

# STATENS JÄRNVÄGARS FÖRFATTNINGSSAMLING

Utkom från trycket  
den 30 juli 1957

Särtryck 636 (79 a)  
Utgåva 3

Tbr

---

## GODSVAGNSFÖRESKRIFTER (Gvf)

Föreskrifter om fördelning och användning av  
godsvagnar, lasttillbehör, behållare och lastpallar

**Gäller fr o m den 15 juli 1957**

# Förteckning över ändringstryck

Ändringstryck skall antecknas här nedan, sedan särtrycket kompletterats.

Ändringstryck				Ändringstryck			
nr	gäller fr o m den	infört		nr	gäller fr o m den	infört	
		den	av			den	av
1				11			
2				12			
3				13			
4				14			
5				15			
6				16			
7				17			
8				18			
9				19			
10				20			

## Utdelningsplan

Detta särtryck tilldelas:

inom styrelsen:

byråer och kontor,

vid distrikten:

distriktskanslier,

sektionsledningsexpeditioner,

stationer och bemannade lastplatser,

tågfärjebefäl,

vid förråden:

förrådsintendentkontor,

vid huvudverkstäderna:

verkstadsföreståndarexpeditioner.

## Innehållsförteckning

Förteckning över blanketter, som nämns i särtrycket.

	Art nr
<b>I. Inledning</b>	
Tillämpningsområde.....	1
<b>II. Materielens indelning.....</b>	<b>2</b>
<b>III. SJ och TGOJ godsvagnar</b>	
Indelning av SJ godsvagnar.....	3
TGOJ godsvagnar.....	4
Särskilda föreskrifter om vissa vagn typer .....	5
<b>IV. EJ godsvagnar .....</b>	<b>6</b>
<b>V. Utländska godsvagnar .....</b>	<b>7</b>
<b>VI. Privatvagnar</b>	
Behandling av privatvagnar och av SJ cisternvagnar.....	8
Föreskrifter om privatvagnar.....	9
Tomsändning .....	10
<b>VII. Lösa vagn delar</b>	
Allmänt.....	11
SJ vagn delar.....	12
TGOJ vagn delar.....	13
EJ vagn delar.....	14
Utländska vagn delar.....	15
Vagn delar, som tillhör privatvagnar .....	16
<b>VIII. Vagn fördelningen</b>	
Principer för vagn fördelningen.....	17
Turordning vid otillräcklig vagn tillgång.....	18
Vagn fördelningsinstanser och vagn fördelningens indelning.....	19
Allmänna vagn fördelningen.....	20
Stationernas behov.....	21
Stationernas tillgång.....	22
Stationernas huvudanmälan.....	23
Förutanmälan.....	24
Efteranmälan.....	25
Sektionernas huvudanmälan.....	26
Vagnorder från trafikbyrå.....	27
Vagnorder från sektionsvagn fördelaren.....	28
Särskilda föreskrifter för användning av SJ och TGOJ vagnar..	29
Särskilda föreskrifter för användning av EJ vagnar.....	30
Särskilda föreskrifter för användning av NSB vagnar.....	31
Fördelning av specialvagnar.....	32
Vagn fördelning i trafik med utlandet utom Norge.....	33
Anmälan om tillgång.....	33
Ägarebeteckning.....	34
Vagn typ.....	35
Ingångsstation till Sverige.....	36
Exempel på anmälan om tillgängliga utländska vagnar.....	38
Anmälan om behov.....	39
Exempel på anmälan om behov.....	40
Anmälan om kvarstående behov.....	41
Utrikesanmälan från sektionsvagn fördelaren till trafikbyrå.....	42
Vagnorder.....	43

	Art nr
Kontroll av tillbeordrad vagn.....	44
Fordringar på vagn, som lastas till utlandet.....	45
Särskilda föreskrifter för användning av utländska vagnar.....	46
Avskiljning av vagnar.....	47
Uthyrning av godsvagnar och lasttillbehör.....	48
<b>IX. Åtgärder vid högtrafik och vagnbrist .....</b>	<b>49</b>
<b>X. Revision av godsvagnar</b>	
Revision av SJ vagnar.....	50
»    » TGOJ vagnar.....	51
»    » EJ vagnar.....	52
»    » utländska vagnar.....	53
»    » hos SJ inregistrerade privatvagnar.....	54
»    » privatförhyrda SJ cisternvagnar.....	55
»    » hos EJ inregistrerade privatvagnar.....	56
»    » utländska privatvagnar.....	57
<b>XI. Skador på godsvagnar</b>	
Trafikants ansvarighet för skador.....	58
Reparation av SJ vagnar.....	59
»    » TGOJ vagnar.....	60
»    » EJ vagnar.....	61
»    » utländska vagnar.....	62
»    » privatvagnar.....	63
<b>XII. Behållare.....</b>	<b>64</b>
<b>XIII. Lastpallar.....</b>	<b>69</b>
<b>XIV. Lasttillbehör</b>	
Allmänt.....	74
SJ lasttillbehör.....	75
TGOJ lasttillbehör.....	76
EJ lasttillbehör.....	77
Utländska lasttillbehör.....	78
Privata lasttillbehör.....	79
<b>XV. Bokföring av materielen.....</b>	<b>80</b>
<b>XVI. Granskning och kontroll.....</b>	<b>81</b>
<b>XVII. Statistik</b>	
Skriftlig godsvagnsuppgift.....	82
Näringsgeografiska lastningsuppgifter.....	83
<b>XVIII. Efterforskningslistan.....</b>	<b>84</b>
<b>XIX. Vagnbeskedet.....</b>	<b>85</b>

Bilaga 1. Tabell med tekniska data m m för de utländska godsvagnar, som ofta används i trafik med Sverige.

- » 2. Kodsystém för lösa vagn delar.
- » 3. Avtal om inregistrering av privatvagnar.
- » 4. Uppgift på linjereparationsplatser, uppsamlingsstationer för lösa vagn delar och platser med stolprättningsverktyg.
- » 5. Minneslista för vagnkontroll.
- » 6. Svensk Vagnsamtrafik (SVS).
- » 7. Minneslista för behandling av skadade utländska godsvagnar.
- » 8. Minnesregler för avhjälpande av vagnskador, som kan orsaka olycksfall i arbete.

## Förteckning över blanketter, som nämns i särtrycket

Bl nr		Art nr
Tbr 11/53	Avtal om inregistrering av privatvagnar.....	9
Tbr 30/45	Uppgift över återgångsvagnar.....	47
151.1	Brevkort.....	bil 6
450.1	Bromsskadeanslag.....	59, 63
631.21	Skaderedogörelse.....	63, bil 7
632.72.1	Vädjan till trafikant om snabb lossning.....	49
633.37	Förpassning i utländsk vagnsamtrafik (grön; för lasttillbehör).....	74
634.3/9	Beställningsbok för godsvagnar.....	21
634.4	Förpassning för presenningar och andra lasttillbehör (inländsk trafik).....	12, 13, 14, 74
634.7	Huvudanmälan för normalspårig järnväg.....	23
634.10	Kajvaktsbok.....	80
634.12	Kort för bokföring av specialpresenningar.....	75
634.21	Lossningsbok.....	80
634.24	Presenningkontrollbok.....	80
634.27	Revisions- och skadeanslag (ofärgat).....	50, 51, 52, 59, 63
634.28	Skadeanslag (blått).....	59, 63
634.29	» (rött).....	59, 63, bil 8
634.30	Skriftlig godsvagnsuppgift.....	82, 83
634.31	Skyddslämmar insatta.....	12
634.31.1	Skyddslämmar uttagna.....	12
634.46	Uppskjuten revision.....	50
634.48	Vagnanteckningsbok.....	80
634.49	Vagnbeställning (för trafikant).....	21
634.50	Vagnkontrolljournal.....	81
634.51	Vagnkontrollbok.....	80
634.52	Vagnliggare (för mindre station).....	21, 28
634.53	» (för medelstor station).....	21, 28
634.54	» (för station med särskild vagnbeställningsjournal).....	28
634.57	Vagnorder (brevkort).....	27
634.58	Vagnorderbok.....	28
635.1	Anmälan om att utländsk vagn tagits ur trafik... ..	62, bil 7
635.2	Bromsen obrukbar (utländsk trafik).....	62
635.3	Bromsledningen obrukbar (utländsk trafik).....	62
635.4	Svårt skadad (utländsk trafik).....	62, 63
635.6	Förpassning i utländsk vagnsamtrafik (vit; för vagnar, vagndelar och ersättningsdelar).....	15, 62
635.8	Får icke lastas (utländsk trafik).....	62, 63
635.11	Rekvision av ersättningsdelar i utländsk trafik.....	62
635.18	Övergångsanslag för vagn i utländsk trafik.....	31, 36
675.9	Växlingsorder.....	28
684.1	Anslag vid utbyte av bromsslankopplingar på utländsk vagn.....	62
684.12	För undersökning (skadeanslag för utländsk vagn)	53, 62, 63

## I. Inledning

**1:** 1. Föreskrifterna i detta särtryck gäller för SJ och TGOJ <sup>Tillämpnings-</sup> normalspåriga och i allt väsentligt även för SJ <sup>område</sup> smalspåriga linjer.

Föreskrifterna reglerar användningen av godsvagnar, behållare, lastpallar och lasttillbehör (se art 64 och 69).

2. Förutom godsvagnar kan i godstrafik undantagsvis användas även vissa personvagnar. Föreskrifterna gäller även för sådan användning av personvagnar.

3. Vissa godsvagnar kan även användas för persontrafik (resgods- och cykeltrafik). Sådan användning av godsvagnar regleras av Personvagnsföreskrifter (särtryck 630). Slutna godsvagnar, som används för trupptransporter, kallas CG- eller CGR-vagnar. Föreskrifter om vagnarnas användning för militära ändamål finns i Militärt järnvägsreglemente (särtryck 691) och bilagshäfte till detta (särtryck 691 B).

4. I detta särtryck är inarbetade de föreskrifter i svenska vagnsamtrafiksavtalet (SVS, se bilaga 6) och i Avtal om ömsesidig användning av godsvagnar i internationell trafik (RIV-avtalet, särtryck 638), som stationerna i allmänhet behöver känna till. Svenska vagnsamtrafiksavtalet är i sin helhet återgivet i bilaga 6.

## II. Materielens indelning

**2:** 1. Materielen indelas i det följande efter ägare i fyra grupper. För varje grupp gäller särskilda regler för materielens <sup>Materielens</sup> användning och behandling. Grupperna är följande: <sup>indelning</sup>

- a) SJ och TGOJ materiel,
- b) enskilda järnvägars (EJ) materiel (utom TGOJ materiel),
- c) utländska järnvägars materiel och
- d) privat materiel.

2. SJ och TGOJ har ingått vagnförbund, d v s har kommit överens om att använda varandras godsvagnar och presenningar som om de vore gemensam egendom. SJ vagnar litt Mam och Mas och TGOJ vagnar litt M (M1—M5) ingår dock inte i den gemensamma parken.

## III. SJ och TGOJ godsvagnar

**3:** 1. SJ godsvagnar indelas i:

- a) trafikvagnar och
- b) tjänstevagnar.

Indelning av  
SJ godsvagnar

Trafikvagnar är vagnar avsedda för den allmänna trafiken.

Tjänstevagnar kallas sådana vagnar, som normalt används för SJ egna transporter eller för annat tjänsteändamål.

2. Nummeruppgifter samt vissa uppgifter om utrustning och trafikegenskaper finns i fråga om trafikvagnar i Förteckning över statens järnvägars lok och vagnar (särtryck 420 Gv) och i fråga om tjänstevagnar i Tjänstevagnsföreskrifter (särtryck 457).

3. Beskrivning av flertalet trafikvagnstyper finns i publikationen Statens järnvägars godsvagnar (Sjgv), som på begäran tillhandahålls av trafikbyrån. Publikationen är i första hand avsedd att spridas bland trafikanterna.

TGOJ gods-  
vagnar

4. TGOJ godsvagnar i vagnförbundet är av typer, som i stort sett motsvarar SJ typer. Några TGOJ specialvagnar ingår inte bland dem. Uppgifter om TGOJ godsvagnar kan erhållas från trafikbyrån och från TGOJ, Te, Eskilstuna.

Särskilda före-  
skrifter om  
vissa vagn-  
typer

5: 1. Ett antal Gm- och Gs-vagnar är utrustade med bottenluckor och lösa lämmar för dörröppningarna. De är littererade Gmö resp Gsö. Gmö-vagnarna har en bottenlucka, Gsö-vagnarna i regel två. En del av vagnarna har invändigt vid gavlarna fällbara lämmar, som kan placeras snett mot vagnsgolvet och en del av vagnarna med två bottenluckor har dessutom två lämmar i mitten, som är kantställda mot varandra, så att de bildar en ås mellan bottenluckorna.

Gmö- och Gsö-vagnarna är avsedda för transporter av lös spannmål och är halvavskilda, d v s tilldelade vissa hemstationer (se art 47).

2. Vissa Gs-vagnar är försedda med isolering för potatistransporter. Vagnarna är halvavskilda.

3. För transporter av djupfrysta produkter vid en temperatur av  $-20^{\circ}$  C eller lägre finns två typer vagnar, nämligen dels Grfu-vagnar, som har köldackumulatore, vilka laddas av trafikanten före transporten, dels GHZ-vagnar, som har kylmaskiner, vilka drivs elektriskt från lok eller värmepost.

4. Hz-vagnarna har dels ånguppvärmning, dels termostatreglerad elektrisk uppvärmning till mellan  $+10^{\circ}$  och  $+12^{\circ}$  C, dels också termostatreglerad elektrisk nedkylning till mellan  $0^{\circ}$  och  $+2^{\circ}$  C.

Vagnarnas omkoppling till varmvagn resp kylvagn utförs höst och vår hos vagnmästaren i Malmö eller vid huvudverkstaden i Göteborg på särskild order från trafikbyrån. Stationerna får under inga förhållanden själva koppla om Hz-vagnarna från värme till kyla eller tvärtom.

Under sommaren skall GHz- och Hz-vagnarna vid tomtransport förutkylas i den omfattning, som trafikbyrån bestämmer genom särskild order.

5. En del Grf, Gu och vissa äldre Hs (Hsu) är inredda för banantransporter och disponeras av bananimportörerna.

6. Grf- och H-vagnarnas golv, som normalt skall skyddas av golvtrallar, får inte befaras med truckar eller utsättas för andra påfrestningar, utan att golvtrallarna ligger på.

7 a) Plåtlämmarna på de öppna vagnarna får användas som landgångar, endast om de säkert vilar på underlag av trä eller annat material, som hindrar dem att förskjuta sig och deformeras eller skadas på annat sätt. Detta gäller både sido- och gavel-lämmar. Lämunderslag skall användas som stöd under nedfällda sidolämmar vid de tillfällen, då lämmarna används som landgångar.

b) Plåtlämmarna på de öppna vagnarna skall omsorgsfullt fästas vid stolparna med slängkättingarna. Lämstöden skall vara uppfällda för att hindra lämmarna att pressas ut. Innan lämmarna fälls utåt, skall lämstöden vara nedfällda, eftersom skador annars lätt uppstår.

8. Vissa Os-vagnar är i likhet med Oa- och Ob-vagnarna försedda med anordningar för mekanisk frigöring av sidostolparna.

9. Q6-vagnarna med sidotippbara tråg är helavskilda, d v s avdelade för transporter i viss stationsförbindelse (se art 47).

10. De SJ-ägda Q12-vagnarna disponeras av trafikbyrån och hyrs ut till trafikanter för längre eller kortare tid. Föreskrifter om dessa vagnar finns i art 8, 10, 55 och 63.

11. Q14- och Q14u-vagnarna för transporter av lös cement är halvavskilda. Vissa Q14-vagnar är järnvägsägda, vissa samägda av järnvägen och trafikanten. Q14u-vagnarna är samägda av järnvägen och trafikanten.

12. Q15-vagnarna går dels halvavskilda för transporter av spannmål, dels helavskilda för transporter av aluminiumoxid.

13. Q17-vagnarna är öppna vagnar, där flaket kan tippas i sidled med användning av i vagnarna inbyggda oljedomkrafter. Vagnarna är helavskilda.

14. Q21-vagnarna används för transporter av lös cement och är halvavskilda.

15. Kö-vagnarna går dels halvavskilda, dels i allmän trafik.



## IV. EJ godsvagnar

**EJ godsvagnar 6:** 1. De normalspåriga enskilda järnvägars godsvagnar, som förekommer, är märkta KNJ (Krylbo—Norbergs järnväg), MLJ (Malmö—Limhamns järnväg), NBJ (Nora Bergslags järnväg) och SNJ (Stockholm—Nynäs järnväg).

2. Användningen av EJ godsvagnar regleras av svenska vagnsamtrafiksavtalet av den 21 maj 1924 (se bilaga 6). De föreskrifter i detta avtal, som andra stationer än övergångsstationer behöver känna till, är inarbetade i detta särtryck.

KNJ och MLJ vagnar får enligt avtalet endast användas inom en räjong av 200 km, räknat från övergångsstationen till SJ. För NBJ och SNJ vagnar är motsvarande räjongbegränsning 300 km.

3. Uppgifter om EJ materiel kan fås från trafikbyrån eller från ägarejärnvägen.

## V. Utländska godsvagnar

Utländska  
godsvagnar

**7:** 1. SJ anslutning till RIV-avtalet (särtryck 638) innebär, att i Sverige kan förekomma godsvagnar från alla normalspåriga järnvägar i Europa och även från länder, där järnvägarna har annan spårvidd, t ex spanska kylvagnar (TRANSFESA) med hjulpar för normal spårvidd och finska vagnar (i Haparanda). Tekniska data m m för de utländska vagnar, som ofta används i trafik med Sverige, finns i bilaga 1.

2. Utländsk godsvagn, som kommit in lastad, får sändas vidare med samma last på ny fraktsedel till annan bestämmelsestation i Sverige, Norge eller Finland (Tornio).

3. En del utländska slutna vagnar är försedda med gaveldörrar. Innan sådan vagn sätts in i tåg eller tas med i växlingsrörelse, måste ovillkorligen ses till, att dörrarna är säkert låsta. Bristfällig låsanordning måste repareras, innan vagn får tas i trafik.

## VI. Privatvagnar

Behandling av  
privatvagnar  
och av SJ  
cisternvagnar

**8:** 1. Privata godsvagnar, dvs godsvagnar som tillhör enskilda personer eller firmor, finns inregistrerade såväl i SJ vagnpark som i de flesta andra, in- och utländska järnvägars vagnparker. Vagnarna bär den inregistrerande järnvägens signatur och ett nummer på 500.000-talet. Efter numret har de märket P.

2. De i SJ vagnpark inregistrerade privatvagnarna är alltid tilldelade en hemstation (se art 54). Det övervägande antalet av dem är cisternvagnar. Det finns i SJ vagnpark också ett rätt betydande antal provisoriska cisternvagnar — vanliga öppna vagnar med påmonterade cisterner — som av styrelsen hyrs ut

till trafikanter för längre eller kortare tid. Dessa vagnar kallas *privatförhyrda* och behandlas i stort sett som privatvagnar.

3. Med vagnägare avses den person eller det företag, som fått vagnen inregistrerad och med vars namn eller firmabeteckning vagnen är märkt.

**9:** 1. För i SJ vagnpark inregistrerade privatvagnar gäller föreskrifterna i inregistreringsavtalet, SJ blankett Tbr 11/53 (se bilaga 3). Föreskrifter  
om privat-  
vagnar

2. För privatvagnars användning i svensk vagnsamtrafik gäller i tillämpliga delar föreskrifterna i det svenska vagnsamtrafiksavtalet (se bilaga 6).

3. För privatvagnars användning i internationell trafik gäller föreskrifterna i Internationellt fördrag angående godsbefordran å järnväg (CIM, särtryck 606) bilaga VII och i RIV-avtalet (särtryck 638) kapitel G. Föreskrifterna i RIV-avtalet (särtryck 638) gäller även för användningen av utländska privatvagnar, som är förhyrda av svenska trafikanter.

**10.** Privatägd eller privatförhyrd vagn får inte tomsändas (t ex från lossningsstation till hemstation, till eller från verkstad) utan att vagnägaren (förhyraren) eller dennes ombud (se bilaga 3 § 6) inlämnat fraktsedel på vagnen, som alltså befordras mot frakt enligt taxan. Undantag härifrån får göras endast på styrelsens uttryckliga order. Tomsändning

## VII. Lösa vagndelar

**11:** 1. Lösa vagndelar är t ex stolpar och lösa lämmar, som tillhör viss vagn. I regel skall de lösa vagndelarna permanent tillhöra vagn; exempel härpå är stolpar på öppna vagnar, lämmar till Gmö-, Gsö- och potatisvagnar. Andra lösa vagndelar kan tillhöra vagn under begränsad tid eller rent tillfälligt. Det är t ex fallet med skyddslämmarna i H-vagnarna och dörrlämmarna i för spannmålstransporter utrustade vanliga slutna vagnar. Allmänt

2. Lösa vagndelar är försedda med ägaremärke. De får inte skiljas från den vagn de tillhör. Undantag härifrån utgör dock lösa dörrlämmar, använda vid spannmålstransporter i vanliga slutna SJ vagnar.

3. Uppgift om till vagn permanent hörande lösa vagndelar skall finnas på vagnsidorna. Sådan uppgift kan ha formen av en kodbeteckning, där den lösa vagndelens art anges med en siffra. Redogörelse för kodsystelet finns i bilaga 2.

**12:** 1. Stolpar på öppna vagnar, golvtrallar i slutna vagnar, lämmar i Gmö-, Gsö- och potatisvagnar får endast avlägsnas från vagn, om de är skadade och oanvändbara. SJ vagndelar

2. H-vagnarna utom Hsu-vagnarna och de på V distriktet för mjölktransporter avskilda H-vagnarna skall under den kalla delen av året vara utrustade med skyddslämmar, avsedda att möjliggöra fri varmluftscirkulation i vagnarna. Lämmarna förvaras under övrig tid i Eslöv, Hallsberg, Hässleholm, Karlstad Ö, Linköping C, Malmö C, Nässjö, Sävenäs rbg, Ånge, Ängelholm C och Östersund C. Dessa stationer utrustar vagnarna på hösten och avrustar dem på våren på order från trafikbyrån. Dessutom är Stockholm N utrustnings- men inte avrustningsstation.

Fr o m utrustningens början och någon tid därefter skall huvudanmälan i fråga om tillgänglig H-vagn kompletteras med uppgift på om skyddslämmar är insatta eller inte. Utrustningsstationerna skall i huvudanmälan ta upp behövt antal vagnar för utrustning. Trafikbyrån beordrar därefter i den dagliga vagnordern outrustade vagnar i enlighet därmed, så att jämn tillförsel av sådana vagnar erhålls. Sedan vagnarna utrustats, skall de i huvudanmälan tas upp som tillgängliga. Uppgift om utrustade vagnar skall av utrustningsstationerna insändas veckovis (måndagar) till trafikbyrån, varvid numret på varje vagn särskilt uppges. Trafikbyrån meddelar sedermera, när utrustningen är klar.

Då temperaturförhållandena medger, att skyddslämmarna tas ut, sänder trafikbyrån ut order om avrustning. Denna skall i princip gå till på samma sätt som utrustningen, d v s stationerna tar i huvudanmälan upp tillgängliga H-vagnar med skyddslämmar, samtidigt som avrustningsstationerna tar upp lämpligt antal sådana vagnar, som behövs för avrustning. Därefter beordras vagnarna av trafikbyrån. När vagnarna avrustats, skall de i huvudanmälan tas upp som tillgängliga.

Om någon annan station än de ovan angivna avrustningsstationerna tar ut skyddslämmar ur H-vagn, skall lämmarna sändas till närmaste avrustningsstation med uppgift om numret på den vagn, som lämmarna tagits ur. För att undvika, att avrustningsstation på så sätt får flera lämmar än som kan lagras där, skall annan station, där lämmar tas ut, ta reda på vilken station, som kan ta emot dem. Först därefter får lämmarna sändas iväg. Uppgift om avrustade vagnar skall av avrustningsstationerna insändas veckovis (måndagar) till trafikbyrån, varvid numret på varje vagn särskilt uppges. Då vagn avrustats på annan station, men lämmarna insänts till avrustningsstation, skall sådan vagns nummer anges endast på avrustningsstationens veckouppgift. Avrustningsstationerna skall för att underlätta inventering noggrant anteckna antalet lämmar, som läggs upp för förvaring.

Vagn, som utrustats, skall fördes med grönt anslag, blankett 634.31, med texten »Skyddslämmar insatta». Vagn, som avrus-

tats, skall förses med gult anslag, blankett 634.31.1, med texten »Skyddslämningar uttagna».

3. De lösa lämningar, som placeras framför dörröppningarna vid transport av lös spannmål i vanliga slutna vagnar, är märkta med nummer och hemstationens namn och skall efter vagns lossning tas från vagnen och på förpassning, blankett 634.4, sändas till hemstationen.

4. För förvaring av övertaliga lösa vagndelar är vissa uppsamlingsstationer utsedda. Dessa uppsamlingsstationers namn återfinns i bilaga 4. Av bilagan framgår även, vilka stationer som är utrustade med stolprättningsverktyg.

5. Övertaliga lösa vagndelar skall, åtföljda av förpassning, blankett 634.4, sändas till närmaste uppsamlingsstation. Är de lösa vagndelarna märkta med hemstationens namn, skall de dock i stället skickas till hemstationen.

6. Uppsamlingsstationerna skall komplettera alla vagnar, som lastas eller lossas där, med sådana lösa vagndelar, som saknas. Om möjligt skall även genomgående vagnar kompletteras.

7. Annan station än uppsamlingsstation, som har behov av lösa vagndelar för att komplettera vagn, skall rekvirera sådana delar från närmaste uppsamlingsstation.

8. Uppsamlingsstationerna inventerar vid varje månads utgång sitt lager av lösa vagndelar. Överskott på lösa vagndelar, utöver vad som normalt behöver finnas, sänds in till huvudförråd. Underskott på lösa vagndelar täcks genom att uppsamlingsstationen rekvirerar från huvudförråd.

**13.** Övertaliga lösa vagndelar, märkta TGOJ, sänds på förpassning, blankett 634.4, till stationsföreståndaren Kopparberg, Eskilstuna C eller Oxelösund. <sup>TGOJ vagn-</sup>  
<sup>delar</sup>

**14.** Övertaliga lösa vagndelar, som tillhör EJ, och sådana vagn- <sup>EJ vagn-</sup>  
<sup>delar</sup> delar, som till följd av skada eller annan tvingande orsak måste tas bort från den vagn, de tillhör, skall på förpassning, blankett 634.4, sändas till övergångsstationen till den enskilda järnvägen.

**15.** Övertaliga lösa vagndelar och sådana vagn- <sup>Utländska</sup>  
<sup>vagn-</sup> delar, som till följd av skada eller annan tvingande orsak måste tas bort från den vagn, de tillhör, skall på vit förpassning, blankett 635.6, uppförd på godslista, återsändas till ägarejärnvägen under adress, som finns i RIV-adressförteckningen (särtryck 638 A). På förpassningen anges de lösa vagndelarnas antal och art och om möjligt numret på den vagn, de tillhör.

**16.** Lösa vagndelar, som inte kan sändas med den vagn, de <sup>Vagn-</sup>  
<sup>delar,</sup> tillhör, skall ställas till vagnägarens förfogande. <sup>som</sup>  
<sup>tillhör</sup> <sup>privat-</sup>  
<sup>vagnar</sup>

## VIII. Vagnfördelningen

**17:** 1. Med vagnfördelning menas de åtgärder av olika slag, som trafikbyrån, trafikinspektörerna och stationsföreståndarna vidtar beträffande godsvagnar och lasttillbehör för att tillgodose anmälda behov. Principer för vagnfördelningen

Vad i det följande sägs om vagnar gäller alltså i tillämpliga delar även lasttillbehör.

2. Vagnfördelningens mål är att rationellt utnyttja den tillgängliga materielen för att nå det ur såväl kundtjänstsynpunkt som järnvägsekonomisk synpunkt bästa resultatet. I detta syfte skall

- a) ett snabbt vagnomlopp eftersträvas. Den övervägande delen av omloppstiden, d v s den tid, som förflyter mellan två på varandra följande lastningar, tillbringar vagnarna på stationerna. Det är således på stationerna, som de stora vinsterna i vagnedygn kan göras.
- b) all onödig tomdragning av vagnar undvikas. Riktninglastning skall eftersträvas, d v s företrädesvis skall vagnar av sådan typ användas för lastning åt visst håll, som man av erfarenhet eller på grund av lämnade upplysningar vet behövs för lastning från detta håll. Den tomdragning, som trots väl tillvaratagna möjligheter till riktninglastning likväl måste förekomma, skall genom klok och förutseende vagnfördelning inskränkas till ett minimum. Två omkastningar i tomvagnsriktningen skall inte förekomma. I stället skall en stabil tomvagnsriktning eftersträvas. Korsdragning av vagnar, d v s samtidig tomdragning i motsatta riktningar över samma sträcka, får, när det gäller vagnar av samma slag, inte förekomma i andra fall än då den betingas av föreskrifter i transportplanerna. Även sådan korsdragning, där tex slutna vagnar går i ena riktningen och öppna i den andra, skall såvitt möjligt motarbetas. Detta sker genom att trafikanterna förmås att lasta sådana vagnar, som annars skulle gå tomma i transportriktningen.
- c) vagnarnas lastförmåga och rymd utnyttjas väl. Station skall i samförstånd med trafikant välja rätt vagn för varje sändning. Ogrundade och obilliga anspråk från trafikant på viss vagn typ skall av station bemötas med upplysningar för att få trafikanten att inse, att även andra vagn typer kan användas eller att annan vagn typ rentav är lämpligare.

3. Enligt Järnvägstrafikstadga (särtryck 600) § 63:6 anses alla vagnbeställningar, som kommit in senast kl 12.00 den vardag, som närmast föregår lastningsdagen (rättidiga beställningar),

vara samtidigt avgivna och medför rätt att erhålla vederbörlig andel av samtliga under lastningsdagen på stationen tillgängliga vagnar, som inte behövs för järnvägens eget gods eller styckegods. Järnvägen har dock rätt att från denna regel göra undantag för sändningar av lik, levande djur, ilgods och lättfördärligt gods och för fraktgodssändningar, som uppenbarligen är av brådslande art.

4. Enligt tilläggsbestämmelse 9 till Järnvägstrafikstadga (särtryck 600) § 63:6 förstås med på station tillgängliga vagnar de vagnar, som kan anvisas för lastning på stationen, sedan på järnvägens samtliga stationer befintliga tomvagnar i möjligaste mån lika fördelats mellan vagnbeställarna på samtliga stationer. Härmed avses, att en vagnbeställare inte ovillkorligen kan göra anspråk på att bli tilldelad på station befintlig tomvagn, när denna vagn för att tillgodose angelägnare behov på annat håll måste beordras bort från stationen.

Turordning vid  
otillräcklig  
vagn tillgång

**18:** 1. Tills vidare skall vid otillräcklig vagn tillgång vagnar lämnas ut i följande ordning:

- a) för SJ egna för driften nödvändiga transporter,
- b) för lik, levande djur och ilgods, för gods tillhörande teater- och musiksällskap, för lättfördärligt gods [se Godstransportföreskrifter. Del I (särtryck 620) art 55] och färskvarugods (se art 56 till ovan nämnda särtryck),
- c) för fraktstycke gods och samlastningsgods,
- d) för andra fraktgodssändningar, som uppenbarligen är av brådslande art,
- e) för övriga sändningar.

2. I regel ankommer det på sektionsvagnfördelarna och stationerna att avgöra vad som skall hänföras till grupp d), d v s andra fraktgodssändningar, som uppenbarligen är av brådslande art. Order om att hänföra vissa vagnbehov till denna grupp kan också utfärdas av trafikbyrån.

3. Vad här ovan sagts innebär inte, att kommersiella synpunkter är ovidkommande vid vagnfördelningen. Tvärtom skall största möjliga hänsyn tas till järnvägens affärsintressen. Ett gott samarbete mellan sektionsvagnfördelare och transportkonulent är därför nödvändigt.

4. Vid beredskapstillstånd och mobilisering gäller särskild förtursordning, d v s sådan ordning i vilken vagnbehoven skall tillgodoses. Sådan förtursordning fastställs sedan beredskapstillstånd eller mobilisering anbefallts.

Vagnfördel-  
ningsinstanser  
och vagnfördel-  
ningens indel-  
ning

**19:** 1. Vagnfördelningen sker i tre instanser, nämligen:

- a) på stationerna (lokalvagnfördelningen),
- b) på trafikinspektörsexpeditionerna (sektionsvagnfördelningen) och

c) på styrelsens trafikbyrå (centralvagnfördelningen), dock endast i fråga om normalspåriga vagnar.

2. Med hänsyn till vagnarnas art och användning delas vagnfördelningen upp på tre, från varandra avgränsade områden.

Mest omfattande av dessa är den allmänna vagnfördelningen, som inrymmer vagnar för transporter inom landet och till Norge med undantag av specialvagnar (Ghl-, Q- och S-vagnar).

Det andra området omfattar specialvagnar (Ghl-, Q- och S-vagnar) och det tredje vagnar för transporter till utlandet utom Norge.

**20.** Den allmänna vagnfördelningen grundar sig på stationernas dagliga huvudanmälan. Huvudanmälan skall visa en stations tillgång på och behov av vagnar under följande vardag. Allmänna vagnfördelningen

**21:** 1. Trafikant skall beställa vagn på avsändningsstationen. För skriftlig beställning finns särskild blankett — 634.49. Beställning kan även göras muntligen eller per telefon. Stationernas behov

2. SJ tjänsteställen skall beställa vagnar för tjänstegods på samma sätt.

3. Förutom antal och typ av vagnar, godsslag, vikt och bestämelsestation skall beställaren anmodas lämna de kompletterande upplysningar, som är nödvändiga för att avgöra vilken vagn, som bäst lämpar sig för transporten.

Om brist föreligger på begärt slag av vagn, skall beställaren tillfrågas, om han inte kan lasta annan vagnstyp, på vilken bättre tillgång råder.

4. Station skall om möjligt genast upplysa beställare om utsikterna att få beställd vagn till önskad tidpunkt.

5. Vagnbeställning gäller till dess att vagn anvisats, om beställaren inte gjort förbehåll, att beställningen skall upphöra, om vagn inte anvisas vid önskad tidpunkt.

6. Den beställningsavgift, som järnvägen har rätt att ta ut enligt Järnvägstrafikstadga (särtryck 600) § 63:7, skall station avfordra beställare, endast när den har anledning anta, att trafikanten beställt flera vagnar, än han ämnar lasta (»luftbeställning») eller på trafikbyråns särskilda order. Den i tilläggsbestämmelse 10 Järnvägstrafikstadga (särtryck 600) § 63 nämnda avbeställningsavgiften skall dock alltid tas ut, när trafikanten inte erlagt beställningsavgift.

7. Station med liten vagnomsättning skall bokföra beställningarna i vagnliggare, blankett 634.52 eller 634.53. Större station använder beställningsbok för godsvagnar, blankett 634.3 eller 634.9. Ett upplägg skall göras för varje lastningsdag. Om vagnbeställning omfattar flera vagnar än trafikanten förmår lasta per dag, skall beställningen delas upp på flera lastnings-

dagar med högst så många vagnar per dag, som trafikanten förmår lasta.

8. Vagnbeställning, som inkommer senast kl 12.00 den vardag, som närmast föregår lastningsdagen, betraktas som rättidig. Beställning, som inkommer senast kl 12.00 och avser lastning samma dag, och beställning, som inkommer efter kl 12.00 och avser lastning samma eller följande dag, gäller som efterbeställning.

**Stationernas tillgång**

**22:** 1. Station skall dagligen fastställa sin tillgång (tgl). I tillgång skall tas upp alla vagnar, som är eller beräknas bli tillgängliga för användning nästa vardag, utom sådana vagnar, som är avskilda. Tillgången skall omfatta inte bara vagnar, som redan befinner sig på stationen, utan även på väg dit, lastade eller tomma och som stationen kan beräkna bli tillgängliga nästa vardag. Denna uppskattning av väntad tillgång görs i fråga om stycke gods vagnarna med ledning av stycke godsplaner och vunnit erfarenhet och i fråga om vagnslaster på grundval av erhållna fraktsedlar och förutanmälan om vagnar i lokal godstågen.

2. Till station beordrade tomvagnar skall inte tas upp i tillgång, när de är ämnade att täcka ett i tidigare huvudanmälan anmält behov. Behovet i fråga skall då inte heller tas upp.

3. Tillgången skall antecknas i vagnliggaren och specificeras på olika vagnlitteror efter rubrikerna i tillgångsupplägget. För väntade vagnar skall uppdelning på litteror ske med ledning av vunnit erfarenhet. Särskilt är det angeläget, att rymliga slutna vagnar skiljs från övriga slutna vagnar. Kan vagnarna inte specificeras används G (slutna vagnar), H (varm- och kylvagnar), Ö (öppna vagnar) och L (träkolsvagnar) som sammanfattande litteror.

4. EJ vagnar, utom TGOJ vagnar, antecknas på särskild rad med ägaresignatur och littera. Detsamma gäller norska vagnar.

5. För revisions- och reparationsmässiga vagnar anges, hur många vagnar som är revisions- resp reparationsmässiga (se art 50:4).

6. Eftersom tillgången delvis måste uppskattas, kan den sällan bli exakt, men stationerna måste sträva efter att i sin uppskattning av tillgången komma verkligheten så nära som möjligt. Stationerna får inte förbise att ta med vagnar, som väntas komma ut från verkstad eller linjereparationsplats efter revision och reparation, vagnar, som återlämnas efter att ha varit avskilda eller uthyrda, vagnar, som väntas från främmande järnväg eller smalspårssektion etc.



**23:** 1. Kort före den tidpunkt, då station enligt trafikinspektörens order skall lämna huvudanmälan (ham), skall stationen göra avslut och sammanställa siffrorna för huvudanmälan. Stationernas  
huvudanmälan

2. I behovsupplägget införs förutom av trafikant nybeställda vagnar även stationens behov av vagnar för styckegods följande vardag och sådana vagnar, som tidigare beställts men inte kunnat anvisas, brist (bst). Behov, som tillgodoses med avskilda vagnar, skall inte införas i behovsupplägget. När det sammanlagda behovet summerats, förs behovssiffrorna över till huvudanmälan.

3. När behovssiffrorna sammanställts, skall stationen överväga:

om stationen på en dag förmår omsätta det antal vagnar, som hela behovet upptar, och

om bestämmelsestationer och mottagare kan motta och lossa det antal vagnar, som det är avsett att tillföra dem.

Skulle stationen anse, att behovet är för stort med hänsyn till avsändningsstations, bestämmelsestations eller mottagares resurser, skall det reducerade behovet anges anmärkningsvis.

4. Tillgångssiffrorna införs från tillgångsupplägget.

5. Enskilda järnvägars (utom TGOJ) och smalspårssektionernas tillgång på och behov av normalspåriga SJ vagnar anmäls till vederbörande övergångsstation, som tar med siffrorna i sin huvudanmälan.

6. Station expedierar huvudanmälan till sektionsvagnfördelaren vid den tidpunkt och på det sätt, som trafikinspektören bestämmer. Station, som skall sända skriftlig huvudanmälan, använder blankett 634.7.

7. Behovet i huvudanmälan skall specificeras så, som trafikinspektören föreskriver, för att sektionsvagnfördelaren skall kunna bedöma vilka vagnar, som kan användas.

8. Huvudanmälan skall även innehålla uppgift om:

hur stort det enligt mom 3 ovan reducerade behovet är och hur många tidigare beställda vagnar av olika littera, som inte kunnat anvisas.

I övrigt lämnas de upplysningar, som kan vara av värde för sektionsvagnfördelaren.

**24:** 1. Station, som fått kännedom om kommande större till- Förutanmälan  
lastning eller om kommande större vagnbehov, skall i huvudanmälan meddela detta till sektionsvagnfördelaren. För sådan anmälan används beteckningen förutanmälan (fam).

Förutanmälan har alltid stort värde, eftersom kännedomen om förändringarna i vagnställningen underlättar vagnfördelingsarbetet i hög grad.

2. Stationerna skall söka påverka trafikanterna att anmäla sina vagnbehov så tidigt som möjligt. Härigenom ökas möjligheterna att tillgodose vagnbehoven i tid.

Efteranmälan

**25.** Om opåräknad tillgång uppstått, om vagnar avbeställts eller vagnbeställning inkommit efter det att huvudanmälan insänts till sektionsvagnfördelaren, skall station omedelbart anmäla detta till sektionsvagnfördelaren. Denna anmälan betecknas efteranmälan (eam).

Sektionernas huvudanmälan

**26:** 1. Sektionsvagnfördelaren för upp stationernas huvudanmälan på sina fördelningsblad och gör sammandrag för sektionen eller för delar av sektionen. Trafikbyrån och trafikinspektören kommer överens om uppdelning av sektionen. Uppdelningen tjänar till att visa hur tillgång och behov fördelar sig på sektionen.

2. Gemensam vagnfördelning för flera sektioner förekommer för:

4 och 24 ts med adress sektionsvagnfördelaren, 4/24 ts, Stockholm,

5, 9 och 33 ts med adress sektionsvagnfördelaren Göteborg och 19 och 20 ts med adress sektionsvagnfördelaren Boden.

3. Det kan förekomma, att till viss trafiksektions vagnfördelningsområde även hänförs intill sektionen belägna men annan sektion tillhöriga stationer, därför att stationerna i fråga vanligen tillförs vagnar från eller tillhandahåller vagnar till den intilliggande främmande sektionen. Trafikbyrån och trafikinspektören kommer överens om sådan överflyttning av stationer från ett vagnfördelningsområde till ett annat.

4. Trafikbyrån och trafikinspektören kommer överens om på vilket sätt och när sektions huvudanmälan skall sändas in till trafikbyrån.

5. Huvudanmälan skall omfatta sektionens totala tillgång och behov. Dessutom skall den innehålla:

- a) uppgift på det enligt art 23: 3 ovan reducerade vagnbehovet för hela sektionen,
- b) uppgift för hela sektionen på det antal vagnar av olika typer, som tidigare beställts men inte kunnat anvisas, och
- c) de förutanmälningar och andra upplysningar, som kan tänkas vara av värde för centralvagnfördelningen.

6. I sektionens huvudanmälan skall sammanfattande litteror användas i den utsträckning som trafikbyrån föreskriver i vagnbesked (vbd).

7. Om sektionsvagnfördelaren för att tillgodose visst vagnbehov med egen tillgång inom sektionen skulle behöva dra vagnar mot tomvagnsriktningen, skall han i huvudanmälan begära tillbeordring av dessa vagnar för att därigenom undgå korsdragning av tomvagnar.

8. Efteranmälningar av betydelse skall omedelbart lämnas till trafikbyrån. Särskilt är det av vikt, att opåräknad tillgång efteranmäls, när vagnbrist råder.

9. Påsk-, pingst-, midsommar-, jul- och nyårsafton lämnar sektionerna huvudanmälan endast på särskild order.

**27:** 1. Åtgärder i vagnfördelningen anbefalls genom vagnorder. Vagnorder från trafikbyrån  
Av vagnorder finns två slag, nämligen:

- a) stående vagnorder (svo) och
- b) daglig vagnorder (dvo).

Stående vagnorder utfärdas i regel i vagnbeskedet och gäller antingen viss angiven tid eller tills vidare.

Daglig vagnorder är resultatet av det dagliga vagnfördelningsarbetet. Trafikbyråns vagnorder går till sektionsvagnfördelarna och deras vagnorder till stationerna.

2. En vagnorder kan innehålla, att

- a) visst angivet antal vagnar,
- b) överskott av vagnar (ösk) eller
- c) vagnar i mån av begäran (imab)

skall sändas från en sektion eller station till en annan sektion eller station.

3. Vagnordern kan ange, att vagnarna skall sändas som tåg-fyllnad (tfl), vilket innebär, att de skall hänföras till befordringsklass C [se Godstransportföreskrifter. Del I (särtryck 620) art 37: 1].

4. Daglig vagnorder utgår från trafikbyrån omedelbart efter fördelningens slut. Utan att avvakta daglig vagnorder skall sektionsvagnfördelaren göra den fördelning inom sektionen, som kan göras utan kännedom om daglig vagnorder från trafikbyrån. Daglig vagnorder från sektionsvagnfördelaren till stationerna kan därför komma att sändas i två omgångar, nämligen dels som resultat av sektionsvagnfördelarens fördelning, innan daglig vagnorder kommer från trafikbyrån, dels som resultat av den fördelning, som föranletts av daglig vagnorder från trafikbyrån.

5. Daglig vagnorder från trafikbyrån innehåller förutom uppgift på de vagnar, som ankommer till och/eller skall sändas från sektionen, även uppgift på de tomvagnar, som skall passera sektionen från en sektion till en annan.

6. Vagnar beordras av trafikbyrån antingen

- a) direkt till den av sektionsvagnfördelaren i huvudanmälan uppgivna stationen, varvid sektionsvagnfördelaren på avsändningssektionen på brevkort, blankett 634.57, skall meddela bestämmelsestationerna, från vilka stationer vagnar beordras och till vilket antal, eller
- b) till sektionen. Härvid skall sektionsvagnfördelaren på bestämmelsesektionen direkt per telefon hos sektionsvagnfördelaren på avsändningssektionen begära, att vagnarna adres-

seras till de stationer, dit de önskas. Sektionsvagnfördelaren på avsändningssektionen skall å sin sida samtidigt meddela, från vilka stationer vagnarna beordras. Uppgift härom tas in i den dagliga vagnordern till berörda stationer på bestämmelsesektionen.

7. När vagnordern anger ett obestämt antal vagnar (ösk), skall sektionsvagnfördelaren på avsändningssektionen till sektionsvagnfördelaren på bestämmelsesektionen meddela hur många vagnar, som sänds. Bestämmelsestationerna underrättas om sådana beordringar på blankett 634.57.

8. När vagnar beordras i mån av begäran (imab), skall sektionsvagnfördelarna på avsändnings- och bestämmelsesektionerna samråda om antal vagnar, som skall sändas. Meddelande om antal avsända vagnar vid beordring av överskott (ösk) eller vagnar i mån av begäran (imab), skall av sektionsvagnfördelaren på avsändningssektionen även lämnas till trafikbyrån.

9. Sektionsvagnfördelaren på sektion, som enligt uppgift i daglig vagnorder från trafikbyrån passerar av tomvagnar från en sektion till en annan, får i syfte att undvika korsdragnings av tomvagnar över den egna sektionen ta kvar passerande tomvagnar, om han kan ersätta dem med samma antal tomvagnar av samma typ från egna stationer längre fram i tomvagnarnas transportriktning. Sådant utbyte av tomvagnar förutsätter i regel samråd mellan sektionsvagnfördelarna på avsändnings-, transit- och bestämmelsesektionerna. Om samråd inte medhunnits, skall dock meddelande om utbytet lämnas till sektionsvagnfördelaren på bestämmelsesektionen.

10. Sektionsvagnfördelaren på sektion, som enligt uppgift i daglig vagnorder från trafikbyrån passerar av tomvagnar, kan i samråd med sektionsvagnfördelaren på bestämmelsesektionen ta kvar sådana tomvagnar för lastning till bestämmelsesektionen eller, om sektionsvagnfördelaren på denna sektion så fordrar, till tomvagnarnas bestämmelsestation.

11. Daglig vagnorder gäller och skall fullgöras inom ett dygn, sön- och helgdagar inte inräknade, om inte överenskomelse om senare avsändning träffats mellan berörda sektionsvagnfördelare. Kan undantagsvis vagnordern inte fullgöras, t ex genom att vagnar inte blivit lossade efter beräkning, skall telegrafisk anmälan härom omedelbart lämnas till sektionsvagnfördelaren på bestämmelsesektionen, bestämmelsestationen och till trafikbyrån. Sådan anmälan betecknas restanmälan (ram). Samma anmälningskyldighet föreligger, om stående vagnorder ej kan fullgöras.

Vagnorder från sektionsvagnfördelaren

**28:** 1. Daglig vagnorder från sektionsvagnfördelaren till stationerna skall utgå snarast möjligt efter det att sektionsvagnfördelaren erhållit daglig vagnorder från trafikbyrån. Det är

nödvändigt, att daglig vagnorder snarast kommer stationerna till handa. Särskilt skall sambandet mellan daglig vagnorder och tåglägenheterna beaktas, och sektionsvagnfördelaren skall för varje tågplansperiod göra en översyn av detta samband för att i en plan fixera de lämpligaste tidpunkterna för daglig vagnorder för olika stationer. Station, som tillfälligtvis eller regelbundet mottar daglig vagnorder senare än vad som med hänsyn till tåglägenheterna är önskvärt, skall anmäla detta till trafikinspektören med begäran om ändring.

2. På station befintliga vagnar får inte disponeras, förrän daglig vagnorder erhållits eller medgivande inhämtats från sektionsvagnfördelaren.

3. Station med liten vagnomsättning skall anteckna daglig vagnorder i vagnliggare, blankett 634.52, 53 eller 54, och station med större vagnomsättning i vagnorderbok, blankett 634.58.

4. Som order till växlingspersonalen på större station om fördelning av vagnar mellan olika beställare kan användas växlingsorder, blankett 675.9.

5. Om trafikant inte kan få sin vagn till önskad tid, skall stationen, då så kan ske utan svårighet, så snart som möjligt underrätta honom om detta [se Järnvägstrafikstadga (särtryck 600) § 63: 8].

6. När vagnbeställning tillgodosetts, skall detta antecknas i vagnliggaren eller beställningsboken.

7. Station skall föra noggranna anteckningar om fullgörandet av vagnordern i vagnliggaren eller vagnorderboken.

8. Om tillbeordrad vagn inte erhållits inom tid, som med hänsyn till transportavståndet är rimlig, skall stationen söka utröna orsaken härtill. Kan vagnen inte spåras, eller beräknas den ankomma avsevärt försenad, skall sektionsvagnfördelaren underrättas.

9. Station, som inte kunnat fullgöra vagnorder inom ett dygn, skall restanmäla vagnarna till sektionsvagnfördelaren på egen sektion och ange orsaken.

10. Stående vagnorder, som berör endast egen sektion, kan utfärdas av sektionsvagnfördelaren och skall gälla viss tid eller t v.

**29:** 1. Triangelmärkta vagnar får inte användas för sändningar, som skall gå längre sträcka än 250 km. 2- eller 3-axlig vagn med kortare hjulbas än 5 m får inte utlämnas för lastning, om risk finns, att vagnen kan komma att gå sist i tåg med största hastighet över 70 km/tim.

Särskilda föreskrifter för användning av SJ och TGOJ vagnar

2. För sändningar, som skall gå i ilgods- eller godsexpress-tåg, skall om möjligt anvisas vagnar med rullager. Måste i brist på rullagervagnar andra vagnar användas, skall sådana med

moderniserade lagerboxar väljas och lagren smörjas om, ifall sista smörjningsdatum ligger mer än en månad tillbaka.

3. Slutna vagnar får inte användas för sådant gods (tex tomma fotogenfat), som efterlämnar lukt och därför kan göra vagnarna mindre lämpliga för transport av livsmedel.

4. G-, Ge-, Gk-, Grf-, Grh-, H-, Hz-, L-, Lr- och Lrg-vagnar samt vagnar med motsvarande stora överbyggnad får inte anvisas för sändningar till Öland, därför att de inte kan föras över på tågfarjan Kalmar—Färjestaden.

5. G-, Ge-, Grf-, Grh-, H-, Hr- och Hs-vagnar samt andra vagnar, som antingen själva eller med sin last överstiger:

a) 3 800 mm över rök kan inte framföras på linjen Rimbo—Hallstavik,

b) 3 600 mm över rök kan inte framföras på linjen Rimbo—Norrtälje.

6. (Reservnummer)

7. Användning av rymliga, slutna vagnar, d v s G, Ge, Gk och Grh, i stycke- och godstrafiken bör inskränkas i möjlig mån och begränsas till sådana fall, där vagn med stor rymd är nödvändig med hänsyn till godsmängden eller av vagn tekniska skäl (tex krav på elektrisk genomgångsledning).

8. Gi-, Gk-, Grf-, Gsk- och H-vagnar får inte anvisas för lik, levande djur, cement, kalkkväve, kimrök eller annat gods, som kan efterlämna dålig lukt i vagnarna eller smutsa ner dem.

9. Gmö- och Gsö-vagnar får tills vidare anvisas endast för lös spannmål.

10. Grf-vagnar får under vintern inte anvisas för färsk fisk.

11. Is-, Isu-, Ns-, Nsu-, Os- och Osu-vagnarnas lastförmåga är 16 ton.

12. Kö-vagnar med tak får endast lastas från silo, transportör eller liknande anordning. Undantag kan medges av trafikbyrån efter framställning från trafikinspektör.

13. L-vagnar med lossningsås får inte anvisas för träkol.

14. För pappersavfall, som inte är väl buntat, skall i första hand anvisas L-vagnar.

15. Os-vagnar med axlar typ II får inte anvisas för tungt gods, tex cement, när sändningen skall gå längre sträcka än 300 km.

16. För sändningar till stationer på linjerna Myrdal—Flåm och Voss—Granvin i Norge får med hänsyn till de starka lutningsförhållandena där anvisas endast:

slutna vagnar med HiK-broms,

öppna 2-axliga vagnar med HiK-broms eller

öppna vagnar med KKG-broms och skruvbroms.

17. I trafik med utlandet får TGOJ vagnar användas endast för transporter till Danmark och Norge.

**30:** 1. För användning av EJ vagnar, d v s vagnar märkta med endera av ägaresignaturerna KNJ, MLJ, NBJ eller SNJ gäller följande inskränkningar. Särskilda föreskrifter för användning av EJ vagnar (se bilaga 6)

Vagnarna skall utan dröjsmål återföras till ägarejärnvägen, om möjligt lastade. De skall i första hand förses med last in på eller över ägarejärnvägen, i andra hand med last till den övergångsstation, där de gått ut från ägarejärnvägen och i sista hand med last till station, som ligger närmare nämnda övergångsstation än vad lastningsstationen gör. Däremot får de inte användas så, att de förs längre bort från ägarejärnvägen.

Vagnarna får avledas för att hämta last på annan station enligt föregående stycke.

2. Tomma skall vagnarna återlämnas på den station, varifrån de gått ut från ägarejärnvägen.

**31:** 1. Tillgång på NSB vagnar och behov av vagnar för transporter till Norge tas med i huvudanmälan, men skall skiljas från annan tillgång och annat behov. Särskilda föreskrifter för användning av NSB vagnar

2. NSB H-vagnar får inte anvisas för gods, som skall befordras under värme.

3. För NSB vagnar gäller samma återlastningsregler, som ovan återgetts för EJ vagnar.

4. NSB vagnar, för vilka återlast saknas, får återlämnas tomma antingen på den övergångsstation, över vilken de kommit in, eller på den övergångsstation, som ligger närmast lossningsstationen för den ursprungliga lasten. Härutöver gäller dock, att tomma slutna vagnar alltid får återlämnas i Kornsjö och tomma öppna vagnar alltid i Charlottenberg.

**Anm.** Övergångsanslag, blankett 635.18, används inte på norska vagnar i svensk-norsk trafik.

**32:** 1. Tillgång på och behov av Ghl-, Q1-, Q19-, Q23-, Q37-, Q45-, Sb-, Sd- och Sdu-vagnar ingår inte i den allmänna vagnfördelningen utan anmäls av stationerna i särskilt telegram ställt till sektionsvagnfördelaren och trafikbyråns godsvagnsavdelning (Tbrgv). Trafikbyrån fördelar och beordrar specialvagnar. Hänvändelser i frågor om dessa vagnar görs till telefon Cst 1504. Fördelning av specialvagnar

2. Q37-vagnarna kan förutom för sitt egentliga ändamål — överföringsvagnar på normalspår för smalspårig materiel — undantagsvis användas även för annat gods, som kräver låg lastyta.

3. Vid transporter i ovannämnda specialvagnar debiteras förutom frakt enligt godstaxan en användningsavgift, som, beräknad per påbörjat kalenderdygn av användningstiden, utgör:

a) när SJ får del av frakten

för Ghl	15 kr	för Q45	100 kr
» Q1	15 »	» Sb	10 »
» Q19	25 »	» Sd	20 »
» Q23	40 »	» Sdu	25 » och

b) när SJ inte får del av frakten

för Ghl	30 kr	för Q45	200 kr
» Q1	30 »	» Sb	25 »
» Q19	50 »	» Sd	50 »
» Q23	100 »	» Sdu	50 » .

Vagnanvändningsavgiften för Q37-vagn, som används för annat gods än SJ tjänstegods, bestäms av trafikbyrån från fall till fall.

För Sdu-vagn kommer inte användningsavgift ifråga vid transport för försvarets räkning.

4. Särskild avgift tas ut av vagnbeställaren för byte av balksystem på Q23-vagnar och för ändring av avståndet mellan balkarna på Q19-vagnar, Q23-vagnar med balkar A och Q45-vagnar.

Vagnfördelning i trafik med utlandet utom Norge. Anmälan om tillgång

**33:** 1. Station, som har tillgång på utländsk vagn utom norsk, eller som har behov av vagn för transport till utlandet utom Norge, skall anteckna detta särskilt i sin vagnliggare. Stationen sammanställer gjorda anteckningar till sin dagliga utrikesanmälan (uam), som sänds in till sektionsvagnfördelaren i samband med huvudanmälan.

2. Förutanmälan och efteranmälan lämnas på samma sätt som i den allmänna fördelningen.

3. Tillgängliga vagnar skall rapporteras med 1) *ägarebeteckning*, 2) *vagntyp* och 3) *namnet på den färjestation, över vilken vagnen kommit in till Sverige* (se art 36).

Ägarebeteckning

**34:** 1. Som ägarebeteckning för utländsk vagn anges den på vagnen befintliga signaturen för ägarejärnvägen med tillägg i förekommande fall av zonbeteckning (se mom 3) eller beteckningen »EUROP». Den sistnämnda beteckningen innebär, att vagnen ingår i den europeiska godsvagnspoolen, i vilken SJ dock inte deltar.

2. Ägarebeteckningen på vagnar, som tillhör Deutsche Reichsbahn, d v s östtyska vagnar, utgörs av signaturen DR utan åtföljande zonbeteckning.

3. Vagnar, som tillhör Deutsche Bundesbahn, d v s västtyska vagnar, är betecknade antingen enbart DB eller DR med endera av zonbeteckningarna Brit-US-Zone och Zone Fr.

4. Vissa järnvägsägda kylvagnar är märkta med orden »Exploité par INTERFRIGO». Dessa vagnar skall i alla avseenden behandlas som vanliga, järnvägsägda vagnar. För privata,



**P**-märkta vagnar, som tillhör det internationella kylvagnsbolaget INTERFRIGO och har nummer på 500.000-talet, gäller särskilda föreskrifter (se art 46: 4).

**35:** 1. Utländska vagnar skall rapporteras med närmast motsvarande SJ litteror, t ex Grh, Gs, Hs, O, Ob, Is (se bilaga 1). Om vagn har flera än fyra axlar, anges detta särskilt. Likaså skall anges, om vagn har nedsänkt lastyta eller annan anordning, som begränsar dess användning. Vagnstyp

2. För alla vagnar skall bärigheten anges, d v s den största tillåtna belastningen. På vagnar, som är märkta med dubbla tal, anger det högre talet bärigheten. För en vagn, som är märkt

$$\frac{15 \text{ t}}{17,5 \text{ t}}$$

skall alltså 17,5 t anges.

3. För alla vagnar skall lastytans storlek i m<sup>2</sup> anges.

4. I fråga om öppna vagnar av O-typ skall anges, om vagnarna är utrustade med stolpar och lämmar eller inte. Har sådana vagnar S-märkning, anges detta.

5. För slutna vagnar anges, om de är S-märkta och om de har gaveldörrar. Till ledning för stationerna meddelas, att tyska Glt-vagnar och danska Q-vagnar (med vissa undantag) är försedda med gaveldörrar.

6. Uppgifter om de här i landet vanligast förekommande utländska vagntyperna finns i bilaga 1.

**36.** Ingångsstationens namn framgår av övergångsanslagen, blankett 635.18, på vagnen. Skulle övergångsanslag saknas, skall stationen med ledning av frakthandlingarna försöka fastställa ingångsstationen. Ingångsstation till Sverige

Ann. Övergångsanslag används inte på danska vagnar i dansk-svensk trafik.

**37.** (Reservnummer)

**38.** NN station tillgång:

- 1 DB Gs 21 ton 21,2 m<sup>2</sup> Trf S-märkt
- 1 DR Grh Biz 21 ton 29,4 m<sup>2</sup> Hbf gaveldörrar S-märkt
- 1 DR O Biz 21 ton 28,5 m<sup>2</sup> Mf stolpar och lämmar S-märkt
- 1 DB Is 25,5 ton 23,6 m<sup>2</sup> Mf
- 1 SNCF O 20 ton 28,4 m<sup>2</sup> Trf lämmar ej stolpar

Exempel på anmälan om tillgängliga utländska vagnar

Det är angeläget, att uppgifterna om tillgängliga vagnar blir så fullständiga som möjligt, då vagnfördelningsarbetet annars försvåras. Ofullständiga uppgifter om en vagn kan vålla, att den tomdras lång väg och anvisas för last, som den inte kan användas för.

**39:** 1. Anmälan om behov av vagnar för lastning till utlandet skall innehålla uppgifter om: Anmälan om behov

a) antal vagnar

- b) *vagn*typ (önskad längd, golvyta, rymd eller speciell utrustning, tex gaveldörrar)
- c) *lastens vikt*
- d) *godsslag*
- e) *bestämelsestation eller bestämmelseland*
- f) *utgångsstation* (denna uppgift behövs inte för beställningar till Danmark)
- g) *lastningsdag* (denna uppgift behövs inte, om lastningen är avsedd att äga rum första vardagen efter beställningsdagen).

Behovet skall således inte som i huvudanmälan begränsas till vad som behövs under följande vardag utan skall omfatta alla vagnbeställningar, oavsett när vagnarna skall lastas.

2. I det fall trafikant beställer vagn för lastning till svensk gränsstation mot det sydliga utlandet, skall han tillfrågas, om vagnen på gränsstationen skall omexpedieras till utlandet. Om så är fallet, skall behovet tas upp i utrikesanmälan.

Exempel på  
anmälan om  
behov

**40.** NN station behov:

1 G 10 ton papper Danmark

6 Grh med gaveldörrar 120 ton trävaror Västtyskland via Trf, lastning 12/4, 15/4, 18/4, 21/4, 25/4, 28/4.

2 O med låga lämmar 40 ton maskingods Italien via Trf.

Anmälan om  
kvarstående  
behov (brist)

**41.** Varje måndag skall i utrikesanmälan under benämningen *brist* anmälas sådant behov, som inte tillgodosetts under föregående vecka. Denna anmälan skall även omfatta vagnar, som är rekvirerade för lastning till dag, som infaller efter den dag, bristanmälan avlämnas.

*Exempel:* Vagn, som beställs på tisdagen i en vecka för lastning på fredagen i följande vecka, skall tas upp som *brist* mellanliggande måndag.

Utrikesanmälan från sektionsvagnfördelaren till trafikbyrån

**42:** 1. Sektionsvagnfördelaren sammanställer stationernas utrikesanmälningar och sänder sektionens utrikesanmälan senast kl 12.00, helst tidigare, till telegramexpeditionen Stockholm C. Från ovanstående gäller följande undantag:

- a) Utrikesanmälan sänds från 1 och 4 ts med bud till trafikbyrån.
- b) 24 ts stationer telefonerar utrikesanmälan direkt till trafikbyrån, telefon Cst 1519.
- c) Stationer vid smalspår avlämnar utrikesanmälan genom förmedling av övergångsstationen till normalspåret.

2. Påsk-, pingst-, midsommar-, jul- och nyårsafton lämnas utrikesanmälan endast på särskild order.

Vagnorder

**43:** 1. Trafikbyrån fördelar vagnarna och sänder vagnorder till sektionsvagnfördelaren. Från sektionsvagnfördelaren går vagnordern vidare till stationerna.

2. Vagnordern föreskriver:

att utländsk vagn skall tomsändas till viss station,  
att utländsk vagn får anvisas för anmält behov eller att SJ vagn  
får anvisas för anmält behov.

**44.** När tillbeordrad utländsk vagn ankommer, skall station kon- Kontroll av tillbeordrad vagn  
trollera, att ägare- och zonbeteckning överensstämmer med upp-  
gifterna i vagnordern. Om så inte är fallet, får vagnen inte läm-  
nas ut för lastning, förrän sektionsvagnfördelaren tillfrågats.

**45.** Vagn, som anvisas för sändning till utlandet, skall vara: Fordringar på vagn, som lastas till utlandet

1. RIV-märkt — detta gäller inte för sändningar till Norge och lastas till utlandet  
till Danmark lokalt.

*För sändningar till Padborg eller Gedser, som efter ny-  
inlämning där skall sändas vidare till Tyskland eller land  
där bortom, fordras vagn med RIV-märkning.*

2. revisionsfri.

I trafik med utlandet får användas vagn, vars senaste  
revision ägt rum för högst 3 år sedan. För **SS**-vagn gäller  
dock, att revisionen skall ha ägt rum för högst 1 år sedan.

a) Innan *svensk vagn* beordras eller anvisas för sändning  
till utlandet eller till svensk gränsstation för att där ny-  
inlämnas till utlandet — om detta senare skall avsän-  
daren tillfrågas —, skall ovillkorligen kontrolleras, att  
3-årsfristen inte utlöper inom de närmaste 14 dagarna.  
Tidsmarginalen på 14 dagar har bestämts för att för-  
hindra, att fristen för lastad vagn av någon anledning  
utlöper, innan vagnen överlämnas till angränsande ut-  
ländsk järnväg. En vagn märkt »REV G 15.06.54» får  
alltså inte lastas till utlandet efter den 1 juni 1957.

*Obs! Märkningen »Nästa rev 00.00» skall inte beaktas,  
när det gäller att välja ut svensk revisionsfri vagn för last-  
ning till utlandet.*

Triangelmärkta SJ vagnar får inte anvisas för sänd-  
ningar till utlandet.

b) För *utländsk vagn* skall revisionsdatum uppges, när i  
fråga om **SS**-vagn 1-årsfristen och i fråga om vanlig  
vagn 3-årsfristen utlöper inom de närmaste 14 dagarna.  
Revisionsmässig utländsk vagn får alltid lastas till station  
vid *ägarejärnvägen* eller till station *i riktning mot (men  
inte bortom) ägarejärnvägen.*

**Exempel:** En revisionsmässig tysk vagn får inte lastas till Schweiz eller Italien.  
En revisionsmässig italiensk vagn får lastas till Frankrike eller Tyskland. An-  
vändningen för last till Frankrike anses nämligen inte innebära avsteg från regeln,  
att vagnen är lastad i riktning mot ägarejärnvägen.

Se i ö RIV-avtalet (särtryck 638) §§ 34 och 35.

Särskilda föreskrifter för användning av utländska vagnar

**46.** För användning av utländsk vagn gäller följande:

1. Utländsk vagn skall i första hand lastas till ägarejärnvägen och i andra hand så, att den antingen går över ägarejärnvägens linjer eller så, att den förs närmare ägarejärnvägen.

2. Vagnar med ägarebeteckningen DR utan åtföljande zonbeteckning får inte återsändas vare sig lastade eller tomma över annan väg än Trelleborg—Sassnitz.

*Anm. På särskild order från trafikbyrån får sådana vagnar återlämnas även via Gedser—Warnemünde och i slutna tåg via Padborg—Büchen.*

3. Danska vagnar litt IK med underlittera får inte återlastas till station bortom Danmark.

4. Enligt överenskommelse med INTERFRIGO-bolaget skall SJ medverka till att privata kylvagnar, som tillhör INTERFRIGO och kommer hit lastade, blir återsända enligt bolagets önskemål. Station, på vilken **[P]**-märkt INTERFRIGO-vagn lossas, skall därför uppge vagnen tillgänglig till trafikbyrån, telefon Cst 1519, som lämnar anvisning om vart vagnen skall sändas. Stationen skall adressera vagnen enligt anvisningen och utfärda fraktsedel till den utländska bestämelsestationen med INTERFRIGO som mottagare. Frakt skall inte beräknas.

*Anm. INTERFRIGO-bolaget hyr kylvagnar, märkta SATI, STEF, TRANS-THERMOS och TRANSFESA. Sådana vagnar återsänds fraktfritt, om de utom med SATI o s v är märkta INTERFRIGO eller om det på annat sätt kan fastslås, att de kommer in till Sverige i INTERFRIGO-trafik.*

Avskiljning av vagnar

**47: 1.** Som halvavskilda betecknas sådana vagnar, som är tilldelade en hemstation. Hemstationen är i regel den station, där vagnarna lastas, och dit de efter lossning skall sändas tillbaka.

2. Som helavskilda betecknas sådana vagnar, som är bundna för kontinuerliga transporter mellan två stationer.

3. Om halvavskiljning av vagnar bestämmer trafikbyrån.

4. Trafikinspektör kan låta helavskilja vagnar för transporter inom egen sektion eller — i samråd med trafikinspektören på angränsande sektion — för transporter, som berör två sektioner, under förutsättning:

- a) att gällande vagnfördelningsprinciper härigenom inte rubbas (se dock kapitel IX, åtgärder vid högtrafik och vagnbrist),
- b) att ett snabbt vagnomlopp erhålls,
- c) att ökad tomdragning inte kommer i fråga, d v s det fordras, att de avskilda vagnarna går tomma i tomvagnsriktningen och
- d) att vagnarnas lastförmåga och rymd utnyttjas väl.

Avskrift av trafikinspektörs beslut om halvavskiljning av vagnar skall sändas till trafikbyrån.

5. Helavskiljning av vagnar för transporter, som berör mer än två sektioner, kan medges av trafikbyrån på framställning

av trafikinspektör. Sådan framställning skall innehålla uppgifter om:

- a) ändamål och antal vagnar,
- b) beräknad användningstid och
- c) beräknad omloppstid, varvid transportplan bifogas.

6. Avskilda vagnar skall märkas så, att deras transportuppgift framgår därav. På halvavskilda vagnar avfattas texten lämpligen enligt följande exempel:

»För cement från Skövde.

Tom åter till Skövde.»

På helavskilda vagnar har texten exempelvis följande lydelse:

»För sågavfall Insjön—Skutskär.

Tom Skutskär—Insjön.»

7. Trafikbyrån för register över avskilda vagnar. Ändringar i fråga om avskilda vagnar skall av hemstation för halvavskilda vagnar och av lastningsstation för helavskilda vagnar vid varje månads utgång rapporteras till sektionsvagnfördelaren, som sänder rapporten vidare till trafikbyrån.

8. Den 15 januari sänder sektionsvagnfördelaren till trafikbyrån en fullständig uppgift över de vagnar, som var avskilda den 1 januari. Härför används blankett Tbr 30/45.

9. Tillgång på avskilda vagnar och behov, för vilka vagnar avskilts, skall inte tas med i huvudanmälan.

10. Stationer och sektionsvagnfördelare skall övervaka, att avskilda vagnar är i ständig användning. För avskilda vagnar gäller vanliga lastnings- och lossningsfrister.

11. När de för helavskiljning av vagnar gällande villkoren inte längre uppfylls, skall station, efter samråd med sektionsvagnfördelaren och sedan skyltarna på vagnarna tagits bort, släppa ut vagnarna i den allmänna trafiken. Kvarvarande behov tas upp i huvudanmälan.

**48:** 1. Vissa specialvagnar är ständigt uthyrda till trafikanter. Detta är fallet med SJ Q12-vagnar. Uthyrningen av dessa vagnar sköts helt av trafikbyrån. De betecknas som privatförhyrda. Uthyrning av godsvagnar och lasttillbehör

2. Vagnar kan, då vagnläget är gynnsamt, hyras ut till EJ för fritt bruk. Sådan uthyrning av vagnar sker efter överenskommelse mellan trafikbyrån och den enskilda järnvägen.

3. Trafikinspektör får, då vagnläget är gynnsamt, hyra ut vagnar till trafikanter för olika ändamål. Avgiften härför bestäms efter samråd mellan trafikinspektören och trafikbyrån. Sådan uthyrning av vagn får inte förväxlas med i Taxa för beförd-

ring av gods m m på statens järnvägar (särtryck 1050) § 12 nämnd förfoganderätt över vagns lastutrymme.

4. Trafikinspektör får, då presenningsläget är gynnsamt, hyra ut presenningar till trafikant mot en avgift av 2 kr per presenning och dygn.

5. Trafikinspektörs beslut om uthyrning av vagn eller presenning skall i avskrift delges dels trafikbyrån, dels kontrollkontoret, som övervakar, att avgifterna inbetalas.

## IX. Åtgärder vid högtrafik och vagnbrist

**49.** Vid högtrafik och vagnbrist skall stationerna iaktta följande: Åtgärder vid  
högtrafik och  
vagnbrist

1. Stationerna skall söka hindra, att trafikanterna beställer flera vagnar, än de avser att lasta. Det kan vara svårt att avgöra, om s k luftbeställning föreligger, men stationerna bör dock, med ledning av erfarenheten om vad trafikanterna i allmänhet brukar beställa, kunna någorlunda avgöra, om antalet beställda vagnar är rimligt. Om skäl finns, skall station göra bruk av rätten i Järnvägstrafikstadga (särtryck 600) § 63:7 att ta ut beställningsavgift.

2. Trafikant, som lastar ut ett större antal vagnar, skall uttryckligen anmodas avpassa lastningen efter vad mottagaren förmår lossa och bestämmelsestationen förmår omsätta per dag. Stationsföreståndaren på avsändningsstationen skall därför sätta sig i förbindelse med stationsföreståndaren på bestämmelsestationen för att få besked om mottagarens lossnings- och bestämmelsestationens omsättningskapacitet.

3. Beställare av vagn skall, om brist på önskad typ råder, uppmanas att om möjligt använda annan vagn typ, om dylik lättare kan tillhandahållas.

4. Största sparsamhet med styckegodsvagnar skall iakttas. Tilläggsvagnar till ordinarie styckegodsvagnar och tillfälliga styckegodsvagnar får ställas ut endast om det är oundgängligen nödvändigt. Om möjligt skall i styckegodstrafiken i stället för G användas L eller Ö med presenningar. Härvid får endast absolut felfria presenningar användas.

5. Vid brist på H skall i huvudanmälan anges hur många av beställda H, som skall gå under värme (vintertid) och kyla (sommartid).

6. Vid brist på L skall i huvudanmälan anges hur många L, som är avsedda för tråkol.

7. Trafikinspektörer och stationsföreståndare skall på allt sätt arbeta på att åstadkomma ett snabbt vagnomlopp. Extratåg skall anordnas i större utsträckning än vid god vagn tillgång.

8. Vid brist på H och Grf skall, om man härigenom kan åstadkomma någon förkortning av transporttiden av betydelse, såväl tomma som lastade H- och Grf-vagnar befördas i snäll- och persontåg, om så kan ske utan men för tågföringen.

9. Trafikinspektör skall, om så inte redan sker vid normal trafik, ordna med förutanmälan till bestämmelsestationerna om vagnar i lokalgodstågen, såväl lastade som tomma, för att dessa stationer skall kunna varsko trafikanten och denne vara beredd att ta emot vagn, när den kommer.

10. Mottagare till vagnslaster skall anmodas att snabbt lossa

sina vagnar. Stationerna skall på fraktsedelsnotiserna klistra lappar, blankett 632.72.1, med anmodan om snabb lossning.

11. Stationerna skall särskilt övervaka, att vagnar, ställda till SJ egna tjänsteställen, lossas inom lossningsfristen.

12. Lastning och lossning på sön- och helgdagar skall underlättas för trafikanterna.

13. Vagnar får avskiljas endast om trafikbyrån medger det.

14. Vagnar får hyras ut endast om trafikbyrån medger det.

15. Vagnar får endast med särskilt tillstånd från trafikbyrån lämnas ut för lokala transporter, d v s transporter mellan en stations olika bangårdsområden.

16. Stationerna skall till sektionstvagnfördelaren och denne för hela sektionen till trafikbyrån lämna daglig uppgift i huvudanmälan på antal vagnar, som är olossade ännu på tredje dagen efter ankomsten (den dag, då vagnen ställts till förfogande för lossning, anses därvid som första dagen efter ankomsten). Härvid skall skiljas på

- a) av trafikant lastade vagnar,
- b) av SJ med styckegods lastade vagnar,
- c) av SJ med annat gods lastade vagnar och
- d) normalspåriga vagnar, som väntar på omlastning eller överföring till linjer med annan spårvidd.

För varje slag av vagnar skiljs på G, H, L och Ö.

## X. Revision av godsvagnar

Revision av SJ **50:** 1. Om revisionsfristerna för SJ godsvagnar, se Revisionsföreskrifter beträffande den rullande materielen Avd V (särtryck 452 V).

2. Enligt ovannämnda särtryck avd Va A III får SJ godsvagnar med undantag för vagnar litt Os med axlar typ II användas i trafik tre månader utöver revisionsfristen under förutsättning att vagnarnas tillstånd anses medge detta.

Om vid vagnbrist vagnar behöver användas i trafik mer än tre månader utöver revisionsfristen, skall trafikinspektören hos maskiningenjören eller huvudverkstadsföreståndaren begära besiktning av vagnarna. H-vagnar får dock härvid inte komma ifråga. Vagn, vars revision maskin- eller verkstadsbefäl bedömt kunna uppskjutas mer än tre månader utöver revisionsfristen, skall förses med grönt anslag »Uppskjuten revision», blankett 634.46. Dessutom målas på vagnen »Rev uppskjuten till 00.00» invid den befintliga revisionsmärkingen. Sådan vagn skall inte sändas in till verkstad för revision före detta datum.

3. Revisionsmässig SJ godsvagn skall föras till eller mot verkstadsstation, om möjligt lastad. Stationerna skall därför i huvudanmälan anmärkningsvis ge upp revisionsmässiga vag-



nar och ge förslag till lastning mot verkstadsstation. Sektionsvagnfördelaren svarar för, att vagnen kommer till verkstad med minsta möjliga tomdragning.

4. SJ godsvagnar revideras vid huvudverkstäderna i Göteborg, Hälsingborg, Bollnäs, Gävle, Tillberga och Notviken.

De olika verkstäderna reviderar normalspåriga godsvagnar enligt följande.

Göteborg	Hälsingborg	Bollnäs	Gävle	Tillberga	Notviken
Alla typer av 2- och fleraxliga slutna och öppna vagnar samt specialvagnar. Undantag: Q23 och Q45.	2- och 3-axliga slutna och öppna vagnar, Q12 och Q14. Undantag: Iar, Ias, Iasu, Mas, Mam, H och större revision av Grf.	2- och 3-axliga slutna och öppna vagnar, Q12 och Q14. Undantag: Grf, H, Iar, Ias, Iasu, Mas och Mam.	2- och 3-axliga slutna och öppna vagnar, Iasu, Ib, Ibr, Q12 och Q14. Undantag: Grf, H, Iar, Ias, Mas och Mam.	Mas och Mam, som är avskilda i mellersta och södra Sverige, Iar, Ias, mjölktransportvagnar, Q23 och Q45.	H-vagnar, som är avskilda på 19/20 ts, Mas, Mam och 2-axliga öppna vagnar.

5. Grf- och H-vagnar skall årligen tvättas och om behövt helt eller delvis målas. H-vagnarnas elvärmeledning skall samtidigt provas. Dessa arbeten utförs vid verkstaden i Göteborg, dit vagnarna beordras av trafikbyrån.

6. Station, som upptäcker, att vagn är revisionsmässig, skall sätta revisionsanslag, blankett 634.27, i hållarna för skadeanslag på vagnens båda långsidor. Om sådana hållare saknas, skall anslagen sättas i adresskortshållarna.

**51:** 1. TGOJ godsvagnar revideras endast vid verkstaden i Kopparberg. Revision av TGOJ vagnar

2. Revisionsmässig TGOJ godsvagn skall förses med revisionsanslag, blankett 634.27.

3. Station, som upptäcker, att TGOJ godsvagn är revisionsmässig, skall anmäla vagnen i huvudanmälan till sektionsvagnfördelaren.

**52:** 1. I samtrafik med EJ får användas vagnar, vilkas senaste revision ägt rum för högst 4 år sedan. Revision av EJ vagnar

2. EJ vagn, för vilken 4-årsfristen överskrids, medan vagnen befinner sig på SJ, skall förses med revisionsanslag, blankett 634.27, och snarast föras åter till ägarejärnvägen.

**53:** 1. Bestämmelserna om revisionsfrister för utländska vagnar finns i art 45:2. Revision av utländska vagnar

2. Utländsk godsvagn med överskriden revisionsfrist skall på bägge långsidorna förses med vitt anslag »För undersökning», blankett 684.12, där punkt 19

»Revisionsfristen överskriden understryks.  
Revisionsfrist abgelaufen»

Revision av  
hos SJ inregi-  
strerade pri-  
vatvagnar

**54.** Kontroll av att revisionsfristen inte överskridits åligger inte bara hemstationen utan alla stationer. Om vagn befinnas vara revisionsmässig, skall detta anmälas till trafikbyrån, telefon Cst 1526. Trafikbyrån underrättar vagnägaren, vilken skall ordna så, att vagnen tas in på verkstad. Vagnägaren skall bekosta revisionen. Det åligger vidare vagnägaren att se till att vagn blir besiktigad av SJ besiktningsman efter revision och att ge anvisning om (i form av fraktsedel) vart vagn skall sändas efter revision och besiktning.

Revision av  
privatförhyrda  
SJ cistern-  
vagnar

**55.** Då dessa vagnar inte är tilldelade vissa hemstationer, åligger det, i likhet med vad fallet är med SJ godsvagnar i allmänhet, alla stationer att kontrollera vagnarnas revisionsdata. Station, som påträffar revisionsmässig privatförhyrd vagn, skall underrätta trafikbyrån, telefon Cst 1526, härom. Lastad vagn tillåts fortsätta till bestämmelsestationen för lossning. Trafikbyrån ger anvisning om vart vagn skall sändas för revision och vart vagn skall sändas efter revision.

Revision av  
hos EJ inregi-  
strerade pri-  
vatvagnar

**56.** 4-årsfristen i samtrafik med EJ gäller inte för privatvagnar. Privatvagnar skall ha reviderats inom de 3 senaste åren.

Revision av  
utländska pri-  
vatvagnar

**57.** För utländska privatvagnar gäller vad i art 45:2 föreskrivits för utländska järnvägsägda vagnar.

## XI. Skador på godsvagnar\*)

Trafikants an-  
svarighet för  
skador

**58.** När godsvagn skadas under sådana omständigheter, att trafikant eller annan enskild kan anses ersättningsskyldig, skall förhållandet anmälas till trafikbyrån, som hämtar in uppgift om reparationskostnaderna hos det tjänsteställe, där reparationen utförts, och kräver den ersättningsskyldige på beloppet.

Reparation av  
SJ vagnar

**59:** 1. Skadad SJ vagn skall repareras så fort som möjligt. Om skadan är så svår, att den inte kan repareras på platsen, skall vagn sändas till närmaste linjereparationsplats eller till närmaste verkstad. Vagn skall inte sändas till verkstad för reparation, om skadan kan repareras vid linjereparationsplats.

Uppgift på linjereparationsplatser finns i bilaga 4.

2. Skadad vagn får inte användas för att fullgöra vagnorder utan skall först repareras.

3. Slutna vagnar med otäta tak eller väggar får inte anvisas för gods, som kan skadas av väta. När otät vagn sänds till

\*) Kapitlet behandlar reparation av vagnskador ur *trafiksäkerhetssynpunkt*. I bilaga 8 har sammanförts några minnesregler för att avhjälpa vagnskador, som kan orsaka olycksfall i arbete.

linjereparationsplats eller verkstad, skall om möjligt skadans plats utmärkas med krita för att underlätta undersökningen före reparationen.

4. L-vagnar med skador på vagnkorg eller med defekta stängningsanordningar får inte anvisas för träkol, förrän de repareras. Anvisningar för skötsel av stängningsanordningar på L-vagnarna finns i publikationen Statens järnvägars godsvagnar (SJ gv).

5. När en vagnskada inte kan repareras på platsen, skall vagnen förses med skadeanslag.

6. Vagn, som trots skadan är trafikduglig, skall påsättas den blå blanketten »Skadad vagn», blankett 634.28, och om möjligt lastas till eller mot linjereparationsplats eller verkstad. Finns inte last, sänds den tom. Station skall i huvudanmälan anmärkningsvis anmäla sådan vagn. Reparationer utförs även av sådana i art 50:4 nämnda verkstäder, som inte åtar sig revision av vagnar av typen i fråga.

7. Vagn, som är så svårt skadad, att den inte får lastas, skall förses med den röda blanketten »Får icke lastas», blankett 634.29, och sändas tom till linjereparationsplats eller verkstad. Kan vagnen inte rulla på egna hjul, lastas den upp på annan vagn.

8. Mycket svårt skadade vagnar sänds till huvudverkstaden i Göteborg.

9. Vagn med bromsskada skall förses med den orangefärgade blanketten »Tryckluftsbromsen obrukbar», blankett 450.1, och sändas till närmaste linjereparationsplats eller verkstad.

10. Vagn med skada eller brist i lösa vagndelar, som inte kan repareras eller kompletteras på platsen, skall förses med den vita blanketten »Skada på eller brist i lösa vagndelar», blankett 634.27. Blanketten har till uppgift att göra uppsamlingsstation för lösa vagndelar uppmärksam på att de skadade eller felande lösa vagndelarna skall ersättas. Uppsamlingsstationerna (se bilaga 4) är i regel utrustade med specialverktyg för rätning av vagnstolpar.

**60.** TGOJ vagnar skall i skadehänseende behandlas som EJ Reparation av TGOJ vagnar vagnar (se art 61).

**61:** 1. EJ (inbegripet TGOJ) vagnar skall i princip repareras Reparation av EJ vagnar av vagnägaren. Endast sådana skador skall repareras på platsen eller på närmaste linjereparationsplats, som kan avhjälpas utan större kostnader.

2. Vagnar, som inte sätts istånd på platsen eller vid närmaste linjereparationsplats, skall snarast möjligt föras åter till ägarejärnvägen för reparation. Vagn, som inte kan rulla på egna hjul, skall lastas upp på annan vagn.

3. Skadade EJ vagnar skall förses med samma skadeanslag, som ovan föreskrivits för SJ vagnar. På vagnar, som saknar speciella hållare för skadeanslag, skall anslagen sättas i adresskortshållarna.

Reparation av utländska vagnar

62: 1. Utländsk godsvagn, som skadas i Sverige, skall i princip repareras av ägarejärnvägen. Svensk järnväg skall endast sätta istånd utländsk vagn för att göra den löpduglig eller — om detta kan ske för en mindre kostnad — trafikduglig. Svårt skadad vagn, som inte kan rulla hem på egna hjul, skall lastas upp på annan vagn, som beställs i vanlig ordning i utrikesanmälan. Se art 39 och bilaga 7.

2. Utländsk vagn, som skadad går tillbaka till ägarejärnvägen, men som trots skadorna är trafikduglig, skall på bägge långsidorna förses med vitt anslag »För undersökning», blankett 684.12. Till vägledning för ägarejärnvägen skall skadans art anges genom att man stryker under det uttryck, som är tillämpligt.

3. Skadad utländsk vagn, som går tillbaka till ägarejärnvägen, men som till följd av skadorna inte får lastas, skall på bägge långsidorna förses med blått anslag »Får icke lastas», blankett 635.8. Även här gäller att man för att underlätta ägarejärnvägens insyningsarbete skall stryka under det uttryck, som är tillämpligt.

4. Utländsk vagn, som är så svårt skadad, att den måste lastas upp på annan vagn för hemtransport, skall på bägge långsidorna förses med rött anslag »Svårt skadad», blankett 635.4.

5. Utländsk vagn, som skadats i sådan omfattning, att den kan anses skrotmässig, får inte sändas hem till ägarejärnvägen, utan att denna lämnat tillstånd därtill. Vid svåra skador på utländsk godsvagn skall därför rapport omedelbart lämnas till trafikbyrån, telefon Cst 1519. Trafikbyrån underrättar ägarejärnvägen om skadornas omfattning och begär besked om den vidare behandlingen av vagnen.

6. Utländsk vagn, som är svårt skadad och upplastad på annan vagn, skall vid hemsändningen åtföljas av förpassning och adresseras till det tjänsteställe vid ägarejärnvägen, som finns angivet i RIV-adressförteckningen (särtryck 638 A).

7. På utländsk vagn, på vilken skrubromsen eller tryckluftsbromsen är ur funktion, skall på bägge sidorna anbringas anslag »Bromsen obrukbar», blankett 635.2. Den vänstra eller högra delen av blanketten rivs av, allteftersom det är tryckluftsbromsen eller skrubromsen, som är oanvändbar.

8. På utländsk vagn, på vilken tryckluftsledningen är skadad och oanvändbar, skall på bägge långsidorna anbringas dels anslaget, som återger en med rött överkorsad tryckluftsledning,

blankett 635.3, dels det blå anslaget »Får icke lastas», blankett 635.8.

9. Skadade bromsslangkopplingar skall ersättas med svenska. På vagn, där slangkoppling bytts ut, skall på bägge sidor i den ände, där utbytet skett, anbringas det anslag, som återger en röd halvkoppling, blankett 684.1. Den avtagna, skadade bromsslangkopplingen skall fördes med samma anslag och hemsändas på vit förpassning, blankett 635.6, till ägarejärnvägen under den adress, som anges i RIV-adressförteckningen (särtryck 638 A).

10. Utländsk vagn, som varit ur spår, skall undersökas med avseende på löpdugligheten. För hjulsatserna räcker i allmänhet undersökning med schablonmått. I tveksamma fall skall hjulsatserna undersökas i svarv. Om undersökning har skett enbart med schablonmått, skall på vagnen anbringas vita skadeanslag »För undersökning», blankett 684.12.

11. På vagn, där hjulring förskjutit sig genom vridning i löpcirkelns plan men någon förskjutning i sidled inte kan konstateras, skall tryckluftsbromsen stängas av. På sådan vagn skall på bägge långsidorna anbringas anslag »Bromsen obrukbar», blankett 635.2, på vilket tillskrivs orden »Förskjuten hjulring» («Bandage déplacé par rotation»; »Radreifen verdreht»).

12. Utländsk vagn, som gått varm, skall ställas i ordning så, att den kan rulla hem. På vagn, där varmgången axel behandlats i svarv, skall, innan vagnen skickas hem, på bägge långsidorna anbringas blått anslag »Får icke lastas», blankett 635.8. Nedtill på blanketten skrivs, när det gäller dansk och norsk vagn, orden »Vagn med omsvarvad axeltapp» och när det gäller andra utländska vagnar »Wagon dont une fusée a été tournée» eller »Wagen mit einem überdrehten Schenkel».

13. Om endast lagermetall bytts ut på varmgången utländsk vagn, skall på vagnens bägge långsidor anbringas vitt anslag »För undersökning», blankett 684.12, med anteckningen »Ny lagermetall igjuten» («Le coussinet a été regarni» eller »Achslagerschalen ausgossen»).

14. När axeltapp omsvarvats eller lagermetall bytts ut, skall ett vitt kors målas eller ritas på den lagerbox, som behandlats.

15. På rullageraxlar får inga reparationer utföras.

16. Utnötta bromsblock skall bytas mot svenska.

17. Ersättningsdelar till skadade utländska vagnar rekvideras som nedan anges:

a) *norska vagnar:*

Delar till norska vagnar (utom på linjen Luleå—Narvik använda malmvagnar) rekvideras av maskiningenjören eller verkstadsföreståndaren antingen genom förmedling av vagn-

mästaren i Storlien eller vagnmästaren i Charlottenberg, som på sina stationer har mindre lager av ersättningsdelar, eller direkt hos »Norges Statsbaner, Verkstedet, Bispegt 12, Oslo».

Vid rekvisition används blankett 635.11. Rekvisition hos vagnmästarna i Storlien och Charlottenberg får dock med nämnda vagnmästares medgivande även göras per telefon, men meddelandet skall då avfattas enligt blankett 635.11.

För behandlingen av ovannämnda malmvagnar gäller bestämmelserna i bilaga II till det svensk-norska malmvagns-avtalet.

b) *övriga utländska vagnar:*

Delar till alla utländska vagnar utom norska skall av maskiningenjören eller verkstadsföreståndaren rekvireras genom förmedling av maskiningenjören i Malmö, som, om rekvirerad ersättningsdel inte finns i lager, efter granskning vidarebefordrar rekvisitionen till det tjänsteställe vid ägarejärnvägen, som finns angivet i kolumn 5 i RIV-adressförteckningen (särtryck 638 A).

Rekvisition skall *alltid* göras skriftligen på blankett 635.11.

I brådskande fall kan på blankett 635.11 nedskrivna uppgifter meddelas maskiningenjören i Malmö per telefon. För att undvika dubbelexpediering skall på den till maskiningenjören i Malmö översända skriftliga rekvisitionen antecknas: »Bekräftelse av tfnrekv den . . . .».

Erhålls inte från utländsk järnväg rekvirerade delar inom rimlig tid, skall trafikbyrån underrättas i och för hänvändelse till vederbörande järnväg.

18. I undantagsfall och för att undvika, att utländsk vagn med svåromlastat gods uppehålls, får svenska ersättningsdelar användas för reparation. I sådant fall skall på vagnens bägge sidor anbringas vitt skadeanslag »För undersökning», blankett 684.12, på vilket antal och slag av de använda egna ersättningsdelarna anges. Anslagens uppgift är i detta fall att för ägarejärnvägen påvisa, att vagnen försetts med svenska ersättningsdelar, som skall tas bort och sändas tillbaka till Sverige.

19. Ersättningsdelar kan också tas från en tom vagn, som är på hemväg och som tillhör samma förvaltning som den skadade vagnen. Om ersättningsdelar behöver rekvireras från ägarejärnvägen, skall de alltså i detta fall rekvireras för den tomma vagnen.

20. Skadade delar från utländska vagnar skall, oavsett i vilket skick de är, sändas till den maskiningenjör eller vagnmästare, hos vilken ersättningsdelarna rekvirerats. Har rekvisition gjorts direkt hos ägarejärnvägen, skall de skadade vagndelarna sändas fraktfritt som fraktgods på vit förpassning, blankett 635.6, till det i kolumn 6 i RIV-adressförteckningen (särtryck 638 A) an-

givna tjänstestället. De skall sändas över de övergångsstationer, över vilka ersättningsdelarna kommit.

21. Utländsk vagn, vars egen vikt avviker från den på vagnen angivna egenvikten med mer än 2 %, skall på bägge långsidorna förses med vitt anslag »För undersökning», blankett 684.12.

22. När utländsk vagn till följd av skada, urspårning eller varmgång tas ur trafik, skall stationen anmäla detta till trafikbyrån på »Anmälan om att utländsk vagn tagits ur trafik», blankett 635.1. Anmälan skall ange data, då vagnen tagits ur resp satts i trafik. Den tjänar som verifikation vid begäran om de hyresavdrag för skadad vagn, som RIV-avtalet (särtryck 638) medger. Om ersättningsdelar rekviderats från ägarejárnvägen, skall i anmälan uppges när ersättningsdelarna begärdes och när de anlände. Besked härom får stationen inhämta från den, som rekviderat ersättningsdelarna (maskiningenjör eller verkstadsföreståndare).

**63:** 1. Småskador på privatvagnar skall repareras av järnvägen på dennas bekostnad, om så kan ske för en obetydlig kostnad och om härigenom ett annars nödvändigt uppehåll i lastad eller tom privatvagns transport kan undvikas. I övrigt ankommer det på vagnägaren att ordna med skadad privatvagns reparation. Reparation av privatvagnar

2. Om tom privatägd eller privatförhyrd vagn skadas, så att den inte kan vidarebefordras eller användas för transport, eller om lastad privatägd eller privatförhyrd vagn skadas, så att den inte kan vidarebefordras med last utan måste lastas om, skall den station, där skadan uppkommit eller upptäckts, omedelbart telegrafiskt begära förfogande från avsändaren. Om avsändaren inte tillika är vagnägare, skall även vagnägaren (förhyraren) underrättas. Stationen skall samtidigt per telegram underrätta:

- a) trafikbyrån,
- b) trafikinspektören,
- c) avsändningsstationen och
- d) bestämmelsestationen, som i sin tur underrättar mottagaren.

Jämför Godstransportföreskrifter. Del I (särtryck 620) art 46: 10.

3. Om stationen inte fått avsändarens förfogande inom 8 dagar efter den dag, då förfogandet begärdes, skall stationen begära förhållningsorder hos trafikbyrån, telefon Cst 1526. Järnvägen har i sådant fall, efter att om behövt ha satt vagnen i stånd att rulla tom, rätt att sända den tillbaka till hemstationen på en i vagnägarens namn utfärdad och till honom adresserad fraktsedel. Orsaken till vagnens återsändning skall härvid anges i fraktsedeln.

4. Station, där skada på privatvagn uppkommer eller upptäcks, skall upprätta skriftlig redogörelse på blankett 631.21 i två exemplar, varav ett sänds till trafikbyrån och ett till reklamationskontoret. Det är av stor vikt, att orsaken till skadans uppkomst klarläggs. När det gäller svensk vagn, är SJ fritt från ansvar för skadan, om SJ kan visa, att den inte härrör från någon försummelse från dess sida. I tveksamma fall — exempelvis vid varmgång eller slag i hjul — skall en i vagntjänst väl förfaren tjänsteman genast tillkallas för undersökning.

5. I princip är det vagnägaren, som bestämmer var hans vagn skall repareras. I fråga om svensk vagn och när SJ är ansvarig för skadan, skall vagnen i regel repareras på en SJ verkstad. I sådana fall skall stationen sätta sig i förbindelse med trafikbyrån, telefon Cst 1526, som tar kontakt med vagnägaren.

6. Skadad privatvagn, som bär SJ eller annan svensk järnvägs ägaresignatur, skall på bägge sidorna i därför avsedda korthållare förses med svenska skadeanslag, d v s de små vita, röda, blå resp orangefärgade pappanslagen SJ blankett 634.27, 634.29, 634.28 resp 450.1. Om särskilda hållare för skadeanslag saknas, skall anslagen sättas i adresskortshållarna.

7. Skadad privatvagn, som bär utländsk järnvägs ägaresignatur, skall förses med de för internationell trafik föreskrivna skadeanslagen, varvid följande främst kommer i fråga: det vita »För undersökning», blankett 684.12, det blå »Får icke lastas», blankett 635.8, och i fråga om svårt skadad vagn, d v s sådan, som måste lastas upp på annan vagn, det röda »Svårt skadad», blankett 635.4.

8. Ägare till privatägd vagn är skyldig att hålla ett lager av ersättningsdelar, däri inbegripna axlar med hjul. En axel, som tillhör SJ, får inte monteras på en privatägd vagn. Ersättningsaxlar skall rekvireras från vagnägaren. Om en SJ axel påträffas under privatägd vagn, skall vagnen tas kvar och förhållningsorder inhämtas från maskintekniska byrån, telefon Cst 2002.

9. Verkstad (linjereparationsplats), som gjort axelbyte på privatägd vagn, skall anmäla detta med nummeruppgift på såväl den gamla som den nya axeln dels till maskintekniska byrån, dels till vagnägaren. Har axel måst slopas, skall detta särskilt anges.

## XII. Behållare

**64.** Bestämmelserna om behållare finns tills vidare i cirk Ta 144/56.

**65—68.** (Reservnummer)



### **XIII. Lastpallar**

**69.** Bestämmelserna om lastpallar finns tills vidare i cirk Ta  
145/56.

**70—73.** (Reservnummer)

#### XIV. Lasttillbehör

**74:** 1. Lasttillbehör är hjälpmedel, som i regel tjänar till att <sup>Allmänt</sup> skydda eller hålla fast last.

2. Lasttillbehör, som sänds lösa i inländsk trafik, skall åtföljas av svensk förpassning, blankett 634.4 (undantag se art 75: 25).

Alla lasttillbehör, oavsett om de går lösa eller åtföljer last, skall vid transport till och från utlandet (även vid omexpediering) åtföljas av grön förpassning, blankett 633.37. Om lasttillbehören åtföljer last, skall förpassningen vara uppförd på godslistan för lasten. Om lasttillbehören går lösa, skall ingen godslista utfärdas.

3. Lasttillbehör är märkta med ägaresignatur och i regel även med nummer.

**75:** 1. SJ tillhandahåller:

SJ lasttillbehör

- a) presenningar,
- b) förlängningslinor till presenningar,
- c) lastlinor (för nedbindning av höga laster),
- d) kalkpresenningstöd,
- e) patentstolpar och
- f) lämhållare.

2. Presenningarna är av tre slag: trafikpresenningar, kalkpresenningar och träpresenningar. De har i regel måtten  $4 \times 8$  m.

3. Kalkpresenningar är tilldelade hemstationer och är märkta med dessas namn. De är vidare märkta med K framför numret.

4. Träpresenningar fördelas t v centralt genom trafikbyrån. Stationerna skall alltså bortse från hemstationsmärkningen på presenningarna. Denna kommer efter hand att utplånas. Träpresenningarna är märkta med T framför numret.

5. Vad det i föregående är bestämt om beställning, rapportering och fördelning av vagnar, gäller i tillämpliga delar även presenningar. Tillgång på kalkpresenningar uppges dock endast av hemstationerna.

Om uthyrning av presenningar se art 48: 4.

6. Station, som önskar bli tilldelad kalkpresenningar, skall begära detta hos trafikinspektören, som med eget yttrande sänder begäran vidare till trafikbyrån.

7. Hemstation för kalkpresenningar skall bokföra presenningarna på blankett 634.12, om inte lokala förhållanden gör annat bokföringssystem lämpligare. Vid varje månads utgång skall hemstation inventera sina presenningar och söka skaffa tillräta presenningar, som sänts från stationen men inte kommit tillbaka inom rimlig tid.

8. När kalkpresenningar tagits av från last, skall de omedelbart sändas till hemstationen på förpassning.

9. Trafikpresenningar får inte användas för att täcka kalk- och trävarulaster.

10. Järnvägen är inte skyldig att tillhandahålla presenning för att täcka gods, som kan skada den.

11. Trafikant är inte skyldig att godta bristfällig presenning. Järnvägen är skyldig att såvitt möjligt upplysa trafikanten om sådan bristfällighet på presenning, som kan innebära risk för skada på godset. Den som lägger ihop presenning skall kontrollera, att den är hel.

12. Skadade presenningar skall utan dröjsmål sändas till presenningsverkstad för reparation.

13. Kalk- och träpresenningar skall alltid sändas till presenningsverkstaden i Örebro.

14. Trafikpresenningar, som är i behov av mera omfattande reparation, skall från stationer norr om Gävle, Storvik och Vansbro sändas till presenningsverkstaden i Östersund och från övriga stationer till presenningsverkstaden i Örebro.

15. Trafikpresenningar med mindre skador skall sändas sålunda:

till presenningsverkstaden i Vännäs från Vännäs station och stationer norr därom,

till presenningsverkstaden i Östersund från stationer söder om Vännäs men norr om Alby och Sveg,

till presenningsverkstaden i Göteborg från 5 ts stationer,

till presenningsverkstaden i Malmö från 10 ts stationer och

till presenningsverkstaden i Örebro från alla andra stationer.

16. När presenningar sänds lastade på öppen vagn (till verkstad eller enligt vagnorder), skall en eller ett par av presenningsarna användas för att täcka de andra.

17. Förlängningslinor, d v s linor, avsedda att förlänga bändslarna på presenningar, kan stationerna rekvirera från förråden.

18. Förlängningslinor skall lämnas ut så sparsamt som möjligt, och de skall tas tillvara på bestämmelsestationerna. Stationerna skall övervaka, att trafikanterna inte skär sönder linorna. Överskott på förlängningslinor skall sändas till presenningsverkstäderna i Vännäs, Östersund, Örebro, Göteborg och Malmö.

19. Lastlinor för nedbindning av höga laster är 15 mm tjocka och finns i två längder: 10 och 20 m. Linorna är tilldelade följande hemstationer: Ånge, Bollnäs, Hedemora, Sala, Örebro C, Katrineholm, Kil, Vänersborg, Skövde, Mjölby. De är i ändarna försedda med metallbleck, märkta med SJ, nummer och hemstationens namn.

20. Linorna tillhandahålls mot avgift och är i första hand avsedda för sändningar till utlandet.

21. Station, som behöver linor, skall rekvirera dem från närmaste hemstation. För att binda ned en hövagn fordras t ex i internationell trafik två korta linor att bindas tvärs över vagnen och en lång lina att bindas i längdled över vagnen [se RIV-avtalet (särtryck 638) bil II § 32: 2].

22. Hemstationerna skall kontrollera, att linorna kommer tillbaka.

De skall inventera sina linor vid varje månads utgång och söka skaffa tillräta saknade linor, som borde ha kommit tillbaka. Om linor saknas även vid inventeringen månaden efter den, då de lämnade hemstationen, skall stationen anmäla saken till trafikbyrån.

23. Kalkpresenningsstöd används på öppna vagnar, lastade med kalk, dels för att skydda presenningarna, dels för att underlätta täckningen av godset. Stöden har placerats på vissa stationer med kontinuerlig utlastning av kalk.

24. Patentstolpar kan sättas upp på O-, Or- och Os-vagnar med fästen för vanliga rörstolpar och används för att underlätta lossningen av timmer o d, som kan tillåtas rasa. Stolpar, som inte längre behövs, skall sändas till stationsföreståndaren, Örebro C, för förvaring. *Patentstolpar får inte sättas upp på vagnar, som skall sändas till utlandet.*

25. Lämhållare används för att hindra lämmarna att falla ned och skada upplastade bilar. De har placerats på vissa stationer med kontinuerlig lastning av bilar. De är gulmålade och har ingen hemstationsmärkning.

Då lastad vagn förses med hållare, skall fraktsedel och adresskort stämplas »Vagn<sup>en</sup><sub>arna</sub> försedd(a) med . . . . st lämhållare», och antalet anges.

Bestämelsestationen skall *omedelbart* efter lossningen sända uppgivet antal lämhållare som ilgods, adresserade till avsändningsstationen. För att förenkla avsändning och återsändning skall t v på försök varken fraktsedel eller förpassning utfärdas.

Vid omexpediering av vagn, försedd med lämhållare, skall på den nya fraktsedeln anges »Vagnen försedd med . . . . st lämhållare, som omedelbart efter lossning återsändas till . . . . . (här anges den ursprungliga avsändningsstationen)».

**76:** 1. TGOJ presenningar används som om de tillhörde SJ. I utlandstrafik får TGOJ presenningar dock användas endast för transporter till Danmark och Norge. TGOJ lasttillbehör

2. Skadade TGOJ presenningar skall på förpassning sändas till TGOJ verkstad i Eskilstuna.

EJ lasttillbehör

**77:** 1. EJ presenningar får returanvändas för sändningar till eller över ägarejärnvägen, till övergångsstationen eller till den station, med vilkens namn presenningen är märkt. Finns inte passande användning för EJ presenning, skall den sändas till närmaste övergångsstation till ägarejärnvägen. EJ specialpresenningar, som är märkta med stationsnamn, skall dock vid hem-sändningen adresseras till hemstationen.

2. Skadade EJ lasttillbehör skall, åtföljda av förpassning, sändas till närmaste övergångsstation till ägarejärnvägen.

Utländska lasttillbehör

**78:** 1. Utländska lasttillbehör får, när en sändning från utlandet inlämnas på ny fraktsedel, gå vidare till den slutliga bestämmelsestationen. Den slutliga bestämmelsestationens namn skall föras in i förpassningen.

2. Utländska lasttillbehör får returanvändas endast för sändningar till stationer vid ägarejärnvägen.

3. Utländska lasttillbehör, som inte returanvänds, skall omedelbart som ilgods sändas kortaste väg till närmaste övergångsstation till ägarejärnvägen. I förteckningen i mom 9 anges närmaste övergångsstationer till olika järnvägar och kortaste befordringsvägar dit.

4. Utländska presenningar skall, innan de sänds hem, om möjligt torkas och därefter läggas ihop och bindas om med snören. Last- och tullinor får inte läggas inuti presenningarna utan skall buntas och förse med adresskort. Anteckning om med-sända last- och tullinor görs i förpassningen. Om presenningsnummer inte lätt kan avläsas från den hopvikta presenningen, skall numret anges på adresslappen.

5. Utländska presenningar skall överlämnas till angränsande utländsk järnväg inom 9 dagar från ankomsten till bestämmelsestationen. För återgående presenningar, som passerar genom Sverige, t ex presenningar från Norge, är fristen 5 dagar. För varje dag, varmed återsändningsfristen överskrids, får SJ till ägarejärnvägen betala en avgift av 1 guldfranc, d v s cirka 1,70 kr, per dag och presenning. Det är alltså angeläget, att utländska presenningar sänds tillbaka utan dröjsmål.

6. Om på förpassning från utlandet upptagen presenning eller annat lasttillbehör saknas, skall detta skriftligen anmälas till trafikbyrån.

7. Om utländsk presenning eller lina anses vara så svårt skadad, att den inte kan repareras, skall anteckning härom göras på förpassningen.

8. Skadade utländska lasttillbehör skall sändas tillbaka till ägarejärnvägen på den ursprungliga förpassningen, oavsett i vilket skick de befinner sig.

9.

Land	Järnväg	Transportväg	Övergångsstation
Belgien	SNCB	H M—P—Aachen West—	Montzen
Bulgarien	BDZ	T—SH—Schöna/Dolni Zleb—Chlaba/ Szob—Kelebia/Subotica—Dimitrovgrad	Dragoman Helsingör
Danmark	DSB	H— M—	Köbenhavns Fri- havn
Frankrike	SNCF	H M—P—Aachen West/Montzen—Er- quelinnes—	Jeumont
Grekland	CEH	H M—P—Salzburg Hbf—Rosenbach/ Jesenice—Gevgelija—	Idomeni Brennero Jesenice
Italien	FS	T—SH—Kufstein—	
Jugoslavien	JDZ	T—SH—Salzburg Hbf—Rosenbach—	
Luxemburg	CFL	H M—P—Igel—	Wasserbillig
Neder- länderna	NS	H M—P—Bentheim—	Oldenzaal
Polen	PKP	T—SH—	Szczecin
Portugal	GT	H M—P—Aachen West/Montzen—Er- quelinnes/Jeumont—Hendaye/Irun —Fuentes de Onoro—	Vilar Formoso
Rumänien	CFR	T—SH—Schöna/Dolni Zleb—Chlaba/ Szob—Biharkeresztes—	Episcopia Bihrului Schaffhausen
Schweiz	SBB	T—SH—	
Spanien	RENFE	H M—P—Aachen West/Montzen—Er- quelinnes/Jeumont—Hendaye—	Irun
Tjeckoslo- vakien	CSD	T—SH—Schöna—	Dolni Zleb
Västtyskland	DB	H M—P—	Flensburg Weiche
Östtyskland	DR	T—	Sassnitz Hafen
Ungern	MAV	T—SH—Schöna/Dolni Zleb— Chlaba—	Szob
Österrike	ÖBB	T—SH—	Passau Hbf

Anm. H = Hälsingborg, M = Malmö, T = Trelleborg, P = Padborg, SH = Sassnitz Hafen.

**79.** Privata lasttillbehör jämställs med emballage, och järnvägen har alltså varken rättighet eller skyldighet att ta hand om sådana. Övertaliga privata lasttillbehör, som den förfogandeberättigade trafikanten inte tar hand om, skall rapporteras till reklamationskontoret. Privata last-  
tillbehör

## XV. Bokföring av materielen

**80:** 1. Alla vagnar och lasttillbehör, som ankommer till och av-  
går från station och som inte enbart passerar stationen, skall bokföras.

Bokförings-  
skyldigheten  
och blanketter  
för bokföringen

2. Station med liten vagnomsättning skall använda vagnkontrollbok, blankett 634.51. Stationer med större vagnomsättning, skall använda dels vagnanteckningsbok, blankett 634.48, dels som kajvaktsbok antingen vagnkontrollbok, blankett 634.51, eller kajvaktsbok, blankett 634.10. Station med särskilt stor ankommande vagnslasstrafik skall använda lossningsbok, blankett 634.21.

3. På en del större stationer kan det vara lämpligt att låta ankommande och avgående vagnslistor ersätta vagnanteckningsboken.

4. Presenningar och andra lasttillbehör skall bokföras i presenningkontrollbok, blankett 634.24. Stationerna skall noggrant kontrollera lasttillbehör, så att dessa inte förkommer. När lasttillbehör lämnar stationen, skall de avföras ur kontrollboken genom att datum sätts ut i avsändningskolumnen. Lasttillbehör, för vilka avsändningskolumnen i kontrollboken står öppen längre än normalt, skall efterforskas.

5. Om bokföring av kalkpresenningar på hemstationerna, se art 75: 7.

## XVI. Granskning och kontroll

**81:** 1. Stationsföreståndaren ansvarar för att godsvagnstjänsten på stationen sköts enligt givna föreskrifter. Han måste därför dagligen kontrollera denna tjänstegren. På större stationer, där stationsföreståndaren inte har möjlighet till detaljkontroll, skall kontrollskyldigheten läggas på annan tjänsteman. Minst en gång i veckan skall genom stickprov kontrolleras, att anteckningarna i vagn- och presenningsböckerna stämmer med de verkliga förhållandena.

Kontroll av  
godsvagns-  
tjänsten

2. Sektionsvagnfördelaren skall tid efter annan granska vagnnärendenas handläggning på stationerna. Anteckningar om sådan kontroll och om därvid gjorda iakttagelser skall föras in i särskild journal, vagnkontrolljournal, blankett 634.50. Denna sänds till trafikbyrån för granskning den 1 januari och 1 juli varje år samt dessutom på särskild order.

3. Trafikbyrån kontrollerar i den utsträckning som anses lämplig och behövlig vagnärendenas handläggning på trafikinspektörsexpeditioner och stationer.

4. Till ledning för såväl stationsföreståndarens, sektionsvagnfördelarens som trafikbyråns kontroll tjänar den minneslista, som finns intagen i bilaga 5.

## XVII. Statistik

Skriftlig gods-  
vagnsuppgift

**82:** 1. Stationerna skall varje vecka till trafikinspektören redovisa antalet lastade vagnar under den gångna veckan. Uppgiften lämnas på blankett 634.30, skriftlig gods-vagnsuppgift (sgu), och skall vara trafikinspektören tillhanda senast på måndagen i veckan efter lastningsveckan. Trafikinspektören gör sammanställning för hela sektionen och sänder sin skriftliga gods-vagnsuppgift till trafikbyrån, så att den är där senast på onsdagen.

2. Övergångsstation till främmande järnväg (även TGOJ) skall endast redovisa vagnar, som lastats på stationen och avgått i SJ trafik. Vagn, som lastats i den främmande banans trafik, skall således inte tas med, även om transporten sedermera kommer att beröra SJ.

3. Övergångsstationen mellan linjer med olika spårvidd anger anmärkningsvis på uppgiften antalet vagnar, som pålagts genomgående last från normal- resp smalspårslinjen.

4. Vagn, som lämnats in på ny fraktsedel, skall tas upp som lastad av den station, där den lämnats in på nytt.

5. Stycke-godsvagn redovisas av den station, som ställer ut den.

6. Vagn, som lastats på linjen, skall redovisas av den station, som expedierar vagnen.

7. Vagn, som lastats för transport endast inom bangårdsområdet, skall inte tas upp.

8. Järnvägsfordon, som utgör transportföremål, och som rullar på egna hjul (t ex tomma cisternvagnar), skall inte räknas som lastade vagnar.

Näringsgeo-  
grafiska last-  
ningsuppgifter

**83.** Trafikinspektören skall samtidigt med den skriftliga gods-vagnsuppgiften till trafikbyrån sända in områdessammandrag för vagnar, som under veckan lastats av trafikant. Särskild uppgift lämnas för varje helt näringsgeografiskt område eller del därav, som faller inom sektionen. Även för områdessammandragen används blankett 634.30. Liksom i den skriftliga gods-vagnsuppgiften skiljs mellan slutna och öppna vagnar.



### XVIII. Efterforskningslistan

**84.** Trafikbyrån ger varje månad ut en lista över vagnar och behållare, som skall efterforskas för olika ändamål. Efterforskningsarbetet på stationerna organiseras lämpligen så, att viss tjänstgöringstur får i uppdrag att dagligen gå igenom vagnslistor, vagnanteckningsböcker o s v för att söka efter efterforskade vagnar och behållare. Efterforskning av vagnar och behållare

### XIX. Vagnbeskedet

**85:** 1. Trafikbyrån utfärdar i regel en gång i kvartalet ett vagnbesked, som förutom en redogörelse över vagnsituationen innehåller en del order och föreskrifter för vagn-tjänsten. Redogörelse för vagnsituationen och order gällande vagn-tjänsten

2. På varje station skall på vagnexpeditionen finnas en pärm för förvaring av de order och föreskrifter, som lämnas i vagnbeskeden eller på annat sätt.

## TABELL

med tekniska data m m för de utländska godsvagnar, som ofta används i trafik med Sverige

Utländsk littera	Närmast motsvarande svenska vagn typ	Lastförmåga ton	Golvvyta m <sup>2</sup>	Anmärkingar
<b>DANSKA VAGNAR</b>				
Ägarebeteckning: DSB				
<b>Slutna vagnar och matvaruvagnar</b>				
G.....	Ge	20	25,2	
Hd.....	Gs	17	21,3	
Hf.....	Ge	17	24	
Ia.....	Gs	17	21,3	Vitmålad
Iak.....	Gsk	17	21,3	„
Iar.....	Gs	17	21,3	„
Ie, Ieb.....	Gs	15	21,3	„
Ig.....	Gs	12,5	16,3	„
Igk, Ivk.....	Gsk	12,5	16,3	„
Ib.....	Hs	15	18,6	„ Kylvagn
Ika.....	H(He)	17,5	22,1	„ „
Ikb.....	Hs	10	15,2	„ „
Ikc, Ikd.....	Hm	7,5	12,6	„ „
Ikh.....	Hm	8	13,4	„ „
Iks.....	Hs	12,5	19,6	„ „
	Hr	12,5	23,8	„ „
	Hr	12,5	24,6	„ „
Ikt.....	Hm	7,5	12,6	„ „
	Hm	9	13,8	„ „
Qe, Qeb, Qel....	Gs	12,5	16,3	Vagnarna är försedda med bindringar för kreaturs-transport. Vissa vagnar har gaveldörrar.
Qg, Qgb, Qgl....	Gs	15	16,3	
Qgp, Qgr.....	Gs	15	16,3	
Qh, Qhl, Qhp...}	Gs	15	19	
Qr, Qrb, Qrl, Qrv }	Gs	15	19	
<b>Öppna vagnar</b>				
			Lastytans längd m	
Pb, Pt, Ptr.....	Is	20	7,65— 7,72	
Pe, Per.....	Is	15	6,72	
Pf, Pfb, Pfr.....	Is	15	7,65	
Pj, Pjb, Pjr, Pjs.	Is	15	6,8	
Tf.....	Or	17	10,7	Med stolpar och låga lämmar.
Tgs.....	Ob	40	19,9	
Tgt.....	Ob	30	15,1	

Utländsk littera	Närmast motsvarande svenska vagn typ	Lastförmåga ton	Golvytta m <sup>2</sup>	Anmärkingar
<b>NORSKA VAGNAR</b>				
Ägarebeteckning: NSB				
<b>Slutna vagnar och matvaruvagnar</b>				
G2, G3..... } Gf2, Gf3 ..... }	Gs	15	16,1	
G4.....	Grh	18	27,7	
H.....	Hr	13,5	22,8	Kylvagn
H3.....	Hm	8—9,5	12,8— 15,3	,
Hvl.....	Hm	7,5—8	12,6—13	Kyl- och varmvagn
Hv3, Hvf3.....	Hm	7,5—9,5	12,8—13	, , ,
Hvf4.....	Hs	12,5— 14,5	15,8— 18,7	, , ,
<b>Öppna vagnar</b>				
			Lastytans längd m	
L4.....	Is	20	8	
T4.....	NNr	20	10	Med stolpar, utan lämningar
Tl3.....	Os	15—15,5	7,6	Med stolpar och nedfäll- bara plåtlämningar
Tl4.....	O	20	10	Med stolpar och nedfäll- bara plåtlämningar
To4.....	Ob	40	16	Med stolpar, utan lämningar
Tlo3.....	Ob	29	13	Med stolpar och nedfäll- bara plåtlämningar
Tlo4.....	Ob	38	16	Med stolpar och nedfäll- bara plåtlämningar

## VÄSTTYSKA VAGNAR

Ägarebeteckning: DB, DR BRIT-US-ZONE el DR ZONE FR

### Littereringstabell

#### 1. Huvudlittera

(Huvudlitteran fördubblas, t ex GG, KK, OO, om vagnen är försedd med 4 eller flera axlar).

#### A. Slutna vagnar och matvaruvagnar

- G 2- eller 3-axliga slutna vagnar med 15 tons lastförmåga. Platt eller välvtt tak.
- GG 4-axliga slutna vagnar med minst 30 tons lastförmåga. Välvtt tak.
- K Vagnar med 15 tons lastförmåga och med takluckor.
- KK 4-axliga vagnar med minst 30 tons lastförmåga och med takluckor.
- V Slutna vagnar med 15 tons lastförmåga och med spjälväggar och två golv med anordning för lastytans förändring (små kreatursvagnar).
- T Kylvagnar med 15 tons lastförmåga.
- TT 4-axliga kylvagnar med 36 tons lastförmåga.

#### B. Öppna vagnar

- O 2-axliga lådvagnar med 15 tons lastförmåga och med mer än 40 cm höga sidor och med anordning för tippning av lasten.
- OO 4-axliga lådvagnar med minst 30 tons lastförmåga och med mer än 40 cm höga sidor.
- R Vagnar med 15 tons lastförmåga, med minst 9,9 m lång lastyta, 40 cm höga, löstagbara lämmar och höga, breda järn- eller trästolpar.
- S 2-axliga vagnar med 15 tons lastförmåga, med 13 m lång lastyta, intill 40 cm höga, löstagbara gavellämmar och järnstolpar.
- SS 4- eller fleraxliga öppna vagnar med minst 30 tons lastförmåga, med 15 m lång lastyta och järnstolpar.
- H Svängelvagnar med 15 tons lastförmåga och sidostolpar av järn.

#### 2. Underlittera

(som tilläggs huvudlitteran och delvis ändrar eller fullständigar denna.)

- a Vagnar i SS-gruppen med öppen bromsplattform och nedfällbart plattformsräcke.
- b Vagnar inom G-, R- och T-grupperna för den belgisk-engelska tågfärjetrafiken Zeebrügge-Harwich.
- c Lådvagnar med 130—190 cm höga sidor av trä.
- e Vagnar med elektrisk uppvärmning eller med genomgångsledning för elektrisk uppvärmning.
- f Kylvagnar, avsedda uteslutande för transport av fisk.
- g Slutna vagnar med 4 golv för transport av gäss.
- g Kylvagnar, avsedda uteslutande för transport av djupfrysta varor.
- g Slutna vagnar med golvluckor för störtlossning.
- gg Kylvagnar, avsedda uteslutande för transport av torris och djupfrysta varor.
- h Vagnar med genomgångsledning för ånga.
- hh Vagnar inom G-, GG- och T-grupperna med ånguppvärmning och försedda med genomgångsledning för ånga.

- k Vagnar inom T- och TT-grupperna med klen isolering.
- k Lådvagnar med 2—5 avtagbara behållare.
- k Vagnar i K-gruppen, som kan lastas och lossas med kran; vagnarna är försedda med skjutbart tak.
- k Vagnar i S-gruppen; lastytans längd understiger 13 m.
- k Vagnar i SS-gruppen; lastytans längd understiger 15 m.
- l Slutna vagnar med minst 26 m<sup>2</sup> golvyta och välvt tak.
- l Lådvagnar; lastytans längd minst 10 m.
- l Vagnar i SS-gruppen; lastytans längd 18 m (gäller inte SSyl-vagnar; se underlittera »yl!»).
- m Vagnar inom G-, K-, O-, R- och S-grupperna med 20 tons lastförmåga.
- m Vagnar i SS-gruppen med lastförmåga överstigande 35 ton.
- mm Vagnar inom G-, K-, O- och R-grupperna med lastförmåga överstigande 20 ton.
- n Kylvagnar, som inte lämpar sig för transport av djupfrysta varor.
- o Vagnar i R-gruppen, som saknar stolpar.
- o Vagnar inom T- och TT-grupperna, som saknar köttkrokar.
- p Lådvagnar utan anordning för tippning.
- r Vagnar inom G-, T-, K-, V-, O-, R- och S-grupperna med utbytbara hjulpar för övergång till ryska bredspåriga linjer.
- t Slutna vagnar med gaveldörrar.
- t Vagnar inom KK-, O- och OO-grupperna med trattar, bottenluckor eller lossningsåsar för självlossning; vissa vagnar saknar anordning för tippning.
- t Vagnar inom S- och SS-grupperna, byggda för djupplastning.
- v Vagnar inom G- och GG-grupperna med spiltinredning och vårdarkupé.
- v Vagnar i T-gruppen, utrustade med elektriska ventilatorer.
- v Vagnar i O-gruppen med mer än 190 cm höga trälämmar.
- w Vagnar inom G-, T-, V-, O-, S- och H-grupperna med lastförmåga understigande 15 ton.
- w Vagnar inom GG- och OO-grupperna med lastförmåga understigande 30 ton.
- w Vagnar i SS-gruppen med lastförmåga understigande 35 ton.
- y 4-axliga vagnar i SS-gruppen med 50 tons lastförmåga, öppen bromsplattform, nedfällbart plattformsräcke och med utbytbara hjulpar för övergång till ryska bredspåriga linjer. Lastytans längd 8,8 m (9,5 m).
- yl 4-axliga vagnar i SS-gruppen med 50 tons lastförmåga, öppen bromsplattform, nedfällbart plattformsräcke och med utbytbara hjulpar för övergång till ryska bredspåriga linjer. Lastytans längd överstigande 8,8 m (9,5 m).
- ym 6-axliga vagnar i SS-gruppen med 80 tons lastförmåga, öppen bromsplattform, nedfällbart plattformsräcke och med utbytbara hjulpar för övergång till ryska bredspåriga linjer. Lastytans längd 11,2 m (11,9 m).
- z Lådvagnar i OO-gruppen, avsedda för transport av malm.

I utrikesanmälan skall västtysk vagn med

huvudlittera	G	jänte	eventuell	underlittera (utom l)	ges upp som	Gs
»	G	»	»	l	» » »	Grh
»	O	»	eventuell	»	» » »	Is
»	R	»	»	»	» » »	O
»	S	»	»	(utom t)	» » »	NNr
»	SS	»	»	(utom t)	» » »	Ob
»	S	»	»	t	» » »	Q1
»	SS	»	»	t	» » »	Q19
						Q23
						Q45
»	T	»	eventuell	»	» » »	Sb eller Sd
						H

## ÖSTTYSKA VAGNAR

Ägarebeteckning: DR

### Littereringstabell

#### 1. Huvudlittera

(Huvudlitteran fördubblas, t ex GG, KK, OO, om vagnen är försedd med 4 eller flera axlar).

#### A. Slutna vagnar och matvaruvagnar

- G 2- eller 3-axliga slutna vagnar med 15 tons lastförmåga. Platt eller välvt tak.
- GG 4-axliga slutna vagnar med 15—50 tons lastförmåga. Välvt tak.
- K Vagnar med 15 tons lastförmåga och med takluckor.
- KK 4-axliga vagnar med minst 30 tons lastförmåga och med takluckor.
- V 2-axliga slutna vagnar med 15 tons lastförmåga och med spjälväggar och två golv med anordning för lastytans förändring (små kreatursvagnar).
- T Kylvagnar av modern konstruktion med 15 tons lastförmåga.
- TT 4-axliga kylvagnar av modern konstruktion med 36 tons lastförmåga.

#### B. Öppna vagnar

- O 2-axliga lådvagnar med 15 tons lastförmåga och med mer än 40 cm höga sidor och med anordning för tippning av lasten.
- OO 4-axliga lådvagnar med minst 30 tons lastförmåga och med mer än 40 cm höga sidor.
- R Vagnar med 15 tons lastförmåga, med minst 10,1 m lång lastyta, 40 cm höga, löstagbara lämmar och höga, breda järn- eller trästolpar.
- RR 6-axliga vagnar med 80 tons lastförmåga och nedfällbara gavel- och sidolämmar.
- S 2-axliga vagnar med 15 tons lastförmåga, med 13 m lång lastyta, intill 40 cm höga, löstagbara gavellämmar och järnstolpar.
- SS 4- eller fleraxliga öppna vagnar med minst 30 tons lastförmåga, med 15 m lång lastyta och järnstolpar.
- H Svängelvagnar med 15 tons lastförmåga och sidostolpar av järn.
- Z 2- eller 3-axliga cistern-, kruk- och andra liknande vagnar.
- ZZ 4- eller fleraxliga cistern-, kruk- och andra liknande vagnar.

#### 2. Underlittera

(som tilläggs huvudlitteran och delvis ändrar eller fullständigar denna.)

- a Vagnar i SS-gruppen med öppen bromsplattform och nedfällbart plattformsräcke.
- b Vagnar inom G-, R- och T-grupperna för den belgisk-engelska tågfarjetrafiken Zeebrügge-Harwich.
- c Lådvagnar med 130—190 cm höga sidor av trä.
- d Vagnar inom Z- och ZZ-grupperna med behållare, konstruerade för lastning eller lossning med hjälp av tryck- eller suganordning.
- e Vagnar med genomgångsledning för elektrisk uppvärmning.
- f Vagnar i G-gruppen, som är försedda med behållare för transport av levande fisk.
- f Lådvagnar, som är försedda med gavelportar. Vagnarna används för transport av fordon.
- f Kylvagnar, avsedda uteslutande för transport av fisk.
- g Slutna vagnar i V-gruppen med 4 golv.
- g Kylvagnar, avsedda uteslutande för transport av djupfrysta varor.
- gg Kylvagnar, avsedda uteslutande för transport av torris och djupfrysta varor.
- h Vagnar med genomgångsledning för ånga.
- hh Vagnar inom G- och GG-grupperna med ånguppvärmning och försedda med genomgångsledning för ånga.
- k Slutna vagnar med kylanordning (= kylvagnar av äldre konstruktion).
- k Vagnar i O-gruppen med 2 eller 3 avtagbara behållare.

- k Vagnar i OO-gruppen, inrättade för transport av storbehållare.
- k Vagnar i S-gruppen; lastytans längd understiger 13 m.
- k Vagnar i SS-gruppen; lastytans längd understiger 15 m.
- k Kylvagnar med kylmaskineri.
- kl Vagnar i O-gruppen, inrättade för transport av småbehållare.
- l Slutna vagnar med minst 26 m<sup>2</sup> golvyta.
- l Lådvagnar; lastytans längd minst 10 m.
- l Vagnar i SS-gruppen; lastytans längd 18 m.
- m Vagnar inom G-, K-, O-, R- och S-grupperna med 20 tons lastförmåga.
- mm Vagnar inom K-, O- och R-grupperna med lastförmåga överstigande 20 ton.
- n Kylvagnar, som inte lämpar sig för transport av djupfrysta varor.
- n Vagnar inom O- och OO-grupperna med 40—80 cm höga sidor.
- o Vagnar i R-gruppen, som saknar stolpar.
- o Vagnar i T-gruppen, som saknar köttkrokar.
- oo Vagnar i R-gruppen, som saknar såväl stolpar som förvaringslådor för stolpar.
- p 3-axliga vagnar i G-gruppen med en tara av 16 ton.
- p Lådvagnar utan anordning för tipping.
- r Vagnar inom G-, GG-, V-, O-, OO-, R- och Z-grupperna med utbytbara hjulpar för övergång till ryska bredspåriga linjer.
- t Slutna vagnar med gaveldörrar.
- t Vagnar inom KK-, O- och OO-grupperna med trattar, bottenluckor eller lossningsås för självlossning.
- t Vagnar inom S- och SS-grupperna, byggda för djuplastning.
- u Vagnar inom O-, OO- och R-grupperna med fasta lämmar.
- u Vagnar i G-gruppen, olämpliga för persontransport.
- v Vagnar inom G- och GG-grupperna med spiltinredning och vårdarkupé.
- v Vagnar i T-gruppen, utrustade med elektriska ventilatorer.
- w Vagnar inom G-, GG-, V- och O-grupperna med lastförmåga understigande 15 ton.
- w Vagnar i OO-gruppen med lastförmåga understigande 30 ton.
- w Vagnar i SS-gruppen med lastförmåga understigande 35 ton.
- w Vagnar inom Z- och ZZ-grupperna, som endast får användas för motorbränsle.
- y 4-axliga vagnar i SS-gruppen med 50 tons lastförmåga, öppen bromsplattform, nedfällbart plattformsräcke och med utbytbara hjulpar för övergång till ryska bredspåriga linjer. Lastytans längd 8,8 m (9,5 m).
- ym 6-axliga vagnar i RR-gruppen med 80 tons lastförmåga, öppen bromsplattform, nedfällbart plattformsräcke och med utbytbara hjulpar för övergång till ryska bredspåriga linjer. Lastytans längd 14,38 m.
- ym 6-axliga vagnar i SS-gruppen med lastförmåga överstigande 50 ton, öppen bromsplattform, nedfällbart plattformsräcke och med utbytbara hjulpar för övergång till ryska bredspåriga linjer. Lastytans längd 11,2 m (11,9 m).
- z Lådvagnar inom O- och OO-grupperna, avsedda för transport av malm.

I utrikesanmälan skall östtysk vagn med

huvudlittera	G	jämte eventuell underlittera (utom l)	ges upp	som	Gs
»	G	»	l	»	»
»	O	eventuell	»	»	Grh
»	R	»	»	»	Is
»	S	»	(utom t)	»	O
»	SS	»	(utom t)	»	NNr
					Ob
»	S	»	t	»	Q1
»	SS	»	t	»	Q19
					Q23
					Q45
					Sb eller Sd
»	T	eventuell	»	»	H

Utländsk littera	Närmast motsvarande svenska vagntyp	Lastförmåga ton	Golvytta m <sup>2</sup>	Anmärkingar
<b>BELGISKA VAGNAR</b>				
Ägarebeteckning: (B)				
<b>Slutna vagnar</b>				
—	Gs	20	21,6	
<b>Öppna vagnar</b>				
—	Is	20	—	Lastytans längd 7,90—7,95 m.
<b>FRANSKA VAGNAR</b>				
Ägarebeteckning: SNCF				
<b>Slutna vagnar</b>				
K	Gs	22	20	
K	Gs	22	23,6	
Kf	Gs	22	18,9	
Ky	Grh	30	27	4-axlig. 2 sidodörrar på varje långsida.
<b>Öppna vagnar</b>				
Jqho	Or	20	28	
Jqhoy	Ob	30	28,3	
T	Is	24	21,2	
<b>HOLLÄNDSKA VAGNAR</b>				
Ägarebeteckning: NS				
<b>Slutna vagnar</b>				
CHRK	Gs	15	24,5	
CHRP	Ge	20	25,6	
X-CHG	Gs	25	23,8	
<b>Öppna vagnar</b>				
GTUW	Is	25	21,7	
Lwrk	NNr	17,5	38,3	



Utländsk littera	Närmast motsvarande svenska vagn typ	Lastförmåga ton	Golvvyta m <sup>2</sup>	Anmärkingar
<b>ITALIENSKA VAGNAR</b>				
Ägarebeteckning: FS				
<b>Slutna vagnar och matvaruvagnar</b>				
E.F.G.	Gs	18—20	20,4	Försedd med gaveldörrar.
FF	Grh	17	26,6	
Hg	Hs	14—15	14,5—16	
HHe	Ge	12	25	
<b>Öppna vagnar</b>				
L	Is	27	17,5—	40 cm höga lämningar. Saknar stolpar. Saknar lämningar.
LL	O	15	22,8	
P	P	19—20	22—23	
Poz	Ob	40—43	33—37	
<b>POLSKA VAGNAR</b>				
Ägarebeteckning: PKP				
<b>Slutna vagnar</b>				
Kddt	Ge	21	25	
Kdn	Gs	17,5	21,3	
Kdt	Gs	17,5	20,7	
Kpt	Grh	17,5	35,4	
<b>Öppna vagnar</b>				
Wddo	Is	21	21,3	
<b>SCHWEIZISKA VAGNAR</b>				
Ägarebeteckning: SBB				
<b>Slutna vagnar</b>				
J <sup>3</sup>	Grh	15	28	
K <sup>3</sup>	Gs	15	21,5	
<b>Öppna vagnar</b>				
L <sup>3</sup>	Is	15	17	
M <sup>6</sup>	O	15	27,5	

Utländsk littera	Närmast motsvarande svenska vagn typ	Lastförmåga ton	Golvvyta m <sup>2</sup>	Anmärkingar
<b>TJECKOSLOVAKISKA VAGNAR</b>				
Ägarebeteckning: CSD				
<b>Slutna vagnar</b>				
Z	Gs	17	20,5	
Zs	Grh	17,5	29,5	
Zt	Ge	21	25	
Ztr	Gs	30,5	23,8	
<b>Öppna vagnar</b>				
Ut	Is	20	18,5, 20,5	
Vtr	Is	29—30	24,4	
<b>UNGERSKA VAGNAR</b>				
Ägarebeteckning: MAV				
<b>Slutna vagnar</b>				
Gh	Grh	16	30	
Gz, Gzr	Ge	21	25	
Lh	Grh	17	32,4	
<b>ÖSTERRIKISKA VAGNAR</b>				
Ägarebeteckning: BB Österreich el ÖBB				
<b>Slutna vagnar</b>				
Glds	Grh	17,5	29,4	
Gmds, Gms	Gs	21	23,7	
<b>Öppna vagnar</b>				
Omm	Is	27,5	23,6	

### Kodsystem för lösa vagndelar

Antal och slag av lösa vagndelar skall anges på vagns långsidor. Märkningen utförs i form av ett bråktal, där bokstaven A är täljare och nämnaren är ett ordningsnummer, som i nedanstående förteckning motsvarar det slag av vagndelar, som avses.

Exempel: Märkning för 12 stolpar =  $12\frac{A}{1}$ .

A = lös vagndel

1 = vagndelens nummer

12 = antal vagndelar

Ann. På SJ vagnar förekommer endast ett fåtal av här angivna märken.

Nr	Föremål
1	Stolpe
2	Löstagbar sidovägg
3	» gavelvägg
4	» sidodörr
5	» gaveldörr
6	Kätting
7	Lina
8	Presenningsstöd
9	Svängel (med stolpar)
10	Mellangolv (för småboskap, fjäderfä o d)
11	Underlag för mellangolv
12	Bräda till mellangolv
13	Insatsdörr med galler (för frukt, grönsaker o d)
14	Förstängningsläm eller -dörr (för lös spannmål o d)
15	Bur för fjäderfä eller småboskap
16	Sittstång i vagn för fjäderfä
17	Fodertråg
18	Ställning för fodertråg
19	Förstängningsbom eller skiljerem i hästvagn
20	Skiljeläm eller löstagbar skyddsdyna i hästvagn
21	Löstagbar bänk i hästvagn
22	Grimma i hästvagn
23	Fällstol i hästvagn
24	Stångkoppel
25	Golvtrall (av järn, bräder eller ribbor)

Nr	Föremål
26	Isbehållare
27	Förstängningsvägg för isbehållare
28	Ställning för isbehållare
29	Bock eller krokstång för upphängning av kött
30	Löstagbar tvärbalk för djuplastningsvagn
31	» balk
32	Förankringsbalk } till specialvagnar
33	Löst golvstycke } till specialvagnar
34	Syrebehållare
35	Förstängningsklots
36	Förstängningsstång med eller utan klotsar } för vagnar, av-
37	Förtöjningsrem } sedda för trans-
38	Liten balk för flyttbar lastbrygga } port av bilar
39	Löstagbar lastsadel för svängelvagn (för ångpannor o d)
40	Reservhalvkoppling för ångvärme

## AVTAL

## om inregistrering av privatvagnar

Mellan .....  
nedan kallad vagnägare, och Kungl Järnvägsstyrelsen, nedan  
kallad SJ, har följande avtal träffats.

## § 1.

På nedan angivna villkor låter SJ i sin vagnpark inregistrera  
..... vagn(ar), som tillhör(a) .....  
.....  
uthyrts till .....

## § 2.

Vagn(en, arna) skall (skola) erhålla nr ..... Nummer och  
..... hemstation  
med axlar nr .....  
.....  
.....  
.....  
och hava hemstation i .....

## § 3.

1. Vagn skall motsvara föreskrifterna i .....  
Kungl Järnvägsstyrelsens »Förordning angående rullande ma- Tekniska  
teriel vid Statens Järnvägar» — SJ författning nr 152 — och fordringar  
»Teknisk Enhet inom järnvägsväsendet» (TE) — SJ författ-  
ning nr 125.

Vagn skall vidare uppfylla de villkor, som SJ uppställer eller  
kan bli föranlåten att uppställa, dels i anledning av med främ-  
mande järnvägar träffade avtal om godsvagnsutbytet, dels med  
hänsyn till arten av det gods, som skall transporteras, eller be-  
skaffenheten av de sträckor, som vagnen skall befara.

2. Vagnar skola vara utrustade med tryckluftsbroms av godkänd typ i den utsträckning så erfordras för att minst 50 % av en och samma ägare tillhöriga vagnar skola vara försedda med tryckluftsbroms.

Vagn skall vara utrustad med skruvbroms.

3. Om vagn är försedd med speciell utrustning (värme- och kylanordningar, vattencisterner, mekaniska anordningar etc), åligger det vagnägaren att svara för skötseln av denna utrustning, såvida icke använd taxa annat föreskriver.

4. All märkning av vagn skall utföras i enlighet med SJ föreskrifter. Annan märkning eller andra anslag än de, som SJ anbefallt eller medgivit, få icke anbringas. Icke heller får på vagn anbragt märkning eller anslag utplånas utan SJ samtycke.

5. Vagnägaren får icke göra eller låta göra någon ändring på inregistrerad vagn, i vagns lösa delar eller dess märkning utan att på förhand skriftlig överenskommelse härom träffas med SJ.

SJ förbehåller sig rätt att när som helst begära, att vagnägaren skall vidtaga de ändringar på vagn eller i dess delar (montering, förstärkning, förändring, utbyte, demontering etc), som SJ finner nödvändiga.

Alla ändringar, som SJ lämnat sitt medgivande till eller som SJ själv påfordrat, skola utföras på vagnägarens bekostnad och inom föreskriven tid samt skola godkännas av SJ besiktningsman.

Har vagn ändrats utan föregående överenskommelse och den på vagnen utförda ändringen kan äventyra driftsäkerheten eller transporterens säkra utförande, förbehåller sig SJ rätt att förklara inregistreringen för ogiltig eller att tillfälligt sätta den ur kraft. SJ är skyldig att ange skälen till att inregistrering förklaras ogiltig eller sättes ur kraft.

För vagn, som icke ändras inom föreskriven tid, är SJ, såvida anstånd icke lämnas, berättigad att upphäva inregistreringen eller att tillfälligt sätta den ur kraft.

#### § 4.

##### Underhåll

1. Vagn och dess lösa delar skola genom vagnägarens försorg hållas i fullgott skick. Vagnägaren skall därför sörja för att vagn underkastas

- a. revision vart tredje år,
- b. reparation vid inträffad skada och
- c. löpande underhåll.

2. Revisionen skall utföras i enlighet med för SJ godsvagnar gällande bestämmelser. Härvid skola utöver de normala revisionsarbetena sådana för SJ godsvagnar föreskrivna ändringar eller kompletteringar utföras, som SJ funnit vara erforderliga ur trafik-, säkerhets- eller driftsynpunkt.

3. Arbete enligt mom. 1 a—c, som icke utföres på en SJ verkstad, får utföras endast på sådan privat verkstad, som SJ erkänt vara kompetent. När vagn reviderats eller undergått mera omfattande reparation på privat verkstad, skall den efteråt besiktigas av en av SJ godkänd besiktningsman. Denna besiktning avser endast att kontrollera, att driftsäkerheten tillgodoses. Vagnägaren gäldar kostnaden för besiktningen.

4. Reparation av skadad vagn sker på sätt, som överenskommes mellan vagnägaren och SJ i varje särskilt fall. För att undvika att vagn blir stående i avvaktan på sådan överenskommelse, får vagnägaren eller SJ även utan att den andra partens samtycke inhämtas, föranstalta om reparationer, för vilka kostnaderna beräknas icke överstiga 300:— kr. Ett dylikt snabbförfarande föregriper icke regleringen av ansvarsfrågan. Uppskattningen av de troliga kostnaderna utföres av den, som låter vidtaga reparationen och med ledning av erfarenhet från andra liknande fall.

5. SJ är berättigad att förklara en vagn för oduglig att reparera. SJ är skyldig att motivera ett sådant beslut.

6. Enligt järnvägsförvaltningarna emellan gällande vagnsamtrafikavtal skall en järnväg, på vars linjer en vagnskada uppstår eller upp'äckes, iståndsätta vagnen så mycket, att den blir löpduglig eller, om detta är möjligt genom en reparation av mindre omfattning, fullt trafikduglig. I vagns konstruktion få inga ändringar göras.

Andra än i föregående stycke angivna reparationer få av främmande järnväg vidtagas endast med SJ samtycke.

7. Av järnvägen utförda arbeten enligt mom. 1 a—c debiteras vagnägaren på löpande räkning. I fakturan skall för varje vagn specifikation lämnas över utförda arbeten.

8. Löpande tillsyn och smörjning av vagn ombesörjes av SJ utan kostnad för vagnägaren och på samma sätt, som sker med SJ egna vagnar.

9. Yttre och inre rengöring av vagn åvilar vagnägaren, och SJ kan icke göras ansvarig för följderna av att vagn icke rengjorts.

### § 5.

Vid befordring av privatvagn tillämpas, förutom bestämmelserna i detta avtal, föreskrifterna i trafikstadgan och tillämpad taxa. För internationell trafik gäller Internationella Fördraget angående godsbefordring på järnväg med tilläggsbestämmelser (Bern-konventionen), vars bilaga VII innehåller Internationella privatvagnsreglementet.

På befordringen tillämpas författningar

### § 6.

1. Rätten att förfoga över vagn tillkommer vagnägaren. Varje annan avsändare till tom eller lastad vagn är skyldig att sam-

Förfoganderätt över privatvagn

tidigt med fraktsedeln till avsändningsstationen överlämna en skriftlig förklaring från vagnägaren, att denne samtycker till att viss angiven transport utföres.

Detta skriftliga bemyndigande erfordras icke om avsändaren är mottagare till vagnen vid närmast föregående transport och om stationen icke, innan fraktsedel avlämnas, från vagnägaren har per rekommenderat brev mottagit förbud mot att avsända vagnen utan dennes samtycke.

2. Såvida vagnägaren icke annorlunda förfogar, är järnvägen berättigad att på vagnägarens bekostnad och med en i hans namn utfärdad och till honom adresserad fraktsedel till hemstationen återsända

varje vagn, som anlant tom och vars lastning icke påbörjats inom 15 dagar från den dag, då den ställdes till förfogande;

varje vagn, som anlant lastad och som icke inlämnats till ny försändning inom 8 dagar efter lossningens slut.

Om järnvägen icke begagnar denna rätt, är den skyldig att, så snart ovannämnda frister utlupit, därom underrätta vagnägaren. I sådant fall får vagnen av järnvägen icke återsändas under de 8 dagar, som följa på underrättelsens avsändande. Inom Sverige skall underrättelsen ske per telegram eller telefon.

3. Bestämmelserna i denna paragraf tillämpas icke på vagn, som befinner sig på privat anslutningsspår.

4. Förhyrare, vars namn med SJ samtycke är angivet på vagn, betraktas i vad gäller utövandet av förfoganderätten såsom vagnägare.

#### § 7.

Användning av  
privatvagn

Vagn(en, arna) är(o) godkänd(a) för befordring av .....  
.....  
och få(r) icke användas för andra slag av gods. Vagnägaren bär ansvaret för följderna av att denna bestämmelse icke respekteras.

#### § 8.

Efterkrav

Tom vagn får icke beläggas med efterkrav.  
Lastad vagn får beläggas med efterkrav endast intill det upp-  
lastade godsets värde.

#### § 9.

Leverans-  
intresse

Deklaration av leveransintresse medgives icke för tom vagn.  
Deklaration av leveransintresse för lastad vagn gäller endast för lasten.

#### § 10.

Leverans-  
fristen

Leveransfristen upphör att löpa icke endast i de fall, som gälla för gods i allmänhet, utan även vid varje uppehåll i transporten till följd av skada på vagn, såvida icke järnvägen är ansvarig för skadan.



När det i en skadad vagn lastade godset omlastas till annan vagn, börjar leveransfristen för godset att åter löpa, när det efter omlastning kan vidareändas.

### § 11.

Järnvägen erlägger ingen hyra till vagnägaren för inregistrerad vagn. Däremot lämnar järnvägen vid varje transport av lastad vagn viss ersättning till vagnägaren. Storleken av denna ersättning fastställles i taxan.

Vagnhållnings-  
ersättning

### § 12.

För lastning och lossning av privatvagn gälla samma lastnings- och lossningsfrister som för järnvägens egna vagnar.

Lastnings- och  
lossningsfrister  
Vagnspengar

För vagn, som uppehållles på järnvägens spår för lastning eller lossning utöver medgivna lastnings- och lossningsfrister, debiteras vagnspengar enligt vederbörande järnvägs bestämmelser.

### § 13.

När en skada på en vagn eller förlust av dess delar av järnvägen upptäckes eller förmodas ha uppstått eller av vagnägaren påstås ha uppstått, är järnvägen skyldig att upprätta en skriftlig redogörelse över skadan eller förlusten med angivande såvitt möjligt av orsak och tidpunkt.

Fastställande  
av skada på  
vagn

Vagnägaren är å sin sida skyldig att omedelbart underrätta SJ om iakttagen skada på vagn eller förlust av delar.

### § 14.

1. Om vagn, som sänts tom, skadas, så att den icke kan vidarebefordras eller användas för transport eller om lastad vagn skadas, så att den icke kan vidarebefordras med last utan måste omlastas, skall järnvägen ofördröjligen telegrafiskt begära förfogande från avsändaren. Om avsändaren icke tillika är ägare av vagnen, skall jämväl vagnägaren underrättas.

Åtgärder i anledning av skada på vagn, som befinner sig under transport

2. Har förfogande från avsändaren icke anlänt inom 8 dagar efter den dag, då förfogande begärdes, är järnvägen, efter att om så erfordras ha satt vagnen i stånd att befordras tom, berättigad att återsända den till hemstationen med en i vagnägarrens namn utfärdad och till honom adresserad fraktsedel. Orsakerna till vagnens återsändning angivas i fraktsedeln.

3. Järnvägen äger rätt att tillgodoräkna sig förutom frakt och andra kostnader fram till den station, där vagnen kvarhållits, jämväl kostnaderna för avsändarens och i förekommande fall vagnägarrens underrättande ävensom de kostnader, som uppkomma genom att avsändarens förfoganden utföras eller genom att järnvägen efter eget skön återsänder vagnen till hemstationen.

4. Järnväg, där vagn befinner sig vid inträffad skada, kan, utan att begära instruktioner därom, på egen bekostnad låta utföra reparationer av ringa omfattning för att möjliggöra fortsatt befordring av tom eller lastad vagn.

5. Den, som hyr vagn och vars namn med SJ samtycke anbragts på vagnen, betraktas i vad det avser tillämpningen av bestämmelserna i denna paragraf som vagnägare.

## § 15.

### A. Järnvägens ansvar vid skada på eller förlust av vagn eller dess delar.

Ansvarighet

1. För sådan skada på eller förlust av vagn eller dess delar, som inträffar antingen under en transport eller medan vagnen eljest ovedersägligen befunnit sig i järnvägens vård, ansvarar järnvägen, såvida den icke kan visa, att skadan eller förlusten icke härrör av någon dess försummelse.

2. Frågor rörande skada på och förlust av vagn eller dess delar skola avhandlas mellan vagnägaren och SJ.

3. Vagnägaren är ensam berättigad att framställa anspråk på ersättning. Sådana anspråk kunna endast riktas mot SJ, som i förekommande fall företräder den ansvariga järnvägen.

4. I händelse av skada på vagn, för vilken järnvägen är ansvarig, lämnar järnvägen, såvida den icke själv reparerat vagnen, ersättning med ett belopp motsvarande reparationskostnaderna. Härutöver ifrågakommer ingen annan ersättning än för påvisbara utlägg för förhyrning av ersättningsvagn under den tid den skadade vagnen står för reparation. SJ lämnar ej gottgörelse för skada, som ej uppgår till 200 kr. Ersättningen får icke överstiga den, som utgår vid förlust av vagn.

5. Vagn, som är föremål för transport på fraktsedel, betraktas som förlorad, om den icke kan ställas till mottagarens förfogande inom sex månader från leveransfristens utgång.

Vagn, som ovedersägligen befinner sig i järnvägens vård, utan att vara föremål för transport, betraktas som förlorad, om den icke kan ställas till vagnägarens förfogande inom sex månader räknat från den dag, då SJ mottog vagnägarens begäran om efterforskning.

Sexmånadersfristen i de båda föregående styckena förlänges med den tid, då vagnen stått stilla till följd av skada eller omständighet, som järnvägen icke föranlett.

6. Vid förlust av vagn, för vilken järnvägen är ansvarig, betalar järnvägen ersättning till vagnägaren på dennes begäran med ett belopp, som beräknas på följande sätt:

a. Man utgår från ett värde på vagnen, erhållet genom att multiplicera den förstörda eller förkomna vagnens vikt med

priset per kg för en ny vagn av samma slag vid skade- eller förlusttillfället.

b. Från detta värde göres avdrag för värdeminskning med 2 % för vart och ett av de första 15 åren, som den varit i tjänst, 2,5 % för vart och ett av de följande 10 åren och 3 % för vart och ett av de följande 5 åren.

Avdrag för värdeminskning göres med högst 70 %.

Vid beräkning av antalet tjänsteår räknas tillverkningsåret och året, då vagnen skadades eller förkom, tillsammans som ett år.

c. Vad som återstår, sedan avdrag gjorts för värdeminskning enligt b., representerar vagnens värde vid skade- eller förlusttillfället.

d. Värdet av användbara delar av vagnen efter dess skrotning fastställs genom att multiplicera vikten av dessa delar med kilopriset enligt a. reducerat med hänsyn till värdeminskningen enligt b.

e. Skillnaden mellan beloppen enligt c. och d. utgör ersättningen i de fall, då användbara delar återlämnas till vagnägaren enligt mom 9 nedan.

När användbara delar icke återlämnas till vagnägaren, skall ersättningen utgöras av det belopp, som angives under c.

f. Hela ersättningen får i intet fall överstiga 5% av nyanskaffningsvärdet för vagn av samma slag vid skade- eller förlusttillfället. Till detta belopp kommer eventuellt ränta enligt järnvägstrafikstadgans § 88, räknat från den dag, då vagnen förstördes eller anses förkommen. För vagn, som förstöres eller förkommer i utlandet, betalar SJ högst det belopp, som SJ är berättigad att utfå av den ansvariga järnvägen enligt gällande vagnsamtrafikavtal.

7. Om en vagn, som ansetts som förkommen, återfinnes, efter det att ersättningen utbetalats, kan vagnägaren inom sex månader från den dag, då han erhöll meddelande härom från SJ, begära, att vagnen skall återlämnas till honom på hemstationen utan kostnader mot att han återbetalar den bekomna ersättningen. Vagnägaren behåller dock eventuell ränta, som han bekommit.

8. För en vagn, som förstöres eller eljest icke låter sig reparera, tillämpas samma regler som för en förkommen vagn. SJ har rätt att förklara en vagn för irreparabel men är skyldig att motivera detta.

9. När axlar med hjul och andra användbara delar från en vagn, för vars förstöring järnvägen bär ansvaret, på vagnägarens begäran återlämnas till honom, ställas de till hans förfogande utan kostnad på den station, som han anvisar.

10. Vid förlust av lösa vagnsdelar, vilka skola finnas angivna på vagnens båda långsidor, beräknas, därest järnvägen är ansvarig, ersättning med värdet av dessa delar. Ingen annan ersättning därutöver ifrågakommer.

11. Järnvägen bär i intet fall ansvar för förlust av eller skada på sådana lösa vagnsdelar, som icke äro angivna på vagnens sidor, ej heller för förlust av eller skada på lösa tillbehör, såsom verktyg etc.

12. Järnvägen ansvarar för skador på behållare av lera, glas, porslin etc endast om dessa skador stå i samband med en annan större skada på vagnen, för vilken järnvägen ansvarar enligt ovan.

13. Om vagnägaren icke kan visa, att skadorna orsakats av en järnvägens försummelse, ansvarar järnvägen för skador på behållare med invändig beklädnad av emalj, ebonit etc endast om behållaren visar spår av yttre skador, för vilka järnvägen är ansvarsskyldig enligt ovan.

#### **B. Vagnägarens ansvar för skada, som vållas järnvägen eller tredje man.**

Såvida skadan icke vållats av järnvägen, är vagnägaren ansvarig för varje skada, som åsamkas järnvägen eller tredje man, antingen på grund av särskilda anordningar (värme- och kylanordningar etc) och deras skötsel eller av åtföljande vårdare eller av för de särskilda anordningarnas funktion nödvändiga drivmedel etc, som medföras på vagn, eller av tillslutningsanordningarnas otäthet eller av varje annan orsak, som har sin grund i användningen av vagnen. Vid reglering av dylika skadefall företräder SJ andra järnvägars intressen gentemot vagnägaren.

#### **§ 16.**

Befordring av vagn till och från reparation

1. Då tom vagn skadas, skall vagnägaren betala tomvagnsfrakt enligt taxan för följande sträckor:

- a. om vagnen skadas under transport:  
från avsändningsstationen till den station, där vagnen tas ur trafik;
- b. i samtliga fall:  
från den station, där vagnen tas ur trafik, till verkstadsstationen (den första verkstadsstationen, om flera beröras);  
från en verkstadsstation till en annan verkstadsstation;  
från den sista verkstadsstationen till den station, där vagnen åter ställes till vagnägarens förfogande.

2. Om järnvägen helt eller delvis skall betala reparationskostnaderna, minskas de fraktavgifter, som vagnägaren enligt ovan skall betala, med så stor del av skillnaden mellan å ena sidan

summan av nämnda fraktavgifter och å den andra frakten för sträckan mellan avsändningsstationen (eller den station, där vagnen togs ur trafik, om skadan icke inträffade under en transport) och den station, där vagnen åter ställes till vagnägarens förfogande, som svarar mot järnvägens andel i ansvaret för skadan.

3. När en lastad vagn tas ur trafik för skada och godset måste omlastas, tillämpas ovanstående regler. Vagnen anses då som tagen ur trafik tom, ej under transport, vid den station, där omlastningen utförts.

### § 17.

1. För att undvika att vagn blir stående överksam längre än nödvändigt, är vagnägaren skyldig att hålla och i gott skick vidmakthålla ett lager av ersättningsdelar, som utan dröjsmål kunna skickas till järnvägen eller privat verkstad för reparationer. Ersättningsdelar

Detta lager bör åtminstone omfatta

alla sådana delar, som till typen avvika från dem, som användas på SJ egna vagnar;

axlar med hjul även om de äro av samma typ, som SJ använder.

Detta lager kan på vagnägarens begäran i mån av utrymme läggas upp i SJ förvar.

För alla transporter av delar eller material skall vagnägaren betala frakt enligt taxan.

I den mån transportererna föranledas av sådan skada på vagn, för vilken järnvägen är ansvarig, återbetalas frakten helt eller till så stor del, som svarar mot järnvägens andel i ansvaret för skadan.

### § 18.

Frusna avtappningsöppningar och behållare få icke, vare sig behållarna äro fyllda eller tomma, upptinas medelst låga. Varmt vatten, ånga eller varma dukar skola i stället användas. Säkerhetsföreskrifter

### § 19.

Vagnägaren tillerkänner järnvägen panträtt i de inregistrerade Panträtt vagnarna för alla fordringar, som uppstå till följd av detta avtal.

### § 20.

..... Särbestäm-  
 ..... melser  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....

## § 21.

Avgörande av  
tvister

Tvist om tolkning eller tillämpning av detta avtal skall avgöras genom skiljedom i den ordning gällande lag om skiljemän föreskriver.

## § 22.

Ikraftträdande  
och uppsägning

Avtalet, av vilket två exemplar äro upprättade och utväxlade, träder i kraft den ..... och upphör att gälla tre månader efter av endera parten gjord uppsägning.

När avtalet blivit uppsagt, är vagnägaren skyldig att inom 3 månader ha borttagit SJ signatur från vagnen och därom lämna järnvägsstyrelsen meddelande. SJ har eljest rätt att på vagnägarens bekostnad utföra detta arbete.

## Uppgift på linjereparationsplatser, uppsamlingsstationer för lösa vagndelar samt platser med stolprättningsverktyg

Distr	Ms	Linjereparationsplatser Vagnavd (Lokstation)	Uppsamlingsplatser för lösa vagndelar Vagnavd (Lokstation)	Platser med stolprättnings- verktyg Vagnavd (Lokstation)
I	1 31	Katrineholm, Södertälje S, Tomteboda, Uppsala C Lokst Hallsberg, Krylbo, Köping, Tillberga	Katrineholm, Södertälje S, Tomteboda, Uppsala C Västerås C, Lokst Halls- berg, Krylbo, Köping, Till- berga	Tomteboda  Lokst Hallsberg, Krylbo, Västerås C
II	5 6	Falköping C, Göteborg, Lidköping, Skara, Udde- valla hamn Charlottenberg, Daglösen, Karlstad C, Kil, Kristine- hamn, Laxå, Mellerud, Åmål	Falköping C, Göteborg, Lidköping, Skara, Udde- valla hamn Charlottenberg, Daglösen, Karlstad C, Kil, Kristine- hamn, Laxå, Mellerud, Åmål	Falköping C, Göteborg C Uddevalla hamn  Kristinehamn, Åmål
III	10	Hälsingborg, Hässleholm, Kristianstad C, Landskro- na, Malmö gbg, Strömsnä- sbruk, Trelleborg F, Ystad, Åstorp, Ängelholm C	Hälsingborg, Hässleholm, Kristianstad C, Landskro- na, Malmö gbg, Strömsnä- sbruk, Trelleborg F, Ystad, Åstorp, Ängelholm C	Hälsingborg, Hässleholm, Kristianstad C, Landskro- na, Malmö gbg, Strömsnä- sbruk, Trelleborg F, Ystad, Åstorp, Ängelholm C
IV	13 14 15 35	Mora, Storlien, Östersund C Harmånger, Långsele, Sundsvall C, Ånge Bollnäs, Hudiksvall, Ljus- dal, Storvik, Söderhamn C Borlänge, Falun C, Gävle N, Ludvika, Vansbro	Mora, Östersund C Långsele, Sundsvall C, Ånge  Bollnäs, Hudiksvall, Ljus- dal, Storvik, Söderhamn C Borlänge, Falun C, Gävle N, Ludvika, Vansbro	Östersund C Långsele, Sundsvall C, Ånge  Hudiksvall, Storvik, Söder- hamn C Borlänge, Falun C, Gävle N, Ludvika, Vansbro
V	19 20 21	Gällivare, Svartön, Lokst Abisko, Kiruna C Arvidsjaur, Boden C, Ha- paranda, Jörn, Älvsbyn Bastuträsk, Mellansel, Skel- leftehamn Ö, Storuman, Vännäs, Örnsköldsvik	Gällivare, Svartön, Lokst Abisko, Kiruna C Boden C  Vännäs	Lokst Kiruna C  Arvidsjaur, Boden C, Ha- paranda, Jörn Skelleftehamn Ö, Vännäs, Örnsköldsvik
VI	25 27	Borås C, Falkenberg, Halm- stad C Alvesta, Borgholm, Kal- mar S, Karlshamn C, Karls- krona C, Nässjö, Ronneby C, Sölvesborg, Växjö	Borås C, Falkenberg, Halm- stad C Alvesta, Borgholm, Kal- mar S, Karlshamn C, Karls- krona C, Nässjö, Ronneby C, Växjö	Borås C, Falkenberg, Halm- stad C, Jönköping C Alvesta, Kalmar S, Nässjö, Växjö
VIII	2	Finspång, Kimstad, Linkö- ping C, Mjölby, Norrköping C, Norrköping Ö, Västervik	Finspång, Linköping C, Mjölby, Norrköping C, Norrköping Ö, Västervik	Finspång, Linköping C, Mjölby, Norrköping C, Norrköping Ö, Västervik

## Minneslista för vagnkontroll

### *Vagntillgång, vagnbehov och vagnorder*

- 1) Tas tillgång på och behov av vagnar upp riktigt?  
Räknas ankommande vagnslaster med i tillgången?  
Tas vederbörlig hänsyn till stående vagnorder?
- 2) Lämnas uppgifterna om tillgång och behov vid lämplig tidpunkt till den, som gör upp huvudanmälan?
- 3) Lämnas i utrikesanmälan föreskrivna uppgifter om de utländska vagnarna (ägarebeteckning, littera, bärighet, golv-yta, S-märkning, stolpar, övergångsstation)?
- 4) Lämnas vid vagnbeställning för gods till utlandet uppgift om över vilken gränsstation den lastade vagnen skall lämna landet?
- 5) Efteranmäls opåräknad vagntillgång?
- 6) Övervakas det, att avsändare inte beställer flera vagnar än han kan lasta på en dag?
- 7) Beaktas det, att behoven inte anmäls så tidigt, att vagnar blir stående i väntan på last?
- 8) Tillses det, att inte större vagnar beställs än som med hänsyn till lastens vikt och omfång är nödvändigt?
- 9) Förutanmäler trafikanterna större transporter och sänds dylika förutanmälningar vidare?
- 10) Bokförs vagnar och lasttillbehör riktigt och används föreskrivna journaler?
- 11) Fullgörs vagnordern inom föreskriven tid? Om inte, lämnas vederbörlig restanmälan?
- 12) Medger tågens lägen, att vagnordern snabbt kan verkställas? Behöver stationen erhålla vagnorder tidigare?
- 13) Förs noggranna anteckningar om vagnar, som till- eller bortbeordrats?

### *Vagnars användning*

- 1) Kontrolleras vagnarna såväl före lastning som efter lossning beträffande stolputrustning och rengöring?
- 2) Stuvnas godset ordentligt såväl vad gäller styckegods som vagnslastgods?
- 3) Utnyttjas vagnarnas lastförmåga på bästa sätt?



- 4) Ställer stationen ut tilläggsvagnar till planenliga stycke gods-vagnar endast då detta är nödvändigt?  
Anmäler stationen till trafikinspektören förändringar i stycke godsstrafiken, som kan påkalla ändring av transportplanerna?
- 5) Följs styrelsens direktiv om riktninglastning?
- 6) Utnyttjas möjligheten att ta kvar tombeordrad vagn för lastning till dess adresstation?
- 7) Tillses det, att på stationen inte står några vagnar, som utan medgivande undandragits den allmänna trafiken (t ex vagnar i reserv för SJ egna behov)?
- 8) Respekteras förbudet att använda trafikvagn som bangårdsvagn?
- 9) Används främmande banors och utländska förvaltningars vagnar enligt gällande regler?

#### *Vagnomsättning*

- 1) Är vagnomsättningen tillfredsställande? (Undersök uppehållstiden på stationen för ett antal vagnar!)
- 2) Kan snabbare vagnomsättning vinnas vid godsmagasin, kajer, frilastspår, sidospår etc genom växling oftare eller på andra tider?
- 3) Är ändamålsenliga överenskommelser träffade mellan SJ och trafikanter i fråga om växling på industrispår?
- 4) Uppmanas trafikant, som uppehåller vagnar utöver medgivna frister, att påskynda lastning eller lossning?
- 5) Lastas och lossas stycke gods vagnar och vagnar med SJ tjänstegods snabbt?
- 6) Regleras tillförseln av tomvagnar till godsmagasinen så, att vagnarna inte kommer dit för tidigt?
- 7) Är bangården tillräckligt stor och lämpligt planerad med hänsyn till trafikomfattningen?
- 8) Kan tiden, som förflyter från vagns ankomst till stationen till dess den ställs till förfogande för lastning eller lossning, anses normal?
- 9) Övervakas att vagnar inte behöver uppehållas i väntan på presenningar?
- 10) Medger tillgången på dragkraft, att vagnarna kan avgå planenligt? Respekteras platsbegäran?
- 11) Repareras skadade vagnar snabbt? Rapporteras skadade vagnar, som ej kan repareras på stationen, till trafikinspektören, så att de kan dirigeras till lämplig reparationsplats?
- 12) Görs vagnar snabbt rena?
- 13) Vägs vagnar utan dröjsmål och på lämpliga stationer? Tillses att vagnarnas omloppstid inte ökas genom vägningen?

- 14) Aviseras trafikanterna omedelbart om ankomna vagnar? Kan underrättelse lämnas på förhand?  
Är förutansmälan av lastade och tomma vagnar i tågen behövlig?
- 15) Aviseras trafikanterna i möjligaste utsträckning per telefon?
- 16) Kontrolleras lastnings- och lossningsfristerna och debiteras vagnspengar i full utsträckning? Sker detta även beträffande SJ eget gods?
- 17) Kan omloppstiden vid massgodstransporter reduceras, om vagnar avskiljs och transportplaner utarbetas?
- 18) Används avskilda vagnar på föreskrivet sätt? Bör vagnarna fortfarande gå avskilda? Beaktas att avskilda vagnar inte bör gå tomma mot den ordinarie tomvagnsriktningen?
- 19) Regleras tillförseln av vagnar vid större transporter efter mottagarens lossningsförmåga och bestämmelsestationens kapacitet?
- 20) Regleras lastningen till station vid linje med annan spårvidd efter övergångsstationens omlastnings- eller överföringskapacitet?
- 21) Underrättas trafikinspektören, så snart vagnanhopning uppstår?

### *Presenningar*

(Vad i det föregående sagts om rapportering, omsättning o s v av vagnar gäller i tillämpliga delar även presenningar och andra lasttillbehör.)

- 1) Hopsamlas och viks presenningar utan dröjsmål?
- 2) Iakttas förbudet att använda presenningar för annat ändamål än det avsedda (tex för att täcka upplag)?
- 3) Används och behandlas specialpresenningar på rätt sätt?
- 4) Återsänds obehövligen främmande banors och utländska förvaltningars presenningar skyndsamt och enligt givna föreskrifter?

### *Personal*

- 1) Om inte stationsföreståndaren personligen sköter stationens vagnärenden, är då annan tjänsteman förordnad att närmast svara för dessa ärenden?
- 2) Har personalen nödvändig kännedom om bestämmelserna för godsvagnstjänsten?

**SVENSK VAGNSAMTRAFIK**

(SVS)

**Föreskrifter för ömsesidig användning av vagnar och lasttillbehör  
för transporter i samtrafik mellan svenska järnvägar**

Gällande fr. o. m. den 1 juni 1924

## I

**Kungl. Maj:ts kungörelse angående bestämmelser  
för vagnsamtrafiken järnvägarna emellan**

I skrivelse den 22 juli 1922 har Järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning vissa frågor rörande gemensam vagnanvändning (vagnsamtrafik) järnvägarna emellan.

I detta ärende har Svenska Järnvägsföreningen avgivit yttrande den 21 oktober 1922, varefter Järnvägsstyrelsen inkommit med tvenne promemorior.

Kungl. Maj:t finner för närvarande gott i förevarande ämne allenast förordna, dels att vid godsvagnsamtrafik med Statens järnvägar skall ifråga om avståndsbegränsningen för rätten att införa annan svensk järnvägs vagn å Statens järnvägar gälla, att denna begränsning skall, där icke annat i särskilt fall överenskommes, utgöra:

För järnväg, vars trafikerade banlängd understiger 50 km, tills vidare 200 km, samt

för järnväg, vars trafikerade banlängd uppgår till eller överstiger 50 km,	
för tiden intill år 1926 .....	400 km,
» » fr. o. m. år 1926 t. o. m. år 1930 .....	350 » och
» » fr. o. m. år 1931 och tills vidare därefter .....	300 »

dels ock, i fråga om vagnhyra, att denna tillsvidare, intill dess annorlunda kan varda av Kungl. Maj:t bestämt, skall utgå med 1 kr. 50 öre för vagndygn.

Detta får jag, på nädigste befallning, härigenom meddela Järnvägsstyrelsen till kännedom. Stockholm den 2 mars 1923.

ANDERS ÖRNE

A. B. Gärde

Järnvägar, vilkas trafikerade banlängd understiger 50 km och som i ovan återgivna bestämmelser avses, äro följande:<sup>1</sup>

Krylbo—Norbergs järnväg  
Malmö—Limhamns »  
Stockholm—Saltsjöns »

## II

I anslutning till Kungl. Maj:ts ovannämnda kungörelse har mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen träffats följande

## Avtal

### A. Allmänna bestämmelser

#### § 1

Avtalets om-  
fattning

1. Detta avtal gäller, där ej annorlunda är bestämt, för ömsesidig användning inom Sverige av vagnar och lasttillbehör, som tillhöra Statens järnvägar och de till Svenska Järnvägsföreningen anslutna normalspåriga järnvägarna<sup>1</sup> och i övrigt andra svenska normalspåriga järnvägar, vilka enligt meddelande från Kungl. Järnvägsstyrelsen (bilaga 1) förklarar sig biträda avtalet. Envar järnväg äger dock rätt att med annan järnväg överenskomma om tilläggs- och undantagsbestämmelser, men dylika särskilda överenskommelser få icke vara av sådan art, att avsikten med detta avtal äventyras eller att annan järnvägs på avtalet grundade rätt därigenom kränkes.

2. Avtalet gäller även, då vagnar och lasttillbehör, tillhörande i mom. 1 nämnda järnvägar, på väg till och från utlandet befinna sig i Sverige eller ombord på ångfärja, i senare fallet därest de enligt med utländska järnvägsförvaltningar träffade avtal anses vara i svensk järnvägs vård.

3. Avtalet äger tillämpning jämväl på vagnar, som genom påmålning av järnvägs ägaremärke eller på annat sätt angivits stå till denna järnvägs förfogande för användning i allmän trafik. Ehuru således icke verklig ägare, betraktas järnvägen dock såsom *vagnägare*, så snart detta avtal skall tillämpas på dylika vagnar.

4. Jämväl sådana godsvagnar, som användas för personer (vagnar litt Cg och Cgr), post eller resgods, falla under avtalets bestämmelser om godsvagnar.

5. Avtalet gäller däremot icke för gemensam användning av Statens järnvägars vagnar litt. Ghl, Ib, Ibr, Ob, Q och S och med dessa jämförliga, andra järnvägar tillhöriga vagnar. (Jfr § 24.)

6. Vad i Kungl. kungörelsen av den 2 mars 1923, i detta avtal och i tillämpningsföreskrifterna är sagt om godsvagnar gäller i tillämpliga delar även för presenningar, så framt icke särskilda bestämmelser finnas för dessa.

### C. Godsvagnar

#### § 3

Bestämmelser  
om vagnar för  
vissa transpor-  
ter

1. För sändning till utlandet skall i främsta rummet återgående utländsk om vagnar för vissa transporter

Finnes ej dylik vagn tillgänglig för sändning till utlandet över Trälleborg, skall Statens järnvägars vagn användas härför.

<sup>1</sup> Med följande normalspåriga enskilda järnvägar under 50 km:s längd har Kungl. Styrelsen träffat särskilda avtal om vagnsamtrafik: Kumla—Yxhults järnväg, Matfors—Vattjoms järnväg, Nordmark—Klarälvens järnväg (3-skeniga sträckan Karlstad Ö—Skoghall), Norra Lidingöbanan, Säbyholms järnväg och Stockholm—Södra Lidingöns järnväg.

2. Järnväg har rätt att förbjuda, att dess vagnar sändas utom Sverige.

3. Har viss dag eller vissa dagar järnväg vid en föreningsstation större antal utgående vagnar till anslutande järnväg än ingående vagnar från samma järnväg, äger den förstnämnda järnvägen rätt att av den anslutande järnvägen för gemensamma transporter erhålla det antal vagnar, som utgör skillnaden mellan ifrågavarande ut- och ingångna vagnar vid föreningsstationen. (Jfr § 4.)

4. För regelbundna transporter, som inom landet endast beröra två järnvägar, skola dessa — därest någondera av dem för vagnhyresutjämning påyrkar det, och olämpliga tomvagnsdragningar därigenom icke uppstå — tillhandahålla vagnar i förhållande till vagnarnas omloppstid å vardera järnvägen. *Denna gemensamma vagnhållning skall dock fullgöras såväl vid god som vid otillräcklig tillgång på vagnar.*

#### § 4

Avsändande järnväg har rätt att vid behov beställa vagnar för gemensamma transporter hos en mottagande järnvägs trafikföreståndare (trafikbeställningsschef, trafikinspektör). Vagnarna skola beställas för överlämning vid den station, där de med last skola återlämnas till ägande järnvägen. Berör transporten mellanliggande järnvägar, skall beställningen gå genom dessa och slutligen framföras av trafikföreståndaren vid den järnväg, som ansluter vid överlämningsstationen. Finnes beställd vagn tillgänglig å mellanliggande järnväg, skall denna järnväg överlämna vagnen, i vilket fall beställningen icke behöver föras vidare.

I beställningen skola uppgifter lämnas om den avsedda användningen och om dag och station för överlämningen. Beställd vagn får icke överlämnas tidigare än under loppet av den i beställningen angivna dagen. Skyldighet finnes icke att lämna beställd vagn till visst tåg eller till viss tid på dagen. Har viss dag för överlämningen icke angivits i beställningen och finnes vagnen tillgänglig å överlämningsstationen, skall den antecknas såsom övertagen den dag, då stationen mottagit order att överlämna vagnen.

Beställda vagnar skola tillhandahållas enligt minst den för egna stationer gällande fördelningsprocenten. Hänsyn skall dock tagas till trafikstadgans bestämmelse om företrädesrätt för sändningar, som förvaltning finner uppenbarligen vara av brådskande art.

#### § 5

1. Mottagande järnväg har med i § 15 angivna inskränkningar *skyldighet* att övertaga och vidaresända främmande järnvägs vagn, Skyldighet och rättighet för järnväg att övertaga lastad främmande järnvägs vagn

a) vars last utgöres av lik,

b) som är lastad, så långt vagnsutrymmet medgiver, med levande djur, som föras lösa,

c) vars last uppgår till eller är fraktberäknad för minst 8 ton för slutna och 10 ton för öppna vagnar,

d) vars last upptager vagnens hela utrymme,

e) som lastad är på återväg till ägande järnvägen.

2. Mottagande järnväg har *rättighet* att övertaga och vidaresända främmande järnvägs vagn,

a) som är försedd med tillräcklig last (enligt Begreppsbestämningar för »Tillräcklig last» c) och d) å sid. 99),

b) vars otillräckliga last utgöres av levande djur, teatereffekter, åkdon, båtar eller synnerligen svåromlastat gods,

c) skyddsvagn.

3. Styckeodlastad vagn, som ej längre har tillräcklig last, får framföras till närmaste föreskrivna omlastningsstation, även om denna är belägen

bortom slutstationen för det tåg, i vilket vagnen befann sig, när lasten blev otillräcklig. Vid djurtransporter ävensom eljest i tvingande fall (synnerlig svårighet att omlasta, tullhänsyn och dylikt) får dock sådan vagn framföras ända till lastens bestämelsestation.

4. Önskar mottagande järnväg icke framföra på bortväg varande vagn, som den enligt mom. 2 har rättighet att övertaga, är den skyldig att skyndsamt omlasta godset till annan vagn.

5. Kostnaderna för i mom. 4 omnämnda omlastningar och för därav möjligen föranledd skada å vagn eller last gäldas av den järnväg, som verkställt omlastningen.

6. Station är berättigad att för lossning eller hämtning av last låta överföra vagn till annan station, då för överföringen fram och åter ingen avgift eller endast överförings- eller växlingsavgift erlagges. Även om förbindelse-spåret mellan dessa stationer tillhör annan järnväg än den, över vilken vagnen ankommit, anses dock vagnen hela tiden hava varit inne å denna senare järnväg.

### § 6

Tidpunkten  
för vagns  
övertagande

1. Vagn, som är behörigen adresserad och icke blir tillbakavisad enligt § 15, anses, utom i de fall, som i mom. 2, 3 och 4 här nedan omnämnas, vara av mottagande järnvägen övertagen omedelbart efter ankomsten till övergångsstationen. En dylik vagn skall således å vederbörliga handlingar angivas såsom övergången från den avlämnande till den mottagande järnvägen i det dygn, under vilket den med den avlämnande järnvägens tåg anlänt till övergångsstationen. Samma bestämmelse gäller för vidareänd styckegodslastad vagn.

2. Vagn, som lastad anlänt till övergångsstation för att därstädes lossas och efter lossningen övergår till anslutande järnväg, skall anses såsom övergången från den ena till den andra järnvägen i det dygn, varunder lossningen fullbordats.

3. Vagn, som lastad anlänt till övergångsstation för att därstädes lossas, men vars last i stället omexpedieras till station vid annan järnväg, skall angivas såsom övergången i det dygn, varunder vagnen jämte den nya fraktsedeln eller det ändrade förfogandet för lasten ställes till den mottagande järnvägens förfogande.

4. Vagn, som före ingåendet å annan järnväg måste repareras, rengöras eller desinfekteras, anses ej överlämnad förrän efter verkställd reparation, rengöring eller desinfektion, även om denna verkställs av mottagande järnvägen.

5. Vagn, som grannbana jämlikt § 5 mom. 2 har rättighet att övertaga, men icke önskar vidareända, utan i stället omlastar på den station, där den blivit övertagen, skall anses överlämnad på samma sätt, som om den blivit vidareänd.

6. Vagn, som på övergångsstation utlämnas till grannbana för omlastning av enligt § 15 tillbakavisad vagn, skall anses övertagen av grannbanan det dygn, under vilket den blivit utlämnad, och anses återtagen det dygn, under vilket den överlämnas färdiglastad och klar för vidarebefordring.

### § 7

Återsändning  
och användning  
av främmande järn-  
vägs vagn

1. Sedan främmande järnvägs vagn lossats, skall den utan dröjsmål återföras till ägande järnvägen på sådant sätt, att den med minsta möjliga antal lastningar får gå tom så liten del av återvägen som möjligt.

Vagnen skall sålunda i första rummet användas för sådan sändning, att den ägande järnvägen får del av frakten, i andra rummet förses med last till hemstationen och därefter användas för den av förefintliga sändningar, vars bestämmelsestation ligger närmast hemstationen, i varje fall dock så att hemvägen därigenom förkortas och att vagnen högst en gång passerar förbi hemstationen.

2. För att hämta last, som skall sändas enligt bestämmelserna i mom. 1, får främmande järnvägs vagn avledas från hemvägen, dock icke så långt, att den därigenom kommer att överskrida av Kungl. Maj:t bestämda avstånd från hemstationen. Hemvägen från den nya lastens bestämmelsestation skall således alltid bli kortare än hemvägen från den avledande stationen.

Vagn, som avledes, får av varje station i vagnens väg fördes med avledningslast, d. v. s. last (även »icke tillräcklig» last) till den station, dit vagnen avledes, eller till station mellan den lastande stationen och denna station.

3. I tomt tillstånd får främmande järnvägs vagn återlämnas endast på hemstationen, såvida ej i vissa fall särskild överenskommelse träffas mellan berörda järnvägar.

En från utlandet inkommande svensk järnvägs vagn får dock *dessutom* återlämnas,

- a) därest den inkommer tom: vid den övergångsstation, som ligger närmast gränsstationen;
- b) därest den inkommer lastad: vid den övergångsstation, som ligger närmast lossningsstationen.

4. Främmande vagn, som återsändes tom, skall sändas över den kortaste väg, som den kan gå till hemstationen, utan att den under *resan* kommer att å någon järnväg gå längre sträcka *utan* än *med* tillräcklig last.

5. Vagn, som ankommer med *tillräcklig* last, får användas för att enligt företagen omadressering av hela lasten eller tillräcklig del därav vidareföra den omadresserade sändningen till vilken station som helst, för så vitt icke de av Kungl. Maj:t här ovan bestämda begränsningarna därigenom överskridas. (Rapport enligt § 12.)

6. Slutlossas främmande järnvägs vagn å station, som är övergångsstation till ägande järnvägen, skall vagnen, därest denna järnväg så fordrar, återlämnas omedelbart efter lossningen.

7. Varje järnväg har rätt att föreskriva, att vissa dess *för särskild trafik inrättade vagnar* vid återlastning till eller över ägande järnvägen få användas endast för sändningar, vilka ingå på ägande järnvägen vid den övergångsstation, där vagnen senast utgått, eller vid andra, särskilt angivna övergångsstationer. I övrigt skall största möjliga hänsyn tagas till ägande järnvägs önskan beträffande dylika vagnars återlastning till vissa angivna linjesträckor eller i viss riktning.

8. Förvaltning är skyldig tillse, att främmande vagn skyndsamt behandlas. Om främmande vagn finnes tillgänglig, skall den användas till transport på för ägande järnvägen fördelaktigaste sätt. Förvaltning får sålunda ej genom att använda egen vagn för samtrafiksändning förskaffa sig ökad hyresinkomst, samtidigt som lämplig främmande vagn finnes tillgänglig för nämnda sändning.

9. Vagnskort å främmande järnvägs vagn få icke avlägsnas, innan vagnen återkommit till ägande järnvägen.

## § 8

1. Järnväg är skyldig att framföra tom eller otillräckligt lastad främmande järnvägs vagn i nedannämnda fall, nämligen

- a) då vagnen överlämnas för att hämta tillräcklig last, vilken å den befordrande järnvägens linjer skall framföras minst lika lång väglängd, som vagnen går tom eller otillräckligt lastad;
- b) då vagnen återsändes till ägande järnvägen i enlighet med bestämmelserna i § 7 mom. 3;
- c) då vagnen, om den i och för en och samma transport två gånger berört ägande järnvägen, efter lossningen återsändes till den *första* utgångsstationen från ägande järnvägen samma väg, över vilken den förut gått

Skyldighet att framföra tom främmande järnvägs vagn

lastad. Härvid förutsättes dock, att vagnen icke redan tomdragits för att hämta samma sändning enligt bestämmelse under a).

2. För tillämpning av bestämmelserna under mom. 1 a) och c) skall närmare överenskommelse om förfaringssättet träffas mellan berörda järnvägar.

3. Skall under mom. 1 a) nämnd vagn icke användas för brådslande sändning, varom meddelande lämnats i förväg, äger befordrande järnvägen rätt att lasta vagnen i befodringsriktningen, dock icke så att den utan stöd av särskild överenskommelse kommer att avvika från befodringsvägen eller lastas till station bortom bestämmelsestationen.

#### § 9

Beräkning av hyra för användning av främmande järnvägs godsvagnar

1. För det dygn, varunder främmande järnvägs vagn ingår på den användande järnvägen, erlægges hyra, endast då detta dygn jämväl är utgångsdygn från samma järnväg.

2. Då vagn uppehålls å övergångsstation för omlastning av ursprunglig last till annan vagn (§ 5 mom. 4), erlägger den omlastande järnvägen hyra efter samma grunder.

3. Fördröjes överlämningen av främmande vagn till angränsande järnväg till följd av att den övergångsstation, vid vilken vagnen skall överlämnas, icke kan mottaga den på grund av vagnanhopning å övergångsstationen eller å angränsande järnväg, skall den ökning av hyran, som därav förorsakas, av den eller de järnvägar, som vållat hindret, gottgöras den järnväg, å vilken vagnen uppehålls. Den station, vid vilken vagnen av denna anledning fördröjes, skall därför å fastställt formulär insända rapport härom till trafikbyrån. Vid sådan rapport, som ej är styrkt av skrivelse eller telegram från det trafikbefäl, som anbefallt stationen att kvartaga vagnen, fästes intet avseende.

4. För förstörd eller förkommen vagn, för vilken den ansvarsskyldiga förvaltningen lämnat gottgörelse, påföres hyra endast för tiden intill den dag, under vilken vagnen förstördes eller förlusten fastslogs.

5. För vagnar och presenningar, som tillhöra militärlägsätt och som enligt plan eller på särskild militär order uppehållas oanvända på främmande järnväg, gäller befrielse från hyra under uppehållet. Detta beräknas för vagn, som ankommer tom, fr. o. m. dagen efter ankomsten, och för vagn, som ankommer lastad, fr. o. m. dagen efter lossningen. Det räknas t. o. m. dagen före avgången, om vagnen avgår tom, och t. o. m. dagen före lastningen, om vagnen avgår med last.

Rapport om dylikt uppehåll av vagnar och presenningar skall sändas till trafikbyrån.

#### § 10

Straffbestämmelser

1. Därest vagn sammanlagt under resan (se Begreppsbestämningar) gått längre sträcka *utan* än *med* tillräcklig last å någon järnväg, som ej därtill lämnat sitt medgivande, äger denna att såsom ersättning för framdragningskostnad och vagnhyra av den järnväg, som föranlett felsändningen, uppbära 10 öre per vagn för varje kilometer, varmed det av vagnen utan tillräcklig last å järnvägen utgjorda kilometerantalet överskjuter det med tillräcklig last utgjorda, dock att ersättningen skall utgå med minst 4 kronor per vagn.

2. Därest vagn återlämnas tom vid annan övergångsstation än hemstation eller station, som ägande järnvägen enligt § 7 föreskrivit, skall den järnväg, som föranlett detta, till ägande järnvägen erlagga en avgift av 10 öre per vagn för varje kilometer, som vagnen å ägande järnvägen till följd av felsändningen skulle behöva framdragas för att nå föreskrivna övergångsstation. Ersättningen skall dock utgå med minst 4 kronor per vagn. Felaktig återlämning enligt detta moment anses föranledd av den järnväg, på vilken vagnen senast blivit lossad, därest lossningsstationen icke adresserat vagnen till återlämningsstationen utan endast till station på hemvägen och annan järnväg till följd därav måste omadressera vagnen.



3. Överlämnas därtill icke berättigad vagn lastad till station, som ligger på större avstånd från övergångsstationen än de av Kungl. Maj:t bestämda, skall den felande järnvägen, därest den icke föredrager att på egen bekostnad omlasta vagnen å övergångsstationen, erlægga en plikt av 10 kronor. Användande järnväg erlägger ingen hyra för dylik vagn.

4. Om vagn — lastad eller tom — användes på annat otillåtet sätt, skall till ägande järnvägen, förutom avtalsenlig hyra och i förekommande fall avgift enligt mom. 2, för varje särskilt fall av sådan otillåten användning plikt erläggas med 10 kronor per vagn.

### § 11

1. Med lasttillbehör förstås tillbehör, som äro avsedda att skydda eller Lasttillbehör fasthålla last men icke tillhöra viss vagn.

2. Presenningar och såvitt möjligt även andra lasttillbehör skola vara försedda med ägaremärke och nummer, när de gå in på främmande järnväg.

3. Alla lasttillbehör skola åtföljas av förpassning, därest de icke användas för att skydda eller fasthålla last.

4. Tiden för presennings övergång från en järnväg till en annan fastställes enligt tillämpliga delar av de i § 6 för godsvagn givna bestämmelserna.

5. Därest last, som täckes av presenning, omexpedieras utan omlastning, får presenningen följa vagnen. (Rapport enligt § 12.)

6. Främmande presenning, som ej längre behöver användas för att täcka den last, å vilken den utgått, får — även genom avledning från hemvägen — användas för sändning till eller över ägande järnvägen och till hemstationen eller till den station, med vilkens namn den är märkt.

7. Gives icke tillfälle till sålunda medgiven användning, skall presenning utan dröjsmål fraktfritt återsändas till hemstationen. Dynamit-, kalk- och träpresenning må dock återsändas till den station, med vars namn den är märkt, *förutsatt att den därvid kommer att gå endast över järnvägar, som fått del av frakten för den sändning, som presenningen täckt på bortvägen.*

8. Lasttillbehör, som lösa återsändas till ägande järnvägen eller som sändas till främmande järnvägs station för att därifrån användas för last, skola befordras fraktfritt på snabbaste sätt och i regel såsom fraktgods.

9. För användning av främmande presenning skall till ägande järnvägen erläggas en hyra av 30 öre per dygn. För ingångsdygnet erlägges hyra, endast då detta dygn jämväl är utgångsdygn från samma järnväg. För användning av SJ dynamitpresenning utgår en hyra av endast 10 öre per dygn.

Då presenning uppehålls å övergångsstation för överflyttning av lasten till annan vagn, erlägger den omlastande järnvägen hyra efter samma grunder.

För förstörd eller förkommen presenning, för vilken den ansvarsskyldiga förvaltningen lämnat ersättning, påföres hyra endast för tiden intill den dag, under vilken presenningen förstördes eller förlusten fastslogs.

10. Användes främmande presenning i strid mot bestämmelserna i mom. 5—7 eller mot de av Kungl. Maj:t stadgade begränsningarna, skall den härtill skyldiga järnvägen, förutom hyra enligt mom. 9, till presenningsägaren erlægga en plikt av 5 kronor för varje dylik användning. För presenning, som användes i strid mot de av Kungl. Maj:t föreskrivna begränsningarna, skall mottagande järnvägen icke erlægga någon presenningshyra till ägande järnvägen.

11. Vid anspråk på ersättning för förstörda, bortkomna eller skadade lasttillbehör behöver avseende fästas, blott om efterforskning igångsatts inom fyra månader, räknat från den dag, under vilken lasttillbehören senast utgått från ägande järnvägen.

12. Skada å och förlust av lasttillbehör skall anmälas till ägande järnvägen medelst rapport enligt fastställt formulär, bilaga 4, av den station, som upptäcker skadan eller förlusten.

## § 12

## Rapporter

Följande rapporter skola omedelbart insändas till trafikbyrån:

<i>Rapport skall avgivas:</i>	<i>Rapporten avgives av:</i>
1:o) då främmande vagn eller presenning vidareändas med om-expedierad last (§ 7, mom. 5, § 11, mom. 5);	station, som vidareändar vagnen;
2:o) då främmande vagn eller presenning uppehållits till följd av vagnanhopning å den övergångsstation, där vagnen skulle överlämnas till annan järnväg (§ 9, mom. 3);	station, vid vilken vagnen uppehållits;
3:o) då vagnar och presenningar, som tillhöra militärtågsätt, uppehållas på främmande järnväg enligt plan eller särskild militär order. (Om sättet för uppehållets beräkning, se § 9, mom. 5.)	station, där vagn och presenning uppehållas.

## § 13

## Redovisnings- och avräkningsbestämmelser

1. Station, till vilken vagnar ankomma för att överlämnas till grannbana, skall föra bok över alla sådana vagnar, såväl egna som främmande, som där övergå till annan järnväg, vare sig de äro direkt ställda in på eller över sistnämnda järnväg eller efter slutlossning överlämnas till denna eller till följd av omexpediering, avledning eller nylastning ingå på ifrågavarande järnväg. Följande uppgifter skola noggrant angivas i boken för varje anländ godsvagn, nämligen ankomstdatum och tåg, signatur och nummer, huruvida vagn var lastad eller tom, avsändningsstation, senaste övergångsstation (i förekommande fall) och adresstation.

För vagn, som vid stationen övergår till anslutande järnväg, skall i den bok, i vilken vagnen finnes upptagen såsom anländ, övergångsdatum och övertagande järnvägens signatur angivas.

2. Övergångskort skola upprättas i den ordning, som bilaga 3 anvisar. Varje kort får endast upptaga en vagn. För SJ vagnar litt. Q2—18 och med dessa jämförliga enskilda järnvägars vagnar skola övergångskort icke utskrivas. För SJ vagnar litt. Ghl, Ib, Ibr, Ob, Q1, Q19, Q23 och S skola övergångskort däremot utskrivas och insändas till trafikbyrån (jfr § 24).

För att angiva, huruvida övergången vagn avsänts med vid ankomsten *innehavd last*, med vid den kortskrivande stationen erhållen *last* eller *tom*, göres avprickning i härför avsedda kolumner å kortet.

Å därför avsedd plats å kortet angives den station, till vilken vagnen avsänts, och i förekommande fall jämväl vagnens närmast följande övergångsstation före framkomsten till bestämmelsestationen.

För vagn, som mottagande järnväg icke önskar framföra utan endast förfoga över i och för omlastning, skola övergångskort utskrivas såväl för överlämningen som för återlämningen till och från den järnväg, som utför omlastningen. Å bägge korten skall antecknas »omlastad».

3. Härövan med avseende på godsvagnar givna bestämmelser gälla i tillämpliga delar även för presenningar, för vilka dock kort skola användas, som tydligt skilja sig ifrån korten för vagnar.

4. För varje övergången vagn (jfr dock mom. 2) eller presenning skall det vederbörligen ifyllda och noggrant granskade övergångskortet insändas till trafikbyrån senast dagen efter den, då de för kortets ifyllande erforderliga uppgifterna blivit tillgängliga, såvida icke annan tid blivit för stationen bestämd.

Övergångsstation skall försända alla samma dag till trafikbyrån ingående kort ävensom av stationen enligt § 12 avgivna rapporter i ett gemensamt, härför särskilt avsett kuvert och därå anteckna stationens namn och av-sändningsdatum.

5. Stationerna skola direkt besvara från trafikbyrån mottagna förfrågningar rörande vagnar och presenningar.

6. Avräkning i fråga om hyra för vagnar och presenningar upprättas månatligen av trafikbyrån. Debitering och kreditering med anledning av avtalsstridig användning av vagn eller presenning skall å avräkningen upptagas såsom särskild post, och erforderliga data därvid angivas.

Trafikbyrån skall tillsända vederbörande enskilda järnvägsförvaltningar avräkningen inom utgången av månaden efter den, avräkningen avser. I följd av avräkningen erforderliga likvider regleras genom Statens järnvägars kontrollkontor i sammanhang med den allmänna samtrafiksavräkningen.

#### § 14

1. Godsvagnar och lasttillbehör, som tillhöra normalspåriga järnvägar, få medelst överföringsvagnar framföras å följande smalspåriga järnvägar: Bestämmelser för normalspåriga vagnars framförande å smalspåriga banor medelst överföringsvagnar

Byvalla—Långshyttans järnväg,  
 Nordmark—Klarälvens järnväg,  
 Dannemora—Hargs järnväg (endast linjerna Dannemora—Harg och Knaby—Ramhäll),

Statens Järnvägar (linjerna Finspång—Kimstad—Norrköpings Östra, Hultsfred—Västervik, Växjö—Bredåkra, Kristianstad—Karlskrona, Ronneby—Ronnebyredd, Växjö—Norrhult, Brittatorp—Fliseryd, Skoghult—Björködal, Kalmar C—Förlösa, Kalmar C—Torsås, Uddevalla hamn—Bengtssfors västra, Håkantorp—Forshem, Källby—Kinne-Kleva, Stenstorp—Lidköping och Kvänum—Gössäter).

2. För i mom. 1 omnämnda vagnar och lasttillbehör gälla under transport och uppehåll å smalspårig järnväg i tillämpliga delar samma bestämmelser som för främmande vagnar och lasttillbehör under transport och uppehåll å normalspårig järnväg. Beträffande vagns övergång från smalspårig till normalspårig järnväg gäller dock, att vagnen räknas som övergången först vid den tidpunkt, då den nedstalles på den normalspåriga järnvägens spår.

3. För normalspårig vagn, som tom ingår på smalspåret för att hämta last eller lastad ingår på smalspåret för att där lossas och återgår tom, utgår en vagnhyra av 1 kr 50 öre för det första avgiftspliktiga dygnet å smalspåret.

För normalspårig vagn, som med last ingår på smalspåret och som jämväl utgår med last från smalspåret, utgår en hyra per dygn av 1 kr 50 öre under två dygn, därest uppehållet på smalspåret avser minst två avgiftspliktiga dygn.

För de vagnadygn utöver här nämnda, som normalspårig vagn uppehålls för smalspårets räkning, utgår en hyra av 3:— kr.

### D. Föreskrifter om vagns beskaffenhet och behandling

#### § 15

1. Såsom icke övergångsberättigade få särskilt följande vagnar tillbaka- Villkor beträffande vagns beskaffenhet vid övergång till främmande järnväg visas:

- vagn, vilkens byggnad eller inredning står i strid med av vederbörande myndighet utfärdade tekniska bestämmelser;
- lastad vagn, vilkens axeltryck befinnes vara större än det för den mottagande järnvägen tillåtna;
- vagn, vilkens last är avsedd att passera tullgräns och sedan vidarebefordras under tullplombering, men som icke är inrättad enligt »Teknisk enhet», art. VI;
- vagn med någon av de i »Teknisk enhet», art. IV avd. B. angivna felaktigheter;

Anm. Till hemorten löpande skadad vagn, som utan fara kan framföras, skall dock mottagas.

- e) gentemot ägande järnvägen:  
privatvagn, tom eller lastad, vilkens senaste revision ägt rum för mer än 3 år sedan och  
lastad annan vagn, vilkens senaste revision ägt rum för mer än 4 år sedan;

**Anm.** Omlastningskostnaderna för vid enskild svensk järnväg lastad vagn, som tillbakavisas av dansk eller norsk järnväg på grund av överskriden revisionsfrist, jämte den daghyra, som statens järnvägar hava att betala till vagnägaren under den tid vagnen av samma anledning uppehålls å gränsstation, uttagas genom gränsstationens försorg av vagnägaren.

- f) vagn, som icke är lastad enligt bil. B till Godstransportföreskrifter I, SJ Författningssamling nr 141 a;  
g) vagn med periodsmörjning, vilkens smörjningsfrist utlupit;  
h) för djurtransport begagnad vagn, som icke blivit vederbörligen ren-  
gjord;  
i) vagn med ofullständiga skadeanslag (§ 18 mom. 2);  
j) vagn, som skall befordras uppvärmd, dels därest den saknar anordning för tryckluftbromsning och skall befordras i tryckluftbromsade tåg, dels därest den saknar anordning för elektrisk uppvärmning och skall befordras å linjer med elektrisk drift.

2. Följande vagnar skola tillbakavisas:

- a) vagn, som befinner sig i sådant skick, att den äventyrar trafiksäkerheten eller saknar skyddshandtag för vagnskopplare;  
b) vagn med last, vars övertagande är förbjudet genom kungörelse av vederbörande myndighet;  
c) vagn, som icke undergått vederbörlig, i utfärdad kungörelse föreskriven *desinfektion*;  
d) tom vagn, vilkens senaste revision ägt rum för mera än 4 år sedan, för såvitt den icke är på hemväg till ägande järnvägen.

3. Här ovan nämnda anledningar till vagns tillbakavisande måste fastställas på övergångsstationen, innan växling, lossning eller andra åtgärder med vagnen vidtagas.

4. Tom vagn får tillbakavisas av *vagnägaren* endast på grund av bestämmelserna i mom. 1 h eller 2 c.

5. Omkostnader för omlastning av tillbakavisad vagn skola bestridas i de under mom. 1 a, b, c, h och 2 c anförda fallen av den järnväg, som sist lastat vagnen, och i alla övriga fall av den järnväg, som velat överlämna vagnen.

#### § 16

Tillsyn och behandling av vagn Vagn med periodsmörjning, vilkens smörjningsfrist utlöper, under det vagnen befinner sig på främmande järnväg, skall smörjas av den begagnande järnvägen allt efter behov.

#### § 17

Vagnstillbehör 1. Med vagnstillbehör förstås i detta avtal sådana delar av en vagn, som dels icke äro fastgjorda vid vagnen utan äro avsedda att kunna avtagas, när så erfordras, och åter anbringas utan användning av verktyg eller våld, dels angivas tillhöra vagnen antingen genom märkning å vagnens båda långsidor eller genom en förpassning, som åtföljer vagnen. Vagnstillbehör skola om möjligt vara försedda med ägaremärke.

2. Vagnstillbehör få icke skiljas från den vagn, de tillhöra.

Därest vagnstillbehör på grund av lastens läge å en vagn icke kunna anbringas på sina platser, skola de stivas in, så att de icke kunna skadas eller falla av. Vagnen skall å båda långsidorna förses med anslag, som anger var tillbehören finnas och deras antal. Så snart anslagen blivit obehövlige, skola de borttagas. Äro vagnstillbehör varken synliga eller angivna å dylika anslag, skall brist anses föreligga (§ 18). Vagnstillbehör, som blivit till övers, skall sändas till ägarens järnväg.

## E. Skada på och reparation av vagn

## § 18

1. Skada på främmande järnvägs vagn och på egen vagn, som är på väg till främmande järnväg, och skada på eller brist i vagnstillbehör (se §§ 17 och 22) skall, med i mom. 4 nämnd inskränkning, genom skadeanslag, som fastsätts i de å vagnens båda långsidor uppsatta adressramarna framför där redan befintliga vagnskort, anmärkas av den station, där skadan eller bristen uppstår eller först upptäckes eller påvisas av tågpersonalen.

På plomberad, sluten vagn eller med presenning täckt vagn skall skada eller brist, som icke kan upptäckas utifrån, genom skadeanslag anmärkas av den station, där plomberingen brytes eller presenningen avtages. På anslaget skall antecknas: »Plomberat — Täckt med presenning — från ..... station».

2. För skadeanslag skola användas fastställda å kartong tryckta formulär, nämligen *rött skadeanslag*, när skadan är av sådan omfattning, att vagn icke får lastas, *blått skadeanslag*, när skadan icke är större, än att vagn i vanlig ordning kan återföras till ägande järnvägen, och *ofärgat skadeanslag* för angivande av skada på eller brist i lösa vagnsdelar, bilaga 5. Namnet på den järnväg, vars station anbringat skadeanslaget, skall vara tryckt på formuläret. *Den egna stationens namn* skall anbringas genom *stämpel* eller *tryck*, övriga uppgifter med *blåkritpenna*. Förkortningar få icke användas.

Skadorna skola uppgivas tydligt och sanningsenligt.

3. Nyttillkommen skada eller förvärrande av redan anmärkt skada får icke tillskrivas på förut befintligt skadeanslag utan skall alltid angivas genom nytt sådant, som fastsättes framför det förutvarande.

4. Följande skador skola *icke anmärkas*, även om de förekomma tillsammans med andra skador:

obetydligt skadade lagerboxar, på vilka fjäderfästet, styrningen mot lagergaffeln, tätning- eller påfyllningsanordningarna icke äro rubbade eller skadade;

skadade eller felande smörjlock, smörjanordningar eller skruvar till lagerboxar och smörjhål;

böjda lagerboxbyglar;

böjda eller förskjutna fjäderblad;

skadade eller felande skruvar i fjäderbyglar;

böjda fjäderbultar, fjäderlänkar, fjäderbyglar och mellanläggsbrickor;

böjda buffertspindlar, buffertskivor och buffertbrickor;

skadade eller felande träbuffertskivor med eller utan plåtklädsel;

böjda dragkrokar, styrbrickor för dragstången och styrtänger för draginrättningen;

böjda koppelbyglar, koppelänkar, handtag på koppelskruvar, säkerhetskrokar med gaffelformigt fäste, koppelbultar, märlor för säkerhetskedjor och hakar på säkerhetskedjor;

skadade eller felande hakar för kopplets upphängning och glidplan på lagergaffel;

böjda hörnjärn på underredet, stolphållare eller skyddshandtag för vagnskopplare;

krökta delar av bromsinrättningen, när detta icke inverkar på densammans brukbarhet;

avnötta bromsklotsar av järn;

skadade eller felande bromsklotsar av trä, bultar till bromsrörelsen, fångjärn eller spännfjädrar för klotsarna;

böjda tvärstag mellan vagnskorgens väggar, mittbommar, regler på gavel- eller sidoväggar, taksparrar, tak- och regnlistor, strävor för bromskurars uppbärande, plåtskjutluckor för fönster;

skadade eller felande delar till fönstergaller, fönsterrutor på godsvagnar, anslagstavlor, golv- och hörnlistor;

böjda beslag med tappar eller med hylsor för tappar, bom- eller stängselhakar, förstärkningslistor, skyddsplåtar, vinkeljärn för fästning eller förstärkning, lykthållare, handtag, ledstänger och fotsteg;

skadade eller felande hållare och krokar för tåglinor och hakar i väggar och luckor;

böjda delar på dörrs låsinrättning, hakar eller strävor, som tjäna att hålla dörrar öppna, dörrbeslag med rullar, dörrhakar eller tillhörande märkla, öglor för plomberings fästande, säkerhetsanordningar för dörrar, dörrbuffertar eller anslagsvinklar för dörrar;

felande ringar, kilar, skruvar, muttrar, underläggsbrickor och sprintar;

skadade eller felande hänglås eller stängningsanordningar vid på- eller avtappningsöppningar å cisternvagnar (tillslutningsmuttrar, lock o. d.), då lås eller stängningsanordningar äro lösa eller fästade vid vagnen med kedja;

bräckor i fasonjärnens längdriktning, äldre skador, repor eller torksprickor på trädelar, skador på trädelar, uppkomna genom skavning eller genom att mindre splittror blivit frånskilda, repor eller avskavning på målningen.

Andra skador skola anmärkas endast om reparationskostnaderna anses komma att uppgå till minst 100 kr. Saknas vagnstillbehör, anmärkes detta oavsett ersättningsbeloppets storlek.

Råder ovisshet om huruvida reparationskostnad kommer att uppgå till detta belopp, skola skadorna beskrivas så noga som möjligt i skadeanslaget. I de i § 22 mom. 2 b anförda fall eller när tredje man (icke järnvägsförvaltning) är ersättningsskyldig, skola samtliga skador utan undantag anmälas. Rörande anmärkning av nytillkomna (förvärrade) skador enligt § 22 mom. 3 första punkten hänvisas till § 18 mom. 3.

5. Skadas främmande vagn genom vådeld, åkslag, explosion o. s. v., skall vagnägaren genast underrättas om skadan. Över skadan skall uppriktas särskilt besiktningssinstrument, som därefter omedelbart insändes till vagnägaren.

6. *Skadad vagn, som lastas på annan vagn*, skall oförtövat återsändas till ägande järnvägen över den genaste väg, som står till buds, utan att vagnen behöver forslas längre väg i skadat än i oskadat skick å någon järnväg.

### § 19

Fastställande på övergångsstation av vagnskada eller förlust av vagnstillbehör

1. Besiktning på övergångsstation av vagn, som skall övergå från en järnväg till en annan, verkställs i den mån och på det sätt, som mellan vederbörande järnvägar överenskommes.

2. Vid besiktning enligt mom. 1 skall avgöras, dels om vagn är övergångsberättigad, dels om övergångsberättigad vagn i förekommande fall är försedd med föreskrivna skadeanslag (§ 18). Vagn med skador eller brister, vilka enligt § 18 skola anmärkas, skall därvid, därest skadeanslag saknas eller påsatta sådana äro ofullständiga eller otydliga, innan vagnen överlämnas, av den *överlämnande* järnvägen försees med föreskriftenliga dylika anslag.

3. Skulle skadeanslaget på den *ena* av vagnens långsidor vara bortkommet, skall den *överlämnande* järnvägen ersätta det bortkomna anslaget med en avskrift av anslaget på vagnens *andra* långsida. Avskriften skall tydligt betecknas som sådan; bestämmelsen om att namnet å den järnväg, som utfärdar skadeanslag, skall vara åtryckt anslaget, äger härvid icke tillämpning.

### § 20

Plats för reparation av skadad vagn

1. Vagnägaren skall i regel själv iståndsätta skadad vagn. När arbetet kan göras genast och utan svårighet, skall emellertid användande järnväg utan dröjsmål avhjälpa skada å främmande vagn, i all synnerhet när skadan skulle kunna förvärras genom ett uppskov.

2. När skadan icke avhjälpes av användande järnvägen, skall det först avgöras, om skadad vagn utan olägenhet eller fara kan, om den är lastad, framföras till sin ursprungliga bestämmelsestation eller, om den är tom, återsändas till ägande järnvägen. Kan så ske, skall lastad vagn tillåtas fortsätta och tom vagn hemsändas. Kan däremot lastad vagn icke fortsätta utan olägenhet eller fara, skall den genast lossas. Lossningskostnaderna bestridas av den lossande järnvägen. Kan sålunda lossad vagn eller en i tomt tillstånd skadad vagn icke utan olägenhet eller fara återgå till ägande järnvägen på egna hjul, skall vagnen antingen intagas å närmaste verkstad eller *ofördröjligen* hemsändas, lastad på annan vagn (jfr § 18 mom. 6).

3. Ursårad vagn skall, även om den förmodas vara oskadad, besiktigas av sakkunnig tjänsteman för att få fastställt, huruvida vagnen är i löpdugligt skick. Det är i regel tillräckligt att använda mall för undersökningen av hjulsatserna. Kan vagnen därvid förklaras löpduglig, får den fortsätta, lastad eller tom. I tvivelaktiga fall skall undersökningen göras i svarv. Hava hjulsatserna endast blivit undersökta med mall, skall vagnen förses med skadeanslag, på vilka antecknas: »Vagnen har varit ur spår».

### § 21

1. Reparation av främmande vagn skall utföras på ändamålsenligt och Reparationsutförande hållbart sätt och snabbast möjligt. I vagnens konstruktion och utrustning får därvid ingen ändring göras. Behövas ersättningsdelar, skola sådana beställas från ägande järnvägen. Ersättningsdelarna skola beskrivas så noga som möjligt och om behövt avbildas medelst en skiss, å vilken de viktigaste måtten angivas. När ny axel begäres, skall numret på den skadade axeln ävensom huruvida den är ytter- eller mittaxel alltid angivas.

2. Ersättningsdelar, skadade vagnsdelar och skadad vagn, som är lastad på annan vagn, befordras fraktfritt med förpassning. Dessa föremål lastas och lossas utan vederlag. Ersättningsdelar skola försändas skyndsamt och om möjligt som ilgods, skadade delar som fraktgods, i båda fallen över kortaste lämpliga väg.

3. Skadade, utbytta vagnsdelar skola återsändas till vagnägaren; obrukbara delar återsändas dock endast, när så uttryckligen begäres. Axlar och hjul återsändas alltid.

4. Vagn skall efter verkställd reparation och sedan skadeanslagen borttagits omedelbart återtagas i trafik.

5. Rörande skadad privatvagn inhämtas upplysning från den järnväg, där vagnen är inregistrerad.

## F. Gottgörelse för omkostnader för ersättningsdelar och för reparation

### § 22

1. För förlust av eller skada å främmande vagn, vagnstillbehör (§ 17) eller lasttillbehör (§ 11) ansvarar den järnväg, som senast övertagit dem utan skadeanslag (§§ 18 och 19) eller (i fråga om lasttillbehör) utan anmärkning och icke kan styrka, att de blivit i oskadat skick hemsända eller övertagna av grannbana. Ansvar i allmänhet för förlust och skada

2. Betalningsansvaret begränsas dock på sätt nedan sägs.

- a) Axlar och hjul skola alltid, utan anspråk på vederlag, ersättas av ägande järnvägen mot återlämning av det gamla materialet.
- b) För utifrån icke synlig skada på plomberad, sluten vagn eller med presenning täckt öppen vagn, eller skada på eller brist i sådan vagns tillbehör ansvarar den järnväg, som hade vård om vagnen, när den blev plomberad eller täckt med presenning.
- c) För förlust eller skada, som träffar vagn, vagnstillbehör eller lasttillbehör, medan de forslas eller uppehållas å sådant spår, som om-

- nämnes i § 5, mom. 6, ansvarar den järnväg, som trafikerat sagda spår.
- d) För förlust av eller skada på hänglås eller stängningsanordningar till på- eller avtappningsöppningarna (tillslutningsmuttrar, lock o. d.) ansvarar ägaren, därest lås- eller stängningsanordningarna äro lösa eller blott fästade vid vagnen med kedja.
  - e) Ersättningsanspråk, som avse vagnstillbehör, lasttillbehör, ersättningsdelar och skadade vagnsdelar, som befordras enligt förpassning, avgöras enligt bestämmelserna om gottgörelse för till befording mottaget gods.
  - f) Med mindre beloppet eller värdet enligt § 23 uppgår till minst 100 kronor eller i fråga om lasttillbehör till minst 50 kronor eller med mindre tredje man (icke järnvägsförvaltning) lämnat ersättning, skall
    - 1) reparationskostnad icke betalas för skadad vagn, vagnstillbehör, eller för lasttillbehör, som tryggar lasten på *en* vagn eller *ett* vagnpar, utom i fallet e),
    - 2) ej heller ersättning betalas för förkommen eller förstörd materiel av förenämnda slag.

3. Reparationskostnad eller ersättning för förlust skall erläggas av den järnväg, på vilken den först uppnått eller överskridit nyssnämnda belopp, även om skadan eller förlusten delvis uppstått på dessförinnan passerad järnväg, vore det än ägarens. Att taga bort och sätta axel under urspårad vagn anses såsom reparation.

### § 23

Fastställande och avräkning av ersättnings- och reparationskostnader

1. Räkningar å gottgörelse för förstörd eller förkommen materiel, ersättningsdelar och reparationer skola, så snart ske kan, dock senast inom ett år, tillställas den ersättningskyldiga förvaltningen.

2. Till grund för beräkning av ersättnings- och reparationskostnader må icke läggas högre pris än som finnes angivet i en för ändamålet upprättad prislista (bilaga 2). Endast beträffande vagnar med mer än 25 tons lastförmåga kunna för delar av säregen konstruktion omkostnaderna beräknas på sätt i mom. 4 sägs. Vid fastställande av prislistan har man utgått från att gammalt, oanvändbart material, med undantag av axlar, hjul och blad-fjädrar, icke återlämnas till vagnägaren. Därest det återlämnas, skall följaktligen dess skrotvärde tillgodoräknas den ersättningskyldiga förvaltningen.

3. Samma pris skola beräknas för ersättningsdelar, som tillhandahållas av vagnägaren (§ 21).

4. Reparationer, för vilka pris icke finnas angivna i prislistan, eller för vilka enligt mom. 2 andra pris än efter prislistan kunna beräknas, skola nogt beskrivas i räkningarna. Materialier, som begagnats för reparation, skola upptagas i räkningen till självkostnadspris (jfr dock mom. 8); arbetslöner skola upptagas till sitt verkliga belopp. I räkningen medtages icke ersättning för bränsle, spik, mindre skruvar och dylika småsaker och icke heller utgifter för de tjänstemän, som användas i verkstäderna för allmänna sysslor. Såsom gottgörelse för dylika, ej särskilt beräknade utgifter skall ett tillägg av 100 % av arbetslönerna upptagas på räkningen.

5. Vagnägaren är berättigad att begära full ersättning såväl för ännu brukbara, skadade vagnsdelar som för skadade, icke löpdugliga vagnar — under förutsättning likväl att dylik ersättning över huvud taget får upptagas i räkning — såvida vagnägaren icke kommit i besittning av dem inom 3 månader, räknat från den dag, då vagnen skadats eller rekvirerade vagns delar framkommit.



6. Såsom maximiersättning för en helt och hållet förstörd vagn utbetalas  $\frac{5}{6}$  av den beräknade nyanskaffningskostnaden vid skadetillfället för en likvärdig vagn med axlar och hjul, i det att  $\frac{1}{6}$  räknas vara i behåll i den förstörda vagnens gamla materialier, som skola återlämnas till den ägande järnvägen. Maximiersättningen betalas blott, om vagnen var ny, då den förstördes; i motsatt fall minskas maximibeloppet med  $\frac{1}{480}$  för varje månad av vagnens ålder, i det att hela vagnsåldern uppskattas till 40 år, dock att ersättningen aldrig må understiga hälften av maximibeloppet (eller  $\frac{5}{12}$  av anskaffningskostnaden). T. o. m. 15 dagar av en månad räknas icke, varemot 16 eller flera dagar räknas såsom hel månad.

För förstörd eller förkommen privatvagn betalas ersättning efter samma grunder, dock högst med det belopp, som skall betalas enligt avtalet mellan vagnägaren och den järnväg, som inregistrerat vagnen.

7. Såsom maximiersättning för en förkommen eller helt och hållet förstörd presenning utbetalas ett belopp, motsvarande den beräknade nyanskaffningskostnaden vid skadetillfället. För varje månad av presenningens ålder minskas tidsvärdet med  $\frac{1}{84}$  av ovannämnda anskaffningskostnad, i det att presenningens hela ålder uppskattas till 7 år; dock att tidsvärdet aldrig må anses understiga hälften av nyanskaffningskostnaden för presenningen ifråga, för så vitt det icke är bevisligt, att presenningen vid ingäendet på den ersättningsskyldiga förvaltningens järnväg var i synnerligen dåligt skick, i vilket fall någon minimigräns på värdet icke beräknas. T. o. m. 15 dagar av en månad räknas icke, varemot 16 eller flera dagar räknas såsom hel månad.

8. Reparationskostnader få icke upptagas till högre belopp än den gottgörelse, som enligt föregående mom. skulle betalats, om vagnen eller presenningen i fråga fullständigt förstörts.

9. Erinringar mot kostnadsräkningar, som icke framställts till den fordrande järnvägen inom 3 månader efter räkningarnas mottagande, lämnas utan avseende.

#### § 24

1. Statens järnvägars vagnar litt. Ghl, Ib, Ibr, Ob, Q och S och med dessa jämförliga, enskilda järnvägars vagnparker tillhöriga vagnar med undantag av privata cisternvagnar (se mom. 2) få användas i samtrafik endast efter särskild överenskommelse.

2. Privatcisternvagnar få på i taxan angivna villkor utan särskild överenskommelse användas i samtrafik, dock vad samtrafik med Statens järnvägar beträffar endast såvida de äro utrustade med anordningar för tryckluftbromsning på samma sätt som Statens järnvägars egna vagnar.

3. Privatvagnar skola vara märkta med ett stationsnamn enligt inregistreringsavtalet, märket **P** efter numret och ägarens firmanamn. Privata cisternvagnar skola dessutom vara försedda med nummer ur serien 500000—599999 och med uppgift om rymden och de godslag, för vilka de få användas.

4. För i mom. 3 nämnda vagnar och för SJ vagnar litt. Q 2—Q 18 och med dessa jämförliga, enskilda järnvägars vagnar erlagges ingen vagnsamtrafikhyra.

#### § 25

1. Förestående avtal träder i kraft den 1 juni 1924.

2. Avtalet kan uppsägas endast från utgången av ett kalenderår, och uppsägningen skall för att äga gällande kraft tillställas övriga förvaltningar minst sex månader dessförinnan. Den för enskilda järnvägars vagnar medgivna revisionsfristen av 4 år sänkes först ett år efter det att Kungl. Järnvägsstyrelsen återkallat medgivandet.

Avtalets giltighetstid

3. Vidkommande de Svenska Järnvägsföreningen tillhörande järnvägarna kan uppsägning ske endast genom denna förening, och sådan uppsägning får endast avse samtliga till föreningen hörande järnvägar.

4. Tvist rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal skall avgöras genom skiljedom i den ordning gällande lag om skiljemän föreskriver.

Stockholm den 21 maj 1924.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

*Axel Granholm*

*Carl Olofsson*

Svenska Järnvägsföreningen

*O. Bärnheim*

## Begreppsbestämningar

Hemstation = den station, vid vilken vagn eller lasttillbehör senast utgått från ägande järnvägen.

Hemväg = *tom* vagns väg *från* senaste lossningsstationen *till* hemstationen.

Mottagande järnväg = järnväg, på vilken vagn är avsedd att införas.

Resa = gång från hemstationen till återkomsten till ägande järnvägen.

Tillräcklig last =

- a) lik;
- b) last, som upptager vagns hela utrymme;
- c) vagnslast, för vilken frakt erlægges för minst 2 500 kg;
- d) stycke gods, vilkens vikt uppgår till minst 2 000 kg ifråga om fraktgods eller samlastat frakt- och ilgods och till minst 1 500 kg ifråga om enbart ilgods.

Ursprunglig last = last, med vilken en vagn utgått från ägande järnvägen.

Återväg = den vägsträcka en vagn har att tillryggalägga, sedan ursprungliga lasten fullständigt lossats, tills den åter ingår på ägande järnvägen.

Ägande järnväg = den, vars ägaremarke materielen bär.

## III

*Bil. 1***Förteckning över normalspåriga järnvägar, för vilka förestående avtal gäller**

Statens <sup>1)</sup>	Stockholm—Nynäs
Krylbo—Norbergs	Stockholm—Saltsjöns
Malmö—Limhamns	Trafikaktiebolaget
Nora Bergslags	Grängesberg—Oxelösunds <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Se detta särtryck art 2:2.*Bil. 2***Prislista för reparationer av godsvagnar**-----  
-----

Uppgift om reparationspriserna finns hos därav berörda tjänsteställen.

*Bil. 3***Förteckning över stationer, som skola insända övergångskort**-----  
-----

Rapporteringen av godsvagnar och presenningar i samtrafik mellan SJ och EJ har ordnats på sätt, som fastställts av Kungl Järnvägsstyrelsen och delgivits resp enskilda järnvägar.

Bil. 4

Rapport till \_\_\_\_\_

Enligt S. V. S. § 11 mom. 12 anmäles härigenom följande  $\frac{\text{skada \&}}{\text{förlust av}}$   
lasttillbehör: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Skadan iaktogs \_\_\_\_\_  
Förlusten \_\_\_\_\_ (när och var)

\_\_\_\_\_ den \_\_\_\_\_ 19 \_\_\_\_\_

**Anm.** Blanketten är numera slopad. Rapport om skada på eller förlust av lasttillbehör skall nedskrivs på meddelandebblankett. Övan avbildade blankett skall användas som mönster vid formuleringen av rapporten.

**Rött skadeanslag**

(Framsida)

(Förvaltnings namn)	<b>Får icke lastas</b>
Vagn litt _____ nr _____	ägare _____
hitkom skadad i tåg nr _____	den _____ från _____
har här skadats.	Vagnen skall <b>snarast</b> <u>hemsändas.</u> <u>sändas till verkstad.</u>
_____	
_____	
Icke tillämplig text strykes	
V. g. vänd!	

(Baksida)

<b>Skador:</b>	Hjulsatser	Bärfjäder	Lager	Broms
Underrede	Draginrättning	Buffertanordning	Vagnskorg	
_____				
(Icke tillämplig text strykes)				
_____			_____	
(Datum och stationsnamn)			(Underskrift)	

**Blått skadeanslag**

(Framsida)

(Förvaltnings namn)	<b>Skadad vagn</b>
Vagn litt _____ nr _____	ägare _____
hitkom skadad i tåg nr _____	den _____ från _____
har här skadats.	Vagnen får lastas till eller mot <u>ägande järnvägen.</u> <u>verkstad.</u>
_____	
Vänd!	

(Baksida)

<b>Skador:</b>	Hjulsatser	Broms	Draginrättning	Vagnskorg
Tak	Dörrar	Varmgång	Ledn för värme	Skruvkoppel
Ventiler	Isbehållare	Köttkrokanordningar _____		
_____				
(Icke tillämplig text strykes)				
_____			_____	
(Datum och stationsnamn)			(Underskrift)	

Fastsätts i de på vagnens båda långsidor uppsatta korthållarna framför där redan befintliga vagnskort. Blanketterna är tryckta på kartong. Storlek ungefär 140×45 mm

**Ofärgat skadeanslag**

(Förvaltnings namn)	
<b>Skada på eller brist i lösa vagnsdelar</b>	
Vagn litt _____ nr _____ ägare _____	
<u>ankom</u> avgick _____ med skada på eller brist i lösa vagnsdelar sålunda:	
_____	
_____	_____
(Datum och stationsnamn)	(Underskrift)

Fastsätts i de på vagnens båda långsidor uppsatta korthållarna framför där redan befintliga vagnskort. Blanketten är tryckt på kartong. Storlek ungefär 140 × 45 mm.

## IV

**Kungl. Järnvägsstyrelsens tillämpningsföreskrifter**

(Tlf)

-----

-----

**2. Behandling av vagnar, som ankommit till övergångsstation med last till en där anslutande järnvägs eget mottagande**

Vagnar, som ankomma till övergångsstation med gods för annan där anslutande järnvägs eget mottagande, skola,

a) därest de lossas å övergångsstationen, icke anses övertagna av den anslutande järnvägen, vilken i dylikt fall skall betraktas såsom vanlig trafikant;

b) därest de vidareändas å den anslutande järnvägen, anses övertagna av denna, då transporthandling för eller besked om vidareändningen ingår, varvid vagnspengar uttagas för tiden mellan lossningsfristens utgång och den sålunda bestämda tidpunkten för övertagningen.

-----

-----

## 6. Redovisning och rapportering

-----  
 -----

### C. Rapportering av vagnsskada och av skada på eller brist i vagnstillbehör

Då vagn (Statens eller enskild järnvägs) enligt bestämmelserna i S. V. S. §§ 18 och 19 av station vid SJ (övergångsstation eller annan station) förses med skadeanslag, angivande skada å vagnen eller brist i vagnstillbehör, skall stationen omedelbart anmäla detta till trafikbyrån. För denna anmälan användes särskilt kort [(formulär nr 392 U\*)]. Anmälningarna skola insändas av stationsföreståndaren även i de fall, då de äro utfärdade av personal vid maskinavdelningen.

Övergångsstation vid SJ skall insända sådan anmälan till trafikbyrån, även då vagn ingår på SJ försedd med å annan järnväg utfärdat skadeanslag.

### D. Rapportering av skada å och förlust av lasttillbehör

I § 11 mom. 12 nämnd anmälan insändes, när den avser SJ lasttillbehör, till trafikbyrån, när den avser enskild järnvägs lasttillbehör, till ägande järnvägens trafikförvaltning.

### E. Rapportering av hemsända vagnstillbehör

Station vid SJ, som enligt bestämmelserna i S. V. S. § 17 hemsänder vagnstillbehör (t. ex. stolpar, lämmar), vilka blivit skilda från den enskilda järnvägs vagn, som de tillhöra, skall anmäla detta till trafikbyrån.

Övergångsstation vid SJ, som mottager från station vid enskild järnväg hemsända SJ vagnstillbehör, skall likaledes anmäla detta till trafikbyrån.

För dessa anmälningar användas järnvägsbrevkort [(formulär nr 356\*\*)].

-----  
 -----

\*) Blanketten är numera slopad. Rapport om vagnsskada eller förlust av vagnstillbehör (= lösa vagndelar) skall nedskrivs på meddelandebblankett.

\*\*\*) = blankett nr 151.1.



**Minneslista för behandling av skadade utländska godsvagnar**

A. *Godsvagnar, som tillhör utländska järnvägsförvaltningar.* [I fråga om detaljer hänvisas till RIV-avtalet (särtryck 638) §§ 12, 13 och 14.]

1. *Vagnen är svårt skadad.*

(Som svårt skadad anses vagn, som till följd av skadan måste *lastas upp* på annan vagn. Förvaltning får inte göra vagn med svåra skador på underredet löpduglig enbart för att undvika upplastning på annan vagn och därigenom dra sig undan ersättningsansvar.)

a) Vagnen anses kunna repareras av ägaren:

vagnen sänds snarast hem till ägarejärnvägen.

b) Vagnen är så svårt skadad, att den anses skrotmässig: åtgärder får inte vidtas, förrän vagnägaren bestämt, om vagnen skall skrotas ned i Sverige eller i hemlandet.

Direktiv från vagnägaren inhämtas genom trafikbyrån.

2. *Vagnen kan göras löpduglig, men endast för större kostnad trafikduglig.*

Vagnen skall snarast sändas hem. Reparationerna skall alltså inskränka sig till att göra vagnen löpduglig.

3. *Vagnen kan för en mindre kostnad göras trafikduglig.*

Vagnen skall repareras av den förvaltning, där den skadats eller där skadan upptäckts.

4. *Kostnader.*

Kostnader för reparationer skall bestridas av den förvaltning, som utfört arbetet.

5. *Anmälan.*

Anmälan om att utländsk vagn tagits ur och åter satts in i trafik skall alltid sändas in på blankett 635.1 (RIV blankettprov J) till trafikbyråns godsvagnsavdelning (Tbrgvh). Uppgiften används för att bestämma den tid, under vilken hyra till vagnägaren inte behöver erläggas.

B. *Hos utländsk järnväg inregistrerade privatvagnar.* [I fråga om detaljer hänvisas till RIV-avtalet (särtryck 638) kap G och Internationellt fördrag angående godsbefordran å järnväg (CIM, särtryck 606) bil VII.]

Utländsk privatvagn bär den inregistrerande järnvägens signatur och ett nummer på 500.000-talet samt efter vagnnumret alltid märket **[P]**. Av utländska privatvagnar finns två kategorier, dels vagnar, ägda eller disponerade av privatperson eller firma i utlandet, dels vagnar, som förhyrts av privatperson eller firma i Sverige. I sistnämnda fall skall vagnen vara försedd med understrukna påskriften »Uthyrd till (förhyrarens namn och adress)».

För båda slagen vagnar gäller i princip bestämmelserna i RIV-avtalet (särtryck 638), d v s samma huvudregler, som ovan angetts för järnvägsägda vagnar. För privatvagnar måste dessutom följande iakttas:

1. Station, där skada på privatvagn uppstår eller upptäcks, skall upprätta skriftlig skaderedogörelse på blankett 631.21 i 2 ex, varav ett sänds till trafikbyrån och ett till reklamationskontoret.
2. Reparation av småskador på privatvagn får utan vagnägarens (förhyrarens) medgivande utföras av järnvägen på egen bekostnad, om så kan ske för en mindre kostnad, och därigenom uppehåll i lastad eller tom privatvagns transport kan minskas.
3. I alla andra fall måste avsändaren och, om avsändaren inte är vagnägare, även vagnägaren (förhyraren), telegrafiskt underrättas om skadan och *dennes direktiv avvakts*, innan något görs åt vagnen.

Har förfogande från avsändaren inte kommit inom 8 dagar efter den dag, då telegrammet avsänts, skall förhållningsorder begäras hos trafikbyrån, telefon Cst 1526.

## **Minnesregler för att avhjälpa vagnskador, som kan orsaka olycksfall i arbete**

### **A. På lastnings- eller lossningsstation**

På varje station — således även på sådan som saknar speciell vagnsynarpersonal — skall vagn, innan den lämnas ut för lastning, synas av den tjänsteman vid trafikavdelningen, som lämnar ut den. Avsytningen skall omfatta kopplarhandtag, fotsteg med tillhörande handtag och bromsplattformar. Är någon eller några av detaljerna lösa eller helt borta eller så svårt deformerade, att det kan medföra olycksfall att begagna dem, får vagnen inte lastas. Den skall i stället fördes med rött skadeanslag »Får icke lastas», blankett 634.29, och sändas till närmaste station, där den kan repareras. På den plats på vagnen, där skadan finns, ritas med vit krita en kraftig cirkel. Gäller det handtag eller fotsteg vid vagnshörn — även kopplarhandtag — ritas en cirkel dels på långsidan, dels på gaveln. Cirkeln, som är ett varningstecken för växlingspersonalen, skall tas bort av den personal, som reparerar felet.

Personal, som tar emot lastad vagn till befordring eller granskar vagn, som lämnas tillbaka av trafikant efter lossning, skall undersöka vagnen ifråga om ovan nämnda detaljer. Kopplarhandtag kan ofta ha deformationerats genom att vagnen dragits med lina, som kopplats i handtaget. Behandlas vagn av trafikant på sådant sätt att kopplarhandtag eller fotsteg kan skadas, skall trafikant av stationsföreståndaren göras uppmärksam härpå. Kan skadan inte repareras på platsen fördes vagnen med rött skadeanslag, blankett 634.29. Angelägen sändning skall lastas om.

Om en skada på tom eller lastad vagn är av sådan art, att t ex ett kopplarhandtag eller ett järn i en plattform brustit och svängt ut, så att det inkräktar på kopplarytrymmet eller sticker farligt långt ut från en vagnsida, skall skadan provisoriskt repareras på platsen. Angelägen sändning skall lastas om. Vagnen skall därefter sändas för reparation i enlighet med föreskrifterna i första stycket.

### **B. På station under transportvägen med möjligheter att reparera vagnar**

Allmänt gäller, att om vagnsynarpersonal på station med vagnreparationsplats upptäcker här ovan angivna fel på en vagn, skall vagnen inte tillåtas fortsätta i tåget utan växlas till reparationsplats för reparation.

Det har dock ansetts skäligt, att vagn med skada av här angivet slag får gå vidare till bestämmelsestationen, nämligen

- 1) vagn i genomgående tåg, som ej växlas isär på stationen ifråga,
- 2) vagn med bristfälliga kopplarhandtag, som före tågets avgång kan växlas in i vagngrupp till vagnens bestämmelsestation och vagnen i denna grupp befinner sig mellan två vagnar med hela kopplarhandtag och
- 3) vagn i befordringsklass A.

Vagn med skada, som nämns i sista stycket under punkt A, skall växlas till reparationsplatsen för reparation. Angelägen sändning skall lastas om.

Om vagn enligt 1—3 avsänds utan reparation, skall skadan markeras på sätt, som anges under A.