Trykk 420

Trykt i juni 1972

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen

420.1: Forskrifter for bruk og behandling av godsvogner og lastemidler.

420.2: Lasteforskrifter. Innenlandsk trafikk.

420.3: Forskrifter om gjensidig bruk av godsvogner og lastemidler i internasjonal trafikk.

FELLESTRYKK A.S — OSLO

Gammelt Bl.nr.	Nytt Bl.nr.	Betegnelse	Anført
399	001.522.04	Vognmerkelapp Thermo-vogner	Del 1 : 6.1.6.
393	001.522.06	Vognmerkelapp varmegods	Del 2 : 1.8.
539	001.523.21	Skiftes forsiktig	Del 1 : 6.6.2.
Ny bl.	001.523.90	Spesialtransport (over-skredet lasteprofil)	Del 2 : 1.6., Del 3 : 9.3.
134	001.527.01	Transporttillatelse	Del 2 : 1.6., Del 3 : 9.3.
505	001.531.35	Rød etikett, paller	Del 3 : 7.1.
368	001.536.10	Besiktigelsesprotokoll	Del 3 : 3.4.3.
558	001.571.05	Rapport om skadet vogn	Del 3 : 3.4.2.
551	001.571.11	Vogn, prs.- og beholderbok	Del 3 : 4.2.
594	001.571.38	Vognkartotek	Del 3 : 4.2.
521	001.572.01	Rekvisisjon av erstatnings-deler	Del 3 : 2.5.5., 2.6.
563	001.572.05	Melding om utenlandsk vogn satt ut av trafikk	Del 3 : 2.5.5.
568a	001.572.10	Følgeseddel	Del 1 : 4.2.10., Del 3 : 4.3., 4.6., 5.3.1., 5.5.1., 5.6., 7.1., 7.2., 8., 8.2.
568b	001.572.11	Følgeseddel for vogner, vogndeler og erstatnings-deler	Del 3 : 2.4.2.
523a	001.572.20	Bremsen ubrukbar	Del 3 : 2.5.6.
523b	001.572.21	Hovedledning ubrukbar	Del 3 : 2.5.6.
524	001.572.45	Overgangsseddel (vogner)	Del 3 : 9.2.
522	001.572.50	Sterkt skadet	Del 3 : 2.5.4., 2.5.6., 3.4.9.
565	001.572.51	Til undersøkelse	Del 3 : 2.5.2., 2.5.6., 3.4.7.
566	001.572.52	Må ikke lesses	Del 1 : 3.1., Del 3 : 2.5.3., 2.5.6., 5.5.1.
540	001.572.53	Hjemsendingsseddel	Del 3 : 9.2.
331	001.723.25	Regning (godstransport)	Del 1 : 1.4.4.8.

Trykk 420.1

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner
Hovedadministrasjonen

Forskrifter
for bruk og behandling av godsvogner og lastemidler

Ved dette trykk oppheves:

Trykk nr. 420.1 trykt i april 1958 med rettelsesbladene 1—5 og følgende Had. sirk nr.:

273/60, 280/61, 182/62, 261/62, 29/63, 174/64, 249/64, 288/64, 292/64, 125/65, 171/65, 195/65, 26/66, 64/66, 107/66, 132/66, 211/66, 27/67, 7/68, 8/68, 26/68, 49/68, 71/68, 92/68, 168/68, 186/68, 212/68, 214/68, 220/68, 257/68, 125/68, 145/69, 155/69, 201/69, 212/69, 27/70, 67/70, 158/70 og 215/70.

FELLESTRYKK A.S. — OSLO

LISTE OVER RETTELSESBLAD

Rettelsesbladet skal etter foretatt komplettering av trykket registreres her.

Tillegg				Tillegg			
nr.	Innført den	Innført av	Merknad	nr.	Innført den	Innført av	Merknad
1	12/2-73	Mag	Jan. 1973	14			
2	28/2-75	RD	Feb. 1975	15			
3				16			
4				17			
5				18			
6				19			
7				20			
8				21			
9				22			
10				23			
11				24			
12				25			
13				26			

Trykk 420.1 deles ut til:
Stasjonspersonale
Kond — og lokpersonale
Vognvisitører
Adm.fordeling i nødvendig utstrekning

INNHOLD

Side

1. Godsvognmateriellet.

1.1. *Vogner for kommersielt bruk.*

1.1.1. Godsvogner som kan fremføres på NSB

— NSB' egne vogner.
Fortegnelse med beskrivelse av vognenes tekniske data er inntatt i trykk 752.

— Private vogner som er innregistrert i NSB's vognpark.
Fortegnelse og beskrivelse, se trykk 752.

— NSB's interne vogner.
Fortegnelse og beskrivelyse, se trykk 745.

— Rjukanbanens vogner.
Disse bærer eiendomsmerke «Rj. B Norge».

— Vogner som tilhører utenlandske baner.

— Private vogner som er innregistrert ved en utenlandsk bane.

Unntak

a) Valdresbanen.
To-akslede lukkede og åpne godsvogner med akselavstand over 8 m tillates ikke kjørt på Valdresbanen.
Anm Da det bare er et begrenset antall lukkede vogner med akselavstand fra 6.6 til 8.0 m som tillates fremført i hvert godstog, bør det fortrinnsvis brukes vogner med høyst 6.6 m akselsavstand.

b) Flåmsbana og Hardangerbana.
Vogner som skal framføres på disse banestrekniger må være utstyrt med trykkluftbremser av følgende bremsesystemer: Hildebrand Knorr-bremse, Oerlikon-bremse, KnorrKE-bremse, Westinghouse-bremse (WE og WU) og Dako-bremse (DK).

Forkortede bremsebetegnelser som er påmalt langbjelkene er vist i bilag 2.

1.2. *Vogner for internt bruk.*
Vogner til internt bruk skal tas ut av den minst moderne del av vognparken.

1.2.1. Vogner til internt bruk på linjen.
Trafikkvogner kan ikke nyttes til internt bruk uten etter nærmere konferanse og tillatelse fra Hovedadministrasjonen. Vognene må ikke forsynes med spesielt utstyr eller underkastes konstruktive forandringer før godkjenning fra Hovedadministrasjonen foreligger.

Vognene gis nye påskrifter etter nærmere bestemmelse fra Hovedadministrasjonen.

Alle ekstra påskrifter må fjernes når vognene igjen frigis til trafikkvogner.

1.2.2. Vogner til internt bruk på stasjons- eller verkstedsområder.

Vognene tas ut blant utrangerte vogner.

Vognene må ikke brukes på linjen, og bestemmelsene i punkt 2 gjøres ikke gjeldende for disse vogner.

Alle tidligere påskrifter må fjernes. I stedet forsynes vognene med påskriften: «Stasjonsvogn», stasjonens navn, «Må ikke brukes på fri linje», og eventuelt med ordningsnummer og påskrift om bruksområde.

1.3. *Vogntilbehør.*

1.3.1. Løst vogntilbehør.

Løst vogntilbehør skal i alminnelighet være utstyrt med eiendomsmerke og deres antall og art skal være angitt på vognens langsider.

I bilag 1 er angitt en internasjonal kode for utstyr/deler som vognene kan være utstyrt med. NSB vogner har bare et fåtall av de gjenstander som er oppført i dette bilaget.

Stasjons- og togbetjening må sørge for at løst vogntilbehør blir satt på plass etter opp- og avlasting. Hvis tilbehøret ikke kan settes på plass p.g.a. lastens art, skal det være slik plassert på vogna at det er synlig. Utstyret må være sikret slik at det ikke går tapt eller blir en fare for jernbanens sikkerhet. Er vogna utstyrt med stakemagasin, skal stakene plasseres i dette såfremt de ikke kan stå i sine holdere. Stakekjettinger må være innbyrdes forbundet med hverandre eller godt hengt opp på annen måte.

På endel eldre vogner (T3, Tl3, Kbmp(T4) og Om(Tl4) er det ved stakefestet anbragt sikkerhetskjetting med krok. Er stakene i bruk skal kroken hektes inn i hullet i nedre stakeende. Brukes ikke stakene skal sikkerhetskjettingens krok henges opp i bøylen ved staktefestet.

Etterglemt løst vogntilbehør for norske vogner sendes til hovedskifteterminalen i distriktet. Her utsorteres skadd tilbehør som periodevis sendes det vognverksted som vedlikeholder vedkommende vogntype. Avtale om forsendelse foretas med vedkommende verksted.

Etterglemt løst vogntilbehør etter utenlandske vogner sendes som angitt i del 3.

1.3.2. Diverse løst vogntilbehør.

1.3.2.1. Holdere for sidelemmer.
For vogner med nedleggbare sidelemmer er anskaffet løse holdere for å kunne sikre lemmene i oppreist stilling når de ordinære festeanordninger er i ustand. Stasjoner som vanligvis sender gods som kan skades om lemmene faller ned, er utstyrt med et mindre antall lemmeholdere.
Bestemmelsesstasjonen skal omgående returnere holderene etter bruk. Er denne ukjent, sendes disse til nærmeste bystasjon.

1.3.2.2. Strammeutstyr for tømmer og trelast.
Vognene litra Rpgs er utstyrt med strammeanordninger for fastgjøring av tømmer og trelast.

På hver vogn er montert 3 sett strammeanordninger. Utstyret består av lenke, fjær, lås, strammerull og spak. Spaken skal etter bruk anbringes i bestemt holder.

Det øvrige utstyr skal, når det ikke er i bruk, oppbevares i spesielle kasser på vognas langbjelker. På vognas ene langbjelke er det også anbragt særskilt kasse for oppbevaring av containerfester (pigger).

Vognene kan utstyres med spesielle labanker som underlag for tømmer, kubb og trelast.

Skal vognene gå i turnus må avtale om dette rettes til Hvk.

1.3.2.3. Festeanordning for containere.
En del vogner er utstyrt med spesielle låseanordninger for transport av containere. Låseanordningene er slik konstruert og plassert at man på en vogn kan transportere enhver kombinasjon som bygger på ISO-systemet.

Når vognene ikke skal nyttes til transport av containere, snus låseanordningen slik at låsekjeglen kommer ned i vogngulvet som da blir plant.

For vogner som er utstyrt med staker og stakemagasin, skal stakene oppbevares i magasinet når vognene nyttes i containertrafikk.

For feste av containere på Rgps-vognene anvendes spesielle jernpigger.

1.3.2.4. Dørbommer.
Vogner som har spesielt store dører, eller hvor sideveggene bare består av skyvedører, er utstyrt med dørbommer.

Bommene skal hindre godset i å ligge an mot dørene. Etter lossing skal de plasseres i egne holdere som er anbragt innvendig i vognene.

1.4. *Lastemidler.*
Som lastemidler regnes det utstyr som nyttes for å feste og beskytte lasten under transporten.

Lastemidlene er som regel eiendomsmerket.

I gruppen lastemidler betraktes i denne forbindelse også katalytovner, bur og lastpaller.

I internasjonal trafikk skal lastemidler være påført nummer og benevnelse når deres verdi overstiger kr. 50,—. Se nærmere om dette i del 3.

1.4.1. Presenninger.

1.4.1.1. Anskaffelse og vedlikehold.
Anskaffelse av presenninger foregår ved Had's forføyning.

Presenningene er merket med NSB, NORGE og nummer.

På nyere presenninger er dessuten angitt størrelse i m^2 og lengde (39.2 m^2—8.7 m).

Narvik distrikt har en mindre beholdning av presenninger som er merket med NSB, NORGE, NRV og nummer.

Skadde eller dårlige presenninger sendes Forrådet, Hamar. Presenningene skal angis på tjenestefraktbrev.

1.4.1.2. Bruksbestemmelser og behandling.
Presenninger skal utelukkende anvendes for dekning av last.

Kunden skal selv sørge for pålegging av presenninger. Ved utlevering av presenning skal kunden gjøres oppmerksom på at han straks må melde fra til stasjonen hvis han anser at presenningen ikke er tilfredsstillende.

Presenninger må behandles forsiktig og skal oppbevares under tak når de ikke er i bruk. Ved flytting må de ikke slepes.

Våte presenninger må tørkes, og frosne presenninger må tines og tørkes før de legges sammen. Frosne presenninger må behandles meget forsiktig slik at de ikke brister og blir utette.

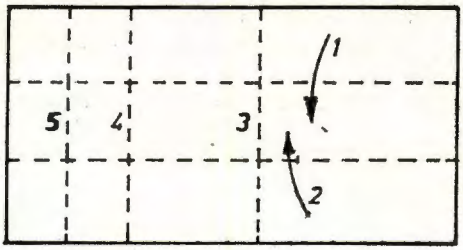
Forekommer stivfrosne og våte presenninger i større antall på stasjoner som ikke har mulighet for tining og tørking kan presenningene, etter Dvk's ordre, sendes til annen stasjon for opptining og tørking.

Etter bruk skal tørre presenninger legges sammen slik at eiendomsmerke og nummer vender ut.

Presenningens tau nyttes som surring.

Det er NSB's personale som legger presenningene sammen og dette gjøres som vist på nedenstående skisse.

Presenningen legges først sammen 2 ganger på langs (1—2) deretter 3 ganger på tvers (3—5).



1.4.1.3. Presenninger i internasjonal trafikk.
Om samtrafikk med utlandet, se del 3, punkt 4 og 8.

1.4.2. Katalytovner.

1.4.2.1. Beskrivelse.
Til oppvarming av jernbanevogner 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. Brennstoffet føres i veker gjennom rør fra beholderen til brennmatten hvor en kjemisk reaksjon utvikler varme.

Thermix type 56 (B-ovn) har beholder for 7 liter brennstoff og kan brenne 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. 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 delt i to like store deler, og reguleringen blir to trinn. Med hel brennmatte i funksjon gir ovnen ca. 1900 watt. Thermix type 225 har skråstillet brennmatte.

Til hver ovn hører en tenningsanordning.

Ved regulering av ovnens varmeeffekt forlenges eller forkortes brenntiden. Halv effekt på type 225 tilsvarer ca. 185 timers brenntid.

Ovnene er merket med nummer, eiendomsmerke samt brutto- og nettovekt (bruttovekt = egenvekt pluss vekt av brennstoff i full tank).

Det er forbudt å bruke private katalytovner i varmevognene.

1.4.2.2. Brennstoff.
Som brennstoff kan *bare* nyttes ren bensin, såkalt katalyt- eller ekstraksjonsbensin.

Det må ikke under noen omstendighet forsøkes nyttet annet brennstoff, da ovnene blir ubrukelige og i verste fall helt ødelagt.

Katalytbensin kan kjøpes på større bensinstasjoner og hos fargehandlere.

1.4.2.3. Fylling.
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 bruk av åpen ild 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 i påfyllingsrøret.

Ovnen skal være slokt ved påfylling av brennstoff. Er det nødvendig med etterfylling undervegs (når transporttiden overskrider brenntiden) skal ovnen tas ut av vogna under fyllingen.

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

1.4.2.4. Tenning.
Opptenning av ovnene må skje under forhold som utelukker brannstiftelse (se pkt. 1.4.2.3.).

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

Det finnes ikke noe måleapparat som angir dette, så ovnen må veies. Ovnens egenvekt trekkes fra veievekten.

Denne differanse divideres med 0.7 (bensinens egenvekt), hvorved man kommer fram til antall liter i beholderen.

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.

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

Det må da tennes på nytt.

Ettter 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 og under transport m. v., må ovnene alltid holdes vannrett. Hvis ovnen under fylling eller transport til tenningsstedet har vært «tippet» slik at bensin har trengt opp i brennmatten, bør den settes til lufting før tenning finner sted. I motsatt fal risikerer man at bensinen flammer opp når ovnen tennes.

Stå ikke over ovnen når den tennes.

1.4.2.5. Slokking.
Slokking av katalytovnene foregår ved å legge lokkene over brennmatten.
Det må påses at lokket slutter godt til slik at lufttilførselen stenges.

1.4.2.6. Depot- og brukerstasjoner.
I distriktene er opprettet sentrale depotstasjoner som skal sørge for at ovnene er fylte og ferdige til bruk.

Brukerstasjonene rekvirerer ovn gjennom Dvk.

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:	Kristinansand, 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 selv ha rødsprit til opptenning av ovnene.

1.4.2.7. Transport.
Brennmatten er meget ømtålig for skade, og den må 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 vogna 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.

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.

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.

1.4.2.8. Ettersyn.
Snarest mulig etter endt lossing kontrolleres om ovnene er skadd. Spesielt skal brennstofftank og brennmatte ettersees.

Ovner som ikke virker tilfredsstillende eller er blitt skadd, sendes Verkstedet, 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.).

Etter varmesesongens slutt brennes ovnene tomme.

Verkstedet, Hamar, innkaller årlig ovnene til revisjon. Overtallige løse deler må sendes Verkstedet, Hamar.

1.4.2.9. Kontroll.
Ved depotstasjonen skal det føres fortegnelse eller kartotek over ovnenes bruk, slik at man har kontroll over hvor den enkelte ovn befinner seg. Brukerstasjonen tilstiller depotstasjonen nødvendige opplysninger for føring av kartoteket. Hvis ovnen(e) ikke er ankommet depotstasjonen innen normal frist for tilbake-

sendingen, etterlyses ovnen(e). Hvis mangelen ikke blir regulert, sendes vanlig mangelmelding til Gel samtidig som underretting sendes Dvk.

1.4.2.10. Samtrafikk.
I samtrafikk med andre transportmidler (bilruter, ruteskip) 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.
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 del 3, hvilket medfører at det må skrives ut følgeseddel, bl 001.572.10 (bilag 9, del 3) for de ovner og bur som finnes i vogna. Ovnens nr må påføres bl 001.572.10 (bilag 9, del 3).

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 skal ha tydelig påskrift «Varmeovn» innrammet med rød blyant.

1.4.3. Bur for katalytovner.
Som beskyttelse rundt 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 med brennmatten vendt mot bakveggen i buret. Det er her montert en astbestplate som skal ta imot varmebestrålingen.

Burene festes til vognveggen ved hjelp av spesielle fjærstropper. Burene må ikke rykkes løs fra vognveggen. Skal burene flyttes,

må fjærstroppene først løses. Stasjonene skal informere kundenes losse-/lessemannskaper om festanordningen. Oslo Ø, Gx og Oslo V Gx, har nye fjærer på lager. Ved behov skal disse ekspedisjoner utstyre burene med nye fjærer.

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

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

Skadde bur sendes Verkstedet, Hamar.

Etter varmevognsesongens slutt sendes burene til Gx Oslo Ø og Oslo V. Bur som trenger reparasjon eller oppussing utsorteres og sendes Verkstedet, 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 distriktssjefens bestemmelse.

1.4.4. Lastpaller.

1.4.4.1. Palltyper.
(Ekspedisjonsbestemmelser for lastpaller er inntatt i trykk nr. 830, art 80 og 81.)

Utvekslingen omfattes bare av lastpaller som er merket «EUR» og (inntil videre) «X».

EUR-pallen er inntatt i Norsk Standard som NS 1532. Den er merket med EUR på langsidens høyre kloss og med NSB eller annen jernbaneforvaltnings initialer på langsidens venstre kloss. X-pallen er lik EUR-pallen når det gjelder mål, men bærer merket X og produsentens kodenummer på langsidens høyre kloss. På relativ kort sikt må det regnes med at X-pallen vil falle bort som utvekslingspall.

Kunder som fremtidig skal anskaffe eller fornye pallbeholdningen bør derfor anbefales å anskaffe EUR-paller.

Opplysning om produsenter som fremstiller EUR-paller fås ved henvendelse til Trelast- og Brukskontoret, telefon 20 95 50, linje 2761.

1.4.4.2. Lagring av paller.
Pallene representerer betydelige beløp og må tas godt vare på. Stasjonene må anordne hensiktsmessig lagerplass, om nødvendig under tak, og i alle fall slik innrettet eller beliggende at uvedkommende ikke ukontrollert kan forsyne seg av beholdningen.
På større stasjoner og depotstasjoner skal det tas ut bestemte tjenestemenn som pålegges ansvaret for kontroll med mottatte og utleverte paller. Ved slike store oppsamlingssteder for paller skal det føres regnskap over mottatte og utleverte paller. Resultatet (saldo) opptas i den daglige vognmelding.

1.4.4.3. Pallmelding.
Samtidig med vognmeldingen skal stasjonen daglig sende pallmelding som skal inneholde
— antall ledige paller.
— eventuelt udekket behov.

Stasjonsmesteren fører kontroll med at det sendes korrekte meldinger.

Hvk fordeler paller mellom distriktene.

Dvk fordeler paller innen distriktet.

Områdestasjoner fordeler til underlagte stasjoner.

1.4.4.4. Beordring av paller.
Stasjoner som har overskudd av paller skal *bare* avgi paller etter særskilt, eventuelt stående ordre fra Dvk.

Fra endel større stasjoner vil det være nødvendig å beordre paller sendt i hele vognlaster og disse skal alltid angis på fraktbrev. Antall paller skal være anført både i fraktbrevet og på vognmerkelappen.

Vogna kan da utleveres mottakeren uten ettertelling.

Vogna må bare inneholde uskadde paller.

1.4.4.5. Reparasjon og vedlikehold av paller.
Stasjoner som er i besittelse av EUR- og X-paller som trenger reparasjon, eller har enkeltvise løse palldeler, som klosser og bord, skal sende disse til nærmeste depotstasjon.

For fremsending til depotstasjonene nyttes stykkgodsvognene. Depotstasjonene sender enhetene i vognlaster til reparasjonsstedet, eventuelt etter nærmere avtale med det enkelte reparasjonssted.

Depotstasjonene	sender paller og deler til:
Trondheim	Hommelvik impr.verk (ul. Hommelvik)
Stavanger	Vst. Krossen
Kristiansand	
Bergen	Vst. Kronstad

Paller som har uvesentlige mangler, som utstående spiker, løse klosser og bord o. l., omfattes ikke av ovennevnte ordning. Det forutsettes at brukerstasjonene selv utbedrer slike skader.

1.4.4.6. Distriktenes interne planlegging.
Det er av avgjørende betydning at palleeierne får sine paller utlevert snarest mulig.

I denne forbindelse må alle berørte instanser rette oppmerksomheten mot omløpstiden. Den regionale og lokale ledelse må utarbeide nødvendige instrukser koordinert med oppfølgende informasjon.

Stående pallordre kan påskynde omløpstiden.

Pallstrømmen kan da styres til sentrale oppsamlingssteder hvorfra beordring kan foregå hurtig og i store partier.

Da det ved innføring av nye pallbestemmelser (1.1.71) ikke foreligger noen statistikk for palletert gods i vognlaster, må distriktets og stasjonenes planlegging foreløpig skje på grunnlag av erfaring som formidles til berørte instanser.

1.4.4.7. Innsending av stykkgodsfraktbrev for paller i retur og pallnotaer.

I den daglige ekspedisjon utsorteres stykkgodsfraktbrev for paller i retur (blandes ikke sammen med øvrige fraktbrev).

Den 10. i hver måned innsendes til Hvk foregående kalendermåneds

— utkvitterte stykgodsfraktbrev for paller i retur (del 1)
— pallnotaer for avsendte paller i internasjonal trafikk, del 1 og 2 (sammenheftet)
— pallnotaer for kundens innleverte paller i mottatt internasjonal trafikk, del 1 og 2 (sammenheftet).

Antall paller i hver av ovennevnte grupper telles opp.

Stykkgodsfraktbrev og de to typer pallnotaer buntes deretter hver for seg. Utenpå omslaget påstemples stasjonens navn, nr, og påskrives *antall* paller.

1.4.4.8. Betalingsrutiner (kunden skylder paller).
Stasjonen skal gi kunden kvittering for innbetalt beløp.
Bl. nr. 001.723.25 «Regning» skal brukes.
Pris pr. pall er kr. 30,— inkl. moms.

Av det oppkrevde beløp føres 5/6 av dette i linjen «Avgift for ettertelling». Linjen gis tilleggstekst: «Mangler paller». Moms, 1/6 av beløpet = kr. 5,— pr. pall, føres i linjen «Merverdiavgift». En gjenpart av kvitteringen frankeres og vedlegges regnskapet til KK.

1.4.4.9. NSB's interne sendinger.
Hver fagavdeling skal selv anskaffe det antall paller som anses nødvendig for transport og lagring.

NSB's egne palleterte sendinger til/fra verksteder, lagre, baneavdelinger m. fl. skal behandles på samme måte som anført for private sendinger.

2. Merker og påskrifter på godsvogner (norske og utenlandske).

2.1. *Merker og påskrifter med driftsteknisk betydning.*

(Merking og påskrifter om farlige stoffer, se trykk 425.)

2.1.1. Eiendomsmerke, vognlitra og vognnummer.

Eksempel:

Vognnummer 21 76 158 6 266—1

- 1 → Kontrollsiffer.
- 266 → Fortløpende nummer innenfor litra.
- 158 6 → Angir litra og vogntype (litrakode). Det siste siffer (6) er samtidig tusentallsiffer i det fortløpende nummer.
- 76 → Eiendomsmerke (vogneier).
- 21 → Overenskomst om utveksling av vogner. Her står 21 for RIV (RIV = internasjonal avtale om utveksling av vogner).

Vogner i internasjonal trafikk må være RIV-merket.
Siffrene 01, 11 og 31 står også som betegnelser for RIV.
Vogner som har O som femte siffer tilkjennegir at vognene er private: | | | | | 0 | | | | | | | |

Vognnummerets samtlige 12 siffer skal anføres i fraktbrevet, i opptak, rapporter, korrespondanse m. m.
Vognnummeret er plassert til venstre på vognens langsider.

2.1.2. Vognas påskrift om lastegrenser.

Merket er plassert på vognas langside.

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

	A	B1	B2	C2	C3	C4
	31,5 t	34 t	49 t		58 t	59 t
S	31,5 t	34 t	49 t			
SS	31,5 t					

Vognas lasteevne i tonn er angitt som en av ovenstående eller liknende påskrifter.

[S] betegner at vogna kan framføres i tog med hastighet inntil 100 km/time.

[S S] betegner at vogna kan framføres i tog med hastighet inntil 120 km/time.

Lastegrensene i de forskjellige linjeklasser må ikke overskrides.

I stedet for, eller i tillegg til [S] eller [SS] kan det være oppført et tall som angir en bestemt hastighet.

	Merke	Plassering	Betydning
2.1.3.	Vognvekt 12 600 kg	Til venstre på vognas langside	Angir vognas vekt
2.1.4.	Vognvekt/ Bremsevekt 18 600 kg / 18,5 t	—»—	Øverste tall angir vognas vekt i kg, det nederste tall håndbremsens maksimale bremsevekt i tonn. Merket er anbragt på vogner med håndbrems når vognas bremsbare vekt er mindre enn summen av vognas vekt og den angitte lastegrense i gruppe C. (Se pkt. 2.1.2.)

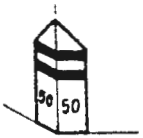
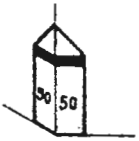
Merke	Plassering	Betydning
2.1.5. Rominnhold 12 300 l	—»—	Angir rominnhold i liter, hektoliter eller m³. Mer-er påført tankvogner o. l. Vognene bærer desuten påskrift om hvilken væske eller gass de er bygget for. Rominnholdet i lukkede norske godsvogner er angitt i m³ uten symbol.
2.1.6. Gulvflate 22,6 m²	—»—	Angir vognas gulvflate i m².
2.1.7. Lastelengde 12,6 m	—»—	Angir vognas lastelengde i m.
2.1.8. Vognens lengde 13,96 m	—»—	Angir vognas lengde i m over bufferne.
2.1.9. Akselavstand 8,00 m	Til høyre på langbjelken	1. For 2-akslede vogner: akselavstand. For 3-akslede vogner: avstand mellom de ytterste aksler. For boggivogner: avstand mellom boggisentrene.
	På boggien	2. For 2-akslede boggier: avstanden mellom boggiens aksler. For fler-akslede boggier: avstanden mellom boggiens ytterste aksler.

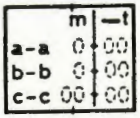
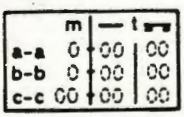
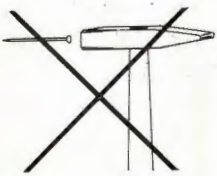
	Merke	Plassering	Betydning
2.1.10.	Vogner til Storbritannia 	Til venstre på vognsiden	Angir at vogna er bygget overensstemmende med Storbritannias konstruksjonsprofil. Vogner med dette merke er dessuten påført vognas egenvekt i engelske tonn i nærheten av merket. Under det ordinære akselavstandsmerke (pkt. 2.1.9.) er påført akselavstand i engelske mål.
2.1.11.	Private vogner P	Bak kontrollsifferet	Angir at vogna tilhører privat firma. Vogna skal være påført eierens navn, hjemstasjon, hvilke godsslag den er bygget for, samt eventuelle trafikkrestriksjoner. — Bortleid vogn er dessuten påført opplysninger om navnet på det firma som leier vogna.
2.1.12.	Internasjonal trafikk RIV	Til høyre på vognsiden	Angir at vogna med hensyn til byggemåte tilfredsstiller alle bestemmelser som gjelder for internasjonal trafikk.
2.1.13.	Enhetsgodsvogn St	Til høyre for RIV-merket	Angir at vogna tilfredsstiller de internasjonale byggekrav for «enhetsgodsvogner».

	Merke	Plassering	Betydning
2.1.14.	Standard-vogn UIC	Under RIV-merket	Angir at vogna er bygd etter UIC's tegninger for internasjonale standard-godsvogner.
2.1.15.	Avtalevogn FS / SNCF	Til høyre på vognsiden	Angir at vogna kan fremføres på de baner som er anført i merket. Merket påføres vogner som ikke er RIV-merket, men som ifølge overens-komst mellom forvaltnin-gene kan fremføres på deres baner. Eksemplet viser at vogna kan frem-føres på italienske og franske baner.
2.1.16.	Spanske vogner PARA ESPAÑA 00 00 TARA 00,0 t. CARGA MAX. 00,0 t. FRENO AUT. 00-00 t. FRENO MANO MAX. 00 t.	Til venstre på vognsiden	Kantstillede firkanter: Den venstre angir største tillatte hastighet når lasteevnen er fullt utnyt-tet. Den høyre angir stør-ste tillatte hastighet når lasteevnen er halvt ut-nyttet TARA: Vognas egenvekt i tonn. CARGA MAX: Vognas lasteevne i tonn. FRENO AUT.: Vakum-bremse. Tallene til vens-stre: bremsbar vekt i stil-ling «Tom». Tallene til høyre: brems-bar vekt i stilling «Last». FRENO MENO MAX: Største bremsbare vekt for håndbremsen.

	Merke	Plassering	Betydning
2.1.17.	Vogner for forskjellig sporvidde. E E	Til høyre på vognsiden over RIV-merket	Vogna er bygget for fremføring mellom land som har forskjellig sporvidde. E: kan lastes til Spania, Portugal og Sovjetunionen. E: kan bare lastes til Sovjetunionen.
2.1.18.	Løst vogntilbehør $12\frac{A}{1}$	Til høyre på vognsiden ev. på høyre langbjelke	Angir løst vogntilbehør. Ved hjelp av en brøk og et tall foran brøken er det på vogner med løst tilbehør angitt antall og art av tilbehøret. A angir løst vogntilbehør. 1 angir arten av tilbehøret. 12 angir antallet. Oppgave over løst vogntilbehør er vist i bilag 1.

Merke	Betydning
2.1.19. Bremseutstyr	Symbolene er anbragt på vognas hjørnestolper.
	Symbol 1. Angir at vogna har gjenomgående ledning.
	Symbol 2. Angir at vogna er utstyrt med godstogsbrems.
	Symbol 3. Angir at vogna er utstyrt med persontogsbrems. (I godstog omstilling til ledningsvogn.)
	Symbol 4. Angir at vogna er utstyrt med godstogsbrems som kan omstilles til persontog.
	Forkortede betegnelser for vognenes trykkluftbremsesystem er angitt på vognenes langbjelker. Oversikt over en del internasjonalt godkjente bremsesystemer er vist i bilag 2. Godsvogner som har påmalt de anførte symboler for bremseutstyr er tillatt fremført i internasjonal trafikk. Om andre hjørnemerker og omtale av bremser, se trykk nr. 412 og 405.1. (Merker for bremserevisjon er på norske vogner anbragt ved siden av merket for vognteknisk revisjon.)

Merke	Betydning
2.1.20. Elektrisk kabel	Symbolene er plassert nederst på vognas hjørnestolper.
	Symbol 1. Angir at vogna har gjennomgående elektrisk kabel for togoppvarming — 3000 volt.
	Symbol 2. Angir at vogna har gjennomgående elektrisk kabel for togoppvarming — 1500 volt.
	Symbol 3. Angir at vogna har gjennomgående elektrisk kabel for togoppvarming — 1000 volt.
	Tall som er påført merket tilkjennegir at kabel for togoppvarming også kan nyttes for det påførte periodetall. Andre merker og påskrifter med el betydning, se trykk 405.1.

	Merke	Plassering	Betydning
2.1.21.	Skifterygg 	Til venstre på langbjelken	Angir forbud mot å la vogna kjøre over skifterygg.
2.1.22.	Konsentrert last 	Midt på langbjelken	Angir den største tillatte last, når godset er jevnt fordelt over de angitte antall meter. Avstandene a-a, b-b og c-c er markert på langbjelken.
			Angir den største tillatte last, når godset hviler på 2 opplagssteder over de angitte antall meter. Avstandene a-a, b-b og c-c er markert på langbjelken.
2.1.23.	Spikring forbudt 	Inne i vogna	Angir at spikring er forbudt. Oppslått bl.a. i lukkede vogner som har veggpanel av trefiberplater.

2.1.24. Tollgods
Vogner med flere rom eller avdelinger beregnet på befordring av tollgods, er påført bokstavfortegnelse (A, B, C osv.).

2.1.25. Spesialutstyr
Vogner med spesialutstyr (skyvbart tak, fellbare staker m. v.) er påført betjeningsanvisning for bruken.

2.2. *Merker og påskrifter med revisjonsteknisk betydning.*
Revisjonsterminer for godsvogner, se trykk 405.1.

	Merke	Plassering	Betydning
2.2.1.	Smørefrist 3 M | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12	Nederst til høyre på vognsiden. Unntaksvis til høyre på langbjelken.	Angir smørefrist og dato for vogner med periodisk smøring. Tallet foran «M» angir smøreperioden i måneder. Når vogna er smurt, skrives dato (dagen) og smørestedets signatur med kritt under den respektive måned på skalaen.
2.2.2.	Vogntekniskrevisjon | 4 REV | L | 00.00.00 | + 3 M | 4 REV L 00.00.00 + 3 M	Til høyre på langbjelken	Angir dato for siste vogntekniske revisjon. Tallet foran «REV» angir revisjonsterminen i år. Enkelte vogner kan i stedet være påført forfallsdato for neste vogntekniske revisjon. Bokstaven etter «REV» angir hvilket verksted som har utført revisjonen. Tilføyelsen bak revisjonsdatoen angir antall måneder revisjonsfristen kan overskrides.
2.2.3.	Materiellkvalitet **Sp**	Ved revisjonsmerket	Angir at vogna helt eller delvis er bygd av annet stål enn vanlig.

	Merke	Plassering	Betydning
2.2.4.	Standardiserte utbyttbare deler Ⓤ	Til høyre på langbjelken og ved revisjonsmerket	Angir at delen er standardisert for utskifting etter internasjonal overenskomst i UIC. På delen er merket påført sammen med eiendomsmerke.

2.2.5. Hjulsats
På vognas akselkasseføringer eller på boggirammens side kan det være påmalt hjulsatsens type nr. Eksempel: «Hjulsats X».

3. Tilsyn med materiellet.

3.1. *Kontroll.*
Personale som i sitt arbeid kommer i kontakt med materiellet, er pliktige til å føre tilsyn med dette. Skader og mangler må straks meddeles stasjonsmester eller vognvisitør.

Vognvisitørene skal utføre teknisk tilsyn med materiellet. Oppdages skader eller mangler som ikke straks kan utbedres, og stasjonen ikke har vognvisitør, meldes skaden til nærmeste vognvisitørstasjon som avgjør om vogna skal repareres på stedet, eller sendes til nærmeste verksted.

Tilhører vogna en utenlandsk forvaltning, skal den på hver av langsidene påklebes bl. nr. 001.572.52 «Må ikke lesses», se bilag 3, del 3.

Når gods er blitt skadd på en slik måte at det antas å skyldes vognas eller presenningens tilstand (f. eks. vannskade), skal bestemmelsesstasjonen sørge for at materiellet snarest mulig blir ettersett.

Diverse bestemmelser om det rullende materiell, f. eks. skader, merking o. l. er tatt inn i trykk nr. 405.1.

Om tilsyn, skader m. m. på vogner til og fra utlandet, se del 3.

4. Utsetting av godsvogner på undervegsstasjoner.

4.1. *Informasjon av meldinger.*
Oppstår det hindringer for befordringen slik at vogna ikke kan fremføres til bestemmelsesstasjonen, men må utsettes undervegs, skal transportleder, sender- og bestemmelsesstasjonen underrettes omgående.

Avsender- og bestemmelsesstasjonen skal underrette avsender resp. mottaker.

I underrettingen søkes gitt opplysninger som kan være til støtte for avsenderens eventuelle disposisjonsordre.

Vogner som utsettes og som har vært fremført etter befordringsklasse B, skal etter reparasjon eventuell omlasting fremføres etter befordringsklasse A.

Den nye vognmerkelapp skal eventuelt settes over den opprinnelige.

Ovenstående meldinger kan sløyfes for massetransporter, f. eks. tømmer, kubb o. l., hvor det etter stasjonens skjønn ikke vil oppstå skadevirkninger for sender og/eller mottaker.

4.2. *Feil ved lasten.*
Ved første anledning må vogn settes ut av toget når:

— lasten på en vogn har forskjøvet seg slik at hensynet til godset eller til jernbanens sikkerhet krever justering eller omlasting,

— vogna er overlastet,

— det oppdages at en vogn har større akseltrykk enn tillatt for vedkommende banestrekning,

— lasten rager ut over profilet og dispensasjon ikke er gitt.

Den del av lasten som må lastes av for at vogna skal kunne gå videre, ekspederes til mottakeren.

Er overskridelse av akseltrykk eller profil så ubetydelig at det antas at vogna uten fare for sikkerheten kan fremføres videre, innhentes distriktssjefens tillatelse.

4.3. *Omlasting.*
Hvis det til omlasting kreves fagkyndig hjelp, eller hvis omlasting og viderebefordring medfører ekstraordinære omkostninger, må senderens disposisjonsordre innhentes, om nødvendig telegrafisk.

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

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

4.4. *Skadde vogner.*
Bestemmelser om skadde vogner er inntatt i trykk nr. 405.1.

Når kunden eller annen person skader vogner, containere eller lastemidler ved uaktsomhet, skal han umiddelbart underrettes om at han kan gjøres ansvarlig for skaden og at NSB vil kunne kreve erstatning for denne. Forholdet meldes omgående til godssjefen (Stm).

5. Rengjøring og desinfeksjon.

5.1. *Rengjøring.*
Etter bruk må vognene gjøres ordentlig rene for is, snø og avfall etter lasten.

Lemmene på åpne vogner skal etter lossing og rengjøring legges ned.

Vogn som har vært nyttet til transport av svovel, skal feies rene *straks* etter lossing da rester av lasten kan medføre fare for selvantennelse.

Staker og annet utstyr må settes på plass og ståltråd, klosser m. v. må fjernes. Bestemmelsesstasjonen må spesielt sørge for at spiker blir fjernet fra gulv og vegger.

Etter bestemmelsene i Befordringsvedtektene, trykk 801, kan NSB kreve at mottaker av vognlastsendinger foretar rengjøring. I hvilken utstrekning denne bestemmelse bør komme til anvendelse, må stasjonen vurdere ut fra konkurranse- og servicehensyn.

I alle tilfelle påhviler det bestemmelsesstasjonen å foranledige at vognene blir rengjort etter lossing. Stykkgodsvogner skal alltid rengjøres av siste losse/endestasjon.

Senderstasjonen skal kontrollere at vogner som stilles til kundenes disposisjon, eller sendes ledige til annen stasjon, er skikkelig rengjort.

Ifølge Befordringsvedtektene, trykk 801, skal senderen fjerne nyfallen snø og nydannet is. Dette fritar imidlertid ikke senderstasjonen for å foreta rengjøring dersom vognene er dekket med snø og is før vognene er stillet til senderens disposisjon. Hvis stasjonen ved større snøfall ikke kan klare arbeidet med egen betjening, sendes melding til distriktssjefen.

5.2. *Grundig rengjøring (vask).*

Grundig rengjøring er spesielt nødvendig for vogner som nyttes for transport av matvarer.

I vogner hvor det foretas grundig rengjøring skal vegger og gulv spyles og skrubbes. Gulvrister rengjøres på samme måte. For fettstoffer bør det anvendes et syntetisk vaskemiddel.

Særlig oppmerksomhet må vies vogner som er brukt til transport av petroleum, dyrebein, limlær, syrer, fisk, rå huder skinn o. l. varer som etterlater lukt og forurensede stoffer. Etter innvendig vask settes dørene åpne, slik at vogna blir godt utluftet. Har ikke stasjonen selv mulighet til å foreta grundig rengjøring, meldes dette til Dvk som gir ordre om til hvilken stasjon vogna skal sendes.

For rengjøring av vogner som blir særlig tilsølt f. eks. ved transport av rå huder, limlær, skinn m. v. skal det kreves opp avgift som bestemt i Godstariffen, trykk 820.

5.3. *Vask av dyrevogner.*

5.3.1. Vanlige dyrevogner innenlandsk.

Dvk bestemmer ved hvilke stasjoner vask av dyrevogner skal foretas. Vask av vognene må foretas snarest mulig etter lossing. For vogner som er brukt *innenlandsk* for transport av smittefrie levende dyr skal vognene vaskes etter følgende forskrift:

a) Vogna gjøres først grundig ren for avfallsstoffer etter transporten.

b) Vaskemiddelet Kombisan QF (et kombinert vaske- og desinfeksjonsmiddel) blandes i forholdet 0.5 dl. pr. 10 liter lunkent vann.
Blandingen sprøytes på gulv, vegger og tak. (Havesprøyte kan brukes.)
Deretter skrubbes og skures vognen grundig.

c) Vaskemiddelet utskylles med rikelig bruk av vann.

d) Vogna settes deretter til utlufting.

Hundekasser vaskes etter ovenstående regler.

5.3.2. Smittsomme dyretransporter og transporter fra utlandet. Desinfeksjon.
Når en vogn er nyttet til transport
— av dyr som lider, eller antas å lide av smittsom sykdom
— av dyr fra utlandet,
eller når det foreligger påbud fra veterinær,
skal vask og desinfeksjon av vogna foretas slik som anført nedenfor, medmindre veterinærmyndighet under særegne forhold, foreskriver annen desinfiseringsmetode.

Av utstyr trengs:
Børster, bøtter og skuffer.
Trykksprøyte (fruktsprøyte).
3 % formalinoppløsning. (300 ml = 0.3 liter kommersielt formalin til 10 liter vann.)
Trykkvann.
Beholder til gjødsel.

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

Hvis ikke fôrrester, strø, gjødsel og annet avfall fra vogna 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 et sterkt vaskemiddel under

grundig børsting. Deretter spyles og dusjes beholderen inn- og utvendig med 3 % formalinoppløsning og settes bort med lokket på.

Når avfallet er fjernet fra vogna, skal innvendige vegger, gulv og løse deler som transportable ramper, vognlemmer etc., børstes og deretter vaskes eller spyles med varmt vann tilsatt et sterkt vaskemiddel. Ekskrementene fjernes ved spyling med trykkvann, og det indre av vogna og de løse delene desinfiseres med 3 % formalinoppløsning i rikelige mengder. Vogna holdes lukket i 1 time. Deretter åpnes dørene slik at vogna kan tørke.

Vogner som sendes til annen stasjon for desinfeksjon merkes med vanlig tomvognmerkelapp påskrevet «For desinfeksjon». Om avvising av dyr som lider av smittsom sykdom m. m. vises til Befordringsvedtektene, trykk 801.

6. Spesialvogner.

6.1. *Thermovogn. Litra Ibcdghpss (Ha5).*

6.1.1. Beskrivelse av vogna.
Vognene er bygget etter internasjonale forskrifter for standard godsvogner.

Lengde over buffere		12.35 m
Akselavstand		7.50 m
Vekt:	818 1000—818 1010	14.5 t
	818 1011—818 1035	17.5 t

		A	B	C
Lastegrenser:	818 1000—818 1010	17.5 t	21.5 t	25.5 t
	818 1011—818 1035	14.5 t	18.5 t	22.5 t
Volum:	818 1000—818 1010			57 m^3
	818 1011—818 1035			54 m^3
Gulvflate:	818 1000—818 1010			27.5 m^2
	818 1011—818 1035			26.2 m^2

Vogna har gjennomgående 1000 volt elektrisk varmekabel.
Vognene 818 1000—818 1010 er S og SS merket, mens vognene 818 1011—818 1035 er S merket.

Under taket er anordnet en seks-sporet hengebane med sporveksler. Ved hjelp av et mellomstykke kan den koples sammen med hengebaner i slakterier som har slaktekroker av type som kan brukes i vogna.

For omlasting til bil med hengebaner er vogna utstyrt med ekstra mellomstykke til forlengelse av hengebanen.

Hengebanen er utstyrt med stengeanordninger som hindrer krokene i å forskyve seg under togets gang.

Kroker hører ikke med til vognutstyret.

For å utnytte fordelene med krok direkte fra lager til lager vil slakterier som er tilsluttet Norges Kjøtt og Fleskesentral (samvirkende slakterier) fremtidig selv holde kroker for sine egne transporter.

Disse slakterier utstyres med spesielle kasser av armert plast som merkes med slakteriets navn.

Følgende slakterier har f. t. ovennevnte transportkasser:

Rogaland Fellessalg (RFS) i Egersund og Stavanger.

Kassene er merket h.h.v. RFS-Egersund og RFS-Stavanger.

Utveksling av kroker mellom slakterier tilsluttet Norges Kjøtt og Fleskesentral (NKF) foregår slik:

A SENDERSLAKTERIET

1. Senderen (krokeieren) skal sammen med slaktet, sende med det nødvendige antall tomme kasser som trenges for returtransporten av ledige rullekroker tilbake til krokeieren (senderen).

2. Senderen skal for returtransporten av kasser og kroker utstede et stykkgodsfraktbrev, hvor antall rullekroker (eventuelt også andre kroktyper som er nyttet) og antall kasser skal være angitt. Stykkgodsfraktbrevet heftes sammen med sendingens vognlastfraktbrev.

3. Senderen skal ved dellevering utstede like mange stykkgodsfraktbrev for returtransporten som det er mottakere. Antall rullekroker og kasser skal spesifiseres i stykkgodsfraktbrevet.

B MOTTAKERSLAKTERIET

5. Mottakeren er ansvarlig for at riktig antall av rustfrie rullekroker (ev. andre kroker) legges ned i plastkassene. Etter opptelling og kontroll skal mottakeren plombere kassene.

6. Mottakeren skal ekspedere kassene som stykkgods tilbake til senderslakteriet (krokeieren).

   Stykkgodsfraktbrevet, som var vedheftet vognlastfraktbrevet for den opprinnelige sending, skal nyttes.

C Transportselskapene.

7. NSB skal ikke kreve opp frakt for returgående kasser med kroker (stykkgodssendingen).

   Ved sendingens mottakelse skal NSB kontrollere om kassene er plombert. Uregelmessigheter noteres i stykkgodsfraktbrevet. Noteringen bekreftes ved datostempel og signatur.

   Stykkgodsfraktbrevet for disse sendinger skal behandles som bestemt for vanlige stykkgodssendinger (fraktbrev).

6.1.2. Beskrivelse av aggregatet.

Aggregatet består av dieselmotor, kompressor, fordamper, kondensator, væsketank og reguleringsutstyr. En termostat med innstillingsområde fra + 20°C til ÷ 25°C sørger automatisk for varming, kjøling eller frysing med konstant temperatur, uavhengig av temperaturen utenfor vogna.

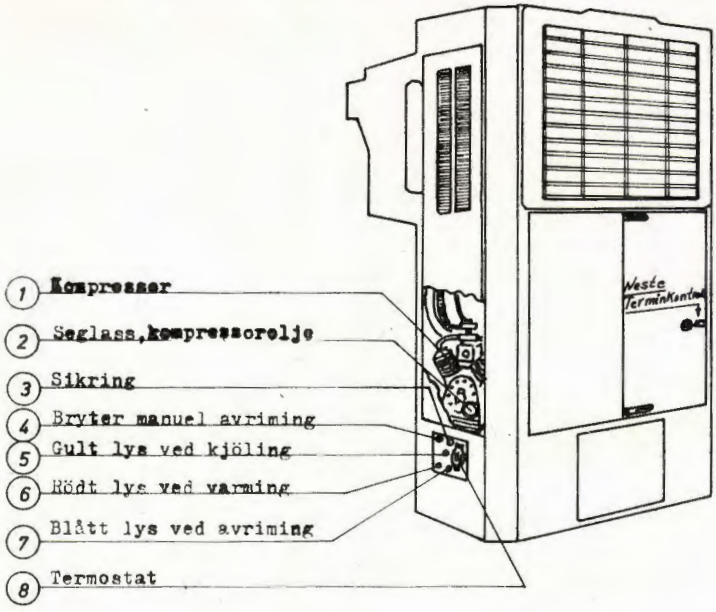
Motorens turtall reguleres automatisk til fullt eller halvt turtall.

Den del av aggregatet som er montert utenpå vogna, er omgitt av et skap med dører i fronten og på begge sider.

I en kasse på plattformen over bufferne er plassert akkumulatorbatteri (12 V), og under aggregatskapet er brennstofftanken som rommer 500 liter plassert.

6.1.3. Instrumenter og betjeningsutstyr.

6.1.3.1. Aggregatskapets venstre side.



I spalten på høyre frontdør avleses det bestemte timetall som angir når aggregatet forfaller til revisjon. (Løpende timeforbruk, jfr. ⑬.

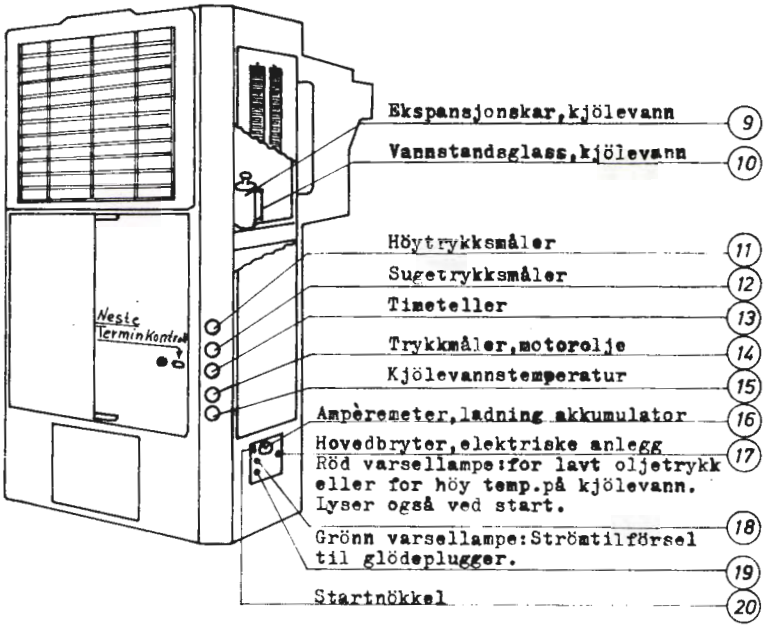
På vognveggen under aggregatet er plassert et termometer som viser temperaturen på returluft fra fordamperen.

På innsiden av bufferbjelken, under aggregatets venstre side er montert en stikk-kontakt for tilkopling til stasjonens el.nett. Strømmen nyttes til motorvarmer og forvarming av motorens brennstoff i den kolde årstid. Kabel med støpsel til vognas stikkkontakt er plassert på følgende stasjoner:

Mysen, Rakkestad, Stange, Hamar, Steinkjer, Mosjøen, Mo i Rana, Fauske og Bodø.

På hver side av vogna, i nærheten av merkelappholderne, er montert to termometere som viser temperaturen i hver sin ende av vogna. (Termometer nr. 1 viser temperaturen i aggregaten-

6.1.3.2. Aggregatskapets høyre side.



den og termometer nr. 2 vognas andre ende.) Mellom disse termometere er anbragt et termometer hvor utetemperaturen kan avleses.

6.1.4. Tilsyn og behandling i driften.
Stasjonsmesteren (Txp) har ansvar for vogna når denne oppholder seg på stasjonen uten å være innkoplet i tog.

Togføreren har ansvar for vogna når denne er innkoplet i tog. I distriktene er uttatt bestemte tjenestemenn som instruktører. Henvendelse om opplæring skjer til distriktsjefen.

6.1.4.1. Start av aggregatet.
Før start må det kontrolleres at aggregatets brennstoffbeholdning og motoroljestand er oppfylt og tilstrekkelig for turen.

Takt	Arbeidsoperasjon	Punkt	Plassering
1	Innstill termostaten til stort avvik fra utetemp.	⑧	V. side
2	Hovedbryter settes på «ON»	⑰	H. side
3	Rød lampe lyser	⑱	»
4	Drei startnøkkel «mot urviserne» til «HEAT»	⑳	»
5	Grønn lampe lyser. Vent 1 min.	⑲	»
6	Drei startnøkkelen videre «mot urviserne» til «START»	⑳	»
7	Slipp nøkkelen når motoren starter. Rød lampe slokker		
8	Innstill termostaten på ønsket temperatur	⑧	V. side
9	Fyll ut rapportbok (blåpapir)		

Kontroller etter 10—15 min. at instrumentene viser normale utslag (se pkt. 6.1.4.2.).

6.1.4.2. Utslag på instrumenter, innstillinger

Instrument/kontrollpunkt	Indikasjon	Merknad
② Seglass, kompressorolje	⅓—½ i glasset	Normalt
⑤ Varsellys for kjøling	Gult lys	Kjøling
⑥ Varsellys for varming	Rødt lys	Varming
⑦ Varselys for avriming	Blått lys	Avriming
⑩ Vannstandsglass, motorkjølevann	Synlig	
⑪ Høytrykksmåler, kompresosr	6—7 kg/cm²	Normal drift
⑫ Sugetrykksmåler, kompressor	0.14—0.21 kg/cm²	Lasteromstemp., ca. ÷ 18° C
	1.12—1.41 kg/cm²	Lasteromstemp., ca. + 4° C

⑬ Timeteller	Aggregatets driftstid	
⑭ Trykkmåler, motorolje	ca. 3.5 kg/cm²	Fullt turtall
	ca. 2.8 kg/cm²	Halvt turtall
⑮ Kjølevannstermometer	ca. 80° C	Normal drift
⑯ Ampèremeter	Ladning/tapping	
⑱ Varsellampe; for lavt oljetrykk eller for høy kjølevannstemp.	Rødt lys	Lyser også ved start av motor
⑲ Varsellampe for strøm til glødeplugger	Grønt lys	Før start
Terminkontroll	Angir tidspunkt-terminkontroll	Revisjonsfrist: Anført i spalten høyre frontdør.
Måler for oljenivå i brennstofftank	¼, ½, ¾	Trykk inn knappen for måling

Innenfor frontdørene på aggregatet er det seglass for kontroll av kjølevæske og påfyllingsstuss for oppfylling av motorolje.

6.1.4.3. Brennstoff.
Brennstofftanken påfylles vanlig autodiesel olje. Se punkt 6.1.7.

6.1.4.4. Avriming.
Avriming skal foretas etter at kjøle- og frysegods er innlastet og dørene er lukket.

Avrimingen igangsettes ved å trykke inn bryteren ④ for manuell avriming. Bryteren vil straks gå tilbake til utgangsstillingen, men avrimingen fortsetter automatisk. Når all is og rim er fjernet, vil aggregatet automatisk begynne å kjøle igjen.

Er utetemperaturen under 0°C, må det kontrolleres at drensrørene under aggregatskapet ikke er blokkert av is.

6.1.4.5. Tilsyn med vogn på stasjon.
Etter at aggregatet er startet og inntil vogna er innsatt i tog, er stasjonsmesteren (Txp) ansvarlig for at det føres tilsyn med vogna.

Det skal føres tilsyn med at aggregartet arbeider normalt og at temperaturen er lik, eller gradvis nærmer seg den temperatur som er foreskrevet for lasten.

Ca. 2 timer etter at aggregatet er startet, leses instrumentene av. Disse er: høytrykksmåler ⑪, sugetrykksmåler ⑫, timeteller ⑬, trykkmåler for motorolje ⑭ og kjølevannstemometer ⑮.

Etter avlesing utfylles andre linje i rapportbokens felt «start». Avviker lasteromstemperaturen så meget fra den foreskrevne temperatur at innlastingen ikke kan foretas, eller at innlastet gods kan ta skade, meldes forholdet til transportledelsen.

Ved forgreningsstasjoner eller togs endestasjon hvor det er vognvisitør, skal denne kontrollere:
— at vognas romtemperatur er som foreskrevet (jfr. vognmerkelapp),
— at vogna har tilstrekkelig med brennstoff,
— at aggregatets instrumenter gir normale utslag.

6.1.4.6. Tilsyn med vogna i tog.
Togfører skal så ofte forholdene tillater det kontrollere aggregatets drift og lasteromstemperaturen (angitt på vognmerkelappen). Temperaturen og tidspunkt noteres i rapportboken.

Når lastet vogn settes ut på forgrenings- eller endestasjon, skal togføreren underrette txp (stasjonspersonalet) om vognas tilstand (opplysning om normal drift eller avvikelser). Txp (stasjonspersonalet) skal alltid ha vognene under oppsyn når disse settes ut på forgrenings- eller endestasjon.

6.1.4.7. Føring av rapportbok.
Rapportbok oppbevares i en kasse som er montert ved merklappholderen på vognas ene langside.

For hver transport skal det føres rapport i to eksemplarer (gjennomskrift). Vognas bestemmelsesstasjon sender det ene til vst.kontoret, Toghallen, Oslo Ø.

Instrumenter avleses og rapportbok føres:
1. Ved start.
2. Ca. 2 timer etter start, og før innlasting begynner.
3. Ved innlastingens begynnelse (kan falle sammen med foregående).

4. Før vogna settes inn i tog.
5. Undervegs, når forholdene tillater det.
6. Før utlastingen begynner.
7. Når uregelmessigheter oppdages.

6.1.5. Innlasting.
Innlasting må ikke begynne før innstilt lasteromstemperatur er nådd.

Kunden skal oppgi hvilken temperatur godset ønskes transportert med. For gods som kan ta skade av frost, må temperaturen i vogna ikke komme lavere enn + 2°C. Ved transport av dypfryste varer krever Statens ferskfiskkontroll at varene holdes nedkjølt til ÷ 20°C eller lavere hvis transporttiden overstiger ett døgn.

Ved innlasting skal godset tilnærmet ha den temperatur som kunden forlanger for transporten. I tvilstilfelle skal varens innlastingstemperatur kontrolleres.

Ved transport av gods som ikke skal henge i vognas kroker, må nyttes paller på vogngulvet for å sikre god luftsirkulasjon under lasten.

Dypfryste varer på paller kan pakkes godt sammen, men det må påses at det er godt luftrom mellom varene og veggene. Andre varer må stues slik at luften kan sirkulere rundt lasten.

Kjøtt må ikke komme i berøring med aluminiumsplatene som dekker gulvet, da kjøttet skades ved det.

Godset bør stues jevnhøyt over hele lasterommet. Det må påses at luftsirkulasjonen ikke hindres ved aggregatet.

Gaffeltruck må ikke brukes i thermovogner (Aluminiumsplatene og underliggende isolasjon tåler ikke trykket).

Når krokene er i bruk må disse faststenges med de låseanordninger som er anbrakt på krokbanene.

6.1.6. Ekspedisjons- og transportbestemmelser.
Norsk thermovogn må ikke ekspederes i samtrafikk med utlan-

det eller innenlandsk transportselskap med mindre det foreligger særskilt avtale om dette.

Ved bestilling av vogn bes kunden oppgi når vognen skal lastes, og når innlastingen ventes avsluttet.

Senderstasjonen rekvirerer vogn gjennom Dvk samtidig som transportledelsen utarbeider transportplan for sendingen. Transportplanen skal meddeles senderstasjon, bestemmelsesstasjon og transportledelsen i de distrikter vogna skal transporteres gjennom.

For transporter i thermovogn er det utarbeidet egne vognmerkelapper, bl. nr. 001.522.04. På vognmerkelappen skal alle felter utfylles. Dette er svært viktig, bl. a. for kontroll av lasteromstemperaturen som skal utføres i transportveien.

Må transportplanen avvikes undervegs, skal bestemmelsesstasjonen underrettes. Jfr. punkt 4.

I sendingens fraktbrev «Tjenstlige merknader» skal anføres den temperatur senderen ønsker for sendingen.

Ved innskifting av thermovogn i tog må denne plasseres slik at aggregatet ikke vender mot nabovogn med lett forskyvbart gods, To thermovogner må ikke plasseres med aggregatet mot hverandre.

I tog med lokomotivfører som togfører bør vogna plasseres så nært lokomotivet som mulig.

Etter at bestemmelsesstasjonen har mottatt transportplanen, underrettes mottaker om sendingen og tidspunkt for lossing avtales. Det forutsettes at stasjonen søker etter tiltak for snarlig lossing.

6.1.7. Vask og driftsettersyn av thermovogner.
For vask av vogner er det i Oslo, Trondheim, Bergen og Stavanger distrikter opprettet spesielle vaskeplasser hvor det samtidig foretas driftsettersyn av aggregatet.

Driftsettersynet er en 3 sidig funksjon: a) kontroll av aggregatet, b) vask av vogna, og c), oppfylling av brennstoff.

Ved vinterdrift må brennoljen tilsettes 20 % petroleum og ½ % «topgas». Ved denne tilsetting elimineres parafinering som vanligvis oppstår ved bruk av vanlig autodiselolje i sterk kulde.

Nærmere instruks om vask/driftsettersyn utsendes av distriktssjefen.

Oppdages det under driftsettersynet feil og mangler ved aggregatet og som ikke kan rettes av driftsettersynsstasjonen, skal servicestasjonen for thermovogner (Toghallen, Lodalen) underrettes omgående. Telefon 3206, Oslo.

6.1.8. Uregelmessigheter.
Avviker lasteromstemperaturen mer enn 3° fra termostatinnstillingen eller arbeider aggregatet unormalt lenge på fullt turtall, må instrumenter og kontrollamper kontrolleres. Årsaken kan være at dører ikke er ordentlig lukket eller at godset er feilstuet slik at luftsirkulasjonen rundt lasten hindres.

Manuell avriming bør forsøkes.

Stopper aggregatet undersøkes om det has tilstrekkelig med brennstoff og om kjølevannstemperaturen er normal.

Det må videre undersøkes om der er lekkasje fra brennstoffsystemet, motoroljesystemet eller andre synlige feil. Kan ikke feilen fastslås, forsøkes aggregatet startet på ny.

Lykkes ikke dette må hovedbryteren ⑰ slås til «Off».

Uregelmessigheter som ikke kan utbedres på stedet, skal straks meddeles transportledelsen (togledelsen) som avgjør hvilke tiltak som skal settes i verk for å hindre, eventuelt begrense skade på lasten. Se bilag 3.

Personale som ikke er spesialutdannet, må ikke gjøre forsøk på å reparere aggregatet.

Alle uregelmessigheter og forholdsordrer fra transportleder, eventuelt togleder, skal innføres i rapportbokens anmerkningsrubrikk.

6.1.9. Kjøling med kullsyre.
Stavanger, Kristiansand, Oslo Ø, (Rep.sporet, Lodalen), Oslo V (Filipstad), Ål, Bergen, Otta, Trondheim, Mosjøen og Bodø har nødvendig utstyr for innblåsing av kullsyre for nedkjøling av fryselasten.

Instruks for bruk av kullsyre, se bilag 3a (side 1 og 2), er festet på kullsyreflaskenes transporttraller.

Vogn som er fyllt med kullsyre, skal være merket med rød skrift på vognemerkelappen:

«Forsiktig. Kullsyre i lasterommet»

Forhåndsmelding om bruk av kullsyre sendes snarest mulig til depotstasjonen slik at utstyret kan være på plass når vogna ankommer.

Aggregatet skal ikke være i drift når vognas lasterom er fyllt med kullsyre.

6.2. *Spesialvogner med forsenket midtparti og vogner med låsbare sidebjelker.*

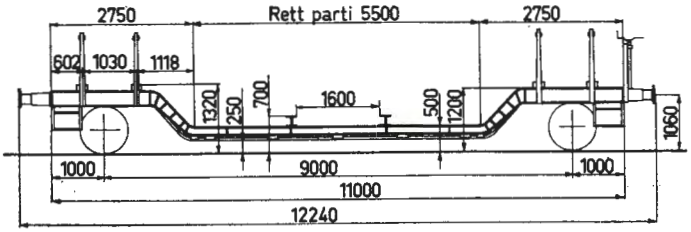
For transport av transformatorer, gravemaskiner og andre tunge og voluminøse gjenstander som p.g.a. sin vekt eller profiloverskridelse ikke kan lastes på alminnelige åpne vogner, er det anskaffet spesialvogner med forsenket midtparti og vogner med låsbare sidebjelker.

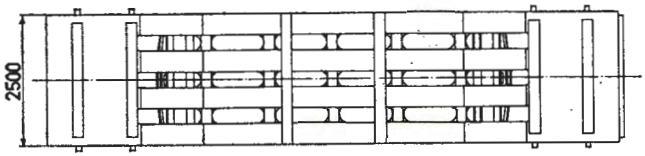
Vognene er stasjonert ved Oslo Ø og kan rekvireres gjennom Hvk. Vognene må ikke brukes til vanlig last, men bare til sendinger som ikke egner seg for vogner av vanlige typer.

Fastgjøring av lasten ved sveising til vognen er ikke tillatt.

For framføring av vognene i tog og under skifting, se Trykk 402.

6.2.1. Ui 909 6000 og Ui 909 6001 (Tr5 16510 og 16511).

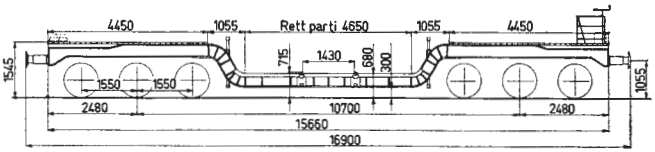


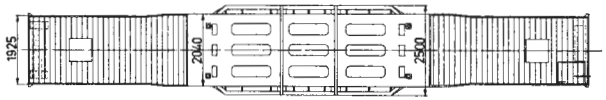


Vognvekt: 15.5 t. Mål i mm.

Lastegrense: A-baner ..... 16,0 t
B og C-baner ..... 20,0 t

6.2.2. Tro4 nr. 16505, 16506 og Uai 929 6001.





Vognvekt: Mål i mm for Uai 929 6001.

nr. 16505 ..... 28,5 t
nr. 16506 ..... 34,5 t
nr. 929 6001 ..... 32,0 t

Lastegrense: A, B og C baner

nr. 16505 ..... 43,5 tonn
nr. 16506 ..... 55,0 tonn
nr. 929 6001 ..... 58,0 tonn

6.2.2.1. Spesielt for Tro4 nr. 16505.

For utnyttelse av vognas totale lasteevne må:
a) Lasten være plassert på og vekten likt fordelt på de to tverrgående flattstålskinner på det forsenkede midtparti, eller
b) lasten være jevnt fordelt over en lengde av minst 3 m ved vognmidte, eller
c) lasten være likt fordelt på de to plattformer.

På hvert av endepartiene, utenfor boggisenter, tillates maksimum 10 tonn jevnt fordelt last eventuelt 5 tonn konsentrert på hver vognende.

Under innlasting av tunge gjenstander som skyves inn på vogna fra siden, slik at en vesentlig del av lastens vekt under innskyvningen kommer til å hvile bare på vognas ene bærebjelke må vogna være støttet opp på sine 4 løfteskruer. Bærebjelken vil ellers kunne ta skade p.g.a for stor påkjenning. På samme måte må vogna 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:

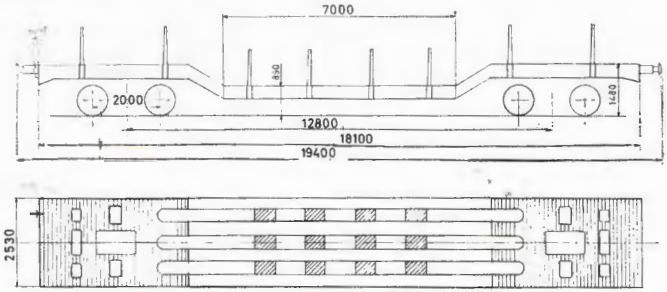
ca. 35 mm når lasten veier 25 tonn
ca. 49 mm når lasten veier 35 tonn

Til understøttelse for løfteskruene følger det med vogna 2 spesielt innrettede tverrskinner. Opp- og avlastingsstasjoner må sørge for at dette tilbehør alltid følger med vogna. Skulle løfteredskapene mangle, må Hvk underrettes snarest.

6.2.2.2. Spesielt for Tro4 nr. 16506 og Uai 929 6001.
Vognenes lasteevne på h.h.v. 55,0 t og 58,0 t gjelder når:
a) lasten er plassert på og vekten likt fordelt på de to tverrgående flattstålskinner 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.

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

6.2.3. Uai 929 6000 (Tro 39 0000)



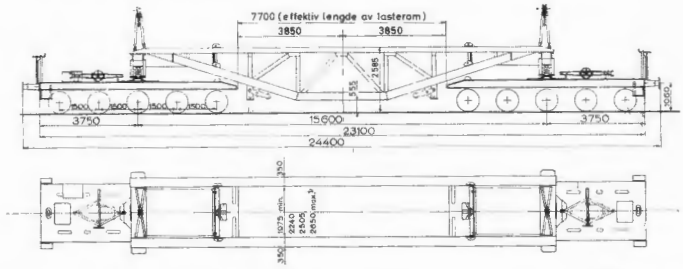
Vognvekt: 27.5 t. Mål i mm.

Lastegrense:

A	B	C
32.0 t	44.0 t	47.5 t

Maksimal lasteevne gjelder når lasten er jevnt fordelt over min. 3 m av midtpartiet og plassert midt på vogna eller på annen måte likt fordelt på begge boggier.

6.2.4. Trqo nr. 16 000 og nr. 16 001.



Vognvekt ca. 50 tonn. Mål i mm.

Lastegrense:

	A	B	C
45	100.0 t		
60	80.0 t		

I særskilte tilfelle kan vogna lastes med opp til 125 tonn.

Vognas bredde er regulerbar, idet avstanden mellom sidebjelkene kan varieres med følgende verdier:

1975, 2240, 2505 og 2650. På typetegningen er det anført som max. 2650 mm. Ved forlengelse av tverrbjelken kan imidlertid denne avstand økes ytterligere — til max 2850 mm. Ved denne største avstand — 2850 mm — går sidebjelkene utover laste- og konstruksjonsprofilet, og det må søkes om spesiell tillatelse for fremføring av vogna.

Til vogna hører 4 transportbøyler som oppbevares ved Oslo Ø.

Når sidebjelkene er plassert slik at avstanden er lik, eller mindre enn 2 650 mm, tilfredsstiller vognas tverrsnitt det norske laste- og konstruksjonsprofilet.

Hvis vognas tverrsnitt skal tilfredstille RIV's forskrifter, må tverrbjelkeforlengerne fjernes og sidebjelkene plasseres i innerste stilling (avstand = 1975 mm).

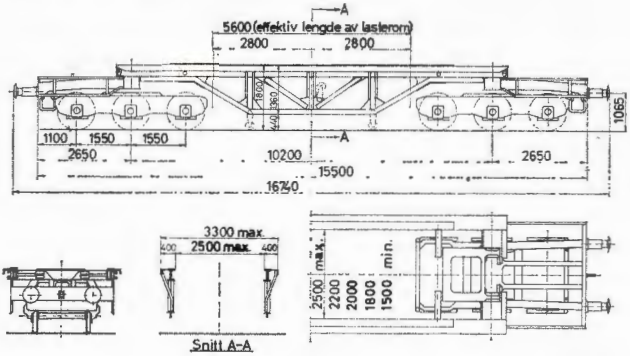
Begge sidebjelkene er løsbare slik at den ene (eller begge) kan løses fra boggiene og løftes til side hvis det er nødvendig ved lasting eller lossing. Videre er sidebjelkene utstyrt med senkbare ruller (som må gå på ekstra skinner) slik at man f. eks. kan løse sidebjelkene fra den ene boggien og skyve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

Vogna har transportbøyler for last som må senkes ned mellom langbjelkene. Bøylene disponeres av Hvk. Vognas maksimale lasteevne gjelder når lasten er jevnt fordelt over en lengde på minst 4 m på vognas midtparti. Distriktsjefen kan i særlige tilfelle tillate at det lastes opp til 125 tonn på vogna hvis gjeldende bestemmelser om største tillatte akseltrykk overholdes.

Vogna er utstyrt med trykkluftbremse (Hikg2) og skrubremser, men ikke omstilling «tom-last» idet begge sylindre er i bruk også når vogna er tom. Den har bremset vekt 40 tonn.

Vonga er spesielt beregnet på transformatorer. Den er også velegnet for hengende last. (Vogna har ikke gulv.)

6.2.5. Trqo5 nr. 16100.



Vognvekt 27.5 t

Mål i mm.

Lastegrense:

	A	B	C
45	68,5 t	80,5 t	
60	60,0 t		
70	50,0 t		

Konsentrerte belastninger:

	m		— t
a-a	1,5		60
b-b	2,7		80,5

Lasten må fordeles jevnt på vogna.

Avstanden mellom bærebjelkene kan innstilles på 1,5 m, 1,8 m, 2,0 m, 2,2 m og 2,5 m. Vogna har skruebremse og trykkluftbremse og trykkluftbremse (KEg).

6.2.6. Rjukanbanen 8-akslede spesialvogn. Tsfo nr. 76.
Denne vogn kan også nyttes for lokale sendinger på NSB og kan da rekvireres gjennom Hvk.

Vognas egenvekt er 28.5 tonn og dens lastegrense er 80.0 tonn på A, B og C bane.

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 vogna.

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.

Vogna er forsynt med påskriften «Skiftes forsiktig».

6.3. *Vogn for semitrailer, trailer og ferdighus, litra Ls.*

6.3.1. Ls-vogna.
Ls-vogna er bygget for transport av semitrailer, men egner seg også for transport av stor lastebil, 4-hjuls trailer og ferdighusseksjon.

Vogna er en 2-akslet lenkakselvogn med hjuldiameter 0,73 m, og akselavstand 9.0 m. Understellet består av en helsveiset rammekonstruksjon som gir en effektiv lastelengde på 11,5 m. Lengden over bufferne er 13,7 m.

Gulvhøyden ligger 0,8 m over skinneoverkant.
Vogna veier 12.5 tonn. Lastegrensen på A, B og C bane er h.h.v. 19.5, 23.5 og 27.5 tonn. Den har KEg-bremse og parkeringsbremse. Akselkassen nærmest parkeringsbremsens ratt er påmontert kilometerteller.

6.3.1.1. Bufferbjelkene.
Bufferbjelkene er innstillbare i to høyder. Øvre, er den normale høyde som nyttes når vogna går i tog. Nedre høyde nyttes under opp- og avlasting av kjøretøyer, men kan også nyttes mellom to eller flere vogner innkoblet i tog.

Bufferbjelkene senkes event. heves slik: (Se fig. 1)

a) Sikringshåndtaket ① svinges opp.

b) Boltene som holder bufferbjelken på plass trekkes ut av sine øvre event. nedre leier ved å føre boltehåndtaket ② mot vognmidten. Kun håndkraft må nyttes.

c) Ved å dreie rattet ③ heves, eventuelt senkes, bufferbjelken til øvre eller nedre stilling.

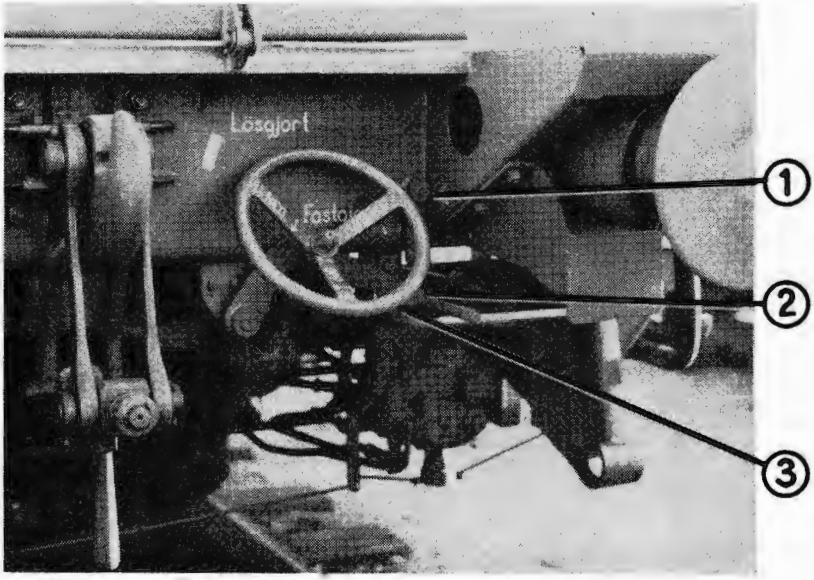


Fig. 1.

d) Bufferbjelkens bolter skyves inn i de nedre event. øvre leier ved å føre boltehåndtaket *fra* vognmidten.

e) Sikringshåndtaket føres tilbake på plass.

Ved fastfrysing av de bevegelige deler i bufferbjelkearrangementet anbefales tining med propanflamme. Etter tiningen må de bevegelige deler smøres med Kilfrost PDL.

6.3.1.2. Vippen.
I en lengde av 7,2 m, er vogngulvet konstruert som en vippe lagret på langbjelkene. Når vippen er løsgjort i den ende semitrailerens hjul skal stå, trykkes vippen ned av semitraileren under påkjøringen og semitrailerens hjul blir stående 0,42 m over skinneoverkant.

Vippen løsgjøres slik: (Se fig. 2)

De fjærbelastede bolter som holder vippen på plass i horisontal stilling, trekkes ut av sine leier ved at løsespaken ④ løftes noe fra vogngulvet hvoretter den dreies mot urviserens gangretning inntil skiltet ⑤ med tekst «OBS. Gulvet er løsgjort» vises.

Fig. 2

Den nedsenkede vippe gir stengsel for semitrailerens hjul i begge sideretninger og den ene lengderetning. Hengslede skoringsanordninger på vippen stenger hjulene i den andre lengderetning. På midten hviler vippen på fjærer som hever den når semitraileren kjøres av. Straks vippen er hevet til horisontal stilling går de fjærbelastede bolter, som ble trukket ut av sine leier av løsespaken ④, tilbake på plass og forrigler vippen.

6.3.1.3. Støttebukken.
Under transporten holdes den ende av semitraileren, som ikke står i vippen, oppe og på plass av en hydraulisk støtte- og løftebukk. Støttebukken er nedfellbar for at den skal kunne ligge mellom kjøretøyets hjul under opp- og avlastingen. Når støttebukken ikke brukes, skal den normalt ligge nedfelt og være fastgjort til vogna.

Støttebukken klargjøres slik: (Se fig. 3 og 4)

a) Fra nedfelt stilling reises støttebukkens løftesylinder ⑥ opp i vertikal støttestilling med grep i det ene eller begge boltehåndtak ⑦. Undersøk at den er gått i lås i oppreist stilling.

b) Det fjærbelastede sikringshåndtak ⑧ trekkes ut og holdes

ute, mens sakselåsens spak ⑨ løftes i vertikal stilling. Støtbukken er nå frigjort fra vognas midtribbe ⑩.

c) Med grep i trillehåndtaket ⑪ trilles støttebukken inn under semitraileren og plasseres med senterpannen rett under semitrailerens senterpanne.

d) Støttebukken låses her fast til vognas midtribbe ⑩ ved å føre sakselåsspaken ⑨ ned i horisontal stilling. Sikringen ⑧ går på plass av seg selv.

Er semitraileren så lang at støttebukkens trillehåndtak vil hindre heving av bufferbjelken, trykkes spaken ⑫ på trillehåndtaket inn, hvoretter trillehåndtaket løftes ca. 45°. Samme stilling for trillehåndtaket bør nyttes når stasjonens elektriske drill skal tilkobles hydraulikkpumpen ⑭.

Det advares mot å trille støttebukken med trillehåndtaket i øvre stilling da løftesylinderen kan tippe over.

Støttebukkens løftesylinder betjenes slik:

a) Håndtaket for hydraulikkens stengeventil ⑬ trykkes inn.

b) Stasjonens elektriske drill koples til hydraulikkpumpen ⑭ og løftesylinderen heves ved hjelp av drillen så meget at semitrailerens støttehjul blir avlastet semitrailerens vekt og kan slås opp.

c) Bæreboltene ⑮ settes på plass i ønsket høyde.

d) Løftesylinderen med semitrailer senkes ned på bæreboltene ved å trekke håndtaket for hydraulikkpumpens stengeventil ⑬ ut.

Når semitraileren skal lastes av, heves først støttebukkens løftesylinder så meget at semitrailerens støttehjul kan slås ned. Deretter oppheves låsen som holder løftesylinderen på plass i vertikal stilling, ved å løfte låsehåndtaket ⑯. Løftesylinderen legges så ned.

Når støttebukken plasseres under traileren *må* det påses at løftesylinderen står i mest mulig vertil stilling.

Er stempelstangen i løftesylinderen kjørt langt ut, må man sørge for at denne ikke får for stor skråstilling under senking av traileren, da dette kan medføre at støttebukkens festemekanisme skades.

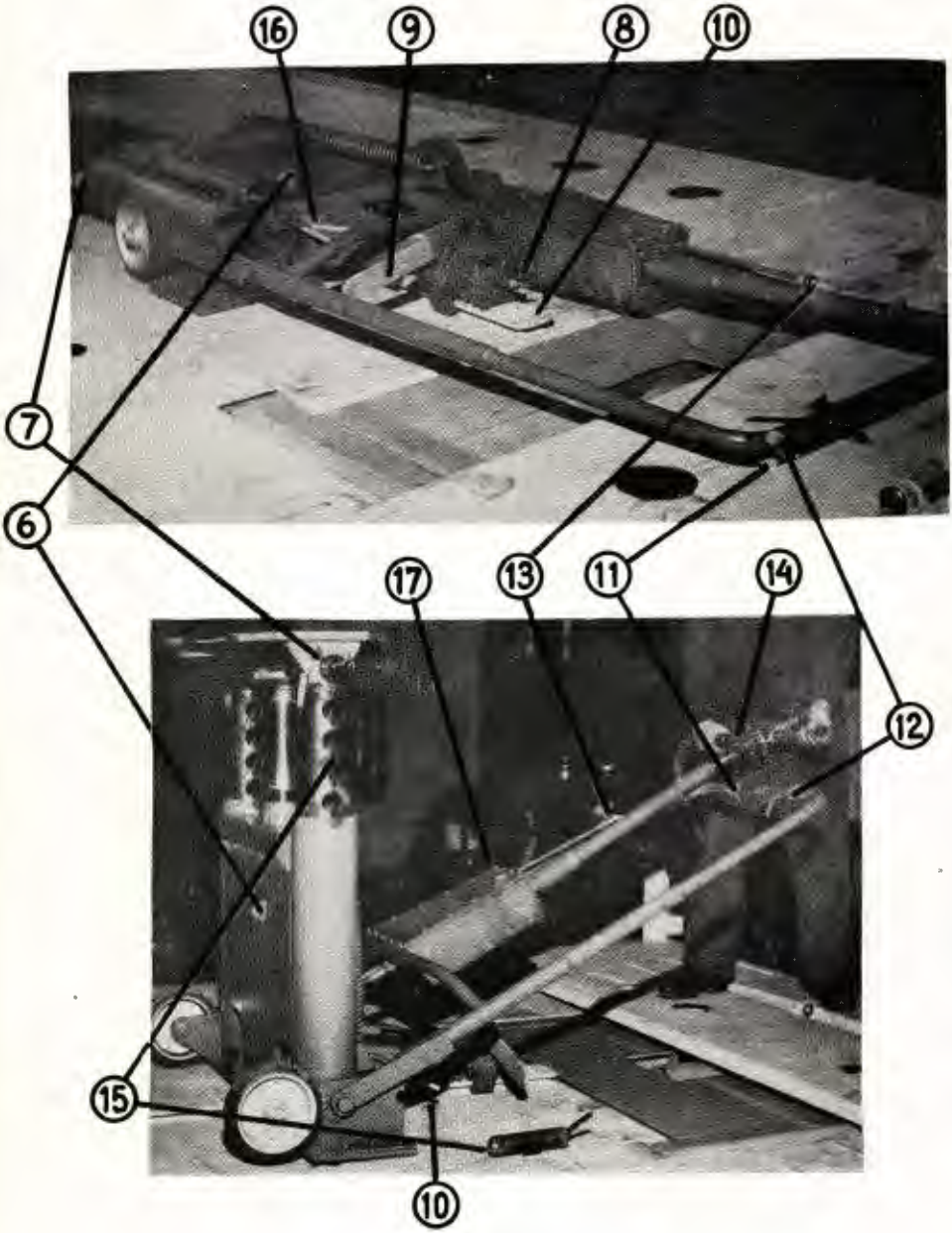


Fig. 3 og fig. 4.

For å hindre dette må man stoppe senkingen i tide og la traileren hvile på sine støtteben mens støttebukken løsgjøres og flyttes langs vognas midtribb, slik at man igjen får en best mulig korrekt vinkel på støttebukkens sylinder. Når dette er gjort, kan traileren løftes klar av sine støtteben og senkes til den ønskede høyde.

Det *må* påses at trillehåndtaket er plassert i nedre stilling under på- og avkjøring av trailer.

Ingen av betjeningshåndtakene må utsettes for store krefter da disse *kun* er beregnet for håndbetjening.

6.3.1.4. Transport av lastebil og 2-akslet trailer.
Ved transport av lastebil eller 4-hjuls trailer må vippen stå i horisontal stilling.
For fastholding av lastebil og 2-akslet trailer har vogna ekstra skoringsutstyr som består av: (Se fig. 5 og 6)

a) 2 tverrliggere ⑱ som plasseres foran og bak kjøretøyets bakhjul for fastholding av kjøretøyet i vognas lengderetning.
b) 4 bolter ⑲ som griper om langbjelkenes nedre del og holder tverrliggerne på plass.
c) 2 bolter ⑳ som holder tverrliggerne sammen. Boltene danner samtidig sideskoringer for bakhjulene. Boltene har to leier; et for kjøretøyer med hjulbredde 2,35 m og et for kjøretøyer med hjulbredde 2,50 m.

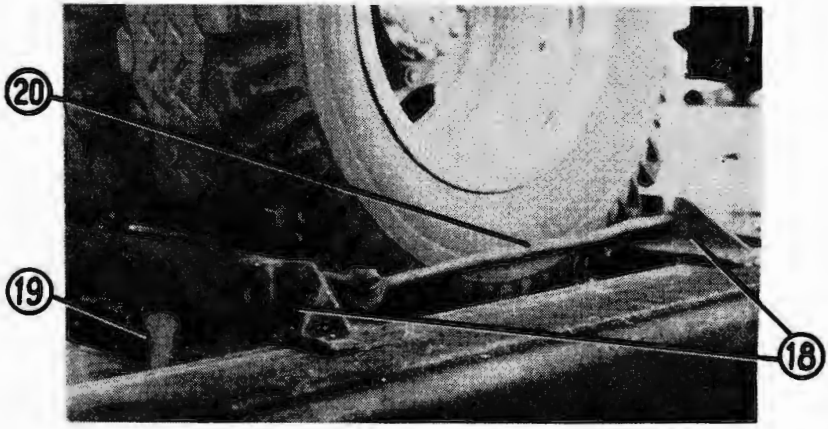


Fig. 5.

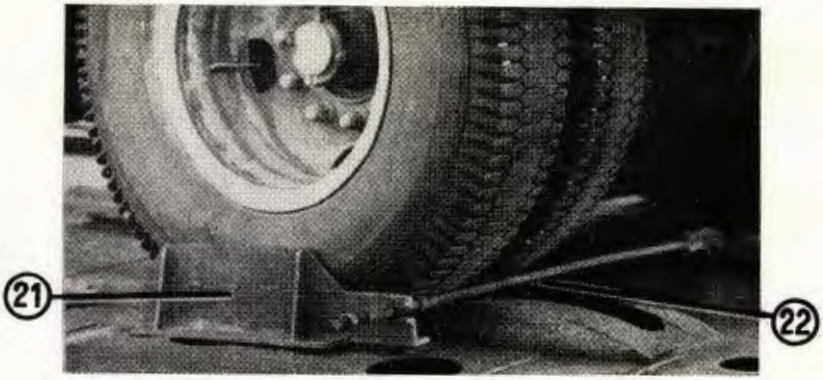


Fig. 6.

d) 2 sideskoringer ㉑ for kjøretøyets forhjul.
e) 4 bolter ㉒ med kroker i den ene enden som holder sideskoringene fast til vognas midtribbe.

Boltenes muttere trekkes til med skiftenøkkel.

Skoringsutstyret skal alltid følge vogna.

Generelt må det søkes etter å få lastens vekt jevnt fordelt på alle vognhjul. Det største maksimale avvik som tillates i vognas akseltrykk er følgende: Den minst belastede aksel må utøve et akseltrykk som er minst 75 % av akseltrykket på den mest belastede aksel. Fjærklaringen kontrolleres gjennom inspeksjonshullet ved anslaget.

Ved plasseringen på vogna må kjøretøyets senterlinje falle sammen med vognas senterlinje.

Opp- og avlasting må foregå over 0.8 m høy enderampe og Ls-vogna må tilkoples denne.

6.3.1.5. Festeanordninger for ferdighusseksjoner.
Ls-vogner som nyttes for transport av firma Block Watnes husseksjoner er påsveiset 4 braketter på langbjelkene. Hver brakett har leier for sveisede hjørner tilpasset hjørneavstanden på firmaets to husseksjonsstørrelser. Kantene på de sveisede hjørner stenger husseksjonen i lengde- og sideretningene. 4 flattjern-

stykker, som har grep om utspring på husseksjonens bunnsville og som skrus fast til brakettene med bolter, hindrer husseksjonen i å hoppe ut av hjørnene.

Støttebukk for semitrailer og ekstra skoringsutstyr for lastebil og 4-hjuls trailer fjernes fra Ls-vogn som nyttes for transport av ferdighusseksjon.

6.3.1.6. Ls-vognas plassering og framføring i tog.

Ls-vogner må bare framføres i godstog.

Se trykk nr. 402 om sammenkopling, plassering og framføring.

6.4. *Vogn for ferdighusseksjoner, containere og for gods som krever stor høyde (dyp-lastevogn), litra Lbs.*
Lastegrense

	A	B	C
	21.0 t	25.0 t	29.0 t
S	21.0 t	25.0 t	

	m	t
a-a	3	14
b-b	5	22
c-c	9	29

Vogna er ikke RIV-merket. Den er ikke utstyrt med gulv.

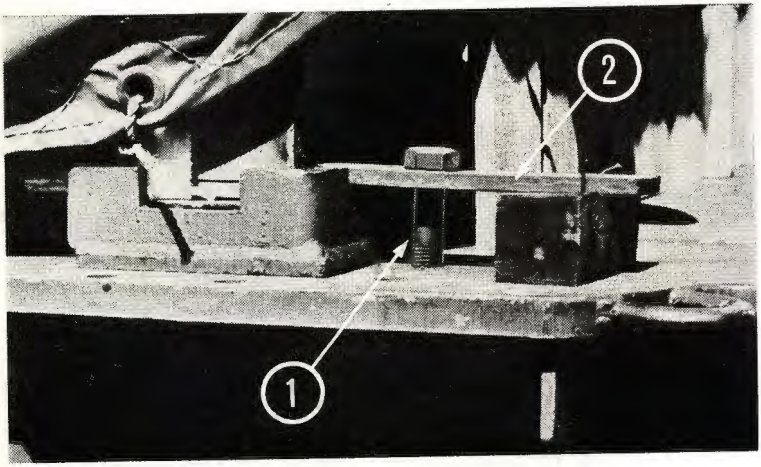
6.4.1. Transport av ferdighusseksjoner.

Ved transport av seksjonshus skal nyttes bestemte festeanordninger for sikring av lasten.

I hver festeanordning er det 4 tapper og i hvert vognhjørne er det boret 6 vertikale hull. Festeanordningen kan på denne måte flyttes 80 mm til siden slik at avstanden (lastebredden) mellom festene kan bli 2900, 2980 og 3060 mm.

For fastgjøring av seksjonshus må boltene ① i festeanordningen (1 i hvert vognhjørne) trekkes til.

Ved lossing løses de samme bolter og klemjernet ② trekkes ut. (Det er ikke nødvendig å skru boltene helt ut av sine gjenger.) Seksjonshuset er nå frigjort og kan løftes av.



Når lossingen er avsluttet skyves klemjernet ② tilbake på plass og bolten ① skrues til. Dette er nødvendig for å unngå at festeanordningens løse deler (bl. a. 2 treklosser) ikke kommer på avveie under returtransporten.

6.4.2. Containertransporter.
For sikring av containere nyttes også en bestemt festeanordning, de såkalte containerpigger.

I hvert av vognas hjørner er det en senkbar containerpigg.

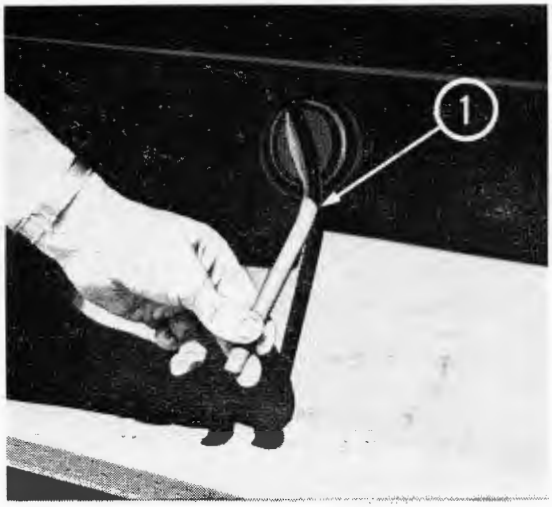
Til vogna hører også 6 løsbare containeropplager med 2 senkbare pigger i hver.

Alle containerpigger kan reguleres til siden slik at vogna kan anvendes både for transport av ISO — og NSB containere.

Når containeropplagerene ikke er i bruk skal de oppbevares i en holder (magasin) ved den ene hjulsats.

6.4.3. Transport av gods som krever stor høyde (dyp-lastevogn).
Vogna er utstyrt med 6 nedfellbare tverrbjelker.

I øverste stilling kommer disse i samme høyde som vognas langbjelker.



I nederste stilling blir avstanden fra skinnetopp til tverrbjelkens overkant 370 mm. Lastehøyden kan derved økes med 430 mm.

For låsing (sikring) av tverrbjelken i øvre og nedre stilling er det ut for hver tverrbjelke en sikringsbolt ① med håndtak. For å sikre tverrbjelken i en av de to stillinger må det påses at sikringsbolten er skjøvet helt inn. Når tverrbjelken er riktig sikret *skal* håndtaket på sikringsbolten peke nedover.

6.5. *Vogner med skyvbare vegger og tak.*
For å kunne skyve takseksjonen må den som skyver stå på vogntaket eller på en av plattformene, øverst på vognas endevegger. Det er anbragt faste stiger som fører opp til plattformene.

DET ER LIVSFARLIG Å STIGE OPP PÅ PLATTFORMEN ELLER TAKET NÅR VOGNA ER UNDER SPENNINGSFØRENDE LEDNING

Advarsel om dette er anbragt øverst på vognas endevegger og på plattformene.

Se trykk 411.1 om «Opp- og avlasting av godsvogner ved elektrifiserte baner».

Vogner med forskyvbare vegger og tak skal være stengt og forriglet ved fremføring i tog og ved skifting.

6.6. *Andre spesialvogner.*

6.6.1. Vogn for transport av smalsporet materiell.
Tso4 20850 er en spesialvogn for transport av smalsporet materiell. Vogna kan også unntaksvis nyttes til andre spesialtransporter. Vogngulvet er forsynt med smalsporet skinnegang. Vogngulvet ligger lavere enn på ordinære vogner, da det bare er 85 cm over skinnetopp.

Vogna har en lengde på 20.2 m over bufferne, vognvekt 18.0 tonn og lastegrensen er 42.0 tonn på A, B og C bane.

Vogna er stasjonert ved Oslo Ø og kan rekvireres gjennom Hvk.

6.6.2. «Transportbrønner» plassert mellom T3-vogner.
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 5 000 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 Hovedadministrasjonens 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 Hovedadministrasjonen nyttes til framføring av annet gods enn foran omtalte seksjonshus.

Senderen er ansvarlig for at hvert enkelt seksjonshus veier høyst 5 000 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 andre 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. 001.523.21 «Skiftes forsiktig».

Merknad:

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

4. 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 anbragt 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 anbragt seksjonshus på brønnene. Senderen skal sørge for at motvekter er anbragt og sikret mot forskyvning i spesielle forarbeidede rammer. 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 — til-

lates 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 mirdre enn 120 m.

9. Største tillatte kjørehastighet for tog som framfører vognsett med transportbrønner, er inntil videre 75 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 vogna 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 Hovedadministrasjonen (M) og distriktsjefen Hamar.

6.6.3. Utover de spesialvogner som er nevnt i punkt 6, disponerer NSB også endel andre spesialvogner for ulike oppdrag. Nærmere beskrivelse av disse er gitt i trykk 752.

Kodesystem for løst vogntilbehør.

Antall og art av løse vogndeler skal være oppgitt på vognas langsider. Dette er uttrykt i en brøk, eksempel $12\frac{A}{1}$

A = løs vogndel
1 = vogndelens nummer
12 = antall vogndeler

På NSB vogner forekommer bare et fåtall av det vogntilbehør som er angitt nedenfor.

Løpenr.	Gjenstand
1	Stake
2	Avtakbar sidelem
3	» endelem
4	» sidedør eller lem
5	» stake for sikring av gods
6	Stakekjetting
7	Håndsveiv for bilvogn
8	Presenningsbom
9	Svingbart bolster (med staker)
10	Mellomgulv (for småfe, fjærfe etc.)
11	Underlag for mellomgulv
12	Brett for mellomgulv
13	Dørgitter (for frukt og grønnsaker)
14	Dør eller lem for å stenge av løst gods (t. e. korn)
15	Bur for fjærfe og småfe
16	Vagle for fjærfe
17	Foringstrau
18	Stativ for foringstrau
19	Skillebom eller skillerem for hestetransport
20	Skillebom eller avtakbart polster for hestetransport

21 Avtakbar benk i hestevogn
22 Grime for hestetransport
23 Klappstol til bruk ved hestetransport
24 Koplingstang (stiv kopling)
25 Gulvrist
26 Isbeholder
27 Stengevegg for isbeholder
28 Ramme for isbeholder
29 Bukk eller stang for kjøttkroker
30 Avtakbar tverrbjelke for vogner med nedsenket lasteplan (dyplastevogn)
31 Avtakbar bjelke
32 Støttebjelke til spesialvogner
33 Løs gulvdel til spesialvogner
34 Syrebeholdere
35 Stoppekloss
36 Bremsestang med eller uten klosser } på vogner for transport av biler
37 Fortøyningstau } på vogner for transport av biler
38 Liten bjelke for bevegelig rampe } på vogner for transport av biler
39 Avtakbar lastesadel på bolstervogner (til kjeler o. l.)
40 Reserve halvkopling for varmeledning
41 Brannslokningsapparat
42 Skoringskloss for bilhjul } til spesialvogner for transport av biler
43 Oppkjøring- og overgangslem } til spesialvogner for transport av biler
44 Gelender, rett
45 Gelender, buet
46 Bremsespindel

Oversikt over bremsetyper som kan være påmontert godsvogner i internasjonal trafikk.

1. Ikke gradvis løsbare bremser

Fabrikat	*Forkortelse påmalt vogn*
Westinghouse	W, W-G, W-GP.
Knorr	K-GP.

2. Gradvis løsbare bremser

Fabrikat	*Forkortelse påmalt vogn*
Kunze-Knorr	Kk-G, Kk-GP.
Drolshammer	Dr-G, Dr-GP.
Bozic	Bo-GP, Bo-GP-A, Bo-G-A.
Hildebrand-Knorr[1])	Hik-G, Hik-GP.
Breda	Bd-G, Bd-GP.
Charmilles	Ch-G, Ch-GP.
Oerlikon[1])	O-G, O-GP, O-GP-A.
Knorr KE brems[1])	KE-G, KE-GP, KE-GP-A.
Westinghouse[1])	WE-G, WE-GP, WE-GP-A, WU-G, WU-GP.
Dako[1])	DK-G, DK-GP, DK-GP-A.

[1]) Vogner som skal kjøres på Flåmsbana og Hardangerbana, skal være utstyrt med ett av disse bremsesystemer.

Sikringstiltak mot skade på lasten i thermovogner.

Tidsfaktoren vil ofte være avgjørende for valg av sikringstiltak mot godsskade.

Da vognene er godt isolert, bør transportleder (togleder) overveie fremskyndet fremføring til bestemmelsesstasjonen.

Vognene 818 1000—818 1010 er S og SS merket, mens vognene 818 1011—818 1035 er S merket.

Vognene har 1000 volt gjennomgående elektrisk varmekabel. Dypfryste varer kan sikres mot skade ved bruk av kullsyre.

Øverst på vognveggen, på hver side av aggregatet, er det fyllingsstusser for kullsyre. Følgende stasjoner har innblåsningsutstyr (kullsyreflasker, slanger, manifolder):

Stavanger, Kristiansand, Oslo Ø (rep.sporet Lodalen) Oslo V (Filipstad) Ål, Bergen, Otta, Trondheim, Mosjøen og Bodø.

Disse depotstasjoner har instruks for bruk av kullsyre, se bilag 3a.

Omlessing til annen thermovogn, eventuelt anbringelse av lasten i fryseri kan være mulige løsninger.

Spesialutdannet personale for reparasjon av aggregatet kan søkes hos private servicestasjoner eller ved følgende tjenestesteder:

Toghallen, Lodalen Oslo Ø	telefon	3206
Vst, Sundland, Drammen	»	510
Vst, Hamar	»	109
Vst, Marienborg, Trondheim	»	260
Vst, Kvaleberg, Stavanger	»	280
Vst, Kronstad, Bergen	»	282
Vst, Krossen, Kristiansand	»	155

Instruks for bruk av kullsyre.

Sikring av last i thermovogner.

Er det fare for skade av fryselasten, kan godset sikres ved bruk av kullsyre. Utstyret består av 4 flasker kullsyre med slanger, stengekran og fordelingskopling (manifolder).

Arbeidslederen har ansvaret for at utstyret er i orden. Han skal sørge for at personalet har tilstrekkelig informasjon om anleggets bruk og utstyrets oppbevaring. For det lokale behov utarbeider han, om nødvendig, nærmere retningslinjer.

Anleggets bruk/arbeidsoperasjon:

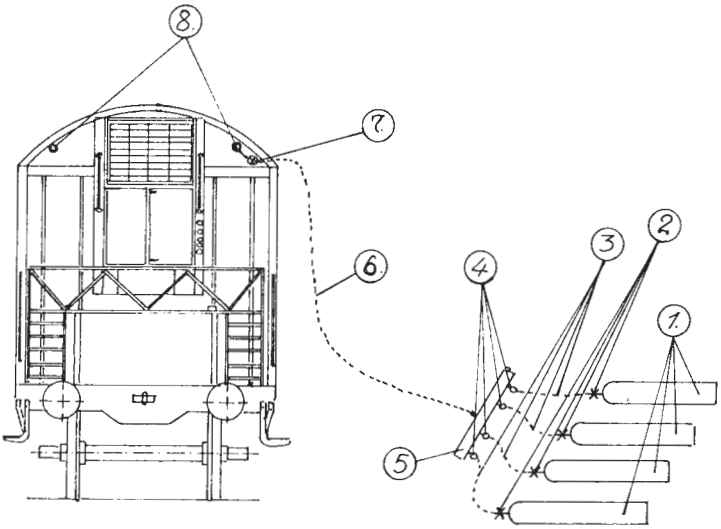
1. Påse at beskyttelseshettene er fastskrudd ved flytting fra oppbevaringssted til fyllingssted.
2. Flaskene — 4 stykker — tilkoples fordelingskoplingen.
3. Påfyllingsslangen tilkoples en av vognens fyllingsstusser. (En fyllingsstuss på hver side av aggregatet — øverst på vognveggen).

   PÅSE AT STENGKRANEN PÅ FYLLINGSSLANGEN ER LUKKET.

4. Flaskeventilene åpnes på alle 4 flaskene.
5. Umiddelbart deretter åpnes påfyllingsslangens stengekran. Tilføring av kullsyre til vognen er nå kommet i gang.
6. Etter påfyllingen er ferdig, demonteres anlegget i rekkefølge fra punkt 5 til 2.
7. Vognmerkelappene påskrives med rød skrift: «Forsiktig. Kullsyre i lasterommet».
8. Meld fra til transportleder (togleder) snarest mulig etter at påfyllingen er ferdig. Underrett bestemmelsesstasjonen om at vogna er fyllt med kullsyre.
9. For påfylling av ny kullsyre sendes ledige flasker til Norsk Hydro AS, Enebakkveien 64 C, Oslo 6. (Telefon 67 70 85).

Godset i vogna behøver ikke tildekkes. (Kullsyren fordamper i kanalen under taket). Under vognas fremføring til bestemmelsesstasjonen skal aggregatet ikke være i drift. Kullsyren har en temperatur på ÷ 78.5° C. Utvis stor forsiktighet slik at kullsyren ikke kommer i berøring med huden. Under fylling bør utstyret helst betjenes av 2 mann. Flaskene må ikke utsettes for varme, heller ikke solvarme.

Denne instruks skal festes på trallene for kullsyreflaskene.



1. KULLSYREFLASKER (CO_2)
2. FLASKEVENTIL
3. FLEKSIBELT KOPLINGSRØR
4. TILBAKESLAGSVENTIL
5. FORDELINGSKOPLING (MANIFOLD)
6. PÅFYLLINGSSLANGE
7. PÅFYLLINGSSLANGENS STENGEKRAN
8. VOGNENS TILKOPLINGSSTUSSER

Trykk 420.1

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen

Forskrifter for bruk og behandling av godsvogner og lastemidler

Rettelsesblad nr. 1.

Januar 1973

FELLESTRYKK A.S — OSLO

Følgende rettelser foretas.

På tittelside (420.1) er under rekker med Had.sirk. som oppheves anført 182/62 og 125/68 som rettes til h.h.v. 128/62 og 125/69.

På side 11 i punkt 1.4.2.2. strykes i siste setning ....«kan kjøpes ....fargehandlere», istedet tilføyes «som brukes til ovnene skal være fra Esso».

Side 14 punkt 1.4.2.7. linje 13 ovenfra rettes «stykkgods» til «ekspressgods». På samme side under punkt 1.4.2.8., avsnitt 3, foretas tilsvarende rettelse.

På side 36 og 37 under punktene A, B og C rettes på 10 steder «stykkgods» eller ordsammensettingen «stykkgods.....» til «ekspress» og «ekspress.....».

Sidene merket 17/18 og 19/20 tas ut og erstattes med vedlagte nye sider.

1.4.4.2. Oppbevaring, inn- og utlevering.
Pallene representerer betydelige verdier. NSB's pallbeholdninger (paller innlevert av vognlastkunder, paller for stykkgods til/fra utlandet samt ekspressgods) skal oppbevares strengt adskilt fra beholdninger tilhørende Linjegods A/S. Oppbevaringsplass anordnes slik at ukontrollert uttak og tyveri ikke kan skje. På større stasjoner pålegges bestemt tjenestetur ansvaret for kontroll med inn- og utlevering.

Stasjonene skal gjøre vognlastkundene kjent med hvor inn- og utlevering skjer. Stempel eller stensilert «slipp» til bruk i forbindelse med fraktbrevgjenpart kan rekvireres.

1.4.4.3. Pallmelding, fordeling av paller.
I vognmeldingen melder stasjonene og distriktene «Tilgang» og «Behov» for paller etter de bestemmelser som gjelder for beregning og melding av tilgang og behov for godsvogner.

Hvk fordeler paller mellom distriktene. Dvk innen distrikt og områdestasjonene til underlagte stasjoner.

1.4.4.4. Beordring og sending.
Beordringen skjer som bestemt for godsvogner. Sendingen skjer i egne vogner som, etter forslag fra Dc, beordres kjørt for transport av paller, presenninger og annet lasteutstyr i retur.

Linjegods A/S skal selv sørge for returtransport av sine ledige paller. Dog kan selskapets paller som har vært benyttet til stykkgodstransport på jernbanestrekninger sendes fraktfritt som vognlast til selskapets egne terminaler, angitt på fraktbrev. Stasjonene skal kontrollere at slike vogner er godt utnyttet (min. 200 paller).

1.4.4.5. Vedlikehold av paller.
Stasjonene skal holde tilbake defekte paller og gi underretning om antallet til Dvk, som beordrer oppsamlingsvogn til reparasjonsplass.
Mindre skader, som utstående spiker, løse bord o. l. utbedres av stasjonene.

1.4.4.6. Fraktbrev for paller i retur, pallnotar.
Vognlast- og ekspresspaller i retur angis på stykkgodsfraktbrev. Ved innleveringen strykes i fraktberevet ordet «Stykkgods», istedet skrives «Pallfraktbrev».
Mottakerstasjonen oppbevarer disse fraktbrev adskilt fra andre fraktbrev.
Til KK sendes terminvis
— utkvitterte fraktbrev for paller i retur (del 1)
— pallnoter for avsendte paller i internasjonal trafikk, del 1 og 2 (sammenheftet)
— pallnotar for kundenes innleverte paller i mottatt internasjonal trafikk, del 1 og 2 (sammenheftet).

Termin 1 jan./febr. sendes 10. april
» 2 mars/april sendes 10. juni
» 3 mai/juni sendes 10. aug.
» 4 juli/aug. sendes 10. okt.
» 5 sept./okt. sendes 10. des.
» 6 nov./des. sendes 10. febr. (Trykk 832, art. 311.)

Fraktbrevene og de to typer pallnotar buntes hver for seg. Utenpå omslaget stemples stasjonens navn, nr. og påskrives antall paller.

1.4.4.7. Betalingsrutiner (kunden skylder paller).
Stasjonen skal gi kunden kvittering for innbetalt beløp.
Bl. nr. 001.723.25 «Regning» skal brukes.
Pris pr. pall er kr. 30,— inkl. moms.

Av det oppkrevede beløp føres $^5/_6$ av dette i linjen «Avgift for ettertelling». Linjen gis tilleggstekst: «Mangler paller». Moms, $^1/_6$ av beløpet = kr. 5,— pr. pall, føres i linjen «Merverdiavgift». En gjenpart av kvitteringen frankeres og vedlegges regnskapet til KK.

1.4.4.8. NSB's interne sendinger.
Hver fagavdeling skal selv anskaffe det antall paller som anses nødvendig for transport og lagring.

NSB's egne palleterte sendinger til/fra verksteder, lagre, baneavdelinger m. fl. skal behandles på samme måte som anført for private sendinger.

Rettelsesblad nr. 1
Januar 1973

Rettelsesblad nr. 1
Januar 1973

2. Merker og påskrifter på godsvogner (norske og utenlandske).

2.1. *Merker og påskrifter med driftsteknisk betydning.*

(Merking og påskrifter om farlige stoffer, se trykk 425.)

2.1.1. Eiendomsmerke, vognlitra og vognnummer.

Eksempel:

Vognnummer 21 76 158 6 266— 1

→ Kontrollsiffer.

→ Fortløpende nummer innenfor litra.

→ Angir litra og vogntype (litrakode). Det siste siffer (6) er samtidig tusentallsiffer i det fortløpende nummer.

→ Eiendomsmerke (vogneier).

→ Overenskomst om utveksling av vogner. Her står 21 for RIV (RIV = internasjonal avtale om utveksling av vogner).

Vogner i internasjonal trafikk må være RIV-merket.
Siffrene 01, 11 og 31 står også som betegnelser for RIV.
Vogner som har O som femte siffer tilkjennegir at vognene er private: | | | | | 0 | | | | | | | |

Vognnummerets samtlige 12 siffer skal anføres i fraktbrevet, i opptak, rapporter, korrespondanse m. m.
Vognnummeret er plassert til venstre på vognens langsider.

2.1.2. Vognas påskrift om lastegrenser.
Merket er plassert på vognas langside.

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

Trykk 420.2

Trykt i juni 1972

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen

Lasteforskrifter

Innenlandsk trafikk

Ved dette trykk oppheves:

Trykk 420.2, trykt i april 1958 med rettelsesblad 1,2 og 3 og Hovedadministrasjonens sirkulære nr. 269/58, 236/60, 273/60, 139/61, 230/61, 90/66, 209/66, 41/67, 6/68, 44/68, 112/68 og 3/69.

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				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 420.2 deles ut til:

Stasjonspers.
Kond.pers.
Lok.pers.
Vognvisitører
Adm.fordeling i nødvendig utstrekning.

Trykk 420.2

INNHOLD

DEL I LASTEFORSKRIFTER

DEL II EKSEMPLER OG DETALJER

DEL I

LASTEFORSKRIFTER

1.0. Alminnelige forskrifter

1.1. *Valg av vogntype, kontroll.*
Transportbrukerne skal så vidt mulig tildeles de typer vogner som egner seg best for transport av det godslag som skal sendes. Særlig 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 dersom han har noe å innvende i forbindelse med vognens utstyr, tilstand e. l., må dette gjøres *før* lastingen tar til.

Ved bestilling av vogn skal senderen spørres om den som skal utføre lastingen tidligere har lastet opp samme godsslag på jernbanevogn som det nå bestilles vogn for. Dersom dette ikke er tilfelle, bes vedkommende om å henvende seg til senderstasjonen for å få veiledning før lastingen tar til.

Om den nærmere framgangsmåte ved bestilling av vogner, se trykk nr. 419, «Forskrifter for fordeling av godsvogner, beholdere og presenninger.»

1.1.2. Kontroll før opplasting.
Før vogn stilles for opplasting må det kontrolleres at den er i driftssikker stand, at revisjonsfristen for vogn og trykkluftbremse ikke er overskredet og at vognens utstyr er til stede og i orden.

Vogn som stilles for opplasting skal være ren. Se trykk 420.1. Spiker, ståltråd o. l. fra tidligere transporter må fjernes.

Vogn som skal sendes til Valdresbanen, Flåmsbana og Hardangerbana må fylle de spesielle krav som er nevnt i trykk 420.1. For vogner som skal framføres i persontog må bestemmelsene i trykk 402 om godsvogner i persontog følges.

Vogner som skal nyttes i internasjonal trafikk (unntatt ren norsk-svensk trafikk) må fylle de spesielle krav som er nevnt i trykk 420.3.

1.1.3. Kontroll etter opplasting.
Skiftelederen skal kontrollere at vognene er forskriftsmessig lastet før de skiftes bort fra opplastingsstedet, der stasjonsmesteren ikke har pålagt annen tjenestemann å foreta slik kontroll. Togføreren skal, i den utstrekning det er mulig, se etter at de sikkerhetsmessige krav til lastingen er overholdt før vogner tas med i tog.

På de underveisstasjoner hvor tiden tillater det, skal togføreren se etter at lasten (spesielt kjøretøyer, maskingods og andre store og tunge kolli samt kubb og trelast) på åpne vogner ikke har forskjøvet seg eller løsnet fra skoringer og fastbinding (nedbinding). Om nødvendig foretas etterstramming av nedbindingen.

1.1.4. Lasting og lossing på spor med kontaktledning.
Ved lasting og lossing av åpne vogner, eller lukkede vogner med last av lange gjenstander, på eller i nærheten av spor med kontaktledning, må forskriftene i trykk 411.1 iakttas.

1.2. *Lastens vekt.*
Tillatt akseltrykk[1]) og metervekt[2]) på den eller de banestrekninger vognen skal framføres er, ved siden av vognens konstruksjon og togets kjørehastighet, bestemmende for lastens vekt.

Den største tillatte last ved de forskjellige akseltrykk og hastigheter går fram av vognens påskrift om lastegrense:

— A angir lastegrensen for baner med 16 tonns akseltrykk
— B angir lastegrensen for baner med 18 tonns akseltrykk
— C angir lastegrensen for baner med 20 tonns akseltrykk

---

1) En vogns akseltrykk er vognens bruttovekt (summen av egenvekt og last) dividert med vognens akselantall.
2) En vogns metervekt er vognens bruttovekt (summen av egenvekt og last) dividert med vognens lengde i meter målt over ikke inntrykte buffere.

Verdiene oppført i rubrikkene for «S» og «SS» angir lastegrensen når vognen framføres i tog med hastighet henholdsvis 81—100 km/time og 101—120 km/time.

Skal vognen framføres på banestrekninger med svakere akseltrykk enn 16 tonn, finnes vognens lastegrense ved å multiplisere tillatt akseltrykk med vognens akselantall og trekke fra vognens egenvekt.

Tillatt akseltrykk og metervekt for de forskjellige banestrekninger går fram av trykk 402, bilag 1.

For norske 2-, 3, og 4-akslede vogner kan metervekten bli overskredet bare i de tilfelle vognen skal framføres på banestrekning med største tillatte metervekt 3,6 tonn/meter eller lavere. I alle andre tilfelle er det for slike vogner tilstrekkelig å kontrollere at vognenes lastegrense for vedkommende banestrekning(er) ikke er overskredet.

For norske vogner med mer enn 4 aksler kan det ofte være metervekten som begrenser lasten. For slike vogner må senderstasjonen i tillegg til kontroll av lastegrensen også beregne metervekten og påse at denne ikke overskrider største tillatte metervekt for vedkommende banestrekning(er).

Den banestrekning i vognens framføringsvei som har det laveste akseltrykk/metervekt er bestemmende.

1.3. *Lastens fordeling på vognen.*
Ujevn fordeling av last kan lett føre til at vognen sporer av eller at hjul fastbremses. Det er derfor viktig at vekten fordeles mest mulig jevnt på vognens hjul.

1.3.1. Akseltrykk.
Akseltrykket må ikke overskride den verdi som framkommer ved følgende formel:

$$\frac{\text{Vognens egenvekt} + \text{gjeldende lastegrense}}{\text{Antall aksler.}}$$

Hvert hjul kan belastes med høyst halvparten av det tillatte akseltrykk.

1.3.2. Fjærenes nedbøyning.
Ved riktig vektfordeling vil vognens bærefjærer ha like stor nedbøyning. Avstanden mellom fjærklaven på en eller flere bærefjærer og anslagene på langbjelkene eller bærende konstruksjon (fig. 1) må for 2-akslede vogner ikke være mindre enn:

— 15 mm på vogner med dobbelte fjærlenker,
— 10 mm på øvrige vogner,
— 25 mm for vogner som skal framføres i persontog.

Om vektens fordeling på vogner litra Ls lastet med semitrailere, se trykk 420.1.

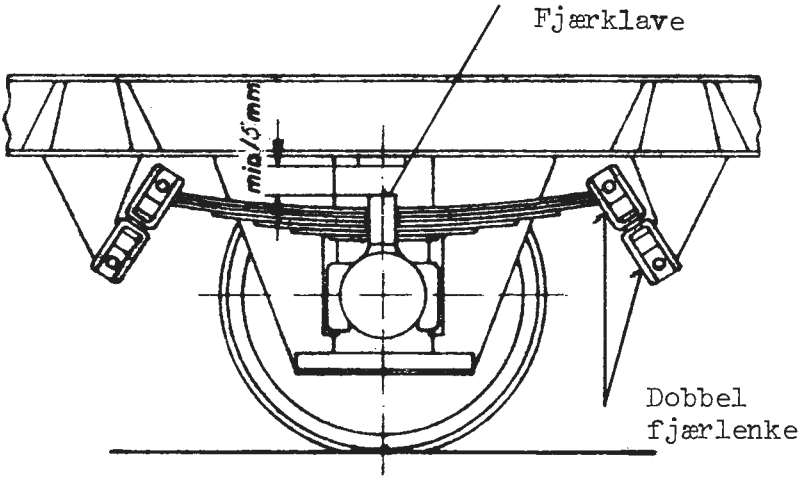


Fig. 1.

1.3.3. Konsentrert last.
Konsentrert last, dvs. tung last som hviler på en forholdsvis kort del av vogngulvet, må ikke overskride de grenser som er angitt på vognens langbjelker. Se trykk 420.1.

1.3.4. Punktvis belastning.
Kolli som ved sin form eller vekt kan skade vogngulvet, særlig p.g.a. for liten anleggsflate (f. eks. tunge kjøretøyer, kabeltrom-

ler o. l.), må plasseres på passende underlag. Underlag må alltid nyttes når belastningen på vogngulvet overskrider 2,2 tonn for vogner med «St»-merke og 1,0 tonn for de øvrige vogner når anleggsflaten er mindre enn 2,5 dm^2.

1.3.5. Lastens tyngdepunkt.
Lastens tyngdepunkt må ikke ligge høyere enn 2,8 meter over skinneoverkant. Ligger tyngdepunktet høyere, blir sendingen å betrakte som spesialtransport.

1.4. *Lasteprofil.*
Lasten på åpen vogn (målt på rett linje) må ikke overskride målene for det minste lasteprofil i transportveien.

NSB's normale lasteprofil går fram av bilag 1 og gjelder for alle innenlandske baner på det sammenhengende banenett, unntatt banestrekningen Sira—Flekkefjord.

Lasteprofilet for strekningen Sira—Flekkefjord går fram av bilag 2.

Transport av last som rager ut over lasteprofilet (spesialtransport), er behandlet i eget punkt.

1.5. *Last ut over vognens endebjelker. Beskyttelsesvogn.*

1.5.1. Fritt koplingsrom.
Last på åpen vogn må ikke rage lengre ut over endebjelkene enn at det mellom lasten og skivene på de ikke inntrykte buffere blir et fritt rom på minst 400 mm til en høyde av 2000 mm over skinneoverkant. Over 2000 mm skal det frie rom være minst 200 mm. Over og til hver side for dragkroken skal det alltid være et fritt rom på minst 200 mm (fig. 2, 3 og 4).

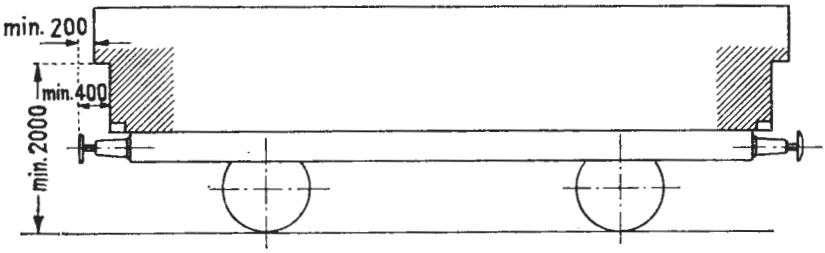


Fig. 2.

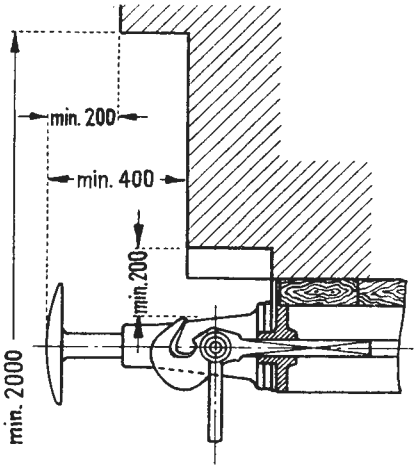


Fig. 3.

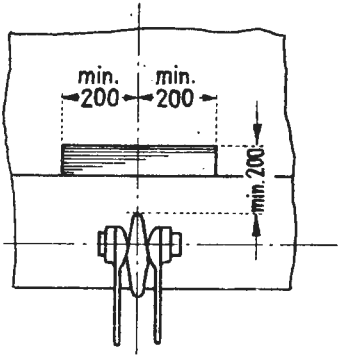


Fig. 4.

1.5.2. Beskyttelsesvogn.
Rager lasten lengre ut over endebjelkene enn angitt i pkt. 1.5.1., skal det settes til beskyttelsesvogn.

Når beskyttelsesvogn nyttes, skal lasten på den bærende vogn ikke rage lengre ut over endeakslene på 2- eller 3-akslet vogn og boggisenteret på boggivogn enn:

— de lengder som er angitt i trykk 402 *når lasten har samme bredde som lasteprofilet,*

— den lengde som tilsvarer halve avstanden mellom boggisentrene og denne ikke er over 13,0 m. *når lasten har samme bredde som vogngulvet,*

— 6,5 m om avstanden mellom boggisentrene er mer enn 13,0 m *når lasten har samme bredde som vognen.*

På den del av beskyttelsesvognen som dekkes av lasten skal stakene tas av og ende- og sidelemmer slås ned.

Avstanden mellom last og gulv eller nedslåtte lemmer på beskyttelsesvognen skal være minst 10 cm. Dette oppnås ved å legge lasten på et underlag av 4 x 4″ boks eller utrangerte, men gode sviller.

Beskyttelsesvognen skal veie minst 9,0 tonn.

Beskyttelsesvognen kan lastes. Avstand mellom last på beskyttelsesvogn og last på bærende vogn må vertikalt være minst 10 cm og horisontalt minst 35 cm.

1.6. *Spesialtransporter.*
(Spesialtransporter til utlandet, se trykk 420.3.).

1.6.1. Last som rager ut over lasteprofilet.
På det innenlandske banenett kan distriktsadministrasjonene tillate framføring av åpen vogn med last som rager ut over lasteprofilet ved i hvert enkelt tilfelle å dispensere fra bestemmelsene i pkt. 1.4. og trykk 402.

1.6.1.1. Framgangsmåte.
Ekspedisjonssted som får henvendelse om slik transport legger saken fram for distriktsadministrasjonen.

Senderen skal legge ved målsatt skisse som viser lasten sett fra enden og fra siden, sammen med de nødvendige opplysninger om lastens vekt, vektens fordeling m. v.

Senderdistriktet undersøker, eventuelt i samråd med andre distrikter som blir berørt, om transporten kan utføres.

Distriktene skal forelegge saken for Hovedadministrasjonen i følgende tilfelle:

— når forespørselen angår dispensasjon som skal gjelde for flere like transporter over et visst tidsrom,

— når distriktet i hvert enkelt tilfelle finner det nødvendig.

Distriktsadministrasjonen underretter senderstasjonen og andre som får med transporten å gjøre om lastemåte og de særlige tiltak som må settes i verk.

Transporttillatelse for spesialtransport, bl. nr. 001.527.01 (bilag 3), fylles ut og sendes i 3 eksemplarer til senderstasjonen, som beholder det ene. Ett eksemplar leveres senderen og det tredje heftes til fraktbrevet.

Distriktet fører fortegnelse over utstedte transporttillatelser og nummererer disse fortløpende for hvert år.

Sammen med transporttillatelsen sendes 1 eksemplar av bl. nr. 001.523.90 (bilag 4) i utfylt stand til senderstasjonen. Blanketten er ved perforering inndelt i 3 deler. De 2 største delene, som er like, fylles ut med de nødvendige data om vekt og mål, samt nummer på tilhørende transporttillatelse.

Senderstasjonen plasserer de 2 delene i vognens merkelappholdere. De plasseres undre vognmerkelappen, men slik at figuren blir synlig utenfor denne.

Denne ordning vil være til hjelp ved kontrollmålinger av lasten under framføringen.

Den tredje og minste del av blanketten festes til fraktbrevet.

1.6.1.2. Kontroll.
Når opplastingen er avsluttet, skal lasten for transportbrukerens regning kontrollmåles av NSB. Hver vognlast skal kontrollmåles selv om Hovedadministrasjonen har gitt tillatelse for flere like transporter.

Det må påses at lastens tyngdepunkt mest mulig faller sammen med vognens midtpunkt, at lasten ligger støtt og sikkert på vognen og at fastgjøringen er utført slik at muligheten for lastforskyvning er minst mulig.

1.6.1.3. Omlasting underveis.
Nødvendig omlasting eller omplassering av lasten under transporten påhviler senderen. Hvis NSB etter avtale påtar seg dette, skjer det for senderens regning og risiko. De vanlige leveringsfrister gjelder ikke for slike transporter.

1.6.2. Øvrige spesialtransporter.
Ekspedisjonsstedene må innhente distriktsadministrasjonens tillatelse også i følgende tilfelle:

— når tillatt akseltrykk eller metervekt overskrides,

— når den på vognen største angitte lastegrense overskrides,

— når begrensningene i henhold til vognens merking for konsentrert last ikke kan overholdes,

— når lastens tyngdepunkt ligger høyere enn 2,8 m over skinneoverkant eller ligger så langt fra vognmidten at det kan oppstå fare for sikker framføring,

— når lasten rager lengre ut over endeaksel/boggisenter enn angitt i pkt. 1.5.2,

— når lasten er så lang at den hviler på 2 eller flere vogner, unntatt for skinnetransporter som er lastet i henhold til forskriftene i dette trykk,

— når lasten er av slik beskaffenhet at spørsmål om passende vogn, lastemåte, fastgjøringsmåte m. v. krever bistand av tekniske instanser.

Dersom henvendelsen gjelder transport av maskin- og skipsdeler eller bygningskonstruksjoner, bør den være vedlagt målsatt skisse som viser hvordan lasten er tenkt plassert på vognen. Lastens vekt og tyngdepunkt må oppgis.

Spesialtransporter av den art som nevnt i dette punkt avgjøres i samråd med Hovedadministrasjonen.

Distriktsadministrasjonen utsteder transporttillatelse, bl. nr. 001.527.01, og gir de nødvendige direktiver som omhandlet i pkt. 1.6.1.1.

Bestemmelsene i pkt. 1.6.1.2 og 1.6.1.3 gjelder også for disse transporter.

1.7. *Stuing, skoring, fastbinding m. m.*

Under transporten utsettes lasten for horisontale og vertikale krefter som oppstår ved igangsetting, bremsing, skifting og ved kjøring i kurver og over sporveksler. De enkelte deler av lasten må derfor plasseres slik i forhold til hverandre at de tåler de påkjenninger som de utsettes for.

1.7.1. Stuing.
Ved å fordele de enkelte kolli jevnt over hele vogngulvet oppnås lav høyde på lasten. Består lasten av tunge kolli må det mellom

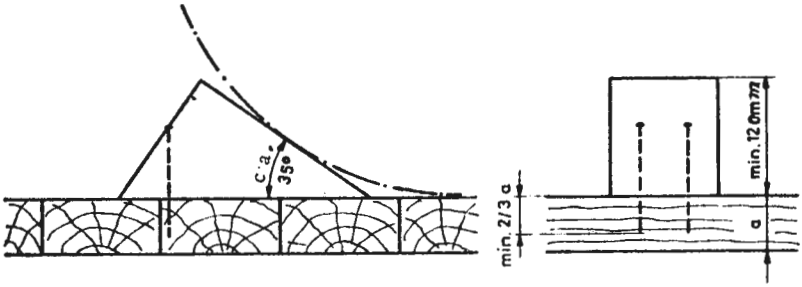


Fig. 5. Vanlig skoringskloss.

lasten og endeveggene eller endelemmene være et fritt rom på omlag 0,5 m, dersom lastforskyvning kan påregnes eller «glidende» lastemetode er anbefalt i etterfølgende forskrifter.

Kolliene plasseres slik at de gjensidig binder og støtter hverandre. Den lengste siden av kolliet plasseres i vognens lengderetning. Tunge kolli settes på vogngulvet og lette og skjøre øverst. Kolli med ulike tykke eller tunge ender bør lastes slik at tykke (tunge) og tynne (lette) ender legges vekselvis på hverandre i vognen.

Godset må ikke hvile på vognkantene eller mot sidedørene. Dørbommene settes på plass i vogner som er utstyrt med slike.

1.7.2. Bruk av gaffeltruck.
Det må vises omtanke ved bruk av gaffeltruck under lasting og lossing. Gaffelspissene må ikke stikke utenfor kolli eller lastpall, da de lett kan skade andre kolli eller vognvegger.

Hjultrykket fra gaffeltruck må ikke overskride 2,2 tonn ved kjøring på vogngulv i «S»-merkede vogner, og 1,0 tonn i øvrige vogner.

Det er ikke tillatt å nytte gaffeltruck i vogner litra Ha 5. Vognene skal ha påskrift om dette.

Gods som skal losses med truck eller kran må plasseres på underlag av tre eller på pall.

1.7.3. Skoring.
Tunge kolli må skores og fastgjøres til vognen.

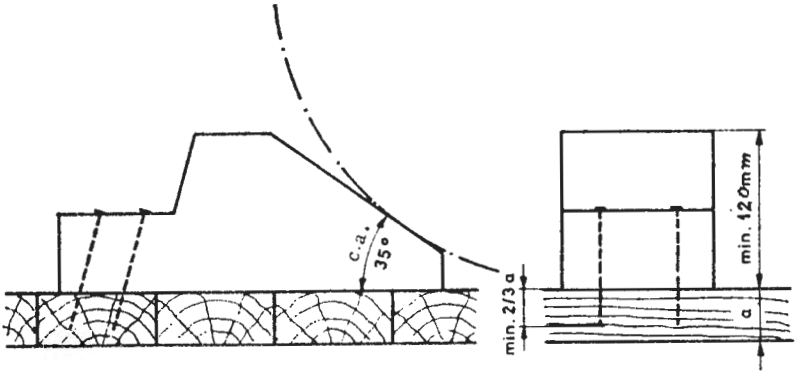


Fig. 6. Skoringskloss med spikeransats.

Påkjenningen under kjøringen er størst i vognens lengderetning, og fastgjøringsmaterialet dimensjoneres for en horisontal kraft lik det dobbelte av kolliets vekt. Påkjenningen sideveis er normalt noe mindre.

1.7.3.1. Skoringsklosser.
Trevirke som anvendes til skoring og faststenging av kolli må være friskt, ha kvadratisk eller rektangulært tverrsnitt og være dimensjonert etter kolliets vekt.

Skoringsklosser som skal stenge sylindrisk gods, hjul på kjøretøyer o. l. skal ha en høyde på minst 120 mm. (Om skoring av kjøretøyer, se egne forskrifter i Del II.)

Klossenes bredde skal minst utgjøre ⅔ av høyden.

Hver kloss festes med minst 2 spikrer som slås inn noenlunde loddrett på vogngulvet. Spikrene skal være så lange at de trenger minst ⅔ ned i gulvplankene.

Den siden av klossen som ligger an mot godset skal ha en vinkel på ca. 35° i forhold til vogngulvet.

Stilles det spesielle krav til skoringen f. eks. ved skoring av kjøretøyer og plateruller med egenvekt over henholdsvis 10 og 7 tonn, skal det fortrinnsvis nyttes klosser med spikeransats (fig. 6)

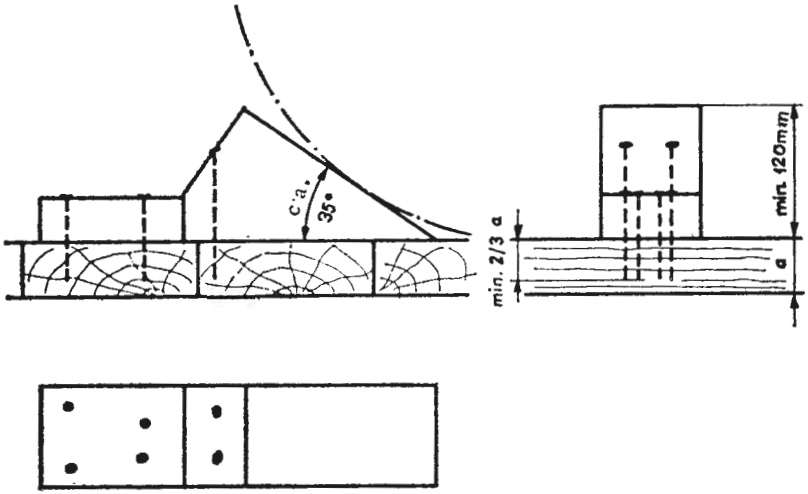


Fig. 7. Skoringskloss sikret med et fastspikret trestykke i forkant.

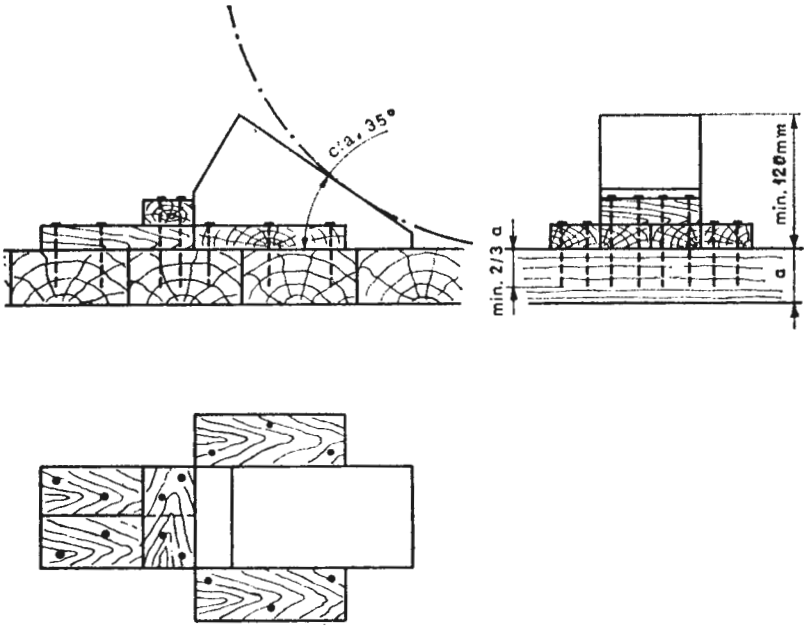


Fig. 8. Skoringskloss sikret sideveis og i lengderetningen ved hjelp av fastspikrede trestykker.

eller vanlige klosser som er sikret med et fastspikret trestykke i forkant (fig. 7).

Lar det seg ikke gjøre å spikre klossene tilstrekkelig fast, kan de sikres sideveis og i lengderetningen som vist i fig. 8.

1.7.3.2. Sidestøtter.
Eventuelle sidestøtter for avstiving av kolli med høytliggende tyngdepunkt bør ha en vinkel på 45° i forhold til vogngulvet.

1.7.4. Glidende last.
I stedet for å feste godset til vognen, kan det plasseres slik at en viss glidning i vognens lengderetning tillates. Ved at godset kan gli, reduseres sjokkvirkningen på godset ved harde støt i vognen. Denne lastemetode kan nyttes for tungt gods, gods som er ømfintlig for støt eller som kan skades om det er fast surret/skoret til vognen.

I begge ender av glidende last må det være god avstand til annet gods, vognlemmer eller staker. Avstanden skal minst være:

— For gods som hviler direkte på vogngulvet, 50 cm. For gods med ru anleggsflate, f. eks. steinblokker, er det tilstrekkelig med 30 cm.

— For gods plassert på slede eller direkte på meier, 1,0 m.

Glidende lastemetode må ikke nyttes dersom vogngulvet er sleipt eller iset.

1.7.4.1. Gods plassert på slede.
Gods kan plasseres på slede (fig. 9a) eller direkte på meier (fig. 9b). Godset må festes godt til slede/meier. Godset må ikke

— gis anledning til å bevege seg på sleden/meiene,

— berøre vogngulvet,

— ligge for høyt over vogngulvet.

Vogngulvet må ikke ha ujevnheter som hindrer den tilsiktede glidning.

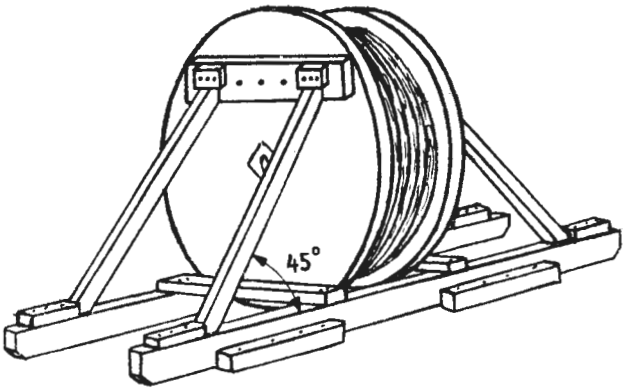


Fig. 9a. Gods sikret med sidestøtter på slede.

Meiene skal plasseres i vognens lengderetning og være avfaset slik at de ikke setter seg fast i ujevnheter på vogngulvet (fig. 9c). For å sikre godset mot sideveis forskyvning, spikres styreklosser fast til vogngulvet (fig. 9a).

Sledene skal være solid utført. Tverrbjelker og eventuelle skråband forbindes med solide treskruer og/eller gjennomgående bolter.

For at tungt sylindriskt gods ikke skal presse meiene fra hverandre, bør disse holdes sammen ved hjelp av gjennomgående bolter. (Fig. 9c).

Nyttes sidestøtter, skal disse være festet til meiene og bør ha en vinkel på 45° i forhold til disse.

1.7.4.2. Gods som glir på sin egen anleggsflate.
Gods (f. eks. steinblokker) kan tillates å gli på sin egen anleggsflate ved at det plasseres direkte på vogngulvet, eventuelt på underlag.

Denne metode kan nyttes for gods hvor det ved glidning ikke er fare for at

— godsets anleggsflate kan skades,

— godset kan velte,

— godsets emballasje skades.

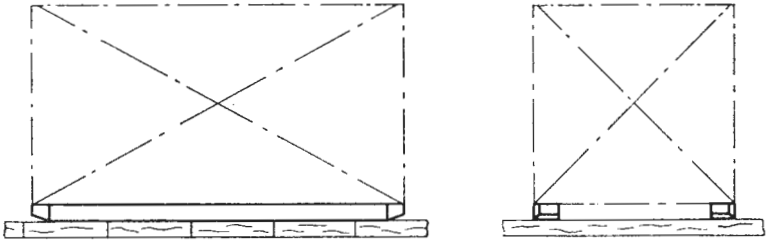


Fig. 9 b. Gods plassert direkte på meier.

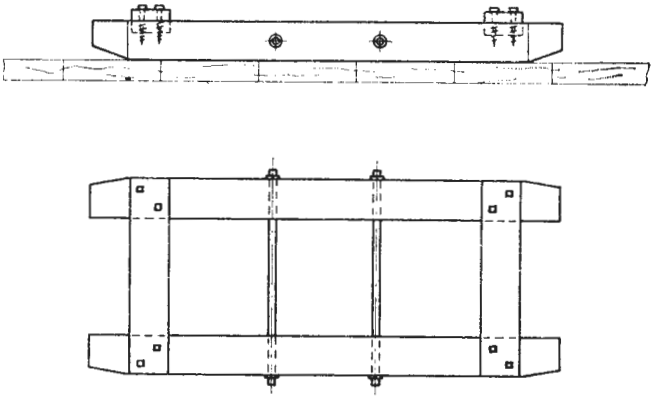


Fig. 9 c. Skisse av slede.

1.7.5. Fastbinding.
Fastbindingsmidler må m.h.t. styrke og mengde stå i forhold til vekt og beskaffenhet av det gods som skal fastholdes (nedbindes, surres).

Nyttes jerntråd, skal denne være glødet og ha en diameter på minst 3 mm. Fastbindingen strammes ved at dobbel tråd tvinnes på ett eller flere steder ved hjelp av spak (trestykke e. l.). (Fig. 10).

Fastbinding festes til de ringer eller kroker som vognen er utstyrt med, når disse er av rundjern med en diameter på minst 16 mm. For øvrig nyttes andre høvelige deler på vognens understilling. (Fig. 11).

Fastbindingsmiddel må ikke festes til vognens fjærer, fjæropphenging, boggier eller komme i berøring med bremse- eller draginnretning eller andre bevegelige deler på vognen. De ringer på vognen som er beregnet for fastgjøring av presenninger er ikke solide nok som festepunkter ved nedbinding/fastbinding av last. Jerntrådsurringenes ender må ordnes slik at de ikke henger ned eller stikker ut fra vognsiden.

Om nedbinding av trelast, se eget avsnitt.

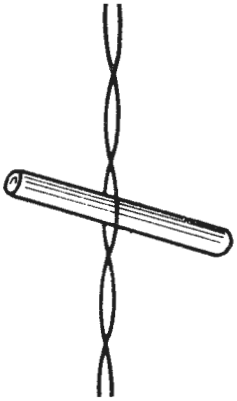


Fig. 10.

Fig. 11.

1.7.5.1. Fastbinding av kolli med høytliggende tyngdepunkt.
Gods med høytliggende tyngdepunkt skal ved siden av skoring og avstiving bindes fast til vognen. Som fastbindingsmiddel nyttes ståltau med klemmer og strekkfisk. Ståltau med 12 mm diameter regnes å være tilstrekkelig solid for bardunering av kolli med vekt opp til 10 tonn, 16 mm for kolli med vekt opp til 20 tonn og 18 mm for kolli over 20 tonn.

Bardunene bør føres i kryss fra kolliets øvre hjørner til motsatt vognside eller vognhjørne, hvor de fastgjøres til vognens understilling.

1.7.6. Sikring av løse staker på vogner uten stakemagasin.
Når det er nødvendig å ta av staker for å få plassert lasten eller deler av denne, skal stakene sikres slik at de ikke kan falle av vognen.

Stakene legges i et lag på tvers av vognen og skores med 2 klosser på hver side. Korte endestaker legges i midten.

Dersom ikke lasten sikrer stakene tilstrekkelig mot å gli sideveis, skal disse bindes sammen ved hjelp av jerntråd eller tau som tres gjennom stakehullene.

Mottakerstasjonen skal påse at løse staker blir satt på plass når vognen er losset.

1.7.7. Jording.
Last som består av elektrisk ledende materiale, men som ikke har sikker forbindelse til jord, skal jordes til vognens understell i de tilfelle som er nevnt i trykk 402.

Forskrifter om jording av langt gods av elektrisk ledende materiale er tatt inn i avsnitt om skinner i del II.

1.7.8. Kostnader ved sikring av last.
Materialer til skoring, avstiving, fastbinding og jording av lasten holdes (bekostes) av transportbrukeren.

1.8. *Transport av varmegods.*
(Om transport av varmegods i termovogn og behandling av katalytovner, se trykk 420.1.).

1.8.1. Vognlasttransporter.
Det forarbeid som gjøres på senderstasjon er av vesentlig betydning for å sikre godset mot frostskade.

Vognen skal kontrolleres før lasting tar til. Bl. a. undersøkes om gulvrister er på plass, om takluker er stengte, om vogndørene slutter godt til, om avløpsrør er forsvarlig tettet osv.

Godset bør være slik plassert at varmluften får «lommer» eller «kanaler» å gå i. Er det sekkegods som lastes, kan dette oppnås ved f. eks. å trekke annenhver sekk ut fra vognveggen.

Er det streng kulde, eller ventes det å bli det, bør senderen rådes til å plassere godset slik at det blir et luftrom mellom dette og vognveggene.

Såvidt mulig bør det kontrolleres at godset ikke er frostskadet ved innleveringen.

For alle vognlastsendinger skal ovnens nr. føres på fraktbrevet. Forvarming av vognene er et av de viktigste tiltak for å sikre godset mot frostskade. Forvarmingen avpasses etter kuldeforholdene, men bør i alminnelighet skje minst 6—7 timer før lastingen tar til.

Vognmerkelappene (bl.nr. 001.522.06) må utfylles nøyaktig.
For å sikre varmetransportene skal distriktene opprette kontroll- og tilsynsstasjoner.

Det påhviler togføreren å føre tilsyn med varmevognene når disse går i tog. Denne kontroll skal foretas uavhengig av de data som er ført på vognmerkelappen.

Snarest mulig etter ankomst kontrolleres vognens tilstand, og om ovnen har tilstrekkelig brennstoff inntil godset blir losset.

Stasjonen skal notere resultatet av denne kontroll.

Etter endt lossing sendes ovnen til depotstasjonen.

1.8.2. Stykkgodstransporter.
Kjøring av stykkgodsvogner etter Gtp. fastsettes av Hovedadministrasjonen.

Kontroll og ettersyn av stykkgodsvogner foregår etter bestemmelsene i pkt. 1.8.1 så langt de kan komme til anvendelse.

2.0. Langt gods lastet på to eller flere vogner.

Til transport av langt gods skal fortrinnsvis nyttes boggivogn, eventuelt med beskyttelsesvogn i den ene eller begge ender. Lar dette seg ikke gjøre, kan langt gods lastes på to eller flere vogner når det på forhånd er innhentet tillatelse fra distriktets vognkontor. (Se eget punkt om beskyttelsesvogn og spesialtransporter.)

2.1. *Opplasting av stivt og bøyelig langt gods.*
Stivt langt gods som f. eks. betongbjelker, langt tømmer, stålkonstruksjoner m. v. må bare hvile på to vogner og bare på vog-

ner med svingbolster. Bøyelig langt gods som f. eks. plastrør kan hvile på to eller flere vogner med eller uten svingbolster.

Lasting av lange skinner, se egne forskrifter i Del II.
Når bøyelig langt gods lastes

— på flere enn to vogner med svingbolster,
— eller på to eller flere vogner uten svingbolster,

må lasten på hver enkelt vogn ikke overskride 75 % av tillatt lastegrense for C i henhold til ABC-merkingen.

2.2. *Feste av bolster.*
Når gods lastes på to vogner, må svingbolsterne kunne vri seg uhindret.

Ved lasting av bøyelig gods på flere enn to bolstervogner, skal alle bolster festes med kjettinger slik at bolsternes ender ikke kan bevege seg mer enn høyst 10 cm i hver retning. Stakene på bolsterne må være forsvarlig festet slik at de ikke kan hoppe ut av sine leier.

2.3. *Sammenkopling av vognene.*
Bolstervogner kan koples sammen:

— med skrukoppel
— med mellomvogn som koples til de bærende vogner med skrukoppel.

Skrukoppel mellom vogner med langt gods må strammes så meget at bufferskivene er lett inntrykket når vognene står på rett og vannrett linje.

Når mellomvogn nyttes, gjelder forskriftene for beskyttelsesvogn.

Det kan bare nyttes *en* mellomvogn.

2.4. *Lastens plassering på bolstervogner.*
Består lasten av flere lag må alle deler i det underste lag hvile på bolsterne. Mellom last av metall og bolsterne må det legges et underlag av mykt tre i hele bolsterets lengde. Underlaget må være i ett stykke og være noe høyere enn taggene eller kantene på bolsteret.

Lasten må i lengderetningen rage minst 1 m utenfor bolsterne. Lasten må være forsvarlig fastgjort til bolsterne slik at den ikke kan løfte seg eller forskyve seg i lengderetningen.

Når bolstervogner nyttes, må avstand mellom last og vogngulv være minst 10 cm.

Avstand mellom last og mulige sidevegger må ikke være mindre enn foreskrevet i RIV Lasteforskrifter, plansje 5c[1]).

3.0. Påleggingg av presenninger

Det må kontrolleres at presenninger, som skal nyttes til dekking av last, er i god stand.

3.1. *Generelt.*
Dersom lasten skal bindes fast til vognen, må fastbindingen være utført *før* presenningene legges på. Presenningene må ikke nyttes til fastbinding av lasten.

Presenningene skal legges på slik at eiendomsmerket og nummeret for hver presenning bli synlig på minst ett sted langs vognens sider.

Presenningene må ikke hvile direkte på skarpe hjørner, kanter og spisse gjenstander. Når presenninger legges utenpå stakene og lasten ikke rager over staketopp, eller det er for stor avstand mellom topp av last og stake, må presenningene beskyttes mot toppen av stakene ved hjelp av bord, puter e. l.

Presenningene skal strammes og fastgjøres slik at de under kjøringen ikke løftes av vind og luftdrag og slik at det ikke dannes fordypninger som kan samle regnvann. Om nødvendig må presenningene støttes opp for å unngå at det dannes fordypninger. For best mulig å beskytte lasten mot fuktighet skal presenningene om mulig legges slik at regnvannet renner av dem utenfor vognsidene. Presenningene må ikke legges direkte på uemballert gods som er ømfintlig for fuktighet.

---

[1]) Stasjoner som ikke har RIV Lasteforskrifter må konferere med distriktets vognkontor.

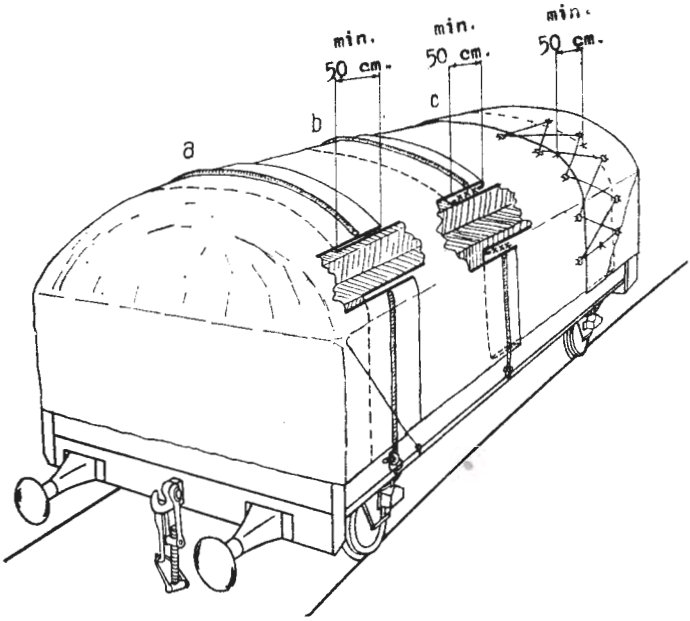


Fig. 12 a, b, c.

Presenninger som legges over side- og endevegger eller lemmer, må ikke henge ned mellom disse og lasten. Dersom lasten ikke er tilstrekkelig høy til å støtte opp presenningene eller det ikke kan anordnes passende oppstøtting, må presenningene forankres til vogngulvet ved spikring (se eget pkt.).

3.2. *Fastgjøring.*
Presenningene fastgjøres til vognen ved å knytte presenningstauene fast til nærmeste ring eller feste. Presenningstauene må ikke festes til vognens bærefjærer, fjæropphenging, boggier, bremse- eller draginnretning.
Presenningstauene må ikke forlenges eller erstattes med ståltråd. Til dette skal nyttes tau som i styrke tilsvarer de opprinnelige.

3.3. *Flere presenninger på samme vogn.*
Nyttes flere presenninger på samme vogn, skal de legges på slik at kantene overlapper hverandre i en bredde av minst 50 cm.
Presenningene fastgjøres:

— ved nedbinding av presenningsskjøten (fig. 12a og b),

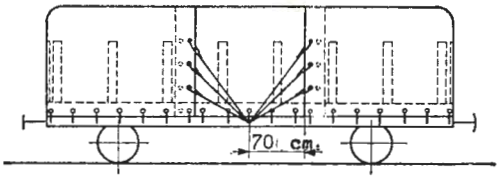


Fig. 12 d.

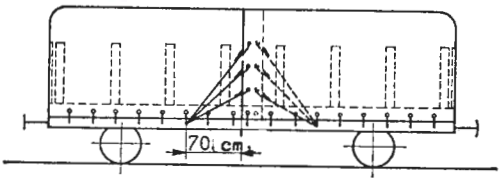


Fig. 12 e.

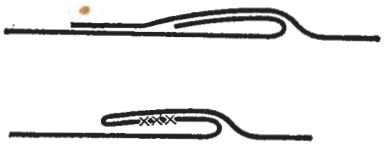


Fig. 12 f.

— ved sammenbinding av presenningstauene (fig. 12c),
— ved snittbinding av presenningstauene til ringene på vognens langsider (fig. 12d og 12e).

Kanten på den underste presenning skal brettes tilbake som vist i fig. 12f.

Til nedbinding av presenningsskjøt må bare nyttes tauverk eller plastsnor med en strekkstyrke på minst 230 kg. Metalliskt materiale må ikke nyttes.

3.4. *Fastspikring av presenning.*

Er lasten fastgjort til vognen og lastens omfang og form (maskinkolli o. l.) vanskeliggjør fastbinding av presenningen til vognens ringer, kan presenningen festes til vogngulvet ved fastspikring av bord.Endene av presenningen må trekkes godt fram under bordene og spikrene må plasseres slik at de ikke skader presenningen. Er lasten *ikke* fastgjort til vognen eller er det anordnet glideskoring, må presenningen bindes fast til lasten med tau.

Pålegging av presenninger på vognlastgods besørges av senderen.

Bruksbestemmelser for presenninger er tatt inn i trykk 420.1.

DEL II

EKSEMPLER OG DETALJER

4.0. Stykkgods og samlast

4.1. *Stykkgods.*

4.1.1. Lukket vogn.

Stykkgods skal i størst mulig utstrekning lastes i lukket vogn. Flytende gods som olje, maling, sild i lake osv. kan med fordel lastes i lukket vogn når emballasjen er hel, ren og tilstrekkelig solid. Slikt gods bør holdes adskilt fra det øvrige gods dersom plassen tillater det.

Malingspann og lignende gods bør plasseres i pallkarmer.

Gods som lekker eller der lekkasje kan ventes under transporten, må ikke lastes sammen med annet gods i lukket vogn.

Det må vises særlig omtanke ved lasting av matvarer. Melvarer i sekker er svært utsatt ved eventuell lekkasje av væske og skal holdes godt adskilt fra slikt gods. Matvarer (melk, smør, ost, brød o. l.) tar lett smak av sterkt luktende stoffer og må ikke lastes inn i vogn som nyttes for transport av fisk før vognen er grundig rengjort og luftet.

Blomster må ikke lastes i samme vogn som frukt.

4.1.2. Åpen vogn.

Gods som ved sin art, form eller emballasje kan skade annet gods skal lastes på åpen vogn.

På åpen vogn skal lastes:

— gods som ved sin lukt kan skade annet gods,

— skittent, oljet eller tjæret gods som kan skitne til annet gods,

— flytende gods som er dårlig emballert,

— gods som på grunn av lengde og omfang er vanskilg å få inn og ut av lukket vogn,

— landbruksmaskiner og annen last med utstående spisse og skarpe deler,

— syrer og annet farlig gods som i henhold til bestemmelsene i trykk 425 er henvist til transport på åpen vogn.

Kolli som ikke tåler sol og/eller fuktighet må dekkes med presenning under transporten.

Ethvert kolli skal være sikret mot å kunne falle av vognen ved påkjenninger under framføringen.

Sylindriskt gods, kjøretøyer o. l. skal skores og fastbindes.

Under lastingen må det tas hensyn til de enkelte kollis særlige beskaffenhet, og stuingen må gjøres med omtanke slik at godset ikke skades. Se eget punkt i Del I.

4.1.3. Vogn til omlastingsstasjon. Strekningsvogn.
Når det lastes stykkgodsvogn til en omlastingsstasjon, er det en fordel om godset blir sortert gruppevis til de enkelte banestrekninger og til eventuelle andre omlastingsstasjoner.

Til orientering for omlastingsstasjonen bør skillet mellom gruppene markeres med plakater, samtidig som det angis hvilke strekninger eller stasjoner gruppene omfatter.

Stykkgods til flere underveisstasjoner i samme vogn (strekningsvogn) må lastes i stasjonsorden for å lette utlastingen underveis. Ved innlastingen bør det tas hensyn til på hvilken side av vognen det passer å laste ut godset ved mottakerstasjon.

Ved innlasting av et større parti gods til en eller flere stasjoner gjøres merknad på vognmerkelappen om godsets plassering i vognen. Dette vil lette skifting/utlasting ved mottakerstasjonen(e).

Etter hvert som gods lastes ut av strekningsvogn må man være merksam på at vektfordelingen av det gjenværende gods må være noenlunde jevn og at gjenværende gods om nødvendig må stues om for at det ikke skal skades under videretransporten.

4.1.4. Farlig gods.
Ved transport av farlig gods skal bestemmelsene i trykk 425 følges. (Ved transport til utlandet følges bestemmelsene i RID.) Som farlig gods regnes:

— sprengstoff,
— ammunisjon og tennmidler,
— fyrverkerisaker,
— fortettede og flytende gasser,
— kalsiumkarbid,
— brennbare væsker,
— klorater,
— film,
— giftige stoffer ,
— etsende stoffer,
— radioaktive stoffer.

4.2. *Samlastgods.*
Spedisjonsfirmaer som sender samlastgods må følge bestemmelsene i pkt. 1.2, 1.3 og 1.7. Anvisningene i pkt. 4.1 bør følges.

5.0. Metallurgiske produkter

5.1. *Plater i pakker.*
Tynne stål- og metallplater (under 3 mm tykkelse) leveres ofte i pakker ombundet med solide stålbånd. Pakkene er opp til 750 mm høye når de er emballerte med plater, og opp til 500 mm høye når de er uemballerte.

Sendere som ønsker å transportere slike produkter med jernbane bør rådes til å følge de retningslinjer for emballering og sammenbinding som er foreskrevet i RIV's Lasteforskrifter.

Under opplasting av plater må lasten forsøkes fordelt mest mulig jevnt og over størst mulig del av vogngulvet.

5.1.1. Glidende lastemetode.
Glidende lastemetode bør nyttes. Platepakkene plasseres ca. 500 mm fra vognens ender og med noe mindre avstand mellom de enkelte pakker (fig. 13). Pakkene gis derved anledning til å

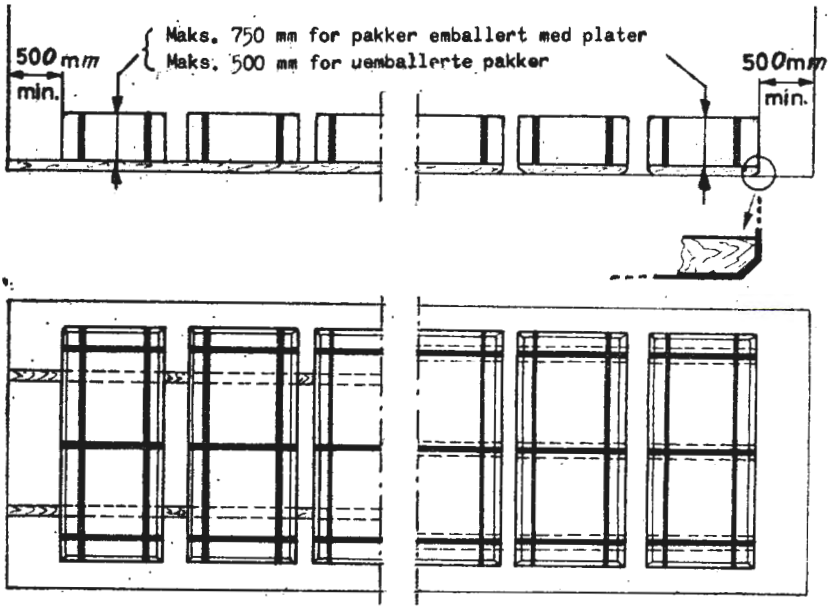


Fig. 13.

forskyve seg noe uten å skades og uten at for store belastninger blir overført til vognen ved eventuelle støt.

Er det bundet inn treunderlag eller meier i pakkene, skal disse plasseres i vognens lengderetning. Pakker uten meier må legges på løse treunderlag, plassert i vognens lengderetning.

5.1.2. Fast lastemetode.
Fast lastemetode kan også nyttes. Dette oppnår man enklest ved å plassere loddrettstående bord- eller plankebiter mellom pakkene, og mellom pakkene og endeveggene (fig. 14).

5.1.3. Vogn uten sidelemmer.
Nyttes åpen vogn uten sidelemmer, eller er sidelemmene lagt ned, må lasten legges på langs i vognens lengderetning og plasseres slik at platene sikres sideveis av minst 2 vognstaker.

Platene må rage minst 300 mm forbi stakene (fig. 15).

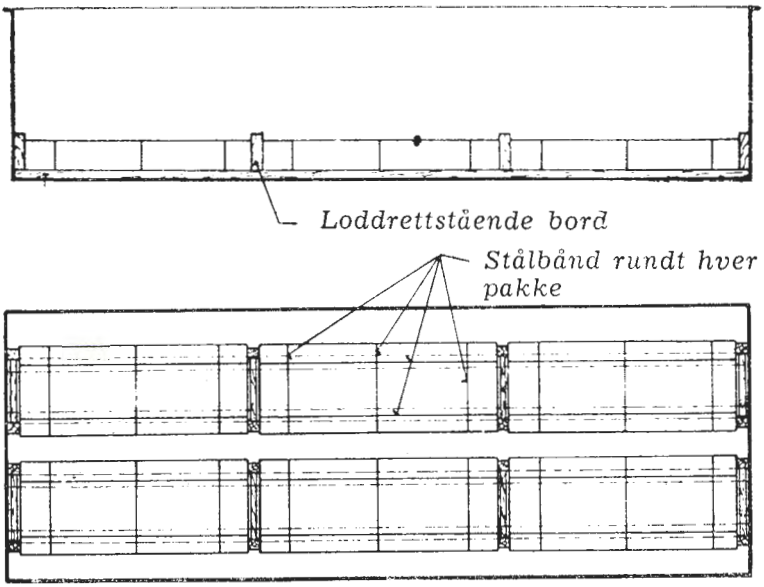


Fig. 14.

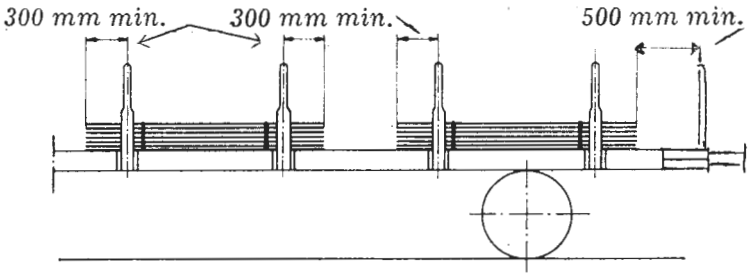


Fig. 15.

5.1.4. Stabling av pakkene.

Pakkene kan stables på hverandre til en høyde (målt fra vogngulvet) som tilsvarer 4/3 av lengden av stabelens korteste side. En stabel må imidlertid ikke være høyere enn 1250 mm, og den sammenlagte høyde av alle platene i stabelen (treunderlag og mellomlegg medregnes ikke) må ikke overstige 750 mm.

Stabelen må holdes sammen med følgende antall stålbånd:

Stabelens høyde	Minste antall bånd	
	i vognens lengderetning	i vognens tverretning
t.o.m. 350 mm	3	minst 2, og 1 pr. meter
over 350 mm t.o.m. 500 mm	4	minst 2, og 1 pr. meter
over 500 mm t.o.m. 750 mm	6	minst 2, og 1 pr. meter
over 750 mm t.o.m. 1 250 mm	8	minst 2, og 1 pr. meter

Stålbåndene i vognens lengderetning skal ligge over båndene i tverretningen.

5.2. *Uemballerte plater.*
Mellomtykke plater (3—4,75 mm) og grove plater (over 4,75 mm) sendes vanligvis uemballerte.

5.2.1. Lastemetode.
Glidende lastemetode nyttes (pkt. 5.1.1.). Plater som stables på hverandre må bindes sammen med minst 2 stålbånd i platenes lengderetning. Plater som er mere enn 2 m brede er det ikke nødvendig å binde sammen.

Hvis platene på grunn av krav til jevn fordeling av lasten eller på grunn av sin størrelse ikke kan lastes i frittstående stabler, skal plateendene legges vekselvis på hverandre og bindes sammen slik at:

— hver overlapping får 1 ombinding

— hver plate får minst 2 ombindinger (fig. 16).

Ved korte transporter (f. eks. fra havn til verksted) kan distriktsadministrasjonen dispensere fra disse bestemmelser når en enklere og billigere lastemåte anses forsvarlig.

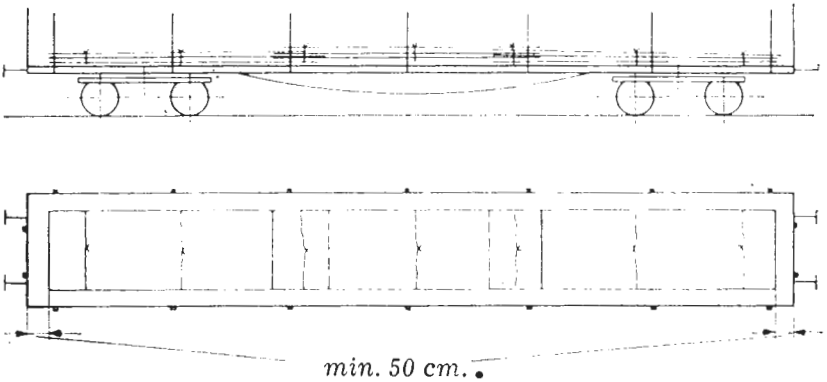


Fig. 16.

5.3. *Plater i ruller.*
Disse forskrifter gjelder bare for plateruller med vekt under 7 tonn. For tyngre ruller må det undersøkes spesielt hvilken vogntype og lastemetode som kan nyttes.

5.3.1. Lastemetode.

5.3.1.1. Ruller som ligger på tvers.

Plateruller skal som regel lastes liggende på tvers av vognen.

Rullene kan hvile direkte på vogngulvet eller på 2 treunderlag som er lagt i vognens lengderetning.

Mellom rullene og vognens endevegger/endelemmer skal det være en avstand på min. 50 cm.

Når ruller med en bredde som er mindre enn 7/10 — men minst 5/10 av rullenes diameter lastes liggende, skal alltid flere ruller legges inntil hverandre i en gruppe. Rullene legges med tverrsidene mot hverandre og bindes sammen på minst 3 steder gjennom åpningene.

Vekten i hver gruppe må ikke overstige 7 tonn.

Enkelt opplastede plateruller, samt hver enkelt rull i en gruppe, skal enten på hver side skores med 2 klosser av type som vist

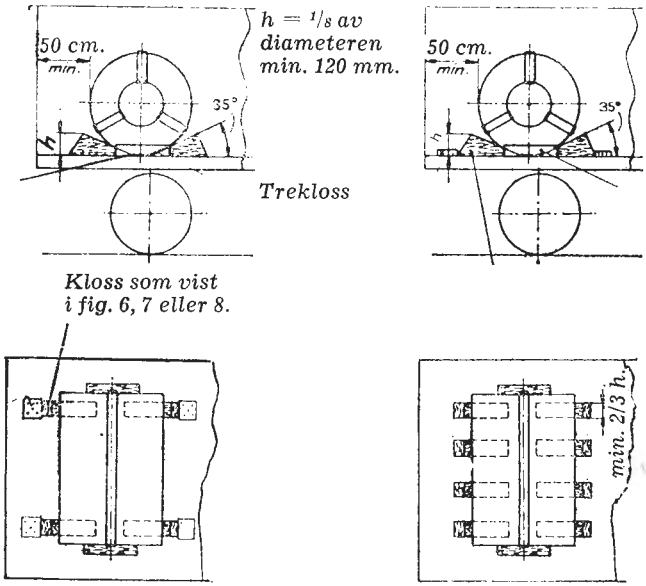


Fig. 17.

i fig. 6, 7 og 8, eller med 4 vanlige klosser, fig. 5. Eksempel på skoringen er vist i fig. 17.

Dersom en gruppe består av mer enn 2 ruller eller veier over 7 tonn, må antall skoringsklosser økes.

Skoringsklossene må ha en høyde som minst svarer til 1/8 av rullens diameter, minst 120 mm. Dersom rullene ligger på underlag, må klossenes høyde økes med tykkelsen på underlaget. Bredden på klossene må minst svare til 2/3 av høyden.

Liggende plateruller skal også sikres mot sideveis forskyvning med treklosser som spikres til vogngulvet.

5.3.1.2. Ruller som ligger i lengderetningen.
Kan ikke rullene lastes liggende på tvers av vognen, skal de lastes i lengderetningen plassert på tilstrekkelig kraftige sleder. Sledene sikres mot sideforskyvning ved hjelp av lange styreklosser som spikres til vogngulvet.

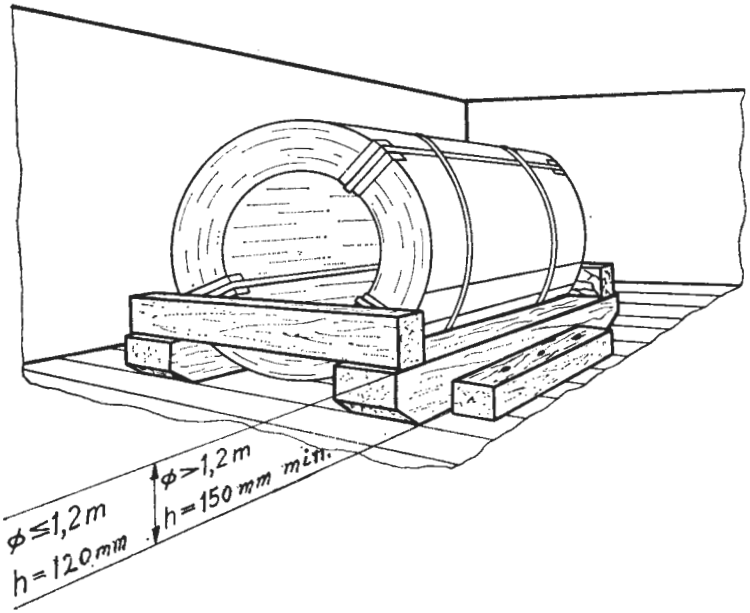


Fig. 18.

For ruller med diameter inntil 1,2 m skal sledemeienes høyde være minst 120 mm. For ruller med større diameter skal høyden minst være 150 mm (fig. 18).

5.3.1.3. Ruller som står på vogngulv.
Plateruller med en bredde på høyst 4/3 av rullens diameter kan lastes stående på vogngulvet. Rullene plasseres direkte på gulvet eller på treunderlag som er lagt i vognens lengderetning. Underlaget må i lengderetningen stikke minst 0,3 m utenfor rullene. Rullene skal ikke sikres med klosser e. l.

Dersom det nyttes åpen vogn må denne ha vegger eller lemmer.

5.3.1.4. Ruller av plater med liten bredde.
Ruller av plater med liten bredde (bånd) kan lastes i rekke, skråstilte og med rullenes akser i vognens lengderetning. Hver rekke skal sikres sideveis med underlag av tre som spikres til vogngulvet og med tverrtre i begge ender (fig. 19 eller 20).

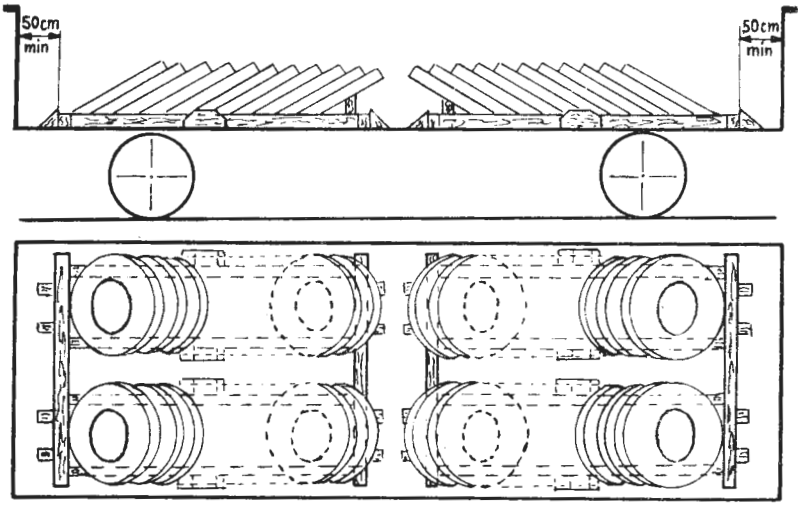


Fig. 19.

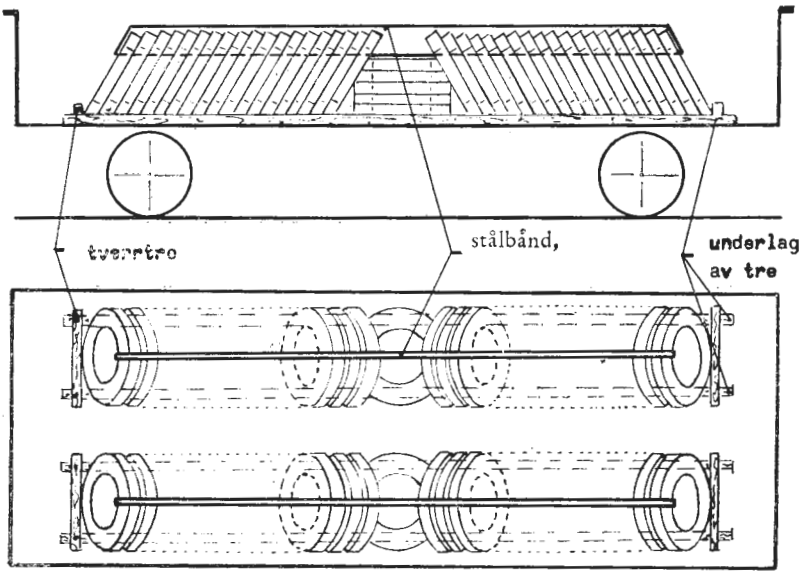


Fig. 20.

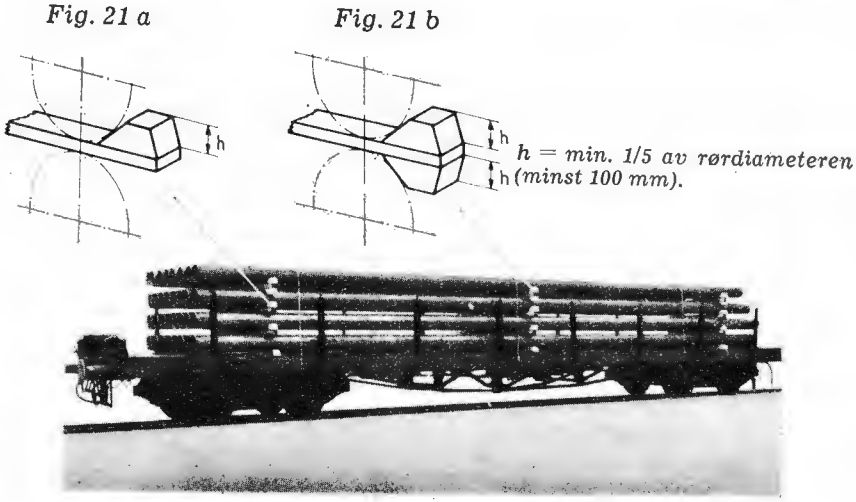


Fig. 21.

5.4. *Sylindriskt gods.*
Sylindriskt gods skal sikres med klosser, støtter eller legges på spesielle rammer av tre.

5.4.1. Rør.
For transport av rør skal nyttes vogner med høye vegger, eller åpne vogner med staker. Rørene kan lastes tett inntil og oppå hverandre eller lagvis med mellomlegg av tre. Rør som hviler mot vognstakene må holdes av minst to staker, og rørenes ender må rage minst 50 cm utenfor disse.

Dersom rørene ligger an mot stakene i mer enn halve stakehøyden, skal motstående stakepar forbindes stramt med hverandre med kjetting eller glødet jerntråd over lasten.

Lasten skal surres på minst 3 steder med dobbelt glødet jerntråd som tvinnes.

Rør som er lastet lagvis skal ha minst 3 mellomlegg av tre (fig. 21) og skal skores med klosser spikret til mellomleggene slik:
— opp til stakehøyde med klosser på mellomleggenes overside (fig. 21 a)

— over stakehøyde med klosser både på over- og undersiden (fig. 21 b).

Det underste laget skal på hver langside skores med minst 3 klosser.

Høyden på samtlige klosser må minst være 1/5 av rørenes diameter, minst 100 mm.

Rørendene må stikke minst 1 m utenfor mellomleggene. Mellomleggene skal plasseres slik at avstanden til nærmeste stakepar blir lik (se fig. 21).

5.4.2. Stålflasker.
Stålflasker for transport av gasser skal fortrinnsvis lastes liggende. For å unngå skader på vognens endevegger skal flasker som plasseres i vognendene legges på tvers i vognen. Korte flasker med stor diameter (30 cm eller mer) kan imidlertid legges i vognens lengderetning når flaskenes beskyttelseskapsel vender inn mot midten av vognen.

Flaskene skal sikres mot rulling ved hjelp av klosser. I lukket vogn kan flaskene transporteres stående dersom de på forsvarlig måte er sikret mot å falle overende.

5.4.3. Hjulsatser.
Hjulpar med akselkasser skal lastes i 1 lag.

Hjulparene som lastes over vognens ytterste aksler må plasseres med sine akser i vognens lengderetning, mens de øvrige kan lastes på tvers (fig. 22a).

Hjulpar uten akselkasser kan lastes i 2 lag (fig. 22 b).

Hjulparene i øverste lag skal være sikret av hjulparene i underste lag.

Hjulene skal sikres med solide klosser (to for hvert hjul) som spikres fast til vogngulvet på en slik måte at hjulflensene ikke berører dette.

Hjulparene kan også lastes på spesielle rammer.

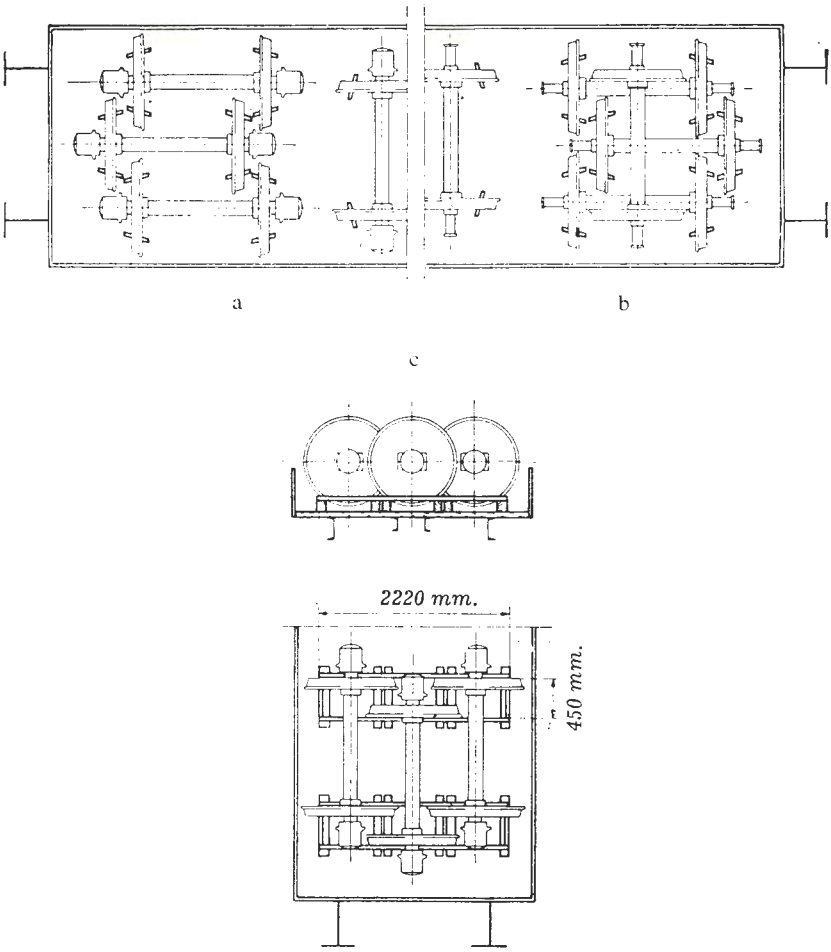


Fig. 22.

Hjulflensene skal under ingen omstendigheter komme i berøring med gulvet (fig 22 c).

5.5. *Skinner, profilstål, skrapjern.*

5.5.1. Skinner generelt.
Skinner skal lastes stående, enten i enkle lag hvor skinnene står på foten ved siden av hverandre (fig. 23 a og b), eller i dobbelte

lag hvor annenhver skinne står på foten og annenhver på hodet (fig. 23 c).

Lasten kan bestå av flere lag.
For å hindre forskyvning i lengderetningen, må skinnene i hvert lag

— enten bindes sammen med jerntråd med minst 8 mm diameter,

— eller sikres ved hjelp av forbindelsesjern med ca. 20 mm diameter. Jernene stikkes gjenom boltehullene og dras sammen med muttere.

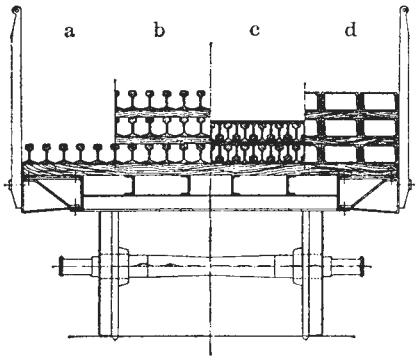


Fig. 23.

5.5.2. Jording av last.
Skinnelaster og øvrige laster på åpne vogner med gods av elektrisk ledende materiale skal jordes til vognens understilling dersom lasten har en lengde på 40 m eller mer. Jording er bare nødvendig i de tilfelle lasten ved sin plassering ikke får god nok metallisk forbindelse med vognens stålkonstruksjon. Til jording nyttes en kopperforbindelse med et tverrsnitt på minst 25 mm^2.

For gods som er lastet i flere adskilte lag, er det tilstrekkelig at det øverste lag jordes.

Disse forskrifter kommer bare til anvendelse for vognlaster som skal framføres på elektrifiserte baner.

5.5.3. Skinner på to eller flere vogner.
Mellom lasten og de ytterste vognenes endelemmer skal det være

en avstand på minst 200 mm + 100 mm i tillegg for hver vogn som inngår i transporten.

Eksempel:

Last på 2 vogner: Avstand minst 400 mm.
Last på 3 vogner: Avstand minst 500 mm.
osv.

Koplene mellom vognene skal skrus til så meget at bufferskivene ligger godt an mot hverandre.

Bare vogner av litra Om og Os uten bremseplattform kan nyttes til slike transporter. Vognenes side- og endelemmer skal være oppreiste.

Skinnene skal lastes stående i enkle eller dobbelte lag. Lasten kan bestå av høyst 2 lag. Lagene skal være like brede.

Lagene skal skilles fra hverandre med minst 2 mellomlag av tre på hver vogn.

For å hindre sideveis forskyvning skal klosser skrues fast til mellomleggenes ender (spikring er ikke tillatt).

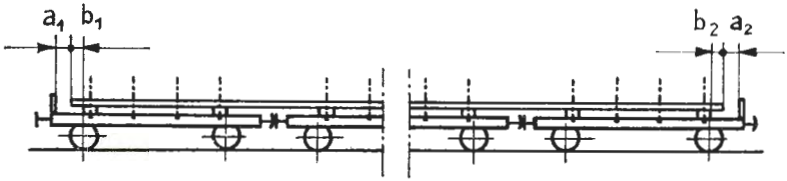
Lastens underste lag skal ligge minst 10 cm over vogngulv eller nedfelte lemmer. Opplagsflatene for skinnene skal for alle vognene ligge i samme høyde over skinnetopp *før* opplasting tar til. Til underlag kan nyttes 4 x 4″ boks eller utrangerte, men gode sviller. Underlaget skal være i ett stykke og må nå fra vognstake til motstående vognstake. De underlag som er plassert nær akslene skal festes godt til vogngulvet.

Avstanden mellom skinneendene i det underste lag og de ytterste underlagene skal være lik eller større enn den virkelige avstand mellom last og endelem i lastens motsatte ende.

I tillegg økes førstnevnte avstand med 200 mm + det antall vogner som bærer lasten multiplisert med 100 (fig. 24).

Eksempel:

Lasten bæres av 3 vogner.
I lastens ene ende er avstanden mellom last og endelem (a_1)



$b_1 \geqq a_2 + 200$ mm + (100 mm x antall lastede vogner)

$b_2 \geqq a_1 + 200$ mm + (100 mm x antall lastede vogner)

Fig. 24.

500 mm. Avstanden mellom skinneendene i det underste lag og det ytterste underlag (b_2) i lastens andre ende blir da ifølge formel i fig. 24:

$$b_2 \geqq 500 + 200 + (100 \times 3)$$

Avstanden b_2 skal m. a. o. i dette tilfelle være 1000 mm eller mer.

Ved lastens ender skal skinnene i hvert lag sikres ved hjelp av klosser festet til underlagene og mellomleggene. Klossene skal være minst 30 cm lange og ligge an mot vognstake eller sidelem. For at klossene ikke skal splintres, må en vinkelbøyd plate plasseres under foten på ytterste skinne (fig. 25).

Bæres lasten av mer enn 2 vogner må det ved midten av mellomvognen(e) anordnes anslag på begge sider av lasten. Avstanden mellom anslag og last skal være 10 cm. Anslagene skal ligge an mot vognstake og være festet til vognen. De må minst rage i høyde med lasten.

Hvert lag av lasten skal være bundet sammen mellom vognene med jerntråd med en diameter på minst 8 mm.

5.5.4. Transport av lange skinner fra Skinnesmia, Alnabru.
For skinnetransporter fra Skinnesmia nyttes spesielle vognsett sammensatt av vogner litra Kbmp (T_4), T_3 og To type 5 og 6. Hver To-vogn er utstyrt med 2 kraner for lasting og lossing.

To type 5 omfatter vognene 38203, 38229, 38240 og 38242

To type 6 omfatter vognene 38200 og 38246.

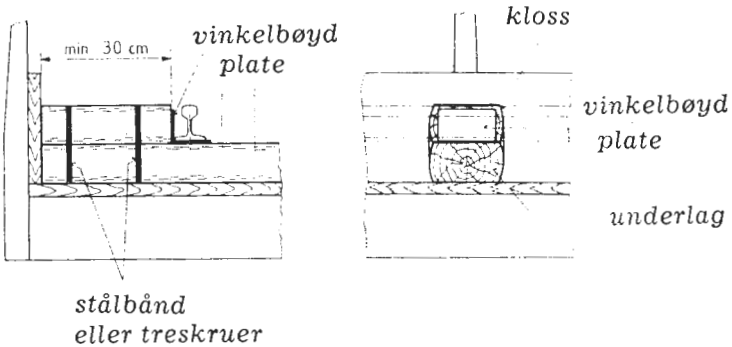


Fig. 25.

I vognsettene må ikke nyttes andre To-vogner enn de som er nevnt ovenfor uten tillatelse fra Hovedadministrasjonen, Maskinavdelingen.

De forskjellige skinnelengder lastes slik:

a) 45 m lange skinner, 49,05 kg pr. m.
Vognsett: To type 5 + Kbmp + To type 5.
Eller: To type 5 + Kbmp + To type 6.
Største last: 34 skinner à 45 m.
Vognsettene lastes som angitt på Md.'s skisse 1421.

b) 36 m lange skinner, 35,7 kg pr. m.
Vognsett: T_3 + Kbmp + Kbmp + T_3.
Største last: 40 skinner à 36 m.
Vognsettene lastes som angitt på Md.'s skisse 1405.

c) 30 m lange skinner, 49,05 kg pr. m.
Vognsett: Kbmp + Kbmp + Kbmp.
Største last: 30 skinner à 30 m.
Vognsettene lastes som angitt på Md.'s skisse 1420.

d) 30 m lange skinner, 49,05 kg pr. m.
Vognsett: To type 5 + To type 5.
Eller: To type 5 + To type 6.
Største last: 36 skinner à 3 m.
Vognsettene lastes som angitt på Md.'s skisse 1423.

5.5.4.1. Lastemetode.
På To-vognene er kranfoten formet som bjelker tvers over vognene, og disse tjener som underlag for skinnelasten. På T_3 og Kbmp-vognene skal skinnene ligge på underlag av brusviller 7″ x 9″ og bord.

På hvert opplagringspunkt skal det ligge 2 brusviller (på tvers av vognen) med den bredeste siden ned, dog skal det være 3 brusviller på T_3-vognene ved transport av 36 m lange skinner (se eksempel b). Brusvillene skal være sammenboltet med en ¾″ bolt 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 svillene.

Mellom brusvillene og vogngulv skal legges et 1″ x 4—5″ bord (ca. 80 cm langt)i vognens lengderetning over hver langbjelke. Hvor det er nødvendig skal bordtykkelsen økes, da alle underlag må ha samme høyde over skinnetopp før opplastingen tar til.

For T_3-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 Kbmp-vognene i samme vognsett. Verksmesteren i Skinnesmia skal kontrollere og notere disse høyder før opplasting tar til.

Ved alle underlag (brusviller og kranføtter) skal det på begge sider av skinnelasten være solide støtter mot sideveis forskyvning.

For opplasting som vist i eksemplene a, c og d gjøres disse sidestøtter ganske lave (for ikke å hindre lasting og lossing) slik at de bare gir støtte for underste skinnelag. Som innbyrdes støtte for skinnelagene plasseres det dessuten mellom underlagene på hver vogn en løs, u-formet, stiv ramme av u-jern. De øvre ender avstages med en bolt tvers over øverste skinnelag. For opplasting som vist i eksempel 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 og ytterste skinner skal være så stor at det blir et spillerom på hver side på 30—50 mm når skinnene legges tett sammen. De tilsvarende spillerom for u-jernsrammen skal være 20—40 mm.

Skinnelasten skal ligge midt etter vognsettene og på hver side ha samme avstand til vognsiden.

Ved alle opplagringspunkter skal det mellom skinnelagene på tvers av skinnene, legges et 1″ x 4—5″ mellomlagsbord av løs ved (furu eller gran).

Skinnene sikres mot forskyvning i lengderetning ved at det i hvert skinnelag stikkes inn gjennomgående bolter gjennom laskehullene i den ene enden av skinnelaget. Likeledes må det påses at overflaten på underlagene er rene og fri for fett og andre stoffer som kan føre til glidning.

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». Dersom det av hensyn til rekkefølgen ved lossing av skinnene må plasseres kortere skinner i det underste laget, skal skinnene skjøtes med vanlige laskeskjøter (med 4 stk. laskebolter), slik at de kortere skinner sammen danner en «normal-lengde». Når det plasseres lange skinner over de korte, må det sørges for at det blir lagt inn skinnekapp i mulige tomrom over underlagene slik at de lange skinnene hviler på samtlige underlag. Blir det mange korte skinner i en last, må også skinner i høyereliggende lag skjøtes til «normallengder» med vanlig laskeskjøt.

5.5.4.2. Kontroll av vogn og last. Framføring i tog.
Før opplasting tar til må det hver gang omhyggelig undersøkes om vognlagrene er i full orden og tilstrekkelig smurt for å unngå varmgang. Skulle det likevel bli nødvendig å bytte ut en vogn underveis, må det sørges for at brusvillene (eventuelt kranbjelkene) plasseres forskriftsmessig på den nye vognen og at overkant på underlagene er i riktig, kontrollmålt høyde over skinnetopp (se tredje avsnitt i dette punkt).

Omlasting må ikke foretas uten etter konferanse med Had.'s baneavdeling, Vedlikeholdskontoret.

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 personalet. Lasten skal være kontrollert av verksmesteren, som for øvrig skal føre tilsyn med at forannevnte regler blir nøyaktig fulgt.

Oppdages underveis nevneverdig forskyvning av lasten, skal forholdsordre innhentes fra distriktsadministrasjonen før transporten fortsettes. Skriftlig rapport om oppdaget forskyvning av lasten både underveis og ved framkomsten, skal ufravikelig sendes distriktsadministrasjonen, som sender innberetning om hvert enkelt tilfelle til Hovedadministrasjonen.

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 distriktsadministrasjonen nærmere bestemmelse om dette.

Finner distriktsadministrasjonen at skinnelastene ikke bør tillates framført i tog uten konduktørbetjening over en banestrekning på grunn av særlige forhold ved denne, skal han treffe nødvendig bestemmelse om dette.

Etter lossing sendes vognsettene snarest samme vei tilbake til Alnabru. Vognene må ikke koples fra hverandre uten at det er tvingende nødvendig.

5.5.5. Profilstål, armeringsjern o. l.
Profilstål, armeringsjern, stål i bunter, utrangerte skinner o. l. skal lastes parallelt i vognens lengderetning og slik at friksjonen mellom lastens deler i størst mulig utstrekning hindrer forskyvning. Lastes profilstål i flere lag, er det tillatt å nytte mellomlegg av tre.

På vognens langsider skal vegger eller minst to staker sikre godset fra å falle av. Godset må rage minst 30 cm utenfor stakene i begge ender.

5.5.6. Løst metallavfall, skrapjern o. l.
Lasten må ikke rage over vognens lemmer/vegger (gjelder også midten av vognen) med mindre lasten er sikret med ståltrådnett. Nettet skal være godt fastgjort til vognen.

Ved lossing av skrapjern nyttes i stor utstrekning elektromagnet. Denne lossemetode kan føre til skader på vogn og tap av løst vogntilbehør av metall.

Mottakerstasjonen skal av denne grunn spesielt kontrollere at slike vogner er i orden etter lossing.

6.0. Skogs- og landbruksprodukter

6.1. *Skogsprodukter generelt.*

6.1.1. Definisjoner.
Tømmer er hele trestammer eller deler av disse, barket eller ubarket, i lengder over 3 meter.

Kubb er deler av trestammer, barket eller ubarket, i lengder fra 2,5 til 3 meter. (Kubb i mindre lengder enn 2,5 meter behandles som foreskrevet for ved.)

Trelast er høvlete eller uhøvlete trevarer (høvel- eller skurlast), plater o. l. som transporteres enten bundet sammen til større enheter — pakker, eller som løsvirke.

6.1.2. Sikring av last.
De fleste skogsprodukter er ved påkjenninger under transporten særlig utsatt for forskyvninger som kan føre til skade på godset og sette jernbanens sikkerhet i fare.

Det er derfor viktig å sørge for at friksjonen mellom last og vogngulv og mellom lastens enkelte enheter blir størst mulig.

Dette oppnås ved at:

— de enheter som lasten består av legges tett sammen,
— underlag for lasten plasseres som foreskrevet,
— lasten nedbindes som foreskrevet.

Til transport av tømmer, kubb og trelast nyttes i det alt vesentlige åpne vogner med staker. Er vognen også utstyrt med lemmer, skal endelemmene være i oppreist stilling dersom lastens lengde tillater dette.

Stakekjettinger på motstående staker skal være sammenkoblet. Det skal fortrinnsvis stilles vogner utstyrt med kjettinger og fast monterte strammeapparater for nedbinding av last.

Dersom lasten i vognens lengderetning er sammensatt av flere stabler, skal hver stabel sideveis være sikret av minst 2 staker på hver side. Er stabelen så kort at den bare sikres av 2 staker, må stabelen i begge retninger rage minst 50 cm forbi stakenes midtpunkt.

Over lemmehøyde må ikke last plasseres på tvers av vognen. Unntatt herfra er sviller lastet som foreskrevet i dette trykk.

For plater kan reglene i dette avsnitt tilpasses i den utstrekning det er nødvendig. Spesielle sikringstiltak må settes i verk avhengig av det enkelte fabrikats egenskap, dimensjon og forsendelsesform. For regelmessige transporter fra/til større transportbrukere må spesielle lasteforskrifter for platetransportene utstedes av distriktet. Slike spesielle forskrifter skal meddeles Hovedadministrasjonen.

6.1.3. Nedbinding.
I de tilfelle nedbinding av lasten blir foreskrevet, skal denne utføres med en av, eller en kombinasjon av følgende metoder:

— kjetting med fjæranordning og strammeapparat fast montert på vogn,
— 3 mm glødet jerntråd som legges dobbel og tvinnes stram ved hjelp av spak. Stramming bør foretas på begge sider av lasten og så langt nede at etterstramming med letthet kan skje under transporten.

Til nedbinding av tømmer og kubb kan også stakekjettingene nyttes. Lasten må rage over staketopp og være avsluttet bueformet. Kjettinger på motstående stakepar strammes over lasten ved hjelp av bendebjørn eller ved at kjettingene forbindes med 3 mm glødet jerntråd som legges dobbel og tvinnes.

6.1.4. Etterstramming av nedbinding.
Vognlaster skal kontrolleres under framføringen når dette er mulig. Herunder skal eventuelle løse nedbindinger etterstrammes.

6.1.5. Sammenbinding av trelastpakker.
Hver trelastpakke skal være stramt sammenbundet på minst 2 steder med stålbånd eller bånd av annet materiale med tilsvarende styrke.

Dimensjonen på stålbånd bør være minst 16 x 0,5 mm og ha den nødvendige bruddstyrke (min. 70 kp/mm^2).

Spesielt store pakker bør bindes sammen på minst 3 steder.

Enhetene i hver pakke bør ikke variere for meget i lengde. Båndet ved pakkens ujevne ende skal plasseres så langt inn på pakken at de fleste enhetene omfattes av bindingen. Alle de ytterst liggende enheter i hver pakke skal omfattes av minst 2 bindinger.

6.2. *Tømmer og kubb.*

6.2.1. Lastemetode.

Ved lasting av tømmer skal, i den utstrekning dette er mulig, rot- og toppender fordeles jevnt på vognen. De tyngste og lengste stokkene bør legges i bunnen og krokete stokker på toppen. Korte stokker plasseres fortrinnsvis midt i lasten.

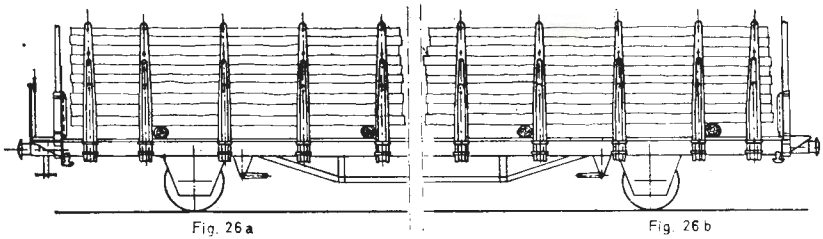


Fig. 26. Eksempler på riktig plassering av underlag i forhold til stakene.

6.2.1.1. Underlag.

Da det i stor utstrekning nyttes mekanisert lossing skal lasten legges på underlag, slik at det kan stikkes stropper eller gripeanordninger mellom vogngulv og last.

Hver stabel skal hvile på minst 2 underlag.

Underlagene skal ha en høyde på minst 10 cm og være i ett stykke. De skal ligge an mot to motstående staker og på begge sider av vognen rage utenfor disse, dog høyst 5 cm.

For å redusere muligheten for last-forskyvning er det viktig at underlagene parvis plasseres slik i forhold til stakene at de begge enten ligger nærmere eller lengre fra lastens (stabelens) midtpunkt enn de staker de ligger an mot (se fig. 26).

For visse vogntyper er det laget særskilte underlag (labanker). Når slike vogner skal nyttes til turnustransporter av tømmer og kubb, kan labanker rekvireres fra depot.

6.2.1.2. Nedbinding.

Last av tømmer og kubb skal bindes ned:

— når det nyttes vogn som er utstyrt med kjettinger med fjæranordning og fast monterte strammeapparater og dette kan anvendes,
— når noen del av lasten rager over staketopp.

Dersom lasten i vognens lengderetning er sammensatt av flere stabler, nedbindes hver stabel som rager over staketopp.

Alle ytterst liggende stokker skal omfattes av nedbindingen.

Bindingen plasseres noenlunde midt på stabelen. Dersom dette ikke lar seg gjøre med vognens nedbindingsutstyr, utføres nedbindingen ved hjelp av 3 mm glødet jerntråd som legges dobbel og tvinnes.

6.3. *Trelast.*

6.3.1. Lastemetode.

Trelast transporteres vanligvis sammenbundet i større enheter — pakker.

Ved lasting av trelast skal enhetene legges tett sammen. Mellom trelastpakker kan det om ønskelig plasseres vertikale mellomlegg.

Når løsvirke lastes høyere enn stakene, skal lasten på toppen avsluttes bueformet.

6.3.1.1. Underlag og mellomlegg.

Underlag og mellomlegg skal være av tre og ha kvadratisk eller rektangulært tverrsnitt. Trevirke med rektangulært tverrsnitt skal legges slik at den lengste siden danner grunnflaten.

Høyden på underlag og mellomlegg bør være minst 10 cm. Den innbyrdes avstand mellom disse må ikke være så stor at lastens nedbøying vanskeliggjør lossing ved hjelp av tekniske hjelpemidler.

Til underlag og mellomlegg kan nyttes inntil 4 bord eller planker som legges på hverandre og spikres sammen. Materialene som nyttes må ikke ha store vannkanter.

For at lasten skal ligge støtt, og for å redusere virkningen ved eventuelle last-forskyvninger, er det viktig at underlag og mellomlegg plasseres så langt inn fra trelastpakkenes (stablenes) ujevne ende at denne ikke trykkes sammen.

Lengden på underlagene skal minst tilsvare lastens bredde. Er vogngulvet sleipt eller iset, skal underlagene sikres mot å gli

ved hjelp av klosser som spikres til vogngulvet, eller ved at underlagene parvis plasseres slik i forhold til sidestakene at de begge enten ligger nærmere eller lengre fra lastens (stabelens) midtpunkt enn de staker de ligger an mot (fig. 26). I sistnevnte tilfelle skal hvert underlag være i ett stykke.

Mellomleggene søkes plassert rett over underlagene.

Lengden på mellomleggene skal minst tilsvare pakkebredden. Mellomlegg under toppakke skal rekke over lastens største bredde.

Mellomlegg må ikke stikke så langt ut fra lasten at det blir til hinder for pålegging av presenning mellom staker og last.

6.3.1.2. Nedbinding.
Trelast skal alltid bindes fast til vognens understilling.

Nedbinding utføres med kjetting og fast montert strammeapparat.

Når ikke vogn med strammeutstyr kan stilles, og til supplerende nedbinding i de tilfelle det kreves 2 nedbindinger pr. stabel, skal det nyttes dobbel 3 mm glødet jerntråd som strammes ved tvinning.

Lasten skal sikres med minst 1 nedbinding pr. stabel når den består av:

— trelast i pakker,

— trelast som løsvirke, når lasten ikke rager over sidestakene og den er dekket med presenning.

Nedbindingen skal plasseres noenlunde midt på stabelen.

Lasten skal sikres med minst 2 nedbindinger pr. stabel når den består av:

— trelast som løsvirke når lasten rager over sidestakene,

— trelast som løsvirke når lasten ikke er dekket med presenning.

Nedbinding plasseres ca. 50 cm inn fra stabelens jevne ende. Ved stabelens ujevne ende skal nedbindingen plasseres så langt inn fra enden at denne ikke blir trykket sammen.

Alle ytterst liggende enheter i hver stabel skal omfattes av minst 2 nedbindinger.

All nedbinding av last skal være utført før presenning legges på.

6.3.2. Dekking av trelast.
Det er av vesentlig betydning såvel for transportens kvalitet som for jernbanens sikkerhet at presenninger blir lagt riktig på og tilfredsstillende festet.

Trelastpakkene øverst i lasten må søkes plassert slik at åpningen mellom stablene blir minst mulig.

Til dekking av trelast på 2-akslet vogn vil det i de fleste tilfelle være tilstrekkelig med 2—3 presenninger.

Forskrifter om pålegging av presenninger er gitt i eget avsnitt.

6.4. *Sviller.*

6.4.1. Impregnerte sviller.

6.4.1.1. Vogner.
Til transport av impregnerte sviller skal bare nyttes vogner som er spesielt avgitt for slike transporter. Vognene er spesielt merket for transport av impregnert last.

Av slike vogner disponeres 2 typer:

Vogner litra Tl ombygget for svilletransport.
Vognene har 6 staker på hver langside og høye endelemmer. Den innbyrdes avstanden mellom stakene er avpasset etter svillelengden. Staker og endelemmer rager 1,5 m over vogngulv.

Vogner litra T_3. Disse skal bare nyttes i den utstrekning ombygde Tl-vogner ikke er disponible.

6.4.1.2. Metode ved lasting på ombygde Tl-vogner.
2 stabler legges tett sammen fra den ene vognenden. Den tredje stabelen deles slik at den underste delen ligger an mot nabostabelen, og den øverste delen ligger an mot endelemmen. Derved fås en åpning («arbeidsrom») på 50 cm mellom to av stablene.

For at lossemannskapet skal kunne arbeide i trygg avstand fra kjøreledningen, skal «arbeidsrommet» ha en dybde på ca. 1,0 m (Se fig. 27).

6.4.1.3. Metode ved lasting på T_3-vogner.
Det legges opp en stabel i hver vognende. Hver stabel legges på ett underlag nærmest vognenden, slik at stablene heller innover mot vognens midtpunkt.

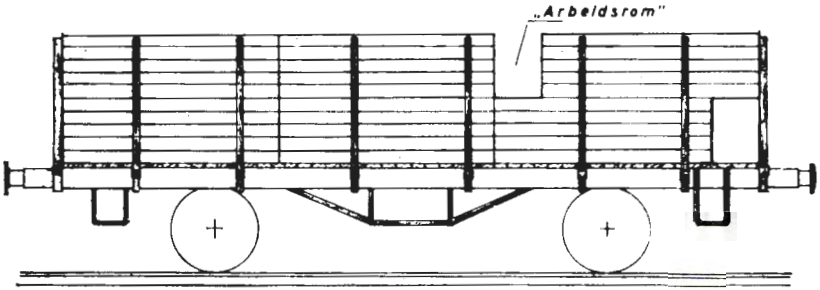


Fig. 27.

Mellom de to endestablene legges en stabel på tvers av vognen uten underlag.

De tre stablene legges opp samtidig og slik at svillene i endestablene presser mot svillene i midtstabelen.

Det skal strøs sand mellom hvert svillelag og mellom last og vogngulv.

Endestablene skal ligge an mot to sidestaker.

Som underlag nyttes to sviller som legges ved siden av hverandre, med svillenes største bredde som grunnflate. Underlagene skal rekke over hele lastens bredde.

Er svillene belagt med is eller snø, skal midtstabelen ytterligere sikres ved hjelp av bord.

6.4.2. Uimpregnerte sviller.
Det nyttes samme lastemetode som foreskrevet for impregnerte sviller på T_3-vogner.

Antall stabler med svillene i vognens lengderetning og stablenes innbyrdes plassering tilpasses den aktuelle vogntype.

Samtlige stabler med svillene i vognens lengderetning skal sideveis være sikret av minst 2 staker.

Det skal ikke strøs med sand i lasten.

Er vogngulvet sleipt eller iset, skal underlagene sikres mot å gli ved hjelp av klosser som spikres til vogngulvet.

6.5. *Øvrige skogsprodukter.*

6.5.1. Bakhun.
Ved lasting av bakhun anvendes forskriftene for trelast i den utstrekning dette er mulig.

Bakhun i bunter bindes ned som foreskrevet for tømmer og kubb.

Bakhun som løsvirke bindes ned som foreskrevet for trelast som løsvirke.

6.5.2. Ved.
For ved i lengder fra 2,5—3 meter følges forskriftene for lasting av kubb.

Til transport av ved i mindre lengder enn 2,5 meter skal fortrinnsvis nyttes vogner med høye vegger.

Nyttes vogn med lemmer eller lave vegger, skal den del av lasten som rager over disse sikres ved hjelp av karmer av bord og tilstrekkelig solide støtter som blir holdt fast mellom last og lem/vegg.

7.0. **Andre godsslag**

7.1. *Kjøretøyer.*

7.1.1. Generelt.
Med kjøretøyer forstås i dette avsnitt enhver enhet som lastes stående på egne hjul eller belter (biler, tilhengere, anleggsmaskiner, tanks m. m.).

For å oppnå en sikker framføring og å unngå skader på lasten, skal følgende forskrifter iakttas ved lasting av kjøretøyer:

— kjøretøy skal skores og bindes fast til vognen,

— kjøretøy med motor skal av opplasteren bremses fast med håndbremsen og ved å kople inn et lavt gear. Han skal dessuten forvisse seg om at motoren ikke kan settes igang av seg selv,

— kjøretøy uten motor skal bremses fast med håndbremsen dersom det er slik utrustet,

— graveutstyr og andre utstående, bevegelige deler på kjøretøyene skal være forsvarlig fastgjort slik at de ikke kan sette seg i bevegelse hverken i vertikal- eller horisontalplanet.

Ved transporter av person- og varebiler hvor det nyttes konsoller eller andre innretninger som er godkjent av N.S.B., skjer sikring av bilene etter retningslinjer spesielt angitt i fraktavtalene.

Om sikring av løse staker på vogner uten stakemagasin, se eget punkt i del I.

7.1.1.1. Plassering på vogn.
Kjøretøy skal fortrinnsvis plasseres i vognens lengderetning.

Kjøretøy må bare plasseres på tvers av vognen dersom dets konstruksjon er solid nok til å tåle de påkjenninger som det kan bli utsatt for under transporten.

Ved lasting av særlig tunge kjøretøyer (bulldozere o. l.) må det passes på at belastningen ikke overskrider de grenser som er angitt i vognens merking for konsentrert last.

Forskriftene om punktvis belastning på vogngulv skal overholdes (se eget punkt). Dersom de angitte belastningsgrenser overskrides, skal kjøretøyene plasseres på underlag.

7.1.1.2. Sikring av vognlemmer.
Vognlemmer som faller ned under transporten kan påføre kjøretøyene betydelige skader. Den tjenestemann som kontrollerer opplastingen skal spesielt forsikre seg om at lemmer i oppreist

stilling er forsvarlig festet. Er festeanordningen for lemmene i ustand, eller disse ikke gir godt nok feste på grunn av deformerte lemmer e. l. skal lemmene sikres med løse lemmeholdere, (se trykk 420.1).

Ved transport av biler og campingvogner skal sidelemmene i alle tilfelle sikres ekstra med løse lemmeholdere, selv om den ordinære festeanordning er på plass og i orden.

7.1.1.3. Lasting og lossing.
Under på- og avkjøring over enderampe skal vognen være koplet til rampen eller på annen betryggende måte holdt fast.

På vogner utstyrt med lemmer av 5 mm riflet plate kan side- og endelemmene nyttes som kjørebruer ved på- og avkjøring av kjøretøyer med inntil 5 tonns hjultrykk.

Når vognlem nyttes som kjørebru, skal den i hele sin bredde ligge an mot rampekant.

Ved kjøring fra vogn til vogn kan vognenes endelemmer nyttes som kjørebru bare i de tilfelle vognene er utstyrt med braketter over bufferthylsene.

I alle øvrige tilfelle, når betingelsene i de 3 nærmest foranstående avsnitt ikke er oppfylt, skal det nyttes særskilte kjørebruer.

Bufferter må ikke belastes med vekten av kjøretøy.

Ved på- og avkjøring av tunge kjøretøyer kan det være fare for at

— vognens minst belastede ende kan bli vippet opp,

— vognens konstruksjon kan bli derformert,

— akselkasser og fjæroppheng kan bli skadet.

For å sikre vognen skal det i slike tilfelle plasseres solide støtter fra skinnetopp til anlegg mot vognens ende- og/eller sidebjelke(r).

7.1.1.4. Skoring.
De alminnelige forskrifter i Del I om skoring, skoringsklossenes utforming m. v. skal følges.

Foran og bak hvert hjul eller belte skal det plasseres en skoringskloss.

For kjøretøy med dobbeltaksel er det tilstrekkelig å plassere en kloss bak hvert hjul på den ene akselen og foran hvert hjul på den andre akselen (fig. 28 a).

Tvillinghjul regnes i denne forbindelse som ett hjul (fig. 28 b og c).

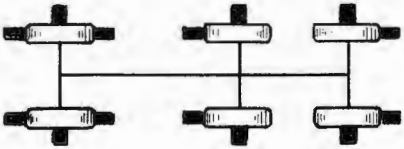


Fig. 28 a.

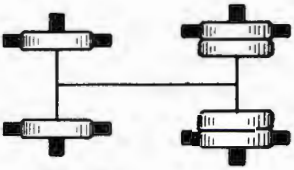


Fig. 28 b.

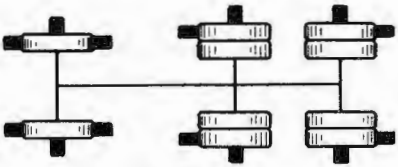


Fig. 28 c.

Skoringsklossene dimensjoneres i forhold til kjøretøyets vekt og hjulenes diameter.

Klosser til skoring av kjøretøyer med hjul skal ha følgende minstemål:

Kjøretøyets vekt	Hjul-diameter	Klossenes minste høyde	Klossenes minste bredde	Minste antall spiker pr. kloss
høyst 5 tonn	høyst 1,0 m	120 mm	80 mm	2
over 5 tonn	høyst 1,2 m	150 mm	100 mm	4
høyst 10 tonn	over 1,2 m	180 mm	120 mm	4
over 10 tonn[1])	over 1,2 m	200 mm	200 mm	6

[1]) Klosser med spiker-ansats (fig. 6), eller klosser som er sikret med et fastspikret trestykke i forkant (fig. 7), bør nyttes.

7.1.1.5. Fastbinding.
Hvert kjøretøy skal bindes fast til vognen med jerntråd, kjetting, stålwire eller tau. Fastbindingsmidlene må være i god stand.

For å begrense forskyvninger sideveis og i lengderetningen skal hvert kjøretøy bindes fast minst to steder i hver ende.

Forskriftene om fastbinding i Del I skal følges.

Fastbindingsmaterialene skal ha følgende dimensjon for sikring av kjøretøyer i de forskjellige vektgrupper:

Fastbindingsmateriale	Kjøretøyets vekt	Minste diameter på fastbindingsmaterialene
Jerntråd	høyst 10 tonn	1 tråd à 3 mm pr. tonn, minst 2 tråder[1])
Kjetting	høyst 10 tonn	10 mm[2])
	over 10 tonn høyst 15 tonn	13 mm[2])
	over 15 tonn høyst 20 tonn	16 mm[2])
	over 20 tonn	18 mm[2])
Stålwire	høyst 5 tonn	8 mm
	over 5 tonn høyst 10 tonn	12 mm
	over 10 tonn høyst 15 tonn	14 mm
	over 15 tonn høyst 20 tonn	16 mm
	over 20 tonn	18 mm
Hampetau	høyst 2 tonn	25 mm

[1]) Antall tråder rundes av oppover til nærmeste like tall slik at de kan tvinnes sammen på en tilfredsstillende måte.
[2]) Godstykkelsen i kjettinglenkene.

Fastbindingsmidlene skal fortrinnsvis festes i ringene eller krokene på vognens understilling. Kjøretøyer under 5 tonn kan også bindes fast til treklosser eller til solide kramper som slås ned i vogngulvet vinkelrett på fastbindingen.

Treklossene skal være forsvarlig spikret fast til vogngulvet.

Fastbindingsmiddel skal danne ca. 45° vinkel i forhold til vogngulvet (fig. 29 a og b).

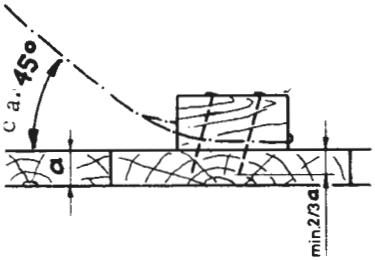


Fig. 29 a.

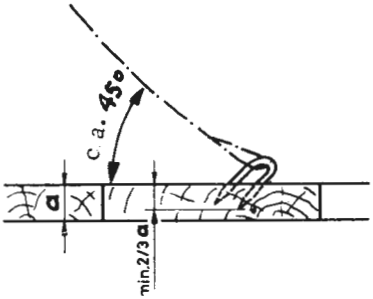


Fig. 29 b.

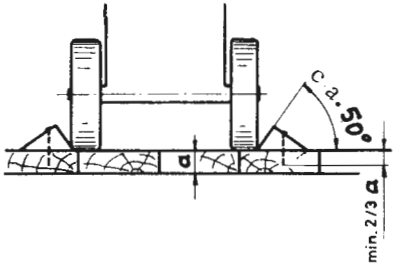


Fig. 30 a.

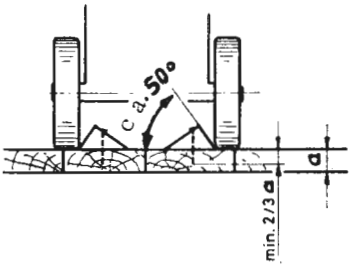


Fig. 30 b.

Fastbinding skal ikke strammes hårdere enn at kjøretøyet gis mulighet for et lite spillerom mellom skoringsklossene.

7.1.2. Spesielle forskrifter.
I tillegg til foran gitte forskrifter skal følgende forskrifter iakttas, avhengig av kjøretøyenes konstruksjon og lastemåte.

7.1.2.1. Kjøretøyer på egne hjul lastet i vognens lengderetning. Kjøretøyer over 1,5 tonn, samt semitrailere og enakslede tilhengere uansett vekt, skal også sikres sideveis med en kloss på inner- eller yttersiden av hvert hjul (fig. 30 a—b).

Siden mot hjulet skal ha en vinkel i forhold til vogngulvet på ca. 50°.

Støtter/støttehjul til tilhengere/semitrailere må kunne bevege seg noe i vognens lengderetning. Klossene som skal stenge støtter/støttehjul sideveis må derfor være tilstrekkelig lange.

7.1.2.2. Kjøretøyer på egne hjul lastet på tvers av vognen.
Kjøretøyer på luftfylte hjul skal skores sideveis med klosser plassert på innsiden av hjulene (fig. 30 b).

Nedbindinger i vognens lengderetning skal strammes svakt.

Kjøretøyer på kompakte hjul skal kunne gli i vognens lengderetning og skal derfor ikke skores sideveis.

Høvelig glideinnretning anordnes ved hjelp av gamle bildekk e. l.

7.1.2.3. Kjøretøyer med utstående, bevegelig utstyr.
Utstående, bevegelige innretninger (graveutstyr o. l.) på kjøretøyer skal bindes fast til vognen slik at de ikke kan gjøre utslag hverken i horisontal- eller vertikalplanet.

7.1.3. Transport av biler på 2-etasjes spesialvogner.
På vogner som går fast sammenkoplet (3 eller 4 aksler) er det tillatt å laste bilene slik at de står med en aksel på hver vognenhet. Lastemåten er tillatt både for øvre og nedre gulv.

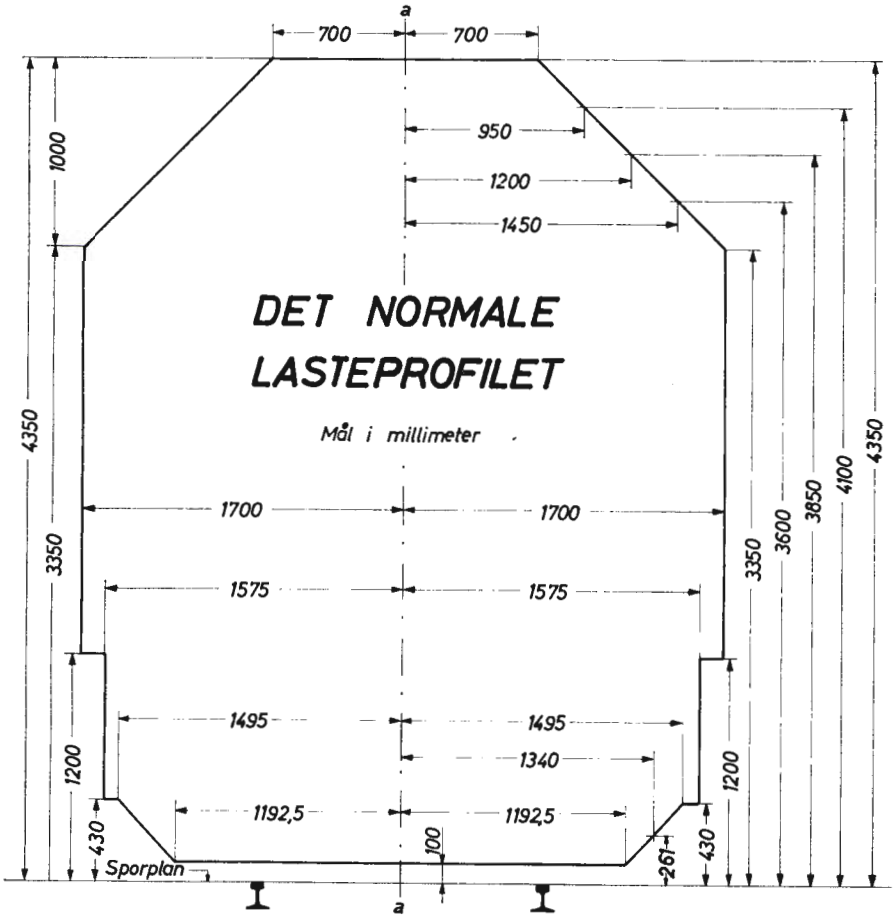
Nedbinding er ikke nødvendig når bil-transportvognene er utstyrt med spesialinnretninger for sikring av bilene.

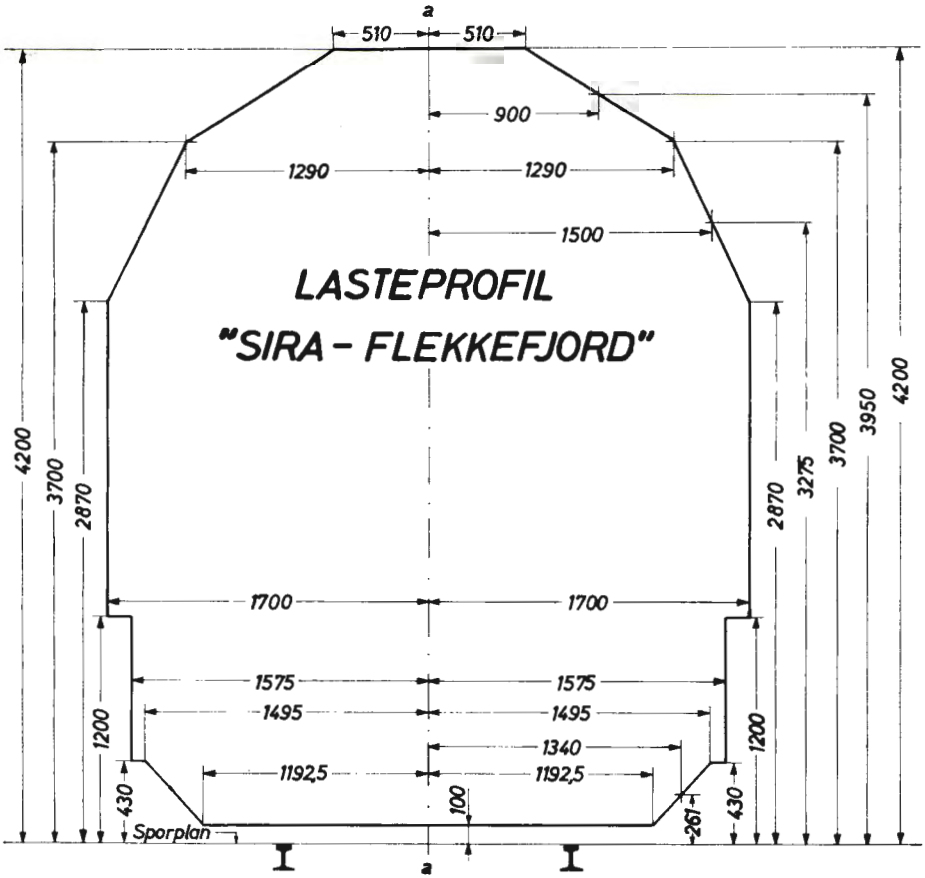
Biler som transporteres på fast sammenkoplete vogner med spesielle festeanordninger skal fastgjøres ved for- eller bakhjulene. De hjul som er bremset med håndbremsen skal fastgjøres når dette er mulig.

7.1.4. Kjøretøy lastet på 2 vogner.
Lasting av kjøretøy på 2 vogner (hvor et kjøretøys aksler hviler på 2 vogner) tillates bare for Forsvarets transporter:

— ved mobilisering og i krig: Uten innskrenkning,

— i fredstid: Etter Hovedadministrasjonens tillatelse for hver enkelt transport.




a
510
510
900
1290
1290
1500
LASTEPROFIL
"SIRA - FLEKKEFJORD"
4200
3700
2870
3275
3700
3950
4200
2870
1700
1700
1575
1575
1495
1495
1340
1192,5
1192,5
1200
1200
430
430
100
261
Sporplan
a

NSB

(Sak nr. 657/0)

Transporttillatelse for spesialtransport

Transporttillatelse nr.

Til

Angår transport av

1 Vi påtar oss transport av ovennevnte sending forutsatt at (vogntype) ..... kan stilles til forføyning.

2. Sendingens mål, vekt og lastefordeling må stemme overens med
— de oppgaver og tegninger som ble sendt oss ved Deres brev datert ..... [1])
— den beskrivelse De har sendt oss og med vedlagte plan for opplasting. [1])

3. I fraktbrevet kan bare De selv/Deres firma [1]) være angitt som sender.
Fraktbrevet skal gis følgende påtegning:
«Spesialsending.
Transporttillatelse nr. ..... datert .....
fra (senderforvaltning) .....»

4. Sendingen vil bli befordret som stykkgods/vognlast [1]) slik:

Fra ..... til .....

over .....

.....

.....

Foranstående befordringsvei skal påføres fraktbrevet.

5. De deler av lasten som ragar ut over lasteprofilet, skal merkes med kontrastfarge i forhold til godset. Merkingen kan foretas med maling, papir eller på annen måte etter Deres eget valg.

6. (Gjelder sendinger over baner med elektrisk drift):
Da sendingen skal fremføres over elektrisk drevne strekninger, må lasten være jordet.

7. (For sendinger som i henhold til tariff eller CIM art. 4 § 1c **må være ledsaget**):

Det skal stilles ..... sakkyndige ledsagere for transporten.
(For sendinger som det i henhold til tariff, til CIM art. 4 § 1 e eller DCU 1 til art. 4 på jernbanens eller senderens forlangende kan avtales at ledsager skal følge transporten):

Etter avtale kan/skal [1]) sendingen være ledsaget av ..... sakkyndige, stillet til disposisjon av Dem/oss [1])

fra ..... til .....

(For begge forannevnte tilfeller anføres):
Ledsagerne skal følge de anvisninger som gis av jernbanens personale, og, når det gjelder materiell på egne hjul, spesielt sørge for smøring av dette.
(For transporter over elektrisk drevne baner):
Vi ber Dem gjøre Deres ledsagere spesielt merksam på farene i forbindelse med elektrisk drift. Det er absolutt forbudt for ledsageren selv, eller ved hjelp av verktøy, stenger eller på annen måte, å komme kjøreledningen nærmere enn 1,5 meter. Da sendingen overskrider høyden på lasteprofilet, tillates Deres ledsager ikke å oppholde seg på den lastede vogn

fra ..... til .....

8. Særlige betingelser .....

.....

9. (Bare for sendinger hvor det påløper utgifter for tilleggsytelser):
I tillegg til frakt og andre avgifter må betales følgende utgifter ved gjennomføring av transporten (endringer ved linjen, ledsagelse av jernbanens tjenestemenn o.l.): .....

.....

.....

.....

.....

[1]) Stryk det som ikke passer.

Bl. nr. 001.527.01

Disse utgifter

— skal betales ved innlevering av sendingen [1])
— skal betales av mottakeren i henhold til påskrift i fraktbrevet [1])
— kjenner man ennå ikke. Beløpet vil derfor bli oppkrevet hos Dem senere. [1])

Som sikkerhet for nevnte utgifter deponeres ved senderstasjonen kr. ..... [1])

10. Da transporten byr på spesielle vansker, kan leveringsfristene i CIM art. 11 ikke påregnes overholdt.

Anslagsvis vil transporten kreve ..... virkedager [2])

11. Sendingen skal innleveres senest den .....

12. .....stasjon skal underrettes når sendingen er opplastet og klar for kontroll.

Nedenfor er anført de alminnelige betingelser for transport av spesialsendinger.

13. Fortolling av spesialsendinger kan bare skje på tollstasjon beliggende på den foreskrevne transportvei.

14. a) Hvis sendingen ikke blir innlevert innen fastsatt tidspunkt, må senderen søke om transporttillatelse på ny.
Skisser og andre bilag må innsendes på ny hvis sendingens omfang, vekt eller andre viktige data er endret.
b) Hvis det viser seg at innvilget transporttillatelse for spesialsending ikke vil bli benyttet, skal senderen straks avbestille transporten.

15. Opplastingen må være slik at verken godset eller jernbanens drift settes i fare, heller ikke som følge av støt eller andre bevegelser som forekommer under normal jernbanedrift.
De opplastede gjenstander skal ligge fast og sikkert, slik at de ikke kan forskyve seg under transporten.
Ved bestemte godsslag må man regne med muligheter for forskyving i lengderetningen. Denne mulighet må begrenses ved egnede tiltak. Kritiske punkter for mulig overskridelse av lasteprofilet må oppgis i transportsøknaden, og muligheten for forskyvning må her tas i betraktning.

16. På de vogner som stilles for sendingen, må det ikke uten særskilt tillatelse foretas noen bygningsmessig forandring, såsom boring av hull, påsveising av festemidler, avbrenning av vogndeler m. v.

17. Må en sending omlastes helt eller delvis underveis, skal senderen anmodes om å foreta dette. Dreier det seg om arbeider som etter jernbanens skjønn ikke krever spesiell sakkyndighet, eller foretar ikke senderen de nødvendige arbeider innenfor den frist han har fått, har jernbanen rett til selv å utføre, eller la utføre, dette arbeid. Utgifter som oppstår i denne forbindelse, blir å ta opp i fraktbrevet, såfremt det ikke foreligger noen skyld fra jernbanens side. Dette gjelder også for jernbanemateriell på egne hjul, når dette må repareres for å bli i kjørbar stand.

18. Foruten i de tilfelle som er omhandlet i CIM art. 11 § 7 (Internasjonal overenskomst om befordring av gods på jernbane), avbrytes leveringsfristen også under opphold som følge av hel eller delvis omlasting, eller som følge av reparasjon for å gjøre rullende materiell i kjørbar stand, forutsatt at jernbanen er uten skyld i det forhold som forårsaket oppholdet.

19. Jernbanen kan nekte å utføre
— slik endring av fraktoverenskomsten som er omhandlet i CIM art. 21 og 22.
— slike anvisninger som gis i henhold til CIM art. 24 og 25, hvis disse endringer vil få innflytelse på transportbetingelsene. I slike tilfelle vil mulighetene for framføring av transporten bli undersøkt på nytt.

20. Senderen hefter for alle skader som måtte oppstå under transporten som følge av mangelfull opplasting, omlasting eller oppretting av lasten, foretatt av ham eller hans representant, eller som skyldes at den ledsager senderen har stilt, har forsømt sine oppgaver under transporten. Dette ansvar gjelder også for skader som tredjemann, av de samme årsaker, krever erstattet av de deltagende jernbaneforvaltninger. For skader som skyldes omlasting eller oppretting av lasten og som jernbanen foretar eller lar foreta etter foregående punkt 17, hefter jernbanen bare i forhold til den aktsomhetsplikt den antas å ha i forbindelse med opplastingen eller opprettingen av lasten. En kontroll som jernbanen foretar ved innlevering av en spesialsending har ingen virkning for det ansvar som påhviler senderen.

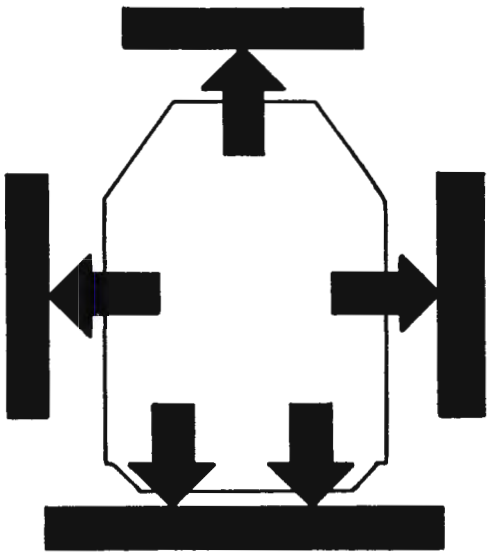
21. For øvrig gjelder for norske lokale transporters vedkommende Befordringsvedtekter for N S B i den utstrekning unntak ikke følger av det foranstående. For sendinger i trafikk med utlandet angitt på internasjonalt fraktbrev gjelder tilsvarende «Internasjonal overenskomst om befordring av gods på jernbane (CIM)».

.....

Sted Datum Underskrift

[1]) Stryk det som ikke passer.
[2]) Siste setning nyttes bare hvis senderen spør om leveringsfristen, og bare hvis senderforvaltningen kan få oppgitt beregnet transporttid fra andre forvaltninger som deltar i transporten, og som må forespørres spesielt.

N. S. B. SPESIALTRANSPORT



Plasseres i merkelappholderen på vogna.

Bruttovekt	Metervekt	Største akseltrykk
⑦+⑧ t	⑨ t/m	⑩ t

Forvaltning / (Nr.)

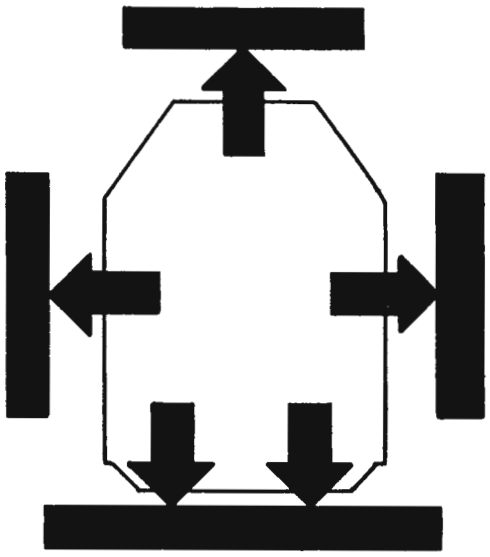
/

/

/

Punkt	Avstand fra vognmidte til ene siden	Avstand fra vognmidte til andre siden	Høyde over SO	Avstand fra ytterste aksler eller boggisentrer	
	12a mm	12b mm	13 mm	14 mm	15 mm
A					
B					
C					
D					

N. S. B. SPESIALTRANSPORT



Plasseres i merkelappholderen på vogna.

Bruttovekt	Metervekt	Største akseltrykk
⑦+⑧ t	⑨ t/m	⑩ t

Forvaltning / (Nr.)

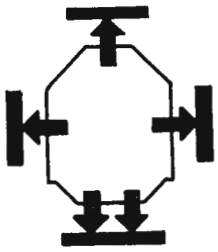
/

/

/

Punkt	Avstand fra vognmidte til ene siden	Avstand fra vognmidte til andre siden	Høyde over SO	Avstand fra ytterste aksler eller boggisentrer	
	12a mm	12b mm	13 mm	14 mm	15 mm
A					
B					
C					
D					

N. S. B. SPESIALTRANSPORT



Forvaltning / (Nr.)

/

/

/

Rives av og klebes på fraktbrevet (RIV § 2.5.2)

Bl. nr. 001.523.90 RIV bl. U

420

Trykk 420.3

Trykt i juni 1972

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen

Forskrifter om gjensidig bruk av godsvogner og lastemidler i internasjonal trafikk

— Ved dette trykk oppheves: trykk nr 420.3, trykt i september 1963 med senere rettelsesblad 1—3, og Had. sirk. nr 65/60, 114/60, 23/66, 236/66, 40/67, 81/67, 118/68 og 67/70.

FELLESTRYKK A.S - OSLO 1972

LISTE OVER RETTELSESBLAD

Rettelsesbladet skal etter foretatt komplettering av trykket registreres her.

Tillegg				Tillegg			
nr.	Innført den	Innført av	Merknad	nr.	Innført den	Innført av	Merknad
1	13/5-74	Mag	feb. 1974	14			
2	7/3-78	KLN		15			
3				16			
4				17			
5				18			
6				19			
7				20			
8				21			
9				22			
10				23			
11				24			
12				25			
13				26			

Trykk 420.3 deles ut til:
Stasjonspersonale
Kond- og lokpersonale
Vognvisitører
Adm.fordeling i nødvendig utstrekning

INNHOLD

Overenskomst om gjensidig bruk av godsvogner, lastemidler, beholdere, pallbokser og paller i internasjonal trafikk.

1. **Innledning.**
De fleste land i Europa er med i en internasjonal avtale om gjensidig bruk av godsvogner (nedenfor nevnt vogner), lastemidler, beholdere, pallbokser og paller i internasjonal trafikk.

NSB og Rjukanbanen er med i avtalen som er inntatt i et eget reglement, RIV (Regolamento Internazionale Veicoli).

For tiden er følgende land tilsluttet RIV:
Belgia, Bulgaria, Danmark, Frankrike, Hellas, Irak, Italia, Jugoslavia, Luxemburg, Nederland, Norge, Polen, Romania, Spania, Storbritannia, Sveits, Sverige, Syria, Tsjekkoslovakia, Tyrkia, Tyskland (Deutsche Bundesbahn og Deutsche Reichbahn), Ungarn og Østerrike.

Mellom NSB og SJ og mellom NSB og DSB er inngått tilleggsavtaler til RIV. Disse avtaler er inntatt i trykk 8963b.

Distriktsjefens kontorer og større verksteder er tildelt RIV-reglementet. Større stasjoner har også fått tildelt internasjonale lasteforskrifter (RIV, bilag II).

Fra RIV-reglementet gjengis nedenfor, helt eller delvis, endel viktige bestemmelser som særlig berører driftens personale.

Stasjoner som trenger ytterligere opplysninger henvender seg til Dc (Dvk), eventuelt nærmeste større stasjon.

2. Jernbaneeide godsvogner.

Bestemmelser i hovedavsnitt 2 som er merket* gjelder også for private godsvogner.

For private godsvogner forstås m.h.t. eierbane, den forvaltning hvor vognene er registrert.

2.1. *Krav til vogner i intenasjonal trafikk.*

*2.1.1. Vogner som stilles for transport i internasjonal trafikk skal være merket «RIV».

Merket — RIV — tilkjennegir at vognene tilfredsstiller internasjonale konstruksjonsmessige krav til profil, akselavstand, bremseutstyr, bufferhøyde m. m., slik som anført i RIV, kapitel VII.

Endel norske vogner med glidelager er merket med internasjonalt vognnummer og RIV.
Nye driftstekniske krav forårsaker at disse vogner bare kan brukes innen landet.
Vognene vil ved første verkstedbesøk få påskriften «Må ikke sendes ut av landet».

Tillegsavtale med SJ: Manglende RIV-merke er ikke tilbakevisningsgrunn for vogner i norsk-svensk trafikk.

*2.1.2. Vogner til Storbritannia må i tillegg til RIV-merket være påmalt et anker. Se del 1, punkt 2.1.10.

* 2.1.3. Vogner som ikke er RIV-merket kan anvendes mellom forvaltninger såfremt det inngås spesiell avtale.

Disse vogner «Avtalevogner» er eksempelvis merket slik:

Se del 1, punkt 2.1.15.

* 2.1.4. Vogner i internasjonal trafikk skal ha 12 siffer i vognnummeret.

2.2. *Revisjonsfrister.*

I internasjonal trafikk gjelder følgende revisjonsfrister:

* 2.2.1. 1 år for SS-vogner med km.løp over 80 000.
Øvrige SS-vogner 2 år.

* 2.2.2. 4 år (nye vogner 5 år, se nedenfor) hvor det foran forkortelsen «REV» er anført tallet «4» (eventuelt «5»). Se del 1, punkt 2.2.2.

For nye vogner er den første revisjonsfrist 5 år. Senere revisjoner er 4 år.

* 2.2.3. 3 år for øvrige vogner.

*2.2.4. Det er anledning for en eiendomsforvaltning å forlenge revisjonsfristene i punktene 2.2.2. og 2.2.3. med 3 måneder. Revisjonspåskriften får da tilføyelsen «+ 3 M». Såfremt påskriften «+ 3 M» skulle mangle, er dette ikke tilbakevisningsgrunn.

Tilleggsavtale med SJ: Norske og svenske vogner med rullelager som har forlenget revisjonsfrist opp til 6 år kan anvendes i norsk/svensk trafikk. Tallet «4» i vognens revisjonsfelt vil bli stående uten ommerking. SJ sørger selv for at vognene innbeordres til revisjon. Ovennevnte tilleggsavtale gjelder foreløpig bare for svenske vogner.

* 2.2.5. Utenlandske vogner som har overskredet revisjonsfrist (eventuelt forlenget med 3 måneder) skal påklebes bl. nr. 001.572.51 «Til undersøkelse». Punkt 19 i blanketten strekes under.

* 2.2.6. Følgende vogner skal overtas selv om revisjonsfristen er overskredet.

— lastet vogn som forlater senderforvaltningens grensestasjon høyst 14 dager etter revisjonsfristens utløp (eventuelt forlenget med 3 måneder).

— lastet vogn til, eller i retning til eierbanen, eller sendes tom til eierbanen.

Norske vogner hvor de *ordinære* revisjonsterminer er utløpet og som har tilføyelsen «+ 3 M», bør i alminnelighet ikke stilles for transporter til utlandet.
Detaljerte bestemmelser om revisjonsfrister er anført i trykk nr. 405.1.

* 2.3. *Framføring av vogner i tog med stor hastighet (over 80 km/t).*
For sendinger til utlandet som skal framføres i hurtiggående tog, må det stilles vogner som er S eller SS-merket, f. eks.

— sendinger som skal framføres i transeuropeiske godsekspresstog (TEEM-tog).
— ilgodssendinger.
— levende dyr.
— særlige sendinger som er anført i den internasjonale godsrutebok (LIM).

Lastens vekt må ikke overstige vektgrensene som er angitt i S eller SS rubrikkene under ABC merkingen på vogna.

Hovedregelen for stilling av norske vogner til utlandet er at disse skal være S eller SS-merket.

* 2.4. *Løse vogndeler.*
Løse vogndeler er slikt tilbehør som ikke er fastskrudd eller festet på vogna på annen måte, og som ved lasting og lossing av vogna kan fjernes og siden settes på plass på vogna.

Vogner med løse deler har påskrift om dette, se del 1: punkt 1.3.1., 2.1.18 og bilag 1.

* 2.4.1. Løse vogndeler skal plasseres på sine bestemte steder. Stakekjettinger skal være sammenbundet tvers over vogna når de ikke er i bruk. Hvis de løse vogndeler ikke kan plasseres på sine bestemte steder, t. e. på grunn av lastens art, skal de plasseres slik på vogna at de ikke kan falle av eller forskyve seg slik at det oppstår fare for sikkerheten.

* 2.4.2. Løse vogndeler skal ikke skilles fra den vogn de tilhører. Stasjonene må være særlig oppmerksom på løse deler til spesialvogner, slik at disse ikke blir liggende igjen etter lossing, t. e. ved fjern-liggende losseplasser og private sidespor.

For løse vogndeler til utenlandske vogner, som av en eller annen grunn ikke er tilbakesendt sammen med vogna, skal det forholdes slik:

Løse vogndeler tilhørende svenske vogner tilbakesendes på norsk fraktbrev. Delene påsettes merkelapp som nyttes for vanlig gods. Delene sendes til Kornsjø, Charlottenberg, Storlien eller Kiruna C. Angi om mulig i fraktbrevet hvilken vogn delene tilhører.

Løse vogndeler tilhørende annen utenlandsk forvaltning sendes som tjenestegods til Verkstedet, Bispegaten 12, Oslo. I fraktbrevet anføres om mulig hvilken vogn delene tilhører, eventuelt andre opplysninger i forbindelse med ettersendingen. Verkstedet ekspederer delene videre til den utenlandske forvaltning ved å føre delene på bl. nr. 001.572.11, bilag 1, som går som fraktbrev (forpassing). Delene sendes til de i adressefortegnelsen til RIV angitte tjenestesteder på eiendomsbanen.

2.5. *Skade på utenlandske vogner.*

2.5.1. I prinsippet skal skadd vogn repareres av eiendomsforvaltningen.

Oppdages, eller oppstår det skade på utenlandsk vogn i Norge, skal den repareres slik at den kan framføres på egne hjul.

Ved større skade på understell og boggiramme skal det dog ikke forsøkes med alle midler å gjøre vogna løpsdyktig for derved å omgå erstatningsplikten. Se nærmere om dette i RIV § 16, punkt 7 og § 19, punkt 1.

Utenlandsk vogn må ordinært ikke oppholdes for reparasjon i lengre tid enn 7 dager regnet fra den tid vogna ble tatt ut av trafikken. Denne tidsfrist gjelder ikke hvis erstatningsdeler må rekvireres.

2.5.2. Vogner med skade og mangler som ikke er utbedret, og som ikke har betydning for vognens brukbarhet som transport-

vogn, skal påklebes skadeseddel bl. nr. 001.572.51 «Til undersøkelse», bilag 2. Skadens art skal angis på blanketten.

2.5.3. Tomme eller lastede vogner som p.g.a. skade ikke må lastes pånytt, men som kan fremføres på egne hjul, skal påklebes bl. nr. 001.572.52 «Må ikke lesses», bilag 3.

Skadens art skal angis på blanketten.

2.5.4. Sterkt skadd vogn som ikke kan sendes på egne hjul tilbake til eiendomsforvaltningen, men må lastes opp på en annen vogn, skal påklebes rød skadeseddel, bl. nr. 001.572.50 «Sterkt skadet», bilag 4, på begge langsider på den skadde vogn eller på transportvogna.

Om sterkt skadde vogner se nærmere i RIV § 16 punkt 7 og § 19.

2.5.5. Dagleie for vogner beregnes ikke når vognene
— blir oppholdt på grunn av uhell (t. e. varmgang, avsporing o. l.).
— er blitt så sterkt skadd at de må repareres.

Når ovenstående inntreffer, skal stasjonene omgående sende til Hvk «Melding om utenlandsk vogn satt ut av trafikk», bilag 5. Verkstedene skal også sende slik melding til Hvk for vogner som må repareres. Har verkstedet rekvirert reservedeler, skal det i bl. nr. 001.572.05 «Melding om utenlandsk vogn satt ut av trafikk», opplyses om *dato* når rekvisisjonen er sendt og *dato* for delens mottakelse.

Ved rekvisisjon av deler skal bl. nr. 001.572.01, bilag 6 nyttes.

* 2.5.6. De i RIV-overenskomsten nevnte meldesedler
— bl. nr. 001.572.51 «Til undersøkelse», bilag 2
— bl. nr. 001.572.52 «Må ikke lesses», bilag 3
— bl. nr. 001.572.50 «Sterkt skadet», bilag 4
skal klistres på vognas langvegger, i nærheten av adresseholderen. Er ikke dette mulig, klistres blankettene på begge langbjelker.

Vogner med skadde eller ubrukbare bremser skal påklebes bl. nr. 001.572.20 «Bremsen ubrukbar», bilag 7. Blankettens venstre del angir at håndbremsen er ubrukbar, den høyre del, at den automatiske brems er ubrukbar. Bare den del av blanketten som

passer for tilfellet klebes på vogna. Er begge bremser ubrukbare, klebes hele blanketten på vogna.

Hvis hovedledningen er ubrukbar, nyttes bl. nr. 001.572.21, bilag 7, og vogna sendes *tom* tilbake til eierforvaltningen.

Blankettene må plasseres slik at de er godt synlige.

* 2.6 *Erstatningsdeler.*
Erstatningsdeler som er nødvendig for reparasjon av utenlandsk vogn skal rekvireres senest dagen etter at vogna ble tatt ut av trafikk.

Anmodning om rekvisisjon av erstatningsdeler rettes til Verkstedet, Bispegaten 12, Oslo, som rekvirerer delene på bl. nr. 001.572.01 «Rekvisisjon av erstatningsdeler», bilag 6.

Blanketten sendes til det tjenestested som er angitt i adressefortegnelsen til RIV.

For nærmere opplysninger om erstatningsdeler, se RIV, § 17.

2.7. *Bruk og hjemsending av utenlandske vogner.*
Utenlandske vogner skal såvidt mulig lastes i retur. Vognene kan lastes til:

a) stasjoner på eiendomsbanen,
b) til andre utenlandske stasjoner, forutsatt at de da kommer til å kjøre over en del av eiendomsbanens strekninger eller at de kommer nærmere eiendomsbanen,
c) til norske stasjoner i retning den grensestasjon vognen er kommet inn over og da fortrinnsvis til stasjon som ligger nærmest grensestasjon.

Kan ikke mottakerstasjonen laste vognene som ovenfor angitt, kan Hvk dirigere vogna til annen stasjon for lasting som nevnt under a), b) eller c).

Utenlandske kjølevogner kan også lastes i retur, men da bare med gods som ikke skader vognen eller etterlater ubehagelig lukt.

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 Dvk.

Tilleggsavtale med SJ:

Norske og svenske vogner kan tilbakeleveres tomme foruten på den grensestasjon vognene er kommet inn over, også på den grensestasjon som ligger nærmest mottakerstasjonen for den opprinnelige last. Dessuten gjelder for tomme *lukkede* vogner at de alltid kan leveres tilbake over Kornsjø og for tomme *åpne* vogner at de alltid kan leveres tilbake over Charlottenberg .

*2.8. *Rengjøring og vask av vogner.*
Før vognene sendes tilbake, eventuelt lastes på nytt, skal de rengjøres, vaskes eller desinfiseres slik som anført i del 1, punkt 5.

3. **Private godsvogner.**
Internasjonalt reglement (vedtekter) for befordring av private godsvogner er inntatt i trykk nr. 8901, bilag VII.

Bestemmelser om overlevering, benyttelse og behandling av private godsvogner er inntatt i RIV, §§ 22—30.

Nedenfor er gjengitt de vesentligste bestemmelser i RIV. Jfr. punkt 1.

3.1. *Definisjon.*
Som privat godsvogn betegnes vogn som privat person eller firma, innregistrerer i en jernbaneforvaltnings vognpark. Vogna vil da bære denne forvaltnings eiendomskode (NSB = 76).

3.2. *Merking.*
Privat vogn har
— 0 som femte siffer i den nye internasjonale vognnummerering.

— merket [P] etter vognummeret
— påskrift om vogneierens navn, eventuelt leietakerens navn eller firmabetegnelse, samt adresse
— påskrift om det vareslag som vogna er bestemt for
— påskrift om vognas hjemstasjon
— opplysning om eventuelle innskrenkninger i vognas anvendbarhet.

Private godsvogner, skal såvel lastet som tomme, angis på fraktbrev. Unntatt fra dette er INTERFRIGO — forvaltede vogner.

3.3. *Tilsyn, smøring og bytte av bremseklosser.*
Under opphold på NSB's strekninger skal utenlandske private vogner ha samme tilsyn, smøring o. l. som bestemt for NSB's egne vogner.

Bytte av bremseklosser på utenlandsk privat vogn skal NSB utføre for vogneierens regning.

Er det foretatt bytte av bremseklosser, skal dette meldes skriftlig til Hovedkontoret.

I meldingen skal bl. a. opplyses om
— ved hvilken forvaltning vogna er registrert
— vognnummeret, samtlige 12 siffer må oppgis
— antall utskiftede bremseklosser
— kostnader som bytte av klosser har medført, fordelt på materialer og lønn
— tjenestested som har utført bytting av klosser.

3.4. *Skade på utenlandske private godsvogner.*
3.4.1. Oppdages det eller oppstår det skade på utenlandske private godsvogner, slik at de ikke kan sendes videre eller lastes på nytt, skal txp underrettes.

Txp skal ved telegram underrette
— vogneieren
— Had (Hvk)
— Dc
— senderstasjonen
— bestemmelsesstasjonen, som anmodes om å underrette mottakeren

— senderen. Blir reparasjonstiden mer enn 4 dager, skal senderens disposisjonsordre utbes.

Telegrammet skal sendes på tysk og skal bl. a. inneholde vognnummer (12 siffer), hvor vogna er utsatt, skadens art, samt opplysninger som kan være til støtte for senderens eventuelle disposisjonsordre.

3.4.2. Årsaken til skaden må søkes bragt på det rene. Dette er viktig av hensyn til *hvem* som skal betale reparasjonskostnadene. Vognvisitøren må avgjøre om vogna kan repareres på stedet, sendes verksted for reparasjon eller om vogna ikke kan repareres.

«Rapport om skadet vogn», bl. nr. 001.571.05, bilag 8, skal vognvisitøren fylle ut i 2 eksemplarer. Rapporten sendes gjennom stasjonsmesteren på vanlig måte. Det ene eksemplar skal omgående sendes direkte til Had (Hvk).

3.4.3. Ved skade på utenlandske private vogner skal besiktigelsesprotokoll bl. nr. 001.536.10 settes opp. Protokollen må settes opp i samarbeid med vognvisitøren (teknisk beskrivelse av skadens art, årsak o. l.).

Blir vogna sendt til reparasjon i verksted, skal protokollen ettersendes dit for nærmere utfylling. Verkstedet sender snarest mulig protokollen videre til Had (Hvk), hvor den oversettes og sendes til den jernbaneforvaltning som har innregistrert vogna.
Hvis vogna samtidig er lastet slik at det formodes eller oppdages skade på godset, skal det settes opp egen besiktigelsesprotokoll for dette. Denne protokoll skal fylles ut og sendes som bestemt for skadd gods.

3.4.4. I de tilfelle det er mulig å sette en skadd privat vogn i driftsmessig stand for en reparasjonspris som ikke overstiger 700 kroner, skal vogna repareres umiddelbart.

Melding om reparasjonens kostnader sendes Had (Hvk).

3.4.5. Hvis reparasjonskostnadene vil overstige 700 kroner eller bedømmes skaden slik at reparasjon ikke kan utføres, sendes særskilt telegram til Had (Hvk).

3.4.6. Verksted, reparasjonsplass, o. l. som tar inn utenlandske private godsvogner for reparasjon, skal sende telegram til Had

(Hvk) om *når* vogna ble tatt inn for reparasjon. I telegrammet opplyses bl. a. om antatt tid for oppholdet.

Etter reparasjonen sendes også telegram til Had (Hvk) med opplysning om dato for vognens tilbakesendelse til driften.

3.4.7. Utenlandske private godsvogner med skade og mangler som ikke har betydning for vognas brukbarhet som transportvogn, og som kan lastes tilbake til eierbanen, skal påklebes bl. nr. 001.572.51, «Til undersøkelse» bilag 2.

3.4.8. Oppstår det stor skade på utenlandske private godsvogner (vogna kan ikke fremføres på egne hjul) forholdes slik:

Såfremt vogna, etter vogneierens avgjørelse (disposisjonsordre) skal repareres i Norge, må vogna lastes opp på en transportvogn og sendes til det oppgitte verksted.

3.4.9. Skal vogna etter vogneierens avgjørelse (disposisjonsordre) repareres ved utenlandsk verksted, skal vogna påklebes rød bl. nr. 001.572.50 «Sterkt skadet» bilag 4. Vogna lastes opp på transportvogn og ekspederes til det utenlandske verksted slik som angitt i disposisjonsodren.

3.5. *Erstatningsdeler til utenlandske private godsvogner.*
For rekvisisjon av erstatningssaker forholdes som anført i punkt 2.6.
Nærmere opplysninger om erstatningsdeler er anført i RIV, § 22, punkt 5.

3.6. *Rengjøring av utenlandske private godsvogner.*
Rengjøring skal utføres i henhold til bestemmelsene i del 1, punkt 5.

4. Lastemidler.

4.1. *Definisjon.*
Som lastemidler betraktes presenninger, rep, tauverk, lemmer for godsstuing, kjettinger og andre hjelpemidler som nyttes for å beskytte og sikre godset under framføringen.

Lastemidlene er som regel merket med eierforvaltningens betegnelse og er også, såfremt deres verdi overstiger 50 kroner, merket med nummer.

4.2. *Bokføring.*
Lastemidlene skal føres inn i bl. nr. 001.571.11 (vogn, prs og beholderbok), eventuelt i bl. nr. 001.571.38 (vognkartotek).

4.3. *Lastemidlenes bruk tilbake til eierbanen.*
Lastemidlene tillates bare nyttet tilbake til stasjoner ved eierforvaltningen.

Hvis ikke lastemidlene nyttes tilbake til stasjoner ved eierforvaltningen, skal de sendes korteste vei, og uten utgifter, tilbake til eierforvaltningens nærmeste overgangsstasjon. Jfr. fortegnelse under punkt 4.6.

Den mottatte følgeseddel, (tilsvarer norsk bl. nr. 001.572.10, bilag 9) som ledsaget lastemidlene ved ankomsten, brukes som følgebrev ved returtransporten.

Senderstasjonen skal i følgeseddelen stemple feltet «Senderstasjonens datostempel på tilbakeveien».

4.4. *Adresse og merking av lastemidler ved returtransport.*
Lastemidlene skal ved returtransporten merkes tydelig og skal ha samme adresse som angitt i følgeseddelen.

Tauverk, kjettinger o. l. skal ikke legges inn i presenninger, men skal sendes og adresseres for seg selv.

Utenlandske presenninger skal snarest mulig sendes tilbake til eierforvaltningen. Etter en bestemt tidsfrist må NSB betale daglig leie.

4.5. *Skade på lastemidler.*
Ved skade på lastemidler på NSB's område forholdes slik: Blir utenlandsk presenning skadd på en slik måte at den ikke kan repareres (den savnede eller skadde del utgjør ⅓ eller mere av hele presenningen), må NSB erstatte skaden overfor eierforvaltningen. Opplysning om skaden skal angis (på tysk) i følgeseddelens punkt ③, eventuelt ⑤ («Rettelser og notater»). En skisse av skadens art og omfang bør heftes ved følgeseddelen som sendes i lukket konvolutt som jernbanepost til eierforvaltningens nærmeste overgangsstasjon.

Er kunde eller annen person skyld i skaden, skal melding om dette sendes til Had (Hvk). I meldingen skal bl. a. oppgis

— presenningens nr. og eierbetegnelse
— skadens art og omfang, om mulig vedlegges skisse
— kunde eller person som har forvoldt skaden.

Den som er skyld i skaden skal underrettes om at NSB kan fremme erstatningskrav.

Er det skade på andre lastemidler, skal disse sendes tilbake til eierforvaltningen uansett i hvilken forfatning de befinner seg i.

4.6. *Jerbaneforvaltningenes nærmeste overgangsstasjoner.*
Lastemidler tilhørende en jernbaneforvaltning returneres eierforvaltningen ledsaget av følgeseddel (Begleitschein) blankett nr. 001.572.10, bilag 9. Lastemidlene returneres over nærmeste norsk/svenske grensestasjon over den korteste vei til eierforvaltningen, uansett hvilken transportvei som ble nyttet ved framtransporten.

Følgende transportveier skal nyttes:

Land	Jernbane-forvaltning	Nærmeste grensest.	Transportveg
Belgia	SNCB	Montzen	Hälsingborg—Rødby Aachen West —
Bugaria	BDZ	Vidin	Trelleborg—Sassnitz —Kietz—Chalupki—Filakovo—Lökös-haza—Calafat Port —
Danmark	DSB	Helsingør	Hälsingborg —
Finland	VR	Tornio	Haparanda —
Frankrike	SNCF	Apach	Hälsingborg—Rødby —Perl —
Hellas	CEH	Idomeni	Trelleborg—Sassnitz —Kietz—Chalupki—Komarno—Kelebia—Gevgelija —

Land	Jernbane-forvaltning	Nærmeste grensest.	Transportveg
Irak	IRR	Yaroubieh	Trelleborg—Sassnitz —Kietz—Chalupki—Filakovo—Lökös-haza—Giurgiu Nord—Svilengrad—Pythion—Nusay-bin —
Irak	CIE	Dublin	Hälsingborg—Rødby —Bentheim—Rotter-dam Rechter Maasoever —
Italia	FS	Brennero	Trelleborg—Sassnitz —Gutenfürst—Kufstein —
Jugoslavia	JZ	Jesenice	Trelleborg—Sassnitz —Gutenfürst—Salz-burg—Rosenbach —
Luxembourg	CFL	Wassebillig	Hälsingborg—Rødby —Igel —
Nederland	NS	Oldenzaal	Hälsingborg—Rødby Bentheim —
Polen	PKP	Szczecin-Gumience	Trelleborg—Sassnitz —Grambow —
Romania	CFR	Episcopia Bihorului	Trelleborg—Sassnitz —Kietz—Chalupki—Filakovo—Bihar-keresztes —
Spania	RENFE	Port Bou	Hälsingborg—Rødby —Perl—Cerbère —

Land	Jernbane-forvaltning	Nærmeste grensest.	Transportveg
Storbritannia	BR	Dover	Hälsingborg—Rødby —Montzen—Oost-ende —
Sveits	SBB	Basel	Trelleborg—Sassnitz —Oebisfelde —
Sverige	SJ		Nærmeste norsk/ svenske grensest.
Syria	CFS	Meydan-Ekbez	Trelleborg—Sassnitz —Kietz—Chalupki— Filakovo—Lökös-haza—Giurgiu Nord —Svilengrad— Pythion —
Tsjekko-slovakia	CSD	Decin	Trelleborg—Sassnitz —Schöna —
Tyrkia	TCDD	Edirné	Trelleborg—Sassnitz —Kietz—Chalupki— Filakovo—Lökös-haza—Giurgiu Nord —Svilengrad —
Ungarn	MAV	Rajka	Trelleborg—Sassnitz —Forst (Lausitz)— Lubawka— Rusovce —
Vest-Tyskland	DB	Puttgarden	Hälsingborg—Rødby —
Øst-Tyskland	DR	Sassnitz Hafen	Trelleborg —
Østerrike	ØBB	Gmünd NÖ	Trelleborg—Sassnitz —Schöna—Ceske Velenice —

5. **Jernbaneeide beholdere.**
Bestemmelser om bruk og behandling av beholdere i internasjonal trafikk er anført i RIV §§ 49—60.
Internasjonale vedtekter om beholdertrafikken er inntatt i trykk nr. 8901, bilag VIII (CIM).

Nedenfor gjengis RIV's viktigste bestemmelser om beholdere.

5.1. *Definisjon.*
Med beholdere 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.

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.

5.2. *Merking.*
Beholdere skal ha følgende påskrifter:
— eierforvaltningens merke og om nødvendig eierlandets navn,
— nummer og eventuell typebetegnelse, på spesialbeholdere skal bokstavene sp stå foran nummeret, og hvis beholderen er konstruert for befordring av bare bestemte godsslag, skal dette angis
— egenvekt og lasteevne i kg
— rominnhold i m^3
— løst tilbehør, antall og art

— merket [i] , som angir at beholderen fyller de fastsatte krav til beholdere i internasjonal samtrafikk

— merket [I] , som angir at beholderen også fyller kravene for beholdere i internasjonal samtrafikk under tollsegl

— merket ⚓ for beholdere som særlig egner seg for sjøtransport

— beholdere på spesialvogner skal ha merket [pa] foran nummeret.

Beholdere skal være forsynt med adresseholder og tavle for påskrifter.

5.3. *Bruk og hjemsending av tomme beholdere.*
Den mottakende forvaltning eller mellomliggende forvaltninger kan bruke tomme beholdere for last til eierforvaltningen, i retning eierforvaltningen eller til stasjoner bortenfor eierforvaltningen, hvis transporten skjer over noen del av eierforvaltningens linjer.

5.3.1. Beholdere som ikke brukes for returlast, skal tilbakesendes frakt- og avgiftsfritt til eierforvaltningens overgangsstasjon og samme vei som den kom lastet.

Den mottatte følgeseddel (tilsvarer norsk bl. nr. 001.572.10, bilag 9) som fulgte beholderen ved ankomsten, brukes som følgebrev for returtransporten.

Tilbakesendes tomme småbeholdere som vognlast, skal denne ekspederes korteste vei til nærmeste overgangsstasjon ved eierforvaltningen, uansett hvilken vei den enkelte beholder ble sendt under framtransporten. De enkelte lands nærmeste overgangsstasjoner er anført i punkt 4.6.

5.3.2. Ved retursending av tomme storbeholdere og tomme småbeholdere som vognlast, skal de enkelte beholdere ikke adresseres. Det er bare vogna som skal adresseres.

På vognmerkelappen må tydelig angis senderstasjon, transportvei og eierforvaltningens overgangsstasjon.

For småbeholdere som tilbakesendes som stykkgods, skal transportvei angis ved å føre alle overgangsstasjoner i beholderens adressemerkelapp.

5.3.3. For lastede beholdere som losses ved NSB er det en frist på 12 døgn for tilbakesending. Denne frist forlenges ikke, selv om beholderen nyttes for last tilbake. Overskrides fristen må NSB betale dagleie.

5.4. *Rengjøring.*
Tomme beholdere skal gjøres ordentlig rene før de returneres. Beholdere som er brukt til fersk fisk, kjøtt, vilt og liknende gods, må vaskes grundig etter lossing.

5.5. *Skader og reparasjon av beholdere.*
5.5.1. 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 eller oppdaget, hvis dette kan skje med enkle midler.

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 bl. nr. 001.572.52 «Må ikke lesses», bilag 3, og sendes tilbake til eierlandet for reparasjon.

Følgeseddelen, (bl. nr. 001.572.10, bilag 9) som fulgte med transporten til Norge, går som følgebrev ved returtransporten. Forøvrig forholdes som anført i punkt 5.3.1.

5.5.2. Skades utenlandsk beholder av kunde eller annen person, skal dette anføres i følgeseddelens felt ③ eventuelt ⑤,

Navn og adresse til den som forvoldte skaden må angis tydelig, samtidig som vedkommende gis underretting om at jernbanen kan reise krav om erstatning.

5.6. *Beholdere på spesialinnrettede vogner (pa-beholdere).*
Beholderne må fylle kravene i UIC's forskrifter for beholdere.

Vogna sammen med det tilhørende antall beholdere danner en enhet som ikke må skilles på fram- eller tilbakereisen.

Vogn og beholdere må tilhøre den samme forvaltning.

Følgeseddelen (norsk bl. nr. 001.572.10) som fulgte med framtransporten, skal returneres sammen med vogna tilbake til eierforvaltningen.

Hvis en eller flere beholdere unntaksvis blir holdt tilbake, må dette føres i følgeseddelen med angivelse av årsaken.

Mottakerbanen og mellomliggende baner kan laste vogna (beholderne) pány, hvis

— lasten skal til stasjon på eierbanens nett
— lasten skal sendes over eierbanens linjer, under forutsetning av at eierbanen tillater dette. Mellomliggende baner kan bare nytte vogna hvis alle beholderne er tomme.

Hvis en beholdervogn blir returnert uten at alle beholderne følger med, skal det betales dagleie inntil de manglende beholdere ankommer til eierforvaltningen. Hvis beholderne er holdt tilbake fordi de er skadd, gjelder særskilte bestemmelser.

Blir beholder unntaksvis holdt tilbake, skal Had/Hvk straks underrettes telegrafisk.

6. **Private beholdere.**
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 er anført i punkt 5.2 for jernbanebeholdere, og må dessuten ha merket [P] etter beholderens nummer. Videre skal eierens navn være påført. For innregistrering, behandling og befordring av privatbeholdere, se internasjonale vedtekter i trykk nr. 8901, bilag VIII (CIM).

7. **Lastpaller og pallbokser.**

7.1. *Lastpaller.*
(Ekspedisjonsbestemmelser for paller i internasjonal samtrafikk er inntatt i trykk nr. 8902, art 20.)

NSB er tilsluttet Den europeiske lastpallpol (EPP) som omfatter følgende land:

Belgia	(SNCB)	Norge	(NSB)
Bulgaria	(BDZ)	Polen	(PKP)
Danmark	(DSB)	Sveits	(SBB/CFF)
Finland	(VR)	Sverige	(SJ)
Frankrike	(SNCF)	Tsjekkoslovakia	(CSD)
Italia	(FS)	Ungarn	(MAV)
Jugoslavia	(JZ)	Vest-Tyskland	(DB)
Luxembourg	(CFL)	Østerrike	(ÖBB)
Nederland	(NS)	Øst-Tyskland	(DR)

Medlemsforvaltningene er forpliktet til å utveksle lastpaller som er merket «EUR». Pallene bærer da samtidig initialer til en av medlemsforvaltningen i EPP.

Innenfor EPP utveksles både stykkgods- og vognlastsendinger. Ved utvekslingen blir pallene den overtakende forvaltnings eiendom. Pallene tilhører således alltid jernbanen på det sted de befinner seg.

I henhold til spesiell instruks foretar grensestasjonene månedlig avregning over ut- og inngående paller med naboforvaltningen. Det er derfor av største betydning at antall paller er oppført i det internasjonale fraktbrev og at den røde etikett, bl. nr. 001.531.35, med påført pallantall er klebet på fraktbrevet. Hvis dette unnlates, blir sendte paller ikke tatt med i avregningen og NSB må betale dem.

EUR-paller kan også brukes for *stykkgodssendinger* til forvaltninger som *ikke* er tilsluttet EPP, men da på betingelse av at bestemmelsesforvaltningen er tilsluttet RIV, se punkt 1. For disse sendinger må pallene være oppført på følgeseddel bl. nr. 001.572.10, bilag 9. Er det ønskelig eller påkrevet med lastpaller i en *vognlastsending* til forvaltninger som bare er tilsluttet RIV, må senderen selv sørge for paller. Antall paller skal da ikke anføres i fraktbrevet.

7.2. *Pallbokser.*

(Ekspedisjonsbestemmelser for pallbokser i internasjonal trafikk er inntatt i trykk nr. 8902, art 20.)

Pallbokser av standard størrelse (800 x 1200 mm) kan brukes for stykkgods og vognlastsendinger mellom alle forvaltninger som er tilsluttet RIV, se punkt 1.

For pallbokser som tilhører jernbaneforvaltninger skal det utstedes følgeseddel, tilsvarende NSB bl. nr. 001.572.10, bilag 9.

NSB' pallbokser leies ut til kunder etter nærmere inngått kontrakt (se trykk 830).

Utleide NSB pallbokser kan ikke nyttes i samtrafikk med utlandet.

8. **Felles forskrifter for jernbaneeide lastemidler, beholdere og pallbokser. Utfylling av følgeseddel, bl. nr. 001.572.10.**

8.1. I internasjonal trafikk skal bl. nr. 001.572.10, bilag 9 fylles ut for
— lastemidler
— beholdere
— pallbokser.

På hver følgeseddel skal det opptas bare en beholder, en pallboks og en presenning.

For lastemidler er det anledning til å utstede en felles følgeseddel for de lastemidler som anvendes på eller i en og samme vogn. Unntatt herfra er, som nevnt ovenfor, presenninger hvor det skal utfylles en følgeseddel for hver presenning som sendingen inneholder.

Følgeseddelen skal følge de i seddelen oppførte enheter under framtransporten, og under returtransporten til eierforvaltningen.

Følgeseddelen må ikke utleveres til kunden.

Det skal *ikke* utstedes følgeseddel for beholdere og pallbokser som er utleid på kontrakt eller som er i privat eie.

8.2. *Sendt trafikk.*
I sendinger hvor det er foreskrevet bruk av følgeseddel, bl. nr. 001.572.10, er det senderstasjonen som utfyller blanketten.

Av følgeseddelen skal det bl. a. fremgå nøyaktig oppgave over gjenstandens art, deres antall og nummer, transportveg m. m.

Senderstasjonen påfører følgeseddelen nummer og stempler denne på bestemt sted. I fraktbrevets felt 14 og 15 skal art, eiendomsmerke m. m. på gjenstanden anføres, dessuten skal følgeseddelens nummer anføres i felt 15 i fraktbrevet slik: «Begleitschein nr. .....». Følgeseddelen skal vedheftes fraktbrevet.

Grense-overgangsstasjonen stempler følgeseddelen på bestemt sted og påser at den fortsatt følger fraktbrevet.

Når det til stasjonen innleveres lastemidler og beholdere til utlandet, må senderen dokumentere at disse er innkommet med NSB. Kan han ikke dette blir det ekspedisjon mot vanlig frakt.

Når enhetene som nevnt under punkt 8.1. er kommet inn i landet med NSB, beregnes ikke frakt for tilbakesendingen. Den mottatte følgeseddel, bl. nr. 001.572.10, brukes som følgebrev for retursendingen. Senderstasjonen stempler feltet «Senderstasjonens datumstempel på tilbakevegen».

8.3. *Mottatt trafikk.*

Grense-overgangsstasjonen jevnfører feltene 14 og 15 i fraktbrevet og påser at følgeseddelen er vedlagt. Denne stemples på bestemt sted, i felt for grenseovergangstassjoner.

Hvis følgeseddelen mangler, må grense-overgangsstasjonen utstede erstatningsblankett som tydelig påføres «Ersatzbegleitschein» og i denne må alle data, kjennetegn, transportveg m. m. anføres. Ved nyinnlevering (trykk 8902, art 17) eller omekspesjon av en sending, skal den nye bestemmelsesstasjon anføres i følgeseddelen, som vedheftes fraktbrevet og følger denne til den nye bestemmelsesstasjon.

Må en vognlastsending lastes om, skal det nye vognnummer anføres i følgeseddelen.

Inneholder en følgeseddel uriktige opplysninger, t. e. uoverensstemmelse mellom anført nummer og gjenstandens nummer, eller et anført lastemiddel mangler o. l., skal bestemmelsesstasjonen bemerke dette i bestemt felt i følgeseddelen (felt ③ eventuelt ⑤. En rettelse skal underskrives og stasjons- og dato-

stemples. Avsenderstasjonens opprinnelige anførsler må ikke rettes.

Blir lastemidler, beholdere og pallbokser som tilhører fremmede forvaltninger, nyinnlevert, omekspedert eller gjenbenyttet, skal det skyldige gebyr for benyttelsen anføres i bestemt felt i følgeseddelen. Beløpet skal angis i norske kroner og blir senere avregnet.

9. Overføring og overtaking av vogner på grensestasjonen.

9.1. *Tid, sted og krav for vognenes overlevering og overtaking på grensestasjonen.*
RIV bestemmer at naboforvaltninger ved særlig avtale skal fastsette tid og sted for overlevering og overtaking av vogner.

Tilleggsavtale med SJ:

Vognene overleveres og overtas i Kornsjø, Charlottenberg, Storlien og Vassijure. Som tidspunkt for overtakingen gjelder togets rutemessige ankomsttid (mellomeuropeisk normaltid).
Trafikken mellom Norge og de svenske stasjoner Charlottenberg, Storlien og Vassijaure betraktes, hva vognsamtrafikken angår, som lokal norsk trafik og mellom Sverige og den norske stasjon Kornsjø som lokal svensk trafikk.

Før vogner overleveres til annen forvaltning må det påses at de oppfyller de konstruksjons- og tekniske krav som er anført i punkt 2, og at forskrifter for lasteregler og befordring av tollgods er etterkommet.

Tilleggsavtale med SJ:

Vogner som overleveres skal undersøkes på de felles grensestasjoner.
For Vassijaure gjelder følgende unntak: Vogner i retning mot Norge undersøker i Kiruna C eller etter samråd med Kiruna C, på den svenske utgansstasjonen i de tilfelle denne stasjon ligger nord for Kiruna C. Vogner i retning mot Sverige undersøkes på den norske utgangsstasjon.

Vogner som ikke oppfyller de internasjonale krav kan nektes mottatt. En forvaltning må imidlertid ta imot sine egne vogner, uten hensyn til deres tilstand med hensyn til vedlikehold, skader eller mangler.

Vogner anses som overlevert når de til fastsatt tid og sted er stilt til disposisjon for naboforvaltningen sammen med de følgepapirer som er nødvendig for den fortsatte befordring.

Tilleggsavtale med SJ:

Vogn betraktes som overtatt selv om følgepapirer mangler.

Må vogn lastes om, justeres eller losses underveis fordi krav til vogn og lasteregler ikke er etterkommet, må senderforvaltningen i alminnelighet betale de påløpende kostnader.

9.2. *Overgangssedler.*

På framvegen fra senderstasjon til mottakerstasjon, skal vognene ved hver overgang til ny forvaltning påklebes bestemt overgangsseddel. I denne føres dato for overtaking av vogna.

For vogner som går inn på norske strekninger er det f. t. bare Kristiansand grensestasjon som merker vognene med overgangsseddel, bl. nr. 001.572.45, bilag 10.

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 anbragte sedler må ikke overklebes.

Overgangssedlene må *ikke* fjernes før vogna er levert til eierbanen, da det av sedlene skal fremgå over hvilken vei den ledige vogna skal tilbakesendes.

På *norske* vogner som sendes til utlandet, må gamle overgangssedler være fjernet før vogna sendes ut av landet.

Hvis en utenlandsk vogn mangler overgangsseddel når den skal sendes tilbake, må den av grensestasjonen forsynes med hjemsendingsseddel, bl. nr. 001.572.53, bilag 11 og sendes korteste vei til eierforvaltningen.

EUROP- og POOL vogner skal ikke merkes med overgangssedler.

Tilleggsavtale med SJ:

Overgangssedler klebes ikke på vognene ved grenseovergangene i Kornsjø, Charlottenberg, Storlien og Vassijuare.

9.3. *Spesialtransporter.*
Spesialtransporter kan bare framføres etter særskilt avtale mellom de forvaltninger som berøres av transporten. Stasjonene fremmer anmodning om spesialtransport til Dvk.

Som spesialtransport skal betraktes sendinger som ikke er lastet i overensstemmelse med de internasjonale lasteregler i RIV, bilag II, avsnitt II A og B, §§ 3—29, til eksempel

— sendinger som rager ut over det for strekningen tillatte lasteprofil
— sendinger som p.g.a. lastens tyngdepunkt krever særlige tiltak for å ivareta sikkerheten
— sendinger som er lastet på to eller flere vogner som ikke er forbundet med skrukoppel eller mellomvogn
— sendinger av skinner eller armeringsjern over 36 meters lengde, eller liknende gjenstander opplastet på to eller flere vogner uten dreiebolster
— gjenstander som ikke uten omlasting kan fremføres til bestemmelsesstasjonen og som har en stykkvekt på mere enn 25 tonn, eller er lastet på dyplastevogn
— sendinger som unntaksvis må befordres på vogner som konstruksjonsmessig ikke stemmer overens med bestemmelsene i RIV kap. VII
— sendinger som skal overføres på ferge og som er lastet på to eller flere vogner, eller krever beskyttelsesvogn
— jernbanemateriell på egne hjul som selv er sending, og som ikke er RIV eller RIC-merket.
— sendinger som bare kan fremføres på særlige tekniske eller driftsmessige betingelser.

For å tilkjennegi at sendingen er spesialtransport skal vogn og fraktbrev merkes med bl. nr. 001.523.90, se bilag 4 i del 2.

For spesialtransporter til utlandet skal det, som for innenlandske transporter, utsendes «Transporttillatelse» bl. nr. 001.527,01, se bilag 3 i del 2.

For sendinger til utlandet er det Hvk som fyller ut bl. nr. 001.523.90 og bl. nr. 001.527.01. Disse blir sendt direkte fra Hvk til senderstasjonen.

10. **Interfrigo — trafikk.**
NSB er medlem av det internasjonale kjølevognselskap INTERFRIGO.

Selskapets hovedformål er utleie av kjølevogner og isolerte vogner (IF-vogner).

NSB er selskapets representant i Norge.
Forskrifter om INTERFRIGO-trafikk er inntatt i eget trykk, nr. 8965.

11. **Intercontainer — trafikk.**
NSB er medlem av INTERCONTAINER, et aksjeselskap dannet av europeiske jernbaneforvaltninger med formål å markedsføre containertransporter på jernbane.

NSB er selskapets representant i Norge.

Forskrifter for INTERCONTTAINER-trafikk er inntatt i trykk 8966.

12. **Europ- og Pool forbundet.**
Endel jernbaneforvaltninger i Europa har sluttet seg sammen i et felles godsvognforbund.

Vognparken i EUROP-forbundet består av to-akslede lukkede vogner og åpne vogner med høye vognkasser. Vogner tilsluttet forbundet er merket «RIV-EUROP».

Innen EUROP-forbundet er det et eget forbund for to-akslede flate vogner. Dette forbundet har navnet POOL, og vognene i denne sammenslutning er merket «RIV-POOL».

NSB er ikke medlem av EUROP- eller POOL forbundet.

Vognene skal behandles som vanlige RIV-merkede vogner.

Norwegische Staatsbahnen

NSB

Følgeseddel
for vogner, vogndeler og erstatningsdeler

Bulletin d'accompagnement
pour véhicules, accessoires des véhicules et pièces de rechange

Begleitschein
für Wagen, Wagenbestandteile und Ersatzstucke

Nr / No / Nr ..... **Blankett / Modèle / Mustar** } **C**

Senderstasjon:
Gare expéditrice ou service: .....
Versandbahnhof oder Dienst

over
via .....
über

Bestemmelsesstasjon og -land:
Gare et administration destinataires: .....
Bestimmungsbahnhof und Bestimmungsverwaltung:

Gjenstand:
Objet: ❶ .....
Gegenstand:

Mottaker:
Destinataire: ❶ .....
Empfänger:

Lesset på vogn Chargé sur wagon-Verladen auf Wagen
Vognnummer Numéro du wagon Nummer des Wagens

fra de la von	til à la nach	❷ Vogn-Véhicule-Wagen olo	Bemerkninger Observations Bemerkungen
Stasjon Gare de Bahnhof		Vognnummer Numero du Véhicule Nummer des Wagens	
			Det bes om tollfri utførsel, transitt og innførsel. L'exportation, le transit et l'importation en franchise de douane sont demandés. Zollfreie Ausfuhr, Durchfuhr und Einfuhr beantragt.

Senderstasjonens datostempel
Timbre à-date de la gare expéditrice
Datumstempel des Versandbahnhofes

Overgangsstasjonenes datostempel
❸ Timbres à date des gares d'échange cédantes
– Datumstempel der Übergabebahnhöfe

1	2	3

Bestemmelsesst. datostempel
Timbre à date de la gare destinatiare
Datumstempel des Empfangsbahnhofes

4	5	6

❶ RIC §§ 10^{2}, 16^{3}, 17^{11}, 18^{5}, 44^{26}, 51^{9} RIV §§ 9^{2}, 14^{3}, 15^{4}, 16^{6}, 17^{2} 24^{4-13}, $^{5-5}$, $^{5-6}$, $^{5-7}$

❷ Når det sendes erstatningsdeler til skadd vogn, h.h.v. tilbakesending av skadde deler, skal det i rubrikken „vogn" angis den vogn erstatningsdelene er bestemt for, eventuelt fra hvilken vogn de skadde deler er tatt. (RIC § 18^{5}, RIV § 17^{2}).
Lors de l'envoi de piéces de rechange et du renvoi de piéces avariées, il faut indiquer dans la colonne "véhicule" le véhicule auquel les piéces de rechange sont destinées ou le véhicule sur lequel les pièces avariées ont été prélevées (RIC § 18^{5}, RIV § 17^{2}).
Bei Übersendung von Ersatzstücken bzw. Rücksendung beschädigter Teile ist in spalte „Wagen" der Wagen zu bezeichnen, für den die Ersatzstücke bestimmt sind bzw. aus dem die beschädigten Teile ausgebaut wurden RIC § 18^{5}, RIV § 17^{2}).

❸ Overgangsstasjonene skal stemple feltene i den anførte rekkefølge.
Les timbres des gates d'échange cédantes doivent être apposés en resectant la numérotation des cases.
Die Stempel det Übergabebahnhöfe sind in der Nummernfolge der Stempelfelder anzubringen.

Bl. nr. 001.572.11

Trykk 420.3
Bilag 1

Norges Statsbaner
Norwegische Staatsbahnen

Muster M

Til undersøkelse
Zu untersuchen

Vogn
Wagen

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
   Zugeinrichtungen
7. Bufferinnretning
   Stossvorrichtungen
8. Vognkasse
   Wagenkasten
9. Tak
   Dach
10. Dørlås
    Türverschlusse
11. Vinduer
    Fenster
12. Varme
    Heizung
13. Belysning
    Beluchtung
14. Vognens innredning
    Wageninneres
15. Toaletter
    Aborteinrichtungen
16. Belger
    Faltenbälge
17. Feil angitt egenvekt
    Anschrift des Eigengew.s unrichtig
18. Vognen har vært avsporet
    Wagen war entgleist
19. Revisjonsfristen overskredet
    Revisionsfrist abgelaufen
20. Benyttet fremmede erstatningsdeler
    Fremde Ersatzstüke verwendet
21. Tank/beholder
    Kessel/Behälter
22. Tankens armatur og lukkeinnrettninger
    Verschlüsse und Armaturen der Kessel

(Vedkommende uttrykk understrekes)
(Zutreffende Ausdrücke unterstreichen)

Nærmere angivelse av skaden:
Nähre Angaben über die Schäden:.....

.....

.....

(Datostempel) *(Datumstempel)* (Underskrift) *(Unterschrift)*

Bl. nr. 001.572.51

RIV (§§ **4**[7.1.2], **6**[5], **12**[2.3], **16**[5], **17**[3], **24**[4.7], **34**[1.4], **35**[24.25], **36**[12], **42**[3], Anl. **V**, §**2**[2])

Trykk 420.3
Bilag 2

Norges Statsbaner
Norwegische Staatsbahnen

Muster K

Må ikke lesses
Nicht wieder zu beladen

Vogn
Wagen

Etter lossing til eiendomsbanen
Nach Entladung zur Heimat

Skadens art:[1])
Beschädigungen:

1. Hjulsatser
   Radsätze
2. Akselkasser
   Achslager
3. Bremser
   Bremse
4. Understell
   Untergestell
5. Bærefjærer
   Tragfedern
6. Draginnretning
   Zugeinrichtungen
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) *(Datumstempel)* (Underskrift) *(Unterschrift)*

Bl. nr. 001.572.52

RIV(§§ $7^{1.2}$,12^{2},16^{6},$24^{4.8}$,$34^{1.4}$,36^{12},37^{10},$39^{8.13}$,57^{4})

Trykk 420.3
Bilag 3

Norges Statsbaner
Norwegische Staatsbahnen

Muster L

Vogn
Wagen

Lesset på vogn
Verladen auf Wagen

Sterkt skadet

repareres av eiendomsbanen

Schwer beschädigt

zur Wiederherstellung in die Heimat.

(Datostempel) *(Datumstempel)* (Underskrift) *(Unterschrift)*

Trykk 420.3
Bilag 4

Bl. nr. 001.572.50
RIV (§§ **12**[2],**16**[7.10.11],**24**[4.14])

NORGES STATSBANER
Norwegische Staatsbahnen

Melding om utenlandsk vogn satt ut av trafikk [1)]
Meldung über Aussetzung fremder Wagen [1)]

Vogn Wagen	Vognnummer Nummer des Wagens
Er en sending lastet på flere vogner, nummer på de øvrige tilbakeholdte vogner Wenn sendung auf mehrere Wagen verladen ist, Nummern der übrigen zurückgehaltenen Wagen	

Satt ut av trafikk på stasjon
Aussetzung auf dem Bahnhof

den — I (kl. 0—12) II (kl. 12—24) [2]
am — I (0—12 Uhr) II (12—24 Uhr) [2]

Erstatningsdeler / Ersatzstücke

bestilt den
verlangt am

mottatt den
eingetroffen am

tatt den
entnommen am

fra vogn aus Wagen	Vognnummer Nummer der Wagen
til vogn für Wagen	

Satt i trafikk igjen den — I (kl. 0—12) II (kl. 12—24) [2]
Rückgabe am — I (0—12 Uhr) II (12—24 Uhr) [2]

Skader
Mängel

- ☐ Akselkasseføring/boggier / Achshalter/Drehgestelle
- ☐ Akselkasse / Achslager
- ☐ Bremseanordning / Bremseinrichtung
- ☐ Hjulslag / Flachstelle
- ☐ Oppvarming/belysning / Heizung/Beleuchtung
- ☐ Hjulring / Radreifen
- ☐ Bærefjær / Tragfeder
- ☐ Understilling / Untergestell
- ☐ Vognkasse/dører / Wagenkasten/Türen
- ☐ Draganordning/buffer / Zug/Stosseinrichtung
- ☐ Vindu / Fenster

Datumstempel
Stempel der Dienststelle

Underskrift
Unterschrift

.....

[1)] RIV § 16[4] og/und RIC §§ 9[6]. 13[2]. [3].
[2)] Stryk det som ikke passer (bare RIC)
[2)] Nichtzutreffendes streichen (nur RIC)

Norges Statsbaner
Norwegische Staatsbahnen

Rekvisjsjon av erstatningsdeler
Anforderung von Ersatzstücken

Blankett
Muster H

Til[1])
An[1]) .....

..... i[1])
in[1]) .....

§ 17[1, 3, 5]
RIV § 24[5.1, 5.4]
§ 37[8]

RIC § 18[1]

..... den ..... 19 .....

For reparasjon av vogn
Zur Wiederherstellung des Wagens

utbes:
wird benøtigt:

Erstatningsdelens benevnelse Benennung der Ersatzstücke	Løpe-nr. i den illustrerte UIC-fortegnelse, bind II Laufende Nr. des Fachwöterverzeichnisses UIC, Band II
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....

Delene bes omgående sendt tollfritt til[2])
Ersuchen diese Teile beschleunigt und zollfrei zu senden an[2]) .....

i[2])
in[2]) .....

Forvaltning[2])
Verwaltung[2]) .....

Rekvirerende tjenestested (stempel)
Stempel der anforderden Dienstelle

Underskrift
Unterschrift .....

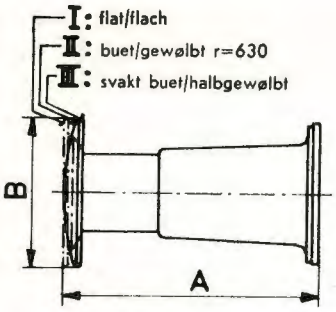
Se skisser på baksiden
Zeichnungen siehe Rückseite

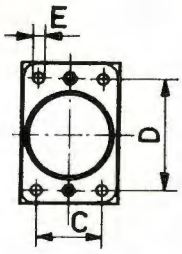
[1]) Adressen i adressefortegnelsen spalte 5 skal skrives med blokkskrift
[1]) Die in spalte 5 des Adressen verzeichnisses angegebene Adresse in Blockschrift zu schreiben

[2]) Skrives med blokkbokstaver
[2]) Angaben in Blockschrift

Bl. nr. 001.572.01

Trykk 420.3
Bilag 6





a: Korsbuffer
Stangenpuffer

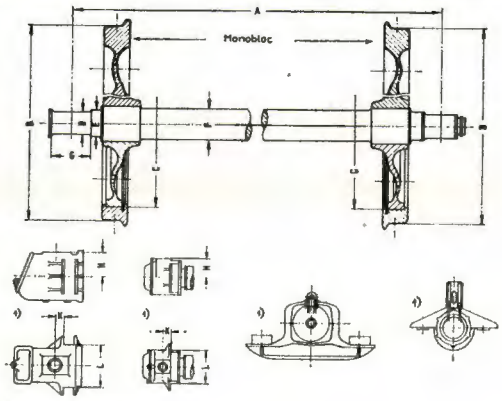
b: Hylsebuffer med evolutfjær
Hülsenpuffer mit Wickelfeder

c1: Hylsebuffer med ringfjær
Normalutførelse
Hülsenpuffer mit Ringfeder
Normalausfürung

c2: Ekstra sterk buffer
Hochleistungspuffer

d: Hylsebuffer med gummifjærer
Hülsenpuffer mit Gummifeder

A		Buffertype Bauart des Puffers	
B			
C			
D		Bufferskivens form Tellerform	
E			



Hjulsatsens nummer og eiendomsmerke

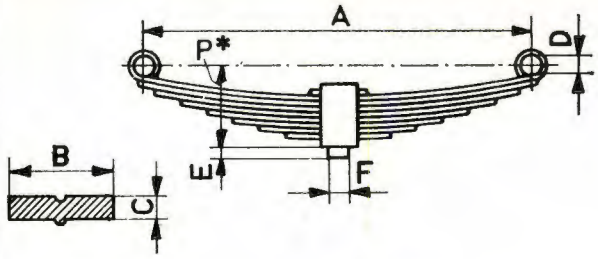
Nummer und Eigentumsmerkmal des Radsatzes:

Ved treakslet vogn eller boggi: endeaksel/midtaksel[1])

Bei dreiachsigen Wagen oder Drehgestellen: Endachse/Mittelachse[1])

A	B	C	D+	E+	F	G+	H	K	L

+ Bare for hjulsatser med glidelager
+ Nur bei Radsätzen mit Gleitachslagern



N = Antall fjærblad
Anzahl Federblätter

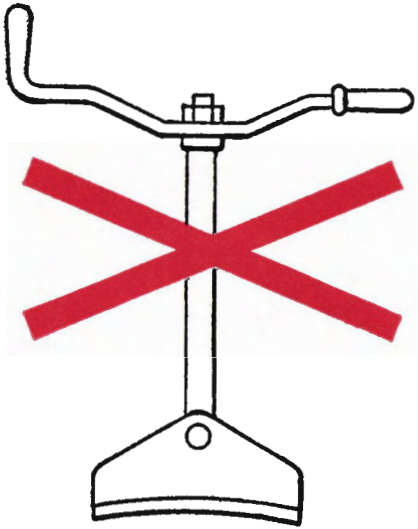
P* Ubelastet
Unbelastet

A	B	C	D	E	F	N	P*)

For vogner med vridningsstivt understell: ja/nei[1])
Für Wagen mit verwindungssteifemUntergestell: ja/nein[1])

Plass for ytterligere skisser:
Raum für etwaige Handzeichnungen:

[1]) Stryk det som ikke passer
[1]) Nichtzutreffendes streichen



Muster R[1]

Norges Statsbaner
Norwegische Staatsbahnen

Bremsen ubrukbar

Bremse unbrauchbar

Årsak .....
Festellungen

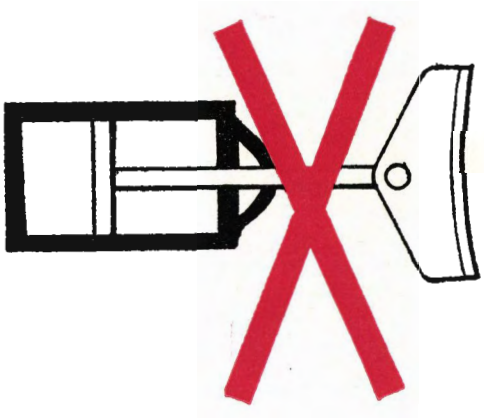
.....

.....

.....

....
Datostempel Underskrift

Bl.nr.001.572.20



Trykk 420.3
Bilag 7

Norges Statsbaner

Norwegische Staatsbahnen.

Muster R^2

Dato og stempel:
Tagesstempel:

Underskrift:
Unterschrift:

Bl. nr. 001.572.21

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 Distriktsjefen i (Distrikt)	Fra stasjon	Rapporten sendt (Datum)
Vogn nr.	Vogn litra	
Vognen kom skadet hit i tog nr.	Datum	Fra stasjon
Vg. ble skadet under skifting med tog (lok.) nr.	Datum	Vg. sendt herfra (Tog nr. og datum)

Vognvisitørens beskrivelse av skaden:	Stasjonsmesterens merknader:
Underskrift	Underskrift

320.25. 470. E.S. TRYKK

Bl. nr.
001.571.05

Norwegische Staatsbahnen

NSB

Følgeseddel

for lastemidler, beholdere og paller

Grensestasjonenes stempler påsettes i nummerrekkefølg

Begleitschein

für Lademittel, Behälter und Paletten

Datumstempel der Übergabebahnhöfe in der Nummernfolge der Stempelfelder

Nr.....c[1]

1	⇒	2	⇒	3	⇒	4

5	⇒	6	⇒	7	⇒	8

① Gjenstand: Gegenstand:	⑩ Presenning Decke	⑪ Snor Leine	⑫ Tauverk Seil	⑬ Kjetting Kette	⑭ Dørlem Vorsetzwand	⑮ Beholder Behälter	⑯ Lastpaller Paletten	⑰
Antall/Anzahl								
Eiendomsmerke: Eigentumsmerkmal:								
Nummer: Nummern:								

② ❶ **Framveg - Hinweg**

⑳ Senderstasjon og forvaltning Versandbahnhof und versandverwaltung	㉑ Bestemmelses-stasjon og -forvaltning Bestimmungs-bahnhof und Bestimmungs-verwaltung	㉒ over über	㉓ Fraktbrev/Fracktbrief ❷ Kontrolletikett Kontroll-Etikette: Stasjon Bahnhof Nr	Eksp. Versand Nr	Sender dato Versand-datum	㉔ Avgift Gebühren ❸

③ ❹ Rettelser og notater/Berichtungen und Vermerke

㉕ Vogn - Wagen ❷ Vognnummer Nummer des Wagens

② ㉖ Senderstasjonens datostempel på framvegen
Datumstempel des Versandbahnhofes des Hinweges

㉗ Bestemmelsesstasjonens datostempel på framvegen
Datumstempel des Empfangsbahnhofes des Hinweges

❶ til/bis ❹ Se bakside/Siehe Rückseite

(RIV §§ 46[2,4], 47, 48[4], 54[2,3], 56[3], 57[3], 59[3], 61[1], 63[1]; Bilag / Anlage IX §§ 4, 6[3,4], 8[4], 10[1])

Bl. nr. 001.572.10.

Trykk 420.3
Bilag 9

Grensestasjonenes stempler påsettes i nummerrekkefølge

Datumstempel der Übergabebahnhöfe in der Nummerfolge der Stempelfelder

1	⇒	2	⇒	3	⇒	4

5	⇒	6	⇒	7	⇒	8

④ ❶ **Tilbakeveg/Rückweg**

㊵ Senderstasjon og forvaltning Versandbahnhof und versandverwaltung	㊶ Bestemmelses-stasjon og -forvaltning Bestimmungs-bahnhof und Bestimmungs-verwaltung	㊷ over über	㊸ Fraktbrev/Fracktbrief ❷ Kontrolletikett Kontroll-Etikette: Stasjon Bahnhof Nr	Eksp. Versand Nr	Sender dato Versand-datum	㊹ Avgift Gebühren ❸

⑤ ❹ Rettelser og notater/Berichtungen und Vermerke

㊺ ❷ Vogn - Wagen Vognnummer Nummer des Wagens

④ ㊻ Senderstasjonens datostempel på tilbakevegen
Datumstempel des Versandbahnhofes des Rückweges

㊼ Bestemmelsesstasjonens datostempel på tilbakevegen
Datumstempel des Empfangsbahnhofes des Rückweges

❶ Nyinnlevering, omlessing eller returlessing skal føres i de respektive rubrikker for „Framveg" eller „Tilbakeveg."
Neuaufgaben, umladungen oder Wiederverwendungen sind unter die den Vorlauf betreffenden Angaben im Abschnitt „Hinweg" oder „Rückweg" einzutragen.

❷ Utfylles bare når lastemidler/beholdere/lastepaller er benyttet (lastet).
Nur ausfüllen, wenn die Lademittel/Behälter/Paletten benutzt sind.

❸ I spalten for avgift skal føres det beløp som beregnes for bruk av utenlandske lastemidler og beholdere.
In die Gebührenspalten sind in den jeweiligen Landeswährung die Gebühren einzutragen, die für die Benutzung fremder bahneigener Lademittel und Behälter geschuldet werden.

❹ Anmerkninger om skader samt rettelser av de innførte opplysninger (f.eks. lastemidlers, beholderes, lastpallers antall eller nummer) skal attesteres med stasjons- og datostempel. Senderstasjonens opprinnelige anførsler må ikke rettes.
Vermerke über Beschädigungen sowie Berichtigungen von Einträgen (z.B. der Anzahl oder Nummern der Lademittel, Behälter oder Paletten) sind mit Bahnhof- und Datumstempel zu bestätigen, die Einträge des Versandbahnhofes dürfen nicht geändert werden.

Muster A

NORGES STATSBANER
Overgangsstasjon
Kristiansand

Mottatt den _____

fra
DANSKE STATSBANER

Denne overgangsseddel må ikke klistres over eller tas bort før vognens tilbakelevering til eiendomsbanen

Bl. nr. 001.572.45 RIV (§§ 412, 710)

FRA
VON

.....

OVER
ÜBER

.....

TIL
NACH

.....

Trykk 420.3

Trykt i juni 1972

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen

Forskrifter om gjensidig bruk av godsvogner og lastemidler i internasjonal trafikk

Rettelsesblad nr. 1

Gjelder fra februar 1974

Ved dette rettelsesblad oppheves Had. sirk. 13/73, 73/73 og 173/73.

Følgende rettelser foretas: I innholdsfortegnelsen side 4 art. 12 strykes «og POOL . . .» Ny tekst for art. 12 blir «EUROPforbundet».

Art. 5.3. side 21, etter siste linje tilføyes «Bruk av utenlandske ledige beholdere er ikke tillatt i lokal norsk trafikk».

Art. 7.1. side 23, nederst på siden rettes art. 20 til 55.

Art. 7.2. side 24, nederst på siden rettes art. 20 til 56.

Art. 8.3. side 26, annet avsnitt og 4. linje, art. 17 rettes til 61.

Vedlagte nye sider 7/8, 27/28 og 29/30 byttes ut med de resp. gamle sider.

FELLESTRYKK A.S OSLO

*2.1.4. Vogner i internasjonal trafikk skal ha 12 siffer i vognnummeret.

2.2. *Revisjonsfrister.*
I internasjonal trafikk gjelder følgende revisjonsfrister:
*2.2.1. 1 år for SS-vogner med km.løp over 80 000.
Øvrige SS-vogner 2 år.
*2.2.2. 4 eller 5 år hvor det foran forkortelsen «REV» er anført tallet «4» eventuelt «5». Se del 1, punkt 2.2.2.
*2.2.3. 3 år for øvrige vogner.
*2.2.4. Det er anledning for en eiendomsforvaltning å forlenge revisjonsfristene i punktene 2.2.2. og 2.2.3. med 3 måneder. Revisjonspåskriften får da tilføyelsen «+ 3 M». Såfremt påskriften «+ 3 M» skulle mangle, er dette ikke tilbakevisningsgrunn.

Tilleggsavtale med SJ: Norske og svenske vogner med rullelager som har forlenget revisjonsfrist opp til 6 år kan anvendes i norsk/svensk trafikk. Tallet «4» eventuelt «5» i vognens revisjonsfelt vil bli stående uten ommerking. SJ sørger selv for at vognene innbeordres til revisjon. Ovennevnte tilleggsavtale gjelder foreløpig bare for svenske vogner.

*2.2.5. Utenlandske vogner som har overskredet revisjonsfrist (eventuelt forlenget med 3 måneder) skal påklebes bl. nr. 001.572.51 «Til undersøkelse». Punkt 19 i blanketten strekes under.
*2.2.6. Følgende vogner skal overtas selv om revisjonsfristen er overskredet.

— lastet vogn som forlater senderforvaltningens grensestasjon høyst 14 dager etter revisjonsfristens utløp (eventuelt forlenget med 3 måneder).

— lastet vogn til, eller i retning til eierbanen, eller sendes tom til eierbanen.

Norske vogner hvor de *ordinære* revisjonsterminer er utløpet og som har tilføyelsen «+ 3 M», bør i alminnelighet ikke stilles for transporter til utlandet.
Detaljerte bestemmelser om revisjonsfrister er anført i trykk nr. 405.1.

*2.3. *Framføring av vogner i tog med stor hastighet (over 80 km/t).*
For sendinger til utlandet som skal framføres i hurtiggående tog, må det stilles vogner som er S eller SS-merket, f. eks.

— sendinger som skal framføres i transeuropeiske godsekspresstog (TEEM-tog).
— ilgodssendinger.
— levende dyr.
— særlige sendinger som er anført i den internasjonale godsrutebok (LIM).

Lastens vekt må ikke overstige vektgrensene som er angitt i S eller SS rubrikkene under ABC merkingen på vogna.
Hovedregelen for stilling av norske vogner til utlandet er at disse skal vær S eller SS-merket.

*2.4. *Løse vogndeler.*
Løse vogndeler er slikt tilbehør som ikke er fastskrudd eller festet på vogna på annen måte, og som ved lasting og lossing av vogna kan fjernes og siden settes på plass på vogna.

Vogner med løse deler har påskrift om dette, se del 1: punkt 1.3.1., 2.1.18 og bilag 1.

*2.4.1. Løse vogndeler skal plasseres på sine bestemte steder. Stakekjettinger skal være sammenbundet tvers over vogna når de ikke er i bruk. Hvis de løse vogndeler ikke kan plasseres på sine bestemte steder, t. e. på grunn av lastens art, skal de plasseres slik på vogna at de ikke kan falle av eller forskyve seg slik at det oppstår fare for sikkerheten.

stemples. Avsenderstasjonens opprinnelige anførsler må ikke rettes.
Blir lastemidler, beholdere og pallbokser som tilhører fremmede forvaltninger, nyinnlevert, omekspedert eller gjenbenyttet, skal det skyldige gebyr for benyttelsen anføres i bestemt felt i følgeseddelen. Beløpet skal angis i norske kroner og blir senere avregnet. Foruten at avgiften føres i senderlandets felt i fraktbrevet, må senderstasjonen fylle ut feltene 40 til 45 på baksiden av følgeseddelen bl. nr. 001.572.10.
Sendes lastemidler/beholdere uten last i retur, utfylles ikke felt 43 og 45, og i felt 44 skrives «leer».

9. **Overføring og overtaking av vogner på grensestasjonen.**

9.1. *Tid, sted og krav for vognenes overlevering og overtaking på grensestasjonen.*
RIV bestemmer at naboforvaltningen ved særlig avtale skal fastsette tid og sted for overlevering og overtaking av vogner.

Tilleggsavtale med SJ:

Vognene overleveres og overtas i Kornsjø, Charlottenberg, Storlien og Vassijaure. Som tidspunkt for overtakingen gjelder togets rutemessige ankomsttid (mellomeuropeisk normaltid).
Trafikken mellom Norge og de svenske stasjoner Charlottenberg, Storlien og Vassijaure betraktes, hva vognsamtrafikken angår, som lokal norsk trafikk og mellom Sverige og den norske stasjon Kornsjø som lokal svensk trafikk.

Før vogner overleveres til annen forvaltning må det påses at de oppfyller de konstruksjons- og tekniske krav som er anført i punkt 2, og at forskrifter for lasteregler og befordring av tollgods er etterkommet.

Tilleggsavtale med SJ:

Vogner som overleveres skal undersøkes på de felles grensestasjoner.
For Vassijaure gjelder følgende unntak: Vogner i retning mot Norge undersøkes i Kiruna C eller etter samråd med Kiruna C, på den svenske utgangsstasjonen i de

tilfeller denne stasjon ligger nord for Kiruna C. Vogner i retning mot Sverige undersøkes på den norske utgangsstasjon.

Vogner som ikke oppfyller de internasjonale krav kan nektes mottatt. En forvaltning må imidlertid ta imot sine egne vogner, uten hensyn til deres tilstand med hensyn til vedlikehold, skader eller mangler.

Vogner anses som overlevert når de til fastsatt tid og sted er stilt til disposisjon for naboforvaltningen sammen med de følgepapirer som er nødvendig for den fortsatte befordring.

Tilleggsavtale med SJ:

Vogn betraktes som overtatt selv om følgepapirer mangler.

Må vogn lastes om, justeres eller losses underveis fordi krav til vogn og lasteregler ikke er etterkommet, må senderforvaltningen i alminnelighet betale de påfølgende kostnader.

9.2. *Overgangssedler.*
På framvegen fra senderstasjon til mottakerstasjon, skal vognene ved hver overgang til ny forvaltning påklebes bestemt overgangsseddel. I denne føres dato for overtaking av vogna.

For vogner som går inn på norske strekninger er det f. t. bare Kristiansand grensestasjon som merker vognene med overgangsseddel, bl. nr. 001.572.45, bilag 10.

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 anbragte sedler må ikke overklebes.

Overgangssedlene må *ikke* fjernes før vogna er levert til eierbanen, da det av sedlene skal fremgå over hvilken vei den ledige vogna skal tilbakesendes.

På *norske* vogner som sendes til utlandet, må gamle overgangssedler være fjernet før vogna sendes ut av landet.

Hvis en utenlandsk vogn mangler overgangsseddel når den skal sendes tilbake, må den av grensestasjonen forsynes med hjemsendingsseddel, bl. nr. 001.572.53, bilag 11 og sendes korteste vei til eierforvaltningen.

EUROP-vogner skal ikke merkes med overgangssedler.

Tilleggsavtale med SJ:

Overgangssedler klebes ikke på vognene ved grenseovergangene i Kornsjø, Charlottenberg, Storlien og Vassijaure.

9.3. *Spesialtransporter.*
Spesialtransporter kan bare framføres etter særskilt avtale mellom de forvaltninger som berøres av transporten. Stasjonene fremmer anmodning om spesialtransport til Dvk.

Som spesialtransport skal betraktes sendinger som ikke er lastet i overensstemmelse med de internasjonale lasteregler i RIV, bilag II, avsnitt II A og B, §§ 3—29, til eksempel

— sendinger som rager ut over det for strekningen tillatte lasteprofil
— sendinger som p.g.a. lastens tyngdepunkt krever særlige tiltak for å ivareta sikkerheten
— sendinger som er lastet på to eller flere vogner som ikke er forbundet med skrukoppel eller mellomvogn
— sendinger av skinner eller armeringsjern over 36 meters lengde, eller liknende gjenstander opplastet på to eller flere vogner uten dreiebolster.
— gjenstander som ikke uten omlasting kan fremføres til bestemmelsesstasjonen og som har en stykkvekt på mere enn 25 tonn, eller er lastet på dyplastevogn
— sendinger som unntaksvis må befordres på vogner som konstruksjonsmessig ikke stemmer overens med bestemmelsene i RIV kap. VII
— sendinger som skal overføres på ferge og som er lastet på to eller flere vogner, eller krever beskyttelsesvogn
— jernbanemateriell på egne hjul som selv er sending, og som ikke er RIV eller RIC-merket.
— sendinger som bare kan fremføres på særlige tekniske eller driftsmessige betingelser.

For å tilkjennegi at sendingen er spesialtransport skal vogn og fraktbrev merkes med bl. nr. 001.523.90, se bilag 4 i del 2.

For spesialtransporter til utlandet skal det, som for innenlandske transporter, utsendes «Transporttillatelse» bl. nr. 001.527.01, se bilag 3 i del 2.

For sendinger til utlandet er det Tdo som fyller ut bl. nr. 001.523.90 og bl. nr. 001.527.01. Disse blir sendt direkte fra Tdo til senderstasjonen.

10. **Interfrigo — trafikk.**

NSB er medlem av det internasjonale kjølevognselskap INTERFRIGO.

Selskapets hovedformål er utleie av kjølevogner og isolerte vogner (IF-vogner).

NSB er selskapets representant i Norge.
Forskrifter om INTERFRIGO-trafikk er inntatt i eget trykk, nr. 8965.

11. **Intercontainer — trafikk.**

NSB er medlem av INTERCONTAINER, et aksjeselskap dannet av europeiske jernbaneforvaltninger med formål å markedsføre containertransporter på jernbane.
NSB er selskapets representant i Norge.

I Intercontainer-trafikk kan containere som ankommer på RIV-vogner befordres på samme vogn, dersom

— vognas eierforvaltning og den forvaltning som den nye bestemmelsesstasjon tilhører begge er medlemmer av Intercontainer,
— vognas eierforvaltning ikke nekter sine vogner brukt for transporter til den nye mottakerforvaltning (RIV § 5 punkt 1 første avsnitt),
— containeren av driftsmessige eller andre årsaker ikke kan fjernes fra vogna.

Forskrifter for INTERCONTAINER-trafikk er inntatt i trykk 8966.

12. **EUROP-forbundet.**

En del jernbaneforvaltninger i Europa har sluttet seg sammen i et eget godsvognforbund «EUROP-forbundet».
Vognene i EUROP-vognparken er merket «EUROP» og skal behandles som vanlige RIV-merkede vogner.
Vognene skal ikke merkes med overgangsseddel, se bilag 10.
NSB er ikke medlem av EUROP-forbundet.

Bibl

420

Trykk 420.3

Trykt i juni 1972

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen

Forskrifter om gjensidig bruk av godsvogner og lastemidler i internasjonal trafikk

Rettelsesblad nr. 2.

Gjelder fra februar 1975.

Følgende rettelser foretas: Side 9 art. 2.4.2, 4. avsnitt og side 11 art. 2.6, 2. avsnitt rettes «Verkstedet, Bispegt. 12, Oslo» til «Statsbanenes Verksted, Gamle lok.stall, Oslo».

Side 15 art. 3,5, 3. linje rettes § 22 og § 24.

Side 20 art. 5, 2. linje rettes §§ 49—60 til §§ 55—63.

Side 29 art. 9.3, 2. avsnitt, 2. og 3. linje rettes «bilag II, avsnitt II A og B, §§ 3—29» til «§ 2 pkt. 5 og Anlage II, Band I, Kap. IV».

FELLESTRYKK A.S. — OSLO

Bibl.

Trykk 420.3

Trykt i juni 1972

Tjenesteskrifter utgitt av Norges Statsbaner

Hovedadministrasjonen

Forskifter om gjensidig bruk av godsvogner og lastemidler i internasjonal trafikk

Retelsesblad nr. 2

Gjelder fra 1.1.1978

Ny utgave av Trykk 420.1 blir gjeldende fra 1.1.1978 og følgende rettelser må foretas i Trykk 420.3:

— side 6. I punkt 2.1.2. rettes henvisningen 2.1.10. til 2.21. Nederst på samme side rettes punkt 2.1.15. til 2.23.

— side 7. I punkt 2.2.2. rettes henvisningen 2.2.2. til 2.24.

— side 8. I punkt 2.4., siste linje, rettes henvisningen 2.1.18. til 2.14.

— side 23. Punkt 7.1. strykes. Det samme foretas i innholdsforfortegnelsen.