen over 0 grader, bør det ikke fyres i vognene, men utgangsstasjonene skal gjøre vognenes ovner i stand med brensel og opptenningsmateriale og sørge for at det i vognen finnes tilstrekkelig med brensel for fyring underveis, så konduktørene kan fyre opp når kulden gjør det nødvendig. Hvis gods som ikke tåler kulde, i samsvar med senderens vognbestilling sendes i uoppvarmet vogn, overtar jernbanen ikke noe ansvar for frostskade. Dette må en gjøre senderen merksam på ved bestilling av vogn.

120—125. (Reservenummer.)

Åpne spesialvogner med forsenket midtparti.

126. For transport av transformatorer, gravemaskiner og andre tunge og voluminøse gjenstander som p.g.a. sin vekt eller profiloverskridelse ikke kan lastes på alminnelige åpne vogner, er det anskaffet spesialvogner med forsenket midtparti. NSB's spesialvogner er stasjonert ved Oslo Ø. og kan rekvireres gjennom Hovedvognkontoret. Om leie, tomkjøringsavgift og fraktberegning m.m. se Godstakstboka, trykk 820, § 23. Vognene må ikke brukes til vanlig last men bare til sendinger som ikke egner seg for vogner av vanlige typer.

127. *Trfo nr. 16505* er 6-akslet, den veier ca. 28,5 tonn og har følgende bæreevne:

55 tonn jevnt fordelt over det forsenkede parti (lengde ca. 4,65 m) eller likelig fordelt på de to plattformer over boggiene.

48 tonn jevnt fordelt over en lengde av minst 3,0 m ved midten av det forsenkede parti eller likelig fordelt på de 2 tverrgående flatjernsskinner ved midten av det forsenkede parti. Under innlasting av tunge gjenstander som skyves inn på vognen fra siden, således at en vesentlig del av lastens vekt under innskyvningen kommer til å hvile bare på vognens ene bærebjelke, må vognen være oppstøttet på sine 4 løfteskruer da bærebjelken ellers kan

ta skade p.g.a. for stor påkjenning. På samme måte må vognen støttes opp når tung last skal skyves ut til siden ved utlasting. Vognene skal i slike tilfelle skrus opp ca. 7 mm for hver 5 tonn av lastens vekt, eksempelvis slik:

ca. 35	mm	når	lasten	veier	25	tonn
» 49	»	»	»	»	35	»
» 70	»	»	»	»	50	»

Til understøttelse for løfteskruene følger det med vognen 2 spesielt innrettede tverrskinner. Opp- og avlastningsstasjoner må sørge for at dette tilbehør alltid følger med vognen. Bruksanvisning finnes oppslått i bremsehuset på vognen. Skulle løfteredskapene mangle, må Hovedvognkontoret underrettes snarest. Om forsiktig framføring av vogn 16505 i tog og under skifting se trykk 402 § 29 pkt. 1.

128. *Tro nr. 16506* er også 6-akslet, har en vognvekt på ca. 34,5 tonn og er stort sett utstyrt som foran nevnte vogn nr. 16505. Vognens bæreevne er 55 tonn når

a) lasten er plasert på og vekten likelig fordelt på de to tverrgående flatjernsskinner på det forsenkede midparti, eller
b) lasten er jevnt fordelt over en lengde av minst 3 m ved vognmidte, eller
c) lasten er likt fordelt på de to plattformer.

Vognen synker 1,2 mm ved vognmidte
og 0,7 mm ved boggisentrene
for hver tonn last som anbringes på det forsenkede midtpartiet.

Også vogn 16506 er utstyrt med løfteskruer med tilhørende tverrskinner som skal nyttes i samme tilfelle som nevnt for vogn 16505. Løfteskruene skal skrus opp ca. 6 mm for hver 5 tonn av lastens vekt — eksempelvis ca. 30 mm når lastens vekt er 25 tonn. Skulle løfteredskapene mangle, må Hovedvognkontoret straks underrettes.

129. *Tro nr. 39000* er 4-akslet og har en vognvekt på ca. 28,0 tonn. Bæreevnen er:
47,5 tonn når lasten er jevnt fordelt over 7 m av midtpartiet.
45 tonn når lasten er jevnt fordelt over 3 m av midpartiet. Om framføring i tog — se trykk 402 § 29 pkt. 3.

130. *Trqo nr. 16000* er en 10-akslet spesialvogn. De 2 boggier — hver med 5 aksler — er forbundet med løsbare sidebjelker. Vognens bredde er regulerbar, idet avstanden mellom sidebjelkene kan varieres med følgende verdier: 1975, 2240, 2500, 2650 og 2850 mm.

Den største avstanden, 2850 mm oppnås ved å anvende forlengere på tverrbjelkene. *Ved denne avstand går sidebjelkene uten-*

for laste- og konstruksjonsprofilet, og det må søkes om spesiell tillatelse for framføring av lasten.

Når sidebjelkene er plasert slik at avstanden er lik eller mindre enn 2650 mm tilfredsstiller vognens tverrsnitt det norske laste- og konstruksjonsprofilet.

Når sidebjelkene er plasert i innerste stilling (avst. = 1975 mm) tilfredsstiller vognens tverrsnitt RIV's forskrifter.

Som nevnt er begge sidebjelkene løsbare slik at den ene (eller begge) kan løses fra boggiene og løftes til side hvis det er nødvendige ved på- eller avlasting. Videre er sidebjelkene utstyrt med senkbare ruller (som må gå på ekstra skinner) slik at man f. eks. kan løse sidebjelkene fra den ene boggien og skyve sidebjelkene, samt den boggien de da er festet til, bort fra den løse boggien. Dette forutsetter rett spor med tilstrekkelig lengde.

Vognen har transportbøyler for last som må senkes ned mellom langbjelkene. Bøylene disponeres av Hovedvognkontoret. Vognens vekt er ca, 47,5 tonn, og bæreevnen er 102,5 tonn, fordelt over en lengde på minst 4 meter på vognens midtparti. Dette gir et største akseltrykk på 15 tonn. Distriktsjefen kan i særlige tilfelle tillate at det lastes opp til 130 tonn på vognen hvis gjeldende bestemmelser om største tillatte akseltrykk for vogner overholdes.

Vognen er utstyrt med trykkluftbremse (Hikg2) og skruebremser, men ikke omstilling tom — last idet begge sylindrer er i bruk også når vognen er tom. Den har bremset vekt 40 tonn. Om framføring i tog og under skifting — se trykk 402, § 29.

131. *Rjukanbanens 8-akslede spesialvogn Tsfo nr. 76* kan også nyttes for lokale sendinger på NSB og kan da rekvireres gjennom Hovedvognkontoret. Vognen har en vekt på ca. 28,5 tonn og en lasteevne på 80,0 tonn.

Til bruk ved spesialtransporter med Tsfo nr. 76 hvor det kreves stor bredde mellom sidebjelkene, har NSB i sin tid anskaffet 2 senterbjelker og 2 tverrbjelker (etter Md skisse nr. 1119), som kan monteres på istedenfor de som tilhører vognen.

Når NSB's tverrbjelker benyttes, er høyden fra skinnetopp til overkant av sidebjelkene ca. 2000 mm, og avstanden mellom sidebjelkene 3300 mm.

For regulering av fjærene under særlig vanskelige transporter er det anskaffet 4 klaver etter Md skisse nr. 1140. Senterbjelkene med tilhørende utstyr, samt klavene er oppbevart i Oslo distrikt.

Vognen er forsynt med påskriften «Skiftes forsiktig» og for framføringen gjelder bestemmelsen i trykk 402 § 29 pkt. 1.

132. *Tr5-vogner nr. 16510 og 16511* er 2-akslede vogner. Vognvekten er henholdsvis 15340 kg og 15380 kg. Lasteevne er 16,0 tonn til baner i gruppe A og 20,0 tonn til baner i gruppe B og C (jfr. art. 24 og trykk 420.2 art. 21—24).

Vognens akselavstand er 9,00 m (jfr. art. 1 «Unntak») og lengden av det forsenkede midtparti er 5,5 m. Høyde fra skinne-

overkant til bunnen av det forsenkede midtparti er 500 mm og til overkant av de 2 tverrliggende bjelker 700 mm.

133—140. (Reservenummer.)

Kranvogner.

141. Kranvognene Rk. 1270 og 1271 for bl. a. beredskap, består hver av en 4-akslet hovedvogn med utsvingbare sidestøtter. Til denne hovedvogn som bærer kranmaskineriet, er det koplet to 2-akslede hjelpeboggier, som ved hjelp av en omstillingsanordning kan avlaste hovedvognen under transport og ellers når dette er nødvendig. Til vognenheten hører også en 2-akslet hjelpevogn for understøttelse av kranutliggeren i transportstilling. Se bilag 6.

Kranene har hver en løfteevne på 50 tonn. Vognenhetens samlede vekt er ca. 120 tonn fordelt på akslene med største akseltrykk ca. 14 tonn i kjørestilling. Vognenhetens totale lengde er ca. 28,5 m. Vognene er utstyrt med trykkluftbremse (Hik) og skruebremser.

142. Vogn 1270 er stasjonert ved Oslo Ø. og vogn 1271 i Trondheim. Vognene er i første rekke anskaffet for jernbanens eget bruk ved oppryddingsarbeid etter avsporing m. v., men egner seg også for andre tunge løft. NSB er interessert i å leie disse ut for privat bruk, men hvis jernbanen i påkommende tilfelle, som ved uhell o. l., har øyeblikkelig behov for kranene, må de stilles til NSB's forføyning straks et sådant behov måtte inntre.

Anmodning om leie av kranvognene framsettes til distriktsjefen henholdsvis i Oslo og Trondheim distrikt.

Om leie og fraktberegning av utleide kranvogner se Hst. sirk. 36/55.

Om framføring av kranvogner i tog — se trykk 402 § 29.

143—145. (Reservenummer.)

Andre spesialvogner.

146. *Ro 20850* er en spesialvogn for transport av smalsporet materiell fra overgangsstasjon til verksted. Vogngulvet er derfor forsynt med smalsporet skinnegang. Vogngulvet ligger lavere enn på ordinære vogner, da det bare rager 85 cm over skinnetopp. Vognen har en lengde av 20,2 m over bufrene, vognvekt på 18,0 tonn og en lasteevne på 32,0 tonn. Den er stasjonert ved Grovane og kan rekvireres gjennom Hovedvognkontoret.

---

147. Ved lasting av alle de foran nevnte spesialvogner (art. 126—146) må det nøye kontrolleres at bestemmelser om tillatt største akseltrykk m.v. i trykk 402 § 34, vedlegg 1 — jfr. trykk 420.2 artiklene 18 og 20 — ikke blir overskredet.

148—150. (Reservenummer.)

G-vogner til transport av reisende.

151. Reisende må ikke befordres i godsvogner uten distriktsjefens tillatelse.

Befordringen skal skje i vogner litra G, «Gc», Gf eller Gfo med innredning for persontransport, og vognene skal så vidt mulig være utstyrt med persontogbremse. («Gc-vogner» er G4-vogner med persontog — godstogbremse som rigges opp for transport av reisende, f. eks. i påsken. Den tiden vognene er opprigget blir det hengt på et skilt med merket «Gc».)

152. Når G4-vogner med takluke for røykrør skal benyttes til befordring av reisende på elektrifiserte baner, må

a) tak og luke på vogner med tretak være jordet. Dette konstateres ved å se etter at vognen har en jordingsledning fra taket festet til en av endeveggstenderne oppe ved taket i begge vognender. (På vogner med ståltak er tak og luke jordet gjennom vognens stålkonstruksjon.)
b) røykrørhalsen inne i vognen, så vel i vogner med tretak som med ståltak, må være utstyrt med 4 jordingsfjærer for jording av røykrør fra ovn i vognen.
c) advarselskilt som nevnt i art. 42 være fastskrudd under vogntaket i umiddelbar nærhet av luken.

153. Vogner som brukes for reisende og som ikke har nødbremse, skal ved lengre transporter være utstyrt med rødt flagg og/eller signallykt eller annen lykt med rødt glass (f. eks. flaggermuslykt med rød kuppel).

154. Om togsammensetningen og om togets utstyr med bremser gjelder vanlige regler. Om nødvendig kan dog de 2-akslede vogner innsettes etter alminnelige personvogner.

I vogner bak siste vogn med betjent bremse, må ikke tas med reisende (Tr. § 132 pkt. 2).

Togføreren eller en annen av togbetjeningen skal ha særlig tilsyn med de godsvogner som fører reisende og skal gi disse nødvendig veiledning. Tilsynsmannen skal ta plass i en av vognene eller i umiddelbart tilstøtende personvogn. Det kan dog unntaksvis has en vogn for gods (reisegods, ilgods) mellom G-vogn for de reisende og den vogn tilsynsmannen oppholder seg i. Hvis godsvogner med reisende plaseres bak personvognene, skal om mulig tilsynsmannen ta plass i den bakerste vogn med reisende. Under vanskelige forhold tilsettes 2 (eventuelt flere) tilsynsmenn.

Togføreren underretter så vel lokomotivbetjeningen som den øvrige kondutørbetjening i de tilfelle disse ikke på annen måte er underrettet om at reisende befordres i godsvogner. Om maksimal kjørehastighet for tog som har med godsvogner med reisende — se trykk 402 § 7.

De foran nevnte bestemmelser om tilsyn gjelder ikke befor-

dring av personer som er under *annet* særlig tilsyn under transporter (f. eks. militærtransporter). Den som fører dette særlige tilsyn, forutsettes å ha ansvar for at vedkommende personer er tilstrekkelig veiledet. Hvis det må antas at vedkommende tilsynsmann selv ikke er tilstrekkelig instruert, må togføreren gi ham veiledning.

Også bestemmelsene om håndsignaler i alle vogner kan fravikes når det gjelder sistnevnte transporter, men vognvakter og hestevakter skal ha signalmidler (se Mil. jernbanetransp. regl. § 34).

G-vogner med takluke.

155. I taket på godsvogner litra G4 er det en luke, bestemt for røykrør fra eventuell ovn. Ved siden av luken finnes et skilt med følgende tekst:

«Farlig høyspenningsledning kan finnes over vognen. Det er derfor forbudt å stikke annet enn det spesielt forarbeidede røykrør med stoppeknast på siden av røret, opp gjennom luken. Åpning og lukking av luken må bare foretas av jernbanens personale.»

156. I tillegg til skiltets tekst gjelder:

Hvis høyspent elektrisk ledning finnes over vognen, må åpning og lukking av luken bare foretas under iakttaing av sikkerhetsbestemmelsene i S-sirk. 133. Derfor skal følgende iakttas:

1. Åpning og lukking må bare finne sted under stillstand. Det ses først etter om høyspent ledning finnes over vognen.
2. Har den høyspente ledning en høyde på minst 1,2 m over vogntaket, kan luken betjenes innenfra.
3. Ligger ledningen lavere, må vognen enten flyttes til et gunstigere sted eller ledningen på forskreven måte gjøres spenningsløs og jordes før luken brukes.

157—160. (Reservenummer.)

LÅSING OG PLOMBERING

Låsing.

161. Alle norske, lukkede godsvogner skal være utstyrt med standardisert vognlås (hengelås) ved alle dører. Vognvisitørene er ansvarlige for at disse låsene er til stede, og at de etterses og smøres slik at de er i brukbar stand til enhver tid. Når andre tjenestemenn oppdager feil ved vognlås, skal de straks underrette vognvisitør — eventuelt gjennom fremadliggende stasjon i vognens befordringsveg. Betjeningen må føre kontroll med at vognlåser ikke kommer bort. Defekte låser sendes nærmeste verksted for reparasjon.

162. Alle stasjoner og togførere skal være tildelt nøkler til de vognlåser som er nevnt i artikkelen foran. De som har fått utlevert slike nøkler er ansvarlige for at de oppbevares omhyggelig og ikke er tilgjengelige for uvedkommende. Ved stasjonene er det stasjonsmesteren — ved større stasjoner bestyreren ved vedkommende ekspedisjon — som må føre nøye kontroll med at denne bestemmelse blir overholdt. Det skal være avsatt et bestemt, betryggende oppbevaringssted for nøklene, og det må føres tilsyn med at de ikke i lengre tid er fjernet fra dette sted. Når nøkkelen ikke finnes på sitt vanlige oppbevaringssted, skal det alltid kunne fastslås hvem som har den og hvor den brukes. Dette kan best skje ved at det tas kvittering i særlig bok av den som får utlevert nøkkelen. Nøkkel til godsvognlåser må bare utleveres til jernbanetjenestemenn. Det må f. eks. ikke forekomme at trafikant får utlevert nøkkel for egenhendig låsing av vogn som han er sender eller mottaker av.

Ved større ekspedisjoner kan hver enkelt formann tildeles egen nøkkel når forholdene tilsier det. Vedkommende skal da gi en engangskvittering for nøkkelen og er personlig ansvarlig for at den ikke kommer bort eller blir misbrukt.

Når vognnøkkel mistes, må melding om dette sendes distriktsjefen.

163. Alle lukkede godsvogner lastet med vognlast - eller stykkgods skal være låst så lenge godset er i jernbanens varetekt, d.v.s. så lenge fraktoverenskomsten gjelder — se trykk 801, Befordringsvedtekter, § 52 pkt. 1 og § 70 pkt. 1. Ansvaret for at denne bestemmelse blir fulgt, påhviler stasjonene i den tid vognen står ved disse og togfører når vognen går i tog. (Sild- og fiskevogner til Tyskland (kontinentet) skal inntil videre ikke låses, bare plomberes). Bremsevognenes dører må holdes låst om natten på overnattingsstasjoner.

For låsing av vogn som er under opp- eller avlasting med *vognlast*-gods er sender resp. mottaker ansvarlig. Hvis jernbanen i henhold til bestemmelse i Godstakstboka, trykk 820, § 14 pkt. 2, har påtatt seg opp- og avlasting for slik sending, er senderhenholdsvis mottakerstasjon ansvarlig for at vognen er låst også mens lasting pågår når personale ikke er til stede.

Om fremgangsmåte når vognlås er defekt, se art. 172 a. Om bruk av privat lås, se art. 165.

164. Grensestasjonene Kornsjø, Magnor og Meråker er tildelt nøkler til fremmede baners vognlåser og skal sørge for at disse låses opp før vognen sendes inn på NSB's linjer. Vognen låses deretter med norsk vognlås eller plomberes.

Norske og utenlandske vogner *til* utlandet får på samme måte ombyttet eventuelle norske låser med utenlandske, eller vognene blir plombert.

Løse norske og utenlandske vognlåser skal grensestasjonene

sette på returgående vogner slik at låsene kommer tilbake til den bane som eier dem.

165. Sender kan også med egen lås foreta låsing og/eller plombering av vogn når det gjelder en vognlastsending i lokal norsk trafikk, og vognen ikke skal lastes om underveis. Lås som er vanskelig å få av, må ikke nyttes. Før denne låsing resp. plombering foretas, skal jernbanens tjenestemenn ha kontrollert at vognen er riktig lastet og at innholdet er i samsvar med det som fraktbrevet angir. Vognen skal låses event. plomberes av jernbanen på vanlig måte uten hensyn til den private låsing (plombering). Jernbanen overtar ikke noe spesielt ansvar for gods i vogn som er forsynt med privat lås og/eller plombe og trafikanten må selv bekoste slik låsing. Merknad om slik ekstra låsing (plombering) skal tas inn i fraktbrevet. Framsending av nøkkel til privat lås er jernbanen uvedkommende. Den må således ikke sendes med fraktbrevet.

166. Mottakerstasjonen skal straks se etter at vognene er låst og at vognlåsene er hele og i orden på begge vogndørene. Oppdages uregelmessigheter må vognens innhold kontrolleres nøye og forholdet må innrapporteres — eventuelt i forbindelse med skade- eller mangelmelding for gods.

167—170. (Reservenummer.)

Plombering.

171. Plombering kan ikke hindre at uvedkommende trenger inn i vogner og kan derfor aldri erstatte *låsing*. Hensikten med plombering er således bare å skaffe mulighet for å fastslå om vognen har vært åpnet underveis og en antydning om hvor denne åpning eventuelt har funnet sted. Når plombering foretas må man sørge for at alle innganger til vognen som ende- og sidedører, luker m.v. blir plombert. Før vognen plomberes må eventuelle, gamle plomber fjernes.

172. Plombering skal foretas i følgende tilfelle:

a) Når vogn lastet med *vognlastgods* ikke kan låses.
b) Når *vognlast* er lastet opp og/eller ettertellet av jernbanen — se art. 177.
c) For alle «direktegående stasjonsvogner» av stykkgods — d.v.s. vogner lastet med stykkgods til *en* bestemt stasjon.
d) For strekningsvogner av stykkgods — d.v.s. vogner lastet med stykkgods til flere stasjoner på samme strekning — når de blir stående natten over på utgangs- eller mellomstasjoner. Distriktsjefen kan bestemme at stykkgodsvogner skal plomberes også i andre tilfelle.

173. Plombering må foretas slik at vogndøren ikke kan åpnes uten at det etterlater synlige merker på plomben, og plomberingen bør foretas ved hjelp av tynn ståltråd eller hampehyssing — fortrinsvis hampehyssing — som kan rekvireres fra Billettforvalteren. Plomben, som er hul, har to hull i den ene enden og ett noe større på motsatt kant. Plomberingen utføres på den måten at en ståltråd eller hampehyssing først surres rundt lukke-mekanismen på vogndøren (luken) slik at denne ikke kan åpnes uten at tråden brytes. Tråden bør likevel ikke surres strammere enn at den har et lite «slerkerom» ellers vil den kunne slites av bare p.g.a. vognens risting. De to tråd-endene tres så inn gjennom de to hull i plombekanten. Det lages en enkel knute under plomben og denne trekkes ned slik at den dekker knuten. Plomben klemmes sammen over knuten med plomberingstang slik at stasjonens preg tydelig kan ses på plomben. *Det må nøye kontrolleres at plomben sitter helt fast på knuten — ellers har plomberingen ingen verdi.*

174. Påsatte plomber må i alminnelighet bare brytes av vedkommende mottakerstasjon — på strekningsvogner av første stasjon på vedk. strekning — eller av ordinær eller tilfeldig omlastingsstasjon. Dessuten kan togfører unntaksvis bryte plomber og åpne *stykkgods*vogner når dette med fordel kan foretas før den på vognlappen angitte strekning eller stasjon er nådd. Når stykkgodsvogner er fullt utnyttet allerede fra utgangsstasjon, bør denne — for å hindre unødig bryting av plombene — merke vognen «Fullastet» på vogndørene.

Denne tillatelse for togfører til å bryte plomber kan distriksjefen inndra for enkelte vogners vedkommende.

Togfører som foretar slik bryting av plomber, må sørge for at vognen blir plombert på nytt av den stasjon hvor innlasting er foretatt eller ved togets endestasjon hvis vognen blir stående uten tilsyn, og at den stasjon som ordinært skulle ha brudt plombene, får beskjed om forholdet.

175. *Før plomber brytes må det undersøkes om de fremdeles sitter fast på knuten.* Er plomben løs, må den betraktes som brudt — selv om den for øvrig er i orden. Det må også kontrolleres at plomben bærer det rette preg og ikke bærer tegn på voldsom behandling. Alle uregelmessigheter må straks noteres i stasjonens protokoll for godsuregelmessigheter. Er det utvilsomt at uvedkommende har klusset med plomben, må forholdet innrapporteres til distriktsjefen og godsetterlysningen. Det må spesielt føres kontroll med at *alle* vognens dører, luker o.s.v. er plombert.

Brukte plomber skal ikke kastes, men oppbevares ved stasjonen for senere å sendes inn til materialforvalteren til omsmelting.

176. Vogner fra utlandet vil ofte være forsynt med flere plomber på hver dør idet de forskjellige grensestasjoner plomberer

vognene når disse mottas. Det må føres ettersyn med at det på slike vogner er like mange og ensartede plomber på alle dører. Uregelmessigheter må noteres.

Når tollpassgods blir sendt som vognlast, blir vognen påsatt tollplomber som også må *kontrolleres* av jernbanens vedkommende. *Det er strengt forbudt for jernbanens tjenestemenn å bryte tollplomber.*

177. I henhold til Befordringsvedtekter, trykk 801, § 52 pkt. 3 kan sender forlange at jernbanen etterteller kolliantall for vognlastsending — se også Godstakstboka, trykk 820, § 35 og trykk 830 s. 7, 9—10 og 15. Slike vogner skal senderstasjonen alltid plombere når ettertellingen har funnet sted. Må vognen omlastes underveis, skal omlastingsstasjonen påny foreta ettertelling og plombering og om mulig gjøre merknad i fraktbrevet om det.

Ved mottakerstasjonen må sendingens kolliantall ettertelles av trafikanten og en jernbanetjenestemann i fellesskap før sendingen utleveres. Når ettertelling har funnet sted, skal mottaker kvittere for hele sendingen selv om ikke alt godset straks skal hentes. I så fall må nemlig trafikanten selv sørge for nødvendig låsing eller vakthold. Hverken mottaker eller hans representant kan bryte plomber eller låse opp vognlås med mindre en jernbanetjenestemann er til stede. Ved mottaking av plomberte vognlast-sendinger skal det alltid før utleveringen undersøkes om merkelapp eller fraktbrev har påtegning om ettertelling. Er ettertelling foretatt av senderstasjon, må alltid mottakerstasjon kontroll-telle.

Hvis kolliantallet ved kontrolltelling ved omlasting- eller mottakerstasjon ikke stemmer med det som er anført i fraktbrevet, skal senderstasjonen straks underrettes, og stasjonene må straks sette i gang undersøkelser.

178. De stasjoner som er utstyrt med plomberingsmateriell, må påse at dette ikke er tilgjengelig for uvedkommende. Plomberingstenger må holdes nedlåst og bare utleveres til de tjenestemenn som skal foreta plombering. Ved større stasjoner hvor flere tjenestemenn bruker plomberingstang bør den bare utleveres mot kvittering i særskilt bok.

179—180. (Reservenummer.)

RENGJØRING OG DESINFEKSJON

Godsvogner.

181. Etter bruk må vognene gjøres ordentlig rene for is, snø og avfall etter lasten. Staker og annet utstyr må settes på plass og ståltråd, klosser m.v. må fjernes. Mottakerstasjonen må spesielt

sørge for at spiker som har vært brukt i forbindelse med lastingen, blir fjernet fra vogngulv eller vegger. Gjenstående spiker har ofte forårsaket stor skade på gods, især sekkegods. Etter bestemmelsene i Befordringsvedtekter, trykk 801, § 60 pkt. 2 kan jernbanen kreve at mottaker av vognlastsendinger foretar slik rengjøring før vognen leveres tilbake.Stasjonsbetjeningen må derfor føre kontroll med at dette blir gjort og i alminnelighet bør vognen ikke regnes som ferdig før rengjøringen er foretatt.

182. Hvis en vogn leveres tilbake uten å være ordentlig rengjort, kan det skape friksjon og føre til at jernbanen mister trafikanter dersom bestemmelsene i foregående artikkel ikke blir håndhevet med konduite. Det overlates derfor til stasjonsmestrene å avgjøre i hvilken utstrekning det ut fra trafikkvervingshensyn bør forlanges at mottaker skal gjøre ren vognene etter seg. Hvis det ikke finnes servise-messig forsvarlig å kreve at rengjøring foretas av mottaker, skal stasjonsbetjeningen utføre den, slik at vognene er i rengjort stand før de på ny stilles for opplasting eller sendes tomme til en annen stasjon. Denne rengjøring må også omfatte snø og is på vognens gulv eller tak.

Stykkgodsvogner må alltid rengjøres av siste utlastingsstasjon, eventuelt endestasjonen for vognen.

183. Rengjøring som omhandlet i art. 181 er spesielt nødvendig når vognen har vært nyttet til petroleum, dyrebein, takpapp, syrer, fôrstoffer og andre illeluktende eller tilsmussende stoffer. Det er likeledes viktig at vogner som skal nyttes til matvaretransporter blir grundig rengjort og utluftet. Ikke minst gjelder dette når vogn tidligere er nyttet til fisketransport. Dårlig lukt kan også fjernes ved at vogn dusjes med sterisoloppløsning. I slike tilfelle vil det ofte være nødvendig å vaske eller spyle vognen innvendig. Etter slik rengjøring bør dørene på lukkede vogner stå åpne en tid så vognene blir godt utluftet og tørre.

Har ikke stasjonen selv mulighet for å foreta en slik grundig rengjøring, meldes dette til vognkontoret som gir ordre om til hvilken annen stasjon vognen skal sendes for rengjøring.

184. Vogn som har vært nyttet til transport av rå huder og skinn, må gjøres godt ren og dessuten *desinfiseres* som bestemt for dyrevogner under vanlige forhold — se art. 197.

For rengjøring av vogn som har vært lastet med rå huder, limlær og annet gods som i særlig grad har tilsmusset vognen, skal det kreves opp avgift som bestemt i Godstakstboka, trykk 820, § 37.

185. Vogn som har vært nyttet til transport av svovel, må i alle tilfelle feies ren straks avlastingen er ferdig da rester av lasten ellers kan medføre fare for selvantennelse.

186. *Når kjøle-, varme- og melkevogner* er blitt tilsmusset, må gulv og nederste del av veggene spyles, skrubbes og spyles på nytt. Gulvristene må rengjøres på samme måte. Hvis det fremdeles er dårlig lukt i vognen, må den dusjes innvendig med sterisoloppløsning. Slik grundig rengøring er spesielt nødvendig når vognen har vært nyttet til fisketransport og deretter skal stilles for opplasting av andre matvarer. Etter rengjøring og etter særlig «vannavgivende» transporter må vognene luftes godt for å unngå soppskade på vogngulvet.

187. Vogner som er tatt ut til spesiell turnustrafikk for privat trafikant eller for jernbanens egne sendinger av f. eks. grus, kull o. l. —, skal gjøres rene når de igjen skal disponeres for vanlig trafikk.

188. Hvis bestemmelsene i art. 181 og 182 er fulgt av avlastingsstasjonen, vil som regel vogner som stilles til disposisjon for sender av vognlast, være rengjort på forhånd. Imidlertid påligger det likevel senderstasjonen å kontrollere at vogn som stilles for trafikant er skikkelig rengjort. Hvis en stasjon stadig sender fra seg tomvogner som er dårlig rengjort, bør forholdet påtales — eventuelt innrapporteres til distriktsjefen. Hvis stasjonene ved større snøfall ikke kan klare arbeidet med egen betjening, sendes melding til distriktsjefen.

Ifølge Befordringsvedtekter, trykk 801, § 56 pkt. 4 skal sender selv fjerne nyfallen snø og nydannet is. Sistnevnte bestemmelse fritar imidlertid ikke senderstasjonen for å foreta slik rengjøring dersom vognen skulle være dekket av snø og is før vognen stilles til senders disposisjon. Trafikanten må gjøres oppmerksom på at han selv må sørge for underlag til beskyttelse av godset mot fuktighet fra vognbunnen.

189. Senderstasjonen må også gjøre vogntak eller — gulv rene for snø før vognene sendes. Vogntak med tjærepapp må gjøres rent så forsiktig at taket ikke skades. Det skal nyttes trespade (skuffe) til dette arbeid.

190—195. (Reservenummer.)

Dyrevogner.[1])

196. Vogner som har vært brukt til transport av levende dyr skal snarest mulig etter avlasting rengjøres og desinfiseres. Distriktsjefen bestemmer ved hvilke stasjoner rengjøring og desinfeksjon av dyrevogner skal foretas. Rengjøring og desinfeksjon

1) Hundekasser rengjøres og desinfiseres som bestemt for dyrevogner i art. 197.

av mottatte dyrevogner utføres av jernbanen og for jernbanens regning.

Når det ved bestilling av dyrevogner eller i god tid før opplasting skal finne sted forlanges desinfeksjon, skal jernbanen besørge dette mot en avgift som foreskrevet i Godstakstboka, trykk 820, § 37.

197. Ved rengjøring og desinfeksjon av vogner som har vært benyttet til transport av levende dyr skal det forholdes slik:

Vogn som innen landet har vært brukt til transport av levende dyr som ikke antas å lide av noen smittsom sykdom, skal først gjøres ren for fôrrester, gjødsel og strø m.m. Deretter sopes og spyles vognen innvendig med rent og om nødvendig varmt vann.

Etter rengjøringen åpnes dører og lemmer for at vognen kan tørre og bli godt utluftet.

Deretter foretas desinfeksjon som består i oversprøyting av vognens innvendige vegger, tak og gulv samt vognens løse deler med 2 ‰ sterisoloppløsning (kalk må ikke brukes).

198. Når en vogn har vært nyttet til transport

a) av dyr som lider av smittsom sykdom
b) av dyr som *formodes* å lide eller ha lidt av smittsom sykdom
c) av dyr fra utlandet — selv om disse er friske — og dessuten når det foreligger påbud fra veterinær eller politi,

skal rengjøring og desinfeksjon foretas slik:

Rengjøringen må foregå på et avsidesliggende sted på stasjonen. Kan den ikke straks påbegynnes etter utlastingen av dyrene, skal vognene holdes lukket til arbeidet kan begynne.

Hvis ikke fôrrester, strø, gjødsel og annet avfall fra vognen straks kan brennes, legges det i en særskilt beholder, overstenkes med lysol og blandes om, for senere å brennes eller graves ned.

Når avfallet er fjernet, skal vognens innvendige vegger og gulv samt løse deler børstes og deretter spyles med varm sodalut, styrke 1 kg soda til 50 l vann. Deretter desinfiseres vognen ved nøyaktig og rikelig overstryking eller fullstendig oversprøyting av vognens indre (vegger, gulv, tak og puter), stigbrett osv. med 4 % vandig oppløsning av lysol, kreolin eller rå karbolsyre og 2 % izal. Etter desinfeksjonen åpnes alle dører og lemmer for at vognen kan tørre. Vognenes løse deler, transportable ramper, vognlemmer m.m. gjøres rene og desinfiseres på samme måte som vognene.

199. Vogner som sendes til en annen stasjon for desinfeksjon, skal påklebes en gul vognlapp, form. 567 a eller b, se bilag 7 og 8.

Vognlappen skal ikke fjernes før vognen er desinfisert.

Om avvising av dyr som lider av smittsomme sykdommer m.m. vises til Befordringsvedtekter, trykk 801, § 39.

200—205. (Reservenummer.)

VOGNPRESENNINGER

Anskaffelse og vedlikehold.

206. Hovedstyret fastsetter hvor mange presenninger det til en hver tid skal være i bruk. Nye presenninger lages vanligvis i Statsbanenes verksted, Hamar. Vedlikehold av presenninger er også underlagt det samme verksted. Utgiftene til anskaffelse og vedlikehold av presenninger belastes Verkstedet, Hamar.

Presenningene skal forarbeides av gode materialer og impregneres slik at de gir den best mulige beskyttelse mot væte. Størrelsen skal være 8,7 × 4,5 meter.

Presenninger som er dårlig impregnert, skadd eller utslitt, skal av stasjonene sendes Forrådet, Hamar, ført opp på tjenestefraktbrev. Forrådet avgjør om en innsendt presenning skal repareres eller kasseres. Brukbare rester etter kasserte presenninger anvendes til reparasjon av andre presenninger. Reparerte presenninger skal så vidt mulig sendes ut fra Forrådet før nye tas i bruk.

207. Presenningene gis fortløpende nummer i henhold til de bestemmelser som er fastsatt av Hovedstyret, og skal på retten i alle fire hjørner og midt på begge langsider være merket slik:
NSB NORGF
OOOO.

Forrådet skal erstatte kasserte eller bortkomne presenninger med nye, som da får de ledige nummer. Deler etter kasserte presenninger kan brukes til å dekke stasjonenes vedopplag, linjens beholdninger o. l. Brukbare vognpresenninger må ikke nyttes til dette.

Narvik distrikt har en mindre beholdning av presenninger som er merket : NSB NORGE.
NRV OOOO

Rekvisisjon og fordeling.

208. Stasjonene sender melding om ledige presenninger og oppgir behov til distriktets vognkontor sammen med de daglige vognmeldinger som foreskrevet i «Reglement for fordeling av godsvogner», trykk nr. 831. Ledige presenninger skal ikke sendes til annen stasjon uten etter ordre fra distriktets vognkontor. Ledige presenninger skal alltid være ført opp på tjenestefraktbrev og må så vidt mulig sendes som fraktgods og i lukkede vogner. Fordeling av presenninger mellom distriktene skjer ved Hovedvognkontorets forføyning. Om følgepapirer for ledige presenninger til og fra utlandet se art. 216—219.

Behandling og bruksbestemmelser.

209. Presenninger må behandles forsiktig og oppbevares forsvarlig *under tak og på tørt underlag* når de ikke er i bruk. De må

ikke bli liggende ute da det lett kan oppstå mugg eller jordslag som på kort tid kan ødelegge presenningene. Når de bringes fra sted til sted skal de bæres eller kjøres og ikke slepes.

Våt presenning som ikke straks skal brukes eller sendes, bør ikke legges sammen, men hvis forholdene tillater det, henges opp til tørk, helst under tak, f. eks. i godshuset.

Frosne presenninger må om mulig tines opp og tørres før de legges sammen. Stivfrosne, sammenlagte presenninger må heller ikke brettes ut før de er tint opp og tørket da de ellers har lett for å briste og bli utette. Hvis stivfrosne presenninger forekommer i større antall på en stasjon som ikke har muligheter for opptining, kan de etter samråd med distriktets vognkontor sendes en annen stasjon eventuelt Forrådet, Hamar, for opptining og tørring.

210. Straks etter bruken og så snart presenningene er tørre skal de legges ordentlig sammen slik at eiendomsmerket og nummer vender ut. Presenningens tau brukes til surring.

Presenningstauene må ikke erstattes eller forlenges med ståltråd, da denne kan ødelegge presenningen og gjøre annen skade. Ståltråd i presenning kan bl. a. også være farlig på lastede vogner som sendes over strekninger med elektrisk drift.

211. Når presenning utleveres til dekning av vognlast, skal stasjonen gjøre trafikanten oppmerksom på at det straks må meldes fra hvis presenning ved pålegging viser seg ikke å være i brukbar stand.

212. Trafikanten skal selv sørge for påleggingen. Stasjonspersonalet må gi nødvendig orientering om dette og særlig passe på at presenningen ikke blir liggende over staker eller skarpe kanter eller slik at det under regnvær dannes vanndammer på presenningen. For ømtålig gods bør det søkes unngått at presenningen blir liggende direkte an mot godset da fuktighet vil kunne trenge igjennom på berøringsstedene og skade godset. Lett brennbart gods må av hensyn til brannfaren ved gnister fra lokomotivet dekkes helt ned til kassekanten foran i kjøreretningen. Ved transport av stråfôr over lengre strekninger, eller over høyfjellet og for sendinger som skal lagres eller videresendes med båt, skal lasten dekkes i sin helhet.

Presenningene må bindes fast til ringene på vognen slik at de under fart ikke kan blafre opp og falle av. Særlig gjelder dette vogner som skal inn på elektrisk drevne banestrekninger, hvor løse presenninger kan lage overledning fra kontaktledningen.

213. Jernbanens presenninger må ikke brukes til dekning av kalk, syrer eller annet gods som kan brenne opp eller på annen måte skade presenningen ved direkte berøring med godset.

Stasjonene må ikke anvende brukbare vognpresenninger til dekning av vedopplag o.l. eller låne dem ut til andre avdelinger.

Det må i tilfelle undersøkes om Forrådet, Hamar, har kasserte presenninger som kan brukes.

214. Spørsmål om utlån av presenninger til private skal forelegges Hovedvognkontoret. Når det rent unntaksvis blir gitt tillatelse til utlån, skal stasjonen ta kvittering ved utleveringen og kreve opp den leie som for tilfelle blir fastsatt. Utlånstasjonen må kontrollere presenningen og føre den i «Vogn- og presenningsboken», form. 551, med merknad om når og til hvem den er utlånt. Det må påses at presenningen tilbakeleveres i rett tid og at den er i god stand. Låneren må pålegges å behandle presenningen forsiktig. Presenning som er utlånt utover den siste dag i måneden, tas med i stasjonens melding til Hovedvognkontoret[1]) på form .642 med anmerkning om at den er utlånt.

Presenning som sendes inn på bane under bygning, skal føres i «Vogn- og presenningsboken» av overgangsstasjonen som må påse at den kommer tilbake igjen.

215. Presenning som dekker lastet vogn, skal føres opp med nummer i sendingens følgepapirer (fraktbrev, liste). Når presenning dekker vogn som er lastet til flere stasjoner, noteres presenningsnummeret på følgepapirene til den lengst bortliggende stasjon som det er gods til.

Presenninger tilhørende Rjukanbanen skal snarest mulig etter avlastingen sendes Tinnoset ført opp på tjenestefraktbrev.

Private norske presenninger som har vært nyttet til dekning av vognlast eller stykkgodssending, utleveres til trafikanten sammen med godset. Om ekspedisjon og fraktberegning ved retursending av slike private presenninger — se, Godstakstboka, trykk 820, § 10.

Sending av ledige presenninger i internasjonal trafikk.

216. NSB-presenning som brukes på sending til Sverige og utlandet for øvrig, skal være ledsaget av følgeseddel, form. 568 a, jfr. bilag nr. 9. Andre følgepapirer nyttes ikke. Følgesedlen (en for hver presenning) skal fylles ut og stemples «Senderstasjonens datostempel på framveien» av senderstasjonen selv om denne ikke er samtrafikkstasjon og sendes sammen med de øvrige følgepapirer. Rubrikken for «Gebyr» fylles ikke ut for norske presenninger til utlandet. Den utenlandske mottakerstasjon setter sitt datostempel i rubrikken «Mottakerstasjonens datostempel på framveien».

Ved tilbakesending av presenningen fra utlandet fyller den utenlandske mottakerstasjon ut rubrikken for «tilbakevei» og stempler i rubrikken «Senderstasjonens datostempel på tilbakeveien». Følgesedlen følger så presenningen tilbake til Norge. Den norske stasjon som mottar NSB-presenningen med følgesed-

[1]) Stasjoner i Narvik distrikt sender oppgaven til distriktsjefen.

del i retur fra utlandet, datumstempler følgesedlen «Mottakerstasjonens datostempel på tilbakeveien», og sender den inn til Hovedvognkontoret, Oslo.

217. Presenninger som tilhører utenlandsk jernbane og som har vært nyttet på sending til Norge, kan mottakerstasjonen bruke til dekning av last til stasjon på den utenlandske eiendomsbane. Hvis det ikke er mulig å nytte presenningen for sending til eiendomsbanen, skal den straks returneres over den norsk/svenske grensestasjon (Kornsjø, Charlottenberg, Storlien) hvor den er kommet inn. Slike ledige, utenlandske presenninger merkes og ekspederes alltid til nærmeste grensestasjon på presenningens eiendomsbane. Den følgeseddel, Blankett C (NSB form. 568 a, jfr. bilag 9) som fulgte presenningen til Norge, blir av den norske mottakerstasjon å utfylle (rubrikkene for «Rückweg») som foreskrevet i art. 216 og sende til vedkommende norsk/svenske grensestasjon i egen konvolutt.

Følgesedlens rubrikk for «Gebyr» skal fylles ut for utenlandsk presenning som nyttes for sending til eiendomsbanen eller som dekker sending fra utlandet som omekspederes i Norge. Dekningsavgiften tilfaller nemlig den bane som eier presenningen.

218. For å hindre feilsending av utenlandske presenninger tas med en oversikt som viser nærmeste grensestasjon til de forskjellige land samt transportvegen.

Land	Eiendomsmerke	Nærmeste grensest.	Transportveg
Belgia	SNCB	Montzen	Hälsingborg—Padborg—Aachen West
Bulgaria	BDZ	Dimitrovgrad	Trelleborg—Odra Port—Chalupki—Vrbice—Chlába—Szob—Kelebia—Subotica—
Danmark	DSB	Helsingør	Hälsingborg—
Frankrike	SNCF	Jeumont	Hälsingborg—Padborg—Aachen West—Montzen—Erquelines—
Italia	FS	Chiasso	Hälsingborg—Padborg—Basel Bad Bf.—
Jugoslavia	JDZ	Jesenice	Trelleborg—Sassnitz Hafen—Salzburg Hbf—Rosenbach—
Luxembourg	CFL	Wasserbillig	Hälsingborg—Padborg—Igel—
Nederland	NS	Oldenzaal	Hälsingborg—Padborg—Bentheim—

Land	Eiendoms-merke	Nærmeste grensest.	Transportveg
Polen	PKP	Odra Port	Trelleborg—
Portugal	GT	Vilar Formoso	Hälsingborg—Padborg—Aachen West—Montzen—Erquelines—Jeumont—Hendaye—Irun—
Romania	CFR	Curtici	Trelleborg—Odra Port—Chalupki—Vrbice—Siatoros—Somoskøujfalu—Løkøshaza—
Saar	SEB	Türkismühle	Hälsingborg—Padborg—Neubrücke—
Spania	RENFE	Irun	Hälsingborg—Padborg—Aachen West—Montzen—Erquelines—Jeumont—Hendaye—
Sveits	SBB	Schaffhausen	Trelleborg—Sassnitz Hafen—
Tsjekkoslovakia	ČSD	Dolni Zleb	Trelleborg—Sassnitz Hafen—Schöna Grenze—
Vest-Tyskland	DB	Flensburg Weiche	Hälsingborg—Padborg—
Øst-Tyskland	DR	Sassnitz Hafen	Trelleborg—
Ungarn	MAV	Somoskøujfalu	Trelleborg—Odra Port—Chalupki—Vrbice— Siatoros—
Østerrike	ØBB	Gmünd	Trelleborg—Sassnitz Hafen—Schöna Grenze—Ceske Velenice—

219. I tilfelle følgeseddel for utenlandsk presenning mangler, skal mottakerstasjonen fylle ut nytt form. 568 a for tilbakesendingen. Andre følgepapirer nyttes ikke for ledige presenninger til utlandet.

Utenlandske private presenninger utleveres til mottakeren sammen med godset. Hvis de skal returneres blir de av mottakeren å angi som en ny sending og fraktberegnes etter gjeldende bestemmelser.

Skadde presenninger.

220. Når gods som har vært befordret i åpen vogn med presenning, er blitt skadd, skal det omhyggelig undersøkes om presenningen er tett, eller om den har vært feilaktig pålagt.

Når en NSB-presenning er defekt, skal den sendes Hamar verksted.

221. Konstateres det at en fremmed banes presenning er defekt, skal presenningen sendes vedkommende overgangsstasjon (grensestasjon), og nødvendig opplysning om skaden anføres i følgesedlen, form. 568 a.

Hvis skaden på godset oppdages først etter at presenningen er sendt fra stasjonen, sendes melding til nærmeste stasjon, eventuelt grensestasjon således som nevnt foran om lukkede vogner — se art. 56.

Kontroll.

222. Statsbanenes presenningsbeholdning representerer store verdier og det må føres nøyaktig kontroll med at presenningene ikke kommer på avveier. Kontrollen foregår på følgende måter:

a) Stasjonenes daglige kontroll.

Stasjonene skal etter hvert som presenninger mottas eller sendes føre dem nøyaktig i stasjonens «Vogn- og presenningsbok», form. 551. Dessuten fører Forrådet, Hamar, fortegnelse over alle innkomne og utsendte presenninger.

b) Stasjonenes månedlige opptak.

Stasjonene skal på form. 642, bilag nr. 10, sende oppgave til Hovedvognkontoret, Oslo[1]), over alle *norske* presenninger som befinner seg på stasjonen, underliggende sidespor og i tog på stasjonen kl. 12.00 *den siste hverdag i hver måned.* Presenninger på vogner som ruller i tog tas opp av første stasjon hvor toget stopper etter kl. 12.00. For sistnevnte presenninger må også vognens bestemmelsesstasjon angis. Hvis det ikke finnes presenninger ved stasjonen, sendes form. 643, (bilag 11) og med påskriften «Ingen presenning».

c) Forrådets månedlige opptak.

Forrådet, Hamar, sender likeledes siste hverdag i hver måned oppgave til Hovedvognkontoret, Oslo, over:

1. Presenninger som er inne til reparasjon.
2. Nye presenninger — beholdning.
3. Nye presenninger utsendt i månedens løp.
4. Presenninger kassert i månedens løp.

223. Hovedvognkontoret sammenholder de oppgaver som er kommet inn fra stasjonene og Forrådet, Hamar, med hovedfortegnelsen over presenningsbeholdningen. Presenninger som ikke er blitt notert i de 3 siste opptak etterlyses. Etterlysningen skal omgående besvares og videresendes. Hvis presenning som er etterlyst ikke kommer til rette, gir Hovedvognkontoret melding til Forrådet.

Hvis det oppdages at presenningen er blitt borte fra stasjonens område, skal melding straks sendes distriktsjefen.

[1]) Stasjoner i Narvik distrikt sender oppgaven til distriktsjefen.

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedstyret

Forskrifter for bruk og behandling av godsvogner og presenninger

Rettelsesblad nr. 1.
August 1962

Følgende rettelser foretas:

Art. 183: siste ord i 7 linje ovenfra rettes til: kloraminoppløsning.
Art. 184: i siste linje rettes § 37 til § 39.

Sidene merket art. 186—196/196—205 byttes ut med vedlagte 2 nye blad.

186. *Når kjøle-, varme- og melkevogner* er blitt tilsmusset, må gulv og nederste del av veggene spyles, skrubbes og spyles på nytt. Gulvristene må rengjøres på samme måte. Hvis det fremdeles er dårlig lukt i vognen, må den dusjes innvendig med kloraminoppløsning. Slik grundig rengjøring er spesielt nødvendig når vognen har vært nyttet til fisketransport og deretter skal stilles for opplasting av andre matvarer. Etter rengjøring og etter særlig «vannavgivende» transporter må vognene luftes godt for å unngå soppskade på vogngulvet.

187. Vogner som er tatt ut til spesiell turnustrafikk for privat trafikant eller for jernbanens egne sendinger av f. eks. grus, kull o. l. —, skal gjøres rene når de igjen skal disponeres for vanlig trafikk.

188. Hvis bestemmelsene i art. 181 og 182 er fulgt av avlastingsstasjonen, vil som regel vogner som stilles til disposisjon for sender av vognlast, være rengjort på forhånd. Imidlertid påligger det likevel senderstasjonen å kontrollere at vogn som stilles for trafikant er skikkelig rengjort. Hvis en stasjon stadig sender fra seg tomvogner som er dårlig rengjort, bør forholdet påtales — eventuelt innrapporteres til distriktsjefen. Hvis stasjonene ved større snøfall ikke kan klare arbeidet med egen betjening, sendes melding til distriktsjefen.

Ifølge Beforndringsvedtekter, trykk 801, § 56 pkt. 4 skal sender selv fjerne nyfallen snø og nydannet is. Sistnevnte bestemmelse fritar imidlertid ikke senderstasjonen for å foreta slik rengjøring dersom vognen skulle være dekket av snø og is før vognen stilles til senders disposisjon. Trafikanten må gjøres oppmerksom på at han selv må sørge for underlag til beskyttelse av godset mot fuktighet fra vognbunnen.

189. Senderstasjonen må også gjøre vogntak eller — gulv rene for snø før vognene sendes. Vogntak med tjærepapp må gjøres rent så forsiktig at taket ikke skades. Det skal nyttes trespade (skuffe) til dette arbeid.

190—195. (Reservenummer.)

Dyrevogner. (Hundekasser rengjøres og desinfiseres som bestemt for dyrevogner i art. 197.)

196. Vogner som har vært brukt til transport av levende dyr skal snarest mulig etter avlasting rengjøres og desinfiseres. Distrikt-

sjefen bestemmer ved hvilke stasjoner rengjøring og desinfeksjon av dyrevogner skal foretas. Rengjøring og desinfeksjon av mottatte dyrevogner utføres av jernbanen og for jernbanens regning.

Når det ved bestilling av dyrevogner eller i god tid før opplasting skal finne sted forlanges desinfeksjon, skal jernbanen besørge dette mot en avgift som foreskrevet i Godstakstboka, trykk 820, § 39.

197. Ved rengjøring og desinfeksjon av vogner som har vært benyttet til transport av levende dyr skal det forholdes slik:

Vogn som *innen landet* har vært brukt til transport av levende dyr som ikke antas å lide av noen smittsom sykdom, skal først gjøres ren for fôrrester, gjødsel og strø m. m. Deretter sopes og spyles vognen innvendig med rent og om nødvendig varmt vann.

Etter rengjøringen åpnes dører og lemmer for at vognen kan tørre og bli godt utluftet.

Deretter foretas desinfeksjon som består i oversprøyting av vognens innvendige vegger, tak og gulv samt vognens løse deler med 2 ‰ kloraminoppløsning (20 g kloramin A i 10 l. vann).

198. Når en vogn har vært nyttet til transport

a) av dyr som lider av smittsom sykdom
b) av dyr som *formodes* å lide eller ha lidt av smittsom sykdom
c) av dyr fra utlandet — selv om disse er friske — og når det foreligger påbud fra veterinær og politi,

skal rengjøring og desinfeksjon foretas som angitt nedenfor:

Av utstyr trengs:
Børster, bøtte, skuffe.
Trykksprøyte (frukttresprøyte).
2 % sodaoppløsning (200 g soda til hver 10 l bøtte vann).
3 % formalinoppløsning (300 ml (0,3 l) kommersielt formalin til 10 l vann).
Trykkvann.
Ev. beholder til gjødsel.

Rengjøringen skal foregå på et avsides liggende sted på stasjonen. Kan den ikke foretas straks etter utlasting av dyrene, skal vognen holdes lukket til arbeidet kan begynne.

Hvis ikke fôrrester, strø, gjødsel og annet avfall fra vognen kan

brennes straks, legges det i en særskilt beholder som dusjes utvendig med 3 % formalinoppløsning og sendes til et sted der innholdet kan brennes. Etter tømming rengjøres beholderen og lokk (NB) med 2 % sodaoppløsning under grundig børsting. Så spyles den og dusjes innvendig og utvendig med 3 % formalinoppløsning og settes bort med lokket på.

Når avfallet er fjernet fra vognen, skal de innvendige vegger og gulv og løse deler som transportable ramper, vognlemmer etc., børstes og deretter vaskes eller spyles med en varm sodaoppløsning 2 %. Ekskrementene fjernes ved spyling med trykkvann og det indre av vognen og de løse deler desinfiseres med 3 % formalinoppløsning i rikelige mengder. Vognen holdes lukket i 1 time og dørene åpnes så forat vognen kan tørke.

199. Vogner som sendes til en annen stasjon for desinfeksjon, skal påklebes en gul vognlapp, form. 567 a eller b, se bilag 7 og 8. Vognlappen skal ikke fjernes før vognen er desinfisert.

Om avvising av dyr som lider av smittsomme sykdommer m. m., vises til Befordringsvedtekter, trykk 801, § 39.

200—205. (Reservenummer.)

Bibl.

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedstyret

Forskrifter for bruk og behandling av godsvogner og presenninger

Rettelsesblad nr. 2
Juni 1964

Følgende rettelser og tilføyelser foretas:

I innholdsfortegnelsen rettes art. nr. 126—132 til 126—133 i avsnittet «Bruksbestemmmelser for visse vogntyper. Spesialvogner».

I art. nr. 128 strykes første avsnitt (3 linjer). Istedet innsettes: «Tro nr. 16506 og 16507 er også 6-akslede og veier henholdsvis 34,1 tonn og 32,0 tonn. De er ellers stort sett utstyrt som foran nevnte vogn nr. 16505. Vognenes bæreevne er henholdsvis 55 tonn og 58 tonn når».

I samme art.nr., siste avsnitt, etter 16506 tilføyes «og 16507».

Som nytt art. nr. 133 innsettes:

«133. Trqo5 nr. 16100 er en 6-akslet spesialvogn. De 2 boggier — hver med 3 aksler — er forbundet med flyttbare bærebjelker. Avstanden mellom bærebjelkene kan innstilles på 1,5 m, 1,80 m, 2,0 m, 2,20 m og 2,50 m.

Vognens vekt er 27,5 tonn og bæreevnen

80,5	tonn	i	tog	med	største	hastighet	45	km/time
60,0	»	»	»	»	»	»	60	» »
50,0	»	»	»	»	»	»	70	» »

Vognen har skrubremse og trykkluftbremse (KEg.). Om framføring i tog og under skifting — se trykk 402, § 29».

Art. nr. 133—140 (Reservenummer) rettes til «Art. nr. 134—140 (Reservenummer)».

420 Trykk nr. 420.1

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedstyret

Forskrifter for bruk og behandling av godsvogner og presenninger

Rettelsesblad nr. 3
Oktober 1964

Ved dette rettelsesblad oppheves S-sirk. 542 og 550.

FØLGENDE RETTELSER BES FORETATT:

Art. 3, 1. avsnitt.
«se trykk 402 § 37» rettes til «se trykk 402 § 39».

» *22, 2. avsnitt.*
«se trykk 402 § 25 pkt. 3 og 4» rettes til «se trykk 402 § 26 B pkt. 4 og 5».

» *45, pkt. a.*
«jfr. S-sirk. 473 pkt. 4 a» rettes til «se trykk 405.1 art. 443».

» *51, siste linje.*
«se S-sirk. 476» rettes til «se trykk 405.1 art. 156 pkt. 2.7».

» *72, siste avsnitt.*
«Hst. sirk. 316 § 20» rettes til «trykk 405.2 art. 171—176».

På siden merket 154—161 strykes de 2 øverste avsnitt. Artikkelangivelsen rettes til 156—161. Tidligere art. 155 og 156 rettes til henholdsvis 156 og 157.
I art. 157 (tidligere art. 156) rettes i 4. linje «S-sirk. 133» til «trykk 411.1». Reservenummer rettes til «158—160».

» *208, 3. og 4. linje.*
« «Reglement for fordeling av godsvogner», trykk nr. 831» rettes til «Forskrifter for fordeling av godsvogner, beholdere og presenninger, trykk 419».

Någjeldende innholdsfortegnelse erstattes med vedlagte nye innholdsfortegnelse.

Sidene merket art. 127—130/130—132, 132—150/151—154 og 176—181/181—185 tas ut og erstattes med vedlagte nye sider merket art. 127—130/130—131, 131—134/ 134, 134/134—140, 141—145/146—154, 155/ 155 og 176—181/181—185.

INNHOLD

Rettelsesblad nr. 3.
Oktober 1964.

ta skade p.g.a. for stor påkjenning. På samme måte må vognen støttes opp når tung last skal skyves ut til siden ved utlasting. Vognene skal i slike tilfelle skrues opp ca. 7 mm for hver 5 tonn av lastens vekt, eksempelvis slik:

ca.	35	mm	når	lasten	veier	25	tonn
»	49	»	»	»	»	35	»
»	70	»	»	»	»	50	»

Til understøttelse for løfteskruene følger det med vognen 2 spesielt innrettede tverrskinner. Opp- og avlastningsstasjoner må sørge for at dette tilbehør alltid følger med vognen. Bruksanvisning finnes oppslått i bremsehuset på vognen. Skulle løfteredskapene mangle, må Hovedvognkontoret underrettes snarest. Om forsiktig framføring av vogn 16505 i tog og under skifting se trykk 402 § 29 pkt. 1.

128. *Tro nr. 16506 og 16507* er også 6-akslede og veier henholdsvis 34,1 tonn og 32,0 tonn. De er ellers stort sett utstyrt som foran nevnte vogn nr. 16505. Vognenes bæreevne er henholdsvis 55 tonn og 58 tonn når:

a) lasten er plassert på og vekten likelig fordelt på de to tverrgående flatjernsskinner på det forsenkede midtparti, eller
b) lasten er jevnt fordelt over en lengde av minst 3 m ved vognmidte, eller
c) lasten er likt fordelt på de to plattformer.

Vognen synker 1,2 mm ved vognmidte
og 0,7 mm ved boggisentrene
for hver tonn last som anbringes på det forsenkede midtpartiet.

Også vognene 16506 og 16507 er utstyrt med løfteskruer med tilhørende tverrskinner som skal nyttes i samme tilfelle som nevnt for vogn 16505. Løfteskruene skal skrus opp ca. 6 mm for hver 5 tonn av lastens vekt — eksempelvis ca. 30 mm når lastens vekt er 25 tonn. Skulle løfteredskapene mangle, må Hovedvognkontoret straks underrettes.

129. *Tro nr. 39000* er 4-akslet og har en vognvekt på ca. 28,0 tonn. Bæreevnen er:
47,5 tonn når lasten er jevnt fordelt over 7 m av midtpartiet.
45 tonn når lasten er jevnt fordelt over 3 m av midtpartiet. Om framføring i tog — se trykk 402 § 29 pkt. 3.

130. *Trqo nr. 16000 og 16001* er 10-akslede spesialvogner. De 2 boggier — hver med 5 aksler — er forbundet med løsbare sidebjelker.

Vognenes bredde er regulerbar, idet avstanden mellom sidebjelkene kan varieres med følgende verdier: 1975, 2240, 2500, 2650 og 2850 mm.

Den største avstanden, 2850 mm oppnås ved å anvende forlengere på tverrbjelkene. *Ved denne avstand går sidebjelkene utenfor laste- og konstruksjonsprofilet, og det må søkes om spesiell tillatelse for framføring av lasten.*

Når sidebjelkene er plassert slik at avstanden er lik eller mindre enn 2650 mm tilfredsstiller vognens tverrsnitt det norske laste- og konstruksjonsprofilet.

Når sidebjelkene er plassert i innerste stilling (avst. = 1975 mm) tilfredsstiller vognens tverrsnitt RIV's forskrifter.

Som nevnt er begge sidebjelkene løsbare slik at den ene (eller begge) kan løses fra boggiene og løftes til side hvis det er nødvendige ved på- eller avlasting. Videre er sidebjelkene utstyrt med senkbare ruller (som må gå på ekstra skinner) slik at man f. eks. kan løse sidebjelkene fra den ene boggien og skyve sidebjelkene, samt den boggien de da er festet til, bort fra den løse boggien. Dette forutsetter rett spor med tilstrekkelig lengde.

Vognene har transportbøyler for last som må senkes ned mellom langbjelkene. Bøylene disponeres av Hovedvognkontoret. Vognenes vekt er ca. 47,5 tonn, og bæreevnen er 102,5 tonn, fordelt over en lengde på minst 4 m på vognenes midtparti. Dette gir et største akseltrykk på 15 tonn. Distriktsjefen kan i særlige tilfelle tillate at det lastes opp til 130 tonn på vognene hvis gjeldende bestemmelser om største tillatte akseltrykk for vogner overholdes.

Vognene er utstyrt med trykkluftbremse (Hikg2) og skruebremser, men ikke omstilling tom — last idet begge sylindrer er i bruk også når vognen er tom. Den har bremset vekt 40 tonn. Om framføring i tog og under skifting — se trykk 402 § 29 pkt. 7.

131. *Rjukanbanens 8-akslede spesialvogn Tsfo nr. 76* kan også nyttes for lokale sendinger på NSB og kan da rekvireres gjennom Hovedvognkontoret. Vognen har en vekt på ca. 28,5 tonn og en lasteevne på 80,0 tonn.

Til bruk ved spesialtransporter med Tsfo nr. 76 hvor det kreves stor bredde mellom sidebjelkene, har NSB anskaffet 2 senterbjelker og 2 tverrbjelker (etter Md skisse nr. 1119), som kan monteres på istedenfor de som tilhører vognen.

Når NSB's tverrbjelker benyttes, er høyden fra skinnetopp til overkant av sidebjelkene ca. 2000 mm, og avstanden mellom sidebjelkene 3300 mm.

For regulering av fjærene under særlig vanskelige transporter

er det anskaffet 4 klaver etter Md skisse nr. 1140. Senterbjelkene med tilhørende utstyr, samt klavene er oppbevart i Oslo distrikt.

Vognen er forsynt med påskriften «Skiftes forsiktig» og for framføringen gjelder bestemmelsen i trykk 402 § 29 pkt. 1.

132. *Tr5-vogner nr. 16510 og 16511* er 2-akslede vogner. Vognvekten er henholdsvis 15340 kg og 15380 kg. Lasteevne er 16,0 tonn til baner i gruppe A og 20,0 tonn til baner i gruppe B og C (se art. 24 og trykk 420.2 art. 21—24).

Vognenes akselavstand er 9,00 m (se art. 1 «Unntak») og lengden av det forsenkede midtparti er 5,5 m. Høyde fra skinneoverkant til bunnen av det forsenkede midtparti er 500 mm og til overkant av de 2 tverrliggende bjelker 700 mm.

133. *Trqo5 nr. 16100* er en 6-akslet spesialvogn. De 2 boggier — hver med 3 aksler — er forbundet med flyttbare bærebjelker. Avstanden mellom bærebjelkene kan innstilles på 1,5 m, 1,8 m, 2,0 m, 2,2 m og 2,5 m.

Vognens vekt er 27,5 tonn og bæreevnen

80,5	tonn	i	tog	med	største	hastighet	45	km	pr.	time
60,0	»	»	»	»	»	»	60	»	»	»
50,0	»	»	»	»	»	»	70	»	»	»

Vognen har skrubremse og trykkluftbremse (KEg.). Om framføring i tog og under skifting — se trykk 402 § 29 pkt. 6.

«Transportbrønner» plassert mellom T3-vogner.

134. En «transportbrønn» er en stålkonstruksjon som plasseres mellom 2 T3-vogner — opphengt på tverrgående bjelker som festes til vognenes ytterste sidestaker, og nyttes for transport av seksjonshus. Transportbrønnens midtparti (lengde 8050 mm) er forsenket mellom de 2 vognene, slik at seksjonshus som lastes på den, faller innenfor lasteprofilet. Hver transportbrønn er i begge ender utstyrt med skrukoppel (ikke fjærende og uten krok), faste bufferanordninger og ledning for trykkluftbremsen. Dessuten har de nødbremseanordning og ekstra dragsikring, som trer i funksjon hvis skrukoplet skulle ryke.

Til transporten skal det bare nyttes T3-vogner *type 1* med trykkluftbremse og korsbuffere. Bufferne må være 650 mm lange.

Hver enkelt transportbrønn, inkl. de 2 tverrbjelker som den hviler på, veier netto 5000 kg.

Transportbrønnene eies av A/S Moelven Brug, og vognsettene med brønner skal returneres til Moelv st. når seksjonshusene er losset.

For bruk av transportsettene gjelder følgende bestemmelser, som ikke under noen omstendighet må fravikes uten etter Hovedstyrets spesielle dispensasjon:

1. Den enkelte seksjons utvendige mål må ikke overskride 8030 mm lengde, 3030 mm bredde og 2930 mm høyde.

2. Transportbrønnene må ikke uten særlig tillatelse fra Hovedstyret nyttes til framføring av annet gods enn foran omtalte seksjonshus.

   Trafikkanten er ansvarlig for at hvert enkelt seksjonshus veier høyst 5000 kg, og for at vekten er fordelt jevnt i husets hele lengde og likelig fordelt på hver side av husets langsgående midtlinje.

   Samlet vekt av transportbrønn med tverrbjelker og seksjonshus skal ikke overstige 10 000 kg.

3. Under opplastingen må det nøye påses at huset ikke hviler på andre punkter av transportbrønnen enn de 3 opplagringsflatene (2 i den ene og 1 i den annen ende av det nedsenkede parti). Bruk av underlag mellom brønnens opplagringsflater og husets bunnrammer slik at huset kommer høyere opp, er ikke tillatt. Under framføringen skal hvert enkelt seksjonshus på hver side være påklistret bl. nr. 539, «Skiftes forsiktig».

   Merknad:

   Etterfølgende punkter gjelder både for sett med tomme brønner og når seksjonshus er anbrakt på brønnene.

4. Vognsett med transportbrønner må bare framføres i tog med konduktørbetjening, og konduktøren skal føre særlig tilsyn med disse sendinger.

   Ved framføring i vanlig godstog skal hvert transportsett bestå av høyst 6 T3-vogner med 5 brønner. Hvis flere sett skal framføres i samme tog, må dette kjøres som ekstratog dersom samlet lengde av settene er mer enn 100 m. Lengden over bufferne for T3-vognene regnes lik 8,9 m og over bufferne på transportbrønnene lik 9,3 m.

   Av hensyn til brønnkonstruksjonen må det i samme tog ikke framføres mer enn høyst 10 vogner med høyst 8 brønner.

   Vognsett med brønner skal innkoples *bakerst* i tog. *Om nødvendig* kan dog *en* enkelt vogn med bruttovekt inntil 30 tonn og virksom trykkluftbremse tilkoples bak settet.

   Det må ikke nyttes hjelpelokomotiv i tog som framfører slike transportsett.

5. På den ikke belastede ende av de 2 ytterste vogner i hvert sett skal det være anbrakt motvekter med samlet vekt på ca. 3,5 tonn (minst 3,0 og høyst 4,0 tonn) i hver ende, tilsammen ca. 7 tonn pr. sett. Tyngdepunktet av motvekten må anbringes 0,7—0,9 m inn fra vognenden. Motvekten skal ligge på vognene *både* når de er lastet med bare brønnene og når det er anbrakt seksjonshus på brønnene. Trafikkanten skal sørge for at motvekter er anbrakt, men senderstasjonen skal kontrollere at dette er gjort.

   På de vognene som har motvekter, skal omstillingshåndtaket for trykkluftbremsen *alltid* stå i stilling «Tom» (for å unngå hjulslag).

6. Koplene i vognsettet skal være tilskrudd så meget at bufferskivene på rett spor så vidt berører hverandre — se trykk 402 § 32. (Se dog pkt. 8, UNNTAK.)

   Under framføring i tog (og under skifting, se pkt. 6), skal trykkluftbremsen normalt være virksom på hele vognsettet. (Se pkt. 9).

7. Vognsett med transportbrønner bør helst ikke tas med under skifting på underveisstasjon. Når skifting er nødvendig, må den foretas med største forsiktighet. Ved skifting mot butt eller mot materiell må hastigheten ikke overstige 2 km pr. time. Det er forbudt å renne, slippe eller fire slike vognsett. Også under skifting bør bremsing foregå med trykkluftbremsen.

8. Kjøringen skal foregå så jevnt som mulig, og det må unngås at det oppstår rykk i toget på grunn av ujevn bremsing eller ujevn akselerasjon. Bråbremsing må ikke forekomme uten i tilfelle for å forebygge uhell.

   Det må utvises særlig forsiktighet under kjøring i kurver med mindre radius enn 200 m. Vognsett med transportbrønner tillates ikke framført i kurver med mindre radius enn 165 m.

   UNNTAK: Ved kjøring på forbindelsessporet Oslo Ø.—V. og andre steder hvor kurveradien er mindre enn 165 m — tillates vognsett med transportbrønner framført på følgende betingelser:

   a. koplene slakkes med 1,5 omdreining. Etter at vedkommende strekning er passert, må koplene strammes igjen med 1,5 omdreining.
   b. kjøringen skal foregå med største forsiktighet og største hastighet 20 km pr. time.
   c. kurveradien må ikke være mindre enn 120 m.

9. Største tillatte kjørehastighet for tog som framfører vognsett med transportbrønner, er inntil videre 60 km pr. time.

Hvis trykkluftbremsen må koples ut på noen av vognene, skal kjørehastigheten ikke overstige 50 km pr. time. Hvis bremsen må koples ut på den siste vognen i settet, må det settes til annen vogn med virksom trykkluftbremse bak settet — se pkt. 4.

10. Utbedring av vognskader underveis kan komme til å by på store vanskeligheter, særlig hvis en brønn må løftes fra den ene eller fra begge vognene. Konduktør og vognvisitør må derfor være spesielt oppmerksom på lagre og bremser slik at varmgang og hjulslag unngås.

Vognvisitøren må sørge for at lagrene er smurt og i orden.

Hvis det oppstår slag i vognhjul, varmgang eller andre uregelmessigheter underveis som er til hinder for at vedkommende vogn kan framføres i tog, skal hele vognsettet settes ut, og telegrafisk underretning sendes Hovedstyret (M) og distriktsjefen Hamar.

135—140. (Reservenummer.)

Kranvogner.

141. Kranvognene Rk 1270 og 1271 for bl. a. beredskap, består hver av en 4-akslet hovedvogn med utsvingbare sidestøtter. Til denne hovedvogn som bærer kranmaskineriet, er det koplet to 2-akslede hjelpeboggier, som ved hjelp av en omstillingsanordning kan avlaste hovedvognen under transport og ellers når dette er nødvendig. Til vognenheten hører også en 2-akslet hjelpevogn for understøttelse av kranutliggeren i transportstilling. Se bilag 6.

Kranene har hver en løfteevne på 50 tonn. Vognenhetens samlede vekt er ca. 120 tonn fordelt på akslene med største akseltrykk ca. 14 tonn i kjørestilling. Vognenhetens totale lengde er ca. 28,5 m. Vognene er utstyrt med trykkluftbremse (Hik) og skruebremser.

142. Vogn 1270 er stasjonert ved Oslo Ø. og vogn 1271 i Trondheim. Vognene er i første rekke anskaffet for jernbanens eget bruk ved oppryddingsarbeid etter avsporing m.v., men egner seg også for andre tunge løft. NSB er interessert i å leie disse ut for privat bruk, men hvis jernbanen i påkommende tilfelle, som ved uhell o. l., har øyeblikkelig behov for kranene, må de stilles til NSB's forføyning straks et sådant behov måtte inntre.

Anmodning om leie av kranvognene framsettes til distriktsjefen henholdsvis i Oslo og Trondheim distrikt.

Om leie og fraktberegning av utleide kranvogner, se trykk 908.

Om framføring av kranvogner i tog — se trykk 402 § 29.

143—145. (Reservenummer.)

Andre spesialvogner.

146. *Ro 20850* er en spesialvogn for transport av smalsporet materiell. Vognen kan også unntaksvis nyttes til andre spesialtransporter. Vogngulvet er forsynt med smalsporet skinnegang. Vogngulvet ligger lavere enn på ordinære vogner, da det bare rager 85 cm over skinnetopp. Vognen har en lengde av 20,2 m over bufrene, vognvekt på 18,0 tonn og en lasteevne på 32,0 tonn. Den er stasjonert ved Grovane og kan rekvireres gjennom Hovedvognkontoret.

---

147. Ved lasting av alle de foran nevnte spesialvogner (art. 126—146) må det nøye kontrolleres at bestemmelser om tillatt største akseltrykk m. v. i trykk 402 § 34 og bilag 1 — se trykk 420.2 art. 18 og 20 — ikke blir overskredet.

148—154. (Reservenummer.)

G-vogner med forskyvbare vegger og tak.

155. Ved skyving av takseksjoner på vogner litra Gtl 5, eller Gtk 5, må den som skyver, stå på vogntaket eller på en av de plattformene som er plassert øverst på vognens endevegger. Det er anbrakt faste stiger som fører opp til disse plattformer.

Det er forbudt p. g. a. livsfare å bestige de høytliggende plattformene eller taket når vognen befinner seg under spenningsførende ledning på elektrifisert bane, se trykk 411.1.

For å hindre at trafikanter eller tjenestemenn utsettes for slik fare, må følgende sikkerhetsbestemmelser ubetinget følges når vognene brukes:

1. Når takseksjonene skal forskyves, må vognen stå på spor som det ikke er kontaktledning over, eller på spor hvor kontaktledningen er gjort spenningsløs og jordet med jordingsbryter som foreskrevet i trykk 411.1.

2. Når slik vogn stilles for av- eller opplasting av gods som gjør det nødvendig å skyve takseksjonene, skal vognen alltid plasseres slik at bestemmelsen i pkt. 1 kan følges. Hvis ledningen over sporet må være spenningsførende under innskifting av vognen, skal det påses at ingen går opp i stigen før ledningen er gjort spenningsløs og er jordet.

3. Den som skal opp på plattform eller tak, må først kontrollere at jordingsbryter står i utkoplet stilling hvis vognen befinner seg under ledning som kan gjøres spenningsførende. Hvor forholdene tilsier det, skal den tjenestemann som går opp på plattform eller tak, oppbevare stasjonens nøkkel til jordingsbryteren inntil arbeidet med skyving av takseksjonene er avsluttet. Før trafikant gis tillatelse til å stige opp på plattformen, skal samme kontroll foretas, og den tjenestemann som gir tillatelsen (se pkt. 4), skal ta vare på nøkkelen inntil arbeidet er avsluttet.

4. Ved bestilling av vogn litra Gtl 5 eller Gtk 5 skal trafikanten gjøres merksam på de bestemmelser som er omhandlet i denne artikkel.

Følgende advarselseddel skal så vidt mulig tilstilles trafikanten:

ADVARSEL

Ved skyving av takseksjoner på vogner av typene Gtl og Gtk må den som skyver, stå på taket eller på en av de plattformer som er plassert øverst på vognens endevegger. Det er anbrakt faste stiger som fører opp på disse plattformer.

Det er forbudt p. g. a. livsfare å gå opp på plattform eller tak på vognen når denne befinner seg under spenningsførende ledning på elektrifisert bane. Det er derfor strengt forbudt å gå opp i stigen når vognen står på spor som det er ledning over, hvis man ikke har fått spesiell tillatelse av ansvarshavende jernbanetjenestemann.

En advarselseddel skal i alle tilfeller vedheftes del B av fraktbrevet for sendinger som befordres på omhandlede vogner, og som er av en slik art at takseksjonen må flyttes under opp- eller avlasting. På bestemmelsesstasjonen skal mottaker eller hans representanter gjøres merksam på forholdet og gis påbud om ikke å klatre opp i stigen uten innhentet tillatelse fra jernbanens vedkommende når vognen står under ledning.

5. Som en påminnelse for tjenestemenn og trafikanter er det på disse vogner påmalt en advarsel på hver av endeveggene midt imot stigen. Et advarselskilt er dessuten festet til unkerkant av plattformene, og ett av trinnene i stigen er bøyet i vinkel. Varselskilt i samsvar med bestemmelsen i art. 42 er festet på endeveggen.

6. Skal det på elektrifisert bane nyttes kraner for opp- eller avlasting, gjelder i tillegg til bestemmelsene i denne artikkel, også de regler som er foreskrevet i S-sirk. 456.

vognene når disse mottas. Det må føres ettersyn med at det på slike vogner er like mange og ensartede plomber på alle dører. Uregelmessigheter må noteres.

Når tollpassgods blir sendt som vognlast, blir vognen påsatt tollplomber som også må *kontrolleres* av jernbanens vedkommende. *Det er strengt forbudt for jernbanens tjenestemenn å bryte tollplomber.*

177. De stasjoner som er utstyrt med plomberingsmateriell, må påse at dette ikke er tilgjengelig for uvedkommende. Plomberingstenger må holdes nedlåst og bare utleveres til de tjenestemenn som skal foreta plombering. Ved større stasjoner hvor flere tjenestemenn bruker plomberingstang bør den bare utleveres mot kvittering i særskilt bok.

178—180. (Reservenummer.)

RENGJØRING OG DESINFEKSJON

Godsvogner.

181. Etter bruk må vognene gjøres ordentlig rene for is, snø og avfall etter lasten. Staker og annet utstyr må settes på plass og ståltråd, klosser m. v. må fjernes. Mottakerstasjonen må spesielt sørge for at spiker som har vært brukt i forbindelse med lastingen, blir fjernet fra vogngulv og vegger. Gjenstående spiker har ofte forårsaket stor skade på gods, især sekkegods. Etter bestemmelsene i Befordringsvedtekter, trykk 801 § 60 pkt. 2 kan jernbanen kreve at

mottaker av vognlastsendinger foretar slik rengjøring før vognen leveres tilbake. Stasjonsbetjeningen må derfor føre kontroll med at dette blir gjort og i alminnelighet bør vognen ikke regnes som ferdig før rengjøringen er foretatt.

182. Hvis en vogn leveres tilbake uten å være ordentlig rengjort, kan det skape friksjon og føre til at jernbanen mister trafikanter dersom bestemmelsene i foregående artikkel ikke blir håndhevet med konduite. Det overlates derfor til stasjonsmestrene å avgjøre i hvilken utstrekning det ut fra trafikkvervingshensyn bør forlanges at mottaker skal gjøre ren vognene etter seg. Hvis det ikke finnes service-messig forsvarlig å kreve at rengjøring foretas av mottaker, skal stasjonsbetjeningen utføre den, slik at vognene er i rengjort stand før de på ny stilles for opplasting eller sendes tomme til en annen stasjon. Denne rengjøring må også omfatte snø og is på vognens gulv eller tak.

Stykkgodsvogner må alltid rengjøres av siste utlastingstasjon, eventuelt endestasjonen for vognen.

183. Rengjøring som omhandlet i art. 181 er spesielt nødvendig når vognen har vært nyttet til petroleum, dyrebein, takpapp, syrer, fôrstoffer og andre illeluktende eller tilsmussende stoffer. Det er likeledes viktig at vogner som skal nyttes til matvaretransporter blir grundig rengjort og utluftet. Ikke minst gjelder dette når vogn tidligere er nyttet til fisketransport. Dårlig lukt kan også fjernes ved at vogn dusjes med kloraminoppløsning. I slike tilfelle vil det ofte være nødvendig å vaske eller spyle vognen innvendig. Etter slik rengjøring bør dørene på lukkede vogner stå åpne en tid så vognene blir godt utluftet og tørre.

Har ikke stasjonen selv mulighet for å foreta en slik grundig rengjøring, meldes dette til vognkontoret som gir ordre om til hvilken annen stasjon vognen skal sendes for rengjøring.

184. Vogn som har vært nyttet til transport av rå huder og skinn, må gjøres godt ren og dessuten *desinfiseres* som bestemt for dyrevogner under vanlige forhold — se art. 197.

For rengjøring av vogn som har vært lastet med rå huder, limlær og annet gods som i særlig grad har tilsmusset vognen, skal det kreves opp avgift som bestemt i Godstakstboka, trykk 820 § 39.

185. Vogn som har vært nyttet til transport av svovel, må i alle tilfelle feies ren straks avlastingen er ferdig da rester av lasten ellers kan medføre fare for selvantennelse.

Bibl.

420 Trykk nr. 420.1

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedstyret

Forskrifter for bruk og behandling av godsvogner og presenninger

Rettelsesblad nr. 4.
August 1965

Ved rettelsesblad nr. 4 oppheves Hst.sirk. 283/58, 17/59, 287/59, 258/61, 23/63, 24/65 og hele art. 6 i trykk 413.4.

Bladene med sidemarkeringene 85—90, 90—100, 100—106, 106—113, 113—118, 118—127, samt innholdsfortegnelse erstattes av vedlagte blad.

Indre Smaalenenes Trykkeri, Mysen

INNHOLD

Uregelmessigheter og feil ved vogners trykkluftbremseutstyr.

85. Uregelmessigheter ved trykkluftbremsenes virkemåte blir omgående å rapportere til distriktsjefen. Rapporten må inneholde oppgave over vedkommende vogns litra, nummer, bremsesystem, dato for siste vognrevisjon og om mulig siste bremserevisjon.

86. Når det ved bremseprøver eller på annen måte oppdages feil ved vogners trykkluftbremseutstyr som gjør at bremseapparatene må stenges av, skal disse vogner uten unntak merkes med påskrifter som angir at bremsen er ubrukbar, jfr. trykk 412, art. 41. De påskrifter som trengs til dette, form 523 a og 523 b, se bilag 4 og 5, skal alltid være forhånden hos vognvisitører og i konduktørvogner. På form. 523 a må alltid grunnen til avstengningen angis (f. eks. «tjuvbremsing») slik at man også får en oversikt over de feil som foranlediger slik avstengning.

87. Påtreffes vogn med avstengt trykkluftbremse og vognen ikke er merket med form 523 a — resp. 523 b, må bremsen ikke koples inn og prøves under bremseprøven før togavgang. Årsaken til avstengningen kan nemlig være «tjuvbremsing», d.v.s. bremsen kan bevirke upåregnede bremsinger under togets gang med derav følgende fare for fastbremsing av hjulene. Slike uregelmessigheter ved bremsene kan ikke med sikkerhet fastslås under vanlige bremseprøver.

Når det i trafikken påtreffes vogner med avstengt bremse uten den foreskrevne merking, skal vognen merkes som foreskrevet i trykk 412, art.41.

88. Med vogner som har slike merker, skal det forholdes på følgende måte:

a) *Norske, lastede godsvogner* kan framføres til bestemmelsesstasjonen, men må derfra etter avlastingen sendes til nærmeste vognverksted for undersøkelse og utbedring. Vognene må derfor i tilfelle ikke lastes på nytt til stasjoner *forbi vedkommende verksted.*

b) *Norske, tomme godsvogner* sendes til nærmeste vognverksted for undersøkelse og utbedring og må ikke lastes til stasjoner forbi vedkommende verksted.

89. Har *utenlandske godsvogner* feil ved trykkluftbremseutstyret og derfor ikke kan lastes til eller i retning mot eiendomsbanen, må de sendes tomme tilbake til eiendomsbanen for revisjon.

90. Når norske vogner med feil ved trykkluftbremseutstyret kommer inn til verksted, må utbedring av trykkluftbremsen foretas hur-

tigst mulig, slik at vognene igjen kan sendes ut i trafikk så snart som råd er.

Videre må vognvisitøren være merksam på at godsvogner må skrives ut til revisjon i god tid før utløp av fristen for bremserevisjon, slik at de ikke blir brukt i trafikk etter revisjonsterminens utløp.

91—95. (Reservenummer.)

BRUKSBESTEMMELSER FOR VISSE VOGNTYPER. SPESIALVOGNER

Kjølevogner. (Litra H.)

96. Kjølevogner for *stykkgods* stilles bare i den utstrekning vedkommende distriktsjef finner behov for det.

97. For *vognlast*sendinger av gods som forlanges sendt i kjølevogn bør vanligvis trafikanten anskaffe isen og besørge isingen. Hvis jernbanen unntaksvis påtar seg ising av slik kjølevogn, skjer det etter senderens instruksjoner og på hans ansvar. Senderen bestemmer hva slags og hvor meget is som skal nyttes (naturis, kullsyreis), og hvordan isen skal plasseres, f. eks. i de dertil bestemte isbeholdere, eller annet sted i vognene ovenpå eller ved siden av godset. Om spesielle vogner for kullsyreis se art. 102.

98. Kjølevognenes gulv, vegger og tak samt dører er godt isolert. Dørene er dessuten utstyrt med tetningsanordning, så de slutter tettest mulig til vognkassen når de er lukket.

De fleste av kjølevognene er innvendig i hver vognende utstyrt med isbeholdere for naturis. Beholderne er opphengt med innbyrdes mellomrom og med mellomrom mot veggene, så luften i vognen kan sirkulere forbi beholdernes flater og derved avkjøles.

99. I bunnen av beholderne er anbrakt en tappeanordning. Når håndtaket holdes løftet, kan smeltevannet slippe ut av beholderne. Tappeanordningen lukkes automatisk når håndtaket slippes. Smeltevannet samles i en renne under beholderne og føres til et avløpsrør, utstyrt med vannlås, hvorigjennom smeltevannet ledes ut av vognen. Avløpsrør er anordnet i begge vognender. Gulvet i vognene er lagt i fall mot avløpsrørene, så eventuelt smeltevann fra is som er plassert på eller ved godset også ledes ut av vognen gjennom dette avløpsrør. Som kjølemiddel nyttes vanlig naturis eller kullsyreis.

100. Før påfylling av vanlig is foretas, må beholderne tømmes helt for smeltevann. Vannlåsene må etterses, og vognen gjøres ordentlig ren. Videre må det påses at avløpsrørene er helt åpne, at beholderne er tette og at eventuelle lekkasjer blir reparert før innlastingen begynner.

101. Påfylling av naturis skjer gjennom lukene. Det må nøye passes på at man ikke kommer i farlig nærhet av spenningsførende kontaktledningsdeler under isfyllingen. Taklukene er utstyrt med tetningsanordning, så de lukker tettest mulig. Over taklukene er anbrakt lemmer som kan låses og plomberes.

102. En del kjølevogner er *bare* utstyrt med beholdere for kjøling med *kullsyreis*. Kjølebeholdere for naturis er da fjernet, og i stedet er beholdere for kullsyreis anbrakt under taket på vognen. Da iskassene i vognveggene er tatt bort, har disse vogner en noe større gulvflate enn andre kjølevogner.

103. Før naturisen fylles på beholderne, må den være helt fri for sagflis og andre forurensinger. Den bør helst være knust til pukkstens størrelse. Hvis den knuses med håndkraft, må det skje på rent underlag. Ved tilsetning av salt økes kuldeeffekten, men til gjengjeld smelter isen hurtigere.

Hvor meget is som skal brukes, er avhengig av utetemperaturen og av den vare som skal fraktes. Hvis godset krever vogntemperatur under 0 grader, må det brukes kullsyreis. Erfaringen viser at man ved bruk av kullsyreis i tilstrekkelig mengde kan komme ned i ÷ 18—20 grader. Etter at påfylling er utført, lukkes lukene omhyggelig. Kullsyreisen kan også plasseres oppå lasten, på ledig gulvplass eller opphengt under taket.

104. Under innlasting av kassegods må en være merksam på at kassene i sin helhet blir plassert på gulvristene. Blir de liggende på kanten av ristene, kan de lett velte under transporten.

105. Under innlasting av gods må det også påses at det blir mellomrom mellom gods og vognvegger, så den sirkulerende kalde luft får adgang til lasten langs veggene. Videre må påses at det lastes i samme høyde innenfor dørene som i lasterommet for øvrig, for å hindre at gods under rykk og bufferstøt blir utsatt for å forskyves eller velte ned fra høyere lag.

Straks innlastingen er ferdig, lukkes dørene omhyggelig.

106. Kjølevognene er i sommerhalvåret spesielt beregnet på transporter av fisk, frukt, kjøtt og andre matvarer og må i første rekke reserveres for disse. Stasjonene må være merksam på at det ofte vil være nødvendig å foreta en grundig rengjøring og utlufting av vognene for å fjerne lukt etter tidligere transporter før de stilles til senders disposisjon. En del vogner er forsynt med kroker i taket så kjøtt kan henge under transporten.

For å kunne skaffe luktfrie vogner for matvarer er en del H4-vogner forsynt med skilt med påskriften «Ikke for fisketransporter». Vognene tillates dog nyttet for dypfryst fiskefilet som erfaringsmessig ikke etterlater generende fiskelukt.

107. Om høsten når behovet for kjølevogner er slutt, må isbeholderne gjennomspyles grundig og tømmes helt for vann. Spesielt i Hv- og Hvf-vogner må det sørges for at avløpsrørene for isvann blir stengt ved påskruing av vannlåsens «hetter». Plugging av avløpsrørene skulle da være unødvendig.

108—110. (Reservenummer.)

VARMEVOGNER

111. For transport av gods som ikke tåler kulde skal nyttes isolerte vogner (litra H).

Når det gjelder valg av vogntype, bør man sørge for å få best mulig utnyttelse av lasterommet.

I vogn med lite last blir det store luftmasser som skal oppvarmes, og disse krever særlig stor varmetilførsel forat varmen i vogna skal bli tilstrekkelig høy.

Når Ha5-vogner (aggregatvogner) skal brukes som varmevogner, se art. 120 og følgende.

OVNER

112. *Beskrivelse*

a) Til oppvarming av vogner er godkjent to typer katalytiske ovner, Thermix type 56 og Thermix type 225.
Katalytovnene består av beholder for flytende brennstoff, brennmatte og veker.
Brennmatten er montert i en plate som er plassert over beholderen, og brennstoffet føres i veker gjennom rør fra beholderen

til brennmatten hvor det vil foregå en kjemisk reaksjon som utvikler varme.
Thermix type 56 (B-ovn) har beholder for 7 liter brennstoff og brenner i ca. 55 timer med full effekt. Brennmatten er delt i to felter, omfattende henholdsvis ⅓ og ⅔ av varmeflaten, og hvert av feltene kan stenges med et lokk som er montert på ovnen. Med hel brennmatte i funksjon er varmeeffekten for Thermix type 56 1600 watt. Ved hjelp av lokkene kan dette reguleres i tre trinn.
Thermix type 225 (A-ovn) har beholder for 20 liter brennstoff og brenner ca. 100 timer med full effekt. Brennmatten er her delt i to like store deler, og reguleringen blir da tilsvarende to trinn. Med hel brennmatte i funksjon gir ovnen ca. 1900 watt.
Thermix type 225 skiller seg fra type 56 ved at den har skråstillet brennmatte.

Til hver ovn hører en tenningsanordning.

Vær merksam på at man ved regulering av ovnenes varmeeffekt kan forlenge eller forkorte brenntiden. Eksempelvis vil halv effekt på type 225 tilsvare ca. 185 timers brenntid.
Ovnene er merket med nummer, eiendomsmerke samt brutto og nettovekt (bruttovekt = egenvekt pluss full brennstofftank).
Trafikanter kan ikke anskaffe private ovner til bruk i varmevogner uten Hovedstyrets tillatelse og godkjenning. Godscentralen A/S har f. t. slik tillatelse.

Brennstoff

b) Som brennstoff kan *bare* nyttes ren bensin, såkalt katalyt- eller ekstraksjonsbensin.

Man må ikke under noen omstendighet forsøke seg med annet brennstoff, (t .e. annen bensin som vanlig motorbensin, flybensin o. l.), *da ovnene i så fall straks blir ubrukelige og i verste fall helt ødelagt.*

Katalytbensin kan kjøpes på større bensinstasjoner og hos fargehandlere.

Fylling

c) Ved fylling og opptenning av ovnene gjelder vanlige sikringsbestemmelser som for behandling av ildsfarlige væsker.
Fylling av ovnene skal alltid foregå i friluft. Tobakksrøyking eller annen åpen varme må ikke forekomme på eller i umiddelbar nærhet av det sted hvor fyllingen foregår.

Beholderne er fylt med vatt, og påfylling må derfor skje langsomt, slik at vatten rekker å suge opp bensinen.

Kanner, beholdere og trakter som nyttes, må være helt rene, da ovnene er meget ømfintlige for smuss og forurensning.

Under fylling skal ovnene stå i vannrett stilling slik at bensin ikke trenger opp i brennmatten.

Av samme grunn må man ikke fylle beholderen så full at bensinen står helt opp i påfyllingsrøret.

Nødvendig etterfylling undervegs (når transporttiden overskrider brenntiden) kan foretas uten at ovnen slokkes, selv om glødende punkter skulle være synlig på brennmatten, *men ovnen skal tas av vognen under fyllingen.*

Tenning

d) Opptenning av ovnene må skje under forhold som utelukker brannstiftelse. (Se innledning ovenfor punkt c.)

Før ovnen tennes må man undersøke om den har tilstrekkelig med brennstoff.

Da det ikke finnes noe måleapparat som angir dette, må man veie ovnen for å komme fram til brennstoffbeholdningen.
Ovnens egenvekt trekkes fra veievekten.

Denne differanse divideres med 0.7 (bensinens egenvekt), hvorved man kommer fram til antall liter i beholderen.
Jfr. punkt a) nest siste avsnitt.

Tenning av ovnene skal foregå i friluft eller i særskilt brannsikkert rom.

Tenningen foregår ved hjelp av tenningsanordningen. På denne er festet asbestskåler som mettes med *rødsprit.* Spriten tennes og tenningsanordningen plasseres med de brennende puter vendt mot brennmatten. Når spriten har brent helt ut, begynner varmeutviklingen i brennmatten.

Etter ca. 15 minutter skal ovnen gi full effekt. Dette kontrolleres ved å holde hånden over brennmatten. Er bensinen sterkt nedkjølet eller ovnen utsatt for trekk ved opptenningen, vil første gangs opptenning i mange tilfelle ikke være tilstrekkelig til at varmeutviklingen i ovnen settes i gang.

Det må da tennes på nytt.

Etter opptenning settes tenningsanordningen tilbake på sin bestemte plass på ovnens bakre langside.
Bruk av *katalytbensin* til opptenning er forbudt. (Brennmatten overopphetes og blir ødelagt.)

Ved behandling, transport m. v. må ovnene alltid holdes vannrett. Hvis ovnen under fylling eller transport (f. eks. til tenningsstedet) har vært «tippet», har hatt sterk skråstilling eller ved et uhell har veltet, slik at bensin har trengt opp i brennmatten, bør den settes noen tid til lufting før tenning finner sted. I motsatt fall risikerer man at bensinen flammer opp når man kommer med den brennende tenningsanordningen, og vedkommende tjenestemann kan bli skadd.
Stå derfor ikke over ovnen når den tennes.

Slokking

e) Slokking av katalytovnene foregår ved å legge lokkene over brennmatten.
Man må påse at lokket slutter godt til slik at lufttilførselen stenges.

Det er absolutt forbudt å nytte kanner, trakter eller slanger av plast i forbindelse med bensin, da dette medfører fare for eksplosjon.

DEPOT- OG BRUKERSTASJONER

113. I distriktene er opprettet sentrale depotstasjoner som skal sørge for at ovnene er fylt og ferdige til bruk.
Brukerstasjonene rekvirerer ovn gjennom Dvk.

a) Depotstasjoner er:

Oslo distrikt: Oslo Ø, Grefsen, Eina, Kongsvinger, Moss, Fredrikstad og Sarpsborg.

Drammen distrikt: Oslo V., Drammen, Skien, Larvik og Lunde.

Hamar distrikt: Hamar, Lillehammer, Otta, Åndalsnes, Elverum og Tynset.

Trondheim distrikt: Oppdal, Røros, Trondheim, Levanger, Steinkjer, Grong, Mosjøen, Mo i Rana, Fauske og Bodø.

Stavanger distrikt: Bryne, Sandnes og Stavanger.
Bergen distrikt: Ål, Voss, Bergen, Flåm og Granvin.
Kristiansand distrikt: Kristiansand, Arendal og Kragerø.

For å få visshet om at ovnen er fylt skal depotstasjonen kontrollveie ovnen før den sendes brukerstasjonen.

For opptenning medsendes rødsprit.
Større brukerstasjoner bør dog selv ha rødsprit til opptenning av ovnene.
Brennmatten er meget ømtålig for skade, og den må særlig beskyttes mot regn og snø.
Fuktighet trenger lett gjennom brennmatten og vil forårsake kondens i fordampningskammeret slik at ovnen slokner under bruk.
Tente ovner utenfor vognen må dekkes best mulig mot snø og regn.
Lokket skal alltid være påsatt ovner som ikke er i bruk.
Inntil fire fylte ovner type 225 kan sendes uemballert i lukket vogn.
Fylte ovner må *ikke* transporteres i kond.vogn som oppvarmes med brenselovn, og heller ikke i vogn som har oljebelysning eller annen åpen flamme.
Se trykk 425 l.nr. 40.
Ved depotstasjonen skal det føres fortegnelse eller kartotek over ovnenes bruk, således at man har kontroll over hvor den bestemte ovn befinner seg. Brukerstasjonen tilstiller depotstasjonen nødvendige opplysninger for føring av kartoteket. Hvis ovn(ene) ikke er ankommet depotstasjonen innen normal frist for tilbakesendingen, underrettes distriktsjefen med opplysninger om data for siste sending.

b) Etter endt transport skal ovnen snarest frigjøres og tilbakesendes depotstasjonen med mindre spesiell ordre foreligger fra Dvk om annen disponering. Foreligger slik ordre, må depotstasjonen underrettes.
Ved tilbakesending skal ovnene sendes som stykkgods. Ovnens nr. skal anføres i fraktbrevet.

c) Snarest mulig etter endt lossing kontrolleres om ovnene kan være påført skade. Spesielt skal brennstofftank og brennmatte ettersees.

Ovner som ikke virker tilfredsstillende eller er blitt skadd, sendes Statsbanenes Verksted, Hamar for reparasjon.
Forsendelsen skjer som stykkgods og ovnens nr. anføres i fraktbrevet. Depotstasjonen underrettes. Under lokket på ovnen plasseres et lite notat med opplysning om feilen (t. e. ovnen tenner ikke, tanken lekker etc.).

d) Etter varmevognsesongens slutt brennes ovnene tomme. Statsbanenes Verksted, Hamar, innkaller årlig ovnene til revisjon.

Ved denne revisjon mangler svært ofte løse deler, t. e. tenningsanordninger o. l. Overtallig løse deler som påtreffes må sendes Statsbanenes Verksted, Hamar.

e) Ovnene skal oppbevares på et tørt sted, men ikke i rom hvor det fyres med åpen flamme, i spiserom hvor det røykes, i sveiseverksted, smie o. l.

BUR

114. For å beskytte godset såvel som ovnen nyttes bur av perforert plate.

Ovn type 225 har skråstillet brennmatte. For ikke å skade godset ved for sterk varmebestråling skal ovn type 225 plasseres i buret med brennmatten vendt mot bakveggen i buret. Det er her plassert en plate av asbest for å ta imot varmebestrålingen.

Burene festes til vognveggen ved hjelp av spesielle fjærstropper.

Det klages stadig over at fjærstroppene blir ødelagt ved at burene rykkes fra vognveggen. Skal bur flyttes ved lossing etc., må fjærstroppene først løses. Stasjonene bes informere trafikkantenes losse/lessemannkaper om festeanordningen.

Under transport og lagring skal stroppene være plassert på sine bestemte opphengere innvendig i burene.

Ledige bur ved Østbanenettet sendes Oslo Ø. og ved Vestbanenettet til Oslo V.

Skadde bur sendes Krossen Verksted, Kristiansand for rep.

Etter varmevognsesongens slutt sendes burene for lagring til Oslo Ø. og Oslo V.

VOGNLASTTRANSPORTER

Før transporten

115. Det forarbeid som gjøres på senderstasjonen er av vesentlig betydning for å sikre godset mot frostskade.

a) Vogn som stilles for opplessing skal kontrolleres før opplessing. Bl. a. undersøkes om gulvrister er på plass, om takluker er stengt, om vogndørene slutter godt til, om avløpsrør er forsvarlig tettet etc.

Utsatt for frostskader er svært ofte gods som ligger tett inntil vognveggen, spesielt endeveggen i togets kjøreretning.

Er det streng kulde, eller ventes det å bli det, tilrås derfor senderen å legge halm eller annet egnet isoleringsmateriale ved endeveggen og ved dørene.

Lessingen bør være slik at varmluften får «lommer» eller «kanaler» å gå i. Er det sekkegods som lesses, kan dette oppnåes ved t. eks. å trekke annenhver sekk ut fra vognveggen.
Såvidt mulig bør det kontrolleres om godset kan være frostskadet ved innleveringen.
For alle vognlastsendinger skal ovnens nr. påføres fraktbrevet.

b) Forvarming av vognene er et av de viktigste gjøremål for å sikre godset mot frostskade.
Forvarmingen avpasses etter kuldeforholdene, men bør i alminnelighet skje minst 6—7 timer før innlastingen finner sted.
Ovn som skal følge transporten kontrollveies for å få visshet for om ovnen har tilstrekkelig med brennstoff.
Ovnene er trinnvis regulerbare og etter nærmere avtale med senderen innstilles ovnen på den ønskede varmeeffekt.

c) Vognmerkelappene må utfylles nøyaktig. Til merking nyttes blankett 393 b.
Rubrikkene med teksten «Ovntype» og «Ovnen tent» skal tilsammen gi opplysning om ovnenes beholdning av brennstoff, idet man til hver tid kan regne ut hvor lenge ovnen har brent og således kan avgjøre om etterfylling er nødvendig.
Under uregelmessig toggang bør personalet være særlig merksam på dette.
Rubrikken med «Ovnen fyres fra (stasjon)» skal fylles ut når fyring på grunn av høy temperatur ikke er nødvendig fra senderstasjonen (t. e. under overgangsperioder vår og høst for sendinger over fjellovergangene), men fyring skal foretas fra en fremadliggende stasjon i transportveien.
Denne stasjons navn anføres da i rubrikken «Ovnen fyres fra (stasjon)» og senderstasjonen sender tgm. eller anmoder vedkommende stasjon pr. telefon om å tenne ovnen.
I nevnte tilfelle fyller undervegstasjonen ut rubrikken «Ovnen er tent (datum og klokkeslett)».
Bekreftelse på at ovnen er tent sendes vognens senderstasjon.

Under transporten

116. For å sikre varmevogntransportene skal distriktsjefen opprette bestemte kontroll- og tilsynsstasjoner. Denne kontroll gjennomføres uansett meldinger som måtte foreligge fra en senderstasjon om t. e. etterfylling av brennstoff o. l.

a) Det påhviler togføreren å ha tilsyn med varmevognene når disse går i tog. Denne kontroll skal foretas uavhengig av data som er gitt på vognmerkelappen.

Ovnene kan slukke av mangel på surstoff og over litt lengere avstander må luften fornyes.

Utluftingen må foregå raskt.

Ved bestemmelsesstasjonen eller togets endestasjon hvor varmevogner utsettes skal togføreren melde fra om varmevognenes tilstand.

Stasjonen skal notere meldingen.

b) I tog som kjører med lokfører som togfører skal tilsynet med varmevognene utføres av bestemt stasjon etter distriktsjefens nærmere bestemmelse. Vognens senderstasjon og de bestemte stasjoner som skal føre tilsyn med varmevognene, skal sende melding til første tilsynsstasjon om antall varmevogner og deres plassering i toget for at tilsynet kan foregå så raskt som mulig.

Etter transporten

117. Snarest mulig etter ankomst kontrolleres vognens tilstand, og om ovnen har tilstrekkelig med brennstoff inntil godset er losset. Dette tilsyn skal stasjonen notere (jfr. togførers melding).

Etter endt lossing frigjøres ovnen snarest mulig og tilbakesendes depotstasjonen slik som anført i art. 113, punkt b.

Er ovnen slukket undervegs, må den ikke sendes ut i driften igjen før den er prøvet. Tenner og funksjonerer ikke ovnen ved denne kontroll, sendes den Verkstedet, Hamar som anført under art. 113 punkt c.

Depotstasjonen blir eventuelt å underrette.

STYKKGODSTRANSPORTER

118. Kjøring av stykkgodsvogner etter Gtp del III fastsettes av Hovedstyret.

Kontroll og ettersyn av stykkgodsvogner foregår etter bestemmelser i art. 115—117 så langt de kan komme til anvendelse.

Utgangsstasjoner for stykkgodsvogner må sørge for at ovnene er fylt.

Har ikke utgangsstasjonen lager av katalytbensin, samarbeides med depotstasjonen for etterfylling av brennstoff.

SAMTRAFIKK

119. I innenlands samtrafikk skal katalytovner bare nyttes over jernbanestrekningen.

Forsendelse av varmevogner ut over grensestasjonene er bare

tillatt i forbindelse med sendinger til Sverige og til Narvik i gjennomgang gjennom Sverige, etter nedenstående bestemmelser.

Etter avtale med Statens Järnväger kan vognlaster fra norske stasjoner over Kornsjø, Charlottenberg og Storlien grenser til svenske stasjoner og i gjennomgang til stasjoner i Narvik distrikt sendes i isolerte vogner oppvarmet med katalytiske varmeovner.

For slike sendinger er fastsatt følgende:

Det må bare nyttes isolerte vogner som er i god stand. Av hensyn til lange transportavstander og store hastigheter bør det for disse transporter bare nyttes vogner med rullelager. H3 vogner kan ikke nyttes for disse sendinger.

Katalytovner betraktes som lastemidler i henhold til bestemmelser i Trykk 420.3 art. 51 hvilket medfører at det for hver vogn må skrives ut følgeseddel bl. 568 a for de katalytovner som finnes i vogna. Katalytovnen sendes fraktfritt tilbake over nærmeste overgangstasjon med følgeseddelen som fraktbrev.

For transporter over Hallsberg og Boden vil det bli kontrollert om ovnene fungerer. I Boden vil det om nødvendig bli foretatt etterfylling av brennstoff. Betingelsen for denne kontroll og etterfylling er at underretning sendes som anført nedenfor.

For alle varmevogner med katalytisk oppvarming skal det sendes telegrafisk melding til driftsdistriktsjefen (Ddc) for den svenske grenseseksjonen slik:

Kornsjø sender melding til Ddc 4, Göteborg for sendinger som går over Kornsjø gr.

Kongsvinger sender melding til Ddc 7, Örebro for sendinger som går over Charlottenberg gr.

Trondheim sender melding til Ddc 9, Sundsvall for sendinger som går over Storlien gr.

For vogner som passerer Hallsberg skal dessuten sendes melding til stasjonsmesteren i Hallsberg, og for vogner som passerer Boden til Ddc 11, Luleå og stasjonsmesteren Boden C.

Meldingen skal inneholde vognens nr., lagertype (rulle- eller glidelager), lastens vekt, sender- og bestemmelsesstasjon, vognens bæreevne (t. e. ABC 13.5 tonn) og for [S]-merkede vogner t. e. S 10 tonn.

I meldingen angis også med hvilket tog vognen sendes inn i Sverige.

For oppvarming av godsvogner til og gjennom Sverige skal nyttes katalytovner av den største type, eventuelt med halv effekt (halv brennmatte) for å sikre at ovnen har tilstrekkelig brenntid.

Ovnen skal være hel fylt når vogna går fra senderstasjonen.

FRYSE-, KJØLE- OG VARMEGODSTRANSPORTER I Ha5-VOGNER (AGGREGATVOGNER)

120. *Beskrivelse av vognene.*

Vogner av litra Ha5 er kombinerte fryse-, kjøle- og varmevogner med eget kjøle- og varmeaggregat. Aggregatet er utstyrt med termostat som kan innstilles på temperaturer fra ÷ 25 til + 20°C.

Vognene er utstyrt med termometre for utvendig avlesning av romtemperaturen.

Vognene veier 14,5 tonn, og har en bæreevne på 17,5 tonn på baner i gruppe A, 21,5 tonn på baner i gruppe B og 25,5 tonn på baner i gruppe C. Gulvflaten er ca. 27,5 m^2. Nyttbart rominnhold for last er 56 m^3.

Vognene har gjennomgående 1000 volts ledning.

Foruten dører midt på vognveggen er vognene også utstyrt med diagonalt plasserte dører. Døråpningene måler henholdsvis 1,4 m x 2,1 m og 0,9 m x 2,15 m. Under taket er anordnet 6 langsgående krokbaner for slakt.

I taket har vognene 4 ventilåpninger. Disse skal vanligvis være lukket, men lufting kan arrangeres ved å skru ned dekslene innenfra.

121. *Beskrivelse av aggregatet.*

Thermo King fryse-, kjøle- og varmeaggregat er montert på vognens ene endevegg. Det består av en vannkjølt 4-sylindret dieselmotor med tilhørende instrumenter og utstyr, et fryse-, kjøle- og varmeaggregat med reguleringsutstyr. I eget skap over bufferten er plassert et akkumulatorbatteri. (12 wolt).

Som	brennstoff	anvendes	vanlig autodieselolje
»	motorolje	»	Shell Rotella 10 W 30
»	kompressorolje	»	Shell Clavus 33
»	kjølevann	»	50 % vann — 50 % Shell fryseveske
»	kjølemedium	»	Freon 12

Påfylling av kjølemedium og kompressorolje forutsettes bare utført av spesialutdannet personale.

Aggregatet har automatisk avriming, men manuell avriming skal foretas etter innlasting. Jfr. art. 122d.

På venstre side av aggregatet er anbrakt en termostat for inn-

stilling av vognens romtemperatur. Aggregatet kjøler eller varmer luften etter behov, og regulerer automatisk romtemperaturen til den innstilte verdi. Motoren vil gå med fullt eller halvt turtall avhengig av temperaturforholdene. Ved siden av termostaten vil 3 kontrollamper vise om aggregatet kjøler (gul lampe), varmer (rød lampe) eller rimer av (blå lampe).

Under aggregatet er plassert et termometer som viser temperaturen i returluften til fordamperen. Dette termometer vil imidlertid reagere når avriming finner sted, og må derfor ikke tas hensyn til under og umiddelbart etter en avriming. (Blå kontrollampe lyser under avriming).

På høyre side av aggregatet er en hovedbryter (merket «On—Off»), en startnøkkel, et amperemeter som viser om batteriet tappes eller lades, en kontrollampe (rød) som gløder ved for høy kjølevannstemperatur eller ved for lavt oljetrykk og en kontrollampe (grønn) for strøm til motorens glødeplugger. Motoren stopper automatisk hvis oljetrykket blir borte eller ved for høy kjølevannstemperatur. *I tilfelle av motorstopp må hovedbryteren slås av.* Jfr. art. 122 e. Hvis dette ikke gjøres, tappes batteriet, slik at senere start vanskeliggjøres.

Innenfor venstre dør er plassert 4 viktige instrumenter. De er fra venstre: gasstrykkmåler for kjølesystemets sugeside, timeteller, måler for motorens oljetrykk, og kjølevannstermometer.

For å lette avlesning av disse instrumenter vil de etter hvert bli plassert på høyre «hjørnestolpe» av aggregatet.

Senderstasjonen skal sørge for at vognens samtlige instrumenter, lamper, tavlefester m. m. er rengjort før vognen sendes i transportveien.

Ved timetelleren skal det med påskrift på aggregatet være angitt timetellerstand for neste verkstedskontroll. Når dette tall nås, dirigeres vognen til Stavanger distrikts verksted, Kvaleberg. (Timeteller går fortløpende. Inntil videre utføres revisjon når 250 driftstimer er oppnådd).

For å kunne kartlegge aggregatets drift ved de varierende temperaturforhold og transportoppdrag samt registrering av eventuelle feil, må det inntil videre føres en rapportbok.

Opplysninger og registreringer avgis av senderstasjon, togfører (ev. tilsynsstasjon) og bestemmelsesstasjon. (I rapportboken er gitt nærmere orientering for bokens utfylling).

Rapportboken er plassert i spesiell kasse ved merkelappholderen på vognen.

I denne kasse er det også en «Blåbok».

Dette er en oppslagsbok som bl. a. gir opplysninger om serviceopplegget for aggregatene ved eventuelle uregelmessigheter. T. e.

tjenestemenn som kan tilkalles/kontaktes, servicestasjoner som har kjølemontører, depotstasjoner for kullsyreis m. m.

122. *Instruks for bruk av aggregatet.*

a) Personale som skal betjene eller føre tilsyn med aggregatene skal gis instruksjon av dertil uttatte tjenestemenn.
Senderstasjonen har ansvar for at aggregatet er påfyllt brennstoff, motorolje og kjølevann. Brennstofftanken [1]) rommer ca. 130 liter og denne skal være helt fyllt ved transportens begynnelse. Full tank er tilstrekkelig til ca. 60 timers kjøring med fullt turtall, og ca. 100 timers kjøring med halvt turtall.
Dersom transporten ventes å ta mere enn 2 døgn, skal det sørges for etterfylling ved mellomstasjoner. Renslighet må utvises ved fyllingen. Slam og vann må tappes ut. Ved vinterdrift kan det bli kondens i brennstofftanken. Kommer dette inn i motoren kan det forårsake at aggregatet stopper. Er det forholdsvis lite olje igjen på tanken bør derfor senderstasjonen tappe dette ut før det foretas ny oppfylling.
Kjølevannstanden skal være ca. 30 mm under pakningen på kjølerens lokk (topp av aggregatet). Under normale forhold vil etterfylling av kjølevann ikke være nødvendig. I tilfelle må den fastsatte iblanding av frysevæske også foretas ved sommerdrift. *Kontroll og etterfylling av kjølevann må ikke foretas under spenningsførende kontaktledning.*
For å unngå vannpåfylling og kontroll med kjølevannstand øverst på aggregatet vil man etter hvert utstyre aggregatene med et ekspansjonskar med vannstandsglass. Dette vil bli plassert midt på aggregatet. Påfylling av kjølevann kan da skje i ekspansjonskaret.

b) *Forholdsregler før start.*
Brennstoffbeholdning, kjølevannstand og oljenivå i motor (peilestav) skal kontrolleres. Kileremmene skal ikke vise slitasje og skal også være temmelig stramme. Aggregatet inspiseres for mulig mangler, t. e. lekkasjer o. l.

c) *Start av aggregatet.*
1. Påse at termostatens innstilling avviker betydelig fra utetemperaturen. Motoren vil da være regulert for fullt turtall og ha lettere for å starte.

---

[1]) Vognene vil etter hvert bli utstyrt med 2 brennstofftanker.

2. Sett hovedbryteren til «On». (Rød kontrollampe lyser.) Vent nå til brennstoffpumpen har ført fram brennstoff til motoren. Tilførselsrøret må ha tid til å bli frigjort for luft.
   Dette vil ta ca. 1 min.
3. Drei deretter startnøkkelen mot urviseren til «Heat». (Glødepluggene blir nå oppvarmet. Om vinteren må det glødes godt før start. Grønn kontrollampe lyser). Etter ca. ½ min. dreies startnøkkelen videre til «Start».
   Når motoren har startet slippes nøkkelen som automatisk går tilbake til utgangsstillingen. (Rød kontrollampe slukker.)
4. Kontroller at samtlige instrumenter gir normalt utslag, bl. a. at amperemeteret gir utslag for ladning, samt at ingen ulyder høres.
5. Innstill termostaten på ønsket temperatur.

d) *Manuell avriming.*

For fryse- og kjøletransporter skal det etter at innlastningen er ferdig og vogndørene er lukket foretas manuell avriming, men dette kan først foretas når romtemperaturen er ÷4°C eller lavere. Manuell avriming utføres ved å trykke inn knappen «Defrost» på venstre side av aggregatet. (Kommer det vann ut av spillrørene er avrimingen igang).

e) *Stopp av aggregatet.*

Agregatet stoppes ved å slå hovedbryteren til «Off». (Startnøkkelen skal alltid stå på sin plass i bryteren).
Bestemmelsesstasjonen må påse at aggregatet ikke holdes igang lenger enn nødvendig. Spesielt må man være merksam på dette ved lossing på sidespor.

123. *Tilsyn med aggregatet under drift.*

Etter at aggregatet er startet og inntil vognen er overlevert togfører, skal bestemt tjenestemann ha ansvaret for at aggregatet arbeider normalt. Romtemperaturen må kontrolleres minst hver annen time. Det må herunder påses at denne etter hvert nærmer seg den innstilte verdi.

Ved vognens merkelappholder er i spesiell kasse anbragt en rapportbok. I boken skal bestemte opplysninger og registreringer noteres. Senderstasjonen skal bl. a. anføre timetellerstand, termostatens innstilling, romtemperatur m. m. Jfr. art. 121.

For transport i Ha5-vogner skal det nyttes spesielle vognmerkelapper. Bl. nr. 399.

Forbruk av vognmerkelapper vil foreløpig bli svært begrenset. Dvk skal derfor ha et passende lager av vognmerkelapper. Brukerstasjonen rekvirerer disse herfra samtidig med vognbestillingen.

Senderstasjonen skal på vognens merkelapper notere termostatens innstilling, godsslag, data for start av aggregatet m. m.

SENDINGER I Ha5-VOGNER SKAL HA SAMMENHENGENDE OVERVÅKNINGSTJENESTE UNDER HELE TRANSPORTVEIEN.

Framføring av Ha5-vogner skal derfor foregå etter bestemt transportplan.

Såsnart senderen har gitt opplysning om når vognen kan være ferdig opplastet skal senderstasjonen henvende seg til transportleder (togleder) for å få transportplan. Tidspunktet om når vognen kan være klar til forsendelse bør søkes bragt på det rene allerede ved vognbestillingen. Transportleder i senderdistriktet skal bekrefte transportplanen pr. telegram til transportlederne i transportveien. Samme telegram skal han også sende til mottakerstasjonen.

Ha5-vogner tillates ikke innkoplet i tog med aggregatet vendt mot vogn med lett forskyvbar last. Videre bør Ha5-vogner ikke koples sammen i tog med aggregatene vendt mot hverandre, da aggregatenes endedører blir blokkert. Vognene må skiftes forsiktig.

Når Ha5-vognen er innkoplet i tog skal togføreren med visse mellomrom forvisse seg om at aggregatet arbeider normalt, og kontrollere lasterommets temperatur. Som utgangspunkt for temperaturkontrollen nyttes termostatens innstilling som skal være angitt på merkelappen.

Ved frysetransporter skal temperaturen være lavere enn $\div 20°$. Ved andre transporter bør temperaturen ikke avvike mere enn $+ \div 2°$ fra den innstilte verdi. Største avvik må ikke overstige $+ \div 3°$.

Hvis romtemperaturen avviker fra de anførte grenseverdier skal merknader om dette gjøres i rapportboken, sammen med eventuelle andre iakttagelser.

Er avvikene så store at det er rimelig grunn til å anta at godset kan bli skadd, innhentes forholdsordre hos transportleder (eventuelt togleder).

I tog med lokomotivfører som togfører skal tilsyn utføres på samme måte som bestemt for varmevogner i trykk 405.1 art. 164, pkt. 2.5.1. Lokomotivpersonalet skal likevel ha oppmerksomheten henvendt på aggregatet i den utstrekning det er mulig. Det må under ingen omstendighet gå mere enn 4—5 timer mellom hvert tilsyn.

I tog med lokomotivfører som togfører bør vognene om mulig koples inn foran i toget.

Må Ha5-vogn av sikkerhetsmessige grunner (varmgang, fjærbrudd etc.) utsettes undervegs må transportleder (togleder) underrettes snarest mulig.

Når bestemmelsesstasjonen har mottatt melding om tidspunktet (dag og tog) for vognens ankomst, skal mottaker underrettes. Særlige tiltak for vognens snarlige lossing kan da avtales og tilrettelegges.

Ved togets endestasjon (skiftestasjoner i transportveien o. a.) samt ved bestemmelsesstasjonen skal togfører melde fra om Ha5-vognenes tilstand.

Stasjonen skal notere denne melding.

Den videre kontroll samt ettersynet av Ha5-vognen tillegges stasjonens betjening. På stasjoner med vognvisitørpersonale er det i første rekke disse som skal visitere og kontrollere vogn og aggregat.

Kontrollen skal omfatte brennstoffbeholdning, timeteller, oljetrykk, kjølevannstemperatur, amperemeter for ladning, kjølevannstand samt oljenivå i motor.

Etterfylling av brennstoff, eventuelt motorolje og kjølevann må foretas.

I rapportboken gjøres merknad om romtemperatur, timeteller m. m. I boken må det samtidig undersøkes om der er meldinger fra det personale som har hatt ansvaret for vognen i transportveien. Når bestemmelsesstasjonen har foretatt sine noteringer i Rapportboken sendes denne inn til Hovedstyret, M-avdelingen, Oslo.

Når aggregatets fastsatte timetall for verkstedskontroll er nådd utskrives vognen til Stavanger distrikts verksted, Kvaleberg.

124. *Uregelmessigheter ved aggregatet.*

Hvis romtemperaturen ikke holder seg på innstilt nivå, hvis aggregatet arbeider unormalt meget med fullt turtall, eller hvis ulyder merkes, må kontrollamper, instrumenter og maskineri sees over. Finnes ikke årsaken til temperaturavvikelser bør det undersøkes om vogndørene er forsvarlig lukket, eller om godset kan være feilstuet. Det kan også forsøkes med manuell avriming.

Stopper aggregatet undervegs, undersøkes om det has tilstrekkelig brennstoff, og om kjølevannstemperatur er normal, dessuten undersøkes om det er brennstofflekasje eller mekanisk feil. Deretter kan aggregatet forsøkes startet igjen.

Starter fremdeles ikke aggregatet, må man straks slå hovedbryteren til «Off» for å hindre uttapping av batteriet. Personale som ikke er spesialutdannet må ikke gjøre forsøk med reparasjoner. Når det gjelder den videre framføring innhentes forholdsordre fra transportleder (togleder) a. h. t. lasten. Da vognene er godt isolert

vil man i de fleste tilfeller kunne bringe lasten uskadd fram til bestemmelsesstasjonen selv om aggregatet er stoppet. I andre tilfeller, og da særlig ved transport av dypfryste varer over lengere strekninger, kan man risikere skader. I slike tilfeller kan det som en nødutvei bli aktuelt å føre vognen fram til en stasjon hvor det kan skaffes kullsyreis. Følgende stasjoner har hver 4 kullsyreflasker à 45 kg: Stavanger, Kristiansand, Oslo V (Filipstad), Ål, Bergen, Otta, Trondheim, Mosjøen og Bodø.

Bruksanvisning og forsiktighetsregler om flaskenes bruk er oppslått på oppbevaringsstedet. Dette er også inntatt i Blåboka.

For å unngå skade på godset bør det også undersøkes om forholdene ligger tilrette for omlastning til ny Ha5-vogn. Som en nødutvei bør det også overveies mulighetene for midlertidig anbringelse av lasten på et fryseri.

Når det gjelder uregelmessigheter med aggregatet og servicehjelp vises til Blåboka (jfr. art. 121).

I boka er det opplysninger om spesialutdannet personale som kan tilkalles, beliggenhet av nærmeste servicestasjon som har kjølemontør m. m.

Enhver uregelmessighet eller feil ved aggregatet må føres inn i Rapportboken.

125. *Transportens utførelse m. m.*

Gods lastet i disse vogner kan ikke ekspederes i samtrafikk med utlandet og heller ikke i innenlandsk samtrafikk med rutebiler eller ruteskip medmindre generell avtale eller særskilt avtale i det enkelte tilfelle foreligger.

Nedkjøling, eventuelt forvarming av vognene må foretas før vognene stilles slik at den ønskede romtemperatur oppnås snarest mulig etter at vognen er lastet.

Den ønskede romtemperatur skal innstilles etter kundens anvisning. For varer som kan ta skade av frost må temperaturen ikke settes lavere enn + 2°C.

Det forutsettes at godset ved innleveringen tilnærmet har samme temperatur som det skal ha under transporten. Ved mottaking av frysegods er dette spesielt viktig.

Ved transport av emballert gods og for gods som ikke henger skal det nyttes paller på vogngulvet. Dypfryste varer kan pakkes tett sammen, dog slik at det er luftrom mot vegger og gulv.

Lufttilførselen til aggregatet må ikke hindres.

Andre varer bør henge eller ligge luftig, slik at kjøle- eller varmeluften kan sikulere fritt rundt varene. Vogndimensjonene passer for NSB standardpaller.

Det er meget viktig at lasten stues jevnhøyt over hele lasterommet.

Ha5-vognene 70100—70110 har vegger av rustfritt stål mens gulvet er dekket med aluminium. Det har vist seg at kjøtt som under transporten kommer i direkte berøring med aluminiumsgulvet blir skadd.

Ved transport av dypfryste varer krever Statens ferskfiskkontroll at varene holdes nedkjølt til ÷20°C eller kaldere dersom transporten strekker seg ut over 1 døgn. Kjøleaggregatets kapasitet er tilstrekkelig til å tilfredsstille dette krav såfremt godset er forskriftsmessig forhåndsfryst og opplastet samt at vognen er nedkjølt før opplastningen. For slike transporter vil det vanligvis kreves full utnyttelse av aggregatet, idet varens kvalitet bevares bedre jo lavere temperaturen er.

Når vogna kommer fram til bestemmelsesstasjonen skal vognens romtemperatur avleses og anføres i fraktbrevets rubrikk «Tjenstlige merknader».

Vognene skal spyles innvendig etter hver transport. Om nødvendig må vaskemidler og svaber nyttes for å fjerne ubehagelig lukt. Rengjøring må foretas snarest mulig etter lossingen og overskudd av vann børstes ut. Det vil ellers være fare for fastfrysing ved dørene.

Spesialvogner med forsenket midtparti.

126. For transport av transformatorer, gravemaskner og andre tunge og voluminøse gjenstander som p.g.a. sin vekt eller profiloverskridelse ikke kan lastes på alminnelige åpne vogner, er det anskaffet spesialvogner med forsenket midtparti. NSB's spesialvogner er stasjonert ved Oslo Ø. og kan rekvireres gjennom Hovedvognkontoret. Om leie, tomkjøringsavgift og fraktberegning m. m. se Godstakstboka, trykk 820, § 21. Vognene må ikke brukes til vanlig last, men bare til sendinger som ikke egner seg for vogner av vanlige typer.

Fastgjøring av lasten ved sveising til vognen er ikke tillatt.

127. *Trfo nr. 16505* er 6-akslet, den veier ca. 28.5 tonn og har følgende bæreevne:

55 tonn jevnt fordelt over det forsenkede parti (lengde ca. 4.65 m) eller likelig fordelt på de to plattformer over boggiene.

48 tonn jevnt fordelt over en lengde av minst 3.0 m ved midten av det forsenkede parti eller likelig fordelt på de 2 tverrgående flatjernsskinner ved midten av det forsenkede parti. Under innlasting av tunge gjenstander som skyves inn på vognen fra siden, således at en vesentlig del av lastens vekt under innskyvningen kommer til å hvile bare på vognens ene bærebjelke, må vognen være oppstøttet på sine 4 løfteskruer da bærebjelken ellers kan

420 Trykk nr. 420.1

Tjenesteforskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedstyret

Forskrifter for bruk og behandling av godsvogner og presenninger

Rettelsesblad nr 5
Desember 1967

Ved rettelsesblad nr 5 oppheves Hst. sirk. nr 210/1966

Bladene med sidemarkeringene 113—115, 115—116, 116—119 og 119 tas ut og erstattes av vedlagte (2) nye blad.

Indre Smaalenenes Trykkeri, Mysen

Ved denne revisjon mangler svært ofte løse deler, t. e. tenningsanordninger o. l. Overtallig løse deler som påtreffes må sendes Statsbanenes Verksted, Hamar.

e) Ovnene skal oppbevares på et tørt sted, men ikke i rom hvor det fyres med åpen flamme, i spiserom hvor det røykes, i sveiseverksted, smie o. l.

BUR

114. For å beskytte godset såvel som ovnen nyttes bur av perforert plate.

Ovn type 225 har skråstillet brennmatte. For ikke å skade godset ved for sterk varmebestråling skal ovn type 225 plasseres i buret med brennmatten vendt mot bakveggen i buret. Det er her plassert en plate av asbest for å ta imot varmebestrålingen.

Burene festes til vognveggen ved hjelp av spesielle fjærstropper.

Det klages stadig over at fjærstroppene blir ødelagt ved at burene rykkes fra vognveggen. Skal bur flyttes ved lossing etc., må fjærstroppene først løses. Stasjonene bes informere trafikkantenes losse/lessemannskaper om festeanordningen.

Under transport og lagring skal stroppene være plassert på sine bestemte opphengere innvendig i burene.

Ledige bur ved Østbanenettet sendes Oslo Ø. og ved Vestbanenettet til Oslo V.

Skadde bur sendes Statsbanenes Verksted, Hamar, for rep.

Etter varmevognsesongens slutt sendes burene til Gx Oslo Ø og V. Bur som trenger rep eller oppussing utsorteres og sendes Statsbanenes verksted, Hamar. (Bur hvis eneste mangel er skadde fjærstropper skal ikke sendes, idet Gx Oslo Ø og V har nødvendig utstyr til fornyelse av fjærer.)

Resterende bur lagres etter distriktsjefens nærmere bestemmelse.

VOGNLASTTRANSPORTER

Før transporten

115. Det forarbeid som gjøres på senderstasjonen er av vesentlig betydning for å sikre godset mot frostskade.

a) Vognen skal kontrolleres før opplessing. B. a. undersøkes om gulvrister er på plass, om takluker er stengt, om vogndørene slutter godt til, om avløpsrør er forsvarlig tettet etc.

Utsatt for frostskader er svært ofte gods som ligger tett inntil vognveggen, spesielt endeveggen i togets kjøreretning.
Er det streng kulde, eller ventes det å bli det, tilrås derfor senderen å legge halm eller annet egnet isoleringsmateriale ved endeveggen og ved dørene.
Lessingen bør være slik at varmluften får «lommer» eller «kanaler» å gå i. Er det sekkegods som lesses, kan dette oppnås ved t. eks. å trekke annenhver sekk ut fra vognveggen.
Såvidt mulig bør det kontrolleres om godset kan være frostskadet ved innleveringen.
For alle vognlastsendinger skal ovnens nr. påføres fraktbrevet.

b) Forvarming av vognene er et av de viktigste gjøremål for å sikre godset mot frostskade.
Forvarmingen avpasses etter kuldeforholdene, men bør i alminnelighet skje minst 6—7 timer før innlastingen finner sted.
Ovn som skal følge transporten kontrollveies for å få visshet for om ovnen har tilstrekkelig med brennstoff.
Ovnene er trinnvis regulerbare og etter nærmere avtale med senderen innstilles ovnen på den ønskede varmeeffekt.

c) Vognmerkelappene må utfylles nøyaktig. Til merking nyttes blankett 393 b.
Rubrikkene med teksten «Ovntype» og «Ovnen tent» skal tilsammen gi opplysning om ovnenes beholdning av brennstoff, idet man til hver tid kan regne ut hvor lenge ovnen har brent og således kan avgjøre om etterfylling er nødvendig.
Under uregelmessig toggang bør personalet være særlig merksam på dette.
Rubrikken med «Ovnen fyres fra (stasjon)» skal fylles ut når fyring på grunn av høy temperatur ikke er nødvendig fra senderstasjonen (t. e. under overgangsperioder vår og høst for sendinger over fjellovergangene), men fyring skal foretas fra en fremadliggende stasjon i transportveien.
Denne stasjons navn anføres da i rubrikken «Ovnen fyres fra (stasjon)» og senderstasjonen sender tgm. eller anmoder vedkommende stasjon pr. telefon om å tenne ovnen.
I nevnte tilfelle fyller undervegstasjonen ut rubrikken «Ovnen er tent (datum og klokkeslett)».
Bekreftelse på at ovnen er tent sendes vognens senderstasjon.

Under transporten.

116. For å sikre varmevogntransportene skal distriktsjefen opprette bestemte kontroll- og tilsynsstasjoner. Denne kontroll gjennomføres uansett meldinger som måtte foreligger fra en senderstasjon om t. e. etterfylling av brennstoff o. l.

a) Det påhviler togføreren å ha tilsyn med varmevognene når disse går i tog. Denne kontroll skal foretas uavhengig av data som er gitt på vognmerkelappen.
Ovnene kan slukke av mangel på surstoff og over til lengere avstander må luften fornyes.
Utluftingen må foregå raskt.
Ved bestemmelsesstasjonen eller togets endestasjon hvor varmevogner utsettes skal togføreren melde fra om varmevognenes tilstand.
Stasjonen skal notere meldingen.

b) I tog som kjører med lokfører som togfører skal tilsynet med varmevognene utføres av bestemt stasjon etter distriktsjefens nærmere bestemmelse. Vognens senderstasjon og de bestemte stasjoner som skal føre tilsyn med varmevognene, skal sende melding til første tilsynsstasjon om antall varmevogner og deres plassering i toget for at tilsynet kan foregå så raskt som mulig.

Etter transporten

117. Snarest mulig etter ankomst kontrolleres vognens tilstand, og om ovnen har tilstrekkelig med brennstoff inntil godset er losset. Dette tilsyn skal stasjonen notere (jfr. togførers melding).

Etter endt lossing sendes ovnen til depotstasjonen, slik som anført i art. 113, punkt b.

Er ovnen slukket undervegs, må den ikke sendes ut i driften igjen før den er prøvet. Tenner og funksjonerer ikke ovnen ved denne kontroll, sendes den Verkstedet, Hamar som anført under art. 113 punkt c.

Depostasjonen blir eventuelt å underrette.

STYKKGODSTRANSPORTER

118. Kjøring av stykkgodsvogner etter Gtp del III fastsettes av Hovedstyret.

Kontroll og ettersyn av stykkgodsvogner foregår etter bestemmelser i art. 115—117 så langt de kan komme til anvendelse.

Utgangsstasjoner for stykkgodsvogner må sørge for at ovnene er fylt.

Har ikke utgangsstasjonen lager av katalytbensin, samarbeides med depotstasjonen for etterfylling av brennstoff.

SAMTRAFIKK

119. I samtrafikk med andre transportmidler (bilruter, ruteskib) kan ikke katalytovner nyttes utover jernbanestrekningen.

I samtrafikk med utlandet kan katalytiske varmeovner bare nyttes til svenske bestemmelsesstasjoner. NSB katalytovner kan således ikke nyttes for sendinger til stasjoner i Narvik distrikt i gjennomgang over svensk strekning.

For sendinger til Sverige fastsettes følgende:

Det må bare nyttes isolerte vogner som er i god stand. Av hensyn til lange transportavstander og store hastigheter bør det for disse transporter fortrinnsvis nyttes vogner med rullelager. H3 vogner kan ikke nyttes for disse sendinger.

Til oppvarming skal nyttes stor ovn (type 225), eventuelt med halv effekt (halv brennmatte) for derved å sikre at ovnen har tilstrekkelig brenntid. Ovnen skal være helt fylt når vogna går fra senderstasjonen.

Katalytovner og bur betraktes som lastemidler i henhold til bestemmelsene i trykk 420.3 art 51, hvilket medfører at det må skrives ut følgeseddel, bl 568 a, for de ovner og bur som finnes i vogna. Ovnens nr må påføres bl 568 a.

Da burene ikke er eiendomsmerket, må disse forsynes med merkelapp påført «NSB» og senderstasjon.

Katalytovner og bur sendes fraktfritt tilbake over nærmeste overgangsstasjon med følgeseddelen som fraktbrev.

Fraktbrev og vognmerkelapper for vognlaster oppvarmet med katalytovner skal ha tydelig påskrift «Varmeovn» innrammet med rød skrift.

Trykk nr. 420.2

Trykt i april 1958.

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedstyret

Regler
for lasting av godsvogner

Ved dette trykk oppheves:

I «Grønne bok del A» sidene 175—182 (jfr. till. 6),
S-sirkulærene 31, 50, 51, 87, 139, 174, 187, 193, 208, 246, 296, 402, 414 m/bilag, 429, 443, 447 og 490 og
Hovedstyre-sirkulærene 454, 482, 118/49, 249/54, 252/54, 233/55 og 301/56.

LISTE OVER RETTELSESBLAD

Rettelsesbladet skal etter foretatt komplettering av trykket registreres her.

Rettelsesblad				Rettelsesblad			
nr.	Innført den	Innført av	Merknad	nr.	Innført den	Innført av	Merknad
1	16/ [illegible]	[illegible]		19			
2	27/ [illegible]	4		20			
3	26/1 67	«	Sifre 1/267	21			
4				22			
5				23			
6				24			
7				25			
8				26			
9				27			
10				28			
11				29			
12				30			
13				31			
14				32			
15				33			
16				34			
17				35			
18				36			

Trykk nr. 420.2 deles ut til:

Stasjonspers.
Kond.pers.
Lok.pers.
Vognvisitører
og for øvrig til det administrasjons- og annet personale som måtte ha behov for det.

INNHOLD

REGLER FOR LASTING AV GODSVOGNER

(Jfr. trykk 801, Bef. § 57.)

Innledning. Valg av vogntype, kontroll m.v.

1. Trafikantene skal så vidt mulig tildeles vogner som egner seg for transport av det godsslag som skal sendes. Særskilt gjelder dette for gods som det er anskaffet spesielle vogner til.

Kan ikke den vogntype skaffes som passer best for vedkommende godsslag, skal stasjonen etter konferanse med senderen stille annen vogntype som det er forsvarlig å bruke.

Ellers skal sender alltid gjøres merksam på at hvis han har invendinger å gjøre i forbindelse med vognens utstyr, tilstand e.l., må disse fremsettes *før* lastingen påbegynnes.

Om den nærmere fremgangsmåte ved bestilling av vogner se trykk 831, «Reglement for fordeling av godsvogner, vognopptak, vognmeldinger m.m.».

2. Før godsvogner stilles for opplasting av gods, må det nøye kontrolleres at vognen er i *driftsikker stand* og at det nødvendige utstyr som f. eks. staker, side- og endelemmer er på plass.

Sikkerhetskjettingene som skal tjene til å hindre at staken glir opp av stakefestet skal ikke henge løse, men alltid være festet til øyet i stakens nedre ende (jfr. del 1 art. 9). Kjettinger for fastgjøring av lasten må ikke henge løst. Når de ikke er i bruk, skal de være festet til staken slik at de under kjøring ikke kan slenge utenom lasteprofilet eller falle ned i skinnegangen. På stasjoner hvor det er vognvisitør eller eget skiftepersonale er det i første rekke disse som skal ta seg av dette. Stasjonspersonalet må også kontrollere at de vogner som stilles er gjort rene for avfall etter tidligere last, for snø, is o.l. og dessuten påse at desinfeksjon blir foretatt når det er foreskrevet — jfr. del 1 art. 181—199. Oppdages lekkasje i lukkede vogner må disse ikke benyttes, men straks sendes nærmeste verksted for reparasjon.

3. Før vogn stilles til disposisjon for trafikant må det også kontrolleres at vognens *revisjonsfrist* ikke er overskredet.

Om revisjonsfrister se S-sirk. 483.

Om vogner som har feil ved trykkluft-bremseutstyret se del 1 art. 85—90.

4. Stasjonene må være merksam på de spesielle krav som stilles til vognenes utstyr og konstruksjon ved transport på visse strekninger eller ved framføring i spesielle tog:

1) Vogner til *Hardanger-* og *Flåmsbana* må være utstyrt med Hildebrand-Knorr, Oerlikon eller Knorr KE bremser — se del 1 art. 1. 2.
2) Til Valdresbanen må ikke sendes G4 vogner og andre større vogntyper — se del 1 art. 1. 2.
3) Vogner til Rjukanbanen må av hensyn til skiftingen til og fra ferjen i Tinnoset være utstyrt med effektiv håndbremse. Av hensyn til plassen på ferjene skal det fortrinnsvis stilles *korte* vogner for last til Rjukanbanens stasjoner.
4) Vogner til transport av ilgods (herunder vogner for dyretransporter) og melk må være utstyrt med trykkluftbremser eller trykkluftledning.
5) Godsvogner som underveis skal sendes med person- eller hurtigtog, bør være utstyrt med persontogbremse (trykkluftbremse med omstilling P-G). Se for øvrig trykk 402 §§ 24 og 25 om de krav som stilles til godsvogner som skal framføres i persontog.
6) Vognlaster med *ilgods til Sverige over Charlottenberg* framføres på svensk side i persontog på visse strekninger. Da slike vogner ofte må koples inn nærmest lokomotivet, må de være utstyrt med elektrisk varmeledning. (Om hjørnemerke på slike vogner se del 1 art. 45.) Ilgodsvogner til Stockholm må dessuten være [S]-merket da de blir framført i tog med hastighet 90 km/t. Vogner til Stockholm som ikke tilfredsstiller disse krav, blir videresendt fra Charlottenberg i andre tog og får en senere framføring.

For tollbehandlede ilgodsvognlaster som sendes fra Oslo Ø i tog 1053, eventuelt andre persontog, skal stm. Oslo Ø sende telegram til Charlottenberg med opplysning om vognnummer, sender- og mottakerstasjon, samt om vognene er [S]-merket og utstyrt med elektrisk varmeledning.

For ilgodsvognlaster som tollbehandles eller innskiftes i tog fra Kongsvinger, sender denne stasjon underretning til Charlottenberg.

5—10. (Reservenummer.)

Alminnelige lasteregler.

11. Jernbanens personale må behandle vogner, presenninger og andre lastemidler med forsiktighet og også føre kontroll med at trafikantene gjør det. Stasjons- og togpersonalet må være spesielt påpasselige under skifting samt opp- og avlasting av gods slik at vognene ikke utsettes for skjødesløs behandling.

Særlig forsiktighet må utvises når det brukes *kraner* til lasting og lossing. *Vognstaker* tillates ikke brukt som underlag ved lasting eller lossing av tunge gjenstander.

12. Lasten skal ligge sikkert og fast på vognene slik at den ikke kan forskyve seg p.g.a. de støt eller den risting vognen vanligvis er utsatt for under framføring og skifting. De forføyninger (fastgjøring ved wire e.l., skoring m.m.) som er nødvendig for å sikre lasten, må trafikanten selv sørge for, og bære kostnadene ved.

Det bør mest mulig unngås å bruke ståltråd til fastgjøring av lasten. Hvis ståltråd brukes, må senderstasjonen og togpersonalet påse at den blir festet forsvarlig og ikke henger løs langs vognsiden. Bestemmelsesstasjonen er ansvarlig for at ståltråd som har vært brukt på ankomne vogner, blir fjernet før vognene stilles til opplasting igjen — eller før de sendes tomme til en annen stasjon.

13. Lasten (vekten) må *fordeles mest mulig jevnt* på alle vognens hjul, ellers vil den lett kunne spore av. Bestemmelsene om lasteevne og akseltrykk bygger på den forutsetningen at lasten er jevnt fordelt på vognen.

Små vogner vil lett kunne spore av når de er ujevnt lastet. Selv en forholdsvis liten godsmengde som er plasert i ett hjørne av en slik vogn vil kunne føre til at hjulet under det motsatte hjørne blir sterkt avlastet. Dette vil lett føre til avsporing på overhøyderamper ved utkjøring fra kurver — særlig når det avlastede hjul er det forangående, ytre hjul i kurven.

En ujevn fordeling av lasten kan resultere i at hjulene på vognen bremses fast under togets gang og vil dessuten — når vognen er utstyrt med automatisk lastveksel — kunne føre til at den utregnede bremseprosent for toget blir feilaktig.

14. Alle godsvogner skal være påmalt *bæreevne* og/eller *lasteevne*, se del 1 art. 24—25.

På vogner som er påmalt tall for *bæreevne* må denne ikke overskrides.

15. På de vogner hvor *lasteevnen* er angitt kan denne om nødvendig overskrides med *inntil* 5 %. (Stasjonene må eventuelt gjøre trafikantene oppmerksom på denne bestemmelse som er av betydning for utnyttelse av vognparkens transportkapasitet. Bestemmelsene i art 16—17 må likevel nøye overholdes.)

16. I alle tilfelle må senderstasjonen forvisse seg om at avstanden mellom anslaget på understillingen og vognens fjærklaver er *minst* 10 mm. I motsatt fall må vognen ikke framføres i tog. Jfr. også trykk 402 § 25 C pkt. 6 siste avsnitt.

17. For å være sikker på at godsvogner til *utlandet* ikke skal bli tilbakevist ved grensestasjonen fordi klaringen (10 mm) er for liten, skal det påses at disse vogner har en minsteavstand mellom fjærklave og anslaget på understillingen på *minst* 20 mm ved vognens *utgangsstasjon*.

Kungl. Järnvägsstyrelsen, Stockholm, har bestemt at lasteevnen på S. J. Os vogner skal minskes med 3 tonn i forhold til den lasteevne som er angitt på vognene.

19,5	tonns	lasteevne	minskes	til	16,5	tonn
20	»	»	»	»	17	»
21	»	»	»	»	18	»

Etter hvert som vognene kommer inn til hovedverkstedet for revisjon, vil påskriften på vognene ang. lasteevnen bli rettet.

Stasjonene og togførerne må påse at svenske S. J. Os vogner ved forsendelser til Sverige ikke lastes ut over den minskede lasteevne som her er nevnt.

18. Bestemmelsene om *største tillatte metervekt* må overholdes — jfr. trykk 402 § 34 og vedlegg I. Den effektive metervekt for en lastet vogn finnes ved at *vognens bruttovekt* (vognvekt + last) divideres med dens lengde i meter målt over *ikke* inntrykte buffere.

19. En del vogner er påført merke om største tillatte belastning innenfor bestemte lengder av vogngulvet — se del 1 art. 27. De vektbegrensninger som er angitt på denne måte, må ikke under noen omstendighet overskrides.

20. En vogns *akseltrykk* må ikke overskride det *tillatte største akseltrykk* for den (de) banestrekning(er) som vognen skal framføres over. Skal vognen framføres over flere strekninger med ulike tall for maksimalt akseltrykk, må senderstasjonen rette seg etter bestemmelsen for den banestrekning som har det *laveste* tall. (Jfr. trykk 402 § 34 og vedlegg I og II.)

21. For vogner i *internasjonal trafikk* kan det ofte være vanskelig for senderstasjonen å finne fram til de tillatte største akseltrykk for de baner vognen skal framføres over. Det påførte tall for laste- eller bæreevne — jfr. del 1 art. 24—25 — er derfor avpasset etter de enkelte lands tillatte største akseltrykk. Av hensyn til dette er banene i de land som har undertegnet «Overenskomst om gjensidig bruk av godsvogner i internasjonal trafikk» (RIV) inndelt i tre grupper (A, B og C) etter de tillatte belastninger for de *fleste* av deres baner.

22. Som det framgår av etterfølgende fortegnelse, tillater land under A et akseltrykk på 16 t, under B på 18 t og under C på 20 t. Imidlertid kan den tillatte *metervekt*, jfr. art. 18, være noe forskjellig for de land som er stilt i samme hovedgruppe (B resp. C) og det er derfor også innført en undergruppering i B^1, B^2 osv. som tar hensyn til dette forhold. Senderstasjonen må foreta de nød-

vendige målinger og utregninger for å bringe metervekten på det rene og deretter sammenlikne resultatet med de tillatte metervekter som er oppført i fortegnelsen og som ikke må overskrides.

Gruppebetegnelse		Tillatt akseltrykk inntil	Tillatt metervekt inntil
A (inntil 16 t)		16 t	
B (over 16 t inntil 18 t)	B^1	18 t	4,5 t/m
	B^2	18 t	6,4 t/m
C (over 18 t inntil 20 t)	C^1	20 t	5 t/m
	C^2	20 t	6,4 t/m
	C^3	20 t	7,2 t/m

For øvrig vil det være tilstrekkelig at senderstasjonen påser at lastens vekt ikke overstiger de tall som er ført opp under den bokstav (A, B, C) som vedkommende bane(r) sorterer under. Herved vil man ha sikkerhet for at så vel bestemmelsene om banenes tillatte største akseltrykk som vognens lasteevne (henholdsvis bæreevne) er overholdt.

(Er det angitt samme tall for to — eller alle — grupper, kommer det av at vognens *lasteevne* (bæreevne) ikke tillater en så stor belastning at de maksimale akseltrykk for land under C resp. B kan nyttes helt ut. Skal vognen sendes over forskjellige lands baner skal det alltid gås ut fra den jernbaneadministrasjon som har det laveste tall for laste-(bære-) evne.)

23. Fortegnelse over metervekt og gruppebetegnelse for de jernbaner som er medlem av Den Internasjonale Godsvognunion (RIV).

Jernbane	Metervekt	Gruppebetegnelse
Den Tyske Forbundsbane		
a) baner i Saar	7,2[2])	C[2])
b) øvrige baner	4,5[2])	B[2])
Den Tyske Riksbane	6,4	B
Østerrikske Forbundsbaner	6,4	B
Belgiske Nasjonale Jernbaneselskap	8,0	C
Bulgarske Stasbaner[1])	—	—
Danske Statsbaner	6,4	B
Franske Nasjonale Jernbaneselskap	5,4	B
Anzinbanen	6,4	C
Britiske Jernbaner	—	A
Greske statsbaner	4,5	A
Ungarske Statsbaner[1])	—	—
Raab—Ødenburg—Ebenfurtbanen[1])	—	—
Italienske Statsbaner	6,4	B
Nord—Milanobanen	4,4	A
Jugoslaviske Statsbaner	5,6	A
Luxemburgske Nasjonale Jernbaneselskap	7,2	C
Norges Statsbaner	5,0	A
Rjukanbanen	5,0	A
Nederlandske Jernbaner	5,0[3])	C[3])
Polske Statsbaner[1])	—	—
Rumenske Jernbaner[1])	5,5	B
Sveriges Statsbaner	4,5	B[4])
Sveitsiske Forbundsbaner	7,2	C
Sveitsiske Privatbaner	—	C
Tsjekoslovakiske Jernbaner	4,5	B
Den Tyrkiske Republiks Statsbaner	3,2	A[5])

[1]) For disse administrasjoner gjelder forskriftene i Jernbanenes Tekniske Enhet.

[2]) Vogner med bruttovekt over 80 t. etter avtale.

[3]) Metervekt 4,5 og gruppebetegnelse B for boggivogner.

[4]) Gruppebetegnelse A for 3—6 akslede vogner. Vogner med mer enn 6 aksler tas mot til befordring bare hvis det er truffet avtale om det på forhånd.

[5]) Inntil videre må akseltrykket ikke overskride 14 t. for 2-akslede og 13 t for andre vogner.

24. Som det framgår av fortegnelsen i art. 23, hører Norges Statsbaner med til gruppe A hvor det er regnet med at banene tåler et akseltrykk på 16 tonn. Da denne forutsetningen bare er til stede for en del av våre baner, fastsettes følgende tillempingsbestemmelser:

1. For vogner *lokalt på NSB og Rjb.* må stasjonene i hvert enkelt tilfelle påse at bestemmelsene om største tillatte akseltrykk i vedlegg 1 og 2 til trykk 402 overholdes, og i disse tilfelle vil tallet under A derfor bare angi vognens bæreevne — resp. lasteevne.
2. For vogner *til* utlandet — unntatt Sverige — må det også tas hensyn til de tillatte belastninger på de norske banestrekninger vognen framføres over, — samtidig som belastningene etter fortegnelsen i art. 23 må overholdes. Etter avtale med Kungl. Järnvägsstyrelsen skal det ved lasting av vogner i Norge til Sverige og i Sverige til Norge som hittil også tas hensyn til akseltrykket på de av nabolandets baner som vognene skal passere.
3. Vogner *fra utlandet* — unntatt Sverige — tillates framført med akseltrykk inntil 16 tonn og metervekt inntil 5 t/m også på de baner som ellers har tillatt akseltrykk 15 tonn, når bestemmelsene ellers i vedlegg 1 til trykk 402 følges. Må slike vogner framføres over baner med største tillatte akseltrykk *under* 15 tonn eller over baner hvor de øvrige tillatte belastninger etter vedlegg 1 til trykk 402 ikke kan overholdes, må distriktsjefens forholdsordre innhentes før vognene sendes inn på vedkommende bane (beskjed om det kan gis dispensasjon på bestemte betingelser med hensyn til de tillatte belastninger eller om det skal foretas omlasting). I de tilfelle denne ordre medfører meromkostninger, blir disse å bære av jernbanen. Således bæres omkostningene av jernbanen i tilfelle ordren går ut på at vognen skal lastes om, og det forholdes på samme måte hvis vognen blir dirigert til bestemmelsesstasjonen over en lengre strekning enn den ordinære (jfr. trykk 820 Gtb, side 4 pkt. 2 a).

25—30. (Reservenummer.)

31. Lasten på åpne godsvogner må — når vognen befinner seg på rett linje — ikke overskride målene for *laste- og konstruksjonsprofilet* — jfr. bilag 12.

32. Lasten på åpne godsvogner må ikke rage lenger utover vognens endestykke enn at det mellom skivene på de ikke inntrykkede buffere og lasten blir et mellomrom som må utgjøre minst 400 mm inntil en høyde av 2000 mm over skinnetopp, og over denne høyde minst 200 mm. Av hensyn til sammenkoplingen må lasten dessuten plaseres slik at det blir et fritt rom på minst 200 mm høyde over dragkroken og minst 200 mm bredde til begge sider av den.

Rager lasten mer ut over endestykket enn det etter foranstående er tillatt, skal det tilsettes beskyttelsesvogn. (Jfr. Tr. § 129 punkt 6 og art. 62 i dette trykk.)

33. I følge Tr. 129 pkt. 6, kan distriktsjefen gjøre unntak fra bestemmelsene i foregående artikler 31 og 32 ved å gi dispensasjon for hvert enkelt tilfelle. Det skal da forholdes på følgende måte:

1. Stasjon som mottar bestilling på slik transport, må før vogn stilles til disposisjon, forelegge saken for distriktsjefen med de nødvendige opplysninger om godsets mål, vekt m.m. Senderen skal om mulig levere en skisse av godset.
2. Distriktsjefen undersøker om transporten kan utføres, eventuelt i samråd med andre distrikter som berøres av transporten. Hvis det gjelder transport til utlandet, skal saken av distriktsjefen forelegges for Hovedstyret. Stasjonene bør være oppmerksom på at lasteprofilet i land bortenfor Sverige vanligvis er noe mindre enn det norske profil.
3. Når det er på det rene at transporten kan utføres, gir distriktsjefen senderstasjonen og andre som vil få befatning med transporten, direktiver om godsets opplasting og om de særlige forholdsregler som i tilfelle må treffes for transporten. Omkostninger til ekstra forføyninger under transporten skal betales av trafikanten, som på forhånd bør få kjennskap til hva disse vil beløpe seg til.
4. Når godset er lastet opp, skal vognen kontrollmåles av jernbanens vedkommende. Det må herunder påses at lastens tyngdepunkt mest mulig faller på vognens midtpunkt, at lasten ligger støtt og sikkert på vognen og er fastgjort slik at den ikke vil kunne forskyve seg ved rystelser eller støt under transporten. *Vognmerkelapper må ikke påsettes før vognen er besiktiget og i orden til å sendes.*
5. Ved profiloverskridelse skal det på vognens begge langsider eller på begge sider av lasten anbringes en plakat av størrelse 60 × 90 cm i hvit farge med en 2 cm bred, blå rand og med påskrift som vist på bilag 13.

   Stasjoner som ofte har slike sendinger, kan rekvirere denne plakat (form. 562) fra Billettforvalteren. Andre stasjoner vil etter behov kunne få plakatene tilsendt fra distriktsjefen. Oppsettingen av plakatene forutsettes besørget av trafikanten. Hvis det gjelder transport til utlandet, vil Hovedstyret (Hovedvognkontoret) gi nærmere beskjed om spesielle påskrifter på plakatene og i fraktbrevet.
6. Nødvendig omlasting eller omplasering av lasten under transport påhviler senderen. Hvis jernbanen etter avtale påtar seg dette, skjer det for senderens regning og risiko. De vanlige leveringsfrister gjelder ikke for slike ekstraordinære sendinger.
7. Før vognen sendes, skal senderstasjonen innhente erklæring fra senderen om ansvarsforholdet. Erklæringen skrives ut på

form. 134 (se bilag 14) i 3 eksemplarer, hvorav senderen og senderstasjonen beholder hvert sitt eksemplar. Det tredje eksemplar vedheftes sendingens fraktbrev. Form. 134 kan stasjonene rekvirere når det trengs hos distriktsjefen.

8. Om framføring av vogner når lasten rager ut over lasteprofilet — resp. for langt ut over vognens endestykke — i tog med lokomotivfører som togfører, se S-sirk. 488.

34—40. (Reservenummer.)

Spesielle bestemmelser.

STYKKGODS

41. Bensinfat, fustasjer og tønner for petroleum, tjære o.l. — så vel fylte som tomme — skal som regel lastes *på åpne vogner*. Det samme gjelder syrer o.l., jern- og rørkolli, og bunter samt mindre verdifull, ledig emballasje som brukte hekker o.l.

Gods som ved lekkasje, sjenerende lukt, tilsmussing e.l. kan skade annet gods, må holdes godt skilt fra dette. Om nødvendig må egen vogn nyttes for slikt gods. Særlig bør det vises omtanke ved lasting av *matvarer* sammen med annet gods. Melk tar f. eks. lett smak av illeluktende stoffer og man må av denne grunn ikke nytte melkevogner til fisk, kraftforstoffer, kunstgjødsel e.l.

42. Stykkgods til flere underveisstasjoner i *en* vogn, strekningsvogn, må lastes i stasjonsorden slik at godset er lett å få tak i ved de respektive utlastingsstasjoner.

Gods til samme stasjon må alltid lastes sammen i vognen, og det må ved innlastingen så vidt mulig tas hensyn til på hvilken side av vognen det passer å laste godset *ut* ved adressestasjonen (omlastingsstasjonen).

43. Etter hvert som godset lastes ut av strekningsvognen, må personalet være merksam på at bestemmelsen om jevn lasting — se art. 13 — blir overholdt. Om nødvendig må det gods som er igjen i vognen stues om for å oppnå en jevnere fordeling av lasten. Det må likeledes sørges for at de gjenværende kolli skores, støttes opp eller forankres dersom det er påkrevet.

44. Når det lastes vogn til en omlastingsstasjon vil det være en fordel om godset blir sortert gruppevis til de enkelte banestrekninger respektiv andre omlastingsstasjoner som godset er bestemt til.

Til orientering for omlastingsstasjonen skal det ved en plakat markeres skille mellom gruppene og angis hvilken strekning eller stasjon gruppen omfatter. Derved spares omlastingsstasjonen for å lete gjennom hele vognen før inn- og utlasting av gods.

45. For at vogn med et større parti gods til en bestemt stasjon eller strekning straks skal kunne skiftes til en riktig plass ved omlastingsrampe, skal det brukes en spesiell merkelapp, form. nr. 392 c — jfr. bilag 15. Denne merkelapp er trykt på lyseblått papir og gir omlastingsstasjonen underretning om i hvilken ende av vognen vedkommene godsparti er plasert.

Den stasjon som foretar innlasting av et større parti gods i omlastingsvognen, skal fylle ut merkelappen og plasere den på vognen ved siden av de vanlige merkelappene.

46. For å unngå omlasting av gods og samtidig få en raskere framføring, henstilles det til stasjonene, også de som ikke er utgangsstasjoner for transportvogner, å laste direkte vogner når det mottas gods i så store mengder at det anses forsvarlig å laste egen vogn til en stasjon eller strekning. Jfr. bestemmelsene i trykk nr. 421, Godstransportplaner, øverst side XI.

47. Under lastingen må det tas hensyn til de enkelte godsslags *særlige beskaffenhet,* og stuingen må gjøres med omtanke slik at godset underveis ikke blir utsatt for ødeleggelse (brekkasje) p.g.a. de alminnelige påkjenninger (risting, mindre støt) som en jernbanetransport vanligvis fører med seg.

Spesielt må det sørges for:

1. At godset ikke blir liggende *mot dørene* slik at det faller ut når disse åpnes underveis eller ved bestemmelsesstasjonen.
2. *At høye og tunge gjenstander* (maskinkolli, møbler, pakkasser o.l.) plaseres med sin langside i fartsretningen og gjøres forsvarlig fast ved særskilt skoring (forankring) eller ved hjelp av annet gods.
3. At kasser med *vindusglass o.l.* stues på langs, helt inn til vognveggen (*ikke* på skrå) og støttes opp av annet gods.
4. At valser, hjul og maskiner på hjul samt andre runde *gjenstander som har lett for å rulle* under togets gang, gjøres forsvarlig fast.
5. At tunge og godt emballerte kolli stues i bunnen av vognen og de lettere og skjøre kolli øverst.
6. At *små-kolli* ikke legges på toppen av godsstablene, men at det tas av et hjørne hvor de kan plaseres i en «brønn» — omgitt av kassegods o.l.
7. At kolli som lett får rifter — f. eks. kajakker og sekkegods — ikke plaseres slik at de hviler mot skarpe kanter.
8. At *blomster,* især nelliker, så vidt mulig ikke lastes i samme vogn som frukt.
9. Sendes flytende varer i tretønner, skal disse være sterke og tette og blikkplate skal være spikret over spunset. Tønnene må alltid legges med spunset opp og stues eller skores så de ligger støtt under transporten.
10. *Matvarer* må ikke lastes inn i samme vogn som lik.

48—60. (Reservenummer.)

LANGT GODS

61. For gods som er så langt at det ved lasting på 2- eller 3-akslet vogn vil overskride de mål som er fastsatt i art. 32, skal det så vidt mulig stilles 4- eller flerakslet vogn. Hvis dette ikke er mulig, kan unntaksvis de lastemåter som er nevnt i art. 62 og 63 nyttes — i samråd med vognkontoret.

62. Rager godset for langt ut over vognens ende, må det settes til *beskyttelsesvogn* (en åpen vogn som kopies direkte til vognen med langt gods og i den ende hvor lasten rager ut over de fastsatte mål — jfr. art. 32).

Det må i slike tilfelle sørges for at lang-godset ikke kommer i berøring med beskyttelsesvognen. Endelemmer og staker på beskyttelsesvognen må fjernes i den utstrekning det viser seg nødvendig. Dessuten må det legges et tverrgående underlag (firkant, boks o.l.) i enden av den vognen som bærer lang-godset slik at dette heves minst 100 mm fra gulvet på beskyttelsesvognen. Tverrlaget må ikke legges for langt mot vognenden. Spesielt gjelder dette *boggi-vogner* hvor tverrlaget må plaseres over boggisentret. Hvis det plaseres nærmere enden av vognen, vil vognrammen kunne bøyes slik at stagsøylene for vognens langsgående stag kommer ut av sitt leie. Det må nøye påses at ingen av boggiene blir overlastet. For tunge jernkonstruksjoner o.l. kan det nyttes beskyttelsesvogner i begge ender av den vogn godset hviler på. Det må da nyttes tverrlag over *begge* vognens boggisentrer.

Brukes beskyttelsesvognen til framføring av annet gods, må dette plaseres slik at det ikke kan komme i berøring med langgodset.

63. Til transport av jernbaneskinner, kanaljern og tilsvarende lange og *stive* gjenstander kan det inntil videre rent unntaksvis nyttes 2 sammenkoplede, 2-akslede vogner av typene N_1 og N_2 samt T. Godset må legges på tverrbjelker av friskt tre som anbringes på tvers midt på hver vogn. Tverrbjelkene kan godt være brukte sviller hvis veden i dem er frisk, og de ikke er skadd på det bærende parti.

Underlaget bygges opp slik:

Først legges 2 bord (1″ × 4—5″, ca. 0,8 m lange) på vogngulvet i vognens lengderetning — ett bord over hver av vognens langbjelker. Ovenpå disse bord legges de nevnte tverrbjelker av tre. (På denne måte får man en avstand på ca. 1″ mellom tverrbjelkene og vogngulvet, og vekten av lasten blir derved overført til vognens langbjelker.)

Denne lastemåte må bare brukes for last som er så stiv at den med et rimelig høyt underlag ikke på noen punkt kommer nærmere vogngulvet enn 100 mm. Avstanden mellom vognens sidevegger (eller staker) og lasten må være minst 500 mm. For vogner til og fra stasjoner på strekningen Voss— Bergen, Hardangerbana og Flåmsbana som har meget skarpe kurver, skal sistnevnte avstand økes til 600 mm.

Når langt gods er lastet på denne måte (på 2 vogner), må vognens lasteevne (bæreevne) reduseres med 40 % for N_1 og N_2- og med 50 % for T-vogner.

Ved transport av særlig lange skinner nyttes spesielt utstyrte 2-, 3- og 4-vognsett, se S-sirkulærene 425 og 487.

64. Ved lasting av *rundlast, tømmer* o.l. må det påses at topp og rot lastes om hverandre slik at vekten blir mest mulig jevnt fordelt på alle vognens aksler. De lengste stokkene av lasten må ligge under, de korte oppå. Hvis det er hensiktsmessig, kan man — for å oppnå større fasthet i lasten — fylle ut eventuelle tomrom med bakhun o.l.

Da man i stadig større utstrekning nytter kraner til lossing av tømmer, skal det ved lastingen av dette godsslag brukes underlag slik at lossemanskapet kan få slått wirestropp rundt lasten. Det bør ikke brukes mer enn 2 underlag pr. vogn under hensyntaing til tømmerets lengde. Underlagene må ligge an mot stakepar som nevnt i art. 78 — jfr. fig. 4.

På tilsvarende måte skal det legges mellomlag i *lasten* hvis mottaker eller mottakerstasjon ikke har kran med tilstrekkelig løfteevne for hele lasten. Vekten av lasten over mellomlaget bør i slike tilfelle være minst 5 t for å unngå glidning. Se for øvrig art. 80.

Senderstasjonene må føre omhyggelig kontroll med at vognene blir lastet på betryggende måte.

Når kraner nyttes til opplasting av tømmer, bør det på forhånd henstilles til senderen å ta omsyn til bestemmelsen i første avsnitt i denne artikkel om vekselvis lasting av rot og topp allerede ved opplastingen på det kjøretøy som skal transportere godset til senderstasjonen.

Om vinteren må vognene renses for snø og is før de lastes. Det samme gjelder også selve lasten. Er denne glatt, bør det strøs sand på de steder hvor den ligger an mot vognene. Har vognen kjettinger, må disse slås over lasten og strammes til best mulig.

65—70. (Reservenummer.)

KUBB O.L.

71. Til sendinger av kubb, props, gruvestøtter o.l. kan nyttes vogner av typene T, N og L.

Kassevogner (L-vogner) lastes på en av de måter som er nevnt i artiklene 27—76. Den lastemåte som er omhandlet i artiklene 72—74 nyttes fortrinsvis når lastens lengde er 2,4 m eller mer. For kortere last passer reglene i artiklene 75—76 best. T- og N-vogner lastes som beskrevet i artiklene 77—80.

72. For å oppnå en bedre utnyttelse av vognens lasteevne tillates det å laste over kassekanten på L-vogner, men ikke høyere enn til 2,5 m over vogngulvet.

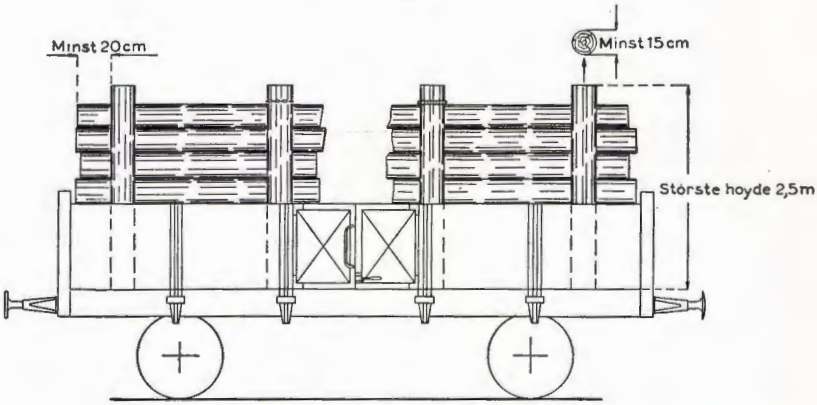
Forutsetningen for slik lasting er at det for hvert lag av lasten nyttes solide «*hjelpestaker*» som hviler på vogngulvet og når opp til en høyde av ca. 10—20 cm over lasten — se fig. 1 nedenfor. Hjelpestakene kan være firkantet eller runde. De bør være omtrent like lange og må ha en diameter — resp. tykkelse — på minst 15 cm.

73. De øvre ender av de hjelpestaker som står rett overfor hverandre bør sammenbindes parvis med fast strammede kjettinger, solide tau, jerntråd e.l.

Has ikke slike hjelpemidler for hånden, bør det brukes tverrforbindelse av solide planker som spikres fast til hjelpestakene.

Rager lasten bare ubetydelig over kassekanten, kan tverravstivningen unnlates.

Fig.1.



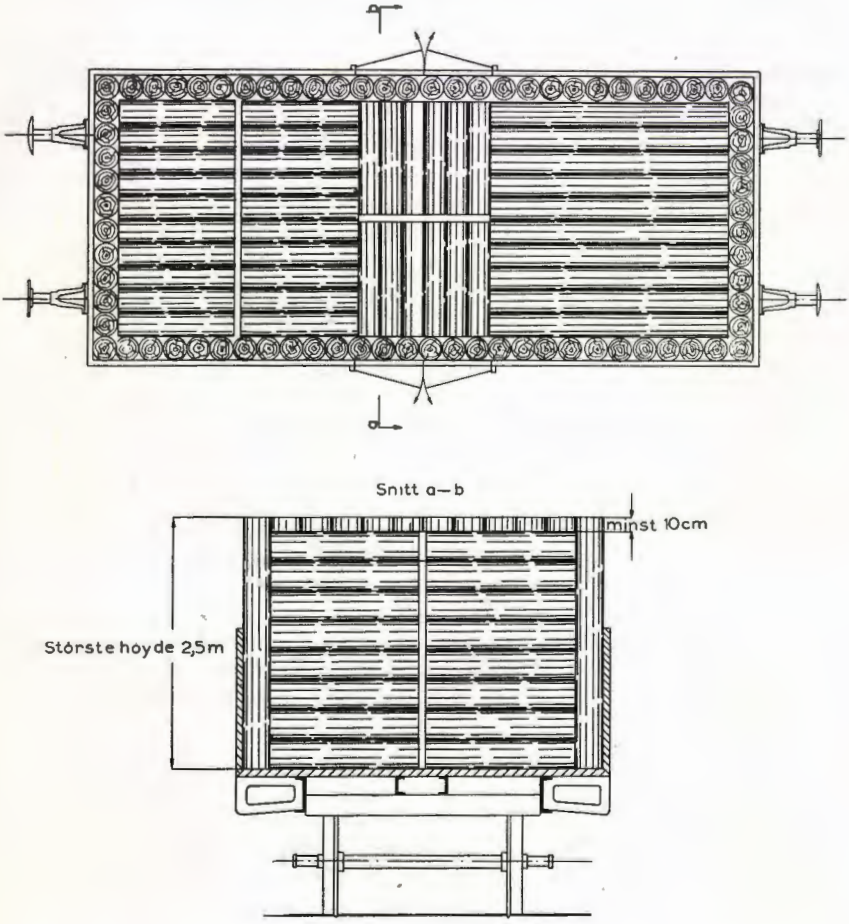
74. Når lasten plaseres i to lag — som vist på fig. 1, bør lagene helle inn mot vognens midtpunkt. Dette oppnås ved at en firkant, boks e.l. plaseres på tvers av vogngulvet i hver av vognens ender som beskrevet under art. 91 om lasting av sviller.

75. Lasting over vognkassen kan også muliggjøres ved såkalt «*palissade-lasting*» som er spesielt beregnet på særlig glatt last. Denne lastemåte er vist på figur 2 på neste side, og består i at det settes opp en sammenhengende rekke stokker (palissade) rundt hele vognen slik at lasten hindres i å gli ut mot sidene og mot endene.

76. Til «palissaden» bør nyttes mest mulig rette stokker av samme lengde. De må være *minst 80 cm* lange og rage minst 10—20 cm over lasten. De stokker som brukes til palissader må være minst 8 cm i diameter og lasten innenfor må ikke rage mer enn 0,9 m over kassekanten.

Hvis kubb skal til mottaker som nytter kran ved avlastingen, bør senderen sørge for at lasten utstyres med de nødvendige stropper. Kan slike ikke skaffes, bør T eller N vogner med underlag som nevnt i art. 78 nyttes.

Fig. 2.

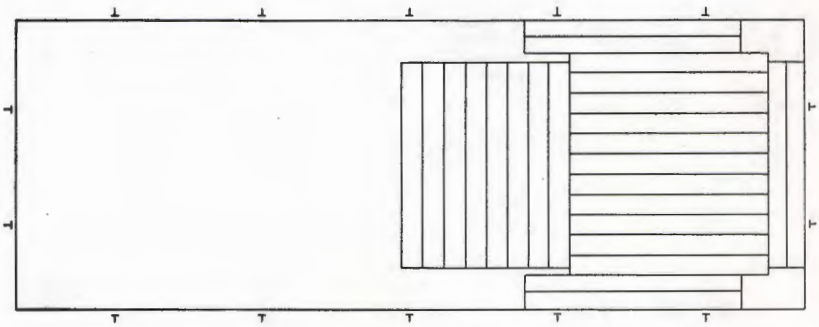


77. Når T- og N-vogner nyttes til kubb-lasting må lasten vanligvis ikke rage opp over toppen av stakene. På T-vogner kan det lastes noe høyere hvis man gjør fast lasten med tverrgående kjettinger fra stake til stake. Kjettingene må være forsvarlig tilstram-

met med «bjønn» e.l. Stakenes sikkerhetskjettinger må være på plass — se art. 2.

For øvrig plaseres lasten — f. eks. 2 meters cellulosekubb — som vist på fig. 3 a (T-vogn) og 3 b (N-vogn). Se også art. 78 og fig. 4. Som vist på disse figurer må det spesielt påses at langsgående lag ligger an mot 2 av vogn-stakene.

Fig. 3 a.



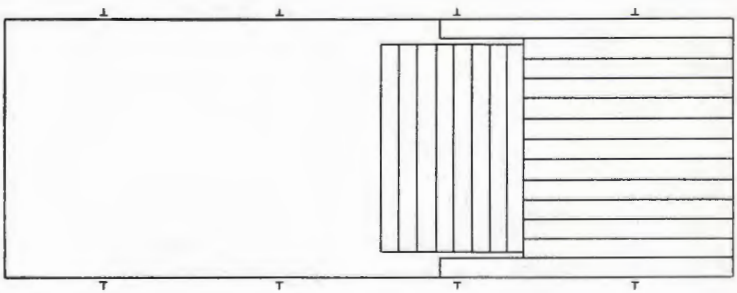


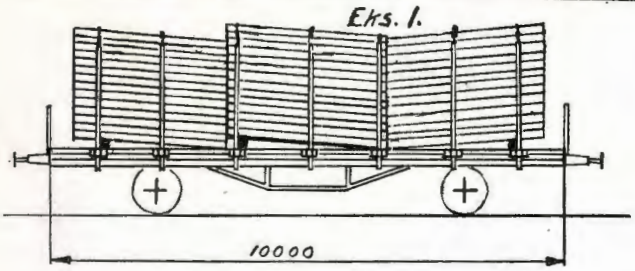
Fig. 3 b.

78. For å kunne nytte kran til lossing av kubblaster på T- og N-vogner skal det ved *opp*lastingen brukes underlag på tvers av vognen under lasten som vist på fig. 4. Underlaget skal ligge an mot staker på begge sider av vognen for å hindre forskyvninger. Det må rage 3—5 cm utenfor vognstakene, men ikke lengre, da det ellers vil være et faremoment for personale som under sitt arbeid kan komme i nærhet av vognene. Hvis en underlagstokk ikke er lang nok til å ligge an mot stakene på hver side av vognen, brukes 2 stokker, se eks. 5 på fig. 4. Hvis sender utstyrer lasten med stropper som følger med til mottakerstasjonen, kan underlag sløyfes.

Fig. 4.

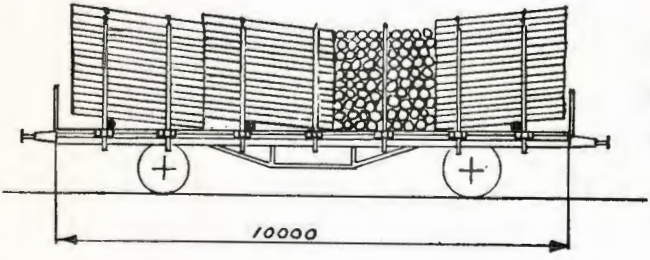
Eksempler på lessing av kubb på jernbanevogn med underlag. Påskrevne mål i millimeter.

Eks. 1.



3 m kubb,
vogn litra.
T4 eller Tl4.

Eks. 2.

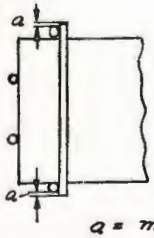


2,5 m kubb,
vogn litra
T4 eller Tl4.

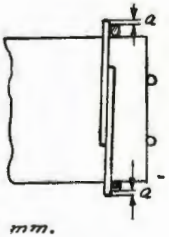
Eks. 3

Eksempel på lessing over stakehøyde.
Kjetting slått over lasten, sikkerhetskroker hengt opp i nedre ende av alle staker.

Eks. 4



Eks. 5.



a = max 50 mm.

Eksempel på legging av underlag med anlegg mot innsiden av stake.
Underlagets framspring foran stake (mrk. „a") må ikke være over 50 mm.

79. I eks. 1 og 2 på fig. 4 er vist lastemåten for henholdsvis 3 m og 2,5 m lang kubb, lastet på T_4- eller Tl_4-vogn. For kubb av mindre lengder og ved bruk av andre vogntyper må lastingen avpasses etter kubbens lengde og vogntypen. Hver stabel må være støttet av 2 vognstaker på hver side. Er det mellomrom mellom 2 stabler slik at det er mulighet for at kubb kan forskyve seg så mye at den får støtte av bare ett stakepar, må mellomrommet mellom stablene fylles ut med last på tvers av vognen for å hindre forskyvning. Det samme kan gjøres for å utnytte vognen. Se eks. 2 på fig. 4.

Ved lasting til eller over vognstakenes høyde må surrekjettingene legges over lasten og sikkerhetskrokene festes i nedre ende av vognstakene.

80. Hvis det må antas at mottakerstasjonen ikke har kran med tilstrekkelig løfteevne til å løfte hele stablen på en gang, må det legges *mellomlag* av tverrstokk e.l. som deler opp lasten. Tverrstokker plaseres på samme måte som nevnt for underlagstokker i art 78 jfr. fig. 4.

Slike mellomlag *skal* alltid nyttes ved lasting av tømmer- og kubblaster til nedennevnte mottakere.

Halden:	Saugbrugsforeningen.
Larvik:	Treschow-Fritzøe.
Larvik:	Norsk Impregneringskompani.
Larvik:	Agnes Fabriker.
Mjøndalen:	Krogstad Cellulosefabrikk.
Mjøndalen:	Mjøndalen Tømmerkompani.
Skotselv:	Skotselv Cellulosefabrikk, 1 mellomlag for kubb, 2 mellomlag for tømmer.
Katfors Fabrikers sidespor:	Katfors Fabriker A/S.
Hofsfos sidespor:	Hofsfos Tresliperi og Papirfabr. 1, resp. 2 mellomlag.
Follum sidespor:	Follum fabrikker.
Vestfos Cell.fabriks sidespor:	Vestfos Cellulosefabrik. 1)
Notodden:	Tinfos Papirfabrik.
Skien:	A/S Union.
Skien:	Arth. Svendsen, 1 eller flere mellomlag.
Vikeland:	Norsk Wallboardfabrikk, mellomlag i last over 12 tonn.

1) Vestfos Cellulosefabrik foretrekker innlagt løftestropper under lastingen, 2 stropper i bunnen av vognen og 2 stropper midt i lasten for å kunne ta lasten i 2 løft. Fabrikken har selv anskaffet løftestropper og sender slike til stasjoner hvor opplasting til fabrikken skal foregå. Da dette er en stor utgift for fabrikken (stroppene koster ca. kr. 50,— pr. stk.), bes vedkommende stasjoner om å være behjelpelig med å påse at stroppene ikke kommer på avveie og at de blir omhyggelig nyttet i laster til denne fabrikk som nevnt ovenfor.

PLANKER OG BORD

81. Til transport av disse godsslag nyttes helst To-, T- eller N-vogner. To- og T-vogner egner seg best — både fordi stakene er høye og fordi disse vogntyper er forsynt med kjetting-utstyr. Når det transporteres planker og bord på slike vogner, skal kjettingene alltid slås over lasten for å hindre denne i å forskyve seg, og som sikring mot at de øverste deler av lasten blåser av. Når N-vogn stilles, kan det særlig for skurlast tillates å laste noe over stakenes overkant. Rager lasten nevneverdig opp over stakene, må lastens stabilitet sikres på en av de måter som er nevnt i art. 82—88.

82. Helst bør det brukes *hjelpestaker* som settes ned i lasten som vist på fig. 5 a og b. Til hjelpestaker kan nyttes solide «firkant», boks, tykke bord e.l. Det må sørges for at hjelpestakene står støtt og at de rekker så langt ned i lasten at de får den nødvendige avstivning. Det bør nyttes like mange hjelpestaker som det er staker på vognen. Spesielt ved lette, høvlede bord vil det være påkrevd å forbinde hjelpestakene med 2—3 tverrstykker — både for å skaffe hjelpestakene en ytterligere avstivning og for å hindre de øverste bord (planker) i å blåse av. Ved glatte bord må det minst nyttes 4 slike tverrstykker på hver vogn. Se fig. 5 c og sammenlign for øvrig art. 86—87.

Denne lastemåte egner seg både for bord, battens og planker. Spikring i *lasten* må søkes unngått.

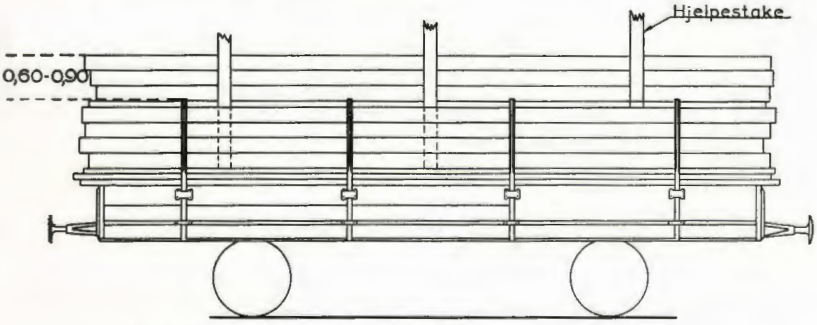


Fig 5a

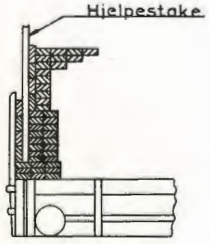


Fig 5b

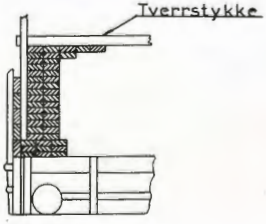


Fig 5c

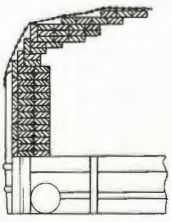


Fig 5d

83. For noenlunde bred last (især planker) egner *«trappetrinns-lasting»* seg godt. Denne lastemåten fremgår av fig. 5 d.

Hvis lasten er så tynn og lett at den vil være utsatt for å gli eller blåse av vognene, skal det dessuten slås 2—3 kjettinger om lasset. Er materialene glatte (høvlede planker og bord) skal det minst nyttes 4 jernkjettinger.

Til dette bruk vil det være praktisk å ha særskilt innrettede kjettinger med øyebolter til å feste i last eller vogn. Trafikantene må selv holde kjettingene og legge dem på. Man bør være varsom med bruk av kjettinger når lasten består av fasede bord.

84. For å hindre lasten i å forskyve seg bør man plasere tykke planker e.l. på tvers av vogngulvet som underlag i begge ender av lasten. Foruten dette underlag, bør det under lastingen også plaseres mellomlag lenger oppe i lasten som derved vil bli bøyd i en bue mot midten av vognen. Bøyningsvinkelen må dog ikke være så stor at bordenes kvalitet forriges — f. eks. ved at de brister eller blir varig krumme.

Fig. 6 a

Fig. 6 b.

Ved lasting og lossing av skåren og høvlet trelast blir det i stadig større utstrekning brukt *kraner* og *gaffeltrucks*. Også av denne grunn vil det være ønskelig med anbringelse av under- og mellomlag i lasten. Det er forarbeidet en spesiell løftebom til bruk ved lasting og lossing av høvellast med kran på T- og Tl-vogner. Bommen er beregnet for en last på 4 tonn og bommens konstruksjon gjør at hver løfteenhet må begrenses til en bredde av ca. 1,4 m og en høyde av ca. 1,0 m. Ved lasting på bil vil det derfor passe å laste 2 enheter i høyden — med under-og mellomlag. På jernbanevogn vil det på tilsvarende måte passe å plasere 4 løfteenheter, d.v.s. 2 løfteenheter så vel i høyden som i bredden. På fig. 6 a-b er vist en vogn resp. bil som er lastet på denne måte.

85. Også *presenninger* kan yte en viss beskyttelse mot forskyvning og især mot avblåsing. På Bergensbanens høyfjell brukes ekstra surretau rundt lasten for å beskytte last og presenning.

Presenningene må imidlertid ikke legges på rundt endene på lasten slik at de blir skadd. Rager bordene fram i ulik lengde, må de lengste om mulig skyves noe inn slik at presenningen ikke skades.

86. Som en særlig hjelp, vesentlig på vogner med høvlet trelast, er det forsøksvis forarbeidet noen få fangnett av tjæret tauverk, som legges rundt endene av lasten og festes godt så forskyvning ikke skal finne sted. De nett som er anskaffet, disponeres av Hovedstyret og er foreløpig tildelt Lillestrøm, Tynset, Ål, Lunde, Neslandsvatn, Nelaug og Kristiansand stasjoner. Det nyttes nett i den ene eller begge ender av vognen for å dekke oppståtte eller antatte forskyvninger så hel omlasting kan unngås.

87. Fangnettene bør bare brukes på vogner med høvlet trelast, idet uhøvlede bord og planker som regel ikke vil forskyve seg nevneverdig. Nettene legges oppe på lasten ved endene av vognen og trekkes ut og ned slik at de som nevnt dekker endene av lasten. Linene i nettets øvre hjørner strammes og strekkes godt på skrå og festes forsvarlig i ring ved vogngulvet.

Linene i de nedre hjørner festes også til vogngulvet etterat nettet er ordnet som en jevnt buet pose utenom de bordender som muligens stikker langt fram.

Hvis det allerede er lagt presenning på vognen, løses denne ved vognendene og rulles opp mot midten av vognen, så en får plass til å legge på nettene.

Linene må ikke festes altfor stramt, for å unngå slakk hvis de underveis skulle bli våte og senere tørke igjen.

Samtidig med at nettene legges på, skal vognen «forskyvningsmerkes» med sorte eller blå krittstreker (ikke blyant) langs staken på begge sider av vognen. Merking skal utføres så tydelig som mulig, slik at man når som helst kan se om lasten har forskjøvet seg.

Når vognen sendes, skal senderstasjonen anmerke på følgepapirene at fangnett er lagt på og blåstrekmerking foretatt. Skjer pålegging av fangnett og blåstrekmerking på underveisstasjoner, må mottakerstasjonen eventuelt underrettes ved særskilt melding.

Underveis i toget skal togføreren ha «nettvogner» under særlig oppsikt. Hvis det ved overgangsstasjoner underveis oppdages eller oppstår forskyvninger, skal lasten om nødvendig stues om. Forskyvninger skal måles og melding sendes distriktsjefen.

88. Når vognen er kommet til bestemmelsesstasjonen og skal lastes av, undersøkes blåstrekmerkingen, og eventuell forskyvning måles.

Nettene legges på ren bakke, brettes sammen to ganger og rulles så stramt sammen med linene inni. En line holdes utenfor og brukes til surring.

Nettene sendes straks tilbake til depotstasjonen som ilgods, oppført på tjenestefraktbrev. På dette skal anføres fangnettnummer, vognnummer, strekning, dato m.v. for fangnettets bruk samt forskyvningsmålinger.

De stasjoner som er tildelt fangnett skal føre oppgave over bruken av dem og sende rapport i januar måned om hvor mange

ganger og med hvilket resultat de er nyttet i det forløpne år. Distriktene sender et resymé av rapportene videre til Hovedstyret.

SVILLER

89. Til transport av *nyimpregnerte* sviller skal bare nyttes K-vogner og gamle ukurante N-vogner — de sistnevnte bare når de har påskriften «For nyimpregnerte sviller.» For annen svillelast kan også nyttes T-, N- og L-vogner.

90. Når K-vogner brukes til transport av sviller, bør lastingen foregå slik at det legges ett lag på langs fra hver av endene og fram til det tverrliggende bolstret. Rundt dette stables en «hvelving» av sviller som gjøres fast med en forsvarlig stramming av bolsterkjettingen. På denne måten sikres endelagene mot forskyvning samtidig som vognens lasteevne utnyttes best mulig.

91. Når N- eller T-vogner nyttes, skal sviller lastes på følgende måte:

Først legges et endelag på langs av vognen med en enkelt sville under på tvers nær vognenden. Deretter opplegges midtstablene på tvers så tett inntil første stabel som mulig. Mellom de tre øverste svillelag strøs sand eller grus. Til sist opplegges den annen endestabel på langs som den første og med en sville på tvers under, nær vognenden. Svillene i denne stabel skal presses godt inn til midtstabelen.

Det må nøye påses at begge endelagene ligger an mot 2 staker. Er svillene belagt med is eller snø, må tverrlaget sikres ytterligere mot forskyvning ved at det anordnes bord eller grinder på siden av vognen.

I den kolde årstid bør vogner med sviller ikke sendes i persontog.

VED

92. Kort celluloseved, 1 m lang, og alminnelig brenneved bør ikke lastes på N-vogner uten at disse i fornøden utstrekning kles med bord på langsiden. Endestablene legges på langs med helling inn mot midten av vognen. Endestablene kan også krysslegges og bør forstøttes for å unngå nedrasing ved støt og rystelser.

BALLEGODS

93. Gods som er lett utsatt for å løsne og falle av undervegs f. eks. høy- halm- og tremasseballer o.l. må lastes med omtanke og fastgjøres omhyggelig.

Ballene legges lagvis i forband fra bunden av. Ved en viss høyde over skinnetopp — jfr. bilag 12 — må bredden avta mot toppen. Det må derfor lastes et færre antall baller i bredden i de

øverste enn i de underste lag. Om pålegging av presenning se del 1 art. 212.

KJØRETØYER

94. Ved transport av kjøretøyer i innenlandsk trafikk må senderstasjonen påse at disse blir forsvarlig fastgjort på vognene både av hensyn til en sikker toggang og for å unngå skader under transporten. Det vil bero på personalets skjønn i det enkelte tilfelle hva som skal godtas som forsvarlig fastgjøring, men som alminnelige lasteregler kan følgende oppstilles:

95. Kjøretøyer på gummihjul som kan avbremses, skal avbremses og dessuten skores foran, bak og på yttersiden av hjulene. Har kjøretøyet flere enn to aksler, er det nok at forreste og bakerste hjulpar skores.

Surring med jerntråd eller tau kan påbys hvis senderstasjonen anser dette nødvendig på grunn av kjøretøyets spesielle konstruksjon (tung overbygning), når vogngulvet er isbelagt eller glatt eller når andre grunner tilsier at man må ta slike forholdsregler.

96. Lettere kjøretøyer som f. eks. kjerrer eller andre kjøretøyer uten gummihjul, og uten, eller med mangelfulle bremser, bør om mulig plaseres på tvers av vognen og fastgjøres ved surring. Plaseres disse kjøretøyer på langs av vognen, bør det vanligvis nyttes både skoring og surring. Hvorvidt arbeidsmaskiner på egne hjul skal skores og/eller surres, overlates til personalet i hvert enkelt tilfelle å avgjøre.

Om lasting av kjøretøyer som 2- eller 3-vognlass se art. 100.

97. Til skoring brukes klosser, som lages av 5″ eller 6″ boks. For kjøretøyer med stor hjuldiameter er den største dimensjon å foretrekke. Klossene har følgende form og dimensjoner:

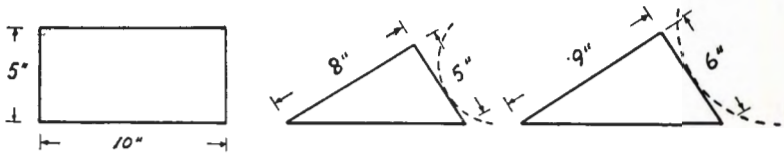


Fig. 7.

De trekantede klossene plaseres foran og bak hjulene, de rektangulære klossene festes med den lengste side mot hjulenes ytterside. Hvis skoringen unntaksvis foretas med sviller, brukes en hel sville foran forhjulene og en hel sville bak bakhjulene. En åttendedels sville legges på yttersiden av hvert hjul. For beltekjøretøyer brukes i alminnelighet det samme antall klosser eller sviller som for biler.

98. Til surring brukes enten 2—3 mm tykk jerntråd eller 1½—2 cm tykt hampetau, som må anskaffes av trafikantene. Stasjonene må påse at surringene er solide nok.

Hvis Tl-vogner med jernlemmer må nyttes til opplasting av biler, må lemmene før opplastingen finner sted festes så forsvarlig at de ikke faller ned under kjøringen, og forårsaker skade. Er festekjettingene i stykker eller mangler de, må lemmene om mulig festes ved jerntråd e.l. — jfr. del 1 art. 7. Lar heller ikke dette seg gjøre, må lemmene ikke reises. Hvis ikke bilen(e) kan lastes opp på vogn med nedslåtte lemmer, må transporten utstå til passende vogn kan skaffes.

99. Ved opp- og avlasting av kjøretøyer må vognenes endelemmer ikke brukes som leidere fordi dette ødelegger lemmene. Foregår opp- og avlasting over enderampe, må N-vognenes endelemmer løftes av og Tl-vognenes endelemmer legges ned på vogngulvet. Mellom enderampen og nærmeste vogn og mellom øvrige vogner hvis det er flere, legges sviller på tvers av bufferne. Ved opp- og avlasting av særlig tunge kjøretøyer (tanks og lignende) må det nyttes lemmer som legges fra vogn til vogn. For å unngå at vognens frie ende tipper opp under av- og påkjøring fra enderampe av særlig tunge kjøretøyer, bør det anvendes en støtte (planke eller liknende) fra vognens bufferhylser til skinnetopp.

Ved opp- og avlasting på siderampe må det brukes leidere. Tl-vognenes sidelemmer kan dog nyttes for lettere kjøretøyer. Senderstasjonen må nøye påse at kjøretøyer som er opplastet ikke rager ut over lasteprofilet.

Bestemmelsesstasjonen må se etter at mottakeren fjerner jerntråd og spiker fra vognen etter avlastingen.

100. Ved transport av kjøretøyer i internasjonal trafikk skal det, etter RIV's bestemmelse, anvendes både skoring og forankring.

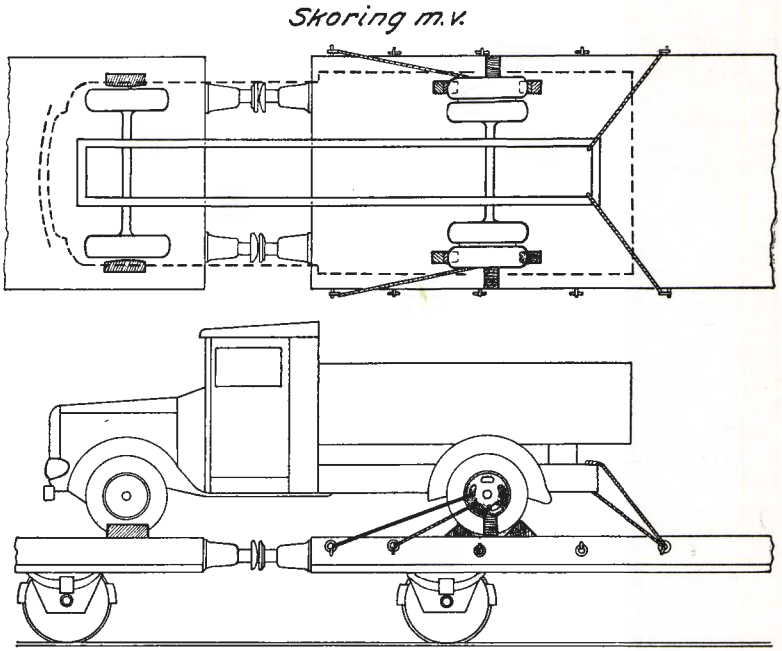
Kjøretøyer lastet som 2- eller 3-vognlass.

101. Ved 2- eller 3-vognlass forstås en lastemåte hvorved et kjøretøys forhjul kan stå på en vogn og bakhjulet på en annen.

Denne lastemåte er bare tillatt på normalsporte baner og bare for militærvesenets transporter således:

a. Ved mobilisering og i krig, uten innskrenkning.
b. I fred etter Hovedstyrets nærmere tillatelse for hver enkel transport.

Figurene 8 og 9 viser kjøretøyenes plasering på vognene og hvorledes de skal fastgjøres til disse. Forøvrig fastsettes følgende lasteregler m.v. som må følges:


Skoring m.v.

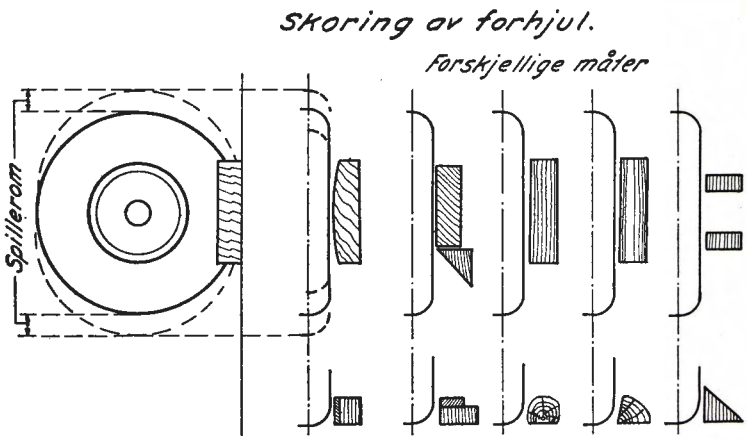

Skoring av forhjul.
Forskjellige måter
Spillerom

Fig. 8.

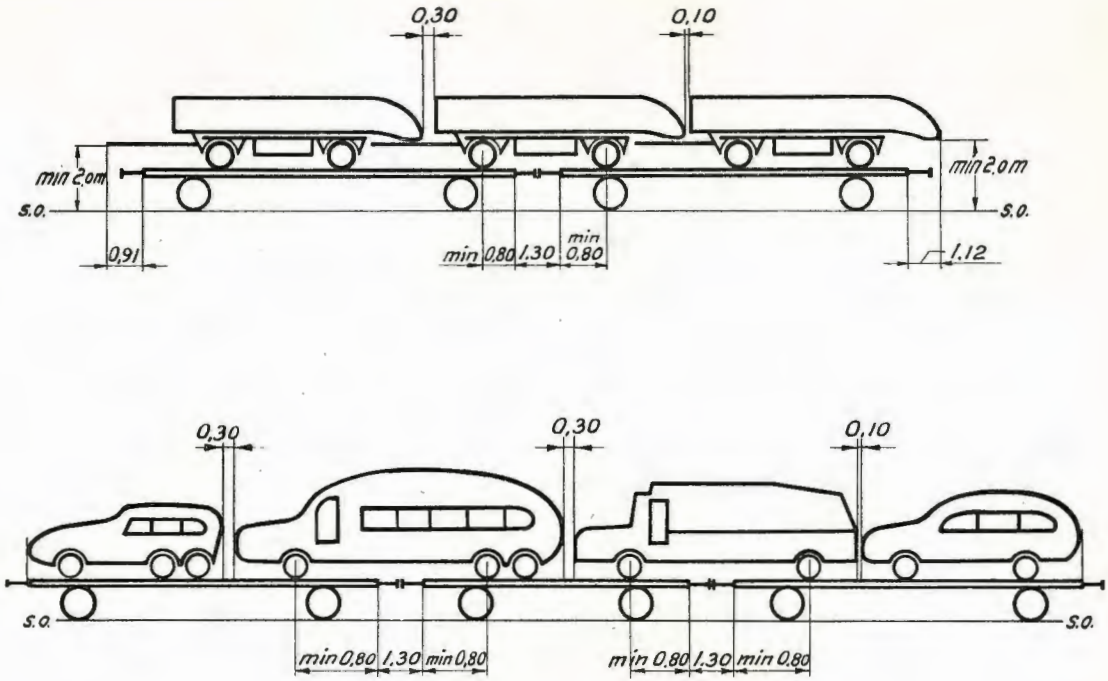

0,30
0,10
min 2,0m
min 2,0m
s.o.
s.o.
0,91
min 0,80
1,30
min 0,80
1,12
0,30
0,30
0,10
s.o.
s.o.
min 0,80
1,30
min 0,80
min 0,80
1,30
min 0,80

Fig. 9.

1. Alle motorvogner og tilhengere med unntakelse av vogner med larveføtter kan lastes på denne måte forutsatt at *akselavstanden er minst 2,70 m* og at *vekten* av kjøretøyet ikke overskrider 60 % av vekten av den godsvogn som den er helt eller delvis opplastet på.
2. Godsvognenes *lasteevne* må ikke overskrides. Dessuten er det nødvendig at hver enkel vogns aksler belastes så likt som mulig.
3. De godsvogner som lastes på denne måte skal skiftes sammen i *grupper* bestående av 2 eller 3 toakslede vogner (ikke flere).

   Under kopling av vognene innbyrdes i de enkelte grupper må koplet skrus godt til. Derimot skal koplene mellom de enkelte grupper eller mellom en gruppe og øvrige togdeler være slakkere.
4. Ved varmgang eller ved andre skader på en vogn må i tilfelle *hele* gruppen settes ut av toget.
5. Personalet må spesielt være merksam på disse grupper under skifting, ved varmgang og uhell. De må lastes eller losses ved enderampe.
6. Ved denne lastemåte må kjøretøyenes drivhjul (som regel det bakerste hjulpar) skores særlig grundig både foran, bak og på begge sider av kjøretøyet. Det andre hjulpar (som regel det forreste) skores *bare* på tvers av lengderetningen. Til det siste bør det helst benyttes skoringsklosser av 5″ boks ca. 50 cm lange. For å skåne hjulringene mest mulig bør disse klosser avrundes på den side som kommer i berøring med hjulringene. Ved tilhengervogner må det ene hjulpar skores i alle retninger, mens det annet bare skores på tvers av lengderetningen.

   Kjøretøyenes drivhjulaksel skal festes i alle retninger med tau. Ved tilhengervogner skal likeledes den hjulaksel festes med tau hvor tilsvarende hjulpar er skoret i alle retninger.

   For øvrig vises til eksempler i fig. 8 og 9 og Tillegg (1954) til Militært jernbanetransportreglement pkt. 11—13.
7. Avstanden mellom kjøretøyer eller deler av kjøretøyer som er skoret i alle retninger, skal *være minst 10 cm*. Mellom kjøretøyer, hvorav det ene har spillerom i lengderetningen (ikke avstivet og skoret i denne retning), må avstanden *være minst 30 cm*.

   For å kunne feste klossene og for eventuelt å gi hjulene nok spillerom for fram- og tilbakebevegelse, må den horisontale avstand mellom vognenden og vedkommende hjulaksel være *minst 80 cm*.
8. Ved alle togopphold skal skoringene kontrolleres, særlig for kjøretøyer plasert delvis over bufferne og delvis på vognene.
9. Det må ikke brukes hjelpelokomotiv i tog med vogngrupper lastet på denne måte.
10. Under skifting er det forbudt å renne eller nappe slike vogngrupper.

11. I tog skal slike vogngrupper alltid ha ledsager.
12. For å hindre ulykke ved eventuell deling av toget er det forbudt å la personer oppholde seg i kjøretøy som er plasert over bufferne.
13. Lasterne fra militærvesenet er ansvarlig for skoringen.
14. Statsbanene overtar intet ansvar for uhell som måtte oppstå p.g.a. denne lastemåte.

LETT TENNBART GODS, SPRENGSTOFF O.L.

102. Om særlige forholdsregler ved lasting av lett tennbart gods, sprengstoffer, komprimerte gasser o.l. vises til bestemmelser i trykk 425. (For transport av slikt gods til utlandet gjelder bestemmelsene i RID.)

103. *Trekull* bør vanligvis befordres i lukket vogn eller på åpen vogn dekket med presenning — hvis hensyn til annet og viktigere gods ikke hindrer det. I så fall kan trekull — unntatt Bergensbanens høyfjellstrekning — sendes på åpne vogner uten presenning. Trekullet må da være emballert. Papirsekker kan godtas.

Togbetjeningen må være særlig merksam på slike vogner som ikke må plaseres i farlig nærhet av damplokomotiv — jfr. bestemmelse om dekningsvogner for lett tennbart gods i trykk 425 s. 62.

Trykk nr. 420.2
Bilag 1

Del 2

Sendes Distriktssjefen, Driftskontoret

Kodefortegnelse på blankettens bakside.
Sett × i ruten for de benevnelser som passer.

NSB

Varmgangsrapport

Utfylles av togfører

Varmgangen oppstod i (Distrikt)			Distrikt nr.
Varmgang inntraff i tog nr.	Togslag	Vogn nr.	Datum
Vognen utsatt på (Stasjon)	Bane nr.	Avst. fra st. hvor vg. er innkobl. i toget (Km)	

Vogntype

☐ 1. Sovevogn (AI, ACI, CI) ☐ 2. Sittevogn (A, B, C, BC, CF, CDF, CE m. fl.) ☐ 3. Post- og kond.vg. (D, F, DF, FD m. fl.)

☐ 4. Spisevogn (E) ☐ 5. Syke- og sanitetsvg. (Z) ☐ 6. Lukket godsvogn (G, R, S, ZI)

☐ 7. Kjøle- og varmevg. (Gv, H) ☐ 8. Åpen godsvg. (K, L, M, N, T) ☐ 9. Spesialvg. (Q, Ø)

Sted ..... Datum ..... Togfører .....

Utfylles av vognvisitør

Hjulsatstype

☐ 1. Ca. 90 mm tappdiam. ☐ 4. Ca. 10 mm tappdiam. ☐ 6. Ca. 115 mm tappdiam.

Hulkilens radius mot akselkraven

☐ 1. 10–15 mm ☐ 2. Ca. 2 mm

Smøreanordning

☐ 1. Garnsmøring ☐ 2. Smørepute ☐ 3. Vispesmøring

Lagerkonstruksjon

☐ 1. Glidelager ☐ 2. Rullelager

Siste revisjonssted (Distrikt nr.)	Tid siden siste revisjon: mnd. dager	Tid siden siste smøring: mnd. dager

Utbedring av skaden

☐ 1. Vognen er utbedret på linjen ☐ 2. Vg. sendt verkstedet

Vg. sendt i tog nr. Datum

Feil og mangler ved den varmgåtte akselkasse

☐ 1. Akselkasse-lokk løst ☐ 2. Akselkasse el. lokk istykker ☐ 3. Deksel for smørehull mangler ☐ 4. Dårlig garn/smørepute

☐ 5. Garn mellom lager og tapp ☐ 6. Feil ved lagerskål ☐ 7. Dårlig olje ☐ 8. Lite olje

De øvrige akselkassers tilstand

☐ 1. Is i kassene, garn/smørepute frosset ☐ 2. Vann i kassene

☐ 3. Sand i kassene ☐ 4. Dårlig Olje ☐ 5. Lite olje

Feil ved vogn og last

☐ 1. Overlastet

☐ 2. Skjevlastet

Sted ..... Datum ..... Vognvisitør .....

2.55, 640 × 25. Ht., Drm.

Form.nr. 863

Bilag 1
(bakside)

DISTRIKT

1. Oslo
2. Drammen
3. Hamar
4. Trondheim
5. Stavanger
6. Bergen
7. Kristiansand
8. Narvik
9. Fremmed bane

TOGSLAG

0. Malmtog – Ofotbanen
1. Hurtig-ekspresstog
2. Persontog
3. Forstadtog
4. Blandet tog
5. Godstog
6. Skifting, skiftetog
7. Arbeidstog
8. Snøryddingstog
9. Andre togslag

BANE

2. Hovedbanen
3. Kongsvingerbanen
4. Riksgrensen – Ch.berg
6. Solørbanen
7. Aurskog – Hølandsbanen
8. Østfoldbanen
9. Kornsjø riksgrense Mellerud
10. Gjøvikbanen
11. Valdresbanen
12. Drammenbanen
13. Vestfoldbanen
14. Randsfjordbanen
16. Numedalsbanen
17. Bratsbergbanen
18. Nordagutu – Lunde
19. Eidsvoll – Dombås
20. Hamar – Tynset
21. Raumabanen
23. Dovrebanen
24. Støren – Tynset
25. Meråkerbanen
26. Riksgrensen – Storlien
28. Hell – Grong
29. Grong – Mo i Rana
30. Mo i Rana – Saltdal
31. Sira – Stavanger
32. Bergensbanen
33. Flåmsbanen
34. Hardangerbanen
35. Lunde – Kristiansand – Sira
36. Grovane – Byglandsfjord
38. Narvik – Riksgrensen
39. Riksgrensen – Abisko – Kiruna

Trykk nr. 420.2
Bilag 2

Vogn litra ..... Nr. .....

Eiendomsmerke .....

Nr. 0000

Denne blankett må bare tas bort av verkstedets vedkommende.

Sendes til:

.....verksted

PÅ GRUNN AV FEIL VED .....

(Kan fortsette til sitt bestemmelsessted og kan nyttes for trafikk (lesses) til stasjoner beliggende på vei til verkstedet.)

Skrevet ut på ..... stasjon ...../..... 19.....

.....

Form.nr. 874. Vognvisitør.

FORSIDE

Vogn litra ..... Nr. .....

Eiendomsmerke .....

Nr. 0000

Skrevet ut på ..... stasjon ...../..... 19.....

Til ..... verksted

Årsak:

REVISJON	BÆREFJÆR
AVSPORING	DRAGINNRETNING
VARMGANG	BUFFER
LØS HJULRING	TRYKKLUFTBREMSE
HJULSLAG	TRYKKLUFTLEDNING
SKARP FLENS	MEKANISK BREMSESTELL
AKSELKASSE	RØRLEDNING, DAMP, VANN
—„— FØRING	VOGNKASSE, TAK
OPPVARMING EL. DAMP	BELYSNING

Årsaken angis ved overstrekning av vedk. ord.

Annen årsak: .....

Av gjenpartene for de 2 blankketter med samme nummer sendes den ene til det verksted vognen utskrives, den annen beholdes av vognvisitøren.

Kom skadet hertil i tog nr. ..... den ...../..... 19.....

Skadet her den ...../..... 19.....

Form. nr. 874. 1000. 4 .53. H. C. x

BAKSIDE

Vognvisitøren skal opplyse om vognen må sendes direkte til verksted, om skaden er utbedret på stedet eller om vognen kan gå med last for etter avlessing å sendes til verksted.

NSB

Rapport om skadet vogn

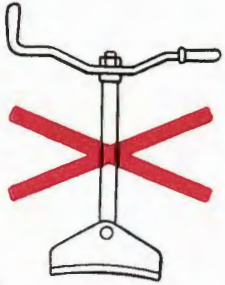
Rapporten sendes Distriktssjefen i (Distrikt)	Fra stasjon	Rapporten sendt (Datum)
Vogn nr.	Vogn litra	
Vognen kom skadet hit i tog nr.	Datum	Fra stasjon
Vg. ble skadet her under skifting med tog (lok.) nr.	Datum	Vg. sendt herfra (Tog nr. og datum)

Vognvisitørens beskrivelse av skaden:	Stasjonsmesterens merknader:
Underskrift	Underskrift

10. 52. 240×100. Thr. & Co.

Form. nr. 558

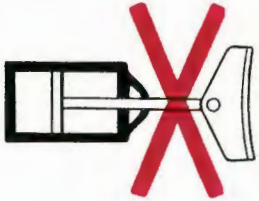
Trykk nr. 420.2
Bilag 3



Norges Statsbaner
Chemins de fer de l'Etat Norvégien

Bremse ubrukbar

Frein inutilisable



Dato og stempel :
Date et timbre :

.....

.....

.....

.....

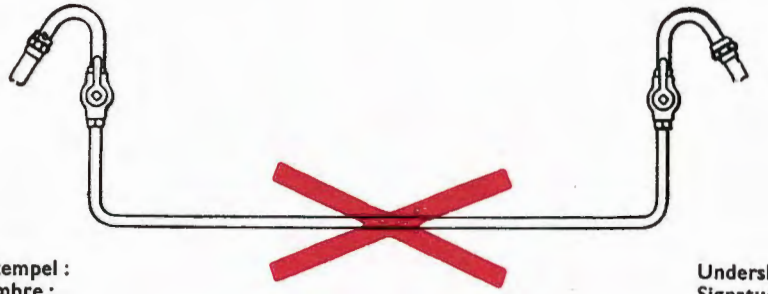
Underskrift :
Signature :

Form. nr. 523 a.

(20 000. 10. 56. H. C.)

Trykk nr. 420.2
Bilag 4

Norges Statsbaner
Chemins de fer de l'Etat Norvégien



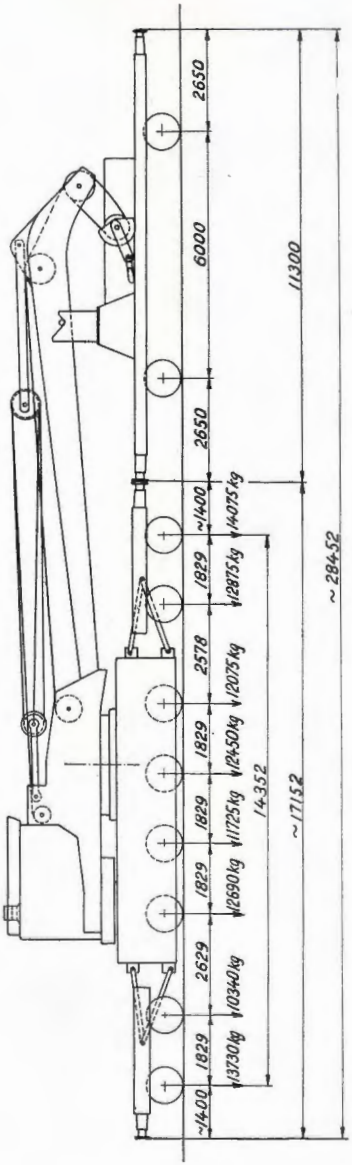
Dato og stempel :
Date et timbre :

Underskrift :
Signature :

Form. nr. 523 b.

(10. 49. H. C.)

Trykk nr. 420.2
Bilag 5


~1400
1829
2629
1829
1829
1829
2578
1829
~1400
2650
6000
2650
11300
~284.52
~17152
14.352
13730kg
10340kg
12690kg
11725kg
12450kg
12075kg
12875kg
14075kg

Trykk nr. 420.2
Bilag 7

Form. nr. 567 a.

Vogn nr.....

Sendes tom til

.....stasjon for desinfeksjon

9. 52. 5000. H. C.

Bilag 8

Form. nr. 567 b

Vogn nr.....

Sendes efter avlessing til

.....stasjon for desinfeksjon

OT. 6. 44. 5000

Norges Statsbaner
(Muster C[1])

Følgeseddel — Begleitschein No. .....

for lessemidler[3]) og beholdere für Lademittel[3]) und Behälter

Gjenstand: *Gegenstand:*	Presenning *Decke*	Snor *Leine*	Tauverk *Seil*	Kjetting *Kette*	Beholder *Behälter*	Dørplate *Türvorsatzwand*
Eiendomsmerke og nummer: *Eigentumsmerkmal:* No.						

Framvei[1]) – *Hinweg*[1])

Senderstasjon *Versandbahnhof*	Mottagerstasjon og land *Bestimmungsbahnhof und Bestimmungsland*	Fraktliste *Frachtkarte*		Vogn *Wagen*		Gebyr *Gebühren*		Godsslag *Art der verladenen Güter*
		No.	Dato *Datum*	Eiendomsm. *Eigentumsm.*	No.	Fr.	Ct.	

[1]) Over *Über* .....

Senderstasjonens datostempel: på framveien

Datumstempel des Versandbahnhofes des Hinweges.

Mottagerstasjonens datostempel: på framveien

Datumstempel des Empfangbahnhofes des Hinweges.

[2]) Overgangs-, omlessings- og omekspederingsstasjoners datostempel:

[2]) *Datumstempel der Übergangs-, Umlad- und Weiterabfertigungshöfe:*

Tilbakevei[1]) – *Rückweg*[1])

Senderstasjon *Versandbahnhof*	Mottagerstasjon *Bestimmungsbahnhof*	Fraktliste *Frachtkarte*		Vogn *Wagen*		Gebyr *Gebühren*		Godsslag *Art der verladenen Güter*
		No.	Dato *Datum*	Eiendomsm. *Eigentumsm.*	No.	Fr.	Ct.	

[1]) Over *Über* .....

Senderstasjonens datostempel: på tilbakeveien

Datumstempel des Versandbahnhofes des Rückweges.

Mottagerstasjonens datostempel: på tilbakeveien

Datumstempel des Empfangbahnhofes des Rückweges.

[2]) Overgangs-, omlessings- og omekspederingsstasjoners datostempel:

[2]) *Datumstempel der Übergangs-, Umlad- und Weiterabfertigungsbahnhöfe:*

[1]) [2]) [3]) Anmerkninger se baksiden – *Bemerkungen siehe Rückseite.*

Bilag 9
(bakside)

Anmerkninger.

[1]) Omekspedisjon eller ny ekspedisjon, så vel som omlessing på framveien eller tilbakeveien skal føres i de respektive rubrikker.

Lessemidler som ikke skal nyttes på tilbakeveien, sendes tilbake korteste vei til nærmeste overgangsstasjon på eiendomsbanen, uansett hvilken vei de er kommet.

[2]) Stemplene skal av overgangs-, omlessings- eller omekspederingsstasjonene anbringes fortløpende fra venstre til høyre.

[3]) § 16 og 17, R. I. V.

Bemerkungen.

[1]) *Weiterabfertigungen, Neuaufgaben oder Umladungen auf dem Hin- oder Rückweg sind in die dafür vorgesehenen Spalten einzutragen.*

Unbenutzt bleibende Lademittel sind, ohne Rücksicht auf den Hinweg, auf dem kürzesten Weg nach dem nächsten Übergangsbahnhof cer Eigentumsbahn zurückzusenden.

[2]) *Die Stempel der Übergangs-, Umlad- und Weiterabfertigungsbahnhöfe sind von links nach rechts anzubringen.*

[3]) *§ 16 und 17, R. I. V.*

NSB

Sendes Hovedvognkontoret, Oslo.
Opptaket foretas kl. 12 den siste hverdag i måneden.
Jfr. Grønne bok del A, side 160.

Oppgave over presenninger

Stasjon	Oppgave pr. (datum)

Presenning nr. (Føres i nummerorden)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Underskrift

6.54 24 000 - Thr. & Co.

Form. nr.
642

Trykk nr. 420.2
Bilag 10

NSB

Tjenestebrevkort

Ingen presenninger

.....dag[1]) den..... 195..... kl. 12

ved ..... stasjon

.....

Stasjonsmester.

Form. nr. 643 5. 56. R. G.

[1]) Siste hverdag i måneden

Til

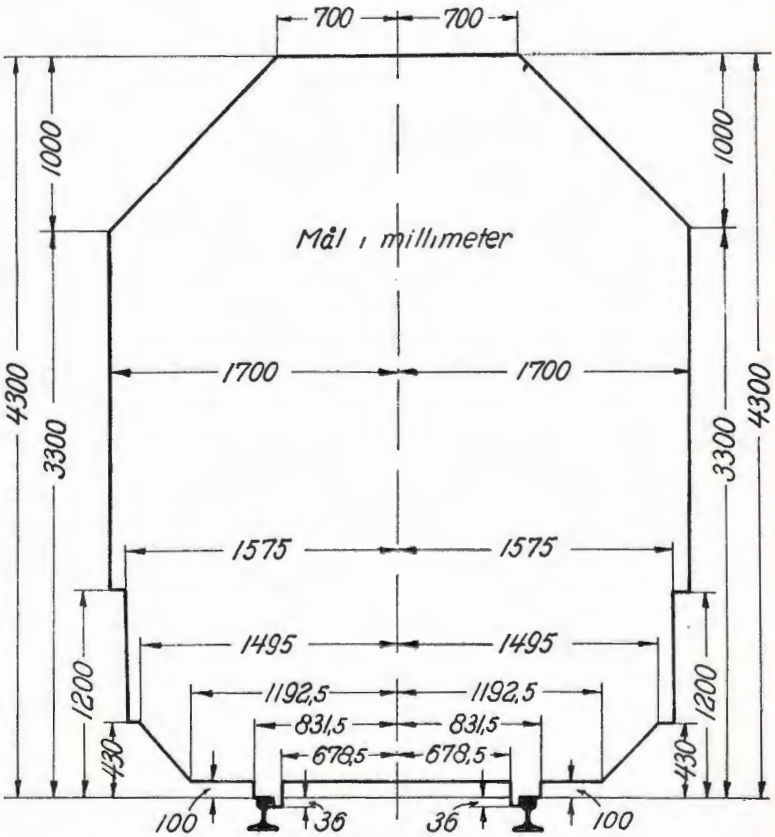
Hovedvognkontoret

Oslo

Tjenestesak.

Trykk nr. 420.2
Bilag 11

Laste- og konstruksjonsprofil.



NSB

Forsiktig

Lasteprofilen er overskredet

Form. nr. 562.

Fylles ut i 3 ekspl.
1 ekspl. leveres senderen
1 „ vedheftes sendingens fraktbrev
1 „ beholdes ved senderstasjon

Ansvarserklæring ved lessing av vogn utover lasteprofilet

Fra stasjon	Til stasjon	Vogn nr.
Vognen er lesset med. Godsslag		Deponert. Kr.
Distriktets navn	Sted	Datum

1. Sendingen er plasert slik at lastens tyngdepunkt mest mulig faller på vognens midtpunkt, hviler støtt og sikkert på vognen og er fastgjort slik at den ikke kan forskyve seg.

   Senderen er innforstått med følgende:

2. De vanlige leveringsfrister gjelder ikke for denne transport. Henvendelse om eventuell omdirigering eller tilbakesending av godset må skje til Distriktsjefen i ovenfornevnte distrikt.

3. Senderen er forpliktet til å godtgjøre jernbanen alle skader som måtte oppstå under befordringen, forutsatt at skaden ikke skyldes feil fra jernbanens side.

   Senderen er forpliktet til å holde jernbanen skadesløs i tilfelle erstatningskrav for slik skade skulle bli framsatt av tredjemann.

4. Nødvendig omplasering eller omlessing av godset under transporten påhviler senderen. Hvis slik omplasering eller omlessing om nødvendig blir foretatt av jernbanen, skjer dette for senderens regning og risiko.

5. Alle omkostninger til ekstra forføyninger under framføringen av transporten vil bli betalt av senderen.
   Som sikkerhet for disse omkostninger er deponert et beløp. Se ovenfor.

6. Transporten skjer på ovenfor nevnte spesielle vilkår og for øvrig på de alminnelige betingelser som gjelder i følge Befondringsvedtektene for Norges Statsbaner.

.....

Senderens underskrift

6. 55. 120. bl. x 50. H. C.

Form. nr. 134

Trykk nr. 420.2
Bilag 14

NSB

Vognen inneholder et større parti gods til (Stasjon eller strekning)
Godsets plasering i vognen (Vognsender merkes med X)

Form. nr. 392 c.

I. 55. 50000. H. C.

Trykk nr. 420.2
Bilag 15

Bibl

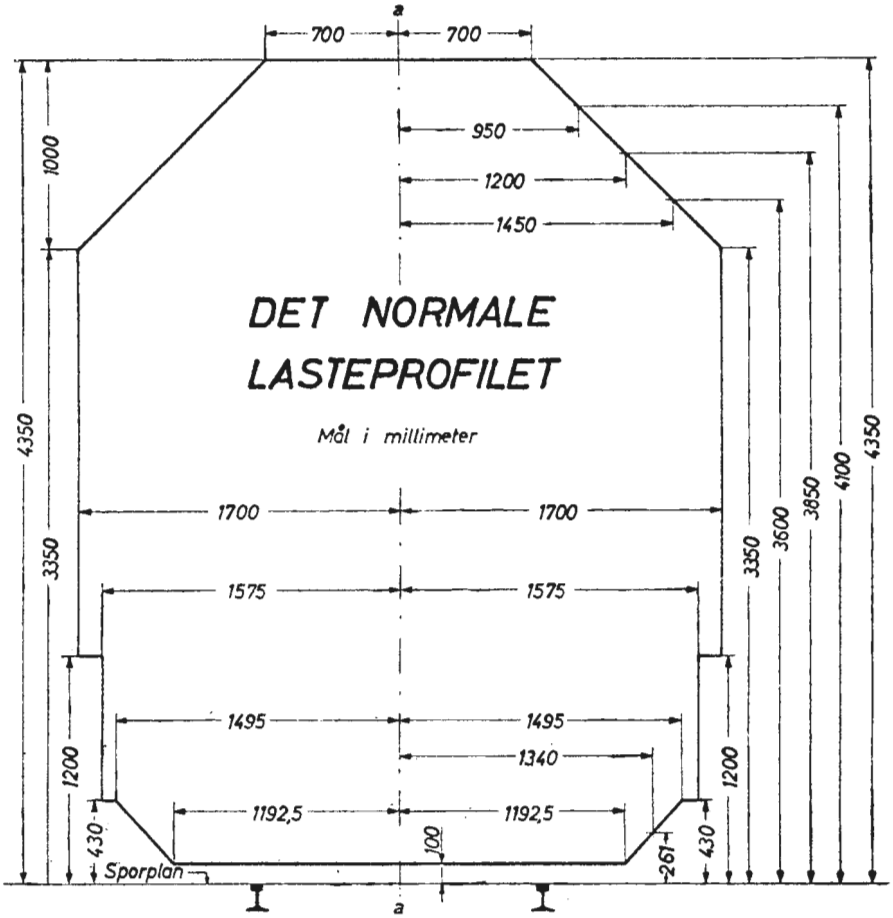
420.2 Trykk nr. 420.2

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedstyret

Forskrifter for bruk og behandling av godsvogner og presenninger

Rettelsesblad nr. 1
August 1964

Bilag 12 uttas og erstattes med vedlagte nye bilag 12.


DET NORMALE
LASTEPROFILET
Mål i millimeter
a
700
700
950
1200
1450
1000
4350
3350
1700
1700
1575
1575
1495
1495
1340
1192,5
1192,5
1200
430
100
261
Sporplan
3600
3850
4100

Bibl.

Trykk nr. 420.2

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedstyret

Regler
for lasting av godsvogner

Rettelsesblad nr. 2

Gjelder fra 1. november 1964

Herved oppheves S-sirk. 425, 487 og 525

Følgende rettelser bes foretatt:

I art. 33 pkt 8 rettes «S-sirk. 488» til «trykk 405.1 art. 164».

Sidene merket art. 1—3/4—11, 12—17/17—22, 24—32/32—33, 61—63/63—72, 72—76/76—77 og Bilag 1 tas ut og erstattes med vedlagte nye sider merket art. 1—3/3—11, 11—15/16—22, 24—32/33, 61—63/63—65, 65—66/66, 66—71/72—75, 76/76, 76/76—77 og Bilag 1.

REGLER FOR LASTING AV GODSVOGNER

(Se trykk 801, Befordringsvedtekter, § 57.)

Innledning. Valg av vogntype, kontroll m.v.

1. Trafikantene skal så vidt mulig tildeles vogner som egner seg for transport av det godsslag som skal sendes. Særskilt gjelder dette for gods som det er anskaffet spesielle vogner til.

Kan ikke den vogntype skaffes som passer best for vedkommende godsslag, skal stasjonen etter konferanse med senderen stille annen vogntype som det er forsvarlig å bruke.

Ellers skal sender alltid gjøres merksam på at hvis han har invendinger å gjøre i forbindelse med vognens utstyr, tilstand e. l., må disse fremsettes *før* lastingen påbegynnes.

Om den nærmere fremgangsmåte ved bestilling av vogner se trykk 419, Forskrifter for fordeling av godsvogner, beholdere og presenninger.

2. Før godsvogner stilles for opplasting av gods, må det nøye kontrolleres at vognen er i *driftsikker stand* og at det nødvendige utstyr som f. eks. staker, side- og endelemmer er på plass.

Sikkerhetskjettingene som skal tjene til å hindre at stakene glir opp av stakefestet skal ikke henge løse, men alltid være festet til øyet i stakenes nedre ende (se del 1 art. 9). Kjettinger for fastgjøring av lasten må ikke henge løst. Når de ikke er i bruk, skal de være festet til staken slik at de under kjøring ikke kan slenge utenom lasteprofilet eller falle ned i skinnegangen. På stasjoner hvor det er vognvisitør eller eget skiftepersonale er det i første rekke disse som skal ta seg av dette. Stasjonspersonalet må også kontrollere at de vogner som stilles er gjort rene for avfall etter tidligere last, for snø, is o. l. og dessuten påse at desinfeksjon blir foretatt når det er foreskrevet — se del 1 art. 181—199. Oppdages lekkasje i lukkede vogner må disse ikke benyttes, men straks sendes nærmeste verksted for reparasjon.

3. Før vogn stilles til disposisjon for trafikant må det også kontrolleres at vognens *revisjonsfrist* ikke er overskredet.

Rettelsesblad nr. 2.
1. november 1964.

Om revisjonsfrister se trykk 405.1 art. 156.

Om vogner som har feil ved trykkluft-bremseutstyret se del 1 art. 85—90.

4. Stasjonene må være merksam på de spesielle krav som stilles til vognenes utstyr og konstruksjon ved transport på visse strekninger eller ved framføring i spesielle tog:

1) Vogner til *Hardanger-* og *Flåmsbana* må være utstyrt med Hildebrand-Knorr, Oerlikon eller Knorr KE bremser — se del 1 art. 1, Unntak.
2) Til Valdresbanen må ikke sendes G4 vogner og andre større vogntyper — se del 1 art. 1, Unntak.
3) Vogner til Rjukanbanen må av hensyn til skiftingen til og fra ferjen i Tinnoset være utstyrt med effektiv håndbremse. Av hensyn til plassen på ferjene skal det fortrinnsvis stilles *korte* vogner for last til Rjukanbanens stasjoner.
4) Vogner til transport av ilgods (herunder vogner for dyretransporter) og melk må være utstyrt med trykkluftbremser eller trykkluftledning.
5) Godsvogner som underveis skal sendes med person- eller hurtigtog, bør være utstyrt med persontogbremse (trykkluftbremse med omstilling P-G). Se for øvrig trykk 402 §§ 25 og 26 om de krav som stilles til godsvogner som skal framføres i persontog.
6) Vognlaster med *ilgods til Sverige over Charlottenberg* framføres på svensk side i persontog på visse strekninger. Da slike vogner ofte må koples inn nærmest lokomotivet, må de være utstyrt med elektrisk varmeledning. (Om hjørnemerke på slike vogner se del 1 art. 45.) Ilgodsvogner til Stockholm må dessuten være [S]-merket da de blir framført i tog med hastighet 90 km/t. Vogner til Stockholm som ikke tilfredsstiller disse krav, blir videresendt fra Charlottenberg i andre tog og får en senere framføring.

For tollbehandlede ilgodsvognlaster som sendes fra Oslo Ø i tog 1053, eventuelt andre persontog, skal stm. Oslo Ø sende telegram til Charlottenberg med opplysning om vognnummer, sender- og mottakerstasjon, samt om vognene er [S] -merket og utstyrt med elektrisk varmeledning.

For ilgodsvognlaster som tollbehandles eller innskiftes i tog fra Kongsvinger, sender denne stasjon underretning til Charlottenberg.

5—10. (Reservenummer.)

Alminnelige lasteregler.

11. Jernbanens personale må behandle vogner, presenninger og andre lastemidler med forsiktighet og også føre kontroll med at trafikantene gjør det. Stasjons- og togpersonalet må være spesielt

påpasselige under skifting samt opp- og avlasting av gods slik at vognene ikke utsettes for skjødesløs behandling.

Særlig forsiktighet må utvises når det brukes *kraner* til lasting og lossing. *Vognstaker* tillates ikke brukt som underlag ved lasting eller lossing av tunge gjenstander.

12. Lasten skal ligge sikkert og fast på vognene slik at den ikke kan forskyve seg p.g.a. de støt eller den risting vognen vanligvis er utsatt for under framføring og skifting. De forføyninger (fastgjøring ved wire e.l., skoring m.m.) som er nødvendig for å sikre lasten, må trafikanten selv sørge for, og bære kostnadene ved.

Det bør mest mulig unngås å bruke ståltråd til fastgjøring av lasten. Hvis ståltråd brukes, må senderstasjonen og togpersonalet påse at den blir festet forsvarlig og ikke henger løs langs vognsiden. Bestemmelsesstasjonen er ansvarlig for at ståltråd som har vært brukt på ankomne vogner, blir fjernet før vognene stilles til opplasting igjen — eller før de sendes tomme til annen stasjon.

13. Lasten (vekten) må *fordeles mest mulig jevnt* på alle vognens hjul, ellers vil den lett kunne spore av. Bestemmelsene om lasteevne og akseltrykk bygger på den forutsetningen at lasten er jevnt fordelt på vognen.

Små vogner vil lett kunne spore av når de er ujevnt lastet. Selv en forholdsvis liten godsmengde som er plassert i ett hjørne av en slik vogn vil kunne føre til at hjulet under det motsatte hjørne blir sterkt avlastet. Dette vil lett føre til avsporing på overhøyderamper ved utkjøring fra kurver — særlig når det avlastede hjul er det forangående, ytre hjul i kurven.

En ujevn fordeling av lasten kan resultere i at hjulene på vognen bremses fast under togets gang og vil dessuten — når vognen er utstyrt med automatisk lastveksel — kunne føre til at den utregnede bremseprosent for toget blir feilaktig.

14. Alle godsvogner skal være påmalt *bæreevne* og/eller *lasteevne,* se del 1 art. 24—25.

På vogner som er påmalt tall for *bæreevne* må denne ikke overskrides.

15. På de vogner hvor *lasteevnen* er angitt kan denne om nødvendig overskrides med *inntil* 5 %. (Stasjonene må eventuelt gjøre trafikantene oppmerksom på denne bestemmelse som er av betydning for utnyttelse av vognparkens transportkapasitet. Bestemmelsene i art. 16—17 må likevel nøye overholdes.)

16. I alle tilfelle må senderstasjonen forvisse seg om at avstanden mellom anslaget på understillingen og vognens fjærklaver er *minst* 10 mm. I motsatt fall må vognen ikke framføres i tog. Se også trykk 402 § 26 A.

17. For å være sikker på at godsvogner til *utlandet* ikke skal bli tilbakevist ved grensestasjonen fordi klaringen (10 mm) er for liten, skal det påses at disse vogner har en minsteavstand mellom fjærklave og anslaget på understillingen på *minst* 20 mm ved vognens *utgangsstasjon.*

18. Bestemmelsene om *største tillatte metervekt* må overholdes — se trykk 402 § 34 og bilag 1. Den effektive metervekt for en lastet vogn finnes ved at *vognens bruttovekt* (vognvekt + last) divideres med dens lengde i meter målt over *ikke* inntrykte buffere.

19. En del vogner er påført merke om største tillatte belastning innenfor bestemte lengder av vogngulvet — se del 1 art. 27. De vektbegrensninger som er angitt på denne måte, må ikke under noen omstendighet overskrides.

20. En vogns *akseltrykk* må ikke overskride det *tillatte største akseltrykk* for den (de) banestrekning(er) som vognen skal framføres over. Skal vognen framføres over flere strekninger med ulike tall for maksimalt akseltrykk, må senderstasjonen rette seg etter bestemmelsen for den banestrekning som har det *laveste* tall. (Se trykk 402 § 34 og bilag 1.)

21. For vogner i *internasjonal trafikk* kan det ofte være vanskelig for senderstasjonen å finne fram til de tillatte største akseltrykk for de baner vognen skal framføres over. Det påførte tall for laste- eller bæreevne — se del 1 art. 24—25 — er derfor avpasset etter de enkelte lands tillatte største akseltrykk. Av hensyn til dette er banene i de land som har undertegnet «Overenskomst om gjensidig bruk av godsvogner i internasjonal trafikk» (RIV) inndelt i tre grupper (A, B og C) etter de tillatte belastninger for de *fleste* av deres baner.

22. Som det framgår av etterfølgende fortegnelse, tillater land under A et akseltrykk på 16 t, under B på 18 t og under C på 20 t. Imidlertid kan den tillatte *metervekt*, se art. 18, være noe forskjellig for de land som er stilt i samme hovedgruppe (B resp. C) og det er derfor også innført en undergruppering i B^1, B^2 osv. som tar hensyn til dette forhold. Senderstasjonen må foreta de nød-

24. Som det framgår av fortegnelsen i art. 23, hører Norges Statsbaner med til gruppe A hvor det er regnet med at banene tåler et akseltrykk på 16 tonn. Da denne forutsetning bare er til stede for en del av våre baner, fastsettes følgende tillempingsbestemmelser:

1. For vogner *lokalt på NSB og Rjb.* må stasjonene i hvert enkelt tilfelle påse at bestemmelsene om største tillatte akseltrykk i bilag 1 til trykk 402 overholdes, og i disse tilfelle vil tallet under A derfor bare angi vognens bæreevne — resp. lasteevne.
2. For vogner *til utlandet* — unntatt Sverige — må det også tas hensyn til de tillatte belastninger på de norske banestrekninger vognen framføres over, — samtidig som belastningene etter fortegnelsen i art. 23 må overholdes. Etter avtale med Kungl. Järnvägsstyrelsen skal det ved lasting av vogner i Norge til Sverige og i Sverige til Norge som hittil også tas hensyn til akseltrykket på de av nabolandets baner som vognene skal passere.
3. Vogner *fra utlandet* — unntatt Sverige — tillates framført med akseltrykk inntil 16 tonn og metervekt inntil 5 t/m også på de baner som ellers har tillatt akseltrykk 15 tonn, når bestemmelsene ellers i bilag 1 til trykk 402 følges. Må slike vogner framføres over baner med største tillatte akseltrykk *under* 15 tonn eller over baner hvor de øvrige tillatte belastninger etter bilag 1 til trykk 402 ikke kan overholdes, må distriktsjefens forholdsordre innhentes før vognene sendes inn på vedkommende bane (beskjed om det kan gis dispensasjon på bestemte betingelser med hensyn til de tillatte belastninger eller om det skal foretas omlastning). I de tilfelle denne ordre medfører meromkostninger, blir disse å bære av jernbanen. Således bæres omkostningene av jernbanen i tilfelle ordren går ut på at vognen skal lastes om, og det forholdes på samme måte hvis vognen blir dirigert til bestemmelsesstasjonen over en lengre strekning enn den ordinære (se trykk 820 Gtb, side 6 pkt. 2 a).

25—30. (Reservenummer.)

31. Lasten på åpne godsvogner må — når vognen befinner seg på rett linje — ikke overskride målene for *laste-* og *konstruksjonsprofilet* — se bilag 12.

32. Lasten på åpne godsvogner må ikke rage lenger utover vognens endestykke enn at det mellom skivene på de ikke inntrykkede buffere og lasten blir et mellomrom som må utgjøre minst 400 mm inntil en høyde av 2000 mm over skinnetopp, og over denne høyde minst 200 mm. Av hensyn til sammenkoplingen må lasten dessuten plasseres slik at det blir et fritt rom på minst 200 mm høyde over dragkroken og minst 200 mm bredde til begge sider av den.

Rager lasten mer ut over endestykket enn det etter foranstående er tillatt, skal det tilsettes beskyttelsesvogn. (Se art. 62 i dette trykk.)

33. I følge trykk 402 § 20 pkt. 6, kan distriktsjefen gjøre unntak fra bestemmelsene i foregående artikler 31 og 32 ved å gi dispensasjon for hvert enkelt tilfelle. Det skal da forholdes på følgende måte:

1. Stasjon som mottar bestilling på slik transport, må før vogn stilles til disposisjon, forelegge saken for distriktsjefen med de nødvendige opplysninger om godsets mål, vekt m.m. Senderen skal om mulig levere en skisse av godset.

2. Distriktsjefen undersøker om transporten kan utføres, eventuelt i samråd med andre distrikter som berøres av transporten. Hvis det gjelder transport til utlandet, skal saken av distriktsjefen forelegges for Hovedstyret. Stasjonene bør være oppmerksom på at lasteprofilet i land bortenfor Sverige vanligvis er noe mindre enn det norske profil.

3. Når det er på det rene at transporten kan utføres, gir distriktsjefen senderstasjonen og andre som vil få befatning med transporten, direktiver om godsets opplasting og om de særlige forholdsregler som i tilfelle må treffes for transporten. Omkostninger til ekstra forføyninger under transporten skal betales av trafikanten, som på forhånd bør få kjennskap til hva disse vil beløpe seg til.

4. Når godset er lastet opp, skal vognen kontrollmåles av jernbanens vedkommende. Det må herunder påses at lastens tyngdepunkt mest mulig faller på vognens midtpunkt, at lasten ligger støtt og sikkert på vognen og er fastgjort slik at den ikke vil kunne forskyve seg ved rystelser eller støt under transporten. *Vognmerkelapper må ikke påsettes før vognen er besiktiget og i orden til å sendes.*

5. Ved profiloverskridelse skal det på vognens begge langsider eller på begge sider av lasten anbringes en plakat av størrelse 60 × 90 cm i hvit farge med en 2 cm bred, blå rand og med påskrift som vist på bilag 13.

   Stasjoner som ofte har slike sendinger, kan rekvirere denne plakat (blankett 562) fra Billettforvalteren. Andre stasjoner vil etter behov kunne få plakatene tilsendt fra distriktsjefen. Oppsettingen av plakatene forutsettes besørget av trafikanten. Hvis det gjelder transport til utlandet, vil Hovedstyret (Hovedvognkontoret) gi nærmere beskjed om spesielle påskrifter på plakatene og i fraktbrevet.

6. Nødvendig omlasting eller omplassering av lasten under transport påhviler senderen. Hvis jernbanen etter avtale påtar seg dette, skjer det for senderens regning og risiko. De vanlige leveringsfrister gjelder ikke for slike ekstraordinære sendinger.

7. Før vognen sendes, skal senderstasjonen innhente erklæring fra senderen om ansvarsforholdet. Erklæringen skrives ut på

LANGT GODS

61. For gods som er så langt at det ved lasting på 2- eller 3-akslet vogn vil overskride de mål som er fastsatt i art. 32, skal det så vidt mulig stilles 4- eller flerakslet vogn. Hvis dette ikke er mulig, kan unntaksvis de lastemåter som er nevnt i art. 62 og 63 nyttes — i samråd med vognkontoret.

62. Rager godset for langt ut over vognens ende, må det settes til *beskyttelsesvogn* (en åpen vogn som koples direkte til vognen med langt gods og i den ende hvor lasten rager ut over de fastsatte mål — se art. 32).

Det må i slike tilfelle sørges for at lang-godset ikke kommer i berøring med beskyttelsesvognen. Endelemmer og staker på beskyttelsesvognen må fjernes i den utstrekning det viser seg nødvendig. Dessuten må det legges et tverrgående underlag (firkant, boks o.l) i enden av den vognen som bærer lang-godset slik at dette heves minst 100 mm fra gulvet på beskyttelsesvognen. Tverrlaget må ikke legges for langt mot vognenden. Spesielt gjelder dette *boggi-vogner* hvor tverrlaget må plasseres over boggisentret. Hvis det plasseres nærmere enden av vognen, vil vognrammen kunne bøyes slik at stagsøylene for vognens langsgående stag kommer ut av sitt leie. Det må nøye påses at ingen av boggiene blir overlastet. For tunge jernkonstruksjoner o.l. kan det nyttes beskyttelsesvogner i begge ender av den vogn godset hviler på. Det må da nyttes tverrlag over *begge* vognens boggisentrer.

Brukes beskyttelsesvognen til framføring av annet gods, må dette plasseres slik at det ikke kan komme i berøring med langgodset.

63. Til transport av jernbaneskinner, kanaljern og tilsvarende lange og *stive* gjenstander kan det inntil videre rent unntaksvis nyttes 2 sammenkoplede, 2-akslede vogner av typene N_1 og N_2 samt T. Godset må legges på tverrbjelker av friskt tre som anbringes på tvers midt på hver vogn. Tverrbjelkene kan godt være brukte sviller hvis veden i dem er frisk, og de ikke er skadd på det bærende parti.

Underlaget bygges opp slik:

Først legges 2 bord (1" × 4—5", ca. 0,8 m lange) på vogngulvet i vognens lengderetning — ett bord over hver av vognens langbjelker. Ovenpå disse bord legges de nevnte tverrbjelker av tre. (På denne måte får man en avstand på ca. 1" mellom tverrbjelkene og vogngulvet, og vekten av lasten blir derved overført til vognens langbjelker.)

Denne lastemåte må bare brukes for last som er så stiv at den med et rimelig høyt underlag ikke på noen punkt kommer nærmere

vogngulvet enn 100 mm. Avstanden mellom vognens sidevegger (eller staker) og lasten må være minst 500 mm. For vogner til og fra stasjoner på strekningen Voss—Bergen, Hardangerbana og Flåmsbana som har meget skarpe kurver, skal sistnevnte avstand økes til 600 mm.

Når langt gods er lastet på denne måte (på 2 vogner), må vognens lasteevne (bæreevne) reduseres med 40 % for N_1 og N_2 — og med 50 % for T-vogner.

64. Ved lasting av *rundlast, tømmer* o.l. må det påses at topp og rot lastes om hverandre slik at vekten blir mest mulig jevnt fordelt på alle vognens aksler. De lengste stokkene av lasten må ligge under, de korte oppå. Hvis det er hensiktsmessig, kan man — for å oppnå større fasthet i lasten — fylle ut eventuelle tomrom med bakhun o.l.

Da man i stadig større utstrekning nytter kraner til lossing av tømmer, skal det ved lastingen av dette godsslag brukes underlag slik at lossemannskapet kan få slått wirestropp rundt lasten. Det bør ikke brukes mer enn 2 underlag pr. vogn under hensyntaing til tømmerets lengde. Underlagene må ligge an mot stakepar som nevnt i art. 78 — se fig. 4.

På tilsvarende måte skal det legges mellomlag i *lasten* hvis mottaker eller mottakerstasjon ikke har kran med tilstrekkelig løfteevne for hele lasten. Vekten av lasten over mellomlaget bør i slike tilfelle være minst 5 t for å unngå glidning. Se for øvrig art. 80.

Senderstasjonene må føre omhyggelig kontroll med at vognene blir lastet på betryggende måte.

Når kraner nyttes til opplasting av tømmer, bør det på forhånd henstilles til senderen å ta omsyn til bestemmelsen i første avsnitt i denne artikkel om vekselvis lasting av rot og topp allerede ved opplastingen på det kjøretøy som skal transportere godset til senderstasjonen.

Om vinteren må vognene renses for snø og is før de lastes. Det samme gjelder også selve lasten. Er denne glatt, bør det strøs sand på de steder hvor den ligger an mot vognene. Har vognen kjettinger, må disse slås over lasten og strammes til best mulig.

For å hindre lasten i å gli framover skal ved transport på Tl-vogner *endelemmen i kjøreretningen være oppreist* hvis lastens lengde tillater det og det for øvrig lar seg gjøre

65. For transport av *sammensveisede lange skinner* fra Skinnesmia, Alnabru, brukes særskilt utstyrte vognsett, sammensatt av To- og T-vogner. To-vognene (tidligere tyske, egenvekt 21—22 tonn, lengde 20,1 m over bufferne) har 2 fastmonterte kraner på hver vogn for opp- og avlessing. Det må i vognsettene ikke brukes andre To-vogner

enn de som er nevnt nedenfor i pkt a—d uten etter konferanse med Hovedstyrets maskinavdeling.

De forskjellige skinnelengder lastes slik:

a) *45 m lange skinner, 49,05 kg pr. m.*
1. vognsett: To 38203 + 1 T4 type 1 + To 38236
2. vognsett: To 38242 + 1 T4 type 1 + To 38243
Største last: 34 skinner à 45 m.
Vognsettene lesses som angitt på Md.s skisse 1421.

b) *36 m lange skinner, 35,7 kg pr. m.*
Vognsett: T3 + T4 + T4 + T3.
Største last: 40 skinner à 36 m (4 lag à 10 skinner).
Vognsettene lesses som angitt på Md.s skisse 1405.

c) *30 m lange skinner, 49,05 kg pr. m.*
Vognsett: T4 + T4 + T4 (av type 1).
Største last: 30 skinner à 30 m.
Vognsettene lesses som angitt på Md.s skisse 1420.

d) *30 m lange skinner, 49,05 kg pr. m.*
1. vognsett: To 38203 + To 38236.
2. vognsett: To 38242 + To 38243.
Største last: 36 skinner à 30 m.
Vognsettene lesses som angitt på Md.s skisse 1423.

66. For vognsettenes utstyr og lessing gjelder følgende:

1. På To-vognene er kranfoten formet som bjelker tvers over vognene, og på disse legges skinnelasten. På T-vognene skal skinnene ligge på underlag av brusviller 7" × 9" og bord (se pkt. 2 og 3).
2. På hvert opplagringspunkt skal det ligge 2 brusviller (på tvers av vognen) med den bredeste siden ned, dog skal det være 3 brusviller på T3-vognene ved transport av 36 m lange skinner (se art. 65 pkt. b). Brusvillene skal være sammenboltet med to ¾" bolter, en i hver ende.

   Brusvillene festes til vognene med 2 bolter (en i hver svilleende) som går gjennom hull i sville og vogngulv. Boltehodet er formet som en krok, som hektes under langbjelken. Mutteren med stoppskiveunderlag skrues til oppå svillen.
3. Mellom brusvillene og vogngulv skal det legges et 1" × 4—5" bord (ca. 0,8 m langt) i vognens lengderetning over hver langbjelke. Hvor det er nødvendig skal bordtykkelsen økes, da alle opplagringspunkter før opplessingen tar til, må ha samme høyde over skinnetopp. For T3-vognene (yttervognene ved transport av 36 m lange skinner) skal dog høyden fra skinnetopp til overkant av brusville være 10—15 mm høyere enn på T4-vognene i

samme vognsett. Verksmesteren i Skinnesmia skal kontrollere og notere disse høyder før hver transport.

4. Ved alle opplagringspunkter (brusviller og kraner) skal det på begge sider av skinnelasten være solide støtter mot SIDEVEIS FORSKYVNING.

   For opplasting som angitt i art. 65 pkt. a, c og d gjøres disse sidestøtter ganske lave (for ikke å hindre opp- og avlessing) så de kun gir støtte for underste skinnelag. Som innbyrdes støtte for skinnelagene anbringes det dessuten mellom opplagerne på hver vogn en løs, u-formet, stiv ujernsramme hvis øvre ender er avstaget med en bolt tvers over øverste skinnelag. For opplasting som angitt i art. 65 pkt. b, skal sidestøttene være så høye at de gir støtte for samtlige skinnelag. Disse støtter skal parvis være avstaget med en bolt tvers over øverste skinnelag. Avstanden mellom sidestøtter skal være så stor at det blir et spillerom på hver side på 3,5 cm når skinnene legges tett sammen. De tilsvarende spillerom for ujernsrammen skal være 2—4 cm.

   Skinnelasten skal ligge midt etter vognsettene og på hver side ha samme avstand til vognsiden.

5. Ved alle opplagringspunkter skal det mellom skinnelagene, på tvers av skinnene, legges et 1" × 4—5" mellomlagsbord av løs ved (furu eller gran).

6. Skinnene sikres mot forskyvning i lengderetning ved at det i hvert skinnelag stikkes inn bolter gjennom laskehuller i begge ender av skinnelaget. Likeleds må det påses at overflate på kranfot og brusviller over alt er rene og fri for fett og andre stoffer som kan bevirke glidning.

7. Skal det blant «normal-lengdene» også lastes kortere skinner, bør de korte skinnene fortrinnsvis ligge i de øverste skinnelagene.

   DET UNDERSTE SKINNELAGET BØR BESTÅ AV BARE «NORMALLENGDER». Men hvis det av hensyn til rekkefølgen ved avlessing av skinnene må anbringes kortere skinner i det underste laget, skal skinnene skjøtes med vanlig laskeskjøter (med 4 stk laskebolter), slik at de kortere skinner tilsammen danner en «normal-lengde». Der hvor det plasseres lange skinner over de korte, må det sørges for at det blir lagt inn skinnestomper i mulige tomrom over opplagringene, slik at de lange skinner HVILER PÅ ALLE OPPLAGRINGSPUNKTENE. Blir det mange korte skinner i en last, må også skinner i høyereliggende lag skjøtes til «normallengder» med vanlig laskeskjøt.

8. FØR OPPLESSING FINNER STED må det hver gang omhyggelig undersøkes om vognlagrene er i full orden og tilstrekkelig smurt for å unngå varmgang. Skulle det allikevel bli nødvendig

å bytte ut en vogn underveis, må det sørges for at brusvillene (eventuelt kranbjelkene) opplagres forskriftsmessig på den nye vogn og med overkant i riktig, kontrollmålt høyde over skinnetopp (se pkt. 3).

Omlasting må ikke foretas uten etter konferanse med Hst.s baneavdeling, vedlikeholdskontoret.

9. Hver skinnelast som sendes fra Skinnesmia, skal være blåstrekmerket både horisontalt på oversiden og vertikalt på begge sider, slik at eventuell forskyvning underveis lett kan oppdages av betjeningen. Lasten skal være kontrollert av verksmesteren, som for øvrig skal føre tilsyn med at ovennevnte regler blir nøyaktig fulgt.

Oppdages underveis nevneverdig forskyvning av lasten, skal forholdsordre innhentes fra distriktsjefen før transporten fortsettes. Skriftlig rapport om oppdaget forskyvning av lasten, både underveis og ved framkomsten, skal ufravikelig sendes distriktsjefen, som sender innberetning om hvert enkelt tilfelle til Hovedstyret.

10. For skinnetransporter som foregår etter disse bestemmelser dispenseres det fra bestemmelsene i trykk 402 § 20 pkt. 1 a om at en enkelt 2- eller 3-akslet vogn ikke må innkoples mellom boggievogner i tog som har større kjørehastighet enn 25 km pr. time.

Skinnelastene tillates sendt i godstog med største kjørehastighet 70 km pr. time. For strekninger hvor det kan være grunn til å iaktta særlig forsiktighet, fastsetter distriktsjefen nærmere bestemmelse om dette.

Finner distriktsjefen at skinnelastene ikke bør tillates framført i tog uten konduktørbetjening på en banestrekning på grunn av særlige forhold ved denne, skal han treffe nødvendig bestemmelse om dette.

Etter avlessing sendes vognsettene snarest tilbake samme vei til Alnabru. Vognene må ikke uten tvingende nødvendighet kopples fra hverandre.

67—70. (Reservenummer.)

KUBB O.L.

71. Til sendinger av kubb, props, gruvestøtter o.l. kan nyttes vogner av typene T, N og L.

Kassevogner (L-vogner) lastes på en av de måter som er nevnt i artiklene 72—76. Den lastemåte som er omhandlet i artiklene 72—74 nyttes fortrinnsvis når lastens lengde er 2,4 m eller mer. For kortere last passer reglene i artiklene 75—76 best. T- og N-vogner lastes som beskrevet i artiklene 77—80.

72. For å oppnå en bedre utnyttelse av vognens lasteevne tillates det å laste over kassekanten på L-vogner, men ikke høyere enn til 2,5 m over vogngulvet.

Forutsetningen for slik lasting er at det for hvert lag av lasten nyttes solide «*hjelpestaker*» som hviler på vogngulvet og når opp til en høyde av ca. 10—20 cm over lasten — se fig. 1 nedenfor. Hjelpestakene kan være firkantet eller runde. De bør være omtrent like lange og må ha en diameter — resp. tykkelse — på minst 15 cm.

73. De øvre ender av de hjelpestaker som står rett overfor hverandre bør sammenbindes parvis med fast strammede kjettinger, solide tau, jerntråd e. l.

Has ikke slike hjelpemidler for hånden, bør det brukes tverrforbindelse av solide planker som spikres fast til hjelpestakene.

Rager lasten bare ubetydelig over kassekanten, kan tverravstivningen unnlates.

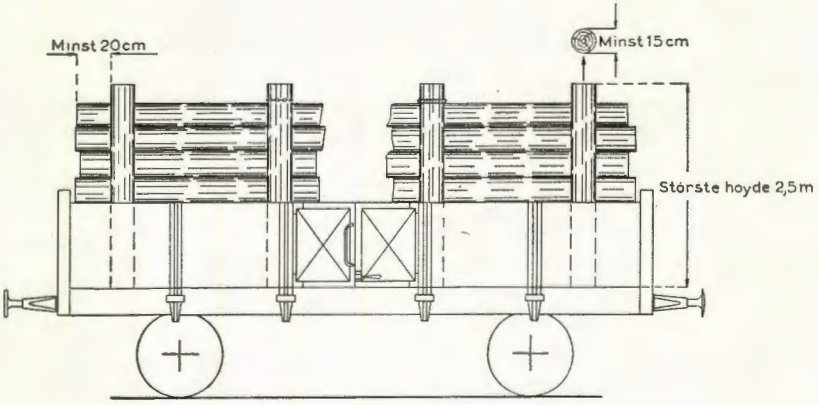


Fig. 1.

74. Når lasten plasseres i to lag — som vist på fig. 1, bør lagene helle inn mot vognens midtpunkt. Dette oppnås ved at en firkant, boks e.l. plasseres på tvers av vogngulvet i hver av vognens ender som beskrevet under art. 91 om lasting av sviller.

75. Lasting over vognkassen kan også muliggjøres ved såkalt «*palissade-lasting*» som er spesielt beregnet på særlig glatt last. Denne lastemåte er vist på figur 2 på neste side, og består i at det settes opp en sammenhengende rekke stokker (palissade) rundt hele vognen slik at lasten hindres i å gli ut mot sidene og mot endene.

76. Til «palissaden» bør nyttes mest mulig rette stokker av samme lengde. De må være *minst 80 cm* lange og rage minst 10—20 cm over lasten. De stokker som brukes til palissader må være minst 8 cm i diameter og lasten innenfor må ikke rage mer enn 0,9 m over kassekanten.

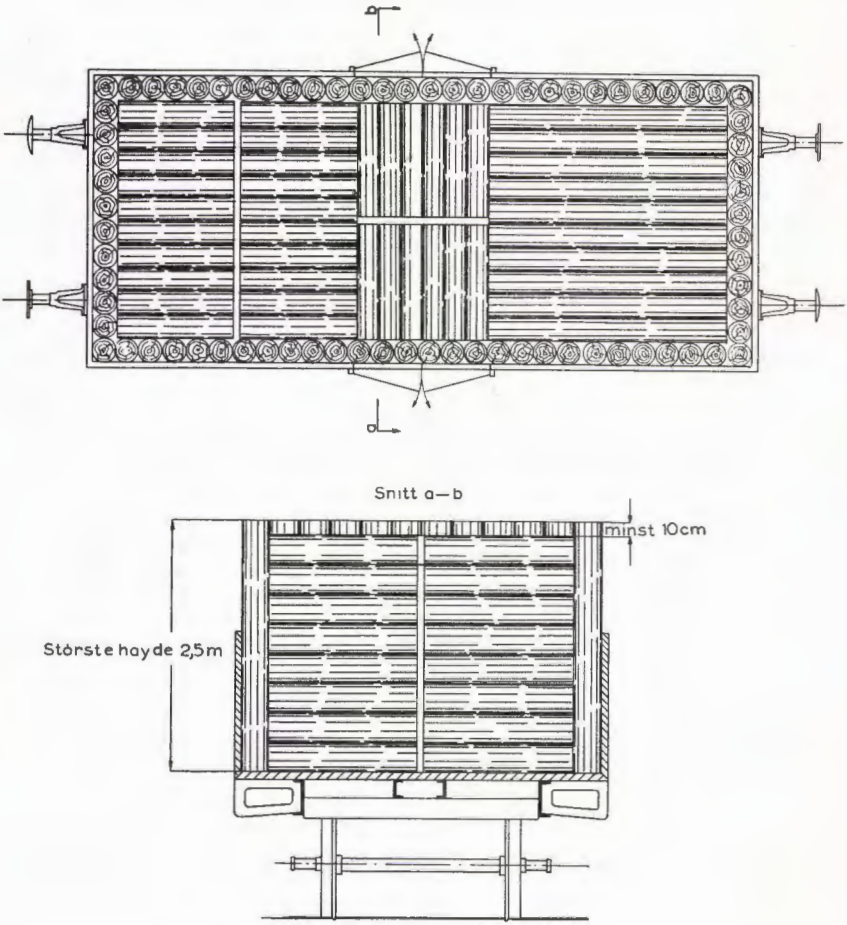


Fig. 2 a.

Hvis kubb skal til mottaker som nytter kran ved avlastingen, skal følgende lastemåte nyttes:

Kubben legges på langs i vognen i to lag, og slik at det blir et fritt rom mellom lagene på minst 40 cm — se figurene på omstående sider. Dessuten skal det mellom enden av hvert lag og vognens endevegg være et fritt rom på 30—40 cm. Før lastingen påbegynnes, skal det anbringes 2 underlagsstokker under hvert lag som vist på figuren. Stokkene bør være firkantet, eller i alle fall være flate på undersiden, så de ikke ruller under kjøringen. Tverrstokkene skal på den ene siden ligge an mot innsiden av «hjelpestakene». På den andre siden må de, om nødvendig, sikres mot forskyvning ved at de fastgjøres med skoringsklosser, spikret til vogngulvet.

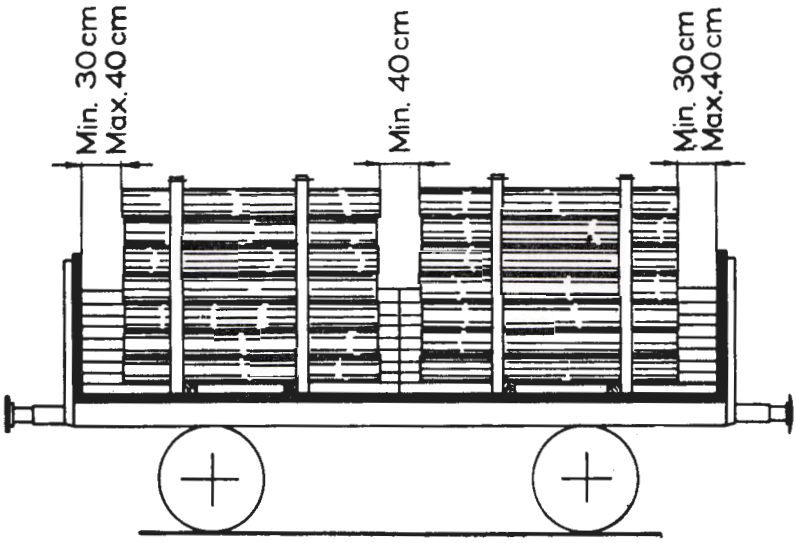
For å gjøre det mulig for mottakerstasjonen å slå wire rundt lasten, må det brukes hjelpestaker som vist på figuren. Derved blir det også mulig å laste noe høyere enn til kassekanten — når vognens bæreevne tillater det. Stakene må være firkantet og så solide at de tåler påkjenningen fra lastens sidetrykk. Det anbefales å forbinde hjelpestakene parvis med solid jerntråd tvers over lasten. Derved vil de gjensidig støtte hverandre — samtidig som tverrforbindelsen vil sikre de øverste stokker mot forskyvning.

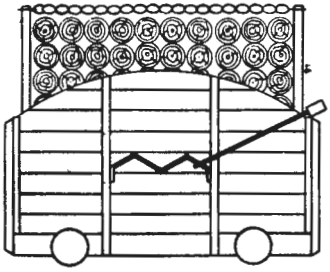
Hvert kubblag må ligge an mot minst 2 hjelpestaker på hver side.

Hvis opplastingen foregår med kran, må wire-stroppene legges rundt lasten så langt ute på enden av kubbene at underlagsstokkene eller hjelpestakene ikke blir til hinder for å trekke wire-stroppene ut gjennom de frie rom ved endene av kubblagene.

Ved avlasting med kran tres wire-stroppene rundt lagene gjennom de frie rom ved endene av kubblagene, og festes rundt disse helt inne ved tverrstokkene.

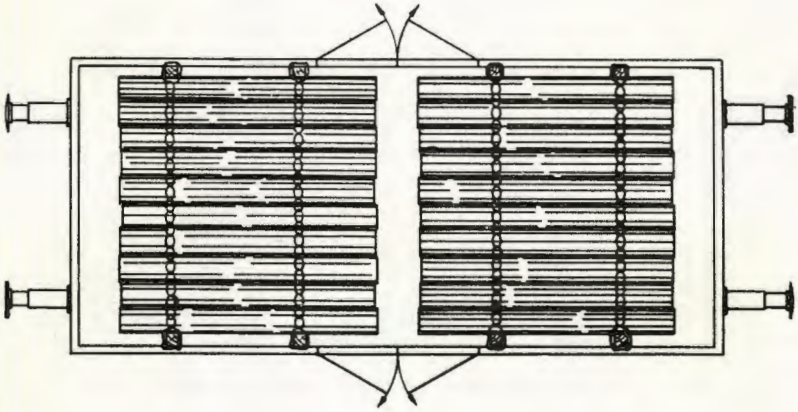
Fig. 2 b.

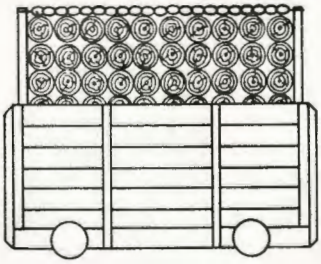




L3-vogn

Fig. 2 c.





L4-vogn

77. Når T- og N-vogner nyttes til kubb-lasting må lasten vanligvis ikke rage opp over toppen av stakene. På T-vogner kan det lastes noe høyere hvis man gjør fast lasten med tverrgående kjettinger fra stake til stake. Kjettingene må være forsvarlig tilstram-

Trykk nr. 420.2
Bilag 1

Kodefortegnelse på blankettens bakside.
Sett x i ruten for de benevnelser som passer

N S B

Varmgangsrapport

Utfylles av togfører

Del 2
Sendes Distriktsjefen, Driftskontoret

Varmgangen oppstod i (Distrikt)	Distrikt nr.	Bane nr.	Vognen utsatt på (Stasjon)
Varmgong inntraff i tog nr.	Togslag	Vogn nr.	Km fra st. hvor vg. innkobl. i toget

Vogntype

☐ 1. Sovevogn (WLA, WLAB, WLB) ☐ 2. Sittevogn (A, B, AB, BF, BDF, BE m. fl.) ☐ 3. Post.- og kond.vg. (D, F, DF, FD m. fl.)

☐ 4. Spisevogn (E) ☐ 5. Syke- og sanitetsvg. (Z) ☐ 6. Lukket godsvogn (G, R, S, ZI)

☐ 7. Kjøle- og varmevg. (Gv. H) ☐ 8. Åpen godsvg. (K, L, M, N, T) ☐ 9. Spesialvg. (Q,Ø,Tr)

NB! Vær nøyaktig med avmerking av riktig(e) akselkasse(r)

Sted ..... Datum ..... Togfører .....

Utfylles av vognvisitør

Hjulsatstype			Hulkilens radius mot akselkraven	
☐ 1. Ca. 90 mm tappdiam.	☐ 4. Ca. 110 mm tappdiam.	☐ 6. Ca. 115 mm tappdiam.	☐ 1. 10-15 mm	☐ 2. Ca. 2 mm
Smøreanordning			**Lagerkonstruksjon**	
☐ 1. Garnsmøring	☐ 2. Smørepute	☐ 3. Vispesmøring	☐ 1. Glidelager	☐ 2. Rullelager

Siste revisjonssted (Distrikt nr.)	Tid siden siste revisjon: mnd. dager	Tid siden siste smøring: mnd. dager
Utbedring av skaden	Vg. sendt i tog nr.	Datum
☐ 1. Vognen er utbedret på linjen	☐ 2. Vg. sendt verkstedet	

Feil og mangler ved den varmgåtte akselkasse

☐ 1. Akselkasse-lokk løst ☐ 2. Akselkas. el. lokk istykker ☐ 3. Deksel for smørehull mangler ☐ 4. Dårlig garn/smørepute

☐ 5. Garn mellom lager og tapp ☐ 6. Feil ved lagerskål ☐ 7. Dårlig olje ☐ 8. Lite olje

Feil ved vogn og last	Merknader
☐ Overlastet	
☐ Skjevlastet	

Sted	Datum	Vognvisitør

Bl. nr. 863

Rettelsesblad nr. 2.
1. november 1964.

Bilag 1

DISTRIKT

1. Oslo
2. Drammen
3. Hamar
4. Trondheim
5. Stavanger
6. Bergen
7. Kristiansand
8. Narvik
9. Fremmed bane

TOGSLAG

0. Malmtog, Ofotbanen
1. Hurtig - ekspresstog
2. Persontog
3. Forstadstog
4. Blandet tog
5. Godstog
6. Skifting, skiftetog
7. Arbeidstog
8. Snøryddingstog
9. Andre togslag

BANE

02 Hovedbanen
03 Kongsvingerbanen med sidelinjer
04 Solørbanen
05 Østfoldbanen
06 Gjøvikbanen med sidelinjer
07 Eidsvoll–Dombåsbanen
08 Raumabanen
09 Rørosbanen (Hamar–Tynset)
10 Rørosbanen (Tynset–Støren)
11 Dovrebanen
12 Meråkerbanen
13 Nordlandsbanen med sidelinje
14 Drammenbanen
15 Vestfoldbanen med sidelinjer
16 Randsfjordbanen med sidelinje
17 Numedalsbanen
18 Bratsbergbanen
20 Sørlandsbanen (Nordagutu–Lunde)
21 Sørlandsbanen med sidelinjer (Kr.sand distr.)
22 Sørlandsbanen med sidelinjer (Stavanger distr.)
23 Bergensbanen med sidelinjer
24 Ofotbanen

Trykk nr. 420.2

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedstyret

Regler
for lasting av godsvogner

Rettelsesblad nr. 3

Gjelder fra 1. februar 1967

Bladene med sidemarkeringene 22/23 og 24—32/33 erstattes med vedlagte blader merket 22/23, 23/24—26 og 27—33/33.

vendige målinger og utregninger for å bringe metervekten på det rene og deretter sammenlikne resultatet med de tillatte metervekter som er oppført i nedenstående fortegnelse og som ikke må overskrides.

Lastegrense for vogner med 2 til 4 aksler.

Gruppebetegnelse	Tillatt akseltrykk	Tillatt metervekt
A	16 tonn	4,8 tonn/m
B 1	18 »	5,0 »
B 2	18 »	6,4 »
C 2	20 »	6,4 »
C 3	20 »	7,2 »
C 4	20 »	8,0 »

For øvrig vil det være tilstrekkelig at senderstasjonen påser at lastens vekt ikke overstiger den bæreevne som er ført opp under den bokstav (A, B, C) som vedkommende jernbaneforvaltning(er) sorterer under. Herved vil man ha sikkerhet for at så vel bestemmelsene om banenes tillatte største akseltrykk som vognenes bæreevne er overholdt.

(Er det angitt samme bæreevne for de forskjellige grupper, kommer det av at vognenes bæreevne *ikke* tillater en så stor belastning at akseltrykket for land under C resp. B kan nyttes helt ut. Skal vognen sendes over flere lands baner skal det alltid gås ut fra den jernbaneforvaltning som har det laveste tall for bæreevne.

Lastet vogn med mer enn 4 aksler blir — i internasjonal trafikk — betraktet som ekstraordinær sending og tillatelse må innhentes gjennom vognkontoret før transporten iverksettes.

Lastet vogn med mer enn 2 aksler i boggiene kan dog framføres uten restriksjoner når vognens samlede vekt (egenvekt + last) ikke overskrider den vekt som begrenses av akseltrykket for vogn med 2-akslede boggier.

Jernbaneforvaltningenes gruppebetegnelse.

Forvaltning	Land	Gruppe	Merknader
BDZ	Bulgarien	B 2	Innskrenkning: Kardam—Negrŭ Voda. Fergestrekningen Calafat Port—Vidin = Akseltrykk 17 t, Metervekt 3,6 t/m.
BR	Grossbritannien	B 1	
CEH	Griechenland	A	Innskrenkning: Svilengrad—Pythion, Drama (Platania)—Alexandroupolis—Pythion, Armenochorion—N. Kafcasos = Akseltrykk 14 t, Metervekt 4,5 t/m: Enkeltvogn = Meterlast 4,8 t/m. Utvidelse: Piräus—Thessaloniki—Idomeni, Thessaloniki—Kozani, Strymon (Sidirakostron—Loutra)—Promachon = Akseltrykk 20 t, Metervekt 8,0 t/m.
CFL	Luxemburg	C 4	
CFR	Rumänien	B 2	
CFS	Syrien	A	
ČSD	Tschechoslowakei	B 1	
DB	Deutschland	B 2	
DR		B 2	
DSB	Dänemark	C 2	Innskrenkning: Fergestrekningene Warnemünde—Gedser = Metervekt 5,0 t/m, Hälsingborg—Helsingør = Metervekt 5,0 t/m; Metervekt 6,4 t/m for vogn med akseltrykk 18 t.
FS	Italien	B 2	Innskrenkning: Fergestrekningen Civitavecchia—Golfo Aranci (Sardinien) = Akseltrykk 16 t, Metervekt 4,8 t/m.
FNM		A	
IRR	Irak	A	

Forvaltning	Land	Gruppe	Merknader
JZ	Jugoslawien	B 1	Innskrenkning over grenseovergangene: Beli Manastir, Horgoš, Kikinda og Vršac = Akseltrykk 16 t, Metervekt 4,8 t/m.
MÁV	Ungarn	B 1	Innskrenkning over grenseovergangene: Sátoraljaujhely = Akseltrykk 17 t, Magyarboly, Röszke, Kötegyán = Akseltrykk 16 t, Ágerdömajor = Akseltrykk 12 t.
GySEV		B 1	
BHEV		A	
NS	Niederlande	C 2	
		B 1	For vogn med mere enn to aksler.
WSM		A	
NSB	Norwegen	A	
		B 2	Kornsjö—Oslo.
		B 1	Hirtshals—Kristiansand—Oslo.
		C 4	Vassijaure—Narvik.
RjB		A	
ÖBB	Österreich	B 2	
PKP	Polen	C 3	
RENFE	Spanien	B 2	
SBB/CFF	Schweiz	C 3	
SP		C 3	
SJ	Schweden	C 2	
		B 1	For vogn med mere enn to aksler. Smalsporede strekninger kun etter forutgående avtale.
SNCB	Belgien	C 4	
SNCF	Frankreich	B 2	
Anzin		C 2	
TCDD	Türkei	A	

24. Som det framgår av fortegnelsen i art. 23 hører våre baner med til gruppe A, unntatt banestrekningene Oslo—Kornsjø, Oslo—Kristiansand og Narvik—Vassijaure. Da gruppe A forutsetter et akseltrykk på 16 tonn, hvilket ikke alle våre baner tåler, er følgende tillempningsbestemmelser fastsatt:

1. For vogner *lokalt på NSB og Rjb.* må stasjonene i hvert enkelt tilfelle påse at bestemmelsene om største tillatte akseltrykk i bilag 1 til trykk 402 overholdes.

2. For vogner *til utlandet* — unntatt Sverige — må det tas hensyn til de tillatte belastninger på de norske banestrekninger vognen framføres over, — samtidig som belastningene etter fortegnelsen i art. 23 må overholdes. Etter avtale med Centralforvaltningen for Statens Järnvägar skal det ved lasting av vogner i Norge til Sverige og i Sverige til Norge som hittil også tas hensyn til akseltrykket på de av nabolandets baner som vognene skal passere.

3. Vogner *fra utlandet* — unntatt Sverige — tillates framført med akseltrykk inntil 16 tonn og metervekt inntil 4,8 t/m også på de baner som har lavere akseltrykk enn 16 tonn, når bestemmelsene ellers i bilag 1 til trykk 402 følges. Må slike vogner framføres over baner med største tillatte akseltrykk *under* 16 tonn eller over baner hvor de øvrige tillatte belastninger etter bilag 1 til trykk 402 ikke kan overholdes, må distriktsjefens forholdsordre innhentes før vognene sendes inn på vedkommende bane. (Beskjed om det kan gis dispensasjon på bestemte betingelser med hensyn til de tillatte belastninger eller om det skal foretas omlastning). I de tilfelle denne ordre medfører meromkostninger, blir disse å bære av jernbanen. Således bæres omkostningene av jernbanen i tilfelle ordren går ut på at vognen skal lastes om, og det forholdes på samme måte hvis vognen blir dirigert til bestemmelsesstasjonen over en lengre strekning enn den ordinære.

25—26. (Reservenummer.)

27—30. (Reservenummer.)

31. Lasten på åpne godsvogner må — målt på rett linje — ikke overskride målene for *laste-* og *konstruksjonsprofilet* — se bilag 12.

32. Lasten på åpne godsvogner må ikke rage lenger utover vognens endestykke enn at det mellom skivene på de ikke inntrykkede buffere og lasten blir et mellomrom som må utgjøre minst 400 mm inntil en høyde av 2000 mm over skinnetopp, og over denne høyde minst 200 mm. Av hensyn til sammenkoplingen må lasten dessuten plasseres slik at det blir et fritt rom på minst 200 mm høyde over dragkroken og minst 200 mm bredde til begge sider av den.

Rager lasten mer ut over endestykket enn det etter foranstående er tillatt, skal det tilsettes beskyttelsesvogn. (Se art. 62.)

33. I følge trykk 402 § 38, kan distriktsjefen gjøre unntak fra bestemmelsene i foregående artikler 31 og 32 ved å gi dispensasjon for hvert enkelt tilfelle. Det skal da forholdes på følgende måte:

1. Stasjon som mottar bestilling på slik transport, må før vogn stilles til disposisjon, forelegge saken for distriktsjefen med de

nødvendige opplysninger om godsets mål, vekt m.m. Senderen skal om mulig levere en skisse av godset.

2. Distriktsjefen undersøker om transporten kan utføres, eventuelt i samråd med andre distrikter som berøres av transporten. Hvis det gjelder transport til utlandet, skal saken av distriktsjefen forelegges for Hovedstyret. Stasjonene bør være oppmerksom på at lasteprofilet i land bortenfor Sverige vanligvis er noe mindre enn det norske profil.

3. Når det er på det rene at transporten kan utføres, gir distriktsjefen senderstasjonen og andre som vil få befatning med transporten, direktiver om godsets opplasting og om de særlige forholdsregler som i tilfelle må treffes for transporten. Omkostninger til ekstra forføyninger under transporten skal betales av trafikanten, som på forhånd bør få kjennskap til hva disse vil beløpe seg til.

4. Når godset er lastet opp, skal vognen kontrollmåles av jernbanens vedkommende. Det må herunder påses at lastens tyngdepunkt mest mulig faller på vognens midtpunkt, at lasten ligger støtt og sikkert på vognen og er fastgjort slik at den ikke vil kunne forskyve seg ved rystelser eller støt under transporten. *Vognmerkelapper må ikke påsettes før vognen er besiktiget og i orden til å sendes.*

5. Ved profiloverskridelse skal det på vognens begge langsider eller på begge sider av lasten anbringes en plakat av størrelse 60 X 90 cm i hvit farge med en 2 cm bred, blå rand og med påskrift som vist i bilag 13.

   Stasjoner som ofte har slike sendinger, kan rekvirere denne plakat (blankett 562) fra Billettforvalteren. Andre stasjoner vil etter behov kunne få plakatene tilsendt fra distriktsjefen. Oppsettingen av plakatene forutsettes besørget av trafikanten. Hvis det gjelder transport til utlandet, vil Hovedstyret (Hovedvognkontoret) gi nærmere beskjed om spesielle påskrifter på plakatene og i fraktbrevet.

6. Nødvendig omlasting eller omplassering av lasten under transport påhviler senderen. Hvis jernbanen etter avtale påtar seg dette, skjer det for senderens regning og risiko. De vanlige leveringsfrister gjelder ikke for slike ekstraordinære sendinger.

7. Før vognen sendes, skal senderstasjonen innhente erklæring fra senderen om ansvarsforholdet. Erklæringen skrives ut på

Cibl

420 **Trykk nr. 420.3**

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedstyret

Forskrifter om gjensidig utveksling av godsvogner, lastemidler og beholdere i internasjonal trafikk.

Ved dette trykk oppheves:

Grønne bok del A pkt. 9 (side 163—173)
Hst.-sirk. nr. 55/50.

[okt. 1958]

LISTE OVER RETTELSESBLAD

Rettelsesbladet skal etter foretatt komplettering av trykket registreres her.

Rettelsesblad				Rettelsesblad			
nr.	Innført		Merknad	nr.	Innført		Merknad
	den	av			den	av	
1				19			
2				20			
3				21			
4				22			
5				23			
6				24			
7				25			
8				26			
9				27			
10				28			
11				29			
12				30			
13				31			
14				32			
15				33			
16				34			
17				35			
18				36			

Trykk nr. 420.3 deles ut til:

Alle stasjoner (S, S(b))
» stoppesteder (Sp, Sp(b))
Kond.pers.
Vognvisitører
og det administrasjons- og annet personale som måtte trenge det.

INNHOLD

GYLDIGHETSOMRÅDE M. V.

1. Norges Statsbaner og Rjukanbanen har sluttet avtale med de fleste land i Europa om gjensidig utveksling av godsvogner, lastemidler og beholdere. Bestemmelsene er sammenfattet i et eget reglement, RIV.

For tiden er følgende land tilsluttet RIV:

Belgia, Bulgaria, Danmark, Frankrike, Hellas, Italia, Jugoslavia, Luxemburg, Nederland, Norge, Polen, Romania, Storbritannia, Sveits, Sverige,, Tsjekkoslovakia, Tyrkia, Tyskland (Deutsche Bundesbahn og Deutsche Reichsbahn), Ungarn og Østerrike. Av bilag I til RIV framgår det med hvilke land NSB og Rjukanbanen har samtrafikk.

UTDRAG AV DE VIKTIGSTE BESTEMMELSER OM VOGNER I DEN INTERNASJONALE AVTALE (RIV)

2. *Innledning.*

Det er i det etterfølgende bare tatt med de viktigste bestemmelser i RIV. Oppstår forhold som ikke er behandlet her, vises til selve avtalen.

Mellom NSB, SJ og DSB er inngått endel særavtaler. I det etterfølgende er det gjort rede for særavtalene for hvert avsnitt hvor disse avviker fra bestemmelsene i RIV.

RIV er tildelt distriktenes vognkontorer, endel større stasjoner og grensestasjonene. De stasjoner som ikke selv har RIV kan få de nødvendige opplysninger ved henvendelse til distriktets vognkontor.

Krav til de vogner som skal nyttes.
(RIV § 2)

3. Godsvogner som skal nyttes i samtrafikk med utlandet må fylle de tekniske krav med hensyn til profil, akselavstand, bremseutstyr, bufferhøyde, dragstell etc. som er fastsatt i trykk 403 «Forskrifter for jernbanens tekniske enhet» og RIV-reglementet samt Den internasjonale jernbaneunion (UIC)'s bestemmelser.

De vogner som tilfredsstiller disse krav er merket RIV — jfr. del 1, art. 21.

Særavtale:

I norsk/svensk/dansk trafikk kan det unntaksvis inntil videre også brukes vogner uten RIV merke — jfr. del 1, art. 3, petitavsnittet.

4—10

4. For ilgodssendinger og for fraktgodssendinger som skal framføres i hurtiggående godstog skal nyttes vogner merket [S], — jfr. del 1, art. 22 og trykk 402 § 25, C 3 — 4. For at vognen skal kunne framføres i tog med store hastigheter må den ikke være lastet utover den vekt som står angitt ved siden av [S] merket.

For fisketransporter i kjølevogner skal fortrinnsvis nyttes vogner merket [S], men i tider med vognmangel kan Hovedvognkontoret gi dispensasjon fra denne bestemmelse.

5. Nedenfor nevnte ekstraordinære sendinger kan bare framføres etter særskilt avtale mellom de jernbaneforvaltninger som berøres av transporten.

a)
Sendinger på vogner som ikke fyller de tekniske krav til vogner i internasjonal trafikk.

b)
Sendinger som raker ut over lasteprofilet.

c)
Sendinger hvor lastens tyngde er slik fordelt på vognen at det kan oppstå fare for sikkerheten.

d)
Sendinger lastet på to eller flere vogner som ikke er forbundet ved skruekoppel eller ved mellomvogn.

e)
Sendinger av lange skinner eller jern opplastet på to eller flere vogner uten dreiebolster.

f)
Sendinger av kolli med større vekt enn 25 tonn, og sendinger på vogn med forsenket midtparti når vognen må lastes om underveis.

g)
Sendinger lastet på 2 eller flere vogner når de skal befordres med jernbaneferge.

h)
Sendinger av rullende materiell på egne hjul når materiellet ikke fyller de tekniske krav til vogner i internasjonal samtrafikk med hensyn til konstruksjon, akselavstand og hastighet.

Vogner med slike og andre ekstraordinære sendinger skal merkes på særskilt måte, fastsatt i RIV § 2, likesom fraktpapirene skal påklebes en særskilt lapp. Stasjoner som ikke er tildelt reglementet må i hvert enkelt forekommende tilfelle konferere med vognkontoret om de forholdsregler som skal tas.

6—10. (Reservenummer).

Overlevering og overtaking av vogner på grensestasjon. (Riv § 3).

11. RIV bestemmer at naboforvaltninger ved særlig avtale skal fastsette tid og sted for overlevering og overtaking av vogner.

Særavtale:

I avtale mellom NSB og SJ er det bestemt at slik overtaking og overlevering skal finne sted ved stasjonene Kornsjø, Charlottenberg, Storlien og Vassijaure. Som tidspunkt for overtagelsen gjelder togenes rutemessige ankomsttider.

I henhold til samme avtale skal trafikken mellom svenske stasjoner og Kornsjø betraktes som ren svensk trafikk, og trafikken mellom norske stasjoner og de svenske stasjoner Charlottenberg, Storlien og Vassijaure betraktes som ren norsk trafikk.

12. Før vogn overleveres til annen forvaltning må det påsees at den er «overgangsdyktig», dvs. at den fyller de fastsatte krav til godsvogner i internasjonal samtrafikk med hensyn til konstruksjon, forskrifter for befordring av tollgods og lesseregler.

Hvis vognen er merket RIV betyr det at den fyller de tekniske krav.

Videre må revisjonsfristen kontrolleres før overleveringen — jfr. del 2 art. 3.

Vogner som ikke fyller de internasjonale krav, kan nektes mottatt. Et land må imidlertid ta imot sine egne vogner, uten hensyn til deres egen tilstand med hensyn til vedlikehold, skader eller mangler.

Særavtale:

Vogner som skal overleveres i Vassijaure, kontrolleres i Abisko for retning *til* Norge, og for retning til Sverige på den norske utgangsstasjon.

Senderbanen har overfor mottakerbanen ansvaret for at ingen vogner blir sendt over grensen med mindre de er «overgangsdyktige».

13. Vogner ansees som overlevert når de til fastsatt tid og sted er stilt til disposisjon for naboforvaltningen sammen med de følgepapirer som er nødvendige for den fortsatte befordring.

Særavtale:

I avtale mellom NSB og SJ betraktes vogn som overtatt selv om følgepapirer mangler.

Overgangssedler (RIV § 3.8).

14. På framvegen, dvs. på vegen fra eierbanen til mottakerstasjonen, skal vognene ved hver overgang til en ny forvaltning påklebes en bestemt overgangsseddel, form. nr. 524 a, b eller c. (Bilag 16 a—c.) Overgangsseddelen skal påføres dato. For vogner som går inn på norske strekninger skal slik merking foregå ved grensestasjonene Kornsjø, Charlottenberg, Storlien og Vassijaure.

Overgangssedlene skal klebes på venstre ende av *hver* langside eller langbjelke fortløpende i retning fra venstre mot høyre. Sedlene må ikke dekke de tekniske data som er malt på langbjelkene, og tidligere anbrakte sedler må ikke overklebes.

Overgangssedlene *må ikke fjernes* før vognen er levert tilbake til eierbanen, da det av sedlene skal framgå over hvilken vei den ledige vogn skal returneres.

På norske vogner som sendes til utlandet, må gamle overgangssedler være fjernet før vognen sendes ut av landet.

Hvis en utenlandsk vogn mangler overgangsseddel når den skal sendes tilbake, må den av overgangsstasjonen forsynes med hjemsendingsseddel, form. nr. 540 (bilag 17) og sendes korteste veg til eierbanen.

Særavtale:

Overgangssedler skal ikke klebes på norske og svenske vogner i intern norsk/svensk trafikk.

Overgangskort.

15. Ved grensestasjonene Kornsjø, Charlottenberg, Storlien og Vassijaure skal det for enhver vogn som overtas eller overleveres fylles ut et overgangskort, svensk form. nr. 392 n. (Bilag 18.) Av kortet sendes likelydende eksemplarer til Kgl. Järnvägsstyrelsen, Stockholm, og til Hovedvognkontoret, Oslo.

16. For utenlandske vogner til og fra Rjukanbanen skal Tinnoset stasjon fylle ut norsk overgangskort, form. nr. 609. Kortene sendes daglig til Hovedvognkontoret.

17. På overgangskortene føres den dato vognen kom til grense- eller overgangsstasjon.

18—25. (Reservenummer.)

Utenlandske vogners befordring og behandling på norske baner.

26. Sendinger på utenlandske vogner til norske stasjoner skal såvidt mulig ikke settes ut underveis. Kan dette ikke unngås, må den stasjon, hvor vognen settes ut, sørge for at den snarest mulig blir sendt videre. Bestemmelsesstasjonen må sørge for at vognen straks blir skiftet til losseplass.

Etter lossingen skal vognen rengjøres omhyggelig, eventuelt desinfiseres, se del 1 art. 181—199.

Lasting og hjemsending av utenlandske vogner (RIV § 5).

27. NSB må betale dagleie for utenlandske vogner så lenge de befinner seg i Norge. Leien er 5 gullfranc pr. døgn de første 15

døgn og 6 gullfranc for overskytende døgn. (1 gullfc. = N. kr. 2,34.) Det må derfor sørges for at slike vogner blir returnert snarest mulig. Vognene skal om mulig sendes lastet tilbake.

28. For lasting av utenlandske vogner (unntatt svenske) gjelder følgende:

Vognene kan lastes til

a) stasjoner på eierlandets linjer,
b) til andre utenlandske stasjoner, forutsatt at de da kommer til å kjøre over endel av eierlandets strekninger eller at de kommer nærmere eierlandet,
c) til norske stasjoner i retning den grensestasjon vognen er kommet inn over og da fortrinnsvis til stasjon som ligger nærmest grensestasjonen.

Kan ikke mottakerstasjonen laste vognene som ovenfor angitt, kan hvilken som helst stasjon på returvegen laste dem under de samme betingelser.

Utenlandske kjølevogner skal også, om mulig, lesses i retur. Danske kjølevogner kan dog ikke lesses til Kontinentet.

29. Har man ikke straks last til en ledig utenlandsk vogn, skal den sendes tom tilbake til den grensestasjon den er kommet inn over.

Oppstår det tvil om lasting eller hjemsending av utenlandske vogner, må det konfereres med vognkontoret. Når det gjelder vognenes tekniske behandling og beskaffenhet vises til selve avtalen og de bestemmelser som til enhver tid gjelder for vogner på norske baner. (Dette trykks del 1.)

Særavtaler:

Svenske ledige vogner kan sendes tilbake

a) til den grensestasjon de er kommet inn over, eller
b) til den grensestasjon som ligger nærmest mottakerstasjonen for den opprinnelige last.
c) For øvrig kan ledige svenske *lukkede* vogner alltid leveres tilbake i Kornsjø og ledige åpne vogner i Charlottenberg.

Om skade på utenlandske vogner (RIV § 12).

30. Som en alminnelig regel skal en skadd utenlandsk vogn tilbakesendes eiendomsbanen for reparasjon. Vognen skal om nødvendig og mulig settes i stand slik at den kan gå på egne hjul. Vogn som ikke har verre skader enn at den eventuelt kan lastes på tilbakeveien forsynes med skadeseddel, form. 565 (Bilag 21). Vogn som ikke kan lastes på returveien forsynes med skadeseddel, form. nr. 566 (Bilag 22).

31. Den i art. 27 nevnte oppholdsleie for vogner beregnes ikke når vognene

a) blir oppholdt på grunn av uhell (eks. varmgang, avsporing) som bevirker at vognene må settes ut for å ettersees,
b) er blitt så sterkt skadd at de må repareres.

Når slike tilfelle inntreffer, skal stasjonene sende melding til Hovedvognkontoret på form. nr. 563 «Oppholdsmelding», (bilag 19). Verkstedene skal også sende slik melding til Hovedvognkontoret for vogner som står til reparasjon, og hvis reservedeler er rekvirert, skal det oppgis i meldingen når rekvisisjonen er sendt og når delene er mottatt. Ved rekvisisjon av deler brukes form. nr. 521, (bilag 20).

Hvis vognen er så sterkt skadd at den ikke kan løpe på egne hjul tilbake til hjemlandet men må lastes opp på annen vogn, skal rød seddel, form. nr. 522, (bilag 23), klebes på begge langsidene på den skadde vogn eller på transportvognen.

32. Vogner med skadde eller ubrukbare bremser skal påklebes seddel, form. nr. 523 a, (bilag 4 til trykk 420.2). Seddelens venstre del angir at håndbremsen er ubrukbar, og dens høyre del angir at den automatiske bremse er ubrukbar. Bare den del av seddelen som passer for tilfellet klebes på vognen. Er begge bremsene ubrukbare, klebes begge seddelens deler på vognen.

Hvis vognens hovedledning er ubrukbar, brukes form. nr. 523 b, (bilag 5 til trykk 420.2).

På vogner med fullstendig automatisk bremse skal både form. nr. 523 a (høyre del) og form. nr. 523 b settes på.

Alle de ovenfor nevnte sedler skal plaseres slik at de er godt synlige. Se for øvrig del 1 art. 85, 86 og 89.

For ytterligere opplysninger om skade på vogner, reparasjon, hjemsending etc. vises til RIV § 12 — 14.

Løse vogndeler (RIV § 11).

33. Løse vogndeler er slikt tilbehør som ikke er fastskrudd eller festet til vognen på annen måte og som, når vognen er i bruk, snart er fjernet fra vognen og snart igjen brakt på plass (staker, bunnrister etc.).

Slike vogndeler skal bære eiendomsbanens merke, og delenes antall og art skal være angitt utenpå vognen på bestemt måte.

Løse vogndeler skal fortrinsvis anbringes i holdere eller hvor de ellers hører hjemme. Stakekjettinger skal være sammenbundet tvers over vognen når de ikke er i bruk. Hvis de løse vogndeler ikke kan bli på sine bestemte plasser på grunn av lastens art, skal de plaseres slik på vognen at de kan sees, og sikres slik at de ikke kan falle av eller forskyve seg slik at det oppstår fare.

Løse vogndeler må ikke fjernes fra den vognen de tilhører. Skulle det være nødvendig å fjerne dem fordi de er skadd, skal delene forsynes med solide merkelapper og sendes korteste vei til

eierlandet. Det skrives ut bestemt følgeseddel, form. nr. 568 a, (bilag 9 til trykk 420.2), og hver enkelt del skal angis for seg. Om mulig skal det også oppgis hvilken vogn delene tilhører. (RIV § 11, 4.)

34—40. (Reservenummer.)

Utdrag av de viktigste bestemmelser om presenninger i den internasjonale avtale (RIV).

(RIV § 15.)

41. Presenninger som nyttes i samtrafikken skal være forsynt med nummer og eierforvaltningens merke. Ved forsendelse til utlandet skal det skrives ut en særskilt følgeseddel, form. nr. 568 a, (bilag 9 til trykk 420.2). Fraktbrevet skal inneholde merknad om at slik følgeseddel ligger ved. Om retursending av ledige presenninger se del 1 art. 216—219.

42. Hvis en stasjon oppdager at presenning, som er oppført på følgeseddelen, ikke er til stede, eller hvis det oppdages andre feil, f. eks. feil presenningsnummer, må avsenderstasjonens angivelser ikke rettes. Beriktigelse føres på bestemt sted på følgeseddelen, bekreftet med tjenestemannens underskrift og stasjonens datostempel.

43. Presenningene skal i regelen følge sendingen til bestemmelsesstasjonen. Blir vognen eller sendingen omlastet eller omekspedert, kan presenningene følge sendingen fram til den nye bestemmelsesstasjon. Følgeseddelen påføres i så fall den nye bestemmelsesstasjons navn og eventuelt det nye vognnummer.

44. Presenninger som dekker sendinger fra utlandet, kan benyttes for ny last, men bare for sendinger til stasjoner på eierforvaltningen.

45. Presenningene skal om nødvendig tørkes før de returneres, og de skal legges sammen på forskriftsmessig måte og surres med tau. Se del 1, art. 209—215.

Det gjøres merksam på at eierforvaltningen har krav på leieavgift hvis presenning blir i landet mer enn 9 dager. Stasjoner som mottar utenlandske presenninger må derfor sørge for å sende dem tilbake snarest mulig.

46—50. (Reservenummer.)

Andre lastemidler.

51. Det som er anført om presenninger i det foregående, gjelder også for andre lastemidler, såsom kjettinger, tauverk, løse grinder etc., når disse er oppført på følgeseddel, form. nr. 568 a, (bilag 9 til trykk 420.2).

Tauverk og kjettinger som tilhører fremmede forvaltninger skal kveiles opp og forsynes med solid merkelapp før de sendes tilbake. *De må ikke legges inn i presenninger,* selv om disse tilhører den samme forvaltning.

Utdrag av de viktigste bestemmelser om beholdere i den internasjonale avtale (RIV).

Definisjoner.

52. Tillegg VIII til RIV inneholder bestemmelser om beholdere i internasjonal trafikk.

Med beholder menes i denne forbindelse åpne eller lukkede beholdere som er bygget etter mål og forskrifter fastsatt av den internasjonale jernbaneunion (UIC) og som eies av en jernbaneforvaltning eller av private. De skal tjene til befordring av alle godsslag som i henhold til transportforskriftene egner seg til befordring i beholdere, om mulig fra dør til dør, og om nødvendig og etter særskilt overenskomst i samtrafikk med land- og sjøgående befordringsmidler.

53. Det skilles mellom:

Storbeholdere, som er beholdere med innvendig rominnhold på mer enn 3 m^3 og som kan lastes på åpne vogner eller spesialvogner. Storbeholderne kan være åpne eller lukkede.

Småbeholdere, som er beholdere med rominnhold på minst 1 m^3 og høyst 3 m^3. De er utstyrt med egne hjul og kan lastes i lukkede vogner.

Vanlige småbeholdere er lukkede beholdere, med tette vegger eller nettingvegger.

Småbeholdere kan være bygget som lukkede eller åpne spesialbeholdere for transport av bl. a. væsker.

Jernbanens egne beholdere.

(RIV, bilag VIII, § 2.)

Merking.

54. *Storbeholdere* skal ha nedenstående påskrifter på begge langsidene, godt synlig og om mulig på øverste tredjedel av siden:

a) Eierbanens merke og om nødvendig eierlandets navn,

b) beholderens nummer, ved spesialbeholdere skal bokstavene s p stå foran nummeret, og hvis beholderen er konstruert for befordring av bare bestemte godsslag, skal dette angis,

c) egenvekt i kg,

d) lasteevne i kg,

e) rominnhold i m^3,

f) løst tilbehør, antall og art,

g) merket [i], som angir at beholderen fyller de fastsatte krav til beholdere i internasjonal samtrafikk,

h) merket [i], som angir at beholderen også fyller kravene for beholdere i internasjonal samtrafikk under tollsegl,

i) merket ⚓ for beholdere som særlig egner seg for sjøtransport.

Småbeholdere skal ha følgende påskrifter på forreste kortside, dvs. på den side hvor dragstangen er, og så høyt opp som mulig:

Alle de påskrifter som er angitt ovenfor for storbeholdere.

Punkt b) skal for småbeholdere inneholde beholderens typebetegnelse og nummer.

Forøvrig vises til RIV tillegg VIII § 2 punkt 2, hvor det er gitt bestemmelser for merking av beholdere av mer spesiell art, såsom kjølebeholdere, isolerte beholdere etc.

55. Alle påskrifter skal være tydelige, skrevet med latinske bokstaver i eierlandets språk. Når det gjelder vektangivelser, løst tilbehør og eventuelt rominnhold, må man nytte de betegnelser som er fastsatt i RIV.

Sammenslagbare beholdere må være merket slik at eiendomsmerke, nummer og egenvekt er synlig når beholderen er lagt sammen.

Alle beholdere skal være forsynt med adresselappholder og en tavle for påskrift med kritt.

Følgeseddel.

56. For hver beholder skal det skrives ut en følgeseddel, form. nr. 568 a, (bilag 9 til trykk 420.2), hvor beholderens eiendomsmerke og nummer angis. Fraktbrevet skal ha merknad om at følgeseddel for beholder ligger ved. Følgeseddelen skal følge beholderen under hele transporten og tilbake til eierlandet. Tomme beholdere befordres fraktfritt tilbake med følgeseddelen som fraktbrev.

Lasting av beholdere.

57. Den påskrevne lasteevne må ikke overskrides med mer enn 5%.

Betingelser for beholderes overgang på fremmede jernbaner.

58. Beholdere som skal gå over på fremmed jernbane må være i en slik stand at godset ikke utsettes for tap eller skade.

Lastede beholdere som er så skadd at godset ikke kan befordres trygt i dem, kan vises tilbake ved grensestasjon. Tomme beholdere i retur kan ikke nektes mottatt.

Framføring av lastede beholdere.

59. Lastede beholdere skal befordres fram til bestemmelsesstedet, eventuelt ved omekspedisjon fram til det nye bestemmelsessted. Den nye bestemmelsesstasjon skal påføres følgeseddelen.

Hvis flere beholdere til forskjellige stasjoner er lastet på samme vogn, kan vognen gå fram til den lengst bortliggende stasjon, selv om transportvegen forlenges ved at en beholder blir omekspedert.

Rengjøring.

60. Tomme beholdere skal, før de returneres, gjøres ordentlig rene. Beholdere med fersk fisk, kjøtt, vilt og lignende varer, må vaskes grundig.

Bruk og hjemsending av tomme beholdere.

61. Den mottakende forvaltning eller mellomliggende forvaltninger kan bruke tomme beholdere for last til eierlandet, i retning eierlandet eller til stasjoner bortenfor eierlandet, hvis befordringen skjer over noen del av eierlandets linjer.

Ved slik anvendelse gjelder de foran angitte bestemmelser om framføring av lastede beholdere.

Beholdere som skal gå tomme tilbake, skal straks sendes tilbake til eierlandets grensestasjon over samme befordringsveg som ble nyttet på framvegen.

Hvis framvegen er blitt forlenget på grunn av omekspedisjon, kan beholderen sendes tilbake til eierlandet over korteste veg, men bare over linjer tilhørende de jernbaner som ble berørt på framvegen.

Beholdere i retur skal påføres merkelapp med utgangsstasjonens navn samt navnet på de grensestasjoner den skal passere på vegen til eierlandet.

Merkelappen skal festes på begge sider av storbeholderne som vender mot vognens langsider, og på småbeholdere skal merkelappen anbringes i (merkelapp)holderen.

Oppholdsfrist.

62. For lastede beholdere har mottakerlandet en frist på ni døgn for tilbakesending. Denne frist forlenges *ikke,* selv om beholderen blir benyttet for last tilbake.

For overskridelse av oppholdsfristen er det fastsatt en avgift, og stasjonene må derfor sørge for at beholderne blir tømt og returnert så raskt som mulig.

Skader på og reparasjoner av beholdere.

63. Skadde beholdere skal i regelen repareres av den jernbane som eier dem. Mindre skader skal imidlertid repareres av den jernbane på hvis linjer skaden er oppstått, hvis dette kan skje med enkle midler, for at lasten kan befordres i beholderen fram til mottaker.

Hvis beholderen er så sterkt skadd at den ikke kan gå fram til mottaker med lasten, skal denne omlastes til annen beholder eller til vogn.

Skadd beholder som ikke kan lastes tilbake, skal påsettes merkelapp, form. nr. 566 (bilag 23), og sendes tilbake til eierlandet for reparasjon.

64—70. (Reservenummer.)

Private beholdere.

71. Private beholdere som skal gå i internasjonal trafikk må med hensyn til konstruksjon fylle de krav som er stillet for jernbanebeholdere. De må være innregistrert ved en jernbane som er medlem av UIC.

Privatbeholdere må ha de samme påskrifter som bestemt i art. 54 for jernbanebeholdere, og må dessuten ha merket [P] etter beholderens nummer. Videre skal eierens navn være påført.

For innregistrering, behandling og befordring av privatbeholdere gjelder bestemmelsene i CIM, tillegg VIII og tariffene.

72—75. (Reservenummer.)

Beholdere på særskilt innrettede beholdervogner. Jernbanebeholdere.

76. Beholderne må fylle kravene i UIC's forskrifter for beholdere.

Vognen sammen med det tilhørende fulle antall beholdere danner en enhet som ikke må skilles på fram- eller tilbakereisen.

Vogn og beholdere må tilhøre den samme forvaltning. For hver beholdervogn skal det skrives ut en følgeseddel, form. nr. 568a (bilag 9 til trykk 420.2), som skal følge vognen tilbake til eierlandet.

Hvis en eller flere beholdere unntaksvis blir holdt tilbake, må dette påføres følgeseddelen med angivelse av årsaken.

77. For enheten vogn + beholdere gjelder RIV med følgende endringer:

Mottakerbanen og mellomliggende baner kan laste vognen (beholderne) påny hvis

a) lasten skal til stasjon på eierbanens nett,
b) lasten skal sendes over eierbanens linjer, under forutsetning av at eierbanen tillater dette. Mellomliggende baner kan bare nytte vognen hvis alle beholderne er tomme.

Hvis en beholdervogn blir returnert uten at alle dens beholdere følger med, skal det betales dagleie (RIV § 19) inntil de manglende beholdere ankommer til eierlandet. Hvis beholderne er holdt tilbake fordi de er skadd, gjelder særskilte bestemmelser.

Om ekspedisjon av beholdere vises for øvrig til trykk nr. 8902, randnr. 293 — 300.

NORGES STATSBANER
Overgangsstasjon
Kornsjø

Mottatt den .....

fra
SVERIGES STATSBANER

Denne overgangsseddel må ikke klistres over eller tas bort før vognens tilbakelevering til eiendomsbanen

Form. nr. 524 a. 11-53. H. C.

Bilag 16 b.

NORGES STATSBANER
Overgangsstasjon
Charlottenberg

Mottatt den .....

fra
SVERIGES STATSBANER

Denne overgangsseddel må ikke klistres over eller tas bort før vognens tilbakelevering til eiendomsbanen

Form. nr. 524 b. 11 48. H. C.

N. S. B.

Overgangsstasjon

Storlien.

Inngått den .....

fra

Sveriges Statsbaner.

Denne overgangsseddel må ikke klistres over eller tas bort før vognens tilbakelevering til eiendomsbanen.

Form. nr. 524 c. (x-46)

Bilag 17

Hjemsendingseddel

Form. nr. 540. 5. 44.

STATENS JÄRNVÄGAR

Övergångskort

Vagnens			Ankommen		
signatur	nummer		från		adresserad till station
	lastad	tom	avsändningsstation	senaste övergångsstation	

Övergången vid: **Kornsjö**
(kortskrivande station)

Datum		År
lastad	tom	
/	/	19

Från **NSB** till **SJ**
(avlämnande banans sign.) (mottagande banans sign.)

Avsänd:

med innehavande last	med här erhållen last	tom

till

adresstation	närmast följande övergångsstation

Antal hyrespliktiga dygn på mottagande banan:

SJ bl 634.91 (392 N) [Gbr 52] 500×50 9 57 SJT

Trykk nr. 420.3
Bilag 18

N. S. B.
Form. nr. 563
(R. I. V. Muster J.)

Norges Statsbaner
Norwegische Staatsbahnen

Oppholdsmelding
Meldung

om fremmede baners vogner som er satt ut av drift
über Ausserbetriebsetzung fremder Wagen

Vognens eiendomsmerke .....
Eigentumsmerkmal des Wagens

Forvaltning .....
Direktion

Vogn litra ..... nr. .....
Wagen (Gattung) *Nr.*

Overgangsstasjon ..... den .....
Übergangsbahnhof *am*

Vognen ble satt ut av drift på ..... stasjon
Der Wagen wurde ausser Betrieb gesetzt auf dem Bahnhof

den ..... I (kl. 0–12), II (kl. 12–24) [1])
am *I (0–12 Uhr), II (12–24 Uhr)* [1])

på grunn av .....
wegen

.....

Erstatningsdeler
Ersatzteile

bestilt den .....
verlangt am

mottatt den .....
eingetroffen am

tatt den ..... fra vogn nr. .....
entnommen am *aus Wagen Nr.*

til bruk for vogn nr. ..... [1])
für Wagen Nr.

Vognen satt i drift igjen på stasjon .....
Rückgabe des Wagens an den Betriebsdienst auf dem Bahnhof

Vognen opplesset på vogn ..... den ..... I (kl. 0–12), II (kl. 12–24) [1])
Verladen auf Wagen *am* *I (0–12 Uhr), II (12–24 Uhr)* [1])

---

[1]) Det som ikke passer strykes.
Nicht Zutreffendes streichen.

.....
Ekspedisjonens stempel
Stempel der Dienststelle

.....
Underskrift
Unterschrift

(IV 50)

Trykk nr. 420.3
Bilag 20

N. S. B.
Form. nr. 521
(R.I.V. Muster H.)

Norges Statsbaner
Norwegische Staatsbahnen

Bestilling av erstatningsdeler
Anforderung von Ersatzstücken

Til .....
An

..... i .....
in

RIV § 12 Zif. 11
RIC § 17 Zif. 14 ....., den ..... 19.....

til reparasjon av vogn .....
Zur Herstellung des Wagens

Litra .....
Gattung

Nr. ..... trenges.
Nr. *wird benötigt.*

Erstatningsdelenes benevnelse *Benennung der Ersatzteile*	Erstatningsdelenes løpenr. i R.I.V./R.I.C.fortegnelse *Laufende Nr. des dreisprach. Verz. R.I.V. und R.I.C.*
.....	.....
.....	.....
.....	.....

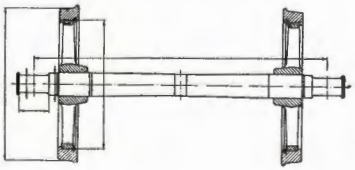
Erstatningsdelene bes sendt hurtigst mulig og tollfritt over
Ersuchen diese Teile beschleunigt und zollfrei zu senden über

grensestasjon .....
Übergangsbahnhof

til .....
an

Bestillingsstedets datostempel
Stempel der anfordernden Dienststelle

.....
(Underskrift)
(Dienststelle)



Med ekehjul / Med skivehjul
*Mit Speichenrädern / Mit Scheibenrädern *)*

*) Det som ikke passer strykes.
Nicht Zutreffendes streichen.

Plass for ytterligere beskrivelser.
Raum für weitere Handzeichnungen.

(IV 50)

Norges Statsbaner
Norwegische Staatsbahnen
Form. nr. 565
(R.I.V. Muster M.)

Til undersøkelse.
Zu untersuchen.

Vogn litra ..... Nr. ..... Forvaltning .....
Wagen (Gattung) *Nr.* *der*

må undersøkes på grunn av skade på følgende vogndeler:
ist wegen Schäden an folgenden Wagenteilen zu untersuchen:

1. Hjulsatser
   Radsätze
2. Akselkasser
   Achslager
3. Bremser
   Bremse
4. Understell
   Untergestell
5. Bærefjærer
   Tragfedern
6. Draginnretning
   Zugvorrichtungen
7. Bufferinnretning
   Stossvorrichtungen
8. Vognkasse
   Wagenkasten
9. Tak
   Dach
10. Tank/beholder
    Kessel/Behälter
11. Tankens armatur og lukkeinnretninger
    Verschlüsse und Armaturen der Kessel
12. Dører
    Türverschlüsse
13. Vinduer
    Fenster
14. Varmeapparater
    Heizung
15. Belysning
    Beleuchtung
16. Vognens innredning
    Wageninneres
17. Toaletter
    Aborteinrichtungen
18. Belger
    Faltenbälge
19. Feil angitt egenvekt
    Anschrift des Eigengew.s unrichtig
20. Vognen har vært avsporet
    Wagen war entgleist
21. Revisjonsfristen utløpet
    Revisionsfrist abgelaufen
22. Benyttet andre vogndeler
    Fremde Ersatzstücke verwendet

(Vedkommende uttrykk understrekes)
(Zutreffende Ausdrücke unterstreichen)

Nærmere angivelse av skaden: .....
Nähere Angaben über die Schäden:

.....

.....

(IV 50) Datostempel) *(Tagesstempel)* (Underskrift) *(Unterschrift)*

Norges Statsbaner
Norwegische Staatsbahnen
Form. nr. 566
(R.I.V. Muster K.)

Må ikke lesses.

Nicht zu beladen.

Vogn litra ..... Nr. ..... Forvaltning .....
Wagen (Gattung) *Nr.* *der*

Etter avlessing til eiendomsbanen.
Nach Entladung nach der Heimatbahn.

Beskadigelser[1])
Beschädigungen[1])

1. Hjulsatser
Radsätze
2. Akselkasser
Achslager
3. Bremser
Bremse
4. Understell
Untergestell
5. Bærefjærer
Tragfedern
6. Draginnretning
Zugvorrichtungen
7. Bufferinnretning
Stossvorrichtungen
8. Vognkasse
Wagenkasten
9. Tak
Dach
10. Dører
Türen
11. Taket utett
Dach undicht
Vognkassen utett
Kasten undicht
Tanken utett
Kessel undicht
Beholder utett
Behälter undicht

[1]) Vedkommende uttrykk understrekes.
[1]) *Zutreffende Ausdrücke unterstreichen.*

.....

.....

.....

(Datostempel) *(Tagesstempel)* (Underskrift) *(Unterschrift)*

(IV 50)

Norges Statsbaner
Norwegische Staatsbahnen
Form. nr. 522
(R. I. V. Muster L.)

Vogn litra ..... Nr. ..... Forvaltning .....
Wagen (Gattung) *Nr.* *der*

lesset på vogn (litra) ..... Nr. ..... Forvaltning .....
verladen auf Wagen (Gattung) *Nr.* *der*

Sterkt beskadiget

repareres av eiendomsbanen.

Schwer beschädigt

zur Wiederherstellung in die Heimat.

.....

(Datostempel) *(Tagesstempel)* (Underskrift) *(Unterschrift)*

IV 50)

DREYER-TRYKK