

DANSKE STATS BANER

RIV

OVERENSKOMST
om den gensidige benyttelse af godsvogne
i international trafik

RIV

Gyldig fra 1. januar 1963

Udg.
1963

MINISTERIET FOR OFFENTLIGE ARBEJDER

GENERALDIREKTORATET FOR STATS BANERNE
København

DANSKE STATS BANER

INTERNATIONALT GODSVOGNSFORBUND

VEDTÆGTER

OVERENSKOMST

**om den gensidige benyttelse af godsvogne
i international trafik**

RIV

(Regolamento Internazionale Veicoli)

Udgave Firenze

Gyldig fra 1. januar 1963

I tilslutning til de pågældende bestemmelser i overens-
komsten er anført ordlyden af de tillægsoverenskomster,
som DSB har afsluttet med NSB, SJ, DB og DR

Forretningsførende styrelse :
Schweiziske Forbundsbaner, Bern

INTERNATIONALT GODSVOGNSFORBUND

Vedtægter

Indholdsfortegnelse

| Art | | Side |
|-----|--|------|
| 1 | Formål | III |
| 2 | Medlemsskab | III |
| 3 | Organisation | IV |
| 4 | Sprog | IV |
| 5 | Plenarforsamling | IV |
| 6 | Udvalget | V |
| 7 | Forretningsførende styrelse | VII |
| 8 | Forbindelser med andre internationale sammenslutninger | VIII |
| 9 | Mødeprotokoller | VIII |
| 10 | Udmeldelse | IX |
| 11 | Udelukkelse | IX |
| 12 | Omkostninger | IX |
| | Bilag til vedtægterne | X |

Art 1
Formål

Internationalt godsvognsforbund (RIV-forbundet) har til formål at fastsætte regler for den gensidige benyttelse af godsvogne, læssemidler, transportbeholdere og paller.

Art 2
Medlemsskab

- Optagelse i forbundet står åben for jernbaneforvaltninger, der tjener den offentlige trafik, og som
 - er i besiddelse af eller i deres vognpark har optaget godsvogne, der kan anvendes inden for RIV-forbundets område,
 - uden betingelser underkaster sig overenskomstens vedtægter og bestemmelser og
 - efter udvalgets opfattelse byder tilstrækkelig garanti for overenskomstens overholdelse.
- Som jernbaneforvaltning i pkt 1's forstand regnes også sammenslutningen af flere jernbaner, som tjener den offentlige trafik i et land, og som har afsluttet overenskomst om, at deres linier med hensyn til anvendelse af egne og fremmede vogne er at betragte som én forvaltning. En sådan sammenslutning skal underrette den forretningsførende styrelse om, hvilke jernbaner sammenslutningen omfatter, og hvilken forvaltning, der repræsenterer sammenslutningen i Internationalt godsvognsforbund.
- Ansøgning om optagelse i forbundet skal sendes til den forretningsførende styrelse.
- Forbundsforvaltningerne står opført i bilag I.

Art 3
Organisation

Internationalt godsvognsforbunds organer består af

- Generalforsamlingen
- Udvalget
- Den forretningsførende styrelse.

Art 4
Sprog

1. Forhandlingerne på konferencerne foregår på tysk, fransk og italiensk.
2. Vedtægterne og overenskomsten udgives på tysk, fransk, italiensk og russisk. Ved meningsforskelligheder angående fortolkning er alene ordlyden af førstnævnte tre sprog bindende.

Tillægsbestemmelse:

Såfremt der ikke foreligger særlig aftale, skal brev- og telegramudveksling ske på tysk, fransk eller italiensk.

Art 5
Plenarforsamling

1. Plenarforsamlingen afholder almindeligvis møde hvert femte år. Den skal
 - a) vælge den forretningsførende styrelse blandt de i art 6, punkt 1 a, nævnte udvalgsstyrelser og
 - b) træffe beslutninger om ændringer og tilføjelser i overenskomsten.
2. Plenarforsamlingen indkaldes til ekstraordinære møder på foranledning af udvalget eller efter anmodning af forvaltninger, der tilhører mindst 4 lande og tilsammen råder over mindst $\frac{1}{10}$ af stemmerne.
3. I plenarforsamlingen disponerer hver forbundsforvaltning over én stemme.

Desuden får

- forvaltninger med normalsporede banestrækninger for hver 100 km og
- forvaltninger med bredsporede banestrækninger for hver 500 km en tillægsstemme.

En sammenslutning som anført i art 2, pkt 2, betragtes ved stemmeberegningen og ved udøvelsen af stemmeretten som én forvaltning. Underretning om ændringer i banelængden, der kan medføre ændring i stemmetallet, skal sendes den forretningsførende styrelse.

Kun én repræsentant for hver forvaltning er stemmeberettiget.

4. Afgørelser træffes ved stemmeflertal; i tilfælde af stemmelighed betragtes et forslag som forkastet. For ændringer og tilføjelser i vedtægterne og overenskomsten kræves et flertal på $\frac{2}{3}$ af de repræsenterede stemmer.
5. For så vidt plenarforsamlingen ikke bestemmer andet, bliver afgørelser bindende fra og med den første dag i den 2. måned efter udsendelsen af mødeprotokollen.
6. En forvaltning kan mod at underrette den forretningsførende styrelse lade sig repræsentere ved en anden forvaltning.
7. Forslag til behandling på plenarforsamlingen kan stilles af enhver af forbundsforvaltningerne; de adresseres til den forretningsførende styrelse og må være denne i hænde mindst 2 måneder forinden. Den forretningsførende styrelse sender derefter forslaget til undersøgelse i udvalget.

Art 6
Udvalget

1. Udvalget består af
 - a) faste medlemmer, nemlig en forvaltning fra hver af følgende lande:

| | |
|----------|----------|
| Belgien | Italien |
| Tyskland | Polen |
| Frankrig | Schweiz, |

- b) ekstraordinære medlemmer, nemlig tre forvaltninger med mindst 1000 km normalsporet eller 5000 km bredsporet banelængde fra andre end de under a) nævnte stater. Mandattiden for disse forvaltninger er 5 år.
2. Den forretningsførende styrelse indkalder til udvalgs møder, når det skønnes nødvendigt.
3. Udvalget skal
- træffe bestemmelse om optagelse af nye medlemmer i og om udelukkelse af forvaltninger af forbundet,
 - undersøge de til plenarforsamlingen indkomne forslag,
 - i tilfælde af uenighed i opfattelsen af vedtægternes eller overenskomstens fortolkning efter anmodning fra en forbundsforvaltning træffe afgørelse efter at have indhentet udtalelser fra parterne,
 - efter anmodning fra en forbundsforvaltning og efter udtalelser af parterne træffe afgørelse i enhver uoverensstemmelse, der måtte opstå vedrørende anvendelsen af vedtægterne eller overenskomsten. Forvaltningerne er forpligtet til ikke at søge nogen anden retsafgørelse.
- De udvalgsforvaltninger, som er part i sagen, kan ikke deltage i afstemninger herom.
4. Udvalget kan overdrage spørgsmål af teknisk art til et teknisk underudvalg og de øvrige i overenskomsten behandlede spørgsmål til et forvaltnings- og driftsunderudvalg til endelig afgørelse eller til forelæggelse for udvalget.
- Enhver forvaltning, der er fast eller ekstraordinært medlem af udvalget, skal i hvert underudvalg lade sig repræsentere ved egne delegerede. Underudvalgene afholder som regel møde samtidig og hver for sig.
5. I de under pkt 3 c) og d) nævnte tilfælde kan den forretningsførende styrelse udpege en rapporterende forvaltning. Denne er berettiget til, såfremt de fra den forretningsførende styrelse modtagne akter ikke er tilstrækkeligt oplysende, fra de pågældende forvaltninger at udbede sig de oplysninger, som den måtte anse

- for påkrævet. Rapporten, som skal være affattet på tysk, fransk eller italiensk, skal senest 2 uger før mødet sendes udvalgsforvaltningerne og de implicerede forvaltninger i 2 eksemplarer.
6. Ved afstemninger har hver udvalgsforvaltning én stemme. Hvorledes stemmeretten skal udøves bestemmes af hvert lands forbundsforvaltninger for hvert enkelte tilfælde. Afgørelse træffes af de tilstedeværende udvalgsmedlemmer ved stemmeflertal. Står stemmetallet lige, betragtes forslag hørende under pkt 3 a) eller b) som forkastet; hører de under pkt c) eller d), er formandens stemme afgørende. Beslutninger om udelukkelse af forvaltninger kan træffes af de tilstedeværende udvalgsforvaltninger med $\frac{3}{4}$ majoritet.
7. Udvalget skal fastsætte tidspunktet for hver enkelt beslutnings ikrafttræden. Såfremt udvalget ikke fastsætter dette tidspunkt, bestemmes dette af den forretningsførende styrelse.
8. I møderne kan følgende deltage med rådgivende funktion:
- forbundsforvaltninger, der råder over mindst 2000 km normalsporede eller mindst 10 000 km bredsporede banestrækninger,
 - andre forvaltninger under behandlingen af de af dem stillede forslag.
9. Vedrørende forslag af mindre betydning kan den forretningsførende styrelse foranledige skriftlig afstemning blandt udvalgsforvaltningerne. I så tilfælde kræves dog enstemmighed; opnås denne retning gives til samtlige forvaltninger.
10. Forslag til behandling på udvalgs møderne kan fremsættes af enhver forbundsforvaltning. De skal sendes den forretningsførende styrelse og må være denne i hænde mindst en måned før mødet.

Art 7

Forretningsførende styrelse

Den forretningsførende styrelse vælges af plenarforsamlingen for et tidsrum af 5 år. Genvalg er tilladt.

Den

- a) foranlediger udgivelsen af vedtægterne, overenskomsten og adressefortegnelsen,
- b) varetager overenskomstens tilpasning til UIC's forskrifter. De heraf følgende ændringer i overenskomsten meddeles skriftligt udvalget til tiltrædelse,
- c) varetager forbundets løbende forretninger,
- d) varetager forberedelse til plenarforsamling og udvalg og udsender mødeindkaldelser,
- e) indtager forsædet i plenarforsamlingen og i udvalgsmøderne,
- f) udfærdiger protokoller over plenar- og udvalgsmøder,
- g) repræsenterer forbundet ved International jernbaneunions (UIC) møder i overensstemmelse med pkt 4 og 6 i tillægget til vedtægterne.

Art 8

Forbindelser med andre internationale sammenslutninger

For at undgå dobbeltarbejder og for at gennemføre et nødvendigt samarbejde samt for at sikre alle ikke-statslige internationale jernbanesammenslutninger en fælles repræsentation over for de forskellige internationale organisationer er afsluttet en overenskomst, der findes som bilag til vedtægterne.

International jernbaneunion (UIC) er berettiget til ved forbundets møder at deltage med rådgivende funktion.

Art 9

Mødeprotokoller

1. Over plenarforsamlingens og udvalgets forhandlinger udfærdiges protokoller på tysk og fransk; protokollerne skal sendes alle forbundsforvaltningerne.
2. Protokollerne oplæses og godkendes forinden forhandlingernes afslutning.

Art 10

Udmeldelse

En forvaltning, som vil udtræde af forbundet, skal mindst 3 måneder forinden sende meddelelse herom til den forretningsførende styrelse. Udtrædelse kan kun ske ved slutningen af et kalenderår.

Art 11

Udelukkelse

Forvaltninger, der trods advarsel fra den forretningsførende styrelse ikke overholder overenskomstens bestemmelser, eller som ikke efterkommer de beslutninger, der er vedtaget af plenarforsamlingen eller af udvalget, kan når som helst udelukkes på foranledning af udvalget.

Art 12

Omkostninger

For tryksager opkræver den forretningsførende styrelse selvomkostningerne. For levering af tryksager til styrelser, som ikke er medlemmer af forbundet, og til private beregnes et tillæg på 100 pct.

Omkostningerne ved forretningsførelse og de med møderne forbundne udgifter (leje af lokale, belysning, opvarmning, kontorartikler o s v) fordeles på forbundsforvaltningerne i forhold til stemmetal, jf art 5, pkt 3.

Overenskomst mellem ikke-statslige internationale jernbanesammenslutninger

Art 1

Overenskomstens formål

Med bibeholdelse af de allerede eksisterende sammenslutningers uindskrænkede virksomhed og i bestræbelserne på

- a) at undgå dobbeltarbejder, som måtte opstå som følge af nævnte sammenslutningers nuværende arbejdsmetoder,
- b) at sammenslutningerne indbyrdes sikres nødvendig koordinering og ensartethed i arbejdsformer under ansvarlig overvågen af jernbaneforvaltningernes ledende instanser,
- c) at opnå en fælles repræsentation for samtlige ikke-statslige internationale jernbanesammenslutninger over for de forskellige internationale organisationer, i særdeleshed „Forenede Nationer“ og de under denne hørende organisationer,

har nedenanførte ikke-statslige internationale jernbanesammenslutninger vedtaget at underskrive nærværende overenskomst:

International jernbane-transportkomité (CIT)

Europæisk godstogskøreplankonference (LIM)

International jernbaneunion (UIC)

Internationalt person- og rejsegodsvognsforbund (RIC)

Internationalt godsvognsforbund (RIV)

De europæiske jernbaners vejtrafikunion (URF).

Art 2

Tilslutning

Andre jernbanesammenslutninger kan tilslutte sig overenskomsten på de i art 5 e) anførte betingelser.

Art 3

Koordineringsopgave

De sammenslutninger, som har tilsluttet sig overenskomsten, overdrager det i art 1 nærmere angivne koordineringshverv til UIC som den sammenslutning, der har de mest vidtgående beføjelser.

For at kunne indstille de sammenslutninger, som har tiltrådt overenskomsten, på koordineringsopgaven, vil den interne opbygning af UIC blive tilpasset efter denne opgave.

Art 4

Deltagelse af andre sammenslutninger end UIC

Til dette formål skal de sammenslutninger uden for UIC, som har tiltrådt nærværende overenskomst, repræsenteres som sådanne i UIC's generalforsamling og forretningsførende udvalg ved deres forretningsførende styrelse. De er berettiget til i begge nævnte organer at deltage i afstemningen om spørgsmål, der angår dem selv.

For at gøre brug af denne stemmeret, der skal udøves inden for rammerne af UIC's statutter, tilkommer der hver sammenslutning uden for UIC følgende antal stemmer:

- i generalforsamlingen: 13 stemmer,
- i forretningsførende udvalg: 1 stemme.

Enhver af disse sammenslutninger kan kræve, at spørgsmål, som vedrører den pågældende sammenslutning, og hvis undersøgelse den anser for påkrævet, optages på dagsordenen for UIC's generalforsamling eller forretningsførende udvalg.

Art 5

Den koordinerende organisations beføjelser

For at kunne udføre sit hverv med hensyn til koordinering og ensartede arbejdsmetoder bliver UIC – under hensyntagen til betingelserne i art 4 og i samarbejde med de øvrige sammenslutninger – udstyret med følgende beføjelser:

- a) UIC foranlediger, at spørgsmål, som henhører under de forskellige sammenslutningers kompetanceområde, og hvis under-

søgelse anses for formålstjenlig, optages på dagsordenen for de pågældende sammenslutninger;

- b) UIC angiver retningslinierne for arbejdet inden for sammenslutningerne;
- c) UIC tager efter anmodning fra de deltagende sammenslutninger de fornødne beslutninger for at fordele beføjelserne mellem de forskellige sammenslutninger og for at forhindre dobbeltarbejde;
- d) UIC påtager sig af hensyn til samarbejdet med de internationale organisationer, i særdeleshed FN og dennes underordnede organer, at repræsentere samtlige gennem overenskomsten forbundne organisationer, evt under medvirken af repræsentanter for de andre sammenslutninger, samt at varetage alle formålstjenlige forbindelser;
- e) UIC fastlægger bestemmelser for andre organisationers evt tilslutning til denne overenskomst.

De i afsnit c) angivne beslutninger skal (såfremt der ikke tildeles den forretningsførende styrelse særlige fuldmagter) tages af UIC's generalforsamling under hensyntagen til bestemmelserne i art 4 og med tilslutning af de øvrige sammenslutninger. Ved afstemning skal majoriteten udgøre $\frac{4}{5}$ af de repræsenterede stemmer.

Art 6

Forbindelser mellem UIC og de øvrige sammenslutninger

Forbindelserne mellem UIC og de øvrige sammenslutninger oprettes på gensidighedsbasis således:

1. For at gøre det muligt for UIC at gennemføre den i art 5 angivne koordineringsopgave skal UIC gennem generalsekretariatet holdes à jour med de forskellige sammenslutningers arbejder. Til dette formål
 - kan UIC med rådgivende funktion lade sig repræsentere ved disse sammenslutningers møder,
 - skal dagsordener og mødeprotokoller sendes generalsekretariatet.

2. På gensidighedsbasis repræsenteres sammenslutningernes forretningsførende styrelser ikke alene (med fuld stemmeret) på UIC's generalforsamlings og forretningsførende udvalgs møder (i henhold til art 4), men også (med rådgivende funktion) ved forhandlingerne inden for kommissionerne, for så vidt disse behandler spørgsmål, som specielt vedrører sammenslutningerne. For så vidt det anses for formålstjenligt, bliver dagsordenerne og mødeprotokollerne tilsendt.
3. Tidsskriftet „UIC-Bulletin“ virker som meddelelsesmiddel for samtlige forvaltninger vedrørende virksomheden inden for de forskellige sammenslutninger, der er tilknyttet hinanden gennem overenskomsten.

Art 7

Overenskomstens gyldighedstid og bestemmelser vedrørende ændringer i overenskomsten

Nærværende overenskomst er trådt i kraft den 1. januar 1951.

Fra og med den 1. januar 1956 kan enhver af sammenslutningerne efter beslutning af dens egne medlemmer, dog med en majoritet af $\frac{4}{5}$ af de stemmeberettigede, opsige sin tilslutning til overenskomsten med et års varsel.

Nærværende overenskomst kan når som helst ændres, såfremt alle deltagende sammenslutninger vedtager bestemmelse herom. Afstemninger herom skal ske inden for hver sammenslutning og som angivet ovenfor.

INTERNATIONALT GODSVOGNSFORBUND

**Overenskomst om den gensidige
benyttelse af godsvogne
(RIV)**

(Regolamento Internazionale Veicoli)

Indholdsfortegnelse

Forskrifter om den gensidige benyttelse af godsvogne, læssemidler, transportbeholdere og paller

| | Side |
|--|------|
| § Overenskomstens gyldighed | 7 |
| I. Vognenes overlevering | |
| § 2 Betingelser for overleveringen | 9 |
| Almindelige tekniske betingelser | 9 |
| Befordring i hurtigkørende tog | 10 |
| Stykgods | 10 |
| Sendinger af usædvanlig art | 11 |
| Vogne med særlige indretninger | 12 |
| § 3 Overtagelse - Tilbagevisning | 12 |
| § 4 Overlevering og overtagelse | 15 |
| II. Vognenes benyttelse | |
| § 5 Vognenes befordring | 20 |
| § 6 Returlæsning | 21 |
| § 7 Tilbagesendelse i tom tilstand | 23 |
| § 8 Fremskyndet tilbagelevering | 26 |
| § 9 Assistance med vogne til fællestransporter | 27 |
| § 10 Leje af vogne til vilkårlig brug | 28 |
| § 11 Overenskomststridig benyttelse af vognene | 29 |
| III. Vognenes behandling — Ansvar | |
| § 12 Almindelige bestemmelser | 30 |
| § 13 Omlæsning - Regulering af læsset | 30 |
| § 14 Rengøring og desinfektion | 32 |
| § 15 Løse vogndelev | 34 |
| § 16 Beskadede vogne - Stærkt beskadede vogne | 35 |
| § 17 Erstatningsdele | 38 |
| § 18 Forsvundne og bortkomne vogne | 40 |
| § 19 Istandsættelse efter beskadigelse - Beregning af erstatningsomkostningerne | 41 |
| IV. Leje | |
| § 20 Lejesatser — Lejeberegning | 45 |
| § 21 Lejefrigørelse | 46 |
| V. Privatvogne | |
| § 22 Almindelige bestemmelser | 49 |
| § 23 Beskadede vogne | 51 |
| § 24 Erstatningsdele | 52 |
| § 25 Bortkomne privatvogne | 52 |
| § 26 Regning fra den benyttende forvaltning over reparationsomkostninger og betaling af disse | 53 |
| § 27 Beregning af erstatning for beskadede, udrangerede eller bortkomne vogne — Bortkomne løse vogndelev | 54 |

| | | |
|---|---|------------|
| § 28 | Betaling af reparationsomkostninger — Erstatninger i tilfælde af vognbeskadigelser | Side 58 |
| § 29 | Afsavnsgodtgørelse | 60 |
| VI. Læseforskrifter | | |
| § 30 | Vognenes læsning | 62 |
| VII. Tekniske bestemmelser vedr vognene | | |
| A. Almindelige bestemmelser | | |
| § 31 | Principielle forskrifter | 63 |
| § 32 | Tværsnitsmål — Egenvægt - Akseltryk - Metervægt - Akselafstand | 63 |
| § 33 | Det frie rum ved vognenderne | 65 |
| § 34 | Vognpåskrifter | 65 |
| B. Bestemmelser vedr vognenes bestanddele og vedr enkelte vogntyper | | |
| § 35 | Hjulsæt | 70 |
| | Hjulringe | 70 |
| | Hjul | 71 |
| | Aksler | 72 |
| § 36 | Akselkasser — Akselsøler | 74 |
| § 37 | Bærefjedre | 77 |
| § 38 | Træk- og støddapparater | 78 |
| § 39 | Bremser | 81 |
| | Trykluftbremse | 81 |
| | Nødbremse | 82 |
| | Automatisk vakuumbremse | 83 |
| | Skruebremse | 83 |
| | Håndbremse | 84 |
| | Bremsesåler — Bremseklodser - Bremssetøj | 84 |
| | Bremsekoblinger | 85 |
| § 40 | Undervogn — Vognkasse | 85 |
| § 41 | Beholdervogne | 87 |
| C. Vognenes revision | | |
| § 42 | Revisionsfrister | 89 |
| VIII. Læsemidler | | |
| § 43 | Almindelige bestemmelser | 91 |
| § 44 | Betingelser for overleveringen | 91 |
| § 45 | Benyttelse på tilbagevejen - Tilbagesendeise - Tilbageleveringsfrister - Forsinkelsesgebyr - Bøde | 92 |
| | Forskrifter, gældende for alle slags læsemidler | 92 |
| | Forskrifter, kun gældende for presenninger | 93 |
| § 46 | Afgivelse af læsseridder til fællestransporter | 94 |
| § 47 | Beskadigelse | 94 |
| § 48 | Bortkomst | 95 |
| IX. Transportbeholdere | | |
| § 49 | Definition på beholdere | 97 |
| A. Forskrifter vedr alle [ernbenejede transportbeholdere | | |
| § 50 | Påskrifter | 99 |
| § 51 | Betingelser for overleveringen | 102 |

| | | |
|--|---|-------------|
| § 52 | Beholdernes befordring | Side 102 |
| § 53 | Benyttelse på tilbagevejen — Tilbagesendeise - Tilbageleveringsfrister - Forsinkelsesgebyr - Bøde | 103 |
| § 54 | Fremskyndet tilbagelevering | 105 |
| § 55 | Assistance med beholdere til fællestransporter | 106 |
| § 56 | Beskadigelse - Istandsættelse | 108 |
| § 57 | Bortkomst | 109 |
| B. Særlige bestemmelser vedr [ernbenejede beholdere til beholderbærevogne | | |
| § 58 | Beholdere til beholderbærevogne | 110 |
| C. Privatbeholdere | | |
| § 59 | Privatbeholdere | 112 |
| X. Fælles forskrifter om læsemidler og beholdere | | |
| § 60 | Følgeseddel | 113 |
| § 61 | Rengøring og desinfektion | 114 |
| § 62 | Anmeldelse og afregning | 115 |
| XI. Paller | | |
| § 63 | Jernbaneejede paller | 116 |
| XII. Afregning — Betaling | | |
| § 64 | Afregning | 117 |
| § 65 | Møntfod | 119 |
| § 66 | Anmeldelse - Udligning — Betaling | 120 |
| XIII. Ansvar for skader, som er forårsaget af vogne, læsseridder, beholdere eller paller | | |
| § 67 | Ansvarsbestemmelser | 122 |
| XIV. Slutningsbestemmelse | | |
| § 68 | Overenskomstens ikrafttræden | 122 |

Bilag

| | | |
|---------|--|-----|
| Bilag I | Fortegnelse over forbundsforvaltningerne | 123 |
| II | Læsning af godsvogne (Læseforskrifter) | 127 |
| III | Bestemmelser om befordring af toldgods og om indretning af vogne til befordring af toldgods | 129 |
| IV | Betingelser for vognes overførsel med færger | 135 |
| V | Forskrifter om den gensidige udveksling med Spanske Baner (RENFE) af godsvogne med omstillings-hjulsæt | 139 |
| VI | Bestemmelser for [S]- og [SS]-vogne | 141 |
| VII | Signaturer for løse vogndeale | 143 |
| VIII | Omstillingsanordninger for trykluftbremser | 145 |
| IX | Forskrifter om den gensidige benyttelse af jernbaneejede paller som stykgods | 149 |

Formularprøver

| | Side | |
|----------------|---|-----|
| Formular A | Overgangsseddel | 159 |
| B | Hjemsendelsesseddel (for vognens tilbageløb til jendomsforvaltningen) | 160 |
| C | Følgeseddel for vogne, vogndelev og erstatningsdelev | 162 |
| Cl | Følgeseddel for læssemidler, transportbeholdere og paller | 164 |
| H | Rekviseition på erstatningsdelev | 168 |
| J | Meddelevelse om fremmede vognes udsættelse af drift. | 169 |
| KB | Beklæbningsseddel: Må ikke nylæsses | 170 |
| L | Beklæbningsseddel for stærkt beskadigede vogne | 170 |
| MB | Beklæbningsseddel: Til undersøgelse | 171 |
| RI | Beklæbningsseddel: Bremsen er ubrugelig | 172 |
| R ² | Beklæbningsseddel: Bremselædningen er i uorden | 172 |

Tegninger

- Tegning 1 a Begrænsningslinie (konstruktionsprofil) for vogne, som uden særlig undersøgelse kan fremføres på alle for international trafik bestemte strækninger.
- 1 b Begrænsningslinie (konstruktionsprofil) for 2-akslede vogne, som må anvendes i trafik med Storbritannien.
- 2 frie rum ved vognenderne.
- 3 a
- 3 b De Signaturer for vognpåskrifter.
- 3 c
- 3 d Supplerende signaturer for vogne, som må anvendes i forbindelse med Britiske Jernbaner.
- 3 e Supplerende signatur for vogne, som må anvendes på Spanske Baner (RENFE).
- 4 Signaturer for den sidst foretagne revision og den sidst foretagne smøring.
- 5 Signaturer for vogne, der er udstyret med trykluftebremseindretninger, som er tilladt i international trafik.
- 6 Håndtag på afspærringshane for trykluftebremse.
- 7 Fuldstændige betegnelser samt forkortelser for de internationalt anvendte trykluftebremses.
- 8 Signatur for vogne med elektrisk varmeledning.
- 9 ~~Seddeltaxle. Jernbaner og Jernbaner~~
- 10 Beholder-påskrifter.

Adressefortegnelsen

(Adresser på de jernbaneforvaltninger, der har tiltrådt „Overenskomst om den gensidige benyttelse af godsvogne i international trafik (RIV)“)

er udgivet særskilt.

Forskrifter om den gensidige benyttelse af godsvogne, læssemidler, beholdere og paller

§ 1

Overenskomstens gyldighed

- Overenskomsten indeholder bestemmelserne for den gensidige benyttelse af godsvogne, læssemidler, transportbeholdere og paller i international trafik mellem de deltagende, i bilag I opførte, forbundsforvaltninger. Den træder i kraft mellem to forvaltninger fra det tidspunkt, de selv fastsætter. Den forretningsførende styrelse skal underrettes herom mindst en måned forinden. Ønsker en forvaltning ikke længer at anvende nærværende overenskomst i forbindelse med en anden forvaltning, skal underretning herom sendes den pågældende forvaltning samt den forretningsførende styrelse. Denne underretning træder først i kraft den første dag i den fjerde måned efter, at den er modtaget af den forretningsførende styrelse.
- Alle i international trafik løbende vogne betragtes som tilhørende den forvaltning, hvis ejendomsmerke de bærer. Om privatvogne, se § 22, pkt 1.
- Overenskomsten gælder også for vogne tilhørende baner, som ikke er tilsluttet forbundet, når vognene af en forbundsforvaltning indføres i forbundsområdet. Er der mellem ejendomsforvaltningen og den forvaltning, på hvis strækninger vognene befinder sig (i det følgende benævnt "den benyttende forvaltning") afsluttet særlig aftale om vognudvekslingen, gælder overenskomsten ikke. Sådanne vogne betragtes som tilhørende den forbundsforvaltning, som har indført dem i overenskomstområdet.

4. Såfremt en forbundsforvaltning uden i henhold til § 5, pkt 1, at være forpligtet dertil overleverer vogne, tilhørende andre forbundsforvaltninger eller forvaltninger, som ikke er tilsluttet forbundet, til jernbaner, som står uden for forbundet, hæfter den for disse vognes benyttelse og behandling så vel som for betalingen af erstatninger i henhold til overenskomsten på samme måde, som hvis vognene ikke havde forladt vedkommende forvaltningsstrækninger.
5. Såfremt en forbundsforvaltning fra en anden forbundsforvaltning overtager en vogn, tilhørende en tredje forbundsforvaltning, med hvilken den ikke anvender RIV, hæfter den for den overleverende forvaltning, som om denne var vognens ejendomsforvaltning. Den overleverende forvaltning afregner til ejendomsforvaltningen alle beløb, som den på denne måde bliver godskrevet.
6. Bestemmelserne i pkt 2-5 anvendes analogt for læssemidler og beholdere; bestemmelserne i pkt 3-5 gælder analogt for paller.
7. Særoverenskomster mellem forvaltningerne er tilladt, såfremt andre forvaltningers rettigheder ikke derved krænkes.

I. Vognenes overlevering

§ 2

Betingelser for overleveringen

Almindelige tekniske betingelser

1. Vogne, som skal overleveres til en anden jernbane, er overgangstjenlige,
 - 1.1. såfremt vognenes konstruktion
 - 1.11. er i overensstemmelse med forskrifterne i afsnit VII og de er forsynet med RIV-l-mærke (§ 31, pkt 1, og § 34, pkt 1.8), som betyder, at vognene m h t konstruktion er overgangstjenlige i forbindelse med normalsporede baner på det europæiske fastland;

Tiliægsoverenskomster med SJ og NSB:
Manglende RIV mærke er ikke tilbagevisningsgrund i intern dansk-svensk-norsk trafik, medmindre at årsagen til, at vognen ikke er RIV-mærket, er den, at dens konstruktionsprofil ikke er i overensstemmelse med tegning nr 1 a.
 - 1.12. for læssede vogne, der skal passere en toldgrænse, er i overensstemmelse med "Forskrifter for transport af toldgods og for den særlige indretning af og anordninger på vogne, der må befordre toldgods" (bilag III);
 - 1.13. for vogne, som skal overføres med færger, desuden opfylder bestemmelserne i bilag IV;
 - 1.14. for vogne, der skal overleveres til de bredsporede Spanske Baner (RENFE) endvidere opfylder betingelserne i bilag V;
 - 1.15. for vogne i bestemte tilfælde (se pkt 2) desuden opfylder betingelserne i bilag VI og er forsynet med S-, hhv SS-mærke;

- 1.2. såfremt vognen opfylder de i afsnit VII under "Vedligeholdelsestilstand" anførte bestemmelser (se § 31, pkt 2) ;
- 1.3. såfremt for læssede vogne læsseforskrifterne (afsnit VI og bilag II) er opfyldt.

Befordring i hurtigkørende tog

2. For sådanne vogne gælder nedenstående særlige betingelser:
 - 2.1. Til transporter eller sendinger, der over en eller flere forvaltningers strækninger skal befordres med hurtigkørende tog, nemlig
 - ilgodssendinger,
 - levende dyr som il- eller fragtgods,
 - særlige fragtgods-sendinger (se LIM, Almindelige bemærkninger),skal vognene være forsynet med **S**- eller **SS**-mærke. Vægten for sådanne sendinger må i dette tilfælde ikke overskride **S**-lastgrænsen.
 - 2.2. Til ilgodssendinger, der efter særlig aftale mellem forvaltningerne skal befordres i tog med hastighed over 100 km/t, skal anvende **SS**-mærkede vogne; vognene må kun læsses til **SS**-lastgrænsen.

Stykgods

3. Stykgodsvogne skal overtages,
 - 3.1. når lasten fylder hele vognen eller består af levende dyr med undtagelse af små dyr og fjerkræ i bur;
 - 3.2. når ladningens vægt for fragtgods og for sammenlæsset il- og fragtgods mindst er 1500 kg og for ilgods mindst 1000 kg,
 - 3.3. når ladningen består af mindst ét kolli på over 500 kg;
 - 3.4. uden hensyn til vægten, såfremt vognen indeholder den overleverende forvaltnings samlede stykgodsmængde over vedkommende overgangsstation for den pågældende dag.I vogne, hvis last i tarifmæssig henseende udgør en vognladning, må ikke indlæsses stykgods.

Sendinger af usædvanlig art

4. Såfremt sendinger af usædvanlig art (CIM art 4, § 1, pkt c og e) ønskes overleveret fra en jernbane til en anden, må forudgående aftale herom træffes mellem de pågældende forvaltninger.
 - 4.1. Til sådanne sendinger henregnes
 - 4.11. Sendinger, som ikke opfylder bestemmelserne i afsnittene II A og II B i RIV's læsseforskrifter (bilag II, §§ 3-29), feks
 - 4.111. sendinger, der under hensyn til de foreskrevne breddeindskrænkninger overskrider det for den pågældende strækning tilladte læseprofil (bilag II, § 5) ;
 - 4.112. sendinger, som på grund af tyngdepunktets beliggenhed kræver, at der træffes særlige forholdsregler af hensyn til driftssikkerheden;
 - 4.113. sendinger, der er læsset på to eller flere vogne med vrideskammel, som ikke er forbundet ved hjælp af skruestik eller mellemvogn (bilag II, § 21) ;
 - 4.114. sendinger bestående af over 36 m lange skinner, langt betonrundjern og lignende bøjelige genstande, som er læsset på to eller flere vogne uden vrideskammel (bilag II, § 22);
 - 4.12. sendinger, der undtagelsesvis skal befordres på vogne, hvis konstruktion ikke opfylder bestemmelserne i afsnit VII;
 - 4.13. genstande, som ikke uden omlæsning kan gennemføres til bestemmelsesstationen, såfremt vægten af det enkelte kolli overstiger 25 t, eller de er læsset på vogne med forsænket bund;
 - 4.14. sendinger, som skal overføres med færge, og som er læsset på to eller flere vogne, eller i tilfælde af at beskyttelsesvogn er nødvendig ;
 - 4.15. køretøjer på egne hjul, der er genstand for en fragtoverenskomst, og som ikke er **RIV**-mærket;
 - 4.16. andre sendinger, som kun kan befordres på visse tekniske eller driftsmæssige betingelser.

For sendinger ad 4.113 og 4.114 kan forvaltningerne i stedet for at træffe forudgående aftale afgive en forudgående melding.

4.2. Afsendelsesforvaltningen skal i vognens seddelholdere anbringe en særlig blå formular udfyldt i det pågældende lands sprog. Numrene på tilladelserne fra de i transporten deltaende forvaltninger skal påføres i rækkefølge efter vognens løb og med angivelse af, på hvilken måde de gældende normer er overskredet og størrelsen af overskridelsen.

Fragtbrevet skal forsynes med en tilsvarende lille beklæbningsseddel, indeholdende de samme oplysninger.

4.3. For fremgangsmåden med at træffe aftale om transporter af sendinger af usædvanlig art gælder de af UIe angivne retningslinier for undersøgelse og gennemførelse af sådanne transporter. Når de pågældende forvaltninger har givet tilsgn, anses vognene for overgangstjenlige.

Vogne med særlige indretninger

5. Vogne med varmeanordninger, med maskiner til drift af pumper, ventilatorer og lignende maskinelle indretninger, der skal holdes igang under befordringen, overtages kun efter særlig overenskomst mellem de pågældende forvaltninger. Denne overenskomst kan erstattes af en forudgående melding, såfremt vognen er medgivet ledsager, og denne tager plads i vognen.

§ 3

Overtagelse - Tilbagevisning

1. Overgangstjenlige vogne (se § 2) skal overtages.
2. Vogne, der ikke opfylder bestemmelserne i § 2, kan tilbagevises (se dog § 31, pkt 2); egne vogne skal dog overtages af ejendomsforvaltningen uden hensyn til deres vedligeholdelsestilstand eller til beskadigelser, der ellers ville berettige til tilbagevisning (se dog § 14, pkt 2, og § 16, pkt 7 og 10).

Tillægsoverenskomst med SJ og DB:

Det påhviler den overleverende bane at drage omsorg for, at vogne, der skal overføres med færge, er overgangstjenlige såvel hvad angår selve vognen som læsset.

Sendinger af usædvanlig art

4. Såfremt sendinger af usædvanlig art (CIM art 4, § 1, pkt c og e) Ønskes overleveret fra en jernbane til en anden, må forudgående aftale herom træffes mellem de pågældende forvaltninger.

4.1. Til sådanne sendinger henregnes

4.11. sendinger, som ikke opfylder bestemmelserne i afsnittene II A og II B i RIV's læsseforskrifter (bilag II, §§ 3-29), f eks

4.111. sendinger, der under hensyn til de foreskrevne breddeindskrænkninger overskrider det for den pågældende strækning tilladte læsseprofil (bilag II, § 5);

4.112. sendinger, som på grund af tyngdepunktets beliggenhed kræver, at der træffes særlige forholdsregler af hensyn til driftssikkerheden;

4.113. sendinger, der er læsset på to eller flere vogne med vrideskammnel, som ikke er forbundet ved hjælp af skruekobling eller mellemvogn (bilag II, § 21);

4.114. sendinger bestående af skinner, betonrundjern og lignende bøjelige genstande af over 36 m længde, som er læsset på to eller flere vogne uden vrideskammnel (bilag II, § 22);

4.12. sendinger, der undtagelsesvis skal befordres på vogne, hvis konstruktion ikke opfylder bestemmelserne i afsnit VII;

4.13. genstande, som ikke uden omlæsning kan gennemføres til bestemmelsesstationen, såfremt vægten af det enkelte kolli overstiger 25 t, eller de er læsset på vogne med forsænket bund;

4.14. sendinger, som skal overføres med færge, og som er læsset på to eller flere vogne, eller i tilfælde af, at beskyttelsesvogn en nødvendig;

4.15. køretøjer på egne hjul, der er genstand for en fragt-overenskomst, og som ikke er RIV 1-mærket;

4.16. andre sendinger, som kun kan befordres på visse tekniske eller driftsmæssige betingelser.

For sendinger ad 4.113 og 4.114 kan forvaltningerne fastsætte, at den forudgående aftale kan erstattes af en forudgående melding.

- 4.2. Afsendelsesforvaltningen skal i vognens seddelholdere anbringe en særlig blå blanket udfyldt i det pågældende lands sprog. Numrene på tilladelserne fra de i transporten deltagende forvaltninger skal påføres i rækkefølge efter vognens løb og med angivelse af, på hvilken måde de gældende normer er overskredet og stør- retsen af overskridelsen. Fragtbrevet skal forsynes med en tilsvarende lille beklæbnings seddel, indeholdende de samme oplysninger.
- 4.3. For fremgangsmåden med at træffe aftale om transporter af sendinger af usædvanlig art gælder de af D I e angivne retningslinier for under-søgelse og gennemførelse af sådanne transporter. Når de pågældende forvaltninger har givet til- sagn, anses vognene for overgangstjenlige.

Vogne med særlige indretninger

5. Vogne med varmeanordninger, med maskiner til drift afpumper, ventilatorer og lignende maskinelle indretninger, der skal holdes igang under befordringen, overtages kun efter særlig overenskomst mellem de pågældende forvaltninger, Denne overenskomst kan erstattes af en forudgående melding, såfremt vognen er medgivet ledsager, og denne tager plads i vognen.

§ 3

Overtagelse - Tilbagevisning

1. Overgangstjenlige vogne (se § 2) skal overtages.
2. Vogne, der ikke opfylder bestemmelserne i § 2, kan tilbagevises (se dog § 31, pkt 2); egne vogne skal dog overtages af ejendomsforvaltningen uden hensyn til deres vedligeholdelsestilstand eller til beskadigelser, der ellers ville berettige til tilbagevisning (se dog § 14, pkt 2, og § 16, pkt 7 og 10).

T i l l æ g s o v e r e n s k o m s t m e d S J v e d r ø r e n d e v o g n o v e r -
l e v e r i n g i H e l s i n g ø r / H i l s i n g b o r g o g K ø b e n h a v n s
F r i h a v n / M a l m ö :

Det påhviler den overleverende bane at drage omsorg for, at vogne, der skal overføres med færge, er overgangstjenlige såvel hvad angår' selve vognen som læsset.

Skulle det efter overførslen undtagelsesvis vise sig, at vogne ikke er overgangstjenlige i henhold til RIV, skal den overtagende bane i tilfælde af, at vognen ikke kan fremføres til bestemmelsesstationen i den tilstand, i hvilken den befinder sig, søge manglen afhjulpel. Er dette ikke muligt, skal vognen omlæsses.

Den overtagende bane kan dog tilbagesende læssede vogne til den overleverende banes overgangsstation,

- såfremt der ikke på den overtagende banes overgangsstation forefindes de nødvendige hjælpemidler til at afhjælpe manglen eller til vognens omlæsning (også under hensyn til godsets særlige art eller beskaffenhed), eller
- såfremt de for godsets videre sendelse nødvendige specialgodsvogne ikke er til stede eller ikke vil kunne fremskaffes i løbet af en rimelig tid.

En af DSB i Helsingør eller Københavns Frihavnovertaget vogn, bestemt for en station hinsides Rødby eller Korsør, kan, såfremt praktiske hensyn, f eks pladsmangel, taler herfor, repareres eller omlæsses på en station på strækningen indtil disse stationer.

Omkostninger, der hidrører fra afhjælpning af mangler eller omlæsning, som i henhold til RIV berettiger til tilbagevisning af vognen, skal uanset om arbejdet udføres på selve overgangsstationen eller undtagelsesvis på en anden station - jf ovenfor - bæres af den overleverende bane, såfremt omkostningerne i henhold til CIM (International konvention om befordring af gods på jernbaner) ikke kan belastes sendingen eller i henhold til RIV § 13, pkt 1.1, opkræves hos afsendelsesbanen.

Tillægs- eller overenskomst med DB vedrørende vognoverleveringen i Rødby Færge/Puttgarden:

Inden ombordsætningen på færgen underkaster den overleverende bane vognene et grundigt teknisk eftersyn og afhjælper alle mangler, der berettiger til tilbagevisning i henhold til bestemmelserne i RIV.

Overtager en af banerne vogne, som ikke opfylder RIV's bestemmelser for overlevering, og udfører den i den anledning nødvendige omlæsnings- eller reguleringsarbejder, betales alle hermed forbundne omkostninger af den overleverende bane, med mindre de i henhold til RIV's bestemmelser kan belastes afsendelsesbanen.

Det samme gælder den vognleje, som i henhold til § 20 skal betales til ejendomsbanen.

Tillægsoverenskomst med DR:

Der gives afkald på retten til at tilbagevise beskadigede vogne, eller vogne, som skal omlæsses, eller på hvilke læsset skal reguleres. Den overleverende bane fritages i denne forbindelse ikke for sin pligt til at sørge for, at vognene ved overleveringen er i overgangstjenlig stand. Vogne med usædvanlige transporter (RIV § 2, pkt 4) for hvilke tilladelsen fra de i befordringen deltagende baner mangler, og vogne, for hvilke viderebefordringen er afhængig af en tredje banes tilsagn, regnes afvigende fra afsnit 1, først for overtaget den dag, da tilladelse foreligger fra alle baner, der deltager i befordringen. Den nødvendige korrespondance herom skal føres af den overtagende bane, i påkommende tilfælde efter samråd med den overleverende bane.

3. Overgangstjenlige vogne kan tilbagevises,
 - 3.1. når en kompetent myndighed forbyder overtagelsen;
 - 3.2. når overtagelsen faktisk er umulig (se § 4, pkt 6);
 - 3.3. når de er læsset med ilgods eller levende dyr, og vognene ikke er [S]- eller [SS]-mærket;
 - 3.4. af andre årsager, der hidrører fra forskrifterne for international godsbeholdning (PIM).

4. Overgangstjenlige vogne må ikke tilbagevises,
 - 4.1. når de er læsset med fragtgodsforsendelser, der i henhold til LIM skal befordres over visse forvaltningers strækninger med hurtigkørende tog og [S]- eller [SS]-mærket mangler; sådanne vogne vil dog være udelukket fra befordring i hurtigkørende tog (se § 2, pkt 2);
 - 4.2. når en under befordringen som følge af vejrliget opstået vægtforøgelse har medført overskridelse af lastgrænse, akseltryk eller metervægt (bilag II § 3);
 - 4.3. selvom det konstateres, at akseltryk eller metervægt er overskredet, når den vognen påmaledede i betragtning kommende lastgrænse (§ 34, pkt 1.6.) ikke er overskredet.

5. Vedrørende retten til tilbagevisning af vogne,
 - _ der har været anvendt til befordring af levende dyr eller til befordring af fersk fisk, fersk kød, kødvarer, dødt vildt eller vragt fjerkræ samt modbydeligt virkende eller smittefarlige stoffer (RID, bilag I til CIM), se § 14, pkt 2;
 - _ der er stærkt beskadiget, se § 16, pkt 10 og 11;
 - _ der sendes tomme til ejendomsforvaltningen, se § 36, pkt 8, § 37, pkt 9, § 38, pkt 19, § 40, pkt 15 og § 41, pkt 8; hvis bremse er ubrugelig, se § 39, pkt 7, 8, 12-14, og 17.

Tillægsoverenskomst med SJ og DB:

Se tillægsoverenskomsten til pkt 2.

6. Vedrørende omlæsnings- eller reguleringsomkostningerne for tilbageviste vogne, se § 13.

§ 4

Overlevering og overtagelse

1. Naboforvaltningerne må træffe aftale med hinanden om sted og tid for overlevering og overtagelse af vognene.

Tillægsoverenskomst med SJ:

Vogne i retning mod Sverige overtages i Hiilsingborg F og Malmb F.

Vogne i retning mod Danmark overtages i Helsangør og Københavns Frihavn.

Som tidspunkt for overtagelsen regnes den pågældende færgets planmæssige ankomsttid (mellemeuropæisk normalt).

Tillægsoverenskomst med DB om vognoverleveringen i

a) Rødby Færge/Puttgarden

Tidspunktet for overtagelsen er:

for vogne i retning mod Danmark færgets køreplanmæssige ankomst til Rødby Færge; for vogne i retning mod Tyskland færgets køreplanmæssige ankomst til Puttgarden.

b) Padborg/Flensburg Weiche.

Overleveringen sker for vogne i retning mod Danmark Padborg og for vogne i retning mod Tyskland i Flensburg Weiche, for vogne i tog, der ikke passerer Flensburg Weiche, dog i Flensburg H.

Tidspunktet for overleveringen er for vogne i retning mod Danmark:

Togets planmæssige ankomst til Padborg.

For vogne i retning mod Tyskland:

Togets planmæssige afgangstid fra Padborg.

Tillægsoverenskomst med DR:

Overleveringen og overtagelsen af godsvogne, læsseridder, paller og beholdere finder i retningen nord-syd sted i Warne miinde og i retningen syd-nord i Gedser. Som tidspunkt for overleveringen gælder færgerens køreplansmæssige ankomsttid.

2. Ved overleveringen skal først undersøges, om vognene er overgangstjenlige (§ 2).

Forvaltningerne forpligter sig til ikke at tildele belønninger til de tjenestemænd på overgangsstationerne, der opdager mangler, som er vanskelige at få øje på, og som berettiger til tilbagevisning.

Tillægsoverenskomst med SJ og DB:

Se tillægsoverenskomst til § 3, pkt 2.

Tillægsoverenskomst med DR:

Før vognenes ombordsætning undersøger den overleverende bane, om vognene er overgangstjenlige og afhjælper eventuelle mangler. Fastslås det imidlertid først efter overtagelsen, at en læsset vogn ikke er overgangstjenlig, bliver den ikke tilbagevist, jf tillægsoverenskomsten til § 3, pkt 2. Den overtagende bane udbedrer vognen eller omlæsser godset til en anden vogn. For usædvanlige transporter og for vogne, for hvilke tilladelse skal indhentes hos de i befordringen deltagende baner, se tillægsoverenskomsten til § 3, pkt 2.

3. Overgangstjenlige vogne betragtes som overtaget, når de på det aftalte sted og til den aftalte tid er stillet til rådighed for den

overtagende forvaltning med alle for transporten nødvendige ledsagelsespapirer (fragtseddel, fragtbrev og de heri anførte bilag) (se dog § 2, pkt 3-5 samt § 3, pkt 3). Har det af lokale årsager først senere kunnet undersøges, om en vogn er overgangstjenlig, kan vogne, der ikke opfylder betingelserne i § 2, pkt 1-6, tilbagevises også efter overleveringen af papirerne. Retten til tilbagevisning bortfalder ikke derved, at vognen er bestemt for den overtagende banes overgangsstation.

Tillægsoverenskomst med SJ og DB:

Se tillægsoverenskomsten til § 3, pkt 2.

Tillægsoverenskomst med DR:

Vogne, for hvilke ikke alle de for befordringen nødvendige ledsagelsespapirer og de deri opførte bilag er til stede ved overleveringen, regnes først som overleveret fra den dag, da alle nødvendige ledsagelsespapirer og bilag overleveres til den overtagende bane.

4. For så vidt den overtagende forvaltning er ansvarlig i henhold til nærværende overenskomst, begynder dens ansvar fra overta-

gelsestidspunktet, såfremt der ikke mellem de pågældende forvaltninger er truffet afvigende overenskomst.

5. Ved færgetrafik gælder, at såfremt vogne i h t § 16, pkt 2, skal istandsættes af den overtagende forvaltning, betragtes de først som overtaget efter endt behandling (§ 16, pkt 1).

Tillægsoverenskomst med SJ:

Til pkt 3,4 og 5:

I tilfælde, hvor ekspeditionspapirer m v ikke medfølger ved vognens ankomst, eller *hvor* den overtagende bane reparerer, regulerer eller omlæsser en vogn for at gøre den overgangstjenlig, skal den overtagende banes overgangsstation skriftligt underrette den overleverende banes overgangsstation om den for vognen gældende overgangsdato. Underretning skal dog ikke foretages, såfremt forholdet er bragt i orden inden kl 24 på vognens ankomstdag.

Tillægsoverenskomst med DR:

Der gives afkald på anvendelsen af denne bestemmelse.

6. Såfremt en forvaltning vil aflyse overtagelsen af overgangstjenlige vogne, fordi overtagelsen er umulig, skal den underrette de pågældende forvaltninger ved telegram mod kvittering eller ved anbefalet brev.

Ved overtagelsesvægning af kortere varighed eller for enkelte tog er afgivelse af en melding fra overgangsstation til overgangsstation på ovenanførte måde tilstrækkelig. På fællesstationer erstattes meldingen fra tjenestested til tjenestested af skriftlig meddelelse, for hvis modtagelse der skal kvitteres.

Overtagelsesvægning foreligger også, når en forvaltning nægter overtagelse af en del af de tilbudte vogne eller anmoder om midlertidig tilbageholdelse af vogne, bestemt for overlevering.

I betragtning af den jernbaneforvaltningerne påhvillende befordringspligt og under hensyn til de ulemper, der ved begrænsning eller ved indstilling af vognoverleveringen forvoldes såvel jernbanens kunder som de pågældende jernbaneforvaltninger, skal overtagelse af vogne i uidskrænket omfang muliggøres. Utilstrækkelige anlæg og indretninger bør så snart som muligt under hensyn til trafikbehovet udvides og forbedres.

Anmodning om tilgang af et bestemt antal vogne pr dag bør ikke fremsættes. En undtagelse danner dog reguleringen af tilgang af de ved trafik-

hindrings opståen undervejs værende vogne; tilgangen af sådanne vogne må naturligvis indrettes efter den stations kapacitet, hvor trafikhindringen er opstået.

Ved trafikhindringer (ophobning, utilstrækkelige anlæg og indretninger, toldbesværigheder osv) må enten

- a) aflyses indskrivning af gods til eller ud over vedkommende overgangsstation, eller
- b) aflyses indskrivning af bestemte godsarter.

7. For den tid, vogne opholdes som følge af tilbagevisning, skal den benyttende forvaltning betale leje til vognens ejendomsforvaltning.

Efter anmodning derom skal det betalte beløb dog godtgøres den benyttende forvaltning af den, som bærer skylden for opholdet, nemlig

7.1. Afsendelsesforvaltningen, såfremt vognen tilbagevises:

- 7.11. af de i § 13, pkt 1.1. anførte årsager;
- 7.12. som følge af manglende befordringstilladelse for vogne, der i h t bilag IV, afsnit I. pkt 4, kun efter forudgående aftale med de pågældende færgeforvaltninger kan overføres med færger;

7.2. den tilbagevisende forvaltning i tilfælde af de i § 13, pkt 1.2. nævnte årsager.

Hvis en vogn må omlæses i tilfældet nævnt under pkt 7.1., begrænses tilbagebetalingen til at omfatte de første 5 dage.

8. Såfremt den for opholdet ansvarlige forvaltning er vognens ejendomsforvaltning, skal den benyttende forvaltning ikke betale leje for den tid, overtagelsesvægningen har varet.

Hvis en forvaltning må tilbagevise vogne, som er bestemt for transit over dennes strækninger, fordi en af de efterfølgende forvaltninger nægter overtagelse, er sidstnævnte ansvarlig for opholdet.

Såfremt en forvaltning, som har afsluttet særøverenskomst med en anden forvaltning om overtagelse af vogne i begrænset omfang, kommer i den situation at måtte aflyse tilgangen af vogne til vedkommende overgangsstation, skal den som følge heraf opståede ekstraleje betales således:

- a) for vogne, som opholdes på den overleverende forvaltning: af den overtagende forvaltning,
- b) for vogne, som, når spærringen indtræder, befinder sig på bagvedliggende forvaltninger: af den forvaltning, som har foranlediget den begrænsede overtagelse.

9. Ved nægtelse af overtagelse kan en forvaltning ikke kræve leje for egne vogne på sine egne strækninger.

10. På henvejen (§ 5, pkt 1) skal jernbaneejede vogne ved enhver overlevering til anden forvaltning af den overtagende forvaltning beklæbes med overgangssedler, formular A, fig 1 eller 2. Overgangssedlen skal trykkes og udfyldes med latinske bogstaver i det sprog, som er det officielle sprog i den overtagende forvaltnings land. Overtagelsesdatoen skal påføres med blåkrift eller stempel med store og tydelige tal.

Overgangssedlerne skal påklæbes på begge sider af vognen på de hertil bestemte tavler eller, set fra den læsendes plads, på venstre ende af længdedragerne i overgangsstationernes rækkefølge fra venstre til højre således, at de ikke kommer til at dække påskriverne på længdedragerne. Er de ikke anbragt forskriftmæssigt, må vognen dog ikke tilbagevises af den grund.

Overgangssedlerne må hverken overklæbes eller fjernes forinden vognens tilbagelevering til ejendomsforvaltningen. Sedlerne skal af denne fjernes, før vognen atter overleveres til en anden forvaltning.

Tillægsoverenskomst med SJ:

Overgangssedler (RIV formular A) påklæbes ikke danske og svenske vogne ved svensk-dansk grænse.

II. Vognenes benyttelse

§ 5

Vognenes befordring

1. Vogne, hvis indhold i tarifmæssig henseende udgør en vognladning, skal fremføres til bestemmelsesstationen, såfremt hele strækningen tilhører forbundsforvaltninger eller andre forvaltninger, med hvilke såvel den tilgrænsende forbundsforvaltning som vognens ejendomsforvaltning har afsluttet overenskomst om vognudvekslingen. Anmodning fra en forvaltning om, at dennes vogne ikke sendes ind på visse forbundsfremmede forvaltningers linier, skal efterkommes.

Såfremt en forvaltning efter anmodning fra den rådighedsberettigede indvilliger i nyindlevering af vognen med oprindeligt læs, skal denne fremføres til den nye bestemmelsesstation. Aflæsses en del af sendingen, må vognen kun viderebefordres, såfremt den resterende del af ladningen i tarifmæssig henseende fremdeles udgør en vognladning; hvis ladningen kompletteres, skal sendinden før kompletteringen i tarifmæssig henseende have udgjort en vognladning.

Ved en vogns "henvej" forstås den rute, vognen skal følge fra udgangen fra ejendomsforvaltningens område til bestemmelsesstationen eller – i tilfælde af nyindlevering – til den nye bestemmelsesstation. Omlæsses en vogn, inden den har nået bestemmelsesstationen (pkt 2 og 3), betragtes henvejen som endt på omlæsningsstationen.

2. Vogne, som i henhold til pkt 1 normalt skal gennemføres til bestemmelsesstationen, kan aflæsses på en mellemstation,
 - 2.1. såfremt strækningen er ufarbar, eller overførsel med færger umulig, eller vognen på grund af beskadigelse eller afsporing sættes ud af drift;

- 2.2. i tilfælde af tilbagevisning i henhold til § 3, pkt 2 og 3, samt § 6, pkt 2;

- 2.3. på grund af anden sporvidde.

T trafik mellem RENFE gennemføres dog vogne med omstillings-hjulsæt til bestemmelsesstationen på de i punkt 1 og i bilag V nævnte betingelser, idet hjulsættene udveksles på en mellem SNCF og RENFE i særlig overenskomst fastsat station;

- 2.4. som følge af andre tvingende omstændigheder, som står i forbindelse med vognens eller sendingens beskaffenhed.

3. Overtagne stykgodsvogne kan videresendes eller omlæsses på en hvilken som helst station.

§ 6

Returlæsning

1. Vognene skal tilbagesendes efter aflæsningen, så vidt muligt i læsset stand. Modtagelsesforvaltningen og mellemliggende forvaltninger kan returlæse vognene ad vilkårlig vej i nedennævnte rækkefølge:

- 1.1. til stationer på ejendomsforvaltningen;

- 1.2. til andre stationer, når

1.21. vognen derved kommer til at gennemløbe en strækning på ejendomsforvaltningen, eller

1.22. vognen kommer nærmere til ejendomsforvaltningen, dvs at afstanden fra den nye bestemmelsesstation til den nærmeste overgangsstation til vognens ejendomsforvaltning er kortere end afstanden fra pålæsningsstationen til den nærmeste overgangsstation til ejendomsforvaltningen.

2. Før returlæsningen af vognen skal det undersøges, om vognen er i en sådan stand, at godset ikke kan beskadiges; evt foretages udbedring af forefundne beskadigelser.

Vogne, påklæbet meldesedler, form M eller R¹, må dog ikke

**) Tilbage overenskomst med J.1 og N.S.B.; Danske købe vogne (bilag II) med indholdet) med alle svenske og norske skattemæssige bestemmelser til skattemæssige med disse Danmarks*

returlæsses ud over ejendomsforvaltningen. I tilfælde af, at en forvaltning i modstrid med denne bestemmelse har læsset en vogn, der har beskadigelser, som berettiger til tilbagevisning af vognen, ud over ejendomsforvaltningen, må førstnævnte forvaltning selv bære omlæsningsomkostningerne. Denne bestemmelse gælder dog ikke for læssede vogne med overskreden revisionsfrist, som er beklæbet med meldesedler, formular M, og som i øvrigt er ubeskadiget og læsset i overensstemmelse med bestemmelsen i § 42, pkt 4.1.

3. Jernbaneejede kølevogne må kun læsses med gods, der ikke kan beskadige disse vognes særlige indretninger og udstyr (dobbelte vægge, isbeholdere, gulvrister osv), og som ikke efterlader dårlig lugt.
4. Bestemmelserne i § 2, pkt 3, og § 5, pkt 1, gælder også for retur-læssede vogne.

Tillægsoverenskomst med SJ og NSB:

~~Danske kølevogne (litra IK med underlitra) må fra svenske og norske stationer ikke læsses-eil-stationer-ud-over Danmark.~~

5. For benyttelse på tilbagevejen af jernbaneejede specialvogne med transportbeholdere (pa-beholdere) gælder bestemmelserne i § 58, pkt 3.
6. Ved returlæsning af forbundsfremmede vogne betragtes den forvaltning, der ejer vognene, som ejendomsforvaltning og ikke den forvaltning, som har indført dem i forbundsområdet.
7. Den forvaltning, på hvis strækninger en vogn er blevet stærkt beskadiget (§ 16, pkt 7), skal til hjemsendelse af denne vælge en en vogn i nedennævnte rækkefølge:
 - en vogn tilhørende samme forvaltning som den beskadigede vogn;
 - en vogn tilhørende en forvaltning, som ligger hinsides den den beskadigede vogns ejendomsbane;
 - en vogn tilhørende en forvaltning, som ligger i retning af og fortrinsvis den, som ligger nærmest den beskadigede vogns ejendomsforvaltning.

- Disse bestemmelser gælder også for udvælgelse af vogne til tilbage-sendelse af jernbaneejede, store beholdere så vel som af læsse-ridler, små beholdere og paller, såfremt de udgør en vognladning.
8. Såfremt en med særlige indretninger udstyret jernbaneejet vogn må omlæsses på henvejen som følge af beskadigelse, kan til omlæsningen anvendes en lignende, tom returgående vogn, der tilhører samme forvaltning. Årsagen til en sådan benyttelse af den retur-gående vogn skal anføres i den benyttende forvaltnings vognleje-rapport (§ 64); til senere meddelelser tages intet hensyn. Lejen for denne vogn beregnes fortløbende for hele opholdet på ved-kommende forvaltning også i tilfælde af, at de forhøjede leje-satser (§ 20, pkt 1 og 2) herved kommer til anvendelse.
 9. Så vel bestemmelsesforvaltningen som mellemliggende forvaltninger må inden for eget område sende tomme vogne ud af rute i en hvilken som helst retning for at benytte dem i henhold til pkt 1. For at vogne i henhold til pkt 1.22. kan betragtes som væ-rende bragt nærmere til ejendomsforvaltningen, må afstanden fra den nye bestemmelsesstation til den nærmeste overgangssta-tion til vognens ejendomsforvaltning være kortere end afstanden fra den station, hvorfra vognen sendes ud af rute, til nærmeste overgangsstation til vognens ejendomsforvaltning. Ved "den sta-tion, hvorfra vognen sendes ud af rute", forstås bestemmelsessta-tionen på henvejen eller enhver på tilbagevejen liggende station. Tomme, fremmede vogne, som er sendt ud af rute for at be-nyttes lokalt, må kun returlæsses én gang og kun til stationer i nærheden af grænsen.

§ 7

Tilbagesende i tom tilstand

1. Såfremt vognene hverken returlæsses i henhold til § 6, pkt 1, eller sendes ud af rute i henhold til § 6, pkt 9, skal de snarest muligt hjemsendes tomme:
 - 1.1. fra stationer på henvejen til den station, hvor vognen er overtaget.

Hvis henvejen er blevet forlænget som følge af videreekspe-
dition eller nyindlevering, eller drejer det sig om en med
meldesedler, formular K, forsynet beskadiget vogn, kan den
tomme vogn dog tilbagesendes til ejendomsforvaltningens
nærmeste overgangsstation eller over en station på henvejen,
der ligger nærmere end overtagelsesstationen. Den forvalt-
ning, som gør brug af denne ret, hæfter dog selv for even-
tuelle tomløbsgebyrer;

- 1.2. fra stationer, som ikke har været passeret på henvejen, til
den nærmeste ^{overgangs}station på henvejen eller til ejendomsforvalt-
ningens nærmeste overgangsstation. Udækkede tomløb bør
undgås.

Tillægsoverenskomst med SJ:

Tomme vogne kan uden hensyn til, hvor overtagelsen har fundet sted på
henvejen, valgfrit hjemsendes via Halsingborg F eller Malme F.

2. Såfremt overgangssedler mangler, og henvejen som følge heraf
ikke længere med sikkerhed kan fastslås, skal der på de for an-
bringelse af overgangssedler bestemte steder påklæbes hjemsen-
delsedler (formular B); på disse skal med latinske bogstaver
anføres de overgangsstationer, over hvilke vognene har været be-
fordret på henvejen, såfremt disse fremgår af ledsagelsespapirer
eller eventuelle bilag. Kan henvejen ikke fastslås, skal på hjem-
sendelsessedlerne anføres overgangsstationerne på den korteste
rute til ejendomsforvaltningen, og vognene hjemsendes i over-
ensstemmelse hermed.

Konstaterer en overgangsstation, at overgangssedler mangler på
tomme vogne, der er på vej tilbage til ejendomsforvaltningen, og
det viser sig, at den overleverende forvaltning ikke i stedet for har
påklæbet vognene hjemsendelsessedler, jf 1. stk, skal denne an-
modes om at anbringe dem. Nægter den overleverende forvalt-
ning dette, påklæbes sedlerne af den overtagende forvaltning, der
underretter den overleverende forvaltnings overgangsstation her-
om. I tilfælde af, at det for den overtagende overgangsstation
er nødvendigt at indhente forholdsordre på kompetent sted af
hensyn til vognens videresendelse, og vognens ophold på den over-

tagende forvaltning derved forlænges, kan denne kræve sig ekstra-
lejen for vognen godtgjort af den overleverende forvaltning.
For at lette hjemsendelsen kan tomme vogne, der sendes til ejen-
domsforvaltningens nærmeste overgangsstation eller til nærmeste
station på henvejen forsynes med hjemsendelsessedler.

Tillægsoverenskomst med SJ og DR:

Mangler en vogn hjemsendelsessedler (formular B) ved overtagelsen, an-
bringes de af de novertagende bane, der underretter den overleverende
banes overgangsstation herom.

3. Om hjemsendelse af tomme fjerkrævogne, se § 14, pkt 3.
4. Løber en vogn tom tilbage til ejendomsforvaltningen over en
rute, den ikke i læsset stand har passeret på henvejen, skal toms-
løbsgodtgørelse ydes den forvaltning, som beforder vognen, af
den forvaltning, som har foranlediget løbet, herunder også
- den forvaltning, som har afvist en af den overtagende forvalt-
ning fremsat anmodning om anbringelse af hjemsendelsessedler
(pkt 2), når den overtagende forvaltning rigtigt har udfærdi-
get hjemsendelsessedler over den korteste vej, eller
 - den forvaltning, som har benyttet en returgående vogn over-
enskomststridigt, såfremt den forvaltning, der har aflæsset den
pågældende vogn, har sendt den ad korteste rute til ejendoms-
forvaltningen.

Godtgørelsen udgør 0,20 guldfr pr tarifkilometer af længden af
de strækninger, over hvilke vognen løber tom. Herfra går læng-
den af de af vedkommende forvaltnings strækninger, som vognen
på hen- og tilbagevejen har gennemløbet i læsset tilstand.

Når en vogn på de i § 6, pkt 1.22. anførte betingelser returlæses
ud over den første overgangsstation til en naboforvaltning, bestemt
for en station, den ikke har passeret på henvejen, og den efter af-
læsningen her hjemsendes tom i henhold til pkt 1.2. over en rute,
den ikke har passeret på henvejen, ydes der kun den befordrende
forvaltning tomløbsgodtgørelse, såfremt tomløbet over dens stræk-
ninger har været mindst 51 km længere end vognens læssede løb
på hen- og tilbagevejen. Godtgørelsen skal, i forhold til antal
gennemløbne kilometer i læsset stand, udredes af den forvaltning,

som har returlæst vognen, og af de øvrige forvaltninger, der på hen- eller tilbagevejen har befordret vognen i læsset stand, med undtagelse af

mellemliggende forvaltninger, over hvis strækninger vognens tomløb har været mindst 51 km længere end vognens læsede løb på hen- og tilbagevejen;

modtagelsesforvaltningen og mellemliggende forvaltninger, som før vognen er sendt ud af den rute, den har passeret på henvejen, har tilbageleveret den tom til en naboforvaltning på henvejens overgangsstation eller læsset den til en station, den har passeret på henvejen. I tilfælde af nyindlevering af den returlæssede vogn skal den nye bestemmelsesstation dog ligeledes være en station på henvejen.

De benyttende forvaltninger skal betale leje til ejendomsforvaltningen uden først at afvente afgørelse af, hvilken forvaltning der skal betale tomløbsgodtgørelse.

En vogn anses i omhandlede forbindelse også for tom, såfremt den ikke er tilstrækkelig læsset i henhold til § 2, pkt 3, eller § 5, pkt 1.

§ 8

Fremskyndet tilbagelevering

1. I tilfælde af vognmangel kan en forvaltning anmode om fremskyndet tilbagelevering fra en eller flere forvaltninger af egne vogne af bestemt type eller konstruktionsklasse, af en enkelt eller af alle kategorier. Med denne anmodning kan være forbundet

1.1. forbud mod returlæsning til andre stationer end ejendomsforvaltningens, endvidere

1.2. krav om betaling af forhøjet leje (§ 20, pkt 1 og 2).

Tillægsouerenskomst med SJ:

Bestemmelsen om forhøjelse af vognleje i forbindelse med fremskyndet tilbagelevering af godsvogne gælder ikke mellem svenske og danske baner.

2. I anmodningen om fremskyndet tilbagelevering skal anføres

- de pågældende vognes type, konstruktionsklasse eller literering som anført i bilag 1 b til UIC, blad 438, evt med tilføjelse af vognenes påmalede litra, samt

– datoen fra hvilken anmodningen i pkt 1 skal have gyldighed.

3. Den benyttende forvaltning bekræfter overfor ejendomsforvaltningen snarest modtagelsen af anmodningen med angivelse af dato for dennes modtagelse.
4. En med forhøjet leje forbundet anmodning om fremskyndet tilbagelevering har i løbet af et kalenderår (et eller flere tidsrum), når det drejer sig om vogne af bestemte kategorier kun gyldighed i højst 90 dage.

Såfremt en anmodning om fremskyndet tilbagelevering strækker sig ud over kalenderåret, tælles dagene indtil den 31. december, henholdsvis fra den 1. januar, hver for sig, og ny anmodning skal ikke fremsættes.

§ 9

Assistance med vogne til fællestransporter

1. Afsendelsesforvaltningen er principielt forpligtet til selv at levere vognene. Forvaltningerne forpligter sig til at levere vogne til internationale transporter på samme betingelser som til lokale transporter.

Forvaltningerne forpligter sig til i den udstrækning, det er muligt, at assistere hinanden med vogne til fællestransporter. Den rekvirerende forvaltning skal i god tid træffe aftale om vognassistance med ejendomsforvaltningen og evt med mellemliggende forvaltninger; sidstnævnte kan tilbyde at assistere med egne vogne. Den forvaltning, der ligger den rekvirerende forvaltning nærmest, har fortrinsret.

2. De i henhold til nærværende bestemmelse rekvirerede vogne skal forsynes med sedler, som indeholder oplysning om afsendelsesforvaltning og bestemmelsesstation; sedlerne skal påklæbes vognene eller anbringes i seddeltavlerne.

Hver af vognene skal medgives følgeseddel, formular C, undtagen når de leveres til læsning på en tilstødende forvaltning, når det drejer sig om tomme vogne i hele tog eller vogngrupper, der skal befordres over en eller flere mellemliggende forvaltninger; i sådanne tilfælde er det tilstrækkeligt efter forud-

gående aftale med de deltagende forvaltninger, at der udfærdiges og medgives en følgeseddel for toget eller vogngruppen.

Anmodning om ikke på mellemliggende forvaltninger at skille tog med rekvirerede tomme vogne skal så vidt muligt efterkommes.

Følgesedlen skal så vidt muligt udfærdiges på tysk, fransk eller italiensk. Tilføjelse af en oversættelse til et andet sprog er tilladt.

3. De rekvirerede vogne må kun benyttes på de betingelser, som er aftalt mellem ejendomsforvaltningen og den rekvirerende forvaltning; disse betingelser anses ikke for opfyldt, såfremt rekvirerede vogne er læsset til ejendomsforvaltningens overgangsstation og således ikke indbringer fragttægt til ejendomsforvaltningen.

4. For vogne,
der tilbagesendes tomme eller utilstrækkeligt læsset (§ 2, pkt 3, og § 5, pkt 1),

der, selvom de er tilstrækkeligt læsset, tilbagesendes over en anden rute end over henvejen,

skal den rekvirerede forvaltning til de mellemliggende forvaltninger efter anmodning derom fra disse betale godtgørelse som nedenfor anført:

Fra summen af det antal tariffkilometer, som vognen på hen- og tilbagevejen har gennemløbet i tom eller læsset tilstand over debitorforvaltningens strækninger, trækkes evt det med tilstrækkeligt læs gennemløbne antal tariffkilometer; det resterende antal tariffkilometer godtgøres med 0,20 guldfr pr tariffkilometer.

5. Såfremt en til fællestransport leveret vogn tilbagesendes til ejendomsforvaltningen tom som følge af beskadigelse, tilkommer der de mellemliggende forvaltninger, som har befordret vognen tom på hen- eller tilbagevejen, godtgørelse som anført i pkt 4. Godtgørelsen betales af den forvaltning på hvilken vognen er blevet beskadiget. Lejebetalingen efter § 20, pkt 1, berøres ikke heraf.

*X ikke
virkeligheden
indtægtsbetalt*

§ 10

Leje af vogne til vilkårlig brug

1. Såfremt en forbundsforvaltning af en anden forvaltning lejer vogne til vilkårlig brug, skal den underrette de i tomløbet deltagende forvaltninger om tidspunktet for befordringen, vognenes antal og typer samt lejemålets sandsynlige varighed.
2. Bliver en sådan vogn på hen- eller tilbagevejen befordret tom eller utilstrækkeligt læsset (§ 2, pkt 3, og § 5, pkt 1), skal den lejende forvaltning til de mellemliggende forvaltninger betale en godtgørelse af 0,20 guldfr pr tariffkilometer af længden af de strækninger, over hvilke den har været befordret tom eller utilstrækkeligt læsset i begge retninger.
Mellemliggende forvaltninger betaler i dette tilfælde ingen leje.
- S. Vedrørende beklæbning og ekspedition af sådanne vogne gælder bestemmelsen i § 9, pkt 2.

§ 11

Overenskomststridig benyttelse af vognene

For enhver benyttelse af vogne, som er i strid med bestemmelserne i § 6, pkt 1, 4 og 5 samt § 9, pkt 3, skal den skyldige forvaltning efter anmodning fra ejendomsforvaltningen til denne foruden leje (§ 20, pkt 1) betale en bøde på 20.- guldfr.

I tilfælde af urigtig hjemsendelse af tomme vogne kan der ikke stilles krav om bøde; ligeledes kan ejendomsforvaltningens ikke gøre krav på bøde; såfremt vogne, som af denne er leveret til en anden forvaltning til fællestransporter, tilbagesendes tomme, medmindre vognene har opholdt sig mere end 10 dage på den rekvirerende forvaltnings område.

Tillægsoverenskomster med NSB, SJ og DR:

Bestemmelsen om bøde gælder ikke for vogne tilhørende NSB, SJ, DR og DSB.

III. Vognenes behandling - Ansvar

§ 12

Almindelige bestemmelser

1. Enhver forvaltning er forpligtet til at behandle vognene skånsomt og omhyggeligt.
2. De i overenskomsten nævnte meldesedler formular K, L, M, RI og R² skal så vidt muligt anbringes på sidevæggene i nærheden af seddelholderne; er dette ikke muligt, påklæbes de på længde- og bredde på begge sider. Sedlerne skal være trykt på tysk, fransk eller italiensk. Tilføjelse af teksten på yderligere et sprog er tilladt.
3. Vogne, hvis påmalede taravægt afviger fra den ved vejning udfundne taravægt med mere end 2 pct, skal påklæbes meldesedler, formular M.

§ 13

Omlæsning - Regulering af læsset

Tillægsoverenskomst med SJ og DB:

Se tillægsoverenskomst til § 3, pkt 2.

1. Omkostningerne ved omlæsningen eller reguleringen af vogne skal godtgøres den forvaltning, som har udført arbejdet, således:
 - 1.1. af afsendelsesforvaltningen, d v s den forvaltning, på hvis strækninger vognen er læsset, hvor en nyindlevering har fundet sted, eller som i henhold til § 1, pkt 3, har indført vognen i forbundsområdet, såfremt vognen er omlæsset eller reguleret
 - 1.11. på grund af sin konstruktion (afsnit VII) eller på grund af overskreden revisionsfrist, hvis den har været læsset til en station ud over ejendomsforvaltningen (§ 42, pkt 4.2);

- 1.12. som følge af overskridelse af lastgrænsen, af akseltrykket eller af metervægten (bilag II, § 3). se dog § 3, pkt 4.2 og 4.3;
- 1.13. som følge af profiloverskridelse (bilag II, § 5), for så vidt overskridelsen skyldes omstændigheder, der må lægges afsendelsesforvaltningen til last;
- 1.14. på grund af, at "Forskrifter om befordring aftoldgods og om indretning af vogne bestemt til befordring af toldgods" (bilag III) ikke er overholdt;
- 1.15. som følge af umuligheden af at overtage vognen eller på grund af en kompetent myndigheds forbud mod overtagelse, såfremt den tilbagevisende forvaltning har givet meddelelse så betids herom til afsendelsesforvaltningen eller til den forvaltning, som har indført vognen i forbundsområdet, at der mellem dagen for modtagelsen af meddelelsen og læsningen ligger 3 kalender-døgn;

1.2. af den tilbagevisende forvaltning:

- 1.21. såfremt tilbagevisningen viser sig at være uberettiget.
- 1.22. såfremt den tilbageviser en vogn som følge af umuligheden af at overtage den eller på grund af forbud fra en kompetent myndighed, for så vidt den ikke i rette tid har underrettet afsendelsesforvaltningen (pkt 1.15.).

2. såfremt omlæsningen eller reguleringen ikke foretages af de i pkt 1 anførte årsager, skal eventuelle omkostninger herved afholdes af den forvaltning, som udfører arbejdet, jf bestemmelserne i "Abkommen betreffend den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (AIM)", afsnit 3.
Vedrør-ende omkostninger ved omlæsning af ikke-desinficerede vogne. se § 14, pkt 8.

Tillægsoverenskomst med DR:

Omkostningerne ved en vogns omlæsning eller ved regulering af læsset bæres af den overleverende bane, såfremt sendingen i henhold til tarifferne ikke kan belastes med disse, eller afsendelsesforvaltningen i henhold til RIV ikke er forpligtet til

betaling. Den vogn, der er blevet aflæsset som følge af omlæsning, kan tilbagesendes og betragtes i så fald som tilbagevist. Den overleverende bane skal underrettes skriftligt herom.

§14

Rengøring og desinfektion

1. Tomme, returgående vogne skal være udfejjet; udfejningen skal foretages af den forvaltning, på hvis strækninger vognen er blevet aflæsset. Vogne, der ikke er udfejjet, må dog ikke tilbagevises.
2. Vogne, der har været benyttet til befordring af levende dyr, af modbydeligt virkende eller af smittefarlige stoffer (RID, bilag I til CIM), skal overleveres fuldstændig rengjort og desinficeret. Almindelige vogne og kølevogne, i hvilke fersk fisk, fersk kød, kødvarer, dødt vildt eller slagtet fjerkræ har været befordret, skal være grundigt udvasket ved overleveringen; er dette ikke tilfældet, kan såvel fremmede som egne vogne tilbagevises undtagen i tilfælde af uregelmæssigheder af mindre betydning (pkt 5).
Med "desinfektiOn" og "desinficere" forstås i denne forbindelse samtlige under forskriftsmæssig rengørtng og tilintetgørelse af alle smitstoffer henhørende arbejder.
3. Fjerkrævogne med bure skal efter endt desinfektion og efter, at de på vognene anførte løse bestanddele atter er anbragt i vognene - såvidt muligt på de dertil bestemte pladser - plomberes og sendes ejendomsforvaltningen med følgeseddel, formular C, der tjener som ledsagelsespapir. Forlanges det i henhold til forskrifter fra sundhedsmyndighederne, at de skal åbnes, og konstateres det herved, at de ikke er desinficeret, kan de tilbagevises.
4. Den forvaltning, der overtager udesinficerede eller ikke-udvaskede vogne eller vogne, der er utilstrækkeligt desinficeret eller mangelfuldt udvasket, og som derfor selv foretager desinfektionen eller udvaskningen, har som godtgørelse for alle

hermed forbundne omkostninger og ulemper krav på en godtgørelse af 20 guldfr pr desinficeret vogn og 15 guldfr pr udvasket vogn. Betalingspligten påhviler:

- 4.1. den forvaltning, som sidst har læsset vognen, når det drejer

sig om vogne, der har været overleveret læsset med andet end levende dyr eller med andre end de i pkt 2 nævnte varearter;

- 4.2. den overleverende forvaltning, når det drejer sig om tomme vogne, såfremt uregelmæssigheden er blevet fastslået ved overleveringen, og den overleverende forvaltning har nægtet selv at ville foretage ny desinfektion eller udvaskning.

Den overleverende forvaltning har adgang til regres over tor den forvaltning, som efter vognens sidste anvendelse til befordring af levende dyr eller af de i pkt 2 nævnte varearter, ikke eller på utilfredstillende måde har desinficeret eller udvasket vognene. Er regres ikke mulig, og har vognene ikke været overleveret fra ejendomsforvaltningen, læsset med levende dyr eller med de i pkt 2 nævnte varearter, må den overleverende forvaltning betale omkostningerne;

- 4.3. den forvaltning, på hvilken vognene er blevet aflæsset, og som har undladt at desinficere eller udvaske vognene, eller som har desinficeret eller udvasket vognene på utilfredsstillende måde, når det drejer sig om plomberede fjerkrævogne, der i henhold til pkt 3 hjemsendes tomme.

5. Der kan ikke fremsættes krav om godtgørelse, når det kun drejer sig om ubetydelige uregelmæssigheder. Fordring på godtgørelse kan kun fremsættes, når det ved udfærdigelse af protokol fastslås, at en vogn overhovedet ikke er desinficeret eller udvasket, eller at desinfektionen, hhv udvaskningen er foretaget skødesløst eller på utilfredsstillende måde. Betingelsen for, at der overhovedet kan fremsættes fordring på godtgørelse er, at der i en vogn, som har været benyttet til transport af levende dyr, forefindes dyriske ekskrementer eller strøelse stammende fra sådan transport, eller rester fra de i.pkt 2 nævnte varearter.

6. Kendsgerningen skal konstateres af mindst 2 ansatte, heraf skal den ene være en af stationens eller godsekspeditionens overordnede tjenestemænd; begge skal personlig undersøge vognen, forinden desinfektion eller udvaskning på ny foretages, og derefter underskrive protokollen.

- I denne skal nøje anføres
hvilke forureninger det drejer sig om, på hvilke vogndelev og i
hvilket omfang de forefindes;
om det med sikkerhed kan fastslås, at det drejer sig om dyriske
ekskremerter eller strøelse, hhv om rester fra de i pkt 2 nævnte
varearter;
hvor lang arbejdstid der er medgået til fjernelse af affaldet.
7. Regningen skal tillige med protokollen sendes den betalingsplig-
tige forvaltning inden 3 uger fra protokollens udfærdigelse; så-
fremt dette ikke overholdes, kan der ikke fremsættes krav om
godtgørelse.
 8. Såfremt vogne skal omlæsses som følge af, at de har været benyt-
tet til befording af levende dyr og ikke er blevet desinficeret, på-
hviler betalingen af omlæsningsomkostningerne den forvaltning,
som i henhold til pkt 4 er forpligtet til at betale.
 9. Forvaltningerne forpligter sig til hverken at belønne personalet
for opdagelse af udesinficerede eller ikke-udvaskede vogne eller at
lade det få del i den i pkt 4 nævnte godtgørelse.
 10. Om rengøring af vogne, der har været benyttet til befording af
giftstoffer, se RID.

§ 15

Løse vogndelev

1. Som løse vogndelev betegnes de dele til vognen, som ikke er fast
forbundet med denne, særlig sådanne, som ikke er fastskruet til
vognen under hensyn til, at de ofte i trafikken midlertidig skal
kunne fjernes og atter anbringes på plads (se bilag VII).
2. Løse vogndelev skal være forsynet med ejendomsforvaltningens
ejendomsmærke.
De løse vogndelevs antal og art skal være påført vognens ydervæg-
ge med signaturer i henhold til bilag VII og tegning nr 3 b, fig 7.
3. Løse vogndelev skal anbringes på plads; dette gælder også bure,
fodertrug, brædder, stivere og lignende til fjerkrævogne.

Kæderne på over for hinanden stående sidestøtter skal være for-
bundet.

I tilfælde af, at vogndelene som følge af godsets art ikke kan an-
bringes på plads, skal de anbringes i den vogn, hvortil de hører
på en sådan måde, at de er synlige. De skal fastgøres således, at
de hverken kan falde af eller ved at forskubbes blive til fare for
driftssikkerheden. Er der på vognen særlige kasser til side- og en-
destøtterne, skal disse anbringes heri.

Vogne, hvis løse vogndelev ikke er forskriftsmæssig anbragt, kan
ikke tilbagevises.

4. Løse vogndelev må ikke skilles fra de vogne, hvortil de hører.
Tilbageleveres de alligevel ikke sammen med vognen, skal de be-
klæbes i overensstemmelse med bestemmelserne i § 45, pkt 3 og 5,
og fragtfrit og ledsaget af følgeseddel, formular C, sendes ad kor-
teste rute til det i adressefortegnelsen angivne tjenestested på ejen-
domsforvaltningen. I følgesedlen skal genstandene anføres enkelt-
vis og om muligt med oplysning om, til hvilke vogne de hører.
For overlevering af sådanne vogndelev og tilbagesendeise af følge-
sedlen gælder det i § 17, pkt 5, anførte.
5. For manglende eller beskadigede løse vogndelev ydes ingen er-
statning; dog skal løse vogndelev, der i henhold til pkt 4 sendes til
ejendomsforvaltningen, i tilfælde af bortkomst erstattes med ny-
anskaffelsesværdien. Erstatningen skal betales af de pågældende
forvaltninger i henhold til "Abkommen betreffend den interna-
tionalen Eisenbahn-Güterverkehr (AIM)". Bestemmelserne i
nævnte overenskomst pkt 135, 140 og 141 kan dog ikke anvendes.

Det henstilles til forvaltningerne nøje at fastslå, om løse vogndelev er til
stede på specialgodsvogne, og særlig når disse kommer tilbage fra private
sidespor.

§ 16

Beskadigede vogne - Stærkt beskadigede vogne

Beskadigede vogne

1. Beskadigede vogne skal principielt istandsættes af ejendomsfor-

valtningen; dog påhviler det den forvaltning, på hvilken beskadigelsen er opstået eller bemærket, at reparere vognene således, at de bliver løbedygtige. Denne bestemmelse må ikke udlægges således, at det ved større skader på understellet med alle midler forsøges at gøre vognene løbedygtige for derved at omgå anvendelsen af bestemmelserne i pkt 7 og på den måde frigøre sig for erstatningspligten (§ 19, pkt 1).

Den benyttende forvaltning skal endvidere sætte vognen i brugbar stand, såfremt dette er muligt ved en mindre istandsættelse.

Der må herunder ikke ændres ved vognens konstruktion.

Reparationsomkostningerne skal afholdes af den forvaltning, der har udført reparationen.

2. Ved færgetrafik, hvor overtagelsen først finder sted efter overfarten, påhviler det den overtagende forvaltning at behandle de overførte vogne i henhold til pkt 1 (§ 4, pkt 5).

Tillægsoverenskomst med SJ:

Se tillægsoverenskomsten til § 4, pkt 5.

3. Om behandling af beskadigelser af de enkelte vogncele, se afsnit VII.
4. Skal en vogn sættes ud af drift, må anmeldelse herom ske til det foreskrevne tjenestested på den benyttende forvaltning med angivelse af såvel dato for vognens udsættelse af drift som dato for dens tilbagelevering til drift. Har der været rekvireret erstatningsdele, skal angives såvel dato for rekvireringens afsendelse som for erstatningsdelenes ankomst til stationen (§ 21, pkt 1.2 og 4.2). Hertil anvendes formular J.
Er en forsendelse læsset på flere vogne, og bliver en af disse udsat af drift som følge af beskadigelse, skal også de øvrige vogne anføres på formular J (§ 21, pkt 1.2).
5. Vogne med mangler, der ikke kan afhjælpes, men hvis tilstedeværelse ikke har indflydelse på vognens anvendelighed, skal beklæbes med meldesedler, formular M, i hvilke manglerne anføres.
6. Tomme eller læssede vogne, der som følge af beskadigelse ikke

må nylæsses, men som dog er i stand til at løbe videre på egne hjul, skal beklæbes med meldesedler, formular K.

Stærkt beskadigede vogne

7. En beskadiget vogn, der, jf pkt 1, ikke kan istandsættes således, at den i driftssikker stand kan beføres på egne hjul *i tog*) betragtes som "stærkt beskadiget".

Den benyttende forvaltning skal underrette ejendomsforvaltningen om beskadigelsens omfang og om den vognen påmaalede taravægt. Vognen eller dele heraf må kun tilbagesendes til ejendomsforvaltningen med dennes samtykke. Om sådant samtykke skal de mellemliggende forvaltninger underrettes. Foreligger dette samtykke ikke, kan vognen tilbagevises.

Vognen skal beklæbes med meldesedler, formular L, og læsses på en anden vogn for den benyttende forvaltnings regning (§ 6, pkt 7).

8. Den første overtagende forvaltning afgør, forpligtende for den tilbydende forvaltning, om en vogn er løbedygtig og i driftssikker stand, således at den kan fremføres over den overtagende forvaltning og tilsluttende forvaltningers strækninger, eller om den skal læsses på en anden vogn. Forvaltningen er dog ikke forpligtet til at undersøge, hvorvidt der er foretaget utilladelige reparationer på vognen (pkt 1) for at gøre den løbedygtig og derved undgå dens læsning på anden vogn.
9. "Stærkt beskadigede" vogne skal, med den som ledsagelsespapir gældende følgeseddel, formular C, sendes fragtfrit over ejendomsforvaltningens nærmeste overgangsstation til det i adressefortegnelsen angivne tjenestested på ejendomsforvaltningen.
10. Såfremt en stærkt beskadiget vogn, der er læsset på en anden vogn, endnu ikke er forsynet med meldesedler, formular L, skal den overleverende forvaltning forsyne vognen med nævnte meldesedler. Er dette ikke sket, kan vognen tilbagevises af enhver forvaltning, også af ejendomsforvaltningen.
11. Undtagelsesvis kan en "stærkt beskadiget" vogn sendes ejendomsforvaltningen af en naboforvaltning, der har beskadiget den,

uden at være læsset på en anden vogn, men løbende på egne hjul, såfremt der i hvert enkelt tilfælde er truffet aftale herom. Også i dette tilfælde skal vognen beklæbes med meldesedler, formular L.

§ 17

Erstatningsdele

1. Erstatningsdele, som er nødvendige til en vogns istandsættelse, rekvireres hos det i adressefortegnelsen ud for ejendomsforvaltningen angivne tjenestested; hertil benyttes formular H, der skal udfyldes på tysk, fransk eller italiensk; tilføjelse af ordlyden på et andet sprog er tilladt. Adressen skrives med blokbogstaver. Rekvisitionen kan også sendes pr post, når der hervecl opnås en hurtigere befordring. Erstatningsdelene skal betegnes så nøjagtigt som muligt efter fortegnelsen "Benennung von Wagen und Wagenteilen" med angivelse af cleres løbenumre og om nødvendigt under vedlæggelse af en tegning med angivelse af hovedmålene; endvidere skal anføres den beskadigede vogns ejendomsmærke, type (litra) og nummer samt tjenestestedet og jernbanestationen, til hvilken erstatningsdelene skal sendes. Hvis de dele, for hvilke der rekvireres erstatning, mangler på vognen, må dette anføres. I rekvisition på hjulsæt skal disses akselnummer, hjuldiameter og - ved glidelejhjulsæt - målene på akselsølen anføres; ved trekslede vogne og bogier skal desuden anføres, om det drejer sig om en yderaksel eller en mellemaksel.
2. Erstatningsdelene skal så vidt muligt kunne påmonteres uden ændring. De skal afsendes omgående; de skal sendes fragtfrit og, såfremt deres omfang og vægt tillader det, som ilstykgoods. Kan erstatningsdelene ikke leveres omgående, skal den rekvirerende forvaltning straks underrettes herom.
3. For ikke at forsinke en beskadiget læsset vogns løb kan den forvaltning, som foretager udbedringsarbejderne, rent undtagelsesvis anvende egne erstatningsdele eller tage erstatningsdele fra en på tilbagevejen værende tom vogn, tilhørende samme forvaltning som den beskadigede vogn.

Anvendes der af den forvaltning, som udfører reparationen, egne erstatningsdele, skal vognen beklæbes med meldesedler, formular M, i hvilke de benyttede erstatningsdeles antal og art skal anføres. På meldesedlerne skal endvidere understreges pkt 22 ("Fremmede erstatningsdele anvendt") samt det af pkt 1-21, der betegner de pågældende erstatningsdele. Efter vognens tilbagekomst til ejendomsforvaltningen skal de anvendte erstatningsdele tilbagesendes til det på meldeseddel, formular M, anførte tjenestested; såfremt dette tjenesteds navn ikke fremgår af meldesedlen, skal erstatningsdelene tilbagesendes til det i adressefortegnelsen opførte tjenestested på den forvaltning, som har monteret dem på vognen.

Såfremt erstatningsdelene tages fra en tom vogn, tilhørende samme forvaltning som den beskadigede vogn, skal der rekvireres erstatningsdele til denne vogn.

I tilfælde af, at der til reparation af en vogn tages erstatningsdele fra en anden vogn, tilhørende samme forvaltning, og såfremt der allerede er rekvireret andre erstatningsdele til vognen, skal ved afsendelse af 2. rekvisition, formular H, tillige anføres nummeret på den vogn, til hvilken erstatningsdelene er blevet anvendt.

4. Beskadigede dele skal uanset deres tilstand tilbagesendes ejendomsforvaltningen fragtfrit som fragtgods til det i adressefortegnelsen angivne tjenestested over de overgangsstationer, over hvilke erstatningsdelene er befordret på henvejen.

Hjulsæt skal beklæbes med meldesedler, formular M, i hvilke beskadigelsens art skal anføres.

5. Erstatningsdele eller beskadigede dele skal ledsages af følgeseddel (formular C), der tjener som ledsagelsespapir. I følgesedlen skal anføres den beskadigede vogns ejendomsmærke, type (litra) og nummer; i rubrikken "Bemærkninger" skal anføres: "Der anmodes om toldfri udførsel, transit og indførsel" (Zollfreie Aus-, Durch- und Einfuhr beantragt". "L'exportation, le transit et l'importation en franchise de douane sont demandés").

Den overleverende forvaltning skal kunne fremføre bevis for sendingens overlevering. Bestemmelsesstationen skal ved påtrykning

af datostempel på følgesedlen angivne dato for erstatningsdelenes eller de beskadigede deles ankomst og tilbagesende følgesedlen til det tjenestested, som har udfærdiget den.

6. Erstatningsdele og beskadigede dele må ikke føres i regning. Ikke tilbageleverede dele, hvis mangel ikke er blevet anmeldt samtidig med, at der blev rekvireret erstatningsdele (pkt 1. 2. stk), eller hvis afsendelse ikke kan påvises, kan føres i regning med nyanskaffelsesværdien.
- 7 For bortkomst af erstatningsdele eller for bortkomst af beskadigede dele, der tilbagesendes i henhold til pkt 4, men som ikke er indgået til ejendomsforvaltningen, skal nyanskaffelsesværdien betales. Det erstatningsbeløb, som således skal udredes, fordeles mellem de pågældende forvaltninger i henhold til "Abkommen betreffend den internationalen Eisenbahn-Ciiterverkehr (AIM)". Bestemmelserne i nævnte overenskomsts pkt 135, 140 og 141 kan dog ikke anvendes.

§ 18

Forsvundne og bortkomne vogne

1. En vogn betragtes som forsvundet, såfremt en forvaltning ikke kan påvise dens tilbagelevering eller dens overlevering til en anden forvaltning senest i vognlejerapporten for den 5. måned efter overtagelsen. I så fald skal vognen overføres til en særlig fortegnelse over udestående vogne; der gøres bemærkning om overførslen i vognlejerapporten for den 6. måned.
Det påhviler ejendomsforvaltningen at lade vognen eftersøge, især ved hjælp af de fortegninger, som føres af værkstederne.
2. En forsvundet vogn betragtes som bortkommet, såfremt den ikke findes inden 18 måneder efter udløbet af den måned, i hvilken den blev overleveret til den benyttende forvaltning.
Ejendomsforvaltningen og den tilbageleveringspligtige forvaltning er forpligtet til at fortsætte eftersøgningen i endnu 5 år. Den bortkomne vogns nummer må i dette tidsrum ikke af ejendomsforvaltningen benyttes til en anden vogn.

§ 19

Istandsættelse efter beskadigelse - Beregning af erstatningsomkostningerne

Stærkt beskadigede vogne (§ 16, pkt 7)

1. Ejendomsforvaltningen har krav på erstatning i tilfælde, hvor vogne tilhørende denne er blevet "stærkt beskadiget". Denne erstatning skal uden hensyn til beskadigelsens årsag betales af den forvaltning, på hvis strækninger vognen er blevet "stærkt beskadiget".
Såfremt trediemand er ansvarlig over for en forvaltning for en beskadigelse, som den benyttende forvaltning i h t 1. afsnit hæfter for, skal førstnævnte forvaltning overdrage sine krav til den benyttende forvaltning eller lade denne indtræde i sine rettigheder i en over for trediemand retsgyldig form.
Forlig og anerkendelse er over for den forvaltning, som i h t 1. afsnit er erstatningspligtig kun bindende, såfremt de er kommet i stand i forståelse med denne, eller såfremt denne forvaltning ikke efter anmodning derom har udtalt sig inden for en rimelig frist. Udeblivelsesdomme er kun bindende for denne forvaltning i tilfælde af dens udtrykkelige tilslutning.
2. Den forvaltning, som er ansvarlig for, at vognen er blevet "stærkt beskadiget", skal, uanset om vognen istandsættes eller udrangeres, betale erstatning, udregnet efter den billigste af nedenførte erstatningsformer:
erstatning i henhold til pkt 3 for reparation af alle beskadigelser, som er blevet påført vognen indtil dens tilbagelevering til ejendomsforvaltningen, eller
erstatning i henhold til pkt 4 ved udrangering af vognen.
Afgør ejendomsforvaltningen, at en "stærkt beskadiget" vogn ikke skal hjemsendes (§ 16, pkt 7), kan den gøre krav på erstatning for udrangering i h t pkt 4.
3. Erstatningskravet for reparation af vognen må indeholde de faktiske selvomkostninger, nemlig arbejds løn og materiale værdi indbefattet generalomkostninger. Værdien af hjulsættene kan kun føres i regning, såfremt de ikke tilbageleveres.

4. Erstatningen i tilfælde af udrangering beregnes på følgende måde:
 - 4.1. Vognens værdi udregnes ved, at kiloprisen for en tilsvarende vogn på beskadigelsestidspunktet multipliceres med den beskadigede vogns vægt;
 - 4.2. fra det under 4.1 udregnede beløb trækkes værdien af tilbageleverede hjulsæt; denne værdi regnes at være den samme som prisen for tilsvarende nye hjulsæt på beskadigelsestidspunktet, selvom de tilbageleverede hjulsæt er beskadigede;
 - 4.3. det under 4.1 og 4.2 udregnede beløb reduceres med $\frac{1}{6}$, såfremt der er tilbageleveret dele af vognen;
 - 4.4. fradrag i henhold til 4.2 og 4.3 må ikke foretages, såfremt hverken hjulsæt eller andre vogndele tilbagesendes til ejendomsforvaltningen;
 - 4.5. det herved fremkomne beløb reduceres med en værdiforringelse af 2,5 pct for hvert af vognens tjenesteår, i alt dog højst med 70 pct.
Ved beregning af tjenesteår regnes byggeåret og det år, i hvilket vognen beskadiges, tilsammen for ét tjenesteår.
5. Ejendomsforvaltningen skal opstille en regning over "stærkt beskadigede" eller udrangerede vogne. Regningen skal sendes den erstatningspligtige forvaltning:
 - 5.1. inden 8 måneder efter tilbageleveringen til ejendomsforvaltningen af den "stærkt beskadigede" vogn;
 - 5.2. inden 8 måneder efter afsendelsen af ejendomsforvaltningens erklæring om, at denne giver afkald på vognens tilbagesendelse fra den benyttende forvaltning (§ 16, pkt 7).Beløbet skal opføres i ejendomsforvaltningens lands officielle møntfod samt i guldfrancs.
6. I regningen skal anføres den beskadigede vogns bygningsår og taravægt, endvidere pris og taravægt eller den omtrentlige kiloprís for en tilsvarende ny vogn samt prisen for hjulsættene.
7. Der kan kun protesteres mod regningen, såfremt der foreligger åbenlyse fejl, f eks hvis regningen er sendt til en anden end den

erstatningspligtige forvaltning ,ved urigtig betegnelse af vognen eller af datoen for beskadigelsen eller lignende. Indvending mod regningsbeløbet kan kun fremsættes, såfremt der foreligger regnefejl.

Bemærkninger vedrørende regningen skal fremsættes inden 2 måneder efter den måned, i hvilken regningen afsendtes; i modsat fald betragtes den som anerkendt.

8. Bliver en "stærkt beskadiget" vogn tilbagesendt til ejendomsforvaltningen og derefter udrangeret, skal alligevel i regningen anføres reparationsomkostningernes omtrentlige størrelse, såfremt vognen ikke var blevet udrangeret.

Forsvundne og bortkomne vogne

9. Kommer en forsvunden vogn tilveje inden 18 måneder efter udløbet af den måned, i hvilken den blev overleveret til den benyttende forvaltning, og kan dato for tilbagekomsten fastslås, skal den benyttende forvaltning betale leje til denne dato.
Bliver vognen fundet på ejendomsforvaltningen inden for denne frist, uden at dato for tilbagekomsten kan fastslås, må de pågældende forvaltninger indbyrdes træffe aftale om lejebetalingen.
10. Når en vogn regnes for bortkommet, underretter ejendomsforvaltningen den tilbageleveringspligtige forvaltning og sender denne regningen inden 8 måneder efter afsendelse af denne underretning. M h t regningen gælder bestemmelserne i pkt 4-7.
Den tilbageleveringspligtige forvaltning skal erstatte ejendomsforvaltningen den værdi, vognen i henhold til pkt 4 havde den dag, den blev overtaget af den tilbageleveringspligtige forvaltning, endvidere 5 pct rente for 18 måneder.
11. Findes vognen efter udløbet af de 18 måneder, men inden for de 5 år, i hvilke eftersøgningerne fortsættes (§ 18, pkt 2, 2. stk), skal den betalte erstatning tilbagebetales. Endvidere gælder følgende bestemmelser:
 - 11.1. hvis den fastslåede tilbageleveringsdato ligger inden for 18 måneder efter vognens overlevering, skal den erstatnings-

pligtige forvaltning betale leje i henhold til overenskomsten og kan kræve de betalte renter tilbagebetalt;

- 11.2. hvis den fastslåede tilbageleveringsdato ligger mere end 18 måneder efter datoen for vognens overlevering, eller hvis vognen findes på ejendomsforvaltningens strækninger, uden at tilbageleveringsdato kan fastslås, betales ingen leje, ligesom renter ikke tilbagebetales.

IV. LEJE

§ 20

Lejes atser - Lejeberegning

1. Enhver forvaltning, som overtager fremmede vogne, skal til ejendomsforvaltningen betale leje, beregnet pr døgn og vogn, således:

| Normale lejesatser | | Forhøjet lejesats fra 13. døgn i forbindelse med krav om fremskyndet tilbagelevering (§ 8) Guldfr |
|------------------------------------|------------------------|--|
| fra 1. døgn til 15. døgn Guldfr | fra 16. døgn Guldfr | |
| 1 | 2 | 3 |
| 6 | 7 | 10 |

2. Det tidsrum, for hvilket der skal betales forhøjet leje (spalte 3 i ovenstående skema), regnes tidligst fra og med den dag, anmodningen om fremskyndet tilbagelevering indgik, og slutter - såfremt ingen dato er angivet - med den dag, ejendomsforvaltningen ophæver sin anmodning (denne dag ikke medregnet), dog senest med den 90. dag (se § 8, pkt 4). Den forhøjede leje skal beregnes for de vogne af pågældende af ejendomsforvaltningen betegnede typer, konstruktionsklasser eller kategorier, som overtages i dette tidsrum, og indtil vognene forlader debitorforvaltningens område.
3. Lejen løber fra den efter vognens overtagelse følgende midnat og ophører med den efter vognens tilbagelevering til ejendomsforvaltningen eller overlevering til en anden forvaltning følgende midnat. For en vogn, der overtages og tilbageleveres, henholdsvis overleveres, samme dag; skal der betales leje for en dag se dog § 64, pkt 6.

Tillægsoverenskomst med SJ:

Se tillægsoverenskomsten til § 8, pkt 1-2.

Vognlejen nedsættes for en del af sommerperioden til 0,50 guldfr pr vogn og døgn, Perioden, i hvilken den nedsatte lejesats skal være gældende, fastsættes efter aftale parterne imellem hvert år inden 1. juni.

4. Overleveres en vogn på hen- eller tilbagevejen til en forvaltning flere gange på samme dag eller i løbet af to på hinanden følgende dage, beregner vedkommende forvaltning leje, som om vognen uden afbrydelse har opholdt sig på dens strækninger.
5. Vedrør-ende legeberegningen
 - i tilfælde af overtagelsesvægning, se § 4, pkt 7;
 - ved befordring af lejede vogne, der løber tomme eller utilstrækkeligt læssede, se § 10, pkt 2;
 - for forsvundne vogne, se § 19, pkt 9;
 - for beholderbærevogne, se § 58, pkt 3.2, 4 og 5.

§ 21

LejefrigØrelse

1. Den benyttende forvaltning skal ikke betale leje i følgende tilfælde:
 - 1.1. når en vogn er "stærkt beskadiget" (§ 16, pkt 7). Der tilstås lejefrihed fra og med den dag, vognen blev gjort ubrugelig;
 - 1.2. når en vogn udsættes af drift på grund af beskadigelse (§ 16, pkt 1 og § 17, pkt 1-3), afsporing (§ 35, pkt 24) eller varmløbning (§ 36, pkt 11).

Rekvireres der erstatningsdele til en beskadiget vogn (§ 17, pkt 1 og § 36, pkt 11), tilstås der lejefrihed fra den dag, erstatningsdelene rekvireres, til den dag, de indgår til

bestemmelsesstationen. Desuden kan der kræves lejefrihed fra den dag, vognen sættes ud af drift, til den dag, erstatningsdele rekvireres, ligeledes fra den dag erstatningsdelene indgår og til den dag, vognen atter afgives til drift, dog højst for i alt 2 dage.

Tages erstatningsdelene til en beskadiget vogn fra en tom, returgående vogn, tilhør-ende samme forvaltning som den beskadigede vogn (§ 17, pkt 3), slutter det lejefri tidsrum for den beskadigede vogn den dag, den tilbageleveres til drift. Vognen, fra hvilken erstatningsdelene blev taget, er

lejfri fra dagen efter den dag, da erstatningsdelene blev aftaget.

Gøres en vogn løbedygtig eller brugbar, uden at det har været nødvendigt at rekvirere erstatningsdele (§ 16, pkt 1, og § 36, pkt 11), eller undersøges en vogn på grund af afsporing (§ 35, pkt 24), beregnes lejefrihed fra den dag, vognen sættes ud af drift til og med den dag, den atter tilbageleveres til drift. Lejefrihed af nævnte grunde kan dog kun kræves for højst 7 dage, selvom vognen under uafbrudt ophold hos samme forvaltning har været udsat af drift flere gange.

Er en forsendelse læsset på flere vogne, og bliver en af disse udsat af drift som følge af beskadigelse, er også de øvrige vogne lejefri, for så vidt de som følge heraf også opholdes.

2. Om lejefrigørelse i visse tilfælde af overtagelsesvægning, se § 4, **ph 8**.
3. Den benyttende forvaltning skal hverken betale leje for den dag, hindringen for vognens løb opstod, eller for den dag, vognen atter blev tilbageleveret til drift; der skal dog betales leje for mindst ét døgn.

Selvom lejen for den overtagende forvaltnings vedkommende først løber fra den efter overtagelsesdagen følgende midnat, kan der for en på overtagelsesdagen beskadiget og samme dag atter istandsat vogn ikke kræves leje. For en på overtagelsesdagen beskadiget vogn, der istandsættes den 3. dag og på den 6. dag overleveres til en anden forvaltning, beregnes leje som følger:

| | |
|--------------------|-------------|
| 1. døgn | lejefri |
| 2. og 3. døgn..... | lejefri |
| 4.,5. og 6. døgn | lejepligtig |

Eksempler på lejefritagelse i særlige tilfælde:

1. Der er rekvireret erstatningsdele til vognen; disse tages fra en anden vogn;
2. der er *ikke* rekvireret erstatningsdele til vognen. Erstatningsdelene tages fra en anden vogn;
3. vognen, fra hvilken der er taget erstatningsdele til brug for en anden vogn, og som er istandsat ved hjælp af de til den anden vogn rekvirerede erstatningsdele;

4. Vognen, fra hvilken der er taget erstatningsdele til brug for en anden vogn, og til hvilken erstatningsdele derfor har måttet rekvireres;
5. vognen, fra hvilken der er taget erstatningsdele til brug for en anden vogn, men som selv har kunnet viderebefordres uden at afvente erstatningsdele.

Lejefrihed beregnes:

- ad 1.* Fra og med den dag, rekvisitionen afsendtes, til og med den dag, da erstatningsdelene blev taget fra den anden vogn. Desuden for tiden fra vognens udsættelse af drift og indtil rekvisitionen afsendelse, dog højst 2 dage.
- ad 2.* Fra og med den dag, vognen blev udsat af drift, og indtil den atter blev tilbageleveret til drift, dog højst 7 dage.
- ad 3.* Fra og med dagen efter den dag, erstatningsdelene blev taget fra vognen, og indtil erstatningsdelenes ankomst.
- ad 4.* Fra og med den dag, erstatningsdelene blev rekvireret, og indtil erstatningsdelenes ankomst. Desuden for tiden fra vognens udsættelse af drift og indtil rekvisitionen afsendelse, dog højst 2 dage.
- ad 5.* Fra og med dagen efter den dag, da erstatningsdelene blev taget fra vognen og indtil vognens tilbagelevering til drift.

4. Den benyttende forvaltning skal i vognlejerapporterne (§ 63) nøjagtigt angive årsagerne til lejefrigørelsen; der tages ikke hensyn til senere meddelelser.

Følgende oplysninger skal anføres:

4.1. i tilfælde 1.1.

datoen, da vognen blev "stærkt beskadiget" (§ 16, pkt 7);

4.2. i tilfælde 1.2.

- ved rekvisition af erstatningsdele: dato for henholdsvis vognens udsættelse af drift, rekvisition af erstatningsdele og disses ankomst til bestemmelsesstationen; hvis erstatningsdele ikke har været rekvireret: dato for for henholdsvis vognens udsættelse af og tilbagelevering til drift. Den i § 16, pkt 4, nævnte formularer J skal vedlægges i original.

V. Privatvogne

§ 22

Almindelige bestemmelser

1. De til international trafik godkendte privatvogne er vogne af de i pkt 3 nævnte særlige vogntyper, som i en privatpersons*) navn – i det efterfølgende benævnet "vognejerer" – er optaget i en CIM tilsluttet jernbanes vognpark, og som er forsynet med det særlige kendetegn P.
Desuden skal privatvogne være påmalet – ejendomsrærket for den forvaltning, i hvis vognpark de er optaget;
de i § 34 foreskrevne påskrifter og mærker;
et nummer i nummerrækken 500 000-599 999 eller, hvis disse numre ikke er tilstrækkelige, 5 500 000-5 599 999;
vognejerens navn.
2. For privatvogne gælder nærværende overenskomstbestemmelser, for så vidt der ikke i afsnit V er anført andet.
3. Vogne af nedenanførte typer kan optages i en jernbaneforvaltningens vognpark som privatvogne:
 - 3.1. beholdervogne (vogne påmonteret beholdere, kar, krukker, tønder o l);
 - 3.2. vogne med installation af maskiner til frembringelse af kulde eller varme, uanset om deres indre helt eller delvis optages af maskinanlægget eller ej;
 - 3.3. vogne, som er specielt indrettet til befordring af bestemte varearter;
 - 3.4. vogne med omstillings-hjulsæt, også når det drejer sig om

*) fysisk person eller andet retssubjekt.

vogne af alm typer (om transporter i forbindelse med RENFE, se bilag V).

4. Den forvaltning, i hvis vognpark en privatvogn er optaget, afgør alene, om den kan godkendes til international trafik.
5. Såfremt en privatvogn på grund af sin konstruktion eller af andre årsager kun må løbe over visse strækninger, skal denne begrænsning i benyttelsen kortfattet og på tydelig måde være påmalet vognen.
6. De af en jernbaneforvaltning til trediemand udlejede vogne skal, såfremt de opfylder betingelserne i pkt 3, optages i vognparken i lejerens navn som privatvogne i overensstemmelse hermed.
7. Den forvaltning, som modtager anmodning om optagelse i vognparken af privatvogne, som er optaget i en anden forvaltnings vognpark, har pligt til at træffe aftale herom med den forvaltning, i hvis vognpark vognene er optaget.
8. Privatvogne er lejefri.
9. For privatvognes indsættelse i trafikken, deres anvendelse, behandling og befordring (udøvelse af dispositionsretten, fremgangsmåden i tilfælde af manglende disposition samt for vognenes indlevering til befordring, afsendelse og ophold) gælder "Internationalt reglement for befordring af private godsvogne - (RIP)" (bilag VII til CIM) samt tarifbestemmelserne, såfremt det drejer sig om en international transport (CIM); de interne forskrifter og tarifbestemmelser i alle andre tilfælde.
10. Den forvaltning, i hvis vognpark en privatvogn er optaget, skal med vognejerens behandle alle spørgsmål vedrørende vognens beskadigelse, istandsættelse, ophugning og bortkomst samt vedrørende beskadigelse og bortkomst af dele af vognen.

Eftersyn og smøring

11. Under befordringen skal den benyttende forvaltning på egen bekostning efterse og smøre privatvogne i lighed med vogne tilhørende jernbanerne. Vedr smøring, se § 36, pkt 7-10.

§ 23

Beskadigede vogne

1. Den benyttende forvaltning skal gøre en til befordring indleveret tom privatvogn løbedygtig i tilfælde, hvor den på grund af beskadigelse udsættes, og viderebefordringen således udelukkes, eller hvor beskadigelsen gør den uegnet til læsning, forudsat at vognen ikke er så stærkt beskadiget, at den må læses på en anden vogn. Med henblik på at gøre en til befordring indleveret tom beskadiget privatvogn anvendelig kan den benyttende forvaltning endvidere selv istandsætte vognen eller lade den istandsætte i et privatværksted, såfremt omkostningerne af vedkommende forvaltning skønnes ikke at ville overstige 300 guldf. Der bør i videst muligt omfang gøres brug af nævnte mulighed.

Ovennævnte bestemmelser gælder ligeledes for en læsset vogn, når denne beskadiges således, at viderebefordring ikke vil være mulig, og den derfor må aflæsses; ligeledes gælder bestemmelserne for en læsset vogn, der kan istandsættes, uden at omlæsning er nødvendig.

Reparationsomkostningerne skal betales af vognejerens, såfremt jernbanen ikke hæfter for disse.

Bestemmelserne i pkt 1 finder ikke anvendelse, når det drejer sig om den periodiske revision.

2. Den benyttende forvaltning kan i forståelse med vognejerens og med den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, også udføre andre arbejder end de i pkt 1 nævnte. Omkostningerne ved udførelse af reparationsarbejder må bæres af ejeren, for så vidt jernbanen ikke er erstatningspligtig.
3. Vogne, der i henhold til pkt 1 og 2 sendes til et af jernbanens værksteder, skal her rengøres i den udstrækning, som er nødvendig af hensyn til vognens undersøgelse, reparation og evt revision af taravægt.

Beholdere på de i § 22, pkt 3.1, nævnte vogne rengøres principielt ikke af jernbanens værksteder.

Omkostningerne ved rengøringen bæres af vognejerens, såfremt

rengøringen ikke har været nødvendig af hensyn til reparation af en beskadigelse, for hvilken jernbanen bærer ansvaret.

4. Kan en beskadiget vogn ikke istandsættes af den benyttende forvaltning under iagttagelse af foranstående bestemmelser, forholdes som anført i "Internationalt reglement for befordring af private godsvogne (RIP)" (Bilag VII til CIM); se også § 22, pkt 9.
5. Retten til at afgøre, hvorvidt en beskadiget privatvogn kan istandsættes eller ej, tilkommer alene den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget.

§ 24

Erstatningsdele

1. Erstatningsdele, der er nødvendige til vedligeholdelse og reparation af undervognen, befordres fragtfrit fra lageret, hvorfra de sendes, til det sted, hvor reparationen udføres; det samme gælder for befordringen af beskadigede dele til undervognen, som befordres fragtfrit fra beskadigelsesstedet til reparationsstedet og derfra til lageret.
I øvrigt finder bestemmelserne i § 17 anvendelse. Det er dog ikke tilladt at benytte erstatningsdele, der tages fra en anden vogn.
2. I alle andre tilfælde kan vogndele eller materiale til vognen kun sendes franko alle omkostninger på vognejerens regning.

§ 25

Bortkomne privatvogne

1. En til befordring indleveret privatvogn anses for bortkommet, såfremt den ikke kan stilles til modtagerens rådighed inden 3 måneder efter udløbet af leveringsfristen. Foruden de eftersøgninger, som iværksættes i henhold til CIM, skal på ejerens forlangende også den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, eftersøge vognen.
2. Kan jernbanen ikke stille en privatvogn, som ikke er indleveret til befordring, men som har befundet sig i jernbanens varetægt, til ejerens rådighed, skal vognen på ejerens forlangende efter-

søges. Vognen betragtes som bortkommet, såfremt jernbanen ikke kan stille den til ejerens rådighed inden 3 måneder efter modtagelse af anmodningen om at lade foretage eftersøgning.

3. Tremånedersfristen i henhold til pkt 1 og 2 forlænges med den tid, i hvilken vognen opholdes af årsager, som ikke kan lægges jernbanen til last, eller som følge af beskadigelse.
4. Den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, giver underretning om vognens bortkomst til den forvaltning, på hvis strækninger vognen sidst befandt sig.
5. Den forvaltning, på hvis strækninger vognen sidst befandt sig, skal erstatte den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, dens værdi, vognen i henhold til § 27 havde den dag, da den blev overleveret til førstnævnte forvaltning. Regningen skal sendes inden 8 måneder efter afsendelsen af den i pkt 4 nævnte underretning.
6. Såfremt den som bortkommet betragtede vogn efter udbetaling af erstatningen atter findes, kan vognejerens inden 6 måneder efter, at han har modtaget underretning herom, kræve af den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, at vognen uden betaling leveres ham på hjemstedsstationen mod tilbagebetaling af det ham udbetalte erstatningsbeløb. Renter, der evt er udbetalt vognejerens, skal ikke tilbagebetales af denne. Overtager ejeren vognen, skal den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, tilbagebetale erstatningen til den forvaltning, som har betalt denne.

§ 26

Regning fra den benyttende forvaltning over reparationsomkostninger og betalingen af disse

1. Såfremt den benyttende forvaltning i henhold til bestemmelserne i § 23 udfører reparations- eller rensningsarbejder, føres de beløb, som ikke skal betales af denne forvaltning (§ 28, pkt 2.2), den forvaltning i regning, i hvis vognpark vognen er optaget.
2. Regningen skal omfatte de virkelige omkostninger, indbefattet generalomkostninger samt evt fragt for befordring af den beska-

digede vogn, såfremt sidstnævnte beløb ikke kan belastes sendingen og påføres fragtbrevet. Såfremt reparationsomkostningerne alene beløber sig til mindre end 20 guldfr, skal alle omkostninger dog bæres af den benyttende forvaltning; spørgsmålet om ansvaret for beskadigelsen berøres ikke heraf.

3. Som bilag ved belastning af omkostningerne skal den benyttende forvaltning anvende formular Z¹, et eksemplar for hver vogn, som vedlægges den in duplo udfærdigede regning over reparationsomkostningerne'). Regningen skal indeholde en kortfattet oversigt over de udførte arbejder; en specification over beskadigelserne vedlægges regningen.

Formular ZI og regningen skal udfærdiges omhyggeligt og samvittighedsfuldt, således at den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, uden vanskelighed kan træffe afgørelse om ansvaret for beskadigelsen og evt foretage fordeling af reparationsomkostningerne og fragten for befording af den beskadigede vogn samt foretage beregning og fordeling af afsavnsgodtgørelsen.

4. Senest 6 måneder efter den dag, på hvilken beskadigelsen blev konstateret, skal formular ZI med regning over reparationsarbejderne være ovennævnte forvaltning i hænde; adressen på det pågældende tjenestested findes i RIV-adressefortegnelsen.
5. Når en forvaltning har modtaget formular Z¹, bekræfter den inden 2 måneder modtagelsen ved hjælp af formular Z2 og meddeler samtidig for hvilken måned, beløbet vil blive krediteret i RIV-vognlejeregnskabet, forudsat at vedkommende forvaltning ikke har indvendinger at fremføre, der forhindrer sagens hurtige afslutning.

§ 27

Beregning af erstatning for beskadigede, udrangerede eller bortkomne vogne - Bortkomne løse vogndelev

1. De omkostninger, som af den indstillende forvaltning i tilfælde af, at en vogn ikke er blevet "stærkt beskadiget" (§ 28, pkt 2.1), skal

1) Som regning kan også anvendes bagsiden af formular Z¹, der i så fald skal udfærdiges i 2 eksemplarer.

'fordeles af denne, og de omkostninger, som af den benyttende forvaltning i tilfælde af "stærk beskadigelse" (§ 28, pkt 3) skal betales til den indstillende forvaltning, beregnes således:

- 1.1. Bliver vognen istandsat, beregnes reparationsomkostninger, der omfatter de virkelige omkostninger, indbefattet generalomkostninger, for samtlige beskadigelser, som forefandtes på vognen ved dennes tilbagelevering til den indstillende forvaltning; fremkommer der imidlertid ved beregningen et højere beløb end det, som skulle betales i tilfælde af vognens udrangering (vognens værdi, uden fradrag for de anvendelige dele), benyttes sidstnævnte beregningsmåde.
- 1.2. Bliver vognen udrangeret, beregnes erstatningen efter bestemmelserne i pkt 2; såfremt der imidlertid fremkommer et lavere beløb ved at beregne erstatningen som for istandsættelse efter pkt 1.1, anvendes denne fremgangsmåde; dette er også tilfældet, såfremt vognen erklæres for ureparabel af grunde, som ikke skyldes beskadigelsen.
2. I tilfælde, hvor en vogn udrangeres eller bortkommer samt i det i pkt 1.1 nævnte tilfælde, skal vognens øjeblikkelige værdi fastslås; fremgangsmåden er følgende:

2.1. I almindelighed

- 2.11. Som udgangspunkt tages vognens værdi, der fremkommer ved, at vognens taravægt multipliceres med kiloprisen for en lignende, ny vogn på beskadigelses- eller bortkomsttidspunktet. Den som grundlag for nedenstående beregning tjenende vognværdi kan dog i intet tilfælde overstige 50 000 guldfr.
- 2.12. Vognens værdiforringelse fastsættes til 3 pct for hvert tjenesteår, dog højst 80 pct.
Ved beregning af tjenesteår regnes bygningsåret og det år, i hvilket vognen beskadiges eller betragtes som bortkommet, tilsammen for ét tjenesteår.
- 2.13. Forskellen mellem værdien efter pkt 2.11 og 2.12

udgør vognens værdi på beskadigelses- eller bortkomsttidspunktet.

2.14. Værdien af de dele af vognen, der er anvendelige efter vognens udrangering, fastsættes ved, at vægten af disse dele multipliceres med den kilopris, der fremkommer ved, at vognværdien på beskadigelsestidspunktet (pkt 2.13) divideres med vognens taravægt.

2.15. Forskellen mellem værdierne i h t pkt 2.13 og pkt 2.14 udgør erstatningen i tilfælde af, at den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, overtager de anvendelige dele.

Er dette ikke tilfældet, beregnes erstatningen som anført under pkt 2.13.

2.2. Moderniserede vogne

Ved en moderniseret vogn forstås en vogn, på hvilken der under jernbanens tilsyn er blevet foretaget et af nedennævnte arbejder:

- a) forsynet med en undervogn, der i teknisk og trafikal henseende svarer til en undervogn af moderne byggemåde;
- b) forsynet med en overvogn, der tilfredsstiller de nuværende tekniske krav;
- c) samtidig udførelse af begge ovennævnte arbejder.

At disse arbejder vil være at betragte som "modernisering", skal forinden være tiltrådt af jernbanen.

For en således moderniseret vogn beregnes erstatningerne efter pkt 2.1 for henholdsvis undervogn og for overvogn således:

2.21. Undervognens værdi ansættes:

for vogne, hvis undervogn er blevet fornyet (pkt a) og c)), til 80 pct af værdien af en ny undervogn, beregnet ved, at kiloprisen på bortkomst- eller beskadigelsestidspunktet for en ny undervogn af samme byggernåde multipliceres med undervognens egenvægt;

- for vogne, på hvilke ovenvognen er blevet fornyet (pkt b)), til værdien af en ny undervogn, beregnet efter pkt 2.1.

Værdien af overvognen udfindes ved, at kiloprisen på bortkomst- eller beskadigelsestidspunktet for overvognen til en ny vogn af samme byggernåde multipliceres med overvognens egenvægt.

Vognens totalværdi (d v s undervognens værdi + overvognens værdi), der tjener som grundlag for beregningen i henhold til efterfølgende pkt 2.23, kan i intet tilfælde overstige:

- 45000 guldfr for vogne med fornyet undervogn (pkt a) og c));
- 50 000 guldfr for vogne, på hvilke kun overvognen er blevet fornyet (pkt b)).

I tilfælde af en overskridelse nedsættes begge beløb (undervognens værdi og overvognens værdi) i samme forhold; som grundlag for den pågældende beregning af værdiforringelsen efter pkt 2.22 tjener alene de herved fremkomne nye værdier.

2.22. Værdiforringelsen udregnes særskilt for undervognen og for overvognen på det under 2.1 fastsatte grundlag; for den fornyede dels vedkommende regnes antal tjenesteår dog først fra fornyelsesåret.

Værdiforringelsen for hver af de to vogndelev (undervogn og overvogn) kan højst fastsættes til 80 pct.

Den totale værdiforringelse er summen af værdiforringelsen for undervognen + værdiforringelsen for overvognen.

2.23. Forskellen mellem de efter pkt 2.21 og pkt 2.22 udfundne værdier udgør vognens værdi på beskadigelses- eller bortkomsttidspunktet.

2.24. Værdien af de anvendelige dele fastsættes ved, at vægten af undervognens og af overvognens dele hver for sig multipliceres med kiloprisen, som udfindes ved at dividere værdien af undervognen, henholdsvis af overvognen (pkt

2.21 og pkt 2.22) med de pågældende vogndeles egenvægt.

Summen af disse to værdier udgør den samlede værdi af de anvendelige dele.

- 2.25. Forskellen mellem de efter pkt 2.23 og 2.24 udfundne værdier udgør erstatningen i tilfælde af, at den indstillende forvaltning overtager de anvendelige dele.
- Er dette ikke tilfældet, beregnes erstatningen som anført under pkt 2.23.
3. Erstatningsbeløbet forhøjes i givet fald med forsinkelsesrenter, beregnet efter CIM's afsnit "Rente af erstatningsbeløb"; forsinkelsesrenterne beregnes fra og med den 61. dag efter vognens bortkomst eller, såfremt vognen ikke kan erklæres for reparable fra beskadigelsesdagen.
4. Såfremt hjulsæt eller anvendelige dele fra en ved jernbanens skyld beskadiget, ureparable vogn på ejerens forlangende tilbageleveres denne, skal de af den benyttende forvaltning leveres ham uden betaling på en af den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, opgivet station.
5. Såfremt løse vogndeles, som er anført på begge vognens ydersider, er gået tabt, betales som fuld erstatning de pågældende vogndeles værdi, forudsat at jernbanen er erstatningspligtig.

§ 28

Betaling af reparationsomkostninger Erstatninger i tilfælde af vognbeskadigelser

1. I tilfælde af vognbeskadigelse eller af beskadigelse eller tab af dele til vognen i tiden fra den blev modtaget til befordring og indtil den blev stillet til rådighed for modtageren, eller medens vognen befandt sig i jernbanens varetægt, afgør den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, i forening med den benyttende forvaltning omfanget af det jernbanen påhvilende ansvar og regulerer vognejerens erstatningskrav.
2. I tilfælde af, at en privatvogn ikke er stærkt beskadiget, behand-

les de udgifter, som er afholdt af forvaltningerne eller af vogn-ejeren og ført den forvaltning i regning, i hvis vognpark vognen er optaget, eller de udgifter, sidstnævnte forvaltning har afholdt til reparation og rensning, eller i givet fald erstatningsbeløbet for vognens udrangering, på følgende måde:

- 2.1. Såfremt beskadigelsen er opstået under en international transport, bliver det beløb, som skal betales af jernbanen, (heri evt indbefattet fragt for den beskadigede vogns befordring) af den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, fordelt på de deltagende forvaltninger i henhold til "Abkommen betreffend den internationalen Eisenbahn-Oiiterverkehr (AIM)", pkt 116, 117, 119 og 138-139, forudsat at reparationsomkostningerne alene beløber sig til mindst 20 guldf. Bestemmelserne i nævnte sverrejskonsts pkt 140 og 141 kan dog ikke anvendes.

Når der ikke gøres brug af bestemmelsen i AIM, pkt 138, 3. stk, skal den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, til brug ved fordelingen anvende AIM formular V (Andelsoversigt), i hvilken hver af de pågældende forvaltningers andele anføres med angivelse af samtlige oplysninger, der vedrører fordelingen samt evt formular Zls journal-nummer (§ 26, pkt 3). Adresserne, der skal benyttes ved udfærdigelsen af formularen, findes i RIV-adressefortegnelsen.

Andelsoversigten skal snarest muligt og senest efter 21 dages forløb videresendes fra forvaltning til forvaltning, evt begyndende fra den forvaltning, som har foretaget reparationen for til slut at tilbagesendes til den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget.

- 2.2. Såfremt beskadigelsen er opstået under en indenlandsk transport eller under vognens ophold på jernbanens område uden for en fragtoverenskomst, skal det beløb, som skal betales af jernbanen (heri evt indbefattet fragt for den beskadigede vogns befordring), betales af den benyttende forvaltning. Bliver en vogn ikke istandsat af den benyttende forvaltning,

føres denne forvaltning reparationsomkostningerne i regning af den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget; hertil anvendes formular Z¹, hvis tekst tilpasses tilfældet. Om belastning og betaling af dette beløb gælder bestemmelserne i § 26, pkt 3 og 5.

3. Bliver en privatvogn så stærkt beskadiget, at den må læsses på en anden vogn (§ 16, pkt 7), har den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, ret til erstatning efter § 27. Denne skal udredes af den forvaltning, på hvis område vognen er blevet stærkt beskadiget. Bærer nævnte forvaltning i tilfælde af, at vognen er stærkt beskadiget, ikke skylden herfor, har den dog ikke erstatningspligt over for den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget.
 4. De benyttende forvaltninger er ikke ansvarlige over for den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget, hverken for tab eller beskadigelse af løse vogndelev, såfremt disse ikke er anført på vognens to ydersider, ej heller for tab eller beskadigelse af løst materiel (slanger, værktøj o.l.).
 5. Den benyttende forvaltning er - undtagen i tilfælde, hvor der foreligger bevis for, at der er begået fejl fra dennes side - kun ansvarlig over for den forvaltning, i hvis vognpark vognen er optaget,
 - for beskadigelser af beholdere af ler, glas, terrakotta o s v, hvis disse skader står i forbindelse med en anden beskadigelse af vognen, for hvilken jernbanen er ansvarlig;
 - for beskadigelser af beholdere, som har indvendig beklædning (emalje, ebonit o s v), hvis selve beholderen bærer spor af en ydre beskadigelse, for hvilken jernbanen er ansvarlig.
- Omkostninger, der hidrører fra sådanne beskadigelser, behandles som omkostninger vedr vognbeskadigelser (pkt 2 og 3).

§ 29

Afsavnsgodtgørelse

1. Såfremt en privatvogn sættes ud af drift som følge af en beskadigelse, for hvilken jernbanen er ansvarlig, betaler den forvaltning,

i hvis vognpark vognen er optaget, yagnejeren en afsavnsgodtgørelse - forudsat at vognen kan repareres - såfremt vognen er sat ud af drift,

- under transporten, og vognen efter endt reparation sendes til en anden station end den oprindelige bestemmelsesstation,
- på bestemmelsesstationen, eller
- på den station, hvor vognen har været udsat.

Godtgørelsen andrager 4 guldfr pr påbegyndt døgn og betales fra 6. dag efter, at vognen blev sat ud af drift, og indtil istandsættelsen er tilendebragt eller (i tilfælde af, at vagnejeren selv istandsætter vognen) til den dag, da vognens istandsættelse normalt ville være tilendebragt.

Varer istandsættelsen mere end 14 dage, beregnes afsavnsgodtgørelsen fra den dag, vognen blev sat ud af drift.

2. Godtgørelsen betales på samme måde og så vidt muligt samtidig med de i § 28, pkt 2 og 3, omhandlede reparationsomkostninger og godtgørelser.
3. Der kan i intet tilfælde gøres fordring på såvel afsavnsgodtgørelse som erstatning for overskredet leveringsfrist. Afsavnsgodtgørelse kommer kun i betragtning i tilfælde, hvor en beskadiget vogn efter endt istandsættelse ikke, som forudsat i pkt 1, sendes til den oprindelige bestemmelsesstation.

VI. Læseforskrifter

§ 30

Vogdenes læsning

Læsset må ikke frembyde fare for driftssikkerheden, af hvilken grund visse principper skal tages i betragtning ved vognenes læsning.

De heraf følgende regler, deres særlige anvendelse for visse forsendelser, eksempler på læsemåder samt bestemmelser for benyttelse af sidestøtter, presenninger o s v findes i bilag II.

(| (

(| (

VII. Tekniske bestemmelser vedr. vognene

A. Almindelige bestemmelser

§ 31

Principielle forskrifter

1. Signaturen RIV må kun påmales vogne, som er i overensstemmelse med
 - afsnit VII, "konstruktion",
 - "Technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE)",
 - forskrifterne i UIG.
2. For at være overgangstjenlige skal vognene være forsynet med RIV signaturen samt opfylde de i afsnit VII under "Vedligeholdelsestilstand" anførte forskrifter, såfremt der ikke under "Tillægsbestemmelser" er anført andet.
3. På tegningerne er målene angivet i millimeter; de ved målene anførte kendetegn har følgende betydning:
 - () = Maksimummål
 - () = Minimummål.
 Mål uden kendetegn er ikke obligatoriske.

§ 32

Tværsnitsmål - Egenvægt - Akseltryk - Metervægt -
Akselafstand

Konstruktion:

1. Vognenes tværsnitsmål må opfylde betingelserne i tegning nr 1a. For vogne, som må anvendes i forbindelse med Storbritannien, gælder tegning nr 1b.
2. Vognenes egenvægt må ikke være mindre end 8 t. Indtil den 1. januar 1968 vil vogne med egenvægt på mindst 7,5 t være tilladt.

3. Dele af skruekoblinger, bremsekoblinger, varmekoblinger og andre koblinger, som kan hænge lavere ned end 140 mm over skinneoverkant, skal enten kunne ophænges eller skrues ind, således at denne mindstefaststand respekteres.
4. Akselafstanden, d v s afstanden mellem yderakslerne på vogne uden bogier, skal have følgende mindstemål:
- | | |
|---|----------|
| – for de efter den 1. januar 1961 byggede vogne ... | 4500 mm |
| – for de før den 1. januar 1961 byggede vogne | |
| indtil den 31. december 1963 | 3 000 mm |
| indtil den 31. december 1974 | 3500 mm |
| fra den 1. januar 1975 | 4000 mm |
- for bygget efter den 1. januar 1939*
indtil den 31. december 1974
indtil den 31. december 1974
- Indtil den 31. december 1974 må afstanden mellem yderakslerne på vogne bygget efter den 1. januar 1939 være mindre end 1 500 mm.
- På vogne med faste akselkasser og på bogier med faste akselkasser må akselafstanden højst være 4500 mm; se også bilag VI, pkt 2.
5. Vognene skal uden vanskelighed kunne passere kurver med en radius på 150 m og en sporvidde på 1 435 mm.
6. Akseltryk og metervægt må ikke overskride de for hver af forvaltningerne gældende højst tilladte størrelser (pkt 7); se dog § 3, pkt 4.2 og 4.3.
- En vogns akseltryk er summen af vognens egenvægt og læssets vægt, divideret med akselantallet.
- Metervægten er summen af vognens egenvægt og godsets vægt divideret med vognens længde i meter målt over de ikke-indtrykkede puffer.
7. Tilladte tværsnitsmål, akseltryk, metervægte og akselafstande for hvert lands strækninger findes angivet i samlingen "Begrenzungslinien der Wagen, Lademasse, Achsdriicke, Metergewichte und Achsstände der im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Wagen (Strecken und Normen der TE, Begrenzungslinien der TE)", se også bilag II §§ 4 og 5.
- For vogne, som skal anvendes i forbindelse med Storbritannien, gælder bestemmelserne i bilag IV og tegning lb.

§ 33

Det frie rum ved vognenderne

Konstruktion og vedligeholdelsestilstand

1. Det frie rum, som i henhold til tegning nr 2 skal være til rådighed for koblerne, skal ved vogngavlene på hver side af vognens midte mellem trækapparatet, pufferskiven og de uden for pufferplanens plan ragende faste dele have følgende dimensioner:
- dybde i vognens længderetning, målt fra stødfladen på de helt indtrykkede puffere mindst 300 mm
- bredde mindst 400 mm
- Højde over skinneoverkant ved den lavest tilladte pufferhøjde af 940 mm,
- for vogne bygget før den 1. januar 1939 mindst 1 800 mm
- for vogne bygget i tidsrummet 1. januar 1939-1. januar 1953 mindst 1 880 mm
- for vogne bygget efter den 1. januar 1953 mindst 2 000 mm
- Disse mål skal under hensyntagen til sideudslaget i koblingen overholdes i kurver med 150 m radius.
2. Afstand fra bremsehus og andre faste dele ved vogngavlene til stødfladen på de helt indtrykkede puffere skal være mindst 40 mm.
3. Afstand fra enderne på de langs vognsiderne anbragte løbebrædder og fodtrin til stødfladen på de helt indtrykkede puffere skal være mindst 150 mm.

§ 34

Vognpåskrifter

1. Vognene skal på begge sider være forsynet med følgende tydelige påskrifter og signaturer, *hvis manglende tilstedeværelse berettiger til tilbagevisning af vognene*:
- 1.1. ejendomsrærket for den jernbaneforvaltning, vognen tilhører, eller som har optaget den i sin vognpark. Såfremt det ud fra denne betegnelse ikke er muligt at udlede vognens hjemland, skal endvidere hjemlandet anføres;

- 1.2. vognnummeret;
- 1.3. type- eller litrabetegnelser. På privatvogne er denne betegnelse ikke obligatorisk;
- 1.4. taravægten, overensstemmende med tegning nr 3 b, fig 1. Denne betegnelse skal ikke anføres på vognen, såfremt vognen skal bære påskrift i overensstemmelse med pkt 1.5,
- 1.5. taravægt og skruebremsevægt i overensstemmelse med tegning nr 3 b, fig 2, på vogne med skruebremse, såfremt skruebremsevægten er mindre end vognens samlede vægt (tara + last for lastgrænse C). Tallet i øverste felt angiver taravægten, tallet i nederste felt skruebremsevægten;
- 1.6. lasteevne i overensstemmelse med tegning nr 3 c, fig 1.
- 1.7. beholdervognes rumindhold i m³, hl eller l i overensstemmelse med tegning nr 3 b, fig 4;
- 1.8. signatur] **RIV** li overensstemmelse med tegning nr 3 a, fig 1, der kendetegner, at vognen opfylder samtlige i afsnit VII anførte forskrifter (§ 31, pkt 1);





Tillægsoverenskomster med SJ og NSB:

Se tillægsoverenskomsterne til § 2, pkt 1.11.

- 1.9. tidspunktet for den sidst foretagne revision, tegning nr 4, fig 1 eller 2;
 - 1.10. signatur i overensstemmelse med tegning nr 3d, fig 1-3, for vogne, som kan anvendes i forbindelse med Britiske Jernbaner;
 - 1.11. signatur i overensstemmelse med tegning nr 3 e for vogne som kan anvendes i forbindelse med Spanske Jernbaner, og som derfor er forsynet med omstillings-hjulsæt.
2. Vogne, som er egnede til befordring i hurtigkørende tog, og som opfylder betingelserne i bilag VI, skal på begge sider være påmalet **[S]** eller **[SS]** samt den til benyttelse som **[S]**- eller **[SS]**-vogn svarende lastgrænse som anført i tegning nr 3 c, fig 2 og 3.
 3. Vognene skal på begge sider være forsynet med nedenanførte tydelige påskrifter og signaturer; *hvis disse undtagelsesvis ikke findes anført, berettiger manglen ikke til tilbagelevering af vognene:*

- 3.1. på højsidene, åbne vogne og fra den 1. januar 1965 også på alle andre vogne skal ejendomsnrerke og vognnummer (se pkt 1.1 og 1.2) desuden anføres på længdedragerne;
- 3.2. på vogne, beregnet til transport af levende dyr, bundfladen i m² i overensstemmelse med tegning nr 3 b, fig 3;
- 3.3. på fladvogne med en større læsselængde end 10 m angivelse af læsselængden (vognbundens nyttelængde) i meter i overensstemmelse med tegning nr 3 b, fig 5;
- 3.4. på fladvogne med en større læsselængde end 10 m angivelse af den for tre forskellige belastningslængder for tunge senglinder, anbragt midt på vognen, gældende størst tilladelige last i overensstemmelse med tegninger nr 3 b, fig 6;
- 3.5. på jernbaneejede beholdervogne angivelse af de tilladte godsarter;
- 3.6. på vogne, som opfylder de internationale standardiseringsbestemmelser, til højre for signatur ad pkt 1.8, signatur **St** i overensstemmelse med tegning nr 3 b, fig 9;
- 3.7. på de efter ORE's (office de recherches et d'essais) tegnninger byggede enheds-standardgodsvogne signaturen UIC i nærheden af og neden under signaturer] **RIV** **St**;
- 3.8. på vogne, som er egnede til udveksling mellem lande med forskellig sporvidde signatur **E** eller **[E]** i overensstemmelse med tegning nr 3 b, fig 11;
- 3.9. på vogne med trykluftbremse-anordninger (§ 39, pkt 4) signatur i overensstemmelse med tegning nr 5;
- 3.10. på vogne med elektrisk varmeledning signatur i henhold til tegning nr 8, fig 1;
- 3.11. på vogne som nævnt i § 40, pkt 2, i nærheden af trin eller stiger, advarselstegnet **/** i henhold til tegning nr 8, fig 2;
- 3.12. på vogne med aftagelige vogndeles antal og art ved anvendelse af signaturer som anført i bilag VII og tegning nr 3 b, fig 7;
- 3.13. på vogne, bestemt til befordring af toldgods, indrettet med

flere fra hinanden adskilte afdelinger, et bogstav (A, B ...) på hver afdeling;

- 3.14. på vogne, der som følge af deres konstruktion kan beskadiges ved at passere rangerrygge, signatur  i overensstemmelse med tegning nr 3 b, fig 12:
"Vognen må ikke passere rangerrygge";
- 3.15. på vogne uden bogier akselafstanden, på bogievogne afstanden mellem drejetappene, og på bogier bogiens akselafstand i overensstemmelse med tegning nr 3 a, fig 2;
- 3.16. på vogne med trykluftbremse bremsetypen ved anvendelse af forkortelser i overensstemmelse med tegning nr 7 og bremsevægtene ved omstillingsindretningens forskellige stillinger i overensstemmelse med bilag VIII, afsnit A, B og C;
- 3.17. på vogne med trykluftbremse uden lastveksel bremsevægt og signatur i overensstemmelse med bilag VIII, fig 1 a eller 1 b;
- 3.18. for vogne med tidssmøring smøringsfristen og tidspunktet for den sidst foretagne smøring i henhold til tegning nr 4, fig 3;
- 3.19. for vogne med internationalt udskiftelige dele i nærheden af og til venstre for den under pkt 1.9 anførte signatur mærket  i overensstemmelse med tegning nr 3 b, fig 13, hver del forsynet med mærket  samt ejendomsmærke;
- 3.20. på vogne med særlige indretninger (selvtømmende vogne, vogne med forskydeligt tag o s v) skal tydeligt og på godt synligt sted, om muligt på flere sprog, være anført anvisninger vedr betjeningen og evt foranstaltninger m h t sikkerheden;
- 3.21. for vogne, der helt eller delvis er bygget af andet end normalstål, i nærheden af den under ph 1.9 anførte signatur mærket Sp i henhold til tegning nr 3 b, fig 10;
- 3.22. *for privatvogne:*
- mærket  i overensstemmelse med tegning nr 3 b, fig 14;
 - ejerens navn eller firmabetegnelse;

– hjemstedsstationen og angivelse af de godsarter, for hvilke vognen er bestemt;
eventuelle befordringsbegrænsninger;
for udlejede privatvogne, såfremt lejerens navn er påført vognen, desuden:
understreget påskrift: "Udlejert til ..." (lejerens navn eller firmabetegnelse samt adresse) i umiddelbar nærhed af ejerens navn og adresse.

4. Påskrifter og signaturer i henhold til pkt 1, 2 og 3 skal så vidt muligt anbringes således:

| | |
|---------------------------------------|--|
| <i>Til venstre på vognsiderne:</i> | 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 2 3.2,3.3,3.5,3.22 ¹⁾ |
| <i>Til højre på vognsiderne:</i> | 1.8 3.6, 3.7, 3.8, 3.12, 3.18 |
| <i>Til venstre på længdedragerne:</i> | 3.1,3.14 |
| <i>Midt på længdedragerne:</i> | 3.4 ²⁾ ,3.16,3.17 |
| <i>Til højre på længdedragerne:</i> | 1.9 3.15, 3.19, 3.21 |

5. Påskrifterne skal anføres med latinske bogstaver og på det officielle sprog i ejendomsforvaltningens eller den indregistrerende jernbaneforvaltnings land; tallene skal anføres med arabiske cifre. Påskrifter og signaturer skal anbringes således, at de altid er synlige, når vognen er klar til at afgå; på sidevæggene skal de så vidt muligt anbringes således, at midten af påskrifterne er ca 1600 mm over skinneoverkant.
6. De i pkt 1, 2 og 3 anførte påskrifter og signaturer på vognene må ikke gives nogen anden betydning.
7. Andre end de i pkt 1, 2 og 3 anførte påskrifter og signaturer skal anbringes på steder, der ikke er reserveret for nævnte påskrifter.
8. Det nederste venstre hjørne på vognsiderne er bestemt til anbringelse af sedler med undtagelse af de i § 12, pkt 2, nævnte.

1) Såfremt der ikke er plads til venstre på vognsiderne, kan ejerens navn eller firmabetegnelse samt adresse anbringes til højre.

2) Signaturerne a-a, b-b, c-c på længdedragerne eller bundrammen.

B. Bestemmelser vedr vognenes bestanddele og vedr enkelte vogntyper

§ 35 Hjulsæt

Konstruktion:

- Hjulene skal have hjullegemer (hjulskiver eller -stjerner) af valset eller smedet stål eller af stålstøbegods samt påkrympede hjulringe af stål eller være valset eller smedet i ét stykke af valset eller smedet stål.
- Påkrympede hjulringe skal være forbundet med hjullegemet i hele dets omkreds samt være sikret ved hjælp af sprængring
- Bredden af hjulringene eller de dele, som svarer hertil, må være:
højest 140 mm
mindst 130 mm.
- Den indvendige afstand mellem et hjulsæts hjul målt i skinnehøjde mellem hjulringenes indre flader eller de dele, som svarer hertil, må for såvel tomme som læssede vogne være:
højest 1363 mm
mindst 1357 mm (om muligt 1360 mm).

Vedlige holdelsestilstand:

Hjulringe

- Afstanden mellem hjulflangernes ydersider, målt 10 mm uden for løbekredsen i nærheden af skinneoverkanten, skal ved såvel tomme som læssede vogne være:
højest 1426 mm
mindst 1410 mm.
Mindstemålet gælder ikke for mellemaksler på vogn uden bogier og for mellemaksler på bogier.
- Tykkelsen af en påkrympet hjulring, målt i løbekredsens plan, skal være:
for **S**- og **SS**-vogne mindst 30 mm,
- for øvrige vogne mindst 25 mm.

Ved løbekredsen forstås den cirkel, hvori et lodret plan i en afstand af 70 mm fra hjulringens indvendige flade skærer hjulringens løbeflade.

På hjul, udført i ét stykke af valset eller smedet stål, skal mindstetykkelsen af den del, der svarer til hjulringen, kendetegnes derved, at der på den ydre flade inddrejes en rille. Rillen skal altid være synlig, også efter den sidste afdrejning af hjulsættet.

7. Hjulflangens højde over løbekredsen må på hjul med en diameter på mindst 840 mm være:

mindst 25 mm,
højest 36 mm.

8. Hjulflangen må ikke have en mindre tykkelse end 20 mm, målt 10 mm uden for løbekredsen.

Denne bestemmelse gælder ikke for mellemaksler på vogne uden bogier og for mellemaksler på bogier.

På hjuflangen må der ved slid ikke være opstået en skarp kant.

9. Et hjul må på løbefluden ikke

- være stedvis indtrykket,
- have flader ~~eller materialeophobninger~~ af en længde på mere end 85 mm.

Tilfskalningsflader på løbefluden må ikke være længere end 65 mm.

10. En hjulring må ikke være knækket eller have revner med undtagelse af de i pkt 11.3 anførte.

Hjul

11. På et hjul med påkrympet hjulring må

11.1. hjulringen ikke være løs.

En hjulring betragtes som løs, når klangen ved slag med hammeren er uren og desuden mindst et af nedenævnte kendetegn er til stede:

1.11. løs sprængning;

1.12. rustfremkomst på mere end $\frac{1}{3}$ af omkredsen mellem hjulring og hjullegeme;

x) have materialeophobninger af en længde på mere end 85 mm eller i bogier på over 2 meter.

- 1.13. kontrolmærkerne på hjulringen og på hjullegemet har flyttet sig i forhold til hinanden (forudsat at sådanne mærker forefindes).
Er klangen ren, skønt de under pkt 11.11-11.13 anførte kendetegn er til stede, betragtes hjulringen ikke som løs;
- 11.2. hjulringen ikke fremvise tegn på sideværts forskydning (en sådan kan kun opstå i tilfælde af, at sprængringen mangler, er løs, knækket eller øjensynlig deformeret) ;
- 11.3. sprængringen eller hjulringens ansats ikke have revner på over 100 mm. Såfremt en sprængning skal være fastgjort med en kile, må denne ikke mangle.
12. De mellem den 1. januar 1939 og den 31. december 1954 fremstillede hjul må ikke have en mindre løbekredsdiameter end 820 mm, på de fra den 1. januar 1955 fremstillede hjul må diameteren ikke være mindre end 840 mm.
13. Et hjul må ikke vise tegn på at være forskubbet på akslen.
At der siver olie ud mellem aksel og hjulnav kan ikke tages som bevis for, at hjulet har forskubbet sig på akslen; det må kunne påvises, at en forskydning faktisk har fundet sted.
14. Hjulnavet må ikke være sprængt.
15. I hjulfælgen på et stjernehjul må ikke forekomme brud.
16. På et hjul må en ege ikke være gennembrudt. Mere end én ege må ikke fremvise revnedannelse.
17. Et hjul, fremstillet i ét stykke, eller en hjulskive må ikke have mere end én revne; denne må ikke have en længde af mere end 20 mm.
- have mere end én tiendedel af omkredsen af den cirkel, langs hvilken revnen strækker sig.

Aksler

18. En aksel må ikke
- have revner eller fremvise svejsning, som er foretaget for at udbedre skader;

- være bøjet;
 - have nedslæbne steder med skarpe kanter eller nedslibninger på mere end 2,5 mm dybde.
- Bremsestænger eller andre dele må ikke slæbe på akslerne.

Tillægsbestemmelser

19. Vogne med nedennævnte mangler skal overtages:
- 19.1. små afskalninger på hjulenes løbeflader;
 - 19.2. ubetydelige støbefejl i hjulskiverne;
 - 19.3. drejning af en med sprængring fastgjort hjulring i forhold til hjulfælgen;
 - 19.4. begyndende brud på hjulfælgen;
 - 19.5. slæbning på akslerne af bremsestænger eller af andre dele, såfremt disse dele kan fjernes eller opbindes, således at slæbning er udelukket.
20. Skarpe kanter på en hjulflange må evt fjernes ved afdrejning, afslibning eller affiling.
21. Flader på hjulringene kan fjernes ved afdrejning og materialeophobninger på hjulringene fjernes ved hjælp af afdrejning eller afslibning, hvorved der så vidt muligt må tages hensyn til ejendomsforvaltningens hjulprofil.
22. På vogne, hvor en hjulring har drejet sig i forhold til hjulfælgen, men hvor der ikke er tegn på sideværts forskydning, skal trykluftbremsen sættes ud af virksomhed. De skal forsynes med meldesedler, formular R¹, med følgende tilføjelse i teksten: "Forskubbet hjulring" ("Radreifen verdreht". "Bandage deplace par rotation").
23. Viser det sig ved en vogn, at der på hjulenes løbeflader findes materialeophobninger, skal trykluftbremsen sættes ud af virksomhed. Vognen skal beklæbes med formular R¹, i hvilke anføres "Materialeophobninger på løbefladerne".
24. Afsporede vogne skal, selvom der ikke haves formodning om beskadigelse, undersøges for løbedygtighed. Afsporede hjulsæt skal eftermåles med hjulmål mindst 3 steder med 120° indbyrdes af-

stand mellem indersiderne af hjulringene i nærheden af skinnerne. Andrager forskellen mellem de størst og de mindst målte værdier ikke mere end

- 4 mm ved glidelejer og
- 2 mm ved rullelejer,

idet mindstemål og størstemål (1357 - 1363 mm) skal være overholdt, og såfremt der ikke konstateres andre beskadigelser på hjulsæt, bærefjedre, akselgafler o.l., kan vognen uden undersøgelse af hjulsæt på drejebænk løbe videre efter at være beklæbet med meldesedler, formular M.

Såfremt differencen er større end ovenfor anført, skal hjulsættene undersøges på drejebænk efter de interne bestemmelser for at søge fastslået, om hjulsættene kan forblive på vognen under dennes videreløb, eller om erstatningshjulsæt skal rekvireres og påmonteres vognen.

Også i dette tilfælde skal vognen beklæbes med meldesedler, formular M.

På rullelejer må den benyttende forvaltning af hensyn til undersøgelsen på drejebænk kun fjerne akselkassedækslet. Alle andre arbejder på rullelejer må kun foretages af ejendomsforvaltningen. I sidstnævnte tilfælde skal hele hjulsættet med tilhørende rullelejer sendes ejendomsforvaltningen til nærmere undersøgelse.

Hjulsæt, der tilbagesendes til ejendomsforvaltningen, skal beklæbes med meldesedler, formular M, på hvilke beskadigelsens art skal anføres.

§ 36

Akselkasser - Akselsøler

Konstruktion

1. Vognene kan være forsynet:
 - med rullelejer,
 - med glidelejer for revisionssmøring; lejer af denne art er ikke

forsynet med opklappelige eller drejelige akselkasselåg og har ingen smøretud med dertil hørende låg. Sådanne vogne har intet smøreskema;

- med glidelejer for tidssmøring, d v s lejer uden smøretud, med smøretud og skrue- eller klaplåg, med opklappelig eller drejelige akselkasselåg.
- Vogne med akselkasser af nævnte arter skal være forsynet med smøreskema i henhold til tegning 4, fig 3;
- med glidelejer uden bestemt smørefrist, d v s lejer med opklappelige eller drejelige akselkasselåg eller med smøretud og dertil hørende låg. Sådanne vogne har intet smøreskema.

Vcdligeholdelsestilstand

2. Akselkasserne skal være tilstrækkeligt forsynet med smøremiddel.
3. For vogne med tidssmøring må den i h t tegning nr 4, fig 3, foreskrevne smørefrist ikke være overskredet.
4. Akselkasser må ikke være beskadiget i en sådan grad, at de ikke kan holde på smøremidlet, eller at støv og vand kan trænge ind.
5. Akselkassestyrene skal gribe omkring akselgaflernes eller bogiers vedkommende de tilsvarende deles føringer ved alle akselkasscstillingerne.
6. Et leje må ikke være så varmt, at akselkassen ikke kan berøres med bagsiden af hånden.

Tillægsbestemmelser

7. Akselkasser for revisionssmøring og rullelejer smøres kun af ejendomsforvaltningen.
8. Vogne med akselkasser for tidssmøring smøres med mineralolie i overensstemmelse med smøreskemaet. Samtidig anføres under den pågældende månedsbetegnelse i smøreskemaet tjenestested og dato for den foretagne smøring. Ved første smøring i et år slettes det foregående års smøreangivelser.

Ved overleveringen fra ejendomsforvaltningen må en vogns smørdrist ikke være overskredet.

Mellem benyttende forvaltninger kan en vogn tilbagevises, såfremt smørefristen er overskredet med mere end 14 dage.

Vogne med overskreden smørefrist må på tilbagevejen til ejendomsforvaltningen ikke tilbagevises.

9. Akselkasser uden bestemt smørefrist eftersmøres med mineralolie efter behov af den benyttende forvaltning.
10. For smøring beregnes ingen godtgørelse.
11. Såfremt lejepanden på en varmløben vogn med glidelejer skal udstøbes, skal den benyttende forvaltning udføre dette arbejde på egen bekostning. Den således reparerede vogn beklæbes med meldesedler, formular M, med påtegning "Lejepande er udstøbt" ("Achslagerschale ausgegossen". "Le coussinet a été regarni"). Akselkasser, hvis lejepander er udstøbt, skal på forsiden kendetegnes med et påmalet hvidt kors.
Er det nødvendigt at udskifte lejepander, må nye pander med istøbt metal rekvireres hos ejendomsforvaltningen.
Beskadigede akselsøler kan behandles på drejebænk. Herved må det iagttages, at de slibes glatte. Efter reparationen af akselsølen skal vognen sendes tom til ejendomsforvaltningen. Den skal beklæbes med meldesedler, formular K, med påtegning: "Vogn med afdrejet akselsøle". "Achsschenkel iiberdreht". „Fusée retournee). Akselkasser med afdrejet akselsøle skal på forsiden kendetegnes med et påmalet hvidt kors.
Afvigende fra det ovenfor anførte kan vognen dog løbe læsset til bestemmelsesstationen, såfremt denne ligger på den forvaltningsstrækninger, som har udført reparationen.
Afdrejede akselsøler må ikke atter bearbejdes.
På rullelejer må der ikke udføres istandsættelsesarbejder. I påkommende tilfælde skal der hos ejendomsforvaltningen rekvireres erstatningshjulsæt med rullelejer.
12. Brud i huset for støvringen berettiger ikke til vognens tilbagevisning eller udsættelse, såfremt bruddet ikke når ind til olierummet.

§ 37 Bærefjedre

Konstruktion

1. Til fastgørelse af bladfjedre, som ved enderne er forbundet med længdedrageren eller bogierammen, skal anvendes fjederstropper. Glidesko e l må dog anvendes, såfremt bladfjedrene på betryggende måde er sikret mod at springe ud af deres understøtning.

Vedligeholdelsestilstand

2. En bærefjeder eller dennes hovedblad må i længderetningen ikke være forskudt mere end 10 mm i fjederkurven.
3. Hovedbladet på en bærefjeder må ikke være knækket. Ved brud på et andet blad skal brudstedet mindst ligge 1/4 af bladlængden fra midten af fjederen. Dele af det knækkede blad må ikke mangle.
4. En evolutbærefjeder eller en skruebærefjeder må ikke være knækket.
Der må på en hjælpe-evolutfjeder eller en hjælpe-skruebærefjeder, der tjener til dæmpning, ikke være sådant brud, at bærefjederanordningens virkning som følge heraf væsentlig forringes.
5. En for fjederfastgørelsen nødvendig bestanddel må ikke mangle eller være knækket.
En bærefjederkurv må ikke være løs.
6. Afstanden mellem fjederkurven og de dele af vognkassen eller undervognen, som kan komme i berøring med fjederkurven, må ikke være mindre end
 - 20 mm på de med mærket St forsynede standardvogne
 - 10 mm på øvrige vogne.Fjederkurven må ikke bære friske mærker af at have været berøring med vognkassen eller undervognen.
7. Der må ikke være friske mærker af hjulenes berøring med dele af vognkassen eller undervognen.

TiLLægsbestemmelser

8. Ældre mærker af hjulenes berøring med vognkassen eller under-vognen berettiger ikke til tilbagevisning eller udsættelse.
9. Vogne, der tilbagesendes tomme til ejendomsforvaltningen, og hvis akselafstand er mindre end 4500 mm, og som er behæftet med mangler eller beskadigelser som anført i pkt 3-7, må ikke tilbagevises, såfremt vognen på højst ét sted i stedet for ved hjælp af fjedrene er sikkert understøttet af godt fastgjorte klodser. En sådan opklodsning må ikke anvendes ved sideforskydelige mel-lemakslers.

§ 38

Træk- og stødapparater

Konstruktion

1. Vognene skal i begge ender have fjedrende træk- og stødappa-rater.
Vogne, som i driften altid anvendes sammenkoblet, betragtes med hensyn til denne bestemmelse som én vogn.
Vogne, der i læsset stand er sammenkoblet ved hjælp af koblings-stang, skal i tom tilstand kunne sammenkobles med almindelige koblinger.
2. Vognene skal være forsynet med anordninger, der muliggør op-hængningen af skruekoblinger, som ikke anvendes.
3. Afstanden fra pufferskivens centrum på stillestående vogne til skinneoverkant, skal være:

| | | |
|------------------------------|--------|---------|
| for tomme vogne | højst | 1065 mm |
| ved største belastning | mindst | 940 mm |
4. Afstanden fra midte til midte på pufferstakkene eller puffer-hylstrene skal være:

| | | |
|---|---------|---------|
| for vogne bygget efter den 1. januar 1939 ... | normalt | 1750 mm |
| | højst | 1760 mm |
| | mindst | 1740 mm |
| for øvrige vogne | højst | 1770 mm |
| | mindst | 1710 mm |

5. Pufferskivernes diameter, der skal svare til vognens dimensioner, skal være:

| | | |
|--|--------|--------|
| for vogne bygget efter den 1. januar 1939 ... | mindst | 370 mm |
| for øvrige vogne: | | |
| - for hvilke afstanden fra puffermidte til puf-fermidte er mindre end 1720 mm | mindst | 350 mm |
| - for hvilke afstanden fra puffermidte til puf-fermidte er 1720 mm eller derover | mindst | 340 mm |

De cirkelrunde pufferskiver kan for oven og for neden have vandrette afgrænsninger, hvis afstand fra puffermidte skal være..... mindst 170 mm
6. Den venstre pufferskive, set udefra med front mod vogn-gavlen, skal være hvælvet. Er begge pufferskiver hvælvede, må radius for de hvælvede overflader ikke være mindre end 1500 mm.
De efter 1. januar 1961 byggede vogne skal uden undtagelse være forsynet med pufferskiver med 1 500 mm hvælvningsradius.
7. Afstanden fra angrebspunktet i trækkrogsgabet for den ubelastede trækkrog til stødfladen på de ikke-indtrykkede puffere skal være:

| | | |
|---|--------|--------|
| for vogne bygget efter den 1. januar 1939 ... | højst | 400 mm |
| | mindst | 335 mm |
| for øvrige vogne | højst | 400 mm |
| | mindst | 300 mm |
8. Afstanden mellem stødflexerne på de ikke-indtrykkede puffere og koblingbøjlsens angrebspunkt, når koblingen er helt udskruet og udstrakt, skal være:

| | | |
|---|--------|--------|
| for vogne bygget efter den 1. januar 1939 ... | højst | 535 mm |
| | mindst | 450 mm |
| For øvrige vogne | højst | 550 mm |
| | mindst | 450 mm |

For vogne, bygget efter den 1. juli 1949, skal skruekoblingens længde, målt fra koblingsbøjlsens angrebspunkt til midten af kob-lingsbolten, være:

| | | |
|----------------------------|-----|---------|
| ved helt udskruet kobling | 986 | + 10 mm |
| | | - 5 |
| ved helt indskruet kobling | 750 | ± 10 mm |

9. Koblingsbøjle dimensioner ved berøringspunktet med trækkrogen skal være:
- | | |
|----------------------------|-------------|
| i trækretningen | højst 40 mm |
| vinkelret på trækretningen | højst 36 mm |
10. Brudstyrken skal mindst være:
for vogne bygget efter den 1. juli 1949 :
85 t for skruekoblingerne,
100 t for trækkrogene og trækstængerne,
for øvrige vogne:
65 t for samtlige trækapparater.

Vedligeholdelsestilstand

11. Ingen puffer må mangle.
12. De dele, som forhindrer pufferstangen, hhv puffercylinderen, i at falde ud, må ikke mangle eller være beskadiget.
13. Pufferfjedre eller andre dele må ikke have brud eller beskadigelser, hvorved puffervirkningen ophæves.
På vogne, som er forsynet med puffer af lukket konstruktion, må ved hver vognavl kun én puffer kunne trykkes ind med hånden og i så fald kun højst 30 mm.
14. Pufferkurve eller pufferhylstre må ikke være således beskadiget, at de ikke længere er tilstrækkelig sikkert fastgjort, eller at styringen af pufferstokken eller puffercylinderen ikke længere er tilstrækkelig effektiv.
Pufferhylstre må i rundingen mellem befæstelsespladen og hylstret ikke have revner, som overstiger $\frac{1}{4}$ af omkredsen.
Ved pufferkurve med flere grene må kun én gren være revnet.
15. Skruekoblinger eller trækkroge må ikke fremvise revner, lige som de ikke må være beskadiget i en sådan grad, at skaden umuliggør eller vanskeliggør sammenkobling med andre vogne.
16. Trækstænger må hverken fremvise brud eller begyndende brud. Trækstangsmuffer, bolte og kiler for mufferne må hverken være knækket eller mangle.
17. På ikke-gennemgående trækapparater må ikke forefindes nogen af nedenanførte beskadigelser:

- brud på hovedbladet til en bladfjeder;
- brud på andet fjederblad, såfremt brudstedet er nærmere ved fjedermidten end $\frac{1}{4}$ af fjederbladets længde;
- brud på eller beskadigelse af en evolutfjeder, skruefjeder eller ringfjeder;
- beskadigelse af en armeret gummifjeder.

Når der ved gennemgående trækapparater konstateres en formindskelse af fjedervirkningen, må årsagen være et utilladeligt brud på eller beskadigelse af en fjeder. Trækstolene må ikke udvise begyndende brud af en sådan udstrækning, at trækapparatets funktion hæmmes.

18. Diameteren på en slidt koblingsbolt til en skruekobling af 65 t brudstyrke skal mindst være 50 mm.

Tillægsbestemmelser

19. Vogne, som sendes tomme til ejendomsforvaltningen med de under pkt 11-18 anførte beskadigelser, må ikke tilbagevises, såfremt de uden fare for driftssikkerheden kan fremføres bag på tog.
20. Ubenyttede skruekoblinger skal ophænges i de dertil bestemte anordninger.

§ 39

Bremser

Trykluftbremse

Konstruktion

- (
1. Vognene skal enten være udstyret med en i international trafik tilladt godstogstrykluftbremse hhv gods- og persontogstrykluftbremse eller med en gennemgående hovedledning med koblingshaner.
Alle siden den 1. januar 1959 byggede vogne skal være udstyret med en af nævnte bremsetyper.
Godsvogne, der er udstyret med godstogstryklufsbremse, som ikke er godkendt af "Technische Einheit", er midlertidig tilladt,
De før 1930 byggede vogne kan have andre typer af trykluftbremser.

2. På vogne, som er blevet udstyret med en trykluftbremse efter den 1. januar 1934, skal håndtaget på bremseafspærringshanen være rettet lodret nedad, når vognen er bremsevogn. Vognen skal ved en drejning af håndtaget på bremseafspærringshanen på højst 90° kunne stilles til ledningsvogn. Håndtaget skal være i overensstemmelse med tegning nr 6.
3. Yderstillingerne "åben" og "lukket" for koblingshanen skal være begrænset ved anslag, der tillader en drejning af hanen på mindst 90° og højst 125°.
4. De med trykluftbremseindretninger udstyrede vogne skal være forsynet med påskrifter i overensstemmelse med § 34, pkt 3.16 og signaturer som angivet i tegning nr 5 (§ 34, pkt 3.9).
5. Omstillingerne for bremsen skal være godt synlige og let kunne betjenes fra begge vognsider. De skal være udført i overensstemmelse med forskrifterne i bilag VIII.

Vedligeholdelsestilstand

6. Hovedledningen skal være i brugbar stand.

Tillægsbestemmelser

7. Vogne med ubrugelig trykluftbremse må ikke tilbagevises eller sættes ud af drift; de skal omstilles til ledningsvogne og beklæbes med meldesedler, formular R', med venstre del af sedlen frataget. Meldesedlerne påføres oplysninger om de fastslåede bremseuregelmæssigheder.
8. Vogne, som løber tomme til ejendomsforvaltningen, og hvis hovedledning er ubrugelig, må ikke tilbagevises. De skal beklæbes med meldesedler, formular R² og formular K.

Nødbremse

Konstruktion

9. Vogne med bremsehus skal være udstyret med nødbremsehaner og nødbremsehåndtag, hvormed trykluftbremsen kan sættes i virksomhed.

Tillægsoverenskomst med DR:

Bestemmelserne anvendes ikke for vogne, der er bestemt til DR's eller DSB's jernbanenet.

Automatisk vakuumbremse

Konstruktion

10. Af de en forvaltning tilhørende godsvogne, som er bestemt til at kunne fremføres i tog på Britiske Jernbaners strækninger, skal fra den 31. december 1961 mindst 50 pct være udstyret med automatisk vakuumbremse eller med gennemgående hovedledning med kobling i overensstemmelse med UIC's forskrifter. De efter den 1. januar 1953 byggede kølevogne og andre vogne med dobbelte vægge samt de ~~efter~~ ^{og senere} den 1. januar 1958 byggede lukkede vogne skal være udstyret med vakuumbremse.

Vedligeholdelsestilstand

11. Ved vognenes overlevering til Britiske Jernbaner skal den automatiske vakuumbremse være i brugbar stand.

Tillægsbestemmelser

12. Vogne med ubrugelig automatisk vakuumbremse må ikke tilbagevises eller sættes ud af drift. De skal omdannes til ledningsvogne og beklæbes med meldesedler, formular R', med venstre del af sedlen frataget. Meldesedlerne påføres oplysninger om de fastslåede bremseuregelmæssigheder.
13. Vogne, som løber tomme til ejendomsforvaltningen, og hvis vakuumbremse er ubrugelig, må ikke tilbagevises. De skal beklæbes med meldesedler, formular R² og formular K.

Skruebremse

Tillægsbestemmelser

14. En vogn, hvis skruebremse er i uorden, må ikke tilbagevises eller sættes ud af drift.
15. En vogn, hvis skruebremse er ubrugelig, skal beklæbes med meldesedler, formular R', med højre del af sedlen frataget.

Håndbremse

Konstruktion

16. Vogne, som overleveres til Britiske Jernbaner, skal være udstyret med håndbremse, som er i overensstemmelse med UIC's forskrifter.

Tillægsbestemmelser

17. Vogne, hvis håndbremse er beskadiget eller i uorden, må ikke tilbagevises eller sættes ud af drift.
18. Vogne, hvis håndbremse er ubrugelig, skal beklæbes med meldesedler, formular R¹, med højre del af sedlen frataget.

Bremsesåler - Bremsklodser - Bremsetøj

Konstruktion

19. De dele af bremsetøjet, som kan betyde en fare for driftsikkerheden i tilfælde af, at de falder ned, skal være sikret ved hjælp af bøjler.

Behandling

20. Beskadigede eller løse bremsedele, som kan betyde en fare for driftsikkerheden, eller som i øvrigt vil kunne forårsage beskadigelser, aftages eller fastbindes. De aftagne dele skal behandles som anført i § 17, pkt 4 og 5.
21. Slidte, brækkede eller manglende bremsesåler skal udskiftes af den benyttende forvaltning. Det er ikke tilladt at forsøge at overlevere en vogn, på hvilken bremsen er sat ud af virksomhed med den begrundelse, at bremsesåleme mangler, er brækkede eller er slidt.
Ved overleveringen skal manglende bremsesåler eller såler, hvis tykkelse, målt på det tyndeste sted, er mindre end 10 mm, erstattes af den overleverende forvaltning; herfra dog undtaget vogne, der overleveres til ejendomsforvaltningen.

Bremsekoblinger

Konstruktion

22. Enhver vogn skal ved overleveringen til en anden forvaltning være forsynet med bremskoblinger. Vogne, hvis hovedluftledning er forsynet med 2 bremskoblingsforbindelser, skal også være forsynet med 2 bremskoblinger i hver ende.
23. Bremskoblingeme skal være forsynet med ejendomsforvaltningens mærke.
24. Vognene skal være forsynet med indretninger til ophængning af ubenyttede bremskoblinger, således at beskadigelser undgås, og en indtrængen af fremmedlegemer om muligt forhindres.

Tillægsbestemmelser

25. I trykluftbremsede tog eller togdele må hovedledningen kun være forbundet med én bremskobling.
26. Ubenyttede bremskoblinger skal anbringes i ophængningsanordningerne.
27. Ved overleveringen skal beskadigede eller manglende bremskoblinger af den overleverende forvaltning og under vognens videre løb af den benyttende forvaltning erstattes med egne bremskoblinger.

§ 40

Undervogn - Vognkasse

Konstruktion

1. Under hver pufferplanke skal forefindes to rangerbøjler.
2. Vogne, hvis øverste fodtrin eller stiger når højere op end 2000 mm over skinneoverkant, skal i umiddelbar nærhed af nævnte dele være påmalet den i § 34, pkt3.11 anførte signatur.
3. Vogne med trægulv skal over de bremsede hjul være forsynet

med gnistbeskyttelsesplader. På vogne, bygget før den 1. januar 1956, er andre lige så effektive beskyttelsesmidler tilladt.

Tillægsheste mmelse :

Det henstilles kun at anvende gnistbeskyttelsesplader og ved lejlighed at forsyne de af ovennævnte vogne med gnistbeskyttelsesplader, som ikke allerede er udstyret med sådanne.

4. Skydedøre skal være sikret mod at falde ud af løbeskinnerne, og sidelemme skal være sikret mod at rive sig løse fra deres hængsler og lukkeanordninger.
5. På de siden den 1. januar 1939 byggede vogne skal på sidevæggene nederst i venstre hjørne, om muligt i en højde af 1600 mm over skinneoverkant, være anbragt en ^{seddeltavle} i h t tegning 9. Øvrige vogne skal senest inden den 1. januar 1965 være forsynet med seddeltavle .

Vedlige holdeisestilstand

6. Akselgafler må ikke være løse.
En aksegaffelhalvdel, som ikke er togrenet, må ikke være knækket eller have begyndende brud, der strækker sig over mere end 1/4 af dens tværsnit eller fremvise begyndende brud i nærheden af, eller som viser i retning mod et befæstelsessted; for en togrenet aksegaffelhalvdel gælder foranstående bestemmelser for dens lodrette del eller en stiver.
Akselgaffelforbindelsesstykker må ikke mangle eller være knækket.
7. Længdeclragernes flanger, pufferplankerne og de af trækapparatet påvirkede tværdragere må ikke have revner (tværrevner), som når ind i kroppen. Langsgående revner må have en længde på indtil 250 mm, dog ikke på længdedragerne ved fjederbukkene; her må i overgangen mellem flangen og kroppen ikke findes langsgående revner, der er længere end 150 mm.
8. Svejsesømme, som forbinder tværdragere og længdedragere, hhv akselgafler og længdedragere, må ikke være revnede. Der må heller ikke på disse dele af vognen forekomme begyndende brud på steder, hvorfra der udgår svejsesømme.

9. Der må hverken på længde- eller tværdragere i bogier forefindes begyndende brud.
10. Svingbjælkens svingstroppe på bogier må ikke have revner.
11. Tagbeklædningen må ikke være løs eller cipadbøjet.
12. Dele af kassestellet, døre og dertil hørende styre- og lukkeindretninger, side- og endevægge, vognbund eller tag må ikke fremvise skader, som kan forårsage tab eller beskadigelse af det indlæssede gods, eller som kan frembyde en fare for driftssikkerheden.

TiZZægsbestemmelser:

13. Brud, beskadigelser og revner på undervognens længdedragere, tværdragere og pufferplanker, på bogierammer og bogiesvingbjælker såvel som på forbindelser mellem undervogn og bogie må ikke istandsættes ved svejsning undtagen i tilfælde, hvor en nødtørftig reparation vil kunne muliggøre vognens hjemsendelse til ejendomsforvaltningen i tom tilstand; i så fald skal vognen beklæbes med meldesedler, formular LI (se § 16, pkt 11).
14. Dele af kunststof og krydsfiner (f eks tagbeklædning og vægplader) må ikke udbedres ved hjælp af søm, stifter e l; dog kan vogne, på hvilke kunststof og krydsfinerplader er blevet istandsat på sådan måde, ikke tilbagevises.
15. Vogne, som løber tomme til ejendomsforvaltningen med de i pkt 6-12 nævnte beskadigelser, må ikke tilbagevises, såfremt de kan viderebefordres uden fare for driftssikkerheden.

§ 41

Beholdervogne

Konstruktion:

1. På beholdervogne kan beholderne enten være fast forbundet med vognen eller være aftagelige; aftagelige beholdere skal være monteret på vognen på en sådan måde, at de kun kan aftages, efter at fastgøringsmidlerne er fjernet. Beholderne skal være sikret mod forskydning.

Etter den bestemmelse gælder dog ikke for vognene, som drækkes ind af RIV - vognparken inden den 1. januar 1971

RIV
§ 41

88 I

2. Fra den 1. januar 1964 skal påskrifterne på alle jernbaneejede tankvogne og på alle i § 22, pkt 3.1, nævnte privatvogne uden sidevægge anføres på særlige påskrifttavler

På krukkevogne og på vogne med aftagelige beholdere skal være anført antallet af krukker, henholdsvis beholdere.

Vedligeholdelsestilstand:

3. Beholderne må ikke have forskubbet sig.
4. Beholderne og deres påfyldnings- og aftapningsindretninger må ikke være utætte.
5. Revner i beholderens sadler og trækbånd må ikke strække sig over mere end $\frac{1}{4}$ af deres tværsnit.
6. Svejsesøvnene, som forbinder beholderen med undervognen, må ikke have revner.
7. På såvel tomme som fyldte beholdervogne må, når disse indleveres til befordring, påfyldnings- og aftapningsindretninger være fuldkommen tæt tillukket. Dette gælder ikke den selvvirkende ventilationsanordning.

Tilzægsbestemmelse:

8. Tomme beholdervogne, der er på vej til ejendomsforvaltningen eller den forvaltning, i hvis vognpark de er optaget, må, selvom de er behæftet med de i pkt 3, 5 og 6 nævnte skader, ikke tilbagevises, forudsat at vognenes befordring ikke frembyder fare for driftssikkerheden.

89 - I

RIV
§ 42

C. Vognenes revision

§ 42

Revisionsfrister

Vedligeholdelsestilstand:

1. Siden sidste revision må ikke være forløbet mere end
 - 1.1. 1 år for **[SS]**-vogne,
 - 1.2. 4 år for godsvogne, på hvilke der foran forkortelsen "REV" er anført tallet „4" i h t tegning ИТ 4, fig 1 eller 2,
 - 1.3. 3 år for øvrige godsvogne.
2. Ejendomsforvaltningen kan lade vogne forblive i drift 3 måneder ud over de i pkt 1.2 og 1.3 foreskrevne revisionsfrister. Såfremt en forvaltning gør brug af denne mulighed, skal den supplere den i tegning nr 4, pkt 1 eller 2, anførte påmaling for revisionsfrist med „+ 3 M". Denne supplerende påskrift må kun anbringes på vognene af ejendomsforvaltningen og først henimod revisionsfristens udløb.

Tilzægsbestemmelser:

3. Efter revisionsfristens udløb - evt forlænget med de i pkt 2 anførte 3 måneder - skal vognene beklæbes med meldesedler, formular M.
4. Følgende vogne skal overtages, selvom revisionsfristen er overskredet:
 - 4.1. læssede vogne, som har forladt den læssende forvaltning højst 14 dage efter revisionsfristens udløb, hvortil evt lægges de i pkt 2 anførte 3 måneder.
 - 4.2. løbedygtige vogne, som er læsset til ejendomsforvaltningen, eller som er læsset i retning mod ejendomsforvaltningen i h t bestemmelserne i § 6, pkt 1.22*), eller som sendes tomme til ejendomsforvaltningen.

*) Den forretningsførende styrelse har meddelt, at sådanne vogne dog ikke må læsses således, at de transiterer ejendomsforvaltningen.

VIII. Læssemidler

§ 43

Almindelige bestemmelser

Læsseridder vil sige presenninger, dørplader, dørgitre, reb, liner, gaffelstøtter, kæder o s v, som af forvaltningerne anvendes til fastgørelse eller beskyttelse af godset under transporten.

§44

Betingelser for overleveringen

1. Læsseridder skal, hvis den overtagende forvaltning skal påtage sig ansvaret for dem, være forsynet med ejendomsmærke og, såfremt deres værdi overstiger 20 guldfr, desuden med et nummer.
2. Læsseridder skal som regel ledsage senderne til bestemmelsesstationen. Bliver en vogn omlæsset, reguleret eller videresendt i henhold til § 5, pkt 1, 2. stk, skal også de til sendingen anvendte læsseidder videresendes.
Hvis en forvaltning undtagelsesvis ikke kan tillade overlevering til fremmede forvaltninger af egne læsseidder, må den underrette de pågældende forvaltninger rettidigt herom.
3. Såfremt udvekslingen ved grænsen foregår under anvendelse af overleveringslister, skallæsseridderne og evt deres numre anføres i disse.
4. Toldafgifter for jernbaneejede læsseidder skal afholdes af forvaltningen i det land, hvis toldmyndigheder har opkrævet gebyrerne.

§ 45

Benyttelse på tilbagevejen - Tilbagesendeise - Tilbageleveringsfrister - Forsinkelsesgebyr - Bøde

Forskrifter) gældende for alle slags læsseidder

1. Modtagelsesforvaltningen og mellemliggende forvaltninger må kun anvende læsseidder til senderne til stationer på ejendomsforvaltningen.

2. Tilbagesendelsesfristerne er

- 2.1. 6 kalenderdøgn for hver af de forvaltninger, på hvis strækninger læssernidler er genstand for en nyindlevering i international trafik til en anden forvaltning;
- 2.2. 12 kalenderdøgn for den endelige bestemmelsesforvaltning på henvejen; der kan ikke tillige gøres krav på frist i h t pkt 2.1, ej heller såfremt det drejer sig om en nyindlevering i lokal trafik;
- 2.3. 6 kalenderdøgn for hver af de i tilbagesendeisen deltagende forvaltninger; der kan ikke tillige gøres krav på frist i h t pkt 2.2.

Disse frister regnes fra den efter overtagelsen på overgangsstationen følgende midnat. De forlænges ikke i tilfælde af, at læssernidlerne nybenyttes af modtagelsesforvaltningen eller en mellem-liggende forvaltning.

3. Læssernidler, der ikke benytte, skal snarest sendes til ejendomsforvaltningens nærmeste overgangsstation, ledsaget af den ved ankomsten foreliggende følgeseddel, formular CI (§ 60), der samtidig tjener som ledsagelsespapir. De skal uden hensyn til henvejen tilbagesendes ad den korteste rute uden beregning af fragt eller andre omkostninger. De således returgående læssernidler skal behandles som stykgods og om muligt befordres som ilgods.

I tilfælde af, at læssernidler tilbagesendes som vognladningsgods, skal vognen ekspederes ad den rute, over hvilken størsteparten af de i vognen værende læssernidler har været befordret på henvejen. Vognen, der skal benyttes til tilbagesendelsen, skal udvælges under hensyntagen til bestemmelserne i § 6, pkt 7.

Tillægsoverenskomst med SJ:

Ubenyttede presserminger i retning mod Sverige skal hjemsendes via Helsingør/Hiilsingborg F uden hensyn til, hvor overtagelsen har fundet sted på henvejen.

4. Der opkræves kun forsinkelsesgebyr for presserminger (se pkt 7, 2. stk) og ikke for øvrige læssernidler, såfremt bestemmelserne i pkt 2 og 3 om tilbagelevering ikke overholdes.

5. Læssernidler, der afsendes ubenyttede, og som ikke kan mærkes på forskriftsmæssig måde, skal forsynes med mærker af metal, træ eller papa, der påskrives i overensstemmelse med følgesedlen. Reb og liner må ikke indlægges i presseningerne, men skal bundtes og forsynes med mærkeseddel.

Forskrifter, kun gældende for presenninger

6. Presseninger skal inden tilbagesendelsen så vidt muligt tørres, hvorefter de rulles sammen og ombindes med snor. Presseningers ejendomsnrøker og numre, der som følge af sammenrulningen ikke let vil kunne aflæses, skal anføres på mærket.
7. De i pkt 2 for læssernidler fastsatte tilbageleveringsfrister gælder også for presenninger. Fristerne forlænges ikke i tilfælde af, at bestermelsesstationen skal behandle presenningerne i overensstemmelse med pkt 6.

Såfremt den samlede frist i h t pkt 2.2 og 2.3 for tilbagesendeelse af presenninger overskrides, er ejendomsforvaltningen berettiget til hos hver af de forvaltninger, på hvilke presenningerne er blevet forsinket, at kræve et forsinkelsesgebyr på 1 guldfr for hvert døgn, hvormed fristen er overskredet, såfremt forsinkelsen ikke skyldes en af de i § 21, pkt 1, anførte årsager. Ved fremsættelse af krav om forsinkelsesgebyr skal følgesedlen så vidt muligt vedlægges.

Tillægsoverenskomst med SJ:

Forsinkelsesgebyr for danske og svenske presserninger opkræves kun, når forsinkelsen overstiger 1 døgn, og såfremt gebyret andrager mindst 1 guldfranc.

8. I tilfælde af, at en forvaltning nybenytter en presenning, og den derved opholdes ud over den i pkt 2 fastsatte frist, kan ejendomsforvaltningen gøre krav på forsinkelsesgebyr i h t pkt 7 for det forlængede ophold, selvom den samlede frist for de i transporten deltagende styrelser ikke er overskredet.
9. Bliver en presenning benyttet overenskomststridig, skal den skyldige forvaltning foruden evt forsinkelsesgebyr i henhold til pkt 7 på forlangende betale en bøde på 5 guldfr til ejendomsforvaltningen.

Tillægsoverenskomst med NSB, SJ og DR:

Bestemmelsen om bøde gælder ikke for presserminger tilhørende NSB, SJ, DR og DSB.

§ 46

Afgivelse af læssemidler til fællestransporter

Læsseridder, der efter rekvisition sendes til stationer på fremmede forvaltninger for derfra at anvendes til sendinger til stationer på ejendomsforvaltningen, skal ekspederes på følgeseddel, formular CI (§ 60), der tjener som ledsagelsespapir. Læsseridderne sendes uden beregning af fragt eller andre omkostninger. Vedr mærkning, se § 45, pkt 5.

§ 47

Beskadigelse

1. Bliver presenninger og reb under transporten med læssede vogne eller under de pågældende vognes aflæsning på bestemmelsesstationen beskadiget således, at reparation er umulig (pkt 2), skal der i følgesedlen, formular CI (§ 60), gøres bemærkning herom. Om beskadigelser af andre læsseridder er det ikke nødvendigt at gøre bemærkning på følgesedlen.

Den station, hvor beskadigelsen konstateres, skal bekræfte bemærkningen på følgesedlen med sit datostempel. Ved presenning-beskadigelser kan vedlægges en skitse med oplysninger om beskadigelsens art og omfang.

2. Såfremt presenninger eller reb er så beskadiget, at reparation er umulig, betragtes de som bortkommet. De skal mod betaling af den i § 48, pkt 1, anførte erstatning overlades den erstatningspligtige forvaltning og sendes denne fragtfrit. For andre beskadigelser af presenninger og reb og for beskadigelser af andre læsseridder end nævnte ydes ingen erstatning.

En presenning betragtes som ureparabel, såfremt de manglende eller fuldstændigt ødelagte dele udgør mere end en trediedel af arealet. Et reb betragtes som ureparabelt, såfremt det er skåret over på mere end ét sted eller i tilfælde af, at mere end en trediedel af dets længde mangler.

3. I tilfælde af beskadigelse af en presenning eller et reb, som afsendes ubenyttede, gælder bestemmelsen i pkt 2. Erstatningen i

h t § 48, pkt 1, fordeles på alle deltagende forvaltninger i henhold til "Abkommen betreffend den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (AIM)", ~~Bestemmelserne i nævnte overenskomsts pkt 135,~~ *ikke anvendes. se dog § 62 pkt 2.*

For beskadigelser på presenninger og reb, som i h t § 45, pkt 1, nybenyttes af en mellemliggende forvaltning, hæfter kun de forvaltninger, som deltager i den nye transport.

§ 48

Bortkomst

1. Vedrørende læsseridder, som ikke er tilbageleveret rettidigt, skal ejendomsforvaltningen over for en af de i befordringen deltagende forvaltninger fremsætte anmodning om læsseriddernes tilbagesendelse. Læsseridderne betragtes som bortkommet, såfremt de ikke er tilbageleveret inden 3 måneder, regnet fra den dag anmodning om tilbagesendelse blev fremsat. Bortkomne læsseridder erstattes med den halve anskaffelsesværdi på det tidspunkt, da bortkomsten anerkendes. For presenninger kan i så tilfælde ikke kræves forsinkelsesgebyr. Såfremt læsseridder findes efter udløbet af den i 1. stk anførte frist, men inden 1 år, skal de tilbageleveres ejendomsforvaltningen mod tilbagebetaling af den betalte erstatning. For presenninger beregnes forsinkelsesgebyr i henhold til § 45, pkt 7, forsinkelsesgebyret må dog ikke overstige erstatningsbeløbet.
2. Ansvar for bortkomst eller beskadigelse af reb samt for bortkomst af liner begrænses til reb af mindst 12 mm i diameter og til liner, som opfylder de i bilag III, afsnit "Presenninger", anførte betingelser.
3. For bortkomst af læsseridder, der benyttes til læs, hæfter alene den forvaltning, som har overtaget dem. Den pågældende forvaltning kan kun frigøre sig for ansvaret, såfremt den beviser, at læsseridderne er videresendt til en anden forvaltning, eller at de er tilbageleveret til til ejendomsforvaltningen.

For presenninger og reb, der beskadiges under transporten med

en sending og som følge af beskadigelsens omfang eller art i erstatningsmæssig henseende er at betragte som bortkomne, hæfter ligeledes den forvaltning, som har overtaget presenningen eller rebet. Pågældende forvaltning kan kun frigøre sig for ansvaret, såfremt den kan påvise videresendelse til en anden forvaltning, uden at denne har taget forbehold, eller dersom den gennem en af en overgangsstation udfærdiget protokol kan fremlægge bevis for, at presenningen eller rebet allerede ved overtagelsen på en læsset vogn (§ 4, pkt 3) var beskadiget i en sådan grad, at pågældende læsemiddel er at betragte som ureparabelt. En forvaltning kan ikke fralægge sig ansvaret med den begrundelse, at videresendelsen eller tilbageleveringen fejlagtigt ikke er sket på reglementeret måde.

IX. Transportbeholdere

Særlig aftale om udveksling af beholdere gælder dels mellem DSB, NSB, SJ og VR, ~~dels mellem DB, DSB, NSB og SJ~~

§ 49

Definition på beholdere

1. Ved "beholdere" forstås i nærværende forskrifler åbne eller lukkede transportbeholdere, som er konstrueret efter de af International Jernbaneunion (~~Uie~~) fastsatte normer, og som enten tilhører en jernbaneforvaltning eller er privatejede.

De er bestemt til befordring af gods af enhver art under forudsætning af, at pågældende godsarter i henhold til tarifbestemmelserne kan modtages til befordring i beholdere, om muligt direkte fra afsenderens til modtagerens bopæl, evt i kombineret jernbane-, skibs- og vejtrafik.

2. De til international befordring godkendte beholdere benævnes enten store beholdere eller små beholdere.*)

Der skelnes mellem:

- 2.1. Almindelige beholdere.

| | | |
|-----------------|--|---------------|
| Store beholdere | | Små beholdere |
|-----------------|--|---------------|

er beholdere med et effektivt rumindhold af

| | |
|--|--|
| over 3 m", Til store beholdere henregnes også beholdere, hvis indvendige rumfang er 3 m" eller derunder, såfremt ejendomsforvaltningen | mindst 1 m ³ , højst 3 m ³ , og som er forsynet med ruller, hjul e l. lukkede beholdere med tremmedige rumfang er 3 m" Små beholdere er almindeligvis sider eller med ubrudte sider. |
|--|--|

*) De bestemmelser, som i det følgende er trykt over hele sidens bredde, gælder for såvel store som små beholdere; de bestemmelser, som kun gælder for store beholdere, er trykt på venstre halvdel, og de, der kun gælder for små beholdere, på højre halvdel af siden.

måtte anse en sådan afvigelse for nødvendig under hensyn til godsets art eller beholdernes specielle konstruktion. Der findes såvel lukkede som åbne beholdere.

Beholdere til specielle formål kan enten være lukkede eller åbne eller såkaldte tankbeholdere.

2.2. Beholdere til beholderbærevogne ("pa-beholdere").1)

Disse beholdere er udstyret med faste hjul. Sammen med den særlige bærevogn, på hvilken de er læsset, udgør de en enhed.

2.3. Universalbeholdere.

Disse beholdere er konstrueret med henblik på såvel land- som skibsfordring; desuden er de således konstrueret, at de kan manipuleres med alle arter af egnede læseindretninger.

Ved deres befordring med jernbanen betragtes de ud fra deres anvendelse og konstruktion

1) Betegnelsen "pa" er forkortelse for "porteur aménage", d v s indrettet til speciel manøvrering.

enten som almindelige beholdere eller som beholdere til bærevogne ("pa-beholdere").

A. Forskrifter vedrørende alle jernbaneejede transportbeholdere

§ 50

Påskrifter

1. Beholderne skal være forsynet med følgende påskrifter:

- Store beholdere, som ikke er "pa-beholdere" på begge længdesider,
- "pa-beholdere", på begge endevægge,
- så vidt muligt på den øverste trediedel, på let synligt sted:

Små beholdere på den forreste endevæg og så højt oppe som muligt:

1.1. ejendomsforvaltningens mærke; endvidere hjemlandets navn, såfremt dette ikke fremgår af nævnte mærke;

1.2. løbenummeret, der skal være sammensat således, at de første tal i nummeret, anbragt i rigtig rækkefølge, betegner beholderens kategori.







Løben og højde nummeret.

1.3. taravægt i kg;


1.4. lastevne i kg. Lastevnen svarer til lastgrænsen, såfremt den er påmalet såfremt den er anført på beholderen således: der i et særligt felt under taravægten;



| | | |
|---------------|--------|--|
| M | ... kg | Oversøisk trafik |
| ----- 1 ----- | | |
| N | ... kg | Ikke-over-søisk trafik og ikke "pa"-befordring |
| P | ... kg | "pa"-befordring |


Den højeste værdi-angivelse for lastgrænse må ikke overskrides. Er lasteevnen ikke anført på ovenangivne måde, er en overskridelse af den angivne værdi med 5 pct tilladt.

- 1.5. effektivt rumindhold i m³;
 - 1.6. løse beholderdeles antal og art;
 - 1.7. mærket  i h t tegning nr 10, fig 1, der angiver, at beholderen opfylder de for anvendelse i international jernbanetrafik gældende betingelser, eller mærket  i h t tegning nr 10, fig 2, der angiver, at beholderen desuden opfylder gældende betingelser for udelukkende at kunne befordres under toldlukke i international jernbanetrafik.
Specialbeholdere, der opfylder forskrifterne i RID, skal efter mærket , hhv  forsynes med påskrift "RID".
2. Foruden de under pkt 1 anførte skal beholderne bære følgende påskrifter:
- 2.1. beholdere til bærevogne
mærket  foran løbenummeret;
 - 2.2. beholdere, der er egnet til skibsbefordring, mærket  i henhold til tegning nr 10, fig 3,

universalbeholdere mær-

ket  i henhold til tegning nr 10, fig 4;

disse mærker anbringes efter tegnene  eller .

- 2.3. specialbeholdere: Mærket "sp" foran løbenummeret og, såfremt de er bestemt til befordring af visse godsarter, endvidere angivelse af disse.
 - 2.4. Kølebeholdere: Mærket "spr"1) og varmeisolerede beholdere: Mærket "Spi"2) foran løbenummeret samt foran dette mærke enten tallet, „1", d v s 1. klasse, såfremt varmetransmissionskoefficienten K ikke er højere end 0,35 (egnet til befordring af dybfrosne varer), eller tallet „2", d v s 2. klasse, såfremt varmetransmissionskoefficienten K ligger mellem 0,35 og 0,6;
 - 2.5. store beholdere, der er fremstillet før den 1. januar 1949, og som kun er godkendt til international trafik på det europæiske fastland: Mærket .
3. Alle påskrifter skal være udført med tydelig skrift og med latinske bogstaver på det eller de officielle sprog i beholderens hjemland. Dog kan til angivelserne for taravægt, lastgrænse (lasteevne), løse beholderdele og (når det drejer sig om tankbeholdere) rumindhold anvendes de for godsvogne almindeligvis benyttede betegnelser.
Ejendomsrnrket samt løbenummer og angivelse af taravægt skal kunne ses, også når beholderen er klappet sammen eller adskilt.

1) r = refrigerant.

2) i = isotherme.

4, Beholdere skal

på en af de ydersider, hvor på den forreste endevæg (den der i forvejen findes påskrif- ende af beholderen, hvor træk- ter, stangen findes)

være forsynet med en seddelholder eller en seddeltavle til anbringelse af adressesedler m m. Om muligt skal endvidere være afsat plads til kridtpåskrifter.

§ 51

Betingelser for overleveringen

1. Læssede beholdere, som skal overleveres til en anden forvaltning, skal være i en sådan vedligeholdelsestilstand, at tab eller beskadigelse af godset umuliggøres. Læssede beholdere, der er beskadigede i en sådan grad, at godset kan beskadiges, kan tilbagevises (se § 55, pkt 1 og 2).
2. Tomme returgående beholdere må ikke tilbagevises.
3. Fremgangsmåden på overgangsstationerne er den samme, som gælder for læssemidler.
4. Toldafgifter for jernbaneejede beholdere skal afholdes af forvaltningen i det land, hvis toldmyndigheder oppebærer gebyrerne.

§ 52

Beholdernes befordring

1. Læssede beholdere befordres til bestemmelsesstationen og i tilfælde af nyindlevering af sendingen i henhold til anmodning fra den rådighedsberettigede til den nye bestemmelsesstation.*)
2. Såfremt flere læssede beholdere med forskellige bestemmelsesstationer befordres læsset på samme vogn, kan denne efter udlæsning af beholdere til stationer undervejs eller til stationer på sidebaner gennemføres til den sidste beholders bestemmelsesstation (se pkt 1).

*) Indtil videre kan beholdere ikke befordres via La Tour de Carol-Puigcerdà.

§ 53

Benyttelse på tilbagevejen - Tilbagesendeise - Tilbageleveringsfrister - Forsinkelsesgebyr - Bøde

1. Modtagelsesforvaltningen og mellemliggende forvaltninger må benytte beholdere på samme betingelser, som i h t § 6, pkt 1 og 9, gælder for vogne.
2. Beholdere, der ikke nylæsses, skal straks efter aflæsningen eller efter tilbageleveringen til jernbanen tilbagesendes fragtfrit til ejendomsforvaltningens overgangsstation ad henvejen, ledsaget af den oprindelige følgeseddel, formular CI (§ 60), der tjener som ledsagelsespapir.

I tilfælde af, at tomme beholdere tilbagesendes som vognladningsgods, skal vognen ekspederes ad den rute, over hvilken størsteparten af de i vognen værende beholdere har været befordret på henvejen. Vognen, der skal benyttes til tilbagesendeisen, skal udvælges under hensyntagen til overenskomstens § 6, pkt 7.

Er henvejen blevet forlænget som følge af nyindlevering, eller er beholderen blevet returlæst efter bestemmelserne i § 6, pkt 1, kan den tomme beholder også tilbagesendes til ejendomsforvaltningens nærmeste overgangsstation. Dog skal tilbagesendeise ske over strækninger, tilhørende de samme forvaltninger, som har befordret beholderen på henvejen (se dog § 51, pkt 2).

Tillægsoverenskomst med SJ:

Tomme beholdere kan uden hensyn til, hvor overtagelsen har fundet sted på henvejen, valgfrit hjemsendes via Hålsingborg F eller Malmø F.

3. Det er ikke nødvendigt, at tomme, store beholdere tomme, små beholdere, som tilbagesendes til ejendomsforvaltningen som vognladningsgods, forsynes med adressesedler. Navnet på den station, der tilbagesender de tomme beholdere samt på de overgangsstationer, beholderne skal passere på vej til ejendomsforvaltningen, skal anføres i den benyttede vogns adressesedler.

På små beholdere, der tilbagesendes tomme enkeltvis til ejendomsforvaltningen, skal ruten anføres

Tillægsouerensk omst med SJ:

Bestemmelsen om forhøjelse af forsinkelsesgebyret i forbindelse med fremskyndet tilbagelevering af beholdere gælder ikke mellem svenske og danske baner.

2. I anmodningen om fremskyndet tilbagelevering skal anføres konstruktion eller litra for de pågældende beholdere, samt datoen fra hvilken anmodningen i h t pkt 1 har gyldighed.
3. De benyttende forvaltninger skal snarest over for ejendomsforvaltningen bekræfte anmodningens modtagelse med oplysning om datoen, på hvilken den er indgået.
4. Såfremt anmodningen om fremskyndet tilbagelevering er forbundet med krav om 50 pct forhøjelsen af forsinkelsesgebyret, har anmodningen for hver af de benyttende forvaltninger for beholdere af en bestemt konstruktion eller særligt litra i løbet af et kalenderår i et eller flere tidsrum kun gyldighed højst 90 dage.

Såfremt en anmodning om fremskyndet tilbagelevering strækker sig ud over kalenderåret, tælles dagene indtil den 31. december, henholdsvis fra den 1. januar, hver for sig, og ny anmodning skal ikke fremsættes.

5. Er anmodningen ikke forbundet med nævnte forhøjelse af forsinkelsesgebyret, kan anmodningens gyldighed strække sig ud over 90 dage (pkt 4), forudsat at de pågældende benyttende forvaltninger er indforstået hermed.

§ 55

Assistance med beholdere til fællestransporter

1. Forvaltningerne forpligter sig til i den udstrækning, det er muligt, at assistere hinanden med beholdere til fælles godstransporter.
2. Den rekvirerende forvaltning skal i god tid træffe aftale om beholderassistance med ejendomsforvaltningen og evt med mellemliggende forvaltninger. Sidstnævnte kan tilbyde at assistere med egne beholdere. Herved har den forvaltning, der ligger den rekvirerende forvaltning nærmest, fortrinsret.
3. Vedrørende rekvirerede beholderes forsyning med adressesedler, se § 53, pkt 3. Navnet på afsendelsesforvaltningen og bestemmelsesstationen samt angivelse af ruten skal fremgå af vognens adres-

sesedler. Hver beholder skal medgives følgeseddel, formular C¹, der tjener som ledsagelsespapir; beholderne befordres fragtfrit; vedrtomløbsgodtgørelse i visse tilfælde, se pkt 4 og 5.

4. Såfremt en til fællestransport rekvireret beholder som følge af beskadigelse må tilbagesendes tom til ejendomsforvaltningen, skal den forvaltning, på hvis strækninger beholderen er blevet beskadiget, betale tomløbsgebyr efter nedenstående regler til de mellemliggende forvaltninger, som har befordret den tom på hen- eller tilbagevejen:
 - 4.1. Er den tomme beholder blevet beskadiget på henvæjen, betales tomløbsgebyr for beholderens befordring på de strækninger, over hvilke den er blevet befordret på henvæjen indtil overleveringen til den forvaltning, på hvis område beskadigelsen har fundet sted, og på tilbagevejen fra sidstnævnte forvaltning til ejendomsforvaltningen.
 - 4.2. Er den læssede beholder blevet beskadiget og efter tømningen tilbagesendt tom, skal den forvaltning, på hvis strækninger beskadigelsen er opstået, betale tomløbsgebyr i den udstrækning, beholderens befordring i tom tilstand overstiger det tomløb, som ville være blevet udført, såfremt beskadigelsen ikke var sket.
5. Foruden i de i pkt 4 anførte tilfælde kan de mellemliggende forvaltninger gøre fordring på tomløbsgodtgørelse fra den rekvirerende forvaltning for tomløb, som ikke dækkes af beholderens befordring i læsset tilstand.
6. Tomløbsgebyret i henhold til pkt 4 og 5 udgør

| | | |
|--------------------|--|-------------|
| 0,10 guldfr | | 0,02 guldfr |
| pr tariffilometer. | | |
7. Beholdere, som er rekvireret til fællestransporter, må kun anvendes i overensstemmelse med de mellem de pågældende forvaltninger aftalte betingelser. Det må i almindelighed anses for brud på aftalen, såfremt sådanne til, fællestransporter leverede beholdere læsses til ejendomsforvaltningens overgangsstation og som følge heraf ikke indbringer fragttægt til ejendomsforvaltningen (§ 53, pkt 8).

§ 56

Beskadigelse - Istandsættelse

1. Beskadigede beholdere skal principielt istandsættes af ejendomsforvaltningen; dog påhviler det den forvaltning, på hvilken beskadigelsen er opstået eller konstateret, at istandsætte beholderne således, at de bliver anvendelige, såfremt dette er muligt ved en mindre istandsættelse.
Der må herved ikke ændres ved konstruktionen.
Istandsættelsesomkostningerne bæres af den forvaltning, der har udført istandsættelsen.
2. Når ved færgetrafik overtagelsen først finder sted efter overfarten, påhviler det den overtagende forvaltning at foretage udbedringsarbejder i henhold til pkt 1 på de til overtagelse indgåede beholdere.
3. Er en læsset beholder blevet beskadiget i en sådan grad, at den ikke kan viderebefordres i læsset tilstand, skal godset omlæsses til en anden beholder eller til en vogn.
4. Beholdere, der som følge af beskadigelse ikke kan returlæsses, skal på hver af de to sider, som ved siden af seddelholderen vender mod vognens side- eller på tavlen vægge, beklæbes med meldesedler, formular K, og tilbagesendes til ejendomsforvaltningen, der istandsætter dem for egen regning.
5. Såfremt trediemand – hvad enten denne deltager i fragtkontrakten eller ej - hæfter for beskadigelsen, skal den forvaltning, på hvis strækninger beholderen er blevet beskadiget, eller den forvaltning, til hvem den beskadigede beholder blev tilbageleveret, på følgesedlen, formular CI (§ 60) foretage bemærkninger om beskadigelsens art med nøjagtig angivelse af navn og adresse på trediemand. Efter beholderens og følgesedlens tilbagekomst til ejendomsforvaltningen, opgiver denne over for den forvaltning, som har anmeldt beskadigelsen, istandsættelsesomkostningernes størrelse. Dette beløb opkræves af sidstnævnte forvaltning hos trediemand og godskrives derefter ejendomsforvaltningen (se også pkt 6, 2. stk).

6. Kan en beskadiget beholder ikke istandsættes, er den forvaltning, på hvis strækninger beskadigelsen er opstået, erstatningspligtig over for ejendomsforvaltningen. Beholderen skal mod betaling af den i pkt 7 foreskrevne erstatning overlades den erstatningspligtige forvaltning.
Såfremt trediemand - hvad enten denne deltager i fragtkontrakten eller ej - hæfter for beskadigelsen, kan ejendomsforvaltningen overdrage sine rettigheder til den erstatningspligtige forvaltning i retsgyldig form for at gøre det muligt for denne at gøre krav gældende over for pågældende trediemand.
§ 19, pkt 1, 3. stk, gælder analogt hermed.
7. Ejendomsforvaltningen skal udfærdige en regning over den stærkt beskadigede beholder; erstatningsbeløbet beregnes på følgende måde:
 - Den beskadigede beholders værdi udregnes ved, at kiloprisen for en tilsvarende ny beholder på beskadigelsestidspunktet multipliceres med den beskadigede beholders taravægt.
Denne værdiansættelse for beholderen reduceres med en værdiforringelse af 5 pct for hvert tjenesteår, hvorved anskaffelsesåret og det år, i hvilket beholderen beskadiges, tilsammen regnes for ét tjenesteår. Erstatningen må dog ikke være mindre end 40 pct af anskaffelsesprisen for en ny beholder, beregnet som ovenfor. I regningen skal anføres den beskadigede beholders fremstillingsår samt pris eller taravægt og den omtrentlige kilopris for en tilsvarende ny beholder.

§ 57

Bortkomst

1. Reklamationer vedrørende ikke-tilbageleverede beholdere skal af ejendomsforvaltningen sendes en af de i befordringen deltagende forvaltninger inden 4 måneder efter, at beholderne har forladt ejendomsforvaltningen. Beholdere betragtes som bortkommet, så-

fremt de ikke er tilbageleveret til ejendomsforvaltningen inden 3 måneder efter reklamationernes afsendelse.

2. Den forvaltning, på hvis strækninger beholderen er bortkommet, skal til ejendomsforvaltningen betale samme erstatning som for stærkt beskadigede beholdere (§ 56, pkt 7). Såfremt tredie-mand hæfter for bortkomsten, forholdes som anført i § 56, pkt 6.
3. Ejendomsforvaltningen kan efter at have modtaget erstatning for en bortkommet beholder (pkt 2) ikke fremsætte krav på forsin-kelsesgebyr (§ 53, pkt 5). Derimod har den ret til 5 pct rente af beholderens værdi fra og med den måned, som følger efter datoen for beholderens overlevering til den erstatningspligtige forvaltning, og til tidspunktet for erstatningsbeløbets betaling.

Såfremt beholdere findes efter udløbet af den i pkt 1 anførte frist, men inden 1 år, skal de tilbageleveres ejendomsforvaltningen mod tilbagebetaling af den betalte erstatning. For sådanne be-regnes forsinkelsesgebyr i henhold til § 53, pkt 5; forsinkelsesge-byret må dog ikke overstige erstatningsbeløbet for bortkomst.

4. For bortkomst af beholdere hæfter den forvaltning, som har over-taget beholderne, såfremt den ikke er i stand til at påvise, at de uden forbehold er over- eller tilbageleveret til en anden forvaltning.

En forvaltning kan ikke fralægge sig ansvaret med den begrun-delse, at over- eller tilbageleveringen fejlagtigt ikke er sket på reglementeret måde.

B. Særlige bestemmelser vedr jernbaneejede beholdere til beholderbærevogne

§ 58

Beholdere til beholderbærevogne

1. Bærevognen udgør sammen med alle til vognen hørende behol-dere en enhed, der skal befordres og tilbagesendes som sådan. Bærevognen og dens beholdere skal tilhøre samme forvaltning.

2. Bærevognen med beholdere skal kun ledsages af én følgeseddel, formular CI (§ 60), der skal medfølge vognen til dens tilbage-levning til ejendomsforvaltningen.

Såfremt en eller flere beholdere undtagelsesvis ikke medgives vog-nen, skal den benyttende forvaltning gøre bemærkning på føl-gesedlen om årsagen hertil.

3. For bærevognen og dens beholdere som en enhed gælder over-enskomstens bestemmelser med følgende afvigelser:

- 3.1. Det er kun tilladt modtagelsesforvaltningen og mellemlig-gende forvaltninger at benytte vogn og beholdere på tilbage-vejen, såfremt læsset

- er bestemt for stationer på ejendomsforvaltningen eller
- skal transitere ejendomsforvaltningen, og denne ikke har nedlagt forbud mod, at en sådan returlæsning finder sted (se § 54, pkt 1.1.).

Mellemliggende forvaltninger må kun returlæse beholder-ne, såfremt samtlige beholdere er tomme.

- 3.2. Såfremt en bærevogn i modstrid med bestemmelsen i pkt 1 hjemsendes, uden at alle beholdere er medgivet vognen, skal - forudsat at beskadigelsen ikke er årsagen til særskilt hjem-sendelse af beholderne - vognleje betales, indtil de mang-lende beholdere overleveres til en naboforvaltning.

- 3.3. Ved særskilt tilbagesendelse af en beholder gælder for de mellemliggende forvaltninger bestemmelserne i afsnit A, dog med undtagelse af § 53, pkt 4. Det i § 53, pkt 5, fastsatte gebyr skal betales af hver af de mellemliggende forvaltnin-ger, hvor tilbagesendelsesfristen på 5 dage er overskredet.

4. For beskadigelser og bortkomst af beholdere gælder forskrifterne i §§ 56 og 57, dog med undtagelse af pkt 3 i sidstnævnte paragraf. Såfremt en bortkommet beholder findes efter den fastsatte frist, skal der betales vognleje for den ufuldstændige bærevognsenhed til det tidspunkt, da den tilvejebragte beholder overleveres til en naboforvaltning. Vognlejebeløbet må dog ikke overstige behol-derens værdi.

5. I tilfælde af, at en beholderbærevogn må henstå på havnespor for at afvente beholdernes tilbagekomst, må spørgsmålet om lejebetaling ordnes ved særoverenskomst mellem de deltagende forvaltninger.

C. Prrvatbeholdere

§ 59 Privatbeholdere

1. Privatbeholdere, der benyttes i international trafik, skal i konstruktionsmæssig henseende opfylde de samme betingelser, som stilles til jernbaneejede holdere; de skal være godkendt af en forvaltning, der er medlem af International Jernbaneunion (UIC).
2. Privatbeholdere kan tilhøre en af de i § 49 anførte kategorier. De kan være almindelige holdere eller specialbeholdere.
3. De for jernbaneejede holdere gældende forskrifter i § 50 gælder også for privatbeholdere. Disse skal desuden være forsynet med mærket **P** efter løbenummeret samt ejerens navn eller firmabetegnelse.
4. De til transport af private "pa"-beholdere nødvendige bærevogne skal være forsynet med mærket **P**.
5. Private "pa"-beholdere, der undtagelsesvis indleveres til befording uden at være anbragt på bærevogn, betragtes som almindelige store holdere.
6. I denne forbindelse gælder ligeledes bestemmelserne i § 51, pkt 1.
7. M h t indretning og godkendelse af privatbeholdere gælder bestemmelserne i CIM, bilag VIII (RiCo).
8. M h t behandling og befording af privatbeholdere gælder bestemmelserne i CIM, bilag VIII (RiCo), samt tariffene.

X. Fælles forskrifter om læssemidler og holdere

§ 60 Følgeseddel

1. Hvert enkelt stykke læssemiddel og hver beholder skal under transporten være ledsaget af en følgeseddel, formular C³, i hvilken ejendomsmærke og evt nummer skal anføres; for samtlige i eller på en vogn anvendte læssemidler skal dog kun udfærdiges én følgeseddel. Følgesedlen skal opføres i den fragseddel, der ledsager sendingen, til hvilken læssemidlet eller beholderen benyttes med samtlige angivelser (følgesedlens dato og nummer, navnet på den udfærdigende station samt læssemidlets eller beholderens ejendomsmærke og nummer), uanset om ledsagelsespapirerne er blevet udfærdiget af afsendelsesstationen eller af en undervejsstation. Såfremt der til en sending ikke udfærdiges fragseddel, skal angivelserne påføres ledsagelsespapirerne. Følgesedlen skal ledsage læssemidlet eller beholderen indtil tilbageleveringen til ejendomsforvaltningen; ved tilbagesendeisen udfyldes pågældende rubrikker i følgesedlen.
2. I tilfælde af følgesedlens bortkomst skal udfærdiges en erstatningsfølgeseddel, der skal kendetegnes som sådan. Så vidt muligt skal erstatningsfølgesedlen påføres oplysninger om den transport, for hvilken læssemidlet eller beholderen har været anvendt.
3. Følgesedlen skal opføres særskilt i overleveringspapirerne.
4. I tilfælde af nyindlevering af beholderen eller af den sending, til hvilken læssemidlet benyttes, skal navnet på den nye bestemmelsesstation tilføjes på følgesedlen.

5. I tilfælde af omlæsning af den sending, til hvilken læssemidlet benyttes eller af en beholder fra en vogn til en anden, skal nummeret på den nye vogn tilføjes på den oprindelige følgeseddel.
6. Såfremt følgesedlen indeholder urigtige angivelser, (f eks for-
førte numre) eller såfremt et eller flere af de på følgesedlen op-
førte læssemidler mangler, skal bemærkning herom gøres i den
hertil bestemte rubrik på følgesedlen; bemærkningen skal under-
skrives og forsynes med stationens datostempel. Følgesedlens op-
rindelige angivelser må ikke ændres.
7. En forvaltning, der returbenytter eller videreekspereder læsse-
midler eller beholdere tilhørende en anden forvaltning, må føl-
gelig, i den dertil bestemte rubrik i følgesedlen, formular C¹, an-
give det skyldige beløb i sit eget lands møntsort, således at ejen-
domsforvaltningen kan kræve sig dette godskrevet.

§ 61

Rengøring og desinfektion

1. Læssemidler, som har været benyttet til befording af levende dyr,
skal, inden de atter benyttes eller sendes tilbage, fuldstændigt ud-
vaskes og desinficeres, er dette ikke sket, kan de tilbagevises; dette
gælder også for beholdere, som med de deltagende forvaltningers
samtykke har været benyttet til befording af levende dyr.
Læssemidler og beholdere, der tilbagevises på grund af mangel-
fuld desinfektion, skal desinficeres af den overleverende forvalt-
ning. Er sådanne læssemidler eller beholdere imidlertid blevet
overtaget, påhviler det den overtagende forvaltning at desinfi-
cere dem for egen regning.
2. Tomme, returgående beholdere, der har været benyttet til almin-
deligt gods, skal ved overleveringen være udfejjet. Beholdere, der
har været benyttet til befording af fersk fisk, fersk kød, dødt vildt
eller slagtet fjerkræ, skal være grundigt udvasket ved overleverin-
gen. Udfejningen, hhv udvaskningen, skal foretages af den for-
valtning, på hvis strækninger beholderne er blevet tømt. Behol-
dere, der ikke er rengjort eller udfejjet, må dog ikke tilbagevises.

3. Om rengøring af læssemidler og beholdere, som har været be-
nyttet til befording af giftige stoffer henvises til RID.

§ 62

Anmeldelse og afregning

1. Krav om
(
 - forsinkelsesgebyr (§ 45, pkt 7, og § 53, pkt 5 og 6),
 - bøde for overenskomststridig benyttelse (§ 45, pkt 8, og § 53,
pkt 8) samt
 - erstatning for beskadigelse eller bortkomst (§ 47, § 48, § 56,
pkt 7, og § 57, pkt 2))
rettes under anvendelse af særlig rapport, formular F¹, til de i
adressefortegnelsen angivne tjenestesteder. Der tages kun hensyn
til kravene, såfremt de fremsættes over for en af de i befordrin-
gen deltagende forvaltninger inden 9 måneder efter, at læssemid-
lerne eller beholderne har forladt ejendomsforvaltningen. Der
tages kun hensyn til krav om erstatning for "stærkt beskadigede"
eller bortkomne beholdere, såfremt der samtidig med rapport,
formular F¹, sendes vedkommende forvaltning en forskrifts-
mæssigt udfærdiget regning. Der kan kun protesteres mod reg-
ningsbeløbet for "stærkt beskadigede" eller bortkomne beholdere,
såfremt der foreligger regnefejl.
Om krav om tomløbsgodtgørelse (§ 53, pkt 7, og § 55, pkt 4-6),
se § 64, pkt 8.
(
2. ~~Der kan kun beregnes forsinkelsesgebyr, såfremt det i det enkelte
tilfælde overstiger 1 guldfr.~~
3. ~~afregnes gennem vognafregningen (§ 64, pkt 3).~~
4. De gebyrer, som befordringsstyrelserne beregner for benyttelse af
baneejede læssemidler eller beholdere, tilkommer i fuldt omfang
den forvaltning, som ejer de pågældende læssemidler (§ 60, pkt
7); sådanne ved en anden forvaltnings foranstaltning opkrævede
gebyrer tilføres imidlertid kun ejendomsforvaltningen på dennes
forlangende.

*Erstatningskrav for beskadigede forsendelser og hvis sand forsinkel-
sesgebyr. Hvis hvis forsendelsen, såfremt (anmeldt) for hvert
læssemiddel eller hvis beholder med is mere end 1 guldfr.*

XI. Paller

§ 63

Jernbaneejede paller

For den gensidige benyttelse af jernbaneejede paller ved stykgodsbefordring gælder forskrifterne i bilag IX.

Tillægsoverenskomst med SJ:

For udveksling af lastpaller mellem svenske og danske baner gælder beo-
stemmelserne for den europæiske lastpallepool.

XII. Afregning - Betaling

§ 64

Afregning

1. Enhver forvaltning, som har overtaget
vogne, der tilhører andre forvaltninger (§ 1, pkt 1) eller
- vogne, der ikke tilhører RIV-forvaltninger, men som af en af
disse forvaltninger er indført i forbundsområdet (§ 1, pkt 3),
er forpligtet til efter hver måneds udgang at udfærdige og til
hver af disse forvaltninger at sende rapporter, formular D, over
de pågældende vogne.

Privatvogne skal opføres i rapporten i særligt afsnit.

Tillægsoverenskomst med SJ:

Der udfærdiges ikke rapporter, formular D, for svenske og danske privat-
vogne.

2. Rapporterne skal senest den sidste dag i den 2. måned efter den
måned, i hvilken overtagelsen har fundet sted, sendes til det i
adressefortegnelsen ud for ejendomsforvaltningen anførte tjene-
stested.

Tillægsoverenskomst med DR:

Den gensidige tilsendelse og revision af de tilsendte afregninger over vogn-
leje og over andre fordringer, der hidrører fra anvendelsen af RIV, sker
ved Deutsche Reichsbahn gennem Ministerium für Verkehrswesen, Haupt-
verwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 8,
Vosstrasse 33,
ved Danske Statsbaner gennem generaldirektoratet for statsbanerne, tra-
fikkontoret, København.

3. Rapporternes lejebeløb skal overføres til en sammenstilling, for-
muar E, i hvilken også optages enkeltvis og med en samlet sum
for hver kategori alle andre skyldige beløb, der i henhold til over-
enskomstens bestemmelser er anerkendt inden afslutningen af
månedsafregningen. I tilfælde af forsinket afregning betales 5 pet

årligt i forsinkelsesrenter. Fordringer, som fremsættes i henhold til nærværende overenskomst, betragtes, hvis intet andet er bestemt, som anerkendt, såfremt de er fremsat rettidigt, og der ikke inden 3 måneder efter fremsættelsen er gjort indsigelse; det samme gælder for modbemærkninger til disse fordringer.

I sammenstilling, formular E, som er vedlagt de i pkt 1 nævnte rapporter, må ikke optages beløb, der ikke hidrører fra anvendelsen af RIV eller RIC. Toldafgifter, dragerpenge o s v må ikke udlignes gennem vognafregningen.

4. En forvaltning kan overlade afregningen til en anden forvaltning, men den har alligevel ansvaret for, at overenskomstens forskrifter overholdes. Forbundsforvaltningerne skal i så tilfælde underrettes om aftalen.

Det henstilles, at forvaltningerne - uden at afvente opfordring hertil - godskriver kreditorforvaltningerne deres tilgodehavende som foreskrevet i § 64. De forvaltninger, som ikke overholder disse forskrifter, skal erindres herom af kreditorforvaltningerne.

5. I tilfælde af, at afregningsmateriale går tabt på vej til kreditorforvaltningen, er debitorforvaltningen forpligtet til at udfærdige nye rapporter m v, såfremt kreditorforvaltningen ikke vil afstå fra kravet herom.
6. Når vogne inden for et kalenderdøgn transiterer en forvaltnings område og derved på en eller flere af dennes strækninger sammenlagt tilbagelægger højst 75 km, kan denne forvaltning træffe aftale med en naboforvaltning om, at vognene kun afregnes af en af forvaltningerne fælles for deres strækninger, som om strækningerne tilhørte én forvaltning. Aftalen skal meddeles til samtlige forvaltninger. Den forvaltning, der ikke afregner vognene, skal til underretning for ejendomsforvaltningen optage dem i sin vognlejerapport og deri angive, over hvilken overgangsstation vognene er ind- og udgået, og hvilken forvaltning der afregner dem.
7. Vogne, hvis tilbagelevering, henholdsvis overlevering til en anden forvaltning, ikke kan påvises, når vognlejerapporterne afsluttes, skal overføres fra måned til måned.

Når vogne af denne eller anden grund først afregnes i vognlejerapporten for en senere måned end fastsat i pkt 1 eller afregnes i henhold til revisionsbemærkning, betragtes de i denne vognlejerapport eller revisionsbemærkning fremsatte krav om lejefrihed fremsat rettidigt.

8. Krav om tomløbsgodtgørelse (§ 7, pkt 4, § 9, pkt 4, 5, og § 10) skal af kreditorforvaltningen fremsættes i særskilt rapport, formular F.
9. I tilfælde af overtagelsesvægring kræver den benyttende forvaltning hos den erstatningspligtige forvaltning, jf § 4, pkt 7, den leje, den skal betale til ejendomsforvaltningen for pågældende vognes forlængede ophold på dens strækninger. Kravet skal ledsages af bevis for, at overtagelse har været nægtet. Det betragtes som anerkendt, når der ikke er protesteret inden 3 måneder efter dets afsendelse.
10. Til revisionsbemærkninger anvendes formular G, såfremt sagen ikke kræver behandling gennem brevveksling. Revisionsbemærkningerne tages kun til følge, når de er fremsat inden 3 måneder efter modtagelsen af samtlige rapporter over de pågældende vognløb, og der ikke er forløbet mere end 12 måneder siden vognens overlevering fra ejendomsforvaltningen. De skal besvares inden 6 måneder, og modbemærkninger til dem skal afgives inden 3 måneder; i modsat fald betragtes de som anerkendt. Det er ikke tilladt at tage forbehold i revisionsbemærkningerne.
11. Formularerne D (rapport med legeberegning), E (sammenstilling), F (rapport med tomløbskrav), F¹ (rapport over forsinkede eller ikke-tilbageleverede læsse midler og transportbeholdere) og G (revisionsbemærkninger) skal affattes på tysk, fransk eller italiensk. Det er tilladt at tilføje en oversættelse af teksten til landets sprog.

§ 65

Møntfod

1. En guldfranc som nævnt i nærværende overenskomst modsvarer værdien af 10/31 gram guld af renhed 0.900.

2. En guldfranc = 1.42857 schweizerfrancs. I tilfælde af, at Schweiziske forbundsråd ændrer schweizerfranc'ens guldværdi, træffer den forretningsførende styrelse aftale med udvalgets medlemmer om de foranstaltninger, det som følge heraf vil være nødvendigt at iværksætte.
3. De i guldfr fremkomme beløb skal omregnes til kreditorlandets møntfod. Er der intet andet foreskrevet i de enkelte paragraffer i overenskomsten, sker omregningen efter den sælgerkurs, som noteres af den pågældende børs*) i debitorlandet på den forud for regningsudfærdigelsen nærmeste børsdag. Såfremt der mellem to lande ikke findes frie børskurser, gælder ved omregning og evt betaling de mellem de pågældende landes regeringer afsluttede betalingsaftaler.

§ 66

Anmeldelse — Udligning — Betaling

- I. Den forretningsførende styrelse bekendtgør den 5. i hver måned for alle forbundsforvaltningerne børskurserne på deres valuta i schweizerfrancs på Ziirichs børs på den forud for denne meddelelses udsendelse nærmeste børsdag. Med anvendelse af den i henhold til foranstående stykke bekendtgjorte kurs skal forvaltningerne omregne deres debetbeløb til de pågældende kreditorforvaltningers møntfod og derefter drage omsorg for, at betalingen finder sted senest den sidste dag i den måned, i hvilken kurserne blev bekendtgjort (se også § 65, pkt 2 og 3).

I tilfælde af, at der benyttes et udligningssted, eller såfremt der mellem forvaltningerne træffes aftale om anvendelse af et gensidigt afregningssted, er det ikke nødvendigt, at debitorforvaltningen omregner sin debet til kreditorforvaltningens møntfod. Det er tilstrækkeligt at anmelde den til udligningsstedet i schweizerfrancs eller at opføre den i den gensidige afregning i denne møntfod.

*) Den børs, som én gang for alle er valgt af debitorforvaltningen.

- Anmeldelse til udligningsstedet eller optagelse af debet i den gensidige afregning skal ske senest i den tredje måned efter den måned, afregningen vedrører. Betalingen sker enten ved udligning gennem udligningsstedet eller ved afslutning af gensidige afregninger i overensstemmelse med de truffe aftaler.
2. Såfremt debitorforvaltningen er skyld i, at udligningen ikke sker senest den sidste dag i den tredje måned efter den måned, vognlejeløbene vedrører, skal der betales forsinkelsesrenter, hvis sats er 1 pct højere end den, der anvendes af kreditorlandets nationalebank ved diskontering af veksler. Dette rentetillæg på 1 pct forhøjes til 3 pct fra og med den 30. dag efter den dag, der er fastsat som betalingsdag. Debitorforvaltningen skal debitere sig disse renter i den nærmest følgende månedsafregning. Kreditorforvaltningen skal desuden holdes skadesløs for de kurstab, den evt har lidt som følge af forsinkelsen.

XIII. Ansvar for skader, som er forårsaget af vogne, læsemidler, beholdere eller paller

§ 67

Ansvarsbestemmelser

1. For så vidt der ikke i bestemmelserne i nærværende overenskomst eller i andre reglementer er fastsat andet, bærer hver forvaltning ansvaret for enhver skade på personer eller ejendom, der er forårsaget af vogne, læsemidler, beholdere eller paller under disses ophold på dens strækninger. § 19, pkt 1, 2. og 3. stk, og § 56, pkt 6, 2. stk, gælder analogt hermed.
2. Det i pkt 1 anførte gælder ikke for privatvogne¹⁾ og privatbeholdere.

XIV. Slutningsbestemmelse

§ 68

Overenskomstens ikrafttræden

Denne overenskomst har gyldighed fra den 1. januar 1963. Samtidig er den tidligere overenskomst (udgave Pau 1958) ophævet²⁾.

¹⁾ Vedr. skader, der er opstået som følge af en privatvogns benyttelse eller omløb, se UIC blad nr. 992.

²⁾ Bilag II (Læseforskrifter) forbliver dog i kraft til den 30. september 1963.

Bilag

FORTEGNELSE OVER FORBUNDSFORVALTNINGERNE

| Forvaltninger, som anvender RIV: | | RIV anvendes med samtlige RIV-forvalt- ninger undtagen med: |
|----------------------------------|---|---|
| BULGARIEN | | |
| BDZ | 1. Bulgarske Statsbaner Sofia | 2, 18, 21, 27 |
| STORBRIANNIEN | | |
| BR | 2. Britiske Jernbaner London | 1, 5, 7b, 10, 18, 21, 27 |
| GRÆKENLAND | | |
| CEH | 3. Græske Statsbaner Athen | 18, 21 |
| LUXEMBOURG | | |
| CFL | 4. Luxembourgiske Statsbaner . . . Luxembourg | 18 |
| RUMÆNIEN | | |
| CFR | 5. Rumænske Jernbaner Bucuresti | 2, 18, 21 |
| TJEKKOSLOVAKIET | | |
| ČSD | 6. Tjekkoslovakiske Jernbaner . . Praha | 21 |
| TYSKLAND | | |
| DB | 7a. Tysk Forbundsbaner Frankfurt/ Main | 7b |
| DR | 7b. Tysk Rigsbane Berlin | 2, 7a, 18, 21 |
| DANMARK | | |
| DSB | 8. Danske Statsbaner København | 21 |
| ITALIEN | | |
| FS | 9. Italienske Statsbaner Roma | 10 |
| FNM | 10. Nord-Milanos Jernbaner Milano | 2, 9, 21 |
| JUGOSLAVIEN | | |
| JŽ | 11. Jugoslaviske Jernbaner Beograd | 21 |

Forvaltninger, som anvender RIV:

RIV anvendes
med samtlige
RIV-forvalt-
ninger
undtagen med:

UNGARN

| | | | | |
|-------|-----|---|----------|----|
| MÁV | 12. | Ungarske Statsbaner | Budapest | 21 |
| GySEV | 13. | Raab-Ödenburg-Ebenfurth Jernbane (Győr-Sopron-Eben- furt) | Sopron | 21 |
| BHEV | 14. | Budapest Lokalbane | Budapest | 21 |

HOLLAND ¹⁾

| | | | | |
|-----|-----|--|------------|--|
| NS | 15. | Hollandske Baner | Utrecht | |
| WSM | 16. | Westlandsche Stoomtramweg- Maatschappij | Loosduinen | |

NORGE

| | | | | |
|-----|-----|-----------------------------|------|----------------------------------|
| NSB | 17. | Norges Statsbaner | Oslo | 21 |
| RJB | 18. | Rjukanbanen | Oslo | 1, 2, 3, 4, 5, 7b, 21, 29, 30 |

ØSTRIG

| | | | | |
|-----|-----|---------------------------------|------|--|
| ÖBB | 19. | Østrigske Forbundsbaner | Wien | |
|-----|-----|---------------------------------|------|--|

POLEN

| | | | | |
|-----|-----|-----------------------------|----------|----|
| PKP | 20. | Polske Statsbaner | Warszawa | 21 |
|-----|-----|-----------------------------|----------|----|

SPANIEN

| | | | | |
|-------|-----|------------------------------|--------|---|
| RENFE | 21. | Spanske Statsbaner | Madrid | 1, 2, 3, 5, 6, 7b, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 24, 27, 28, 29, 30 |
|-------|-----|------------------------------|--------|---|

1) De under nr 15 og 16 anførte hollandske jernbaneforvaltninger danner en sammenslutning som nævnt i vedtægterne, art 2, pkt 2. Hollandske Baner repræsenterer sammenslutningen i RIV-forbundet.

Forvaltninger, som anvender RIV:

RIV anvendes
med samtlige
RIV-forvalt-
ninger
undtagen med:SCHWEIZ ¹⁾

| | | | | |
|-------------------|-----|--|----------|--|
| SBB/ CFF SP | 22. | Schweiziske Forbundsbaner . . | Bern | |
| | 23. | Schweiziske Privatbaners godsvognsforbund Forretningsførende styrelse: Emmental-Burgdorf-Thun Jernbane | Burgdorf | |

SVERIGE

| | | | | |
|----|-----|-------------------------------|-----------|----|
| SJ | 24. | Sveriges Statsbaner | Stockholm | 21 |
|----|-----|-------------------------------|-----------|----|

BELGIEN

| | | | | |
|------|-----|-------------------------------|-----------|--|
| SNCB | 25. | Belgiske Statsbaner | Bruxelles | |
|------|-----|-------------------------------|-----------|--|

FRANKRIG

| | | | | |
|-------|-----|------------------------------|-------|--------------|
| SNCF | 26. | Franske Statsbaner | Paris | 27 |
| Anzin | 27. | Anzinbanen | Anzin | 1, 2, 21, 26 |

TYRKIET

| | | | | |
|------|-----|-------------------------------|--------|------------|
| TCDD | 28. | Tyrkiske Statsbaner | Ankara | 21, 29, 30 |
|------|-----|-------------------------------|--------|------------|

SYRIEN

| | | | | |
|-----|-----|-----------------------------|--------|----------------|
| CFS | 29. | Syriske Jernbaner | Aleppo | 18, 21, 28, 30 |
|-----|-----|-----------------------------|--------|----------------|

IRAK

| | | | | |
|-----|-----|--|---------|----------------|
| IRR | 30. | Republikken Iraks Jernbaner | Baghdad | 18, 21, 28, 29 |
|-----|-----|--|---------|----------------|

1) De under nr 22 og 23 anførte schweiziske jernbaneforvaltninger danner en sammenslutning som nævnt i vedtægterne, art 2, pkt 2. Schweiziske Forbundsbaner repræsenterer sammenslutningen i RIV-forbundet.

**Læsning af godsvogne
(Læseforskrifter)**

Bilag II foreligger som særtryk.

Bestemmelser om befordring af toldgods og om indretning af vogne til befordring af toldgods

(Art VI, §§ 36—39, i „Technische Einheit im Eisenbahnwesen“. Udgave 1960)

Almindeligt

1. I vogne med gennembrudte vægge eller bund må kun befordres gods, der hverken helt eller delvis kan fjernes eller ombyttes gennem åbningerne i vægge eller bund.
Væsker samt gods i kornform eller pulverform må ikke befordres i sådanne vogne, selv om godset er emballeret.
2. Vognene og vognafdelingerne skal være således konstrueret, at de let og sikkert kan aflåses, således at det i læsrummet værende gods ikke kan fjernes eller andet gods ikke indlægges uden anvendelse af vold, og uden at synlige spor efterlades.
Beskadigelser på vogne gør disse uanvendelige til viderebefordring af toldgods, såfremt godset kan fjernes eller andet gods indlæses gennem de som følge af beskadigelserne opståede åbninger.
3. I vognene eller vognafdelingerne må ikke findes hemmelige rum eller rum, som er vanskelige at opdage, og i hvilke gods eller rejsegods kan anbringes.
4. I vogne med flere fra hinanden adskilte afdelinger skal hver afdeling være betegnet med et bogstav.

Lukkede vogne; vogne med forskydeligt tag eller med forskydelige sidevægge og beholdervogne

1. Vognsider, bund, tag og andre dele af vognen, som tilsammen danner læsrummet, skal være således fastgjort, at de udefra hverken kan løsnes eller igen anbringes på plads uden anvendelse af vold, og uden at synlige spor efterlades.

Ved lukkede døre eller ved andre lukkede, bevægelige dele af vognen må mellem de faste dele og dørene eller andre bevægelige dele af vognen kun forefindes en sprække på højst 20 mm bredde.

2. Skydedøres styreindretninger eller andre bevægelige dele foroven og forneden skal være fastgjort til vognen på en sådan måde, at døre eller andre bevægelige dele ikke i lukket tilstand kan åbnes eller løftes af, uden at synlige spor efterlades.
3. Skydedørene eller andre bevægelige dele skal
 - enten være således konstrueret, at de i lukket stand ikke kan åbnes eller løftes eller trækkes af løbeskinnen, uden at synlige spor efterlades,
 - eller være forsynet med anordninger, der muliggør anbringelse af toldlåse, toldplomber eller andre lignende toldsikringer.
4. Hængslerne og løberullerne til døre, dæksler eller andre bevægelige dele skal være fastgjort på en sådan måde, at de ikke udefra kan løsnes uden anvendelse af vold, og uden at synlige spor efterlades.

Befæstelsesbolte til dørhængsler, døre eller andre bevægelige dele og hængseltappe, der er tilgængelige udefra, skal være nittet eller svejst. Denne forskrift er dog ikke bindende, såfremt vognens konstruktion gør det umuligt at åbne eller aftage døre, tag eller andre bevægelige dele i tilfælde af, at befæstelsesboltene eller boltene til hængslerne er blevet fjernet.
5. Døre, der ved vognens almindelige anvendelse ikke benyttes, skal ved forskalning, lister eller jernbånd holdes permanent lukket således, at de ikke kan åbnes udefra.
6. Døre, luger eller andre bevægelige dele samt lukkeanordningerne til de til beholdervognens indre førende åbninger skal være forsynet med øskener til anbringelse af toldlås, toldplomber eller andre lignende toldsikringer. Flangeforbindelser på beholdervognes rørledninger skal kunne sikres ved hjælp af toldlåse, toldplomber

eller andre lige så effektive arter af toldlukker, når rørledningerne ikke er adskilt fra beholderens indre ved todsikker aflåsning, eller når det gevindstykke på befæstelsesboltene, som rager frem over møtrikken, ikke er overnattet eller tilsvejst.

Øskenerne skal have en indvendig diameter på mindst 15 mm. Øskener eller andre toldlukkeindretninger skal være fastgjort på en sådan måde, at de ikke kan løsnes udefra uden anvendelse af vold, og uden at synlige spor efterlades.

Låseindretningernes befæstelsesmøtrikker skal principielt anbringes inden i vognen. Er dette ikke muligt, skal det gevindstykke på befæstelsesbolten, som rager frem over møtrikken, overnattes eller svejses, eller der skal kunne anbringes toldlåse, toldplomber eller andre lige så effektive arter af toldlukker.

7. Vinduer, ventilationsåbninger og andre åbninger skal være sikret på en sådan måde, at det i læsrummet værende gods ikke kan fjernes eller andet gods ikke kan indlæsses.

Såfremt vinduer og åbninger er sikret med jernstænger, gitre, tremmeriste eller gennemhullede plader, må ingen af de herefter tilstedeværende åbninger være større end 30 cm². Disse sikringer skal være fastgjort på en sådan måde, at enkelte dele heraf ikke udefra kan løsnes uden anvendelse af vold, og uden at synlige spor efterlades.

Såfremt vinduer og åbninger er sikret med forskydelige eller nedklappelige lemme, skal disse være således fastgjort og kunne lukkes på en sådan måde, at de ikke kan åbnes udefra uden anvendelse af vold, og uden at synlige spor efterlades. Forskydelige eller nedklappelige lemme, der åbnes udefra, skal ligeledes sikres ved hjælp af toldlåse, toldplomber eller andre lige så effektive arter af toldlukker, jf pkt 6. Afløbshuller i gulvet med en diameter på mere end 35 mm skal være sikret ved gitter e l.
8. I tilfælde af, at gods som følge af dets særlige beskaffenhed skal bemandes i lukkede vogne med delvis åbne døre, skal dørene have indfaldshager eller andre lige så effektive fastgørelsesindretninger; disse skal være således fastgjort, at de, selv når dørene er delvis åbne, ikke kan løsnes uden anvendelse af vold, og uden at

synlige spor efterlades. Er åbningen så bred, at det indlæssede gods kan fjernes, eller andet gods kan indlægges, skal den sikres ved hjælp af gitre, tremmeriste e l, jf pkt 7.

Åbne vogne

Åbne vogne, som er forsynet med ringe eller andre fastgørelsesindretninger for presenninger, kan anvendes til befordring af toldgods, såfremt de enkelte kolli vejer mindst 25 kg, eller såfremt det drejer sig om gods, hvis indlæsning i lukkede vogne eller i vogne med forskydeligt tag eller forskydelige sidevægge, ikke er tilladt eller ikke er almindelig som følge af godsets størrelse (f eks store maskiner, dampkedler) eller dets beskaffenhed (f eks træ, bomuld, kul, sand, sten, malm, jern af alle slags).

I sådanne tilfælde må toldmyndighederne ud fra de af de overordnede instanser givne anvisninger afgøre, hvorvidt der til sikring mod fjernelse eller ombytning af læsset skal pålægges presninger, anbringes toldlukke eller træffes andre sikringsforanstaltninger.

De instrukser, som af de overordnede myndigheder i hver stat udsendes vedrørende iværksættelse af foranstaltninger med henblik på bestemmelserne i foranstående afsnit, skal meddeles de øvrige stater, som har tiltrådt overenskomsten.

Presenninger

1. Til fastgørelse af presenninger skal på vognene være anbragt lukkede, sammensvejsede ringe. Ringholderne skal være anbragt på vognen med en indbyrdes afstand af højst 1150 mm og på en sådan måde, at de ikke kan løsnes udefra uden anvendelse af vold, og uden at synlige spor efterlades. Ringene skal være anbragt således, at det, når presenninger er lagt på vognen, og preseningstropperne er trukket gennem ringene, vil være umuligt at åbne dørene eller at fjerne aftagelige vægge.
2. Presenninger skal langs randen være forsynet med kovser af metal til gennemtrækning af liner. Kovserne skal ligge i samme afstand fra hinanden som ringene på vognen. Presenningerne skal være tilstrækkeligt store og i god stand. Sømme skal, også ved

påsyede lapper, ligge på indersiden eller være dobbeltsøm, d v s i 2 rækker med 15–25 mm afstand.

3. Toldliner skal være af en sådan art, at de uden vanskelighed muliggør anbringelsen af sikkert toldlukke. De skal bestå af ét stykke og i hele deres længde være glatte, regelmæssige og ensartede og desuden i begge ender være forsynet med metalspidser med øjer, der, efter at linerens ender er bundet sammen, muliggør anbringelse af toldlukke. I stedet for liner med metalspidser kan anvendes snører med indvævet metaltråd, på hvilke toldmyndighederne direkte kan anbringe toldplomberne; endvidere kan der, hvor det må anses for tvingende nødvendigt, træffes andre sikkerhedsforanstaltninger.

(§§ 2^{1.13}, 4^{7.12}, 32⁷)

BETINGELSER FOR VOGNES OVERFØRSEL MED FÆRGER

I

Færgeforvaltninger:

Tysk Forbundsbane (DB)
Tysk Rigsbane (DR)
Danske Statsbaner (DSB)
Norges Statsbaner (NSB)
Svenske Statsbaner (SJ)
Italienske Statsbaner (FS)

Jernbanefærgesoverfarter:

Puttgarden - Rødby Færge (DB/DSB)
Warnemünde - Gedser (DR/DSB)
Trelleborg - Sassnitz (SJ/DR)
Malmø F - Københavns Frihavn (SJ/DSB)
Hålsingborg - Helsingør (SJ/DSB)
Hirtshals - Kristiansand (DSB/NSB)
Korsør - Nyborg (DSB)
Reggio Calabria - Messina (FS)
Villa S. Giovanni - Messina (FS)
Civitavecchia - Golfo Aranci (FS)

Betingelser for:

1. 2-akslede vogne:
Ingen begrænsninger.

2. 3-akslede vogne:

3-akslede vogne kan kun overføres ved gunstig vandstand.
Den midterste aksel skal være sideforskydelig således, at
vognen kan passere færgernes sporkurver (se efterfølgende
oversigt over jernbanefærgesoverfarter).

1/5 1967

24

3. Vogne med 2-akslede bogier:

3.1. Trækkrogen skal have en sådan bevægelighed til siderne, at den i S-kurverne ikke vil blive udsat for for stor bøjningspåvirkning.

3.2. Ingen af de faste bestanddele på hverken vognkasse eller på undervogn må på læssede vogne på vandret spor have en mindre afstand ("h min") til skinneoverkant end foreskrevet nedenfor, nemlig

- for dele inden for drejetapperne

$$h \text{ min} = \frac{n}{a} (a - n) \text{ tg } \alpha + 0,06 \text{ i meter}$$

- for dele uden for drejetapperne

$$h \text{ min} = n \text{ tg } \alpha + 0,06 \text{ i meter}$$

n = pågældende dels afstand fra nærmeste drejetap

a = drejetappernes indbyrdes afstand

tg α = tangens til færgeklappens lodrette knækvinkel som angivet i efterfølgende oversigt over jernbanefærgesoverfarter.

3.3. Vognene må samtidig kunne passere færgeklappens største lodrette knækvinkel og en kurve af de i efterfølgende oversigt over jernbanefærgesoverfarter angivne værdier.

4. Øvrige bogievogne samt sendinger, der er læsset på mere end én vogn, eller hvortil der er benyttet beskyttelsesvogn:

Vogne med 2-akslede bogier, der ikke opfylder foranstående betingelser, vogne med bogier med mere end 2 aksler, samt sendinger, der er læsset på mere end én vogn (vogne, der er sammenkoblet ved koblingsstang eller transporter, hvortil der er benyttet beskyttelsesvogn) kan kun overføres efter forudgående aftale og ved gunstig vandstand.

Aftalen træffes af afsendelsesforvaltningen med pågældende færgesoverfarter. Til underretning for de i transporten deltagende forvaltninger skal oplysning om tilladelse til overførsel anføres i ledsagelsespapirerne.

II

Færgesoverfarter:

Britiske Jernbaner (BR)

Belgiske Statsbaner (SNCB)

Franske Statsbaner (SNCF)

Jernbanefærgesoverfarter:

Zeebrugge - Harwich (SNCB/BR)

Dunkerque - Dover (SNCF/BR)

2-akslede vogne med et akseltryk på højst 18 t og en akselafstand på mindst 3,5 m og højst 8 m kan overføres.

Vognene skal være RIV-mærket i h t tegning nr 3 a, fig 1, og være forsynet med mærke i henhold til tegning nr 3 d, fig 1, som kendetegner, at de opfylder UIC's konstruktionsforskrifter (profil, akseltryk, bremses og v) for vogne, som må anvendes i forbindelse med Storbritannien.

Foruden påskrifter og mærker i henhold til § 34 skal på vognene anføres taravægt og akselafstand i engelske mål ("tons" og "hundredweights", "feet" og "inches") i overensstemmelse med tegning nr 3 d, fig 2 og 3.

Forinden beholdervogne og bogievogne, der skal benyttes i forbindelse med Britiske Jernbaner, afgives til drift, skal der rettes forespørgsel til disse om på hvilke betingelser, vognene kan overføres med færgesoverfarter. Desuden skal for beholdervognes vedkommende opgives hvilke godsarter, vognene skal befordre.

III

Færgesoverfarter:

Tyrkiske Statsbaner (TCDD)

Jernbanefærgesoverfarter:

Sirkeci - Haydarpaşa i Istanbul

Ingen begrænsninger.

1/5 1967

OVERSIGT OVER JERNBANEFÆRGEVERFARTERNE

Vogne kan overføres uden forudgående aftale, såfremt de kan passere de for den pågældende færge nedenfor anførte sporkurver og knækvinkler.

| Færgeoverfart | Antal spor på færgen | S-kurve | | Færgeklappens største knækvinkel α | Tangens til den største knækvinkel $\tan \alpha$ | Bemærkninger |
|------------------------------|----------------------|----------------|-----------------------|---|--|--------------|
| | | Radius i meter | Mellem-længde i meter | | | |
| Puttgården-Rødby Færge | 3 | 190 | 12 | 2° 30' | 0,0437 | |
| | 3 | 120 | 5 | | | |
| Warnemünde-Gedser | 2 | 90 | 0 | 3° 30' | 0,0612 | |
| | 3 | 120 | 0 | | | |
| Trelleborg-Sassnitz | 3 | - | - | 2° 30' | 0,0437 | |
| | 4 | - | - | | | |
| Malmö-Københavns Frihavn | 2 | 120 | 2,5 | 3° 30' | 0,0612 | |
| Hälsingborg-Helsingør | 1 | - | - | 3° 30' | 0,0612 | |
| Hirtshals-Kristiansand | 1 | - | - | 3° 30' | 0,0612 | |
| Korsør-Nyborg | 3 | 120 | 0 | 3° 30' | 0,0612 | |
| Reggio Calabria-Messina | 3 | 150 | 15,5 | 1° 30' | 0,0262 | |
| Villa S. Giovanni-Messina | 3 | 150 | 15,5 | 1° 30' | 0,0262 | |
| | 4 | 110 | 21,25 | | | |
| Civitavecchia-Golfo-Arancini | 3 | - | - | 1° 30' | 0,0262 | |
| Sirkeci-Haydarpaşa | 3 | - | - | - | - | |

Forskrifter om den gensidige udveksling med Spanske Baner (RENFE) af godsvogne med omstillings-hjulsæt

§ 1

1. For vogne med omstillings-hjulsæt gælder RIV's bestemmelser, for så vidt intet andet er anført i nærværende bilag.

I Danske Statsbaners vognpark findes ikke vogne med omstillingshjulsæt, af hvilken grund kun nedenstående af de af RIV-forbundet vedtagne bestemmelser har betydning for personalet her i landet.

§ 2

Tekniske tillægsbestemmelser

1. Vogne med omstillings-hjulsæt og bestemt til kørsel mellem normalsporede jernbaner og RENFE skal være udrustet med automatisk vakuumbremse med lastomstilling.
2. Hjulsættene skal have rullelejer, hvoraf de til normalspor skal være af en særlig enhedstype¹⁾, som i givet fald muliggør den fælles benyttelse på de deltagende forvaltninger²⁾.
Revisionsfristen for hjulsættene må ikke overskride 4 år. Dato for sidste revision skal være anbragt på en ring på midten af akslen og med hvid farve påmales tydeligt på den udadvendende del af hver af akselkasserne. På de eksisterende vogne skal disse angivelser være anbragt senest 31. august 1964.
Læssede eller tomme vogne, hvis hjulsæt har overskredet re-

¹⁾ Vogne bygget før 1. september 1960 er tilladt med de på dette tidspunkt benyttede hjulsæt.

²⁾ For hjulsæt med særlige indretninger kan en afvigelse fra denne regel til-lades.

sionsfrist, og som løber i retning mod ejendomsforvaltningen, skal overtages; dette gælder også vogne, der er læsset før udløbet af denne frist. I så fald skal vognen beklæbes med meldesedler, formular M.

3. Afstand fra puffermidte til puffermidte skal være:

normalt 1850 mm

højst 1860 mm

mindst 1840 mm

4. Vognene skal være forsynet med signatur E i h t tegning 3 b, fig 11, som angiver, at vognene tilfredsstiller UIC-byggeforskrifterne for vogne, der er tilladt til transporter i forbindelse med Spanien.

§ 5

Hjemsendelse

Jernbaneejede vogne skal hjemsendes over den fransk-spanske overgangsstation, på hvilken hjulsættene er blevet udskiftet

§ 6

Stykgodsvogne

Stykgodsvogne overtages kun,

- når læsset fylder hele vognen, eller
- når læssets vægt mindst er 3000 kg.

§ 7

Anbringelse af yderligere påskrifter på vognene

De for overleveringen bestemte vogne skal på begge sidevægge være forsynet med signatur i overensstemmelse med tegning nr 3 e.

Bestemmelser for [S]- og [SS]-vogne

Indledende bemærkninger

1. Konstruktionsbetingelserne, der i h t tegning nr 3 c skal være opfyldt, for at

mærket [S]

mærket [SS]

kan anbringes på [RIV]-vogne, er trykt på

venstre

højre

halvdel af siden

2. Fællesbestemmelser for [S]- henholdsvis [S]- og [SS]-mærkning af vogne er trykt over hele sidens bredde.

1. Trykluftbremse

Vognene skal være udstyret med en i international trafik godkendt G-P-bremse.

Endvidere skal vognene være udstyret med en bremseindretning, der automatisk afpasser afbremsningen efter læssets vægt.

2. Akselafstand

Akselafstanden må ikke være mindre end

4500 mm for 2-akslede vogne;

6000 mm for 3-akslede vogne;

2000 mm for bogier.

6000 mm for 2- eller 3-akslede vogne med enkelt fjederophæng;

5700 mm for 2-akslede vogne med dobbelt fjederophæng;

2000 mm for bogier.

$$3. \text{ Forhold } \frac{E}{L} = \frac{\text{afstanden mellem yderakslerne}}{\text{vognens totallængde}}$$

Værdien af forholdet $\frac{E}{L}$, hvor E er afstanden mellem vognens yderaksler, og L er vognens totallængde, målt over de ikke-indtrykkede puffere, skal være mindst 0,45.

4. Taravægt

Taravægten (d v s totalvægten af en tom, køreklar vogn) må ikke være mindre end

| | |
|----------------------------|----------------------------|
| 9 t for 2-akslede vogne; | 10 t for 2-akslede vogne; |
| 14 t for 3-akslede vogne; | 14 t for 3-akslede vogne; |
| 16 t for vogne med bogier. | 16 t for vogne med bogier. |

5. Lastangivelse

Lastgrænserne anført lodret under bogstaverne

| | | |
|---|---|---|
| A | B | C |
|---|---|---|

 ud for mærket:

| |
|---|
| S |
|---|

 (tegning 3 c, fig 2 eller fig 3) |

| |
|----|
| SS |
|----|

 (tegning 3 c, fig 3)

må ikke overskrides, når vognen benyttes som

| |
|---|
| S |
|---|

-vogn |

| |
|----|
| SS |
|----|

-vogn

6. Vognens løb

Ejendomsforvaltningen må sikre sig, at vognene uden vanskelighed og på betryggende måde kan fremføres i tog, hvis hastighed er

100 km/t | 120 km/t

Signaturer for løse vogndele

Signaturerne i h t tegning nr 3 b, fig 7, består af et helt tal efterfulgt af en brøk; det hele tal angiver antallet af løse vogndele; brøkens tæller er bogstavet A, som vil sige, at det drejer sig om en kategori af løse vogndele; brøkens nævner er det ordenstal, som i nedenstående for-tegnelse angiver arten af vogndele.

Eksempel: Signatur for 12 side- eller endestøtter = $12 \frac{A}{1}$

12: antal side- eller endestøtter

A: løs vognedel

1: løbenummeret for side- eller endestøtter

Til signaturerne kan vedføjes de tilsvarende betegnelser.

| Løbe-nummer | Genstand |
|-------------|---|
| 1 | Side- eller endestøtte |
| 2 | Aftagelig sidevæg på fladvogne |
| 3 | Aftagelig endevæg på fladvogne |
| 4 | Aftagelig sidelem |
| 5 | Aftagelige indvendige stolper til sikring af godset |
| 6 | Kæde til side- eller endestøtter |
| 7 | |
| 8 | Presenningbom |
| 9 | Vrideskammel (med støtter) |
| 10 | Indskudsgulv (for fjerkræ etc) |
| 11 | Understøtning for indskudsgulv |
| 12 | Bræt til indskudsgulv |
| 13 | Dørgitter (for frugt, grøntsager etc) |
| 14 | Dørplade (for løst indladet korn etc) |
| 15 | Bure til dyr |
| 16 | Siddestænger til fjerkrævogne |
| 17 | Fodertrug |

| Løbe- nummer | Genstand | |
|-----------------|---|--|
| 18 | Buk til fodertrug | |
| 19 | Løs hestebom eller støtterem | |
| 20 | Gitter eller aftagelig polstring for hestetransport | |
| 21 | Aftagelig briks for hestetransport | |
| 22 | Grime til hestevogn | |
| 23 | Klapstol i hestevogn | |
| 24 | Koblingsstang (stiv kobling) | |
| 25 | Bundrist (stål-, brædde- eller tremmerist) | |
| 26 | Iskasse | |
| 27 | Iskasseforsatsvæg | |
| 28 | Iskasserammer | |
| 29 | Hagestang eller stang for kødkroge | |
| 30 | Aftagelig tværbjælke (for vogne med forsænket bund) | |
| 31 | Aftagelig drager | |
| 32 | Støttebjælke | } for specialvogne |
| 33 | Del til indskudsgulv | |
| 34 | Iltflaske | |
| 35 | Stopkile | |
| 36 | Bremsestang med eller uden klodser | } Til vogne for biltransport |
| 37 | Fastspændingstov | |
| 38 | Mindre bjælke for bevægelig rampe | |
| 39 | Aftagelig læssesadel for vogne med vrideskammel | |
| 40 | Udvekslelig varmeløskobling | |
| 41 | Ildslukningsapparat | |
| 42 | Klodser til anbringelse ved hjulene på automobiler | } Til special- vogne for motor- køretøjer |
| 43 | Slidsker | |
| 44 | Gelænderstang | |
| 45 | Gelænderbue | |
| 46 | Bremseskruespindel | |

Omstillingsanordninger for trykluftbremser ¹⁾

Omstillingsanordningerne skal være udført i overensstemmelse med forskrifterne A–D.

Forskrifterne A og C er kun obligatoriske for vogne bygget efter den 1. januar 1939.

A. Omstillingsanordning »godstog—persontog«

Omstilling fra den ene stilling til den anden skal kunne foretages ved hjælp af en arm, som bevæges i et plan vinkelret på hjulakslerne. Håndtaget (fig 2) er afsluttet kugleformet.

I bremsestilling G vender armen skråt opad til venstre og indtager sin yderste venstrestilling. I bremsestilling P vender armen skråt opad til højre og danner en vinkel på 90° med bremsestilling G som vist i fig 2.

B. Omstillingsanordning »tom—læset«

Når en vogn har en stilling for „tom“ og en eller flere stillinger for „læset“, skal omstillingen fra den ene stilling til den anden kunne foretages ved hjælp af et vinkelformet håndtag, hvis arm bevæges i et plan vinkelret på hjulakslerne. (fig 3a eller 3b).

Har en vogn med omstillingsanordning „tom-læset“

~ kun én omstilling „læset“, har denne et bøjet enkelthåndtag, jf fig 3a;

~ to eller flere omstillinger „læset“, har denne et bøjet dobbelthåndtag, jf fig 3b.

I stillingen „tom“ skal armen vende skråt opad til venstre og indtage sin yderste venstrestilling.

¹⁾ Dette afsnit gælder ikke for trykluftbremsede vogne med automatisk lastveksel.

I stillingen „læsset“, til hvilken der skal indstilles, når vognens bruttovægt (taravægt sammenlagt med ladningens vægt) er lig med eller større end omstillingsvægten, skal armen vende skråt opad til højre og indtager sin yderste højrestilling. Armstillingerne „tom“ og „læsset“ danner en vinkel på mindst 90° med hinanden.

De øvrige lastafbrensningsstillinger ligger mellem disse yderstillinger, således at lastafbrensningsforøges ved omstilling fra venstre til højre.

C. Omstillingsanordning for bremsens løsning (trinvis—ikke trinvis)

Har en vogn en anordning for ind- og udkobling af trinvis løsning, skal omstillingen udføres ved hjælp af en arm, som bevæges i et plan vinkelret på hjulakslerne, og som har form som vist i fig 4.

I stillingen „trinvis løsbar“ skal armen vende lodret nedad; i stillingen „ikke trinvis løsbar“ skal armen stå vandret, vendende enten til højre eller venstre.

D. Omstillingsanordning »slette—bjerg«

Når en vogn har en omstillingsanordning „slette-bjerg“, skal omstillingen udføres ved hjælp af et ringformet håndtag, der skydes tilbage („slette“), henholdsvis trækkes frem („bjerg“) parallelt med vognakslerne, se fig 5.

I stillingen „slette“ fremtræder en gul og i stillingen „bjerg“ en rød skive.

Vogne uden omstillingsanordninger

(t = bremsevægt i tons)



Fig 1 a



Fig 1 b

Omstillingsanordninger for trykluftbremse

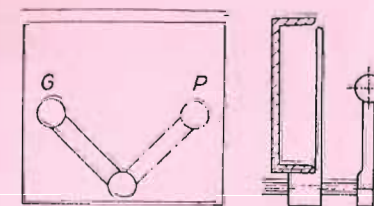


Fig 2
godstog — persontog

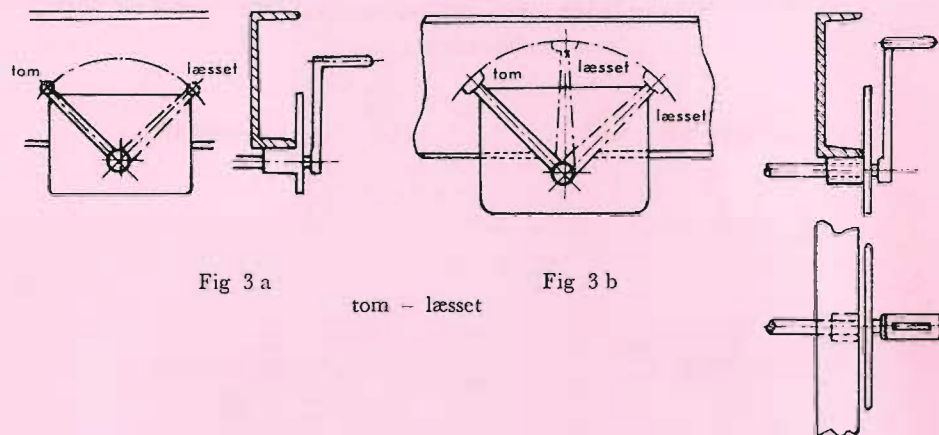


Fig 3 a

tom - læssel

Fig 3 b

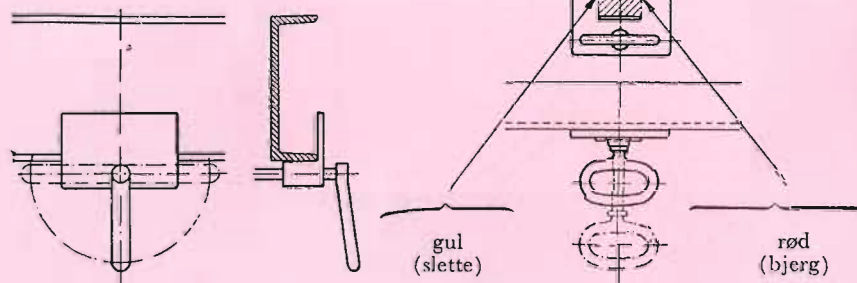


Fig 4
ikke trinsvis - trinvis

Fig 5
gul (slette) - rød (bjerg)

Forskrifter om den gensidige benyttelse af jernbaneejede paller ^{Via} som stykgods *byfordring.*

Tillægsoverenskomst med SJ:

For udveksling af lastpaller mellem svenske og danske baner gælder bestemmelserne for den europæiske lastpallepool.

Indledende bemærkninger

De bestemmelser, som i det følgende er trykt over hele sidens bredde, gælder for såvel lastpaller som bokspaller. De bestemmelser, der kun gælder for

| | |
|-------------|------------------|
| lastpaller, | bokspaller, |
| | er trykt |
| på venstre | på højre |
| | halvdel af siden |

§ 1

Almindelige bestemmelser

1. De i international trafik anvendte paller skal i enhver henseende opfylde UIC's betingelser.

Lastpaller skal måle 800×1200 mm; indtil den 31. december 1966 er dog lastpaller tilladt, som ikke helt svarer til „Kvalitetsnormer for europæiske firvejs lastpaller af træ med målene 800×1200 mm“.

2. Forskrifterne gælder ikke for løse dele, f eks stivere, rammer o l, samt hjælpemidler, der tjener til en bedre anbringelse af godset på eller i paller eller til beskyttelse af godset.

§ 2

1. Enhver lastpalle skal på langsidernes venstre hjørnekreds være forsynet med ejendomsforvaltningens mærke eller ejendomsmærket på den forvaltning, som har godkendt den.

Endvidere skal den på langsidernes højre hjørnekreds være forsynet med mærket „EUR“, såfremt den opfylder UIC's forskrifter om „Kvalitetsnormer for europæiske firvejs lastpaller af træ med målene 800 × 1200 mm“.

2. Desuden kan lastpallen bl a være forsynet med følgende påskrifter:

- hjemland,
- litra,
- løbenummer,
- taravægt i kg,
- last i kg.

På enhver bokspalle skal være anført:

- ejendomsforvaltningens mærke eller ejendomsmærket på den forvaltning, som har godkendt den,
- taravægt i kg.

Desuden kan bokspallen bl a være forsynet med følgende påskrifter:

- hjemland,
- litra,
- løbenummer,
- læssemåle i m³,
- last i kg.

Påskrifterne skal påføres en særlig påskrifttavle og så vidt muligt på den side, der kan åbnes.

På sammenfoldelige eller sammenklappelige bokspaller skal de som bindende foreskrevne påskrifter også være synlige, når bokspallerne er sammenfoldet eller sammenklappet.

3. Alle påskrifter skal anføres tydeligt med latinske bogstaver i hjemlandets sprog.

§ 3

Betingelser for overleveringen
Overlevering — Overtagelse

1. Pallerne skal være i god vedligeholdelsestilstand. Paller, der er uanvendelige, kan tilbagevises. Som uanvendelige betragtes paller, der er i en sådan vedligeholdelsestilstand, at de ikke kan anvendes uden fare for personale eller gods.

Lastpaller, der er beskadiget i en sådan grad, at de ikke vil kunne repareres, kan tilbagevises.

Ubenyttede, returgående bokspaller må uanset deres vedligeholdelsestilstand ikke tilbagevises.

2. Ubenyttede paller kan tilbagevises, såfremt de ikke befordres i retning mod den forvaltning, hvis ejendomsmærke de bærer. de ikke tilbagesendes ad henvejen.
3. Fremgangsmåden ved pallerne overlevering på overgangsstationerne er den samme som for læssemidler.
4. Såfremt en forbundsforvaltning overleverer paller til en forvaltning, der ikke har tiltrådt nærværende overenskomst, eller til trediemand, er den ansvarlig for pallerne benyttelse og behandling på samme måde, som hvis pallerne havde opholdt sig på den pågældende forvaltnings egne strækninger.

§ 4

Følgeseddel

1. De til en fragtbrevsending hørende paller skal under transporten være ledsaget af en følgeseddel, formular C¹, i hvilken antal paller, evt løbenumre, samt ejendomsmærket skal anføres. Følgesedlen skal opføres i den fragseddel, hvv de fragsedler, der ledsager sendingen, til hvilke ~~benholderne~~ benyttes, med alle angivelser (følgeseddels nummer, dato, udfærdigelsesstation, forvaltningens ejendomsmærke, evt pallerne numre), uanset om ledsagelsespapirerne er udfærdigede af afsendelses- eller af omckspeditionsstationen. I

tilfælde af, at der ikke udfærdiges fragtseddel, skal nævnte angivelser anføres i sendingens ledsagelsespapirer.

Følgesedlen skal ledsage pallerne indtil deres tilbagelevering til hjemlandet; supplerende oplysninger anføres i følgesedlen for tilbagesendelsen.

2. Såfremt en følgeseddel er bortkommet, skal der udfærdiges en erstatningsfølgeseddel, der skal kendetegnes som sådan. Så vidt muligt skal oplysninger om transporten, til hvilken pallerne har været benyttet, tilføres erstatningsfølgesedlen.
3. Følgesedlen skal opføres særskilt i overleveringspapirerne.
4. I tilfælde af nyindlevering skal den nye bestemmelsesstation tilføjes på følgesedlen.
5. I tilfælde af omlæsning skal på følgesedlen anføres nummeret på den nye vogn, som anvendes.
6. Såfremt en station konstaterer, at følgesedlen indeholder urigtige angivelser, (f eks forkerte numre), at en eller flere af de på følgesedlen opførte paller mangler, skal bemærkning herom gøres i den hertil bestemte rubrik på følgesedlen; bemærkningen skal underskrives og forsynes med stationens datostempel. Følgesedlens oprindelige angivelser må ikke ændres.

§ 5

Befordring

Læssede paller befordres på henvejen til bestemmelsesstationen. Såfremt pallen er læsset med et enkelt kolli, og denne nyindleveres i henhold til anmodning fra den rådighedsberettigede, befordres den til den nye i fragtbrevet anførte bestemmelsesstation.

§ 6

Benyttelse på tilbagevejen — Tilbagesendelse — Tilbageleveringsfrister

1. Modtagelsesforvaltningen og mellemliggende forvaltninger må kun benytte pallerne til sendinger til stationer på den forvaltning, hvis ejendomsmærke de bærer.

2. Paller, der ikke nylæsses, skal straks efter aflæsningen eller efter tilbageleveringen til jernbanen tilbagesendes fragtfrit ad henvejen til overgangsstationen til hjemlandet, ledsaget af den oprindelige følgeseddel, formular C¹ (se § 4), der tjener som ledsagelsespapir.

Bokspaller skal tilbagesendes ad henvejen.

Ubenyttede, returgående paller skal forsynes med adressesedler.

Såfremt ubenyttede paller tilbagesendes som vognladningsgods, skal vognen, der skal benyttes til tilbagesendelsen, udvælges under hensyntagen til overenskomstens § 6, pkt 8. I dette tilfælde er pallerne forsyning med adressesedler ikke nødvendig.

Såfremt tomme bokspaller tilbagesendes som vognladningsgods, skal vognen ekspederes ad den rute, over hvilken størstedelen af bokspallerne har været befordret på henvejen.

3. Tilbagesendelsesfristerne er

- 3.1. 6 kalenderdøgn for hver af de forvaltninger, på hvis strækninger bokspaller er genstand for en nyindlevering i international trafik til en anden forvaltning;

- 3.2. 12 kalenderdøgn for den endelige bestemmelsesforvaltning på henvejen; der kan ikke tillige gøres krav på frist i h t pkt 3.1, ej heller såfremt det drejer sig om en nyindlevering i lokal trafik;

- 3.3. 6 kalenderdøgn for hver af de i tilbagesendelsen deltagende forvaltninger; der kan ikke tillige gøres krav på frist i h t pkt 3.2.

Disse frister regnes fra den efter overtagelsen på overgangsstationen følgende midnat. De forlænges ikke i tilfælde af, at bokspallerne benyttes på tilbagevejen af modtagelsesforvaltningen eller af en mellemliggende forvaltning.

Såfremt den samlede frist for tilbagesendelsen (pkt 3.2 og 3.3) af de med låg og nummer forsynede bokspaller overskrides, er den forvaltning, hvis ejendomsmærke de bærer, berettiget til hos hver af de forvaltninger, på hvis strækninger fristen er blevet overskredet, at opkræve et forsinkelsesgebyr på 0,40 guldfr for hvert døgn, hvormed fristen er overskredet, forudsat at forsinkelsen ikke skyldes årsager, hvor den benyttende forvaltning ville have ret til lejefrihed, såfremt det havde drejet sig om vogne. (Overenskomstens § 21). Følgesedlen skal så vidt muligt vedlægges.

Tillægsoverenskomst med SJ:

Forsinkelsesgebyr for danske og svenske bokspaller opkræves kun, når forsinkelsen overstiger 1 døgn, og såfremt gebyret andrager mindst 1 guldfr.

§ 7

Afregning for udvekslede lastpaller

1. Af hensyn til afregningen foretages talmæssig opgørelse over de i løbet af et kvartal mellem to naboforvaltninger over- og tilbageleverede lastpaller.

2. Differencen i h t pkt 1 skal godtgøres af debitorforvaltningen.
3. Godtgørelsen andrager 13 guldfr for hver lastpalle.

§ 8

Beskadigelse — Istandsættelse

1. Istandsættelse af beskadigede paller skal principielt foretages af den forvaltning, hvis ejendomsmærke de bærer. Dog påhviler det den forvaltning, på hvilken beskadigelsen er opstået eller konstateret, at istandsætte pallerne på egen bekostning således, at de bliver anvendelige, såfremt dette er muligt ved en mindre istandsættelse. Der må herved ikke ændres ved konstruktionen. Istandsættelsesomkostningerne bæres af den forvaltning, der har udført istandsættelsen.

Såfremt trediemand – hvad enten denne deltager i fragtkontrakten eller ej – hæfter for beskadigelsen, skal den forvaltning, på hvis strækninger bokspallen er blevet beskadiget, eller den forvaltning, til hvem den beskadigede bokspalle blev tilbageleveret, på følgesedlen, formular C¹ (§ 4), foretage bemærkninger om beskadigelsen med nøjagtig angivelse af navn og adresse på trediemand. Efter bokspallens og følgesedlens tilbagekomst til den forvaltning, hvis ejendomsmærke den bærer, opgiver denne over for den forvaltning, som har anmeldt beskadigelsen, istandsættelsesomkost-

ningernes størrelse. Dette beløb opkræves af sidstnævnte forvaltning hos trediemand og godskrives derefter den forvaltning, hvis ejendomsmærke den bærer (se også pkt 3).

2. Kan en beskadiget palle ikke istandsættes, er den forvaltning, på hvis strækninger beskadigelsen er opstået, erstatningspligtig over for den forvaltning, hvis ejendomsmærke den bærer.

Erstatning for lastpaller, se § 7.

Bokspallen skal mod betaling af erstatning overlades den erstatningspligtige forvaltning.

3. Såfremt trediemand – hvad enten denne deltager i fragtkontrakten eller ej – hæfter for beskadigelsen, skal den forvaltning, hvis ejendomsmærke bokspallen bærer, overdrage sine rettigheder til den erstatningspligtige forvaltning eller indsætte denne i sine rettigheder i retsvirksom form over for trediemand.

§ 9

Bortkomst

1. For bortkomst af paller hæfter den forvaltning, som har overtaget dem, såfremt den ikke er i stand til at påvise, at de uden forbehold er overtaget af eller tilbageleveret til en anden forvaltning. En forvaltning kan ikke fralægge sig ansvaret med den begrundelse, at videreleveringen eller tilbageleveringen fejlagtigt ikke er sket på reglementeret måde.

2. Erstatning for bortkomne lastpaller, se § 7.

Reklamationer vedrørende ikke-tilbageleverede bokspaller skal af den forvaltning, hvis ejendomsmærke de bærer, sendes en af de i befordringen deltagende forvaltninger inden 4 måneder efter, at beholderne har forladt ejendomsforvaltningen. Bokspaller betragtes som bortkommet, såfremt de ikke er tilbageleveret inden 3 måneder efter reklamationernes afsendelse.

3. Den forvaltning, på hvis strækninger bokspaller er bortkommet, skal til den forvaltning, hvis ejendomsmærke de bærer, betale samme erstatning som for stærkt beskadigede bokspaller, (§ 8, pkt 2, 1. stk). Såfremt trediemand hæfter for bortkomsten, forholdes som anført i § 8, pkt 3.

§ 10

Anmeldelse og afregning af skyldige beløb

1. Godtgørelsen i h t § 7 skal af debitorforvaltningen uopfordret betales senest i løbet af den 2. måned i det efterfølgende kvartal. Krav om forsinkelsesgebyr (§ 6, pkt 3) samt om erstatning for beskadigelse eller for bortkomst (§ 8, pkt 2, og § 9, pkt 2) rettes under anvendelse af særlig rapport, formular F¹, til de i adressefortegnelsen angivne tjenestesteder. Der tages kun hensyn til kravene, såfremt de under vedlæggelse af

regning fremsættes over for en af de i befordringen deltagende forvaltninger inden 9 måneder efter, at bokspallerne har forladt den forvaltning, hvis ejendomsmærke de bærer.

Regningen betragtes som anerkendt, såfremt protest ikke nedlægges inden 3 måneder efter regningens afsendelse. Indvending mod regningsbeløbet for beskadigede eller bortkomne bokspaller kan kun fremsættes, såfremt der foreligger regnefejl.

2. Debetbeløbene skal afregnes gennem vognafregningen (se overenskomstens § 64, pkt 3).

Formularprøver

Formularerne D—G samt Z¹ og Z² er ikke gengivet,
idet disse kun anvendes af trafikkontoret
(vognafregningen)

Form. A 652 u



Fig 1



Fig 2

Eksempler på overgangssedler

-.

DANSKE
DANISCHE

STATSBANER
STAATSBÄHNEN

Fra
Von

over
iiber.

Danske Statsbaner - Chemins de fer de l'Etat danois - Dänische Staatsbahnen - Ferrovie danesi dello Stato

Følgeseddel - Bulletin d'accompagnement - Begleitschein - Bollettino d'accompagnamento No

Afsendelsesstation:
Gare expeditrice ou service:
Versandbahnhof oder Dienst:
Stazione speditrice o servizio:

Bestemmelsesstation og -land: _____ over
Gare et pays destinataires: _____ via
Bestimmungsbahnhof und Bestimmungsland: _____ über
Stazione e paese destinatari: _____ via

Genstand: Modtager:
Objet: Destinataire:
Gegenstand: 1) _____ Empfänger: 1) _____
Oggetto: Destinatario: _____

| Station: | Gare de: | Bahnhof: | Stazioni di: | No | Dato Date Datum | Ejendomsmærke Marque Eigentumsm. Marca | Liira Série Gattung Serie | No | Bemærkninger Observations Bemerkungen Osservazioni |
|----------|----------|----------|--------------|----|-----------------------|---|------------------------------------|----|---|
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

Afsendelsesstationens
datestempel

Timbre à date de la gare expeditrice

Timbro a data della stazione e speditrice

Modtagelsesstationens
datestempel

Timbre à date de la gare destinataire

Timbro a data della stazione destinataria

3) Overgangs-, omlæsnings- og em ekspeditionsstempelen
3) Timbres des gares de transit, de transbordement et de réexpédition

3) Datumstempel der Übergangs-, Umlad- und Weiterabfertigungsbahnhöfe

3) Timbri a data delle stazioni di transito, di trasbordo et di ritepedizione

Ovennævnte genstande modtaget Underskrift: Reçu les objets susmentionnés Signature: Obgenannte Gegenstände erhalten Unterschrift: Ricevuti i succitati oggetti Firma:

1) §§ IO, 16, 17, 39, 40, 46 RIC, 116, IO, II, 12, 27 RIV.
2) Ved forsendelse af erstatningsdele skal i rubrikken »vem« angives den vogn, til hvilken erstatningsdelene er bestemt (§ 17 RIC, § 12 RIV).
3) Übergangs-, omlæsnings- og ekspeditionsstempelen anbringes fra venstre til højre.
2) Nel caso di invio di pezzi di ricambio deve indicarsi nella colonna «vehicola» il veicolo pel quale i pezzi di ricambio sono destinati (§ 17 RIC, § 12 RIV).
3) I timbri delle stazioni di transito, di trasbordo e di ritepedizione devono essere apposti consecutivamente da sinistra a destra.

Gældig fra 15. 1964

DANSKE STATSBANER _ Chemins de fer de l'Etat danois - Diinische Staatsbahnen - Ferrovie danesi dello Stato
FØLGESEDDER. Bulletin d'accompagnement - Begleitschein - Bolletino d'accagnamento No per attrezzi, casse
for læssemidler, beholdere og paller') pour agrés, containers et palettes') for lademittel, Behälter und Paletten')

| | | | | | | |
|--|--|---------------------------------|-----------------------------------|--|---|---------------------------------------|
| Genstand: Objet: Gegenstand: Oggetto: | Præsentation: Bâche Decke Copertone | Reb Prolonge Seil Funo | Kæde Chaîne Kette Catena | Gitter Panneau de re- tenue Vorsetzwand Paratoia | Beholder Container Behälter Cassa mobili | Palle Palette Pallen Palette |
| Ejendomsmærke: Marque de propriété: Eigentumsmerkmal: Marca di proprietà: | | | | | | |
| Numre: Números: Nummern: Numeri: | | | | | | |

Henvøj - Aller - Hinweg • Andata')

| | | | | | | | |
|--|---|-------------------------------|---------------------|----------------------------------|---|----|-----------------------------------|
| Afsendelsesstation Gare expéditrice Versandbahnhof Stazione di partenza | Bestemmelsessted: Gare et pays Bestimmungsort Bezugsort Stazione e paese di destinazione | Land Pays Land Paese | over via Über | Vogn / Vecule Wagen / Veicolo | Ejendomsnr. Marque Eigen-tums- Marca | No | Gebyr / Frais Gebühren / Tasse |
| | | | | | | | |
| Afsendelsesstationens datostempel på henvøjen la gare aller | Verand- nings- stationens data | | 1 | 3 | | | |

CO

| | | | | | |
|--|--|--|----|---|---|
| Timbre à date de expédition à l' | | Datumstempel der Bahnhöfe des Hin- weges Timbro a data della stazione all'andata | 4 | 5 | 6 |
| Modtagelsesstationens datostempel på henvøjen | | Datumstempel des Bahnhöfe des Hin- weges Timbro a data della stazione all'andata | 7 | 8 | 9 |
| Timbre à date de la gare destinée à l'aller | | Datumstempel der Bahnhöfe des Hin- weges Timbro a data della stazione all'andata | 11 | | |

Berigtigelser og anmærkninger'), Rectifications et annotations'), Berechtigungen und vermerke-), Rettificazioni e annotazioni')

Bemærkninger - Observaciones - Bemærkninger • Osservazioni

1) RIV §§ 45), 46, 47, 53), 55), 56), 58), GO, bilag IX §§ 4, 6), af nybenyttelse af tidligere benyttede rubrikker i afsnittet -Henvøj- eller -Tilbageveje. Om tilbagevejse af ikke-nybenyttede læssemidler, beholdere eller paller, se §§ 45), 53) h.v. bilag IX, § 6).
J)) Se bagsiden.

2) Les réexpéditions, les transbordements et les remplis doivent être mentionnés dans les rubriques correspondantes Aller... DU «Retour», au-dessous des indications concernant les parcours précédents. En ce qui concerne le remplissage des agrés de chargement, des containers ou des palettes non réutilisés, voir §§ 45), 53) et Annexe IX, § 6).
l) à voir au verso.

3) Neuaufgaben, Umladungen oder Wiederverwendungen sind unter die den Vorlauf behaftenden Angaben im Abschnitt «Hinweg» oder «Rückweg» einzutragen. Wegen der Rückleitung nicht wieder verwendeter Lademittel, Behälter oder Paletten siehe §§ 45), 53) beziehungsweise Anlage IX, § 6).
4) bis 9) siehe Rückseite.

10) Le dispedizioni, i trasbordi o le riutilizzazioni i devono essere registrati nelle rubriche corrispondenti «Andata» o «Ritorno», al di sotto delle indicazioni relative ai percorsi precedenti. Per il rimpatrio degli attrezzi di carico, delle casse mobili o delle palette non riutilizzati, vadasi rispettivamente §§ 45), 53), • Allegato IX § 6).
11) a 4) vedasi a tergo.

| Bestemmelsessted og land Gare et pays destinaires Bestimmungsbahnhof und Bestimmungsländ Stazione e paese destinatari | over via aber | Ejend oms rk. Marque Eigentumsm. Marea | No | Vogn / vecule Wagen / Veicolo | Gebyr / Frais 4) Gebühren / Tasse |
|---|---------------------|---|----|----------------------------------|--------------------------------------|
| | | | | 1 | 1 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Afsendelsesstationens datostempel på tilbagevejen

dat de la gare
rice au retour

mpel des Versand-
s des Rückweges
ata della stazione
ce al ritorno

5) Overgangs-, omlæsnings- og nyindleveringsstationernes datostempler
Timbres des gares d'échange, de transbordement et de réexpédition

5) Datums der Obergangs-, Umlade- und Neuaufgabebahnhöfe

Timbre à
expédition

Timbre à date de la gare
destinataire au retour

Datumstempel des Empfangs
bahnhöfe
Timbro a data della stazione
destinatario al ritorno

6) Timbri a data della stazione d

Berigtigelser og anmærkninger), Rectifications et annotations), Berichtigungen und vermerke-), Rettificazioni e annotazioni)

1) og 2) Se forside.
3) Udfyldes kun, når læssemidlerne/beholderne/pallerne benyttes.
4) I spalterne for gebyr skal i det pågældende lands møntsort anføres de gebyrer, der beregnes ved benyttelse af udenlandske banejede læssemidler og beholdere.
5) Overgangs-, omlæsnings- og nyindleveringsstationernes stempler skal anbringes fra venstre mod højre.
6) Anmærkninger om beskadigelser såvel som berigtigelser af det anførte ff. eks. af antal eller numre) skal bekræftes med stations- og dato-stempel; der må ikke foretages rettelser i det af afsendelsesstationen anførte.

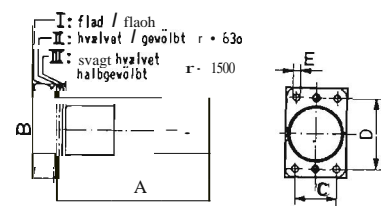
1) et 2) voir au verso.
3) A remplir seulement si les agrs/containers/palettes sont utilisés.
4) Les frais pour l'utilisation d'agrs de chargement et de containers appartenant à des administrations étrangères sent à insérer dans la colonne des frais, en monnaie du pays respectif.
5) Les imbres des gares d'échange, de transbordement et de réexpédition doivent être apposés de gauche à droite.
6) Les annotations concernant les avaries, ainsi qu' les rectifications des inscriptions (p. ex. du nombre ou des numeros des agrs de chargement au des containers) delvent être attestées au moyen du timbre à date de la gare; les inscriptions de la gare expéditrice ne doivent pas être modifiées.

1) und 2) siehe Rückseite.
3) Nur auszufüllen, wenn die Lademittel Behälter/Paletten benutzt sind.
4) In die Gebührenspalten sind in der jeweiligen Landeswahrung die Gebühren einzutragen, die für Benutzung fremder bahneigener Lademittel und Behälter geschuldet werden.
5) Die Sempel der Obergangs-, Umlade- und Neuaufgabebahnhöfe sind von links nach rechts anzubringen.
6) Vermerke über Beschädigungen sowie Berichtigungen von Einträgen (z. B. der Anzahl oder Nummern der Lademittelader Behälter) sind mit Bahnhofs- und Datumstempel zu bestätigen; die Einträge des Versandbahnhöfes dürfen nicht geändert werden.

1) e 2) vedasi retro.
3) Da riempire solamente se gli attrezzi/casse mobile le palette sono utilizzati.
4) Si registrano nelle colonne «tasse», in valuta de rispettivo paese, gli importi dovuti per l'uso degli attrezzi di cartoc o delle casse mobili appartenenti ad amministrazioni estere.
5) I timbri delle stazioni di transito, di transbordo e di reimpedizioni devono essere apposti da sinistra a destra.
6) Annotazioni concernenti avarie o rettifiche delle iscrizioni (p. e. quantità o numeri degli attrezzi caricati come pure delle casse mobili) sono certificate con il timbro a data della stazione; le iscrizioni della stazione speditrice non devono essere modificate.

| | |
|--|--|
| DANSKE STATSBANER. _____ DANISCHE STAATSBAHNEN. _____ | Formular Muster B |
| Rekvisation på erstatningsdele Anforderung VOD Ersatzstücken | |
| Til _____ An 1) _____ | i _____ in 1) _____ |
| R I V § 17 ¹ _____ den _____ 19__ R I C § 17 ¹⁴ _____ Til Istandsattelse af vag" _____ udbedes Zur Herstellung des Wagens _____ wird benötigt (Ejandeseerke, litra, nr / Eigentumsnummer, Gattung, Nummer) | |
| Angivelse af erstatningsdele Benennung der Ersatzstücke | Lebe-n- i R I V / R I C forløgelsen på 3 sprog laufende Hr. des dreisorach. Verz. R I V / R I C |
| Delene bedes eegærde sendt toldfrit ti I _____ 2 _____ Er-suehen diese lette beschleunigt und /o) Ifrei tu sonden an) | |
| i _____ in 1) _____ | over _____ über 2) _____ Administration 2) Verwaltung |
| _____ (Rekvirerende stattons {varksteds] steauel] _____ (Ste.pel der anfordernden Olenststelle) _____ Underskrift / Unterschrift | |
| Tegninger se bagsiden Zeichnungen siehe Rückseite | |
| 1) Adressen i adressefönegnelsens spalte 6 (RIV) anter-es i blokogstaver O. • S. It 6 (RIV) le 10 på e 5 (RIC) des Adressenverzeichnis angegebene Adresse ist in Blockschrift zu schreiben 2) Skrives med blokogstaver Angaben in Blockschrift | |

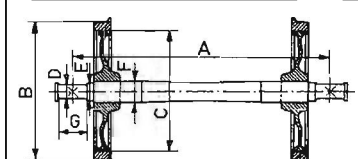
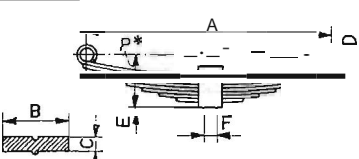
Formular H (bagside)



I: flad / flach
 II: hvalvet / gewölbt r = 630
 III: svagt hvalvet halbgewölbt r = 1500

| | | | |
|---|---------------|--|--|
| A | Puffer-type | | |
| B | Sauartdes | | |
| C | Puffers | | |
| D | Pufferskivens | | |
| E | form | | |
| | lette-ferre | | |

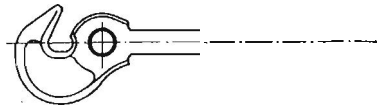
a: Stangpuffer
 Stangenpuffer
 b: Cylinderpuffer med evolutfjeder
 Hülsenpuffer mit Wickelfeder
 c: Cyl inderpuffer med ringfjeder
 1: (Normaludførelse)
 Hülsenpuffer med Ringfjeder
 (Hornalausführung)
 2: Puffer med stor arbejdsvevne.
 Hochleistungspuffer
 d: Cylinderpuffer med gumfjeder
 Hülsenpuffer mit Gummfeder

Iljulsztetsnr og ajandeseerke
 Nummer und (igen-
 tumsnummer) des
 Redsatres

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------|
| A | B | C | D | E | F | G | A | B | C | D | E | F | N | P * 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-------|

N * Antal Ijederbaue
 Anzahl Federblätter
 P * Unbelastet
 Unbelastet



Plads ti I yderligere skitser
 Raum für weitere Handzeichnungen

DANSKE STATSBANER
DANISCHE STAATSBAHNEN

Meddelelse

Meldung

om fremmede vognes udsættelse af drift
über Ausserbetriebsetzung fremder Wagen

Vognens ejendomsmærke
Eigentumsmerkmal des Wagens

Direktionsmærke
Direktion

Vogn (litra)
Wagen (Gattung) Nr.

Overgangsstation *den*
Übergangsbahnhof *an*

Vognen er udsat af drift på station
Der Wagen wurde ausser Betrieb gesetzt auf dem Bahnhof

den I (0-12 Uhr) 1)
am II (12-24 Uhr) 1)

som følge af
wegen

| | | | |
|-------------------------------------|---|-------------------------------------|--|
| Erstat: ningsdele Erzatzteile | { | <i>forlangt den</i> verlangt am | |
| | | <i>infigil den</i> am | af aus Wagen nr. 1) |
| | | <i>cntnommen am</i> | <i>til vogn nr</i> für Wagen Nr |

Vognen tilbageleveret til drift på station
Rückgabe des Wagens an den Betriebsdienst auf dem Bahnhof

efter istandsættelse-)
nach "Instandstellung") *deti* I (0-12 Uhr) 1)
lasset på vogn¹) nr *am* II (12-24 Uhr) 1)
verladen auf Wagen") Nr.

1) Den del af teksten, der ikke passer, overstreges
1) Nicht Zutreffendes streichen

Stationens stempel
Stempel der Dienststelle

Underskrift
Unterschrift

DANSKE STATSBAANER I DÄNISCHE STAATSBAHNEN **K.**

Må ikke nylæsses / Nicht wieder zu beladen

Vogn
 Wagen (Ejendomsmærke, litra, nummer)
 (Eigenumsmerkmal, Gauc ng., Nummer)

Nach Entladung zur Helmat
 Beskadigelser / Beschädigungen:

| | | |
|-------------------------------------|---|--|
| 1. <u>Hjulser</u> Radsätze | 5. <u>Bærefjedre</u> Tragfedern | 9. <u>Tag</u> Dach |
| 2. <u>Akselkasser</u> Achslager | 6. <u>Trækapparater</u> Zugvorrichtungen | 10. <u>Døre</u> Türen |
| 3. <u>Bremse</u> Bremsen | 7. <u>Støtdapparat</u> Stoßenrichtungen | 11. <u>Tag udst., vognkasse udst. (inkl. udst. beholder udst.)</u> O.d.h. undichtl. Kasten undichtl. Kessel uedicht. Behälter undicht |
| 4. <u>Undervogn</u> Untergestell | 8. <u>Vognkasse</u> Wagenkasten | |

(Pålgældende angivelser und errang sig i Zutreffendes unterstreichen)

(Stationens datostempel) (Da tumstempel)
 (Underskrift) (Unterschrift)

A 2002 1000 4/64

DANSKE STATSBAANER. **L.** Form. Nr. A 1004.
 DÄNISCHE STAATSBAHNEN. /1928-1000-4.

Vogn (Mærke) Nr. tilhørende
 w egen (Gattung) Nr. der

læstet paa Vogn (Mærke) Nr. tilhørende
 vertadeu auf W.g en (Gattung) Nr. der

Stærkt beskadiget
Schwer beschädigt

til Istandsættelse paa Hjemstedet.
 zur Wiederherstellung in die Helmat

(Dato og Stationstempel) (Datum und Stationstempel)
 (Underskrift) (Unterschrift)

DANSKE STATSBAANER **M.**
 DÄNISCHE STAATSBAHNEN **Til undersøgelse.**
 Zu Untersuchung.

1) (Ejendomsmærke, litra og nr / Eigenumsmerkmal, Litra und Nummer)
 skal undersøges på grund af beskadigelser ved følgende vogndele: / ist wegen Schäden an folgenden Wagenteilen zu untersuchen:

Sæt x / Ankreuzen

| | | | |
|---|------------------------------------|--|--|
| 1) Foretjæren skal ite aledes benyttes ved tilbage- senden af beskadigede vogn. (Sigt i f. R. I. V. § 17, 4) | 1. Hjulser / Radsätze | 9. Tag / Dach | 17. Pælede egenvagt ikke rigtig Unrichtig mit Eigengewicht angeschrieben Vognen har været afsporet Wagen war entleert |
| 2. Akselkasser / Achslager | 10. Darlukke / Türverschlüsse | 18. Vinduer / Fenster | 19. Revisionsfrist overskredet Revisionsfrist abgelaufen |
| 3. Bremse / Bremsen | 11. Undervogn I / Untergestell I | 12. Varme / Heizung | 10. Der er anvendt fræe erstatningsdele Freunde Ersatzstücke verwendet |
| 4. Undervogn II / Untergestell II | 13. Belysning / Beleuchtung | 21. Bærefjedre / Tragfedern | 22. denoldere / Kessel / Behälter |
| 5. Trækapparater / Zugvorrichtungen | 14. Vognens indre / Wageninneres | 11. Lukkeindretning og armatur på beholderen Verschlüsse und Armaturen der Kessel und Behälter | |
| 6. Støtdapparat / Stoßenrichtung | 15. Toiletter / Aborteinrichtungen | 23. Vognkasse / Wagenkasten | 24. Harmonikaer / Faltenbälge |

Stationens datostempel / Datustempel

Nærere angivelse af beskadigelserne: / Nähere Angaben über die Schäden:

(Underskrift) / Unterschrift
 10/63 2000 x 5

f

RIV

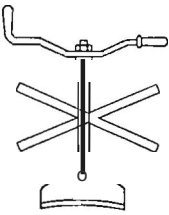
172 - II

formular $\begin{matrix} R1 \\ R2 \end{matrix}$ (§§ 62, 122, 3522, 23, 397, 8, 12, 13, 15, 18)

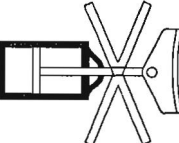
(hvid)

formular RI (RIV)

DANSKE STATSBANER
DÄNISCHE STAATSBAHNEN



Bremsen er ubrugelig
Bremse unbrauchbar

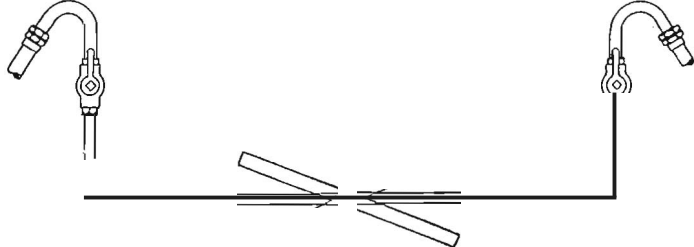


(Dato og stationsstempel) _____
(Underskrift) — (Stempel)

Form. nr. A 519

formularR2

DANSKE STATSBANER
DÄNISCHE STAATSBAHNEN



(Dato og stationsstempel)
(Datum und Stempel)

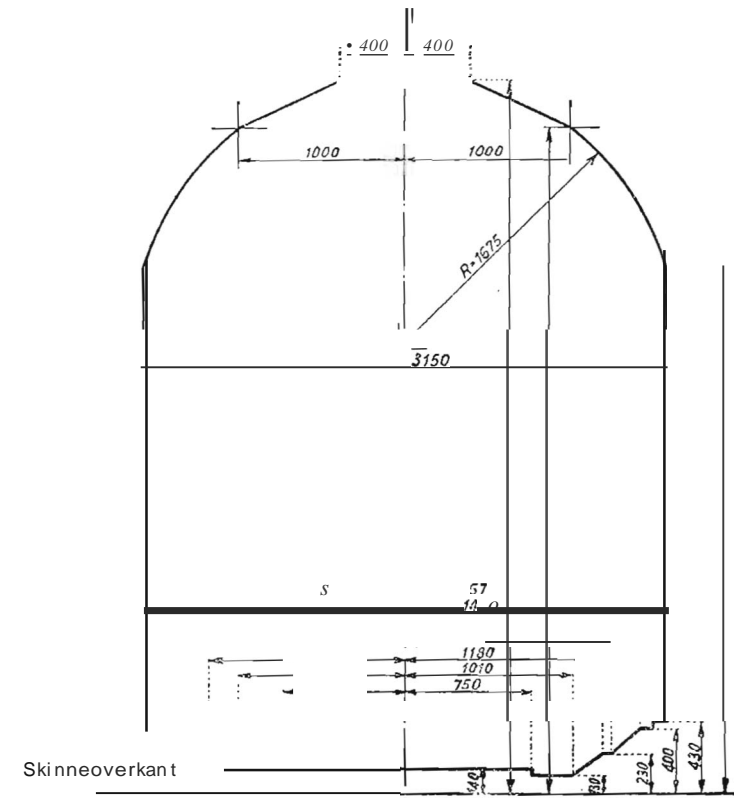
Form. nr. A 520

(Underskrift) — (Unterschrift)

Tegninger

Begrænsningslinie (konstruktionsprofil) for vogne,

som uden særlig undersøgelse af deres tværsnitsmål kan fremføres på alle for international trafik bestemte strækninger.



(Mål i mm)

Stillestående vogne skal i midtstilling på lige spor ved højeste og laveste pufferhøjde også ved slidte hjulringe, søler og lejepander være inden for ovenstående profil med alle dele, der følger fjederspillet. Uaffjedrede vogndeile (akselkasser o s v) må overskride profilet nedad med 15 mm, målt parallelt med profilets midtlinie.

RIV

174 - I

Tegning nr 1 a

Vogne med håndbremse, bygget før 1915, kan] RIV 1-mærkes, såfremt bremsestangen i sin øverste stilling (løsestillingen) ligger inden for foranstående profil, selvom bremsestangen i sin nederste stilling (bremsestillingen) overskrider dette.

Største tilladelige breddernål efter foranstående profil skal indskrænkes således, at ingen del af vognen ved ugunstigste stilling på et spor med 1465 mm sporvidde og med en kurveradius på 250 m overskrider profilet med mere end størrelsen

- 75 mm for dele, som ligger 430 mm eller mere over skinneoverkant;
- 25 mm for dele, som ligger mindre end 430 mm over skinneoverkant.

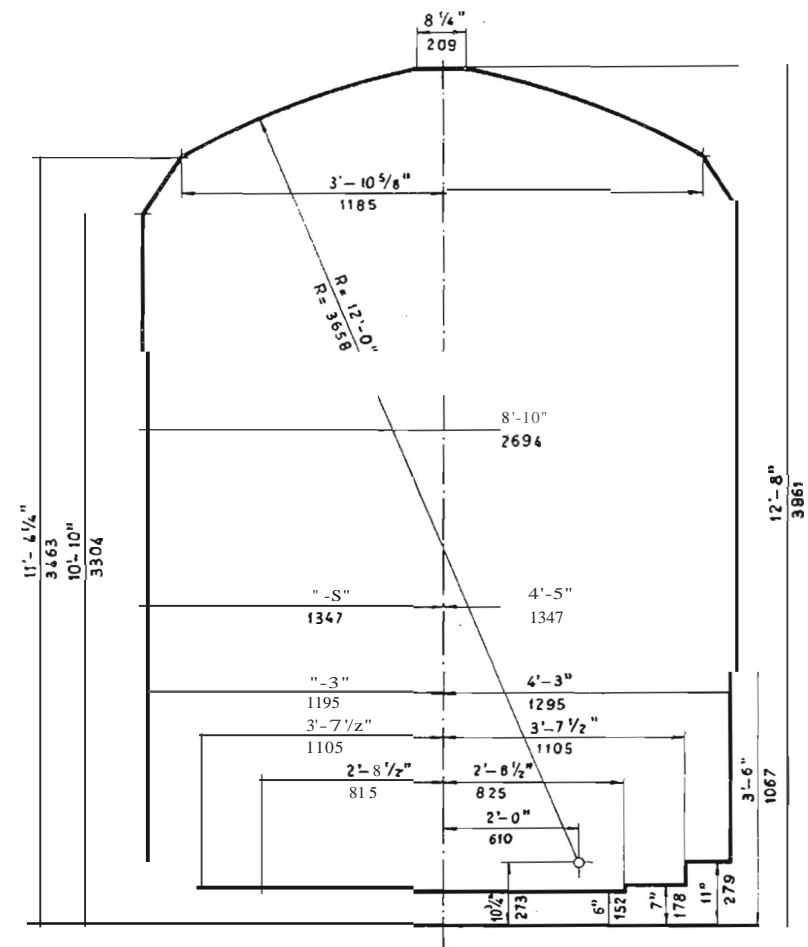
Profiloverskridelsen skal måles parallelt med skinnernes plan, hvorved profilets midtlinie antages at stå vinkelret på skinnernes plan midt mellem de to skinner.

175 - I

RIV

322 Tegning nr Ib
(§ 321, 7, bilag II, § 52)

Begrænsningslinie (konstruktionsprofil) for 2.akslede vogne, som må anvendes i trafik med Storbritannien



Skinneoverk

Fonnel for breddeindskrænkning for 2-akslede (fastlands-) vogne, som er bestemt til overførsel til Storbritannien

I nedenstående formel er der foruden til vognenes tværforskydning i kurver svarende til akselafstand og længde også taget hensyn til største tværforskydning på $1\frac{1}{4}''$ (32 mm) ud fra midtstillingen, som fremkommer ved spillet mellem lejepander og søle samt mellem akselkasse og akselgafler ved største tilladelige slid af disse dele.

Ved 3' 6" (1,067 m) og mere over skinneoverkant

Den største tilladelige bredde må fastsættes således, at vognen ikke overskrider profilet med mere end $2\frac{1}{8}'$ (0,054 m), målt parallelt med skinnernes plan, når vognene står i et spor med sporvidde $4' 8\frac{1}{2}''$ (1,435 m) og med kurveradius „6 chains" (120,7 m). Det forudsættes, at profilets midtlinie står vinkelret på skinnernes plan *midt* mellem de to skinner. Såfremt forholdet mellem akselafstand og længde medfører en større overskridelse end $2\frac{1}{8}'$ (0,054 m) i en kurve på „6 chains" (120,7 m), er en yderligere breddeindskrænkning nødvendig.

Ved mindre end 3' 6" (1,067 m) over skinneoverkant

Her gælder de samme bestemmelser som i det foregående afsnit med den forskel, at værdien $1\frac{3}{8}''$ (0,041 m) skal anvendes i stedet for værdien $2\frac{1}{8}''$ (0,054 m).

Bemærkning:

En større bredde af profilet er under ingen omstændigheder tilladt, selv når tværforskydningen i kurver er ringere end de ovenfor anførte værdier.

De for den nedre del af profilet foreskrevne mål må overholdes under hensyn til sænkningen som følge af last og slid.

De indskrænkninger, der skal foretages, E_i og E_s , skal beregnes efter følgende formler:

$$E_i = \frac{an - n^2}{2R} - k; \quad E_s = \frac{an + n^2}{2R} - k$$

I disse formler betyder:

(E_i = indre indskrænkning, d v s min.dste tilladte afstand i meter til begrænsningslinien i meter fra et punkt på vognen beliggende imellem akslerne;

E_s = ydre indskrænkning, d v s mindste tilladte afstand i meter til begrænsningslinien i meter fra et punkt på vognen beliggende uden for akslerne;

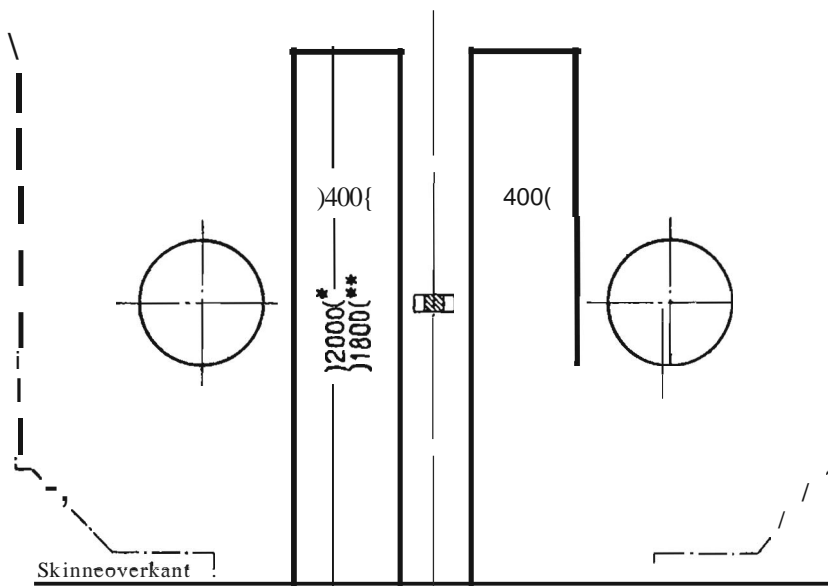
a = akselafstanden i meter;

n = afstanden i meter fra det betragtede tværsnit af vognen til nærmestliggende aksel;

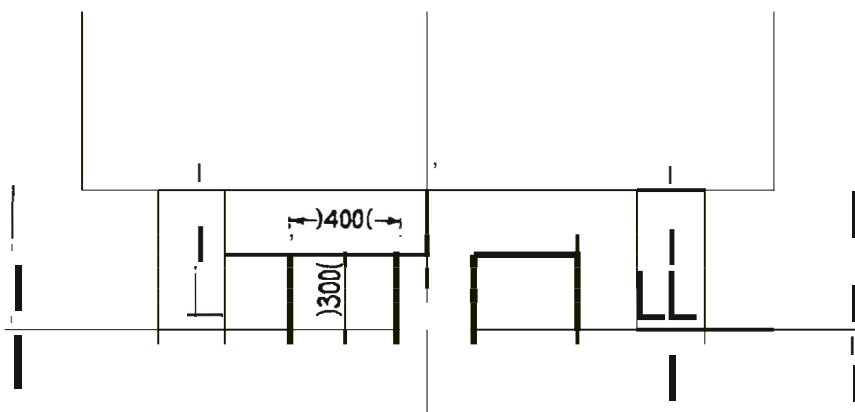
$2R$ = 241,4 m (12 chains);

k = 0,054 m for dele, som ligger 1,067 m og mere over skinneoverkant;
0,041 m for dele, som ligger mindre end 1,067 m over skinneoverkant.

De frie rum ved vognenderne



For vogne bygget efter den 1 januar 953
 For vogne bygget før den 1 januar 953



Stødfladen på den helt indtrykkede puffer

Signaturer for vognpåskrifter

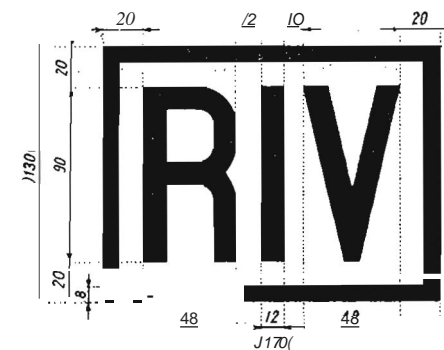


Fig 1. Vogne, som opfylder alle forskrifter vedr konstruktion



Fig 2. Signatur for akselafstand og afstanden mellem drejetaperne

RIV

180 - I

Tegning nr 3 b

Fig 1 (§ 34^{1.4})

Fig 2 (§ 34^{1.5})

Fig 3 (§ 34^{3.2})



Fig 1. Taravægt

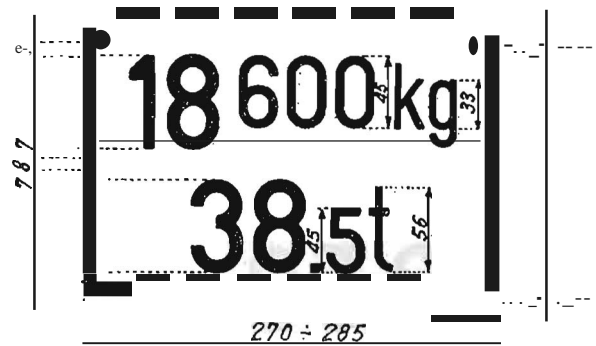


Fig 2. Taravægt og skruebremsevægt

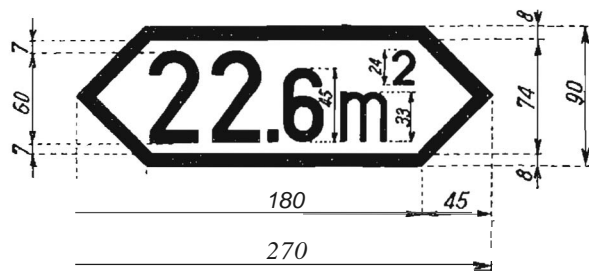


Fig 3. Bund flade

181 - I

RIV

Tegning nr 3 b

Fig 4 (§ 34^{1.7})

Fig 5 (§ 34^{3.3})



Fig 4. Rumindhold for beholdervogne

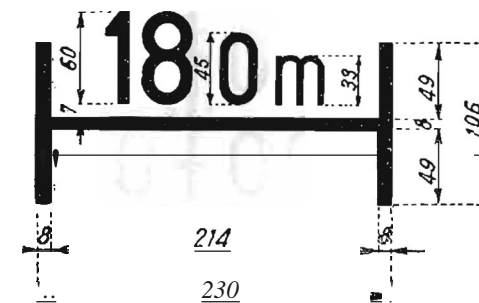


Fig 5. Læsselængde

Tegning nr 3 b

Fig 6 (§ 34^{3,4})

Fig 7 (§§ 15², 34^{1,12}, bilag VII)

| | | | | | | | |
|---|---|---|-----|-----|-------|---|-------|
| l | l | l | m | t | l | t | l |
| c | b | a | a-a | b-b | c-c | a | b • c |
| | | | 00 | 00 | 00+00 | | |

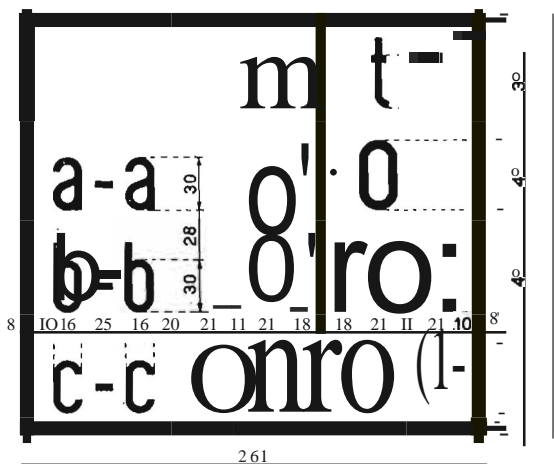


Fig 6. Belastningslængder og tilsvarende størst tilladte last for tunge, koncentrerede sendinger midt på vognen.

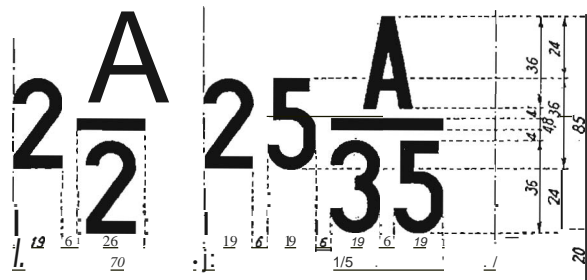


Fig 7. Løse vogndele

Signaturer for: 2 aftagelige sidefjæle på fladvogne. 25 klodser

Tegning nr 3 b

Fig 9 (§ 34^{3,6})

Fig 10 (§ 34^{3,21})

Fig 11 (§ 34^{3,8}, bilag V, § 2¹)

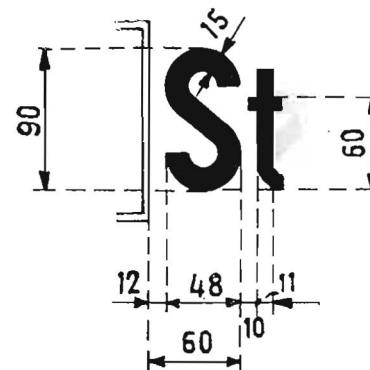


Fig 9. Standardgodsvogne

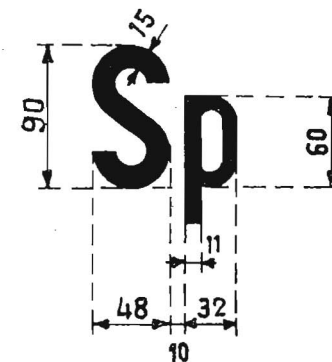
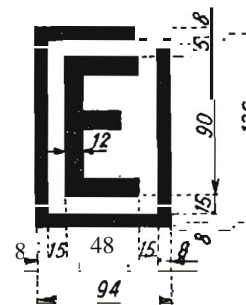
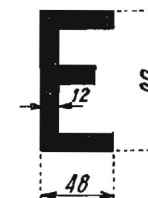


Fig 10. Vogne bygget af specialstål



Rusland



Spanien, Portugal og Rusland

Fig 11. Godsvogne, der kan udveksles mellem lande med forskellig sporvidde

RIV

184 - I

Tegning nr 3 b

Fig 12 (§ 34^{3.14})

Fig 13 (§ 34^{3.19})

Fig 14 (§ 34^{3.22})

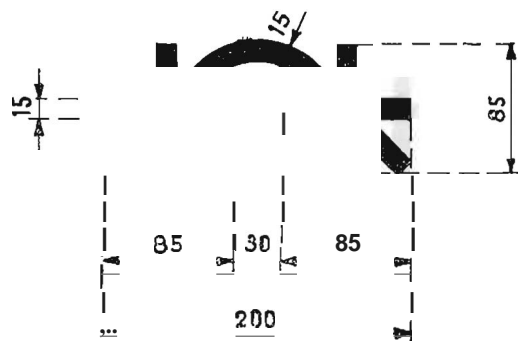


Fig 12. Vognen må ikke passere rangerrygge



Fig 13. Vognen er forsynet med internationalt udskiftelige dele

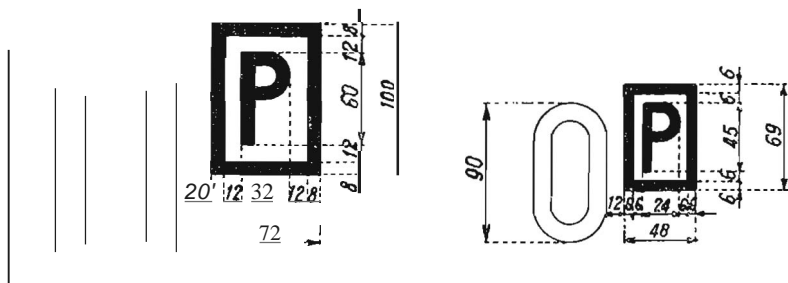


Fig 14. Privatvogne

Fig 1. Lastgrænse

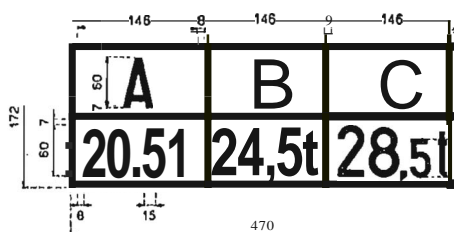


Fig 2. Lastgrænse

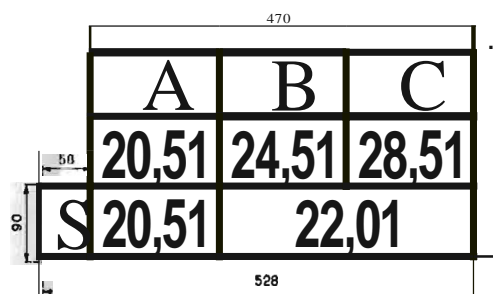
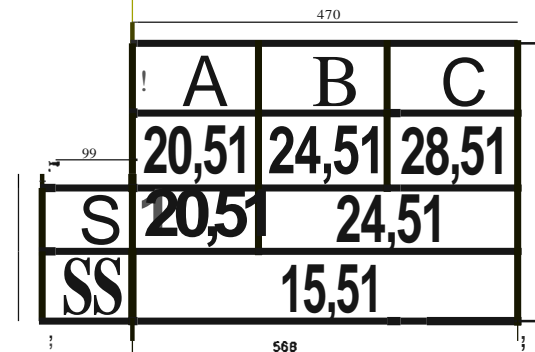


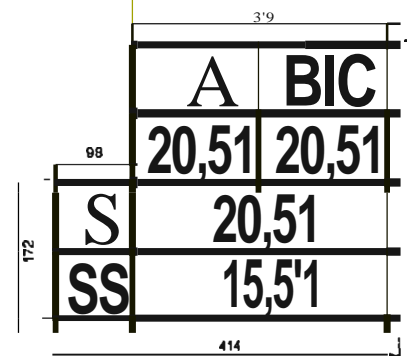
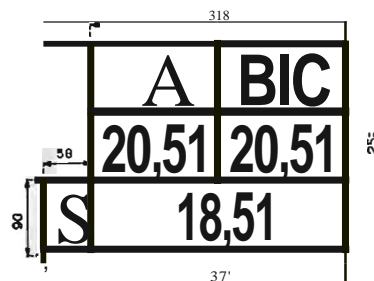
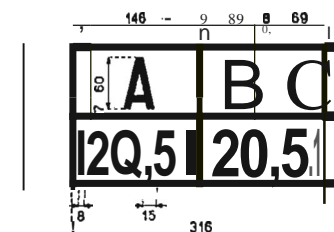
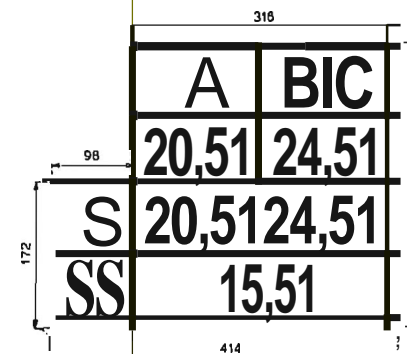
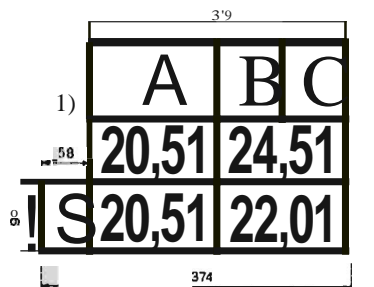
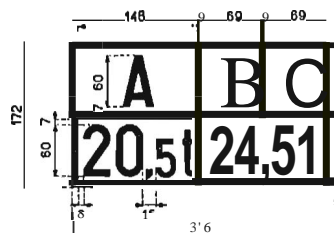
Fig 3. Lastgrænse



Vogne, hvis konstruktion tillader et akseltryk på over 18 t og indtil 20 t.

Vogne, hvis konstruktion tillader et akseltryk på over 16 t og indtil 18 t.

Vogne, hvis konstruktion tillader et akseltryk på indtil 16 t. De to værdier under A og BC er ens.



1) Såfremt for **S**-vogne lastgrænsen er den samme for alle strækningsklasser, påmales kun én værdi

187-1

RIV

Tegning nr 3 d

Fig 1 } (§ 341.1^o, bilag IV, 2. afsnit)
Fig 2 }
Fig 3 }

Supplerende signaturer for vogne, som må benyttes
i forbindelse med Britiske Jernbaner

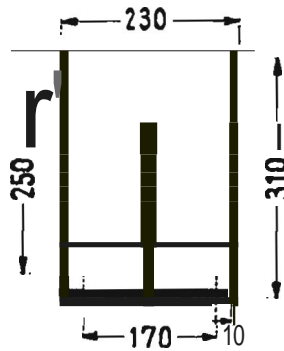


Fig 1. øverst til venstre på hver af sidevæggene

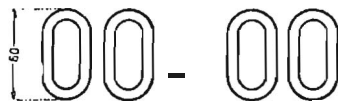


Fig 2. Taravægt (nederst til højre på hver af sidevæggene)

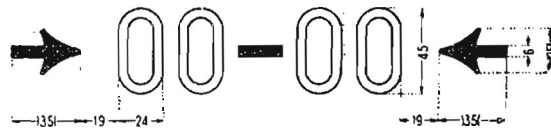
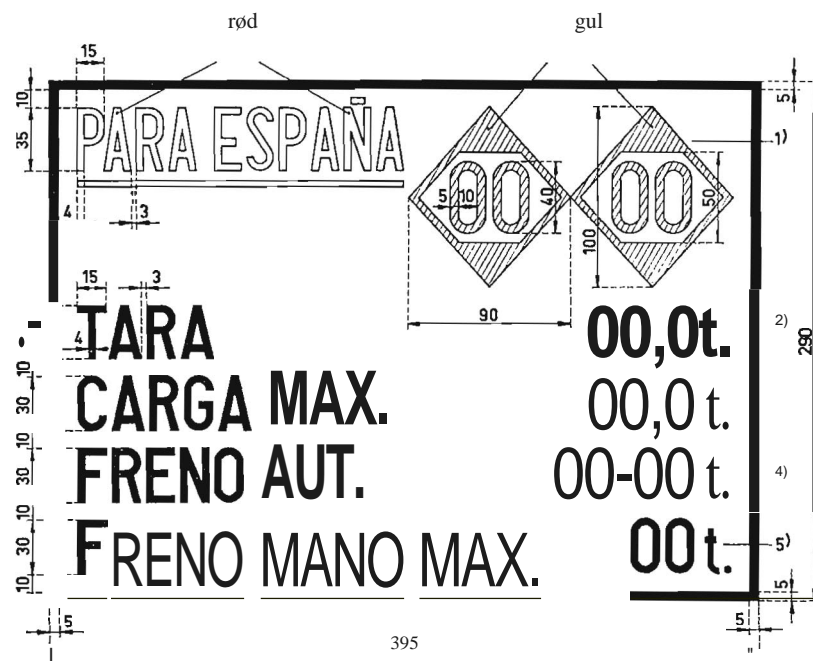


Fig 3. Mærke for akselafstand neden under mærket, som er angivet på tegning nr 3a, fig 2 (til højre på længdedragerne).

Supplerende signatur for vogne, som må benyttes i forbindelse med Spanske Baner (RENFE)



395

tig 1

Farver: Rammen og påskrifterne i den nederste del af feltet:
på hvidmalede vogne: sort
på øvrige vogne: hvid på blå bund

Betydning:

1. Venstre kantstillede firkant: største hastighed med maksimallast.
Højre kantstillede firkant: største hastighed med halv maksimallast.
2. TARA: vognens egenvægt.
3. CARGA MAX: Lastgrænse.
4. FRENO AUT: venstre tal: vakuumbremsevægt i stilling "tom".
FRENO AUT: højre tal: vakuumbremsevægt i stilling "læsset".
5. FRENO MANO MAX: største skruebremsevægt.

Signatur for den sidst foretagne revision

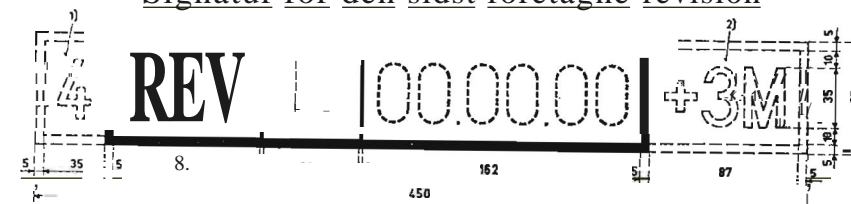


fig 1

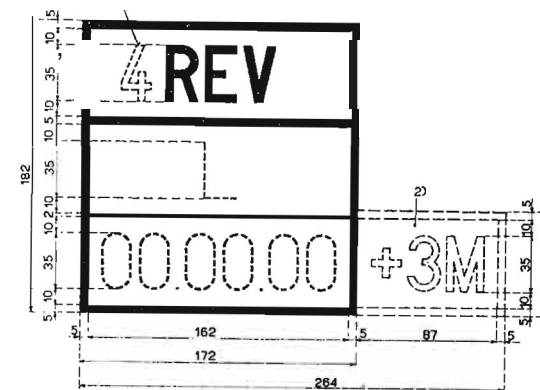
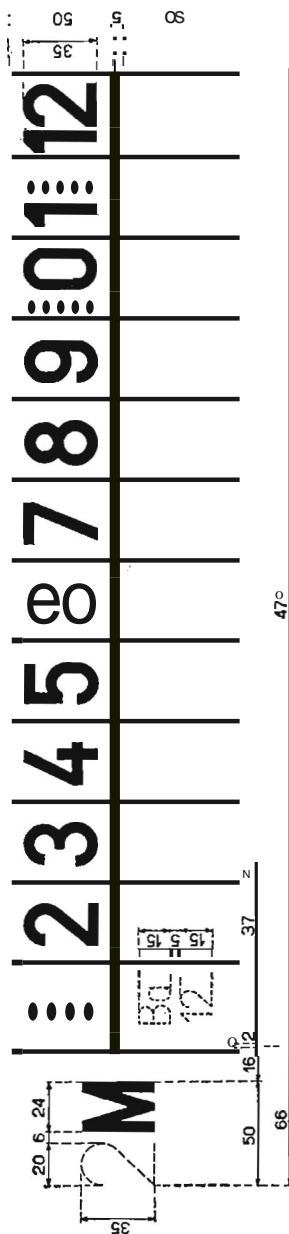


Fig 2

- 1) Følgende vogne kan i signaturen forsynes med tallet „4" foran "REV", jf 42, pkt 1.2:
- vogne med rullelejer;
- de efter 1944 byggede vogne med glidelejer og periodisk smøring på betingelse af, at de i nedenstående tabel anførte sammenhørende værdier for akselslølediameter og maksimal totalvægt overholdes:

| Akselslølediameter | Totalvægt i tons | |
|--------------------|------------------|-----------------|
| | 2-akslede vogne | 4-akslede vogne |
| 130mm | 37,5-40,0 | 75-80 |
| 125mm | 36,0 | 72 |
| 120mm | 34,5 | 69 |
| 115mm | 33,5 | 67 |

- 2) Supplerende signatur i h t § 42, pkt 2. Må kun påmales af ejendomsforvaltningen ved udløbet af revisionsfristen.



Signaturer for vogne, der er udstyret med trykluftbremseindretninger, som er tilladt i international trafik

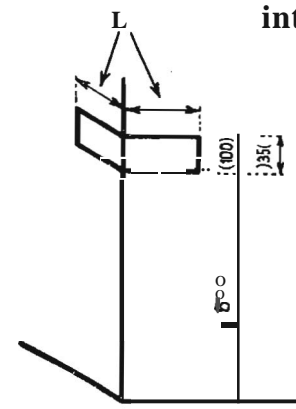


Fig 1
Vognen er udstyret som ledningsvogn

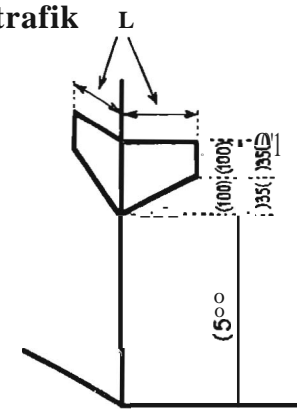


Fig 3
Vognen er udstyret med en persontogsbremse, der ikke kan omstilles til godstogsbremse

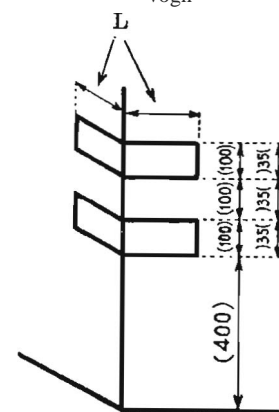


Fig 2
Vognen er udstyret med en godstogsbremse, der er internationalt godkendt*).

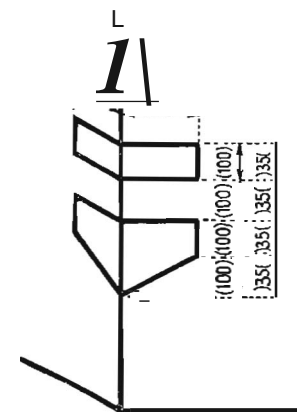


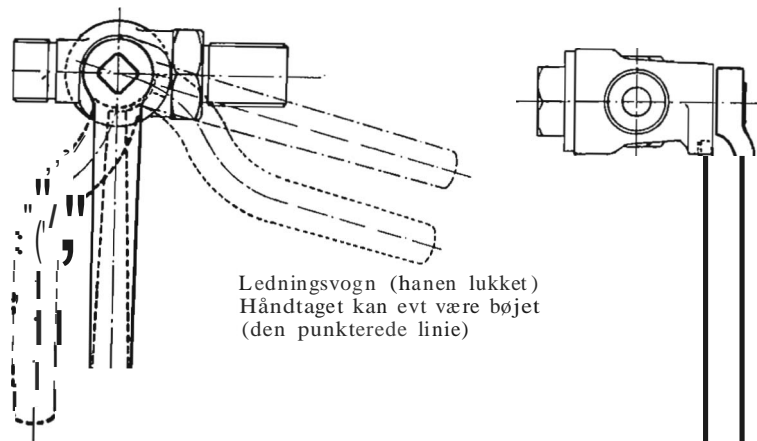
Fig 4
Vognen er udstyret med en persontogsbremse, der kan omstilles til godstogsbremse. Bremsen er internationalt godkendt

L = Hjørnestolpens bredde

Farve: hvid; på hvidmalede vogne er signaturen indrammet med sort

*) På vogne, der er udstyret med en bremse, som ikke fuldt ud er godkendt i international trafik, er bremsevægten understreget med rødt.

Håndtag på afspærringshane for trykluftbremse



Ledningsvogn (hanen lukket)
Håndtaget kan evt være bøjet
(den punkterede linie)

Bremsevogn (hanen åben)

Fuldstændige betegnelser samt forkortelser for de internationalt anvendte trykluftbremser

| | | |
|----|---|---------|
| | <i>I. Automatiske, ikke trinvis løsbare bremser</i> | |
| 1 | Westinghouse-bremse med hurtigvirkende styreventil Westinghouse-bremse med hurtigvirkende styreventil og med omstilling "godstog - persontog" | W |
| 2 | Knorr-godstogs- persontogsbremse | K-GP |
| 3 | Westinghouse-godstogsbremse med styreventil Lu I eller Lu I-II | W-G |
| 4 | Westinghouse-godstogs, persontogsbremse med styre- ventil LuV-I | W-GP |
| 5 | Westinghouse-persontogsbremse med styreventil LuR | W-P |
| | <i>II. Automatiske, trinvis løsbare bremser</i> | |
| 6 | Kunze-Knorr-godstogsbremse | Kk-G |
| 7 | Kunze-Knorr-godstogs- persontogsbremse | Kk-GP |
| 8 | Kunze-Knorr-hurtigtogsbremse med omstilling "Godstog - persontog - hurtigtog" | Kk-GPR |
| 9 | Drolshammer-godstogsbremse | Dr-G |
| 10 | Drolshammer-godstogs- persontogsbremse | Dr-GP |
| 11 | Bozic-godstogs, persontogsbremse, type C uden lastveksel | Bo-GP |
| 12 | Bozic-godstogs- persontogsbremse, type CD, med automatisk lastveksel | Bo-GP-A |
| 13 | Bozic-godstogsbremse, type D, med automatisk lastveksel | Bo-G-A |
| 14 | Hildebrand-Knorr-godstogsbremse | Hik-G |
| 15 | Hildebrand-Knorr-persontogsbremse | Hik-P |
| 16 | Hildebrand-Knorr-godstogs- persontogsbremse | Hik-GP |
| 17 | Hildebrand-Knorr-hurtigtogsbremse med omstilling "godstog - persontog - hurtigtog" | Hik-GPR |
| 18 | Breda-godstogsbremse | Bd-G |
| 19 | Breda-persontogsbremse | Bd-P |
| 20 | Breda-godstogs, persontogsbremse | Bd-GP |
| 21 | Breda-persontogs, hurtigtogsbremse med omstilling "persontog - hurtigtog" | Bd-PR |
| 22 | Knorr-persontogsbremse med hurtigvirkende styreventil og Rihosek-Leuchter-ventil for trinvis løsning | K-RL-P |

| | | |
|----|--|---------|
| 23 | Westinghouse-bremse med hurtigvirkende styreventil eller med styreventil LuR og Rihosek-Leuchter-ventil for trinvis løsning | W-RL-P |
| 24 | Charmilles-godstogs, persontogsbremse | Ch-GP |
| 25 | Oerlikon-godstogsbremse, type ESt3 | O-G |
| 26 | Oerlikon-godstogs- persontogsbremse, type ESt3 | O-GP |
| 27 | Oerlikon-persontogsbremse, type ESt4 | O-P |
| 28 | Oerlikon-persontogs, hurtigtogsbremse, type USt eller ESt/R | O-PR |
| 29 | Oerlikon-godstogs- persontogsbremse, type ESt-AL, med automatisk lastveksel | O-GP-A |
| 30 | Knorr-godstogsbremse, type KE | KE-G |
| 31 | Knorr-persontogsbremse, type KE | KE-P |
| 32 | Knorr-godstogs. persontogsbremse, type KE | KE-GP |
| 33 | Knorr-godstogs- persontogsbremse, type KE med styreventil KE2b-AL eller KE2c-AL med automatisk lastveksel | KE-GP-A |
| 34 | Knorr-hurtigtogsbremse kategori "R", type KE med omstilling "godstog - persontog - hurtigtog" med eller uden farebremseaccelerator og med eller uden blokeringsbeskytter | KE-GPR |
| 35 | Westinghouse-godstogsbremse, type E2A eller E3 | WE-G |
| 36 | Westinghouse-persontogsbremse, type E2A eller E3 | WE-P |
| 37 | Westinghouse-godstogs- persontogsbremse, type E2A eller E3 | WE-GP |
| 38 | Westinghouse-godstogs- persontogsbremse, type E3, med automatisk lastveksel | WE-GP-A |
| 39 | Westinghouse-godstogsbremse, type U | WU-G |
| 40 | Westinghouse-persontogsbremse, type U | WU-P |
| 41 | Westinghouse-godstogs- persontogsbremse, type U | WU-GP |
| 42 | Dako-godstogsbremse, type e, CV, CVI, CD, evn, CVID | DK-G |
| 43 | Dako-persontogsbremse, type C, CV, CVI, CD, evn, CVID | DK-P |
| 44 | Dako-godstogs- persontogsbremse, type C, CV, CVI, CD, CVn, CVID | DK-GP |
| 45 | Dako-godstogs, persontogsbremse, type CD, CVn, CVID, med automatisk lastveksel | DK-GP-A |
| 46 | Dako-hurtigtogsbremse kategori "R", med omstilling "persontog - hurtigtog", type CV, med eller uden farebremseaccelerator og med eller uden blokeringsbeskytter | DK-PR |

Signatur for vogne med elektrisk varmeledning

Nederst på hjørnestolperne påmales på begge sider en lysegul firkant, højde ca 200 mm og af samme bredde som hjørnestolpen, med et ved øverste ende afskåret hjørne, der skræner omkring 45° mod vognens midte.

Den gule firkant forsynes med en, to eller tre vandrette, sorte striber, bredde 15 mm, og med 15 mm indbyrdes afstand; stribernes antal angiver, om vognen er forsynet med gennemgående elektrisk varmeledning for 1000, 1500 eller 3000 volt. På vogne, som er egnede til løb på elektrificerede strækninger med 50 perioders vekselstrøm, anføres under stribernes tallet „50" med sort påmaling med en talhøjde af ca. 35 mm.

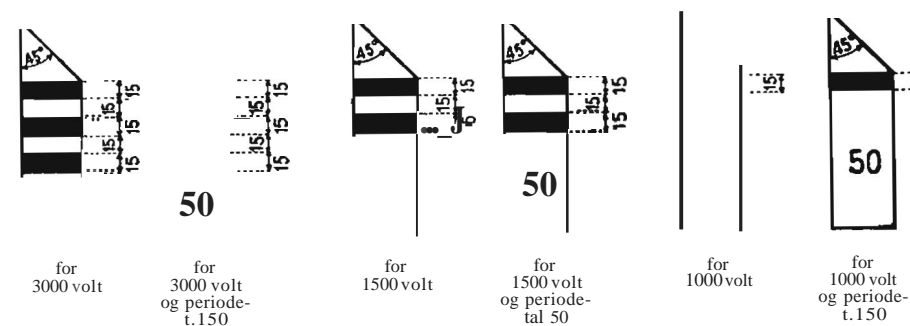


Fig 1

Anm. På vogne uden hjørnestolper anbefales det at anbringe den foreskrevne signatur på et metalskilt.

Advarselstegn på vogne

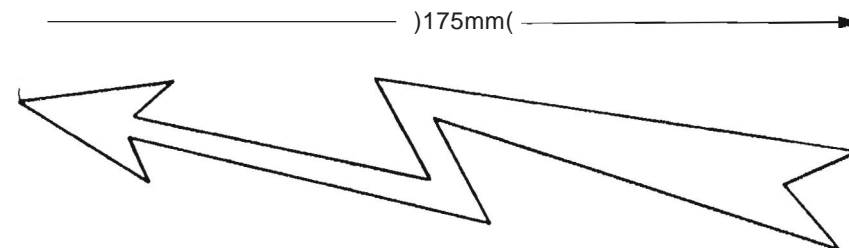
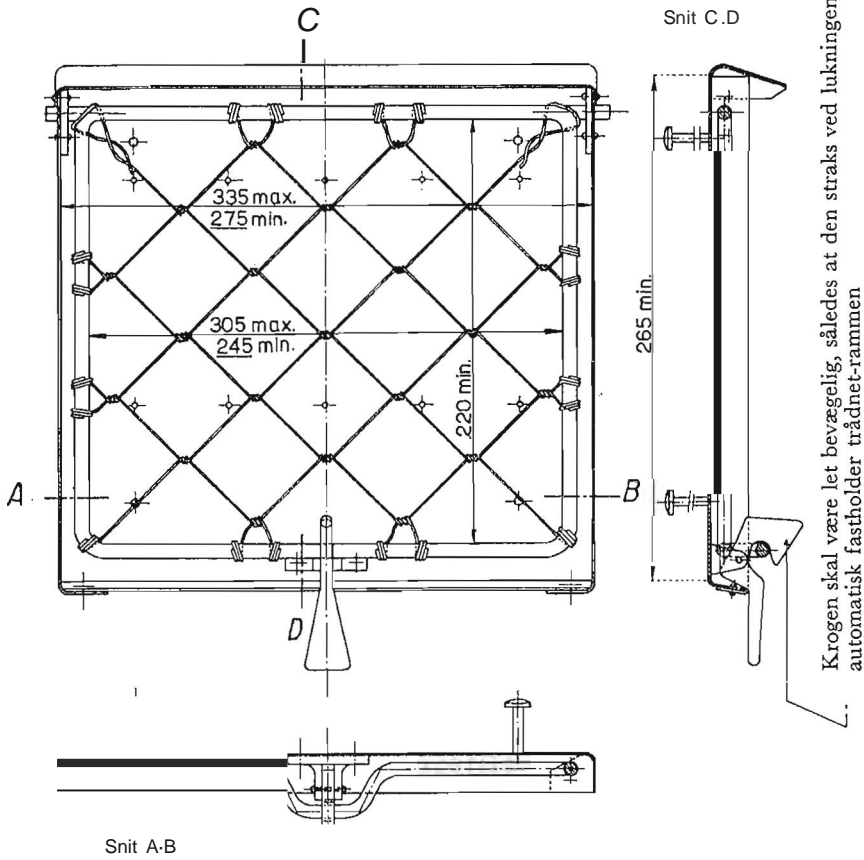


Fig 2

Anm. Signaturen males gul på mørk baggrund eller rød på lys baggrund.

Stålhøvel
Seddeltavle



Anm. Angivelserne på nærværende tegning er kun retningsgivende. De obligatoriske, ikke understregede mindstemål gælder
 - fra 1. januar 1961 for nye vogne;
 - fra 1. januar 1965 for vogne, der den 1. januar 1961 ikke var forsynet med **seddeltavle**.

Stålhøvel

Beholder - påskrifter



fig 1

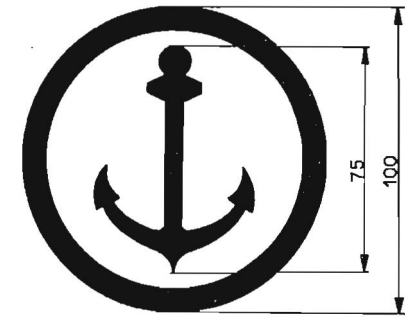


fig 3

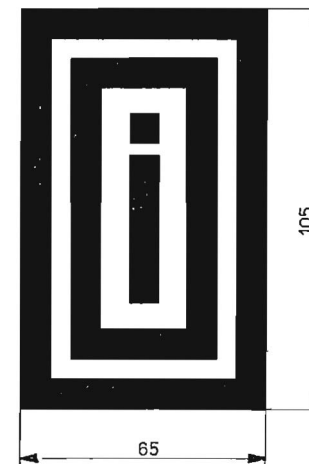


fig 2

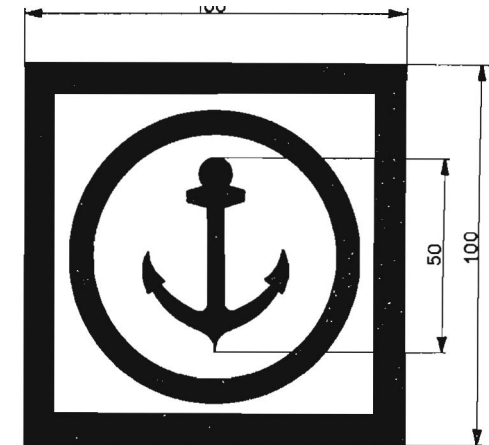


fig 4

