



CHEFEN
FÖR
STATENS JÄRNVÄGAR

SJF 636

Utgåva 4

Gäller fr o m 1963-04-01

Redaktion: Trafikavdelningen, godstransportsektionen

Godsvagnsföreskrifter

FÖRTECKNING ÖVER ÄNDRINGSTRYCK

Nr	Daterat	Inrättat		Nr	Daterat	Inrättat	
		datum	sign			datum	sign
1-3	slopade			14	82-02-01		
4	68-04-15			15			
5-9	slopade			16			
10	74-12-15			17			
11	76-09-01			18			
12	78-10-01			19			
13	81-04-01			20			

Tilltryckt i februari 1982 med ätr 4, 10-14 inrättade

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid nr
☐ Förteckning över blanketter, som nämns i denna SJF	8a
	Art nr
☐ I. Inledning	1
☐ II. Materielens indelning	3
III. SJ och TGOJ godsvagnar	
SJ vagnar	5
TGOJ vagnar	6
IV. Övriga EJ godsvagnar	7
V. Privatvagnar	
Märkning	8
Avtal	9
Tomsändning	10
VI. Samägda och uthyrda vagnar	
Samägda vagnar	11
Uthyrda vagnar	12
☐ VII. Lösa vagndelar	
Allmänt	23
SJ vagndelar	24
☐ TGOJ vagndelar	25
NBJ vagndelar	26
Privata vagndelar	27
VIII. Vagnarnas användning. Vagnbeställning	
Sändningar till utlandet	32
Teknisk utrustning	33
Godsslag	34
Kunds beställning. Trafikområdets behov	35

	Art nr	
IX. Vagnfördelningen		
Definition, mål och medel	36	
Organisation	37	☾
Turordning vid otillräcklig vagn tillgång	38	
Allmän vagnfördelning		
Omfattning, organisation	39	
Centralt framtagna underlag för fördelning. Lokal bedömning av behov och tillgång	40	☾
Central fördelning och vagnorder	41	
Lokal fördelning. Tilldelning till kund	42	
Särskild vagnfördelning		
Omfattning, organisation	43	
Behov-tillgång. Fördelning. Återlämning	44	
Fördelning av specialvagnar	45-49	
Fördelning av småbehållare, lastpallar, pallkragar och presenningar	50	
(Reservnummer)	51-61	
Avskiljning av vagnar	62	
(Reservnummer)	63-65	
Åtgärder vid högtrafik och vagnbrist	66	
(Reservnummer)	67-74	☾
X. Rengöring, kontroll och smittrening av godsvagnar, upptining av presenningar m m		
Rengöring av vagnar	75	
Kontroll vid återlämning av vagn. Upptining av presenningar	76	☾
Undersökning av vagn före lastning	77	
Vagnvårdskampanjer	78	
Smittrening av vagnar	79	
XI. Revision av normalspåriga godsvagnar		
Definition	84	
Central revisionsbeordring	85	
Lokal revisionsbeordring	86	
(Reservnummer)	87-96	

	Art nr
XII. Skador på godsvagnar	
Kunds ansvarighet för skador	97
Reparation av SJ vagn	98
Reparation av TGOJ och NBJ vagn	99
Reparation av utländsk järnvägsägd vagn och utländsk privatvagn	100
Reparation av svensk privatregistrerad vagn	101
Hjulpool	102
XIII. Reklam på godsvagnar	
Allmänt	103
Reklam utan tillstånd	104
(Reservnummer)	105-112
XIV. Lasttillbehör	
Allmänt	113
SJ lasttillbehör	114
TGOJ lasttillbehör	115
Övriga EJ lasttillbehör	116
Privata lasttillbehör	117
(Reservnummer)	118-123
XV. Bokföring av materielen	124
(Reservnummer)	125
XVI. Lastnings- och avhämtningsfrister. Vagnspengar.	
Syfte	126
Huvudregel	127
Kompensation för överskriden frist, som vållats av järnvägen	128
Vagn- och presenningsclearing	129
Vagnspengar	130
Nedsättning och återbäring av vagnspengar	131
XVII. Statistik	
Veckouppgift	132
XVIII. Efterforskningslistan	136
XIX. (Reservnummer)	

	Art nr
XX. SJ småbehållare	
Definition	145
Användning	146
Utlämning	147
Återlämning	148
Fördelning	149
Reparation	150
Smörjning	151
XXI. SJ pa-behållare	
Definition	152
Användning	153
Beställning och rapportering	154
Adressering	155
Reparation	156
Revision	157
XXII. Privata behållare	158
XXIII. Lastpallar	
Lastpallsutbytets omfattning	159
Pallkvalitet, reparation, skrotning	160
Pallhållning	161A
Fördelning	161B
Sortering av tompallar	161C
Transport av tompallar	161D
Bytesrutiner i inländsk vlt-trafik	162
Spridningsvagn	163
Förenklad bytesrutin	164
Bytesrutiner i internationell vlt-trafik	165
Bytesrutiner i styckegodstrafik	166
Kontroll på gränsstation enl EPP-avtalet	167
(Reservnummer)	168-170
Samarbete med ba, ea och ma	171
»— postverket	172
Pallutbytet med Svelast/GDG	173
»— ASG	174
Rapportering av pallskulder	175
Uthyrning av SJ-ägda pallar	176
Privata pallar	177
(Reservnummer)	178

	Art nr
XXIV. Pallkragar	
Användning	179
Utlämning	180
Anteckning av fraktsedeln	181
Återlämning	182
Fördelning	183
Reparation	184
XV. Pallboxar	
Definition och märkning	185
Utlämning	186
Återlämning	187
Skada, förlust	188
Bilaga	Sid nr
1. Exempel på rapporter till och information från VET-centralen	117
2. Avtal om registrering av privatvagnar. Allmänna registreringsbestämmelser för privatvagnar	121
3. Text till avtal om hjulunderhåll som träffas mellan SJ (tac) och vagnägare	135
4. Anmälan om tillgång på och behov av småbehållare, lastpallar, pallkragar och presenningar	137
5. (Reservnummer)	
6. Norm till avtalstext för vagn- (och presennings) clearing	165
7. Minnesregler för avhjälpande av vagnskador, som kan orsaka olycksfall i arbete	169
8. Föreskrifter för användningen av containervagnar, ägda av INTERCONTAINER-bolaget	171
9. Föreskrifter för kylvagnstrafik till utlandet (inkl Norge) (INTERFRIGO, STEF, TRANSFESA, TRANSTHERMOS)	181
10. Utländsk godsvagnssamtrafik	193

Förteckning över blanketter, som nämns i denna SJF, Nummer inom parenteser gällde före 1976-11-15.

Bl nr		Art nr
45 210 (452.10)	Anslag: Tryckluftbromsen felaktig (orange)	98
45211 (452.11)	» Får ej lastas (blått)	98, 150, bil 7, 10,9
45 212 (452.12)	» Får ej gå i trafik (rosa)	98, bil 10.12
45 213 (452.13)	» Skadad/revisionsmässig (vitt)	85, 86, 98
45 396 (452.74)	Skada på svensk privatvagn	101
45 742 (453.22)	Skadeanmälan, SJ godsvagn	98
62 622 (631.22)	Skaderedogörelse utländsk trafik	bil 10:11, 12
62 987 (633.37)	Förpassning för lasttillbehör, behållare och lastpallar i utländsk vagnsamtrafik	bil 10:15, 17, 19, 21, 23
63 134 (633.52)	Pallnota i internationell vagnslasttrafik	165
63 135 (633.53)	Etikett om utbytespallar i internationell trafik	165, 167
63 136 (633.54)	Uppgift om överlämnade och övertagna utbytespallar	167
63 137 (633.55)	Följesedel/Förpassning	167
63 172 (633.72)	Lossningsförteckning för styckegods	167
63 403 (634.2)		
63 404 (634.2.1)	Vagnjournal	124
63 405 (634.2.2)		
63 406 (634.3)	Beställningsjournal för godsvagnar	37, bil 10:25
63 408 (634.4)	Förpassning för lasttillbehör, lösa vagndelar m m i inländsk trafik	24, 25, 26, 113, bil 10:6, 9
63 409 (634.5)	Pärm till bl 63 404 och 63 405	124
63 426 (634.8)	Presenningsläget	38
63 417 (634.17)	Smittrenad	79
63 425 (634.25)	Avskilda godsvagnar	62
63 430 (634.30)	Veckouppgift. Lastade godsvagnar och småbehållare	132
63 436 (634.36)	Tjänstetelegram om revisionsbeordring	84
63 453	Vagnliggare för station	36, 37, 43, bil 10:25
63 458 (634.58)	Vagnorder	43
63 491 (634.91)	Omvandlingstabell för litteror på godsvagnar i SJ vagnpark	5, 85, bil 10:2
63 501 (635.1)	Anmälan om att utländsk vagn tagits ur trafik	bil 10:7

		Art nr
63 505 (635.4)	Anslag: Svårt skadad (rött papper, utländsk trafik)	bil 10:5, 8, 12
63 506 (635.4.1)	Anslag: Svårt skadad (blått papper, utländsk trafik)	bil 10:5, 8
63 516 (635.6)	Förpassning för vagnar, vagndelar och ersättningsdelar i utländsk vagnsamtrafik	bil 10:13
63 528 (635.8)	Anslag: Får icke lastas på nytt (blått papper, utländsk trafik)	bil 10:5, 7, 19
63 543 (635.11)	Rekvisition av ersättningsdelar (utländsk trafik)	bil 10:9
63 544	Vagnbeställningar för lastning till utlandet (utom Norge och Finland)	bil 10:24
63 549 (635.15)	Internationellt vagnskort	bil 9:10
63 558 (635.18)	Övergångsanslag (utländsk trafik)	46, bil 10:34
63 573 (635.23)	Minneslista för rapportering av kylvagnar . . . i internationell trafik	bil 9:1
63 574 (635.24)	Kuvertpåse (INTERFRIGO)	bil 9:4, 5, 6, 8
66 406 (664.6)	Kvitto på småbehållare och pallkragar	147, 148, 180, 182
66 416 (664.6.1)	Pallnota i styckegodstrafik	166
66 427 (664.7)	Inlämnade småbehållare och pallkragar	148, 182
68 412 (684.12)	Anslag: För undersökning (vitt papper, utländsk trafik)	bil 10:3, 5, 7, 9, 11
Sp 1974	Resursläge — beordringar	42

I. Inledning

1:1. Föreskrifterna i denna SJF gäller för SJ och TGOJ normalspåriga och i allt väsentligt även för SJ smalspåriga linjer.

Föreskrifterna reglerar dels användningen av godsvagnar (kap VIII), lasttillbehör (kap XIV), järnvägsägda småbehållare (kap XX), järnvägsägda storbehållare (kap XXI), privata små- och storbehållare (kap XXII), lastpallar (kap XXIII), pallkragar (kap XXIV), dels rengöringen, kontrollen och smittreningen av godsvagnar (kap X).

2. Vissa godsvagnar kan användas även för persontrafik (resgods- och cykeltransporter). Sådan användning av godsvagnar regleras av Användning och fördelning av personvagnar och motorvagnar (SJF 630). Slutna godsvagnar, som används för trupptransporter, kallas CG-vagnar. Föreskrifter om vagnarnas användning för militära ändamål finns i Transportinstruktion för krigsmakten, Järnvägstransport (SJF 092).

3. I denna SJF är de föreskrifter i vagnsamtrafiksavtalen med EJ och i det internationella godsvagnsavtalet (RIV) intagna, som personal i godsvagnstjänst behöver känna till.

4. Centrala trafikavdelningen (tagl) utfärdar Vagnbesked i form av SJM som innehåller kompletterande order och information beträffande godsvagnstjänsten.

Vagnbeskedet skall på vagnexpeditionen förvaras i pärm tillsammans med andra order som rör godsvagnstjänsten.

5. Lördagar samt midsommarafton, julafton och nyårsafton betraktas inte som vardagar i denna SJF.

2: (Reservnummer).

II. Materielens indelning

3:1. Materielen indelas i det följande efter ägare i fem grupper. Inom varje grupp gäller särskilda regler för materielens användning och behandling. Grupperna är följande:

- a) SJ och TGOJ materiel,
- b) NBJ materiel,
- c) utländska järnvägars materiel (se bilaga 10),
- d) privatmateriel och
- e) materiel, samägd av järnväg och kund.

2. SJ och TGOJ har ingått vagnförbund, d v s har kommit överens om att använda varandras godsvagnar och presenningar som om dessa vore gemensam egendom. Malmvagnar ingår dock inte i den gemensamma parken.

4: (Reservnummer).

III. SJ och TGOJ godsvagnar

SJ vagnar

5:1. Med SJ vagn avses i det följande sådan SJ godsvagn, som är avsedd för den allmänna trafiken.

2. »Omvandlingstabell för litteror på godsvagnar i SJ vagnpark». SJ bl 63 491, innehåller förklaringar till de 12-siffriga vagnsnumren.

3. Flertalet vagn typer finns beskrivna dels i SJF 636.1, SJ godsvagnar m m, dels i SJ frakthandbok, avsnitt D.

TGOJ vagnar

6. TGOJ godsvagnar i vagnförbundet är av typer, som i stort sett motsvarar SJ typer. Uppgifter om TGOJ godsvagnar kan erhållas från centrala trafikavdelningen (tagl) och från TGOJ, vagnfördelaren, Eskilstuna.

IV. Övriga EJ godsvagnar

7.1 Användningen av andra än TGOJ godsvagnar regleras av särskilda avtal med berörda järnvägar (JLJ, MJJ, KYJ, MLJ, NBJ, NK1J, SSLidJ, TSJ). Kopior av avtalen finns på berörda trafikdistriktsexpeditioner och övergångsstationer.

2. Av de enskilda järnvägarnas godsvagnar får endast NBJ vagnar användas i samtrafik med SJ/TGOJ utan särskilt medgivande.

3. NBJ vagn återförs utan dröjsmål till NBJ. Kan den inte på lossningsstationen anvisas för lastning till NBJ återsänds den tom till Bofors. Detta gäller dock inte vagnar som avskilts för bestämda transporter.

V. Privatvagnar

Märkning

8:1. Privata godsvagnar finns registrerade såväl i SJ vagnpark som i de flesta andra in- och utländska järnvägars vagnsparker. Privatvagn är märkt med den registrerande järnvägens signatur och har ett nummer, i vilket första siffran i litterakoden är 0 (noll). Självkontrollsiffran åtföljs av märket **P**.

Järnvägsägda standardvagnar hyrs ibland ut till kunder. De behåller då sitt ursprungliga nummer men ges ändrad utbytesbeteckning och självkontrollsiffra. Utbytesbeteckningen (de två första siffrorna i det tolvssiffriga numret) blir 06 eller 16.

Den ändrade kontrollsiffran åtföljs av märket **P**. Dessa vagnar behandlas i alla avseenden som privatvagnar.

2. Privatvagn är märkt med ägarens namn eller firma samt med hemstation. Förhyrares namn eller firma kan även finnas i märkningen.

Förteckning över ägare av privata vagnar, registrerade i SJ/EJ vagnpark, med uppgift om adress, telefon- och telexnummer och om ev anslutning till SJ hjulpool, utges som SJM, klass 61.

Avtal

9:1. För privatvagn, registrerad i SJ vagnpark, regleras förhållandet mellan vagnägaren och SJ i »Avtal om registrering av privatvagnar» med tillhörande »Allmänna registreringsbestämmelser för privatvagnar» (ARP). Information om innehållet i avtalet och ARP kan inhämtas hos centrala trafikavdelningen (tag).

2. För privatvagns användning i svensk vagnsamtrafik gäller i tillämpliga delar föreskrifterna i vagnsamtrafiksavtalen med de enskilda järnvägar.

3. För privatvagns användning i internationell trafik gäller föreskrifterna i Internationellt fördrag angående godsbefordran å järnväg (CIM, SJF 606) och RIV-avtalet. Föreskrifterna i RIV-avtalet gäller även för användningen av utländsk privatvagn, som är förhyrd av svensk kund.

En sammanfattning av RIV-avtalets föreskrifter om privatvagnar finns i bilaga 10, kapitel III.

Tomsändning

10. Privatvagn får inte sändas tom utan att vagnägaren eller dennes ombud (se bilaga 2) inlämnat fraktsedel på vagnen, som i regel befordras mot frakt enligt taxan.

VI. Samägda och uthyrda vagnar

Samägda vagnar

11:1. I SJ och TGOJ vagnpark finns ett antal vagnar, som ägs gemensamt av järnvägen och vissa kunder, s k samägda vagnar.

Samägd vagn har ett vagnsnummer, i vilket första siffran i litterakoden är 0 (noll), samt är märkt med **P**.

Samägd vagn är i regel reklammärkt av den kund, som är delägar.

2. Kunden — delägaren disponerar samägd vagn för fritt bruk inom de gränser, som avtalats med järnvägen. Samägd vagn tomsänds fraktfritt utan fraktsedel.

3. För revision och reparation av samägd vagn gäller att kostnaderna fördelas mellan SJ och kunden enligt avtalet.

Samägd vagn behandlas med avseende på skaderapportering som privatvagn (se art 10).

Samägd vagn får tas ur trafik för reparation av skada, som inte påverkar trafikdugligheten, först efter samråd med kunden — delägaren.

Uthyrda vagnar

12:1. I SJ vagnpark finns ett antal cistern- och bulkvagnar, som anskaffats speciellt för att hyras ut till kunder för fritt bruk. Uthyrning av dessa och andra vagnar sker genom centrala trafikavdelningen (tag).

2. Uthyrd vagn kan ha vagnsnummer i vilket första siffran i litterakoden är 0 (noll).

Uthyrd vagn kan också ha utbytesbeteckningen (de två första siffrorna i det 12-siffriga vagnsnumret) 06 eller 16 (kombinerad med vagnens ursprungliga nummer som banegen vagn dock med ändrad kontrollsiffr).

Uthyrd vagn är märkt med »Ägare: SJ» och »Uthyrd till . . .», **P**» och hemstation.

3. Uthyrd vagn behandlas med avseende på tomsändning och skaderapportering som privatvagn (se art 10).

13–22. (Reservnummer).

VII. Lösa vagndelar

Allmänt

23: Lösa vagndelar är de delar av en vagn, som inte är fastsatta vid vagnen och som måste tas bort och åter sättas på sina platser vid lastning och lossning. De är försedda med ägaremärke. Lösa vagndelar, som permanent hör till vagn, anges på vagnsidorna med kodmärkning enligt SJH 636.1, SJ godsvagnar m m.

SJ vagndelar

24:1. Stolpar på öppen vagn får avlägsnas endast om de är skadade och oanvändbara.

2. Har lös vagn del skilts eller till följd av skada tagits bort från den vagn, den tillhör, sänds den på »Förpassning för lasttillbehör, lösa vagn delar m m i inländsk trafik», SJ bl 634.4, till närmaste uppsamlingsplats för lösa vagn delar enligt tabellen i art 98.

Är lös vagn del hemstationsmärkt sänds den dock till hemstationen, åtföljd av förpassning.

3. Erfordras lös vagn del för att komplettera vagns utrustning, rekvireras sådana delar från närmaste uppsamlingsplats.

4. Lagret av lösa vagn delar på uppsamlingsplats skall inventeras minst en gång i månaden. Är lagret större än det som erfarenhetsmässigt behövs, skall överskottet sändas till centralförrådet i Göteborg.

TGOJ vagn delar

25. Lös vagn del, märkt TGOJ, som skilts eller till följd av skada tagits bort från den vagn, den tillhör sänds på förpassning, SJ bl 634.4, till någon av stationscheferna Kopparberg, Eskilstuna C och Oxelösund.

NBJ vagn delar

26. Lös vagn del, märkt NBJ, som skilts eller till följd av skada tagits bort från den vagn, den tillhör, sänds på förpassning, SJ bl 634.4, till närmaste övergångsstation till NBJ.

27-31**Privata vagndelar**

27. Lös vagndel, som skilts eller till följd av skada tagits bort från den privatvagn, den tillhör, ställs till vagnägarens förfogande.

28–31. (Reservnummer).

VIII. Vagnarnas användning. Vagnbeställning

32. För sändning till utlandet utom Finland och Norge, se bilaga 10, punkt 4.

Teknisk utrustning

33.1. Vagn, som skall gå i tåg med största tillåten hastighet över 70 km/h skall ha rullager. Se även SJF 010, Säkerhetsordning, § 43.9.

2. För vagnar, som skall befordras på överföringsvagnar på smalspårslinjer, gäller särskilda lastprofiler. Se SJF 620.1, Svenska lastningsföreskrifter.

3. Udg-vagnar med tak får lastas endast från silo, transportör eller liknande anordning.

Godsslag

34.1. Det råder förbud mot försäljning (inkl orderupptagning och/eller visning) från järnvägsvagn.

I fråga om för järnvägen klart intressanta transportobjekt avgör cta i varje särskilt fall om och på vilka villkor undantag från förbudet kan beviljas.

2. Gbs- och Hbis-vagnar får – med vissa i SJF 654, Transportplaner för resgods, expressgods och visst ilstykkegods, samt i SJF 655, Transportplaner för il- och fraktskyckegods, angivna undantag – inte användas i styckegodstrafiken. Användningen av rymliga slutna vagnar, d v s Gbl-, Gbl-u-, Gbls- och Gbls-u-vagnar, i sådan trafik bör inskränkas i möjlig mån och begränsas till sådana fall, där vagn med stor rymd är nödvändig med hänsyn till godsmängden och av vagn tekniska skäl, t ex krav på elektrisk genomgångsledning.

Eftersom vagnar som ankommit med spridningsgods som regel tas i anspråk för styckegods, bör Gbs- och Hbis-vagn ej anvisas för spridningsgods.

Hfs- och Ofs-vagnar bör inte heller användas i styckegodstrafiken med hänsyn till att landgångar o d inte passar till smala vagnar.

3. För befordring av lik anvisas slutna vagnar, som är i prydligt skick, väl rengjorda och absolut luktfria.

34-35

4. Slutna vagnar får inte lämnas ut för lastning av sådant gods, som efterlämnar lukt (t ex tomma fotogenfat, osaltade råa hudar, kreatursben och kreatursgödsel), som gör vagnarna olämpliga för befordring av livsmedel och andra för lukt känsliga varuslag.

Slutna vagnar får inte heller anvisas för lastning av batteriskrot.

5. Vagn som anvisas för befordring av levande djur bör ha skruvbroms i fullt brukbart skick. Skall vårdare åtfölja sändning av levande djur anvisas vagn, vars dörrar kan öppnas inifrån.

6. För lastning av farligt gods skall anvisas vagnar enligt föreskrifterna i SJF 621, Föreskrifter om transport av farligt gods, och SJF 606 V, RID.

7. Matvaruvagnar får inte användas för lik och inte heller för gods, som kan efterlämna dålig lukt i vagnarna eller smutsa ner dem.

8. Ibps- och Icps-vagnar får inte användas för färsk fisk. Detsamma gäller vintertid för lbblps-vagnar.

9. Tbis- och Tis-vagnar får inte användas för explosiva varor, radioaktiva varor, handeldvapen eller för annat stölbegärligt gods (sprit, tobak, konfektyrer m m), för vilket låsning krävs vid uppställning utan tillsyn.

10. Fb-u och Fbd-vagnar får inte anvisas för tråkol.

Kunds beställning. Trafikområdets behov

35:1. I fråga om kunds vagnbeställning, se SJF 600, Normalvillkor i järnvägstrafik, art 51 och bilaga 2.

Beställning kan göras vid personligt besök, skriftligen, per telefon eller telegram.

Anm. SJ tjänsteställen beställer vagnar för tjänstegods på i princip samma sätt som kund.

2. Vid tillfällen då det är stor efterfrågan på vagnar av begärd typ, tillfrågas kunden om inte vagn av annan typ, på vilken tillgången är bättre, kan användas. För val av vagn och utlämning av presenning för vissa varuslag se art 34 och 114.

3. Omfattar vagnbeställning flera vagnar än kunden kan lasta per dag, delas beställningen i samförstånd med kunden upp på flera lastningsdagar med högst så många vagnar per dag, som kunden kan lasta.

4. Kundernas beställningar bokförs på sätt som cto bestämmer, t ex i SJ bl 63 453, Vagnliggare för station eller bl 63 406 (634.3), Beställningsjournal. Här antecknas även stationens behov av vagnar för styckegods.

5. Stationerna vidarebefordrar till lokalvagnfördelaren på sätt som cto bestämmer, kundernas nybeställningar av vagnar tillsammans med tidigare ej tillgodosedda behov. Samtidigt meddelas beräknad tillgång på vagnar för lastning nästa dag.

Tisdagar kompletteras uppgiften med kända och — efter kontakt med större kunder — förväntade vagnbeställningar för lastning följande vecka, d v s den period som tagl vagnorder och tilldelning avser, se art 41.2. Härigenom får lokalvagnfördelaren en preliminär uppgift om det samlade behovet av vagnar för lastning kommande vagnfördelningsperiod. När stationerna sänder in sina dagliga behovsuppgifter skall ingen hänsyn tas till dessa förutanmälningar.

IX: Vagnfördelningen

Definition, mål och medel

36:1. Med vagnfördelning menas de åtgärder av olika slag, som centralt och lokalt vidtas i fråga om godsvagnar, lasttillbehör, pallkragar och transporthjälpmedel för att tillgodose anmälda behov.

Vad i det följande sägs gäller i första hand vagnar.

Föreskrifter för fördelning av lasttillbehör återfinns i avsnitt XIV, av småbehållare i avsnitt XX, av pa-behållare i avsnitt XXI, av lastpallar i avsnitt XXIII och av pallkragar i avsnitt XXIV.

2. Vagnfördelningens mål är en rationell användning av den materiel, som står till förfogande, för att nå det från kundtjänstsynpunkt och järnvägsekonomisk synpunkt bästa resultatet. De principer, som i detta syfte skall vara vägledande för vagnfördelningen, är att

- snabbt tillgodose kundernas vagnbehov,
- eftersträva snabb terminalbehandling,
- undvika onödig tomdragning, inte minst s k korsdragning, d v s samtidig tomdragning i motsatta riktningar över samma sträcka av vagnar av samma slag,
- tillämpa riktningslastning, d v s att till visst område lasta sådana vagnar, som man av erfarenhet eller på grund av lämnade anvisningar vet, behövs för lastning från detta område,
- väl utnyttja vagnarnas lastgräns och rymd,

3. För att kunna tillämpa principerna enligt mom 2 förfogar vagnfördelningsfunktionen över underlag av olika slag, som bl a ger en bild av tillgång och behov, kvantitativt och geografiskt. De viktigaste delarna i detta underlag erhålls från VET-systemet.

Organisation

37:1. Med hänsyn till vagnarnas art och användning delas vagnfördelningen upp på följande fyra från varandra avgränsade områden nämligen

- a) den allmänna vagnfördelningen, som omfattar standardvagnar av litt G, Hbis, O (utom Oam, Ofs) och R för transporter inom landet och till Finland och Norge.
- b) den särskilda vagnfördelningen, som omfattar vagnar av litt E, F, His, Hs, I, K, L, Oam, S, U (utom specialvagnar enligt art 47) för transporter inom landet och till Finland och Norge
- c) specialvagnfördelningen, som omfattar alla specialvagnar, såväl de svenska som nämns i art 45, som de utländska samt svenska och utländska kylvagnar (även P-märkta)
- d) utlandsvagnfördelningen (se bilaga 10).

2 Vagnfördelningsfunktionen utövas dels centralt av centrala trafikavdelningen (tagl), dels lokalt av trafikområdena (lvfd). Den centrala fördelningen omfattar endast normalspåriga vagnar.

3. Centrala trafikavdelningen hålls fortlöpande underrättad om namnen på lokalvagnfördelare och ersättare för dessa.

4. Vagnfördelning (beordring) äger rum enligt följande:

	<u>centralt</u>	<u>lokalt</u>
Allm fördelningen	en gång i veckan	kontinuerligt
Särsk »	vid behov	»
Specialvagnar	hf månd-fred	—
Utlandsfördelning	»—	—
Presenningar, småbehållare, pallkragar och lastpallar	en gång i veckan	kontinuerligt

Ändringar vid helger och under industrisemestern meddelas i SJM.

Turordning vid otillräcklig vagn tillgång

38.1. Vid otillräcklig vagn tillgång gäller följande i fråga om vagn tilldelning.

2. Affärsbanenätet (omfattningen framgår av SJF 600, Normalvillkor i järnvägstrafik, bilaga 2).

Godsvagnar tillhandahålls i följande turordning:

- a) för transporter enligt fraktavtal, i vilket kunder förbundit sig att använda uteslutande järnväg,
- b) för övriga transporter enligt fraktavtal,
- c) för året-runt-transporter för fasta kunder (utan fraktavtal); volymlätt gods i sista hand,
- d) för vintertransporter *), som planerats i förväg i vad särskilt gäller snabb lossning till kaj eller magasin oberoende av båts ankomsttid,
- e) för vintertransporter *), som inte planerats enligt d),
- f) för övriga kunders transporter.

Anm. När utrikes-vagnorder innehåller anvisning om att SJ-vagn får användas för visst behov, inordnas sådant behov bland övriga behov i ovan angivna turordning. Sådant anvisning innebär alltså inte förtur framför lastning i inländsk trafik utan endast en upplysning om att lämplig utländsk vagn inte finns tillgänglig, eller inte kan påräknas för i beställningsrapport (SUAM) anmält behov.

*) Med vintertransporter avses transporter av exportgods, som p g a sjöfartsstopp vintertid måste ledas över annan hamn än den som normalt används.

38-39**3. Bidragsnätet**

Förtur ges åt sändningar av brådsakande art, nämligen lik, levande djur och ilgods till utlandet samt åt regelbundna sändningar.

4. Tjänstegods

Sändningar som är behövliga för driftens upprätthållande ges förtur framför alla andra sändningar. I övrigt ges sändningar av tjänstegods den turordning som är motiverad med hänsyn till transportens angelägenhetsgrad. Beställaren tillfrågas. SJ olika avdelningar skall så långt möjligt, anpassa sina vagnbeställningar efter den rådande situationen.

Allmän vagnfördelning**Omfattning, organisation**

39:1. Den allmänna vagnfördelningen omfattar följande fördelningslittera:

Gbs, övriga G, Hbis, Os, övriga O (utom litt Oam, Ofs) och R.

De för den allmänna vagnfördelningen tillgängliga uppgifterna i form av vagnushållningsuppgifter och vagnsituationsuppgifter (Bilaga 1.1 och 1.2) omfattar endast för fördelning användbara vagnar. Avskilda, uthyrda, avställda, redan beordrade vagnar och vagnar på verkstad är exkluderade.

2. Den allmänna vagnfördelningen grundar sig på de aktuella fakta om vagnarna som tillförs VET-systemets olika register och dataminnen genom kontinuerligt insända rapporter av olika slag, se SJF 635, VET-föreskrifter. Detta material kan för vagnfördelningens behov av centraldatorn på ekonomiavdelningen i form av olika rapporter redovisas på trafikområden.

3. Utöver SJ trafikområden enligt SJF 000 (SJ förvaltningsorganisation) finns vid TGOJ följande tre trafikområden:

Kopparberg
Eskilstuna
Oxelösund.

4. De dagar som anges nedan för de olika momenten i vagnfördelningsprocessen avser normalveckor. Vid helger lämnar tagl besked om erforderliga ändringar i SJM.

Centralt framtagna underlag för fördelning. Lokal bedömning av behov och tillgång

40:1. Måndagar omkr kl 09.00 utsänder datorn via fjärrskriftsnätet till alla cto en *vagnhushållningsuppgift* (bil 1.1) för eget trafikområde.

Tdc erhåller samma uppgift för egna trafikområden.

Anm. Tdc inkluderar i alla sammanhang TTL vid TGOJ.

Tagl erhåller vagnhushållningsuppgifter för samtliga trafikområden jämte totalsummor för Sverige, NSB och kontinenten. Vagnhushållningsuppgiften är en sammanställning av de dagliga *vagnsituationsuppgifterna* (bil 1.2) som tillställs trafikområdena av datorn.

2. Måndagar omkr kl 09.00 utsänds av datorn till cto även ett *prognosunderlag* (bil 1.3). Detta innehåller uppgift om

- totala antalet avsända lastade vagnar per fördelningslittera och bestämmelse-
trafikområde under föregående vecka,
- en statistiskt framräknad prognos avseende motsvarande värden för kommande vecka,

Prognosen för kommande veckas lastning (S-raden) är en grundprognos som skall justeras av cto. Den grundar sig på genomsnittet av antal lastade vagnar per dag för de fem senaste hela veckorna (6 vardagar) sedan det högsta och det lägsta värdet eliminerats.

Innan prognosunderlaget utsänds, har datorn efter uppgift från tagl korregerat normalveckans uppgifter med hänsyn till om kommande vecka avviker från normalveckan p g a helgdag, industrisemester eller av annan orsak. (Tagl ändrar med andra ord den s k trafikoefficienten, som för normalveckan är 100 %).

Utöver uppgifter om vagnarna i fördelningslittera innehåller prognosunderlaget även uppgifter om övriga lastade och tomma vagnar, såväl svenska som utländska. Dessa uppgifter utgör bl a underlag för transportplanering.

40-41

3. Cto bedömer om datorns prognosunderlag, kan tjäna som underlag för vagnfördelning när trafikområdets vagnbehov för kommande vecka skall tillgodoses eller om justering är nödvändig. Härvid är kontakt med kunderna om deras aktuella utlastningsplaner av stort värde. Trafikområdenas ev hamntrafik måste också beaktas. Datorns vagnhushållningsuppgift och vagnsituationsuppgifter tjänar som hjälpmedel vid bedömningen. 

Följande sätt kan väljas för att justera datorns prognosunderlag:

- ändra trafikkoeficienten varvid samtliga värden i prognosunderlaget ändras i paritet härmed eller 
- ändra enskilda värden, varvid så sker utan att trafikkoeficienten ändras.

Anm. Första hf dag i varje vecka kontaktar trafikområdets stationer sina större kunder för att få kännedom om deras planerade utlastning kommande vecka. Resultatet med egen bedömning meddelas lvfd enl cto föreskrift.

4. Senast tisdag kl 24.00 rapporterar cto ändringarna genom en *lastningsprognos* (bil 1:4) till datorn. Finns inga ändringar rapporteras detta. Utebliven rapport uppfattas av datorn som att cto har accepterat prognosunderlaget. Möjlighet finns dock att intill fredag kväll till datorn inge ändringar vad avser littera och antal. Detta påverkar dock inte vagnordern för följande vecka utan endast kommande prognosunderlag.

Central fördelning och vagnorder

41:1. Med de av cto insända ändringarna korrigerar datorn det tidigare utsända prognosunderlaget till ett fördelningsunderlag som levereras till tagl onsdagar omkr kl 09.00. 

Fördelningsunderlaget omfattar endast vagnar i fördelningslittera och ligger till grund för tagl vagnorder.

Denna order kan vara av tillfällig eller bestående natur. En tillfällig order gäller endast följande vecka. Bestående order registreras i datorn för att i fortsättningen redovisas på fördelningsunderlaget.

Tagl fördelning skall vara avslutad senast torsdag middag.

2. När tagl insänt SLUT-rapport efter avslutad fördelning, utsänds *vagnorder och uppgift om tilldelning* (bil 1:5) av datorn till cto torsdag förmiddag. Vagnar beordras genom datorn endast mellan trafikområdenas huvudorter. Vagnordern skall under tiden fredag-torsdag effektueras *med lika stort antal vagnar per arbetsdag under denna period*. Mottagande och avsändande trafikområde kan dock komma överens om

dels annan fördelning de olika dagarna,
dels andra bestämmelsestationer.

Kan vagnordern undantagsvis inte effektueras under stipulerad tid, restanmäls vagnarna till tagl.

3. Tagl kan genom vagnordern berodra ett trafikområde att hålla ett visst antal vagnar i reserv, som tagl och tdc kan disponera för justeringar av vagnordern.

4. Tagl meddelar i särskilt telegram till berörda tdc (ttl) när trafikdistrikt skall passeras av mer än 25 beordrade tomvagnar i genomsnitt per helgfri M-F.

5. Norska vagnar som inte kan återanvändas av trafikområdet för lastning till Norge, skall hemsändas tomma över den gränsstation över vilken de inkommit till Sverige. Oberoende av detta kan tomma slutna vagnar alltid återlämnas i Kornsjö och öppna vagnar i Charlottenberg. Detta gäller även tomma svenska vagnar i Norge.

Lokal fördelning. Tilldelning till kund

42.1. Sedan cto (lokalvagnfördelaren) erhållit vagnorder och uppgift om tilldelning från datorn enl art 41.2, överenskommer han med berörda lokalvagnfördelare hur veckans tillbeordring skall fördelas på dagar och stationer inom det egna trafikområdet.

2. Med de nämnda informationerna gör lokalvagnfördelaren dag för dag dels vagnbeordringar för att uppfylla vagnordern från datorn, dels de kompletterande vagnsdispositioner som behövs för att tillgodose behovet för trafikområdets kunder – de förstnämnda har prioritet. Härvid kan SJ bl Sp 1974, Resursläge – beordringar, användas.

42-44

3. Cto bestämmer hur vagnorder och besked om vagnutdelning skall handläggas av lokalvagnfördelare och underlydande stationer och hur bortbeordrade och tillbeordrade vagnars avsändning resp ankomst skall bokföras (t ex på SJ bl 63 63 458, Vagnorder) ävensom hur kontrollen över vagnorders effektivering skall utföras.

4. I fråga om utlämning av vagn till kund för lastning och åtgärder om beställd vagn inte kan tillhandahållas, se SJF 600, Normalvillkor i järnvägstrafik art 51.

Särskild vagnfördelning**Omfattning, organisation****43.1. Den särskilda vagnfördelningen omfattar**

- dels svenska banägda vagnar av littera E, F, His, Hs, K, L, Oam, S och U utom specialvagnar enligt art 45.1.
- dels littera I (s k »vita vagnar») även utländska, såväl banägda som P-märkta.

2. Huvuddelen av dessa vagnar är avskilda för olika ändamål. Se art 62.

Resten av vagnarna placeras på depåstationer och disponeras av cto för tillgodoseende av uppkomna behov utöver behov som täcks av de avskilda vagnarna. Betr användningen i övrigt tillämpas art 33-34.

3. Depåstationerna för de olika vagnlittera meddelas i Vagnbesked (SJM).

Behov – Tillgång. Fördelning. Återlämning.

44.1. Angående kunds beställning, se art 35.1-4.

2. Stationen vidarebefordrar kundbeställningarna till lokalvagnfördelaren, som i första hand söker täcka behovet med trafikområdets egen tillgång.

3. Saknar trafikområdet tillgång på lämplig vagn riktas förfrågan till annat trafikområde som tilldelats den önskade vagntypen och som kan tillgodose behovet, ev genom annan vagn typ. I annat fall sker hänvändelse till tagl. Vagn beordras av lokalvagnfördelaren i avsändande trafikområde resp tagl.

4. Beställning av lgs-vagnar för inländska transporter av djupfrys gods görs per telegram (fjärrskrift) till vagnexpeditionen Helsingborg C. Därvid anges

avsändningsstation

avsändare

lastningsdag

antal vagnar

varuslag

lastens vikt

bestämelsestation.

Avsändningsstation underrättas om när och varifrån vagn beordras. Kan vagn inte ställas till förfogande utan dröjsmål, underrättas avsändningsstationen om när vagn tidigast beräknas bli tillgänglig.

Efter avslutad transport sänds vagnen(arna) på transportplan till Frigoscandia AB, Helsingborg C, om intet annat anges.

5. Angående utlämning till kund, se art 42.4.

6. Vagn som blir tillgänglig efter lossning, sänds till närmaste depåstation för vagnlitteran ifråga.

7. Cto bestämmer i vad mån depåstationerna inom trafikområdet skall anmäla tillgång på vagnar till lvfd.

Fördelning av specialvagnar

45.1. Specialvagnsfördelningen omfattar följande vagn typer:

Sa, Sa-t, Saa-x, Saa-ux, Saa-y, Saa-z, Sap, Sap-x, Sl, Uaais, Uai, Uais, Uai-t, Uai-u, Uai-x, Uai-z, Ui, Uis och Uis-w och motsvarande utländska vagn typer.

2. Tillgång på och behov av dessa specialvagnar anmäls i särskilt telegram av lokalvagnfördelaren till centrala trafikavdelningen (tagl). Behov av specialvagn skall anmälas på SJ bl 63 407 (634.3.1), Beställning av specialvagn, eller i brådsökande fall per telegram med ledning av blanketten.

46-50

46.4. Vid transporter i ovannämnda specialvagnar debiteras – i regel av avsändningsstationen – förutom frakt en användningsavgift enligt godstaxan för varje påbörjat kalenderdygn av användningstiden – fr o m den tidpunkt vagn ställs till förfogande för lastning tills vagnen är slutlossad. Vid överskriden lastnings/avhämtningsfrist debiteras dessutom vagnspengar.

47. I tagl beordringstelegram angående specialvagn anges bl a följande:

- den station, som skall svara för debitering av vagnanvändningsavgift,
- den kund som skall erlägga denna avgift, i regel avsändaren,
- vagnanvändningsavgiftens storlek per vagn och dygn,
- en påminnelse till bestämmelsestationen, att – samtidigt med att vagnen efter lossning anmäls tillgänglig till tagl – underrätta avsändningsstationen om lossningsdatum.

Berörd redovisningscentral erhåller kopia av beordringstelegrammet.

48. Bestämmelsestationen underrättar per telegram efter genomförd transport avsändningsstationen om lossningsdatum för respektive specialvagn.

49. Avsändningsstationen fastställer med ledning av detta meddelande antalet dygn, för vilka vagnanvändningsavgift skall debiteras.

Vid redovisning till rdvc: bifoga bestämmelsestationens lossningsmeddelande till stammen till godstrafikkvitto.

Rapportering och fördelning av småbehållare, lastpallar, pallkragar och presenningar

50.1. Senast kl 11.00 hf onsdagar skall, cto per telegram till centrala trafikavdelningen (tagl) anmäla tillgång på och behov av småbehållare, lastpallar, pallkragar och presenningar för följande vecka.

Telegrammet till tagl utformas enligt Bilaga 4.

2. Insamling av uppgifter för denna anmälan sker på sätt som cto bestämmer.

3. Tagl lämnar besked om beordringar och tilldelning per telegram senast torsdag. Beordringarna gäller fr o m fredag t o m torsdag följande vecka.

4. Presenningar kommer huvudsakligen att beordras i poster om minst 30 i vagnslast och i begränsad omfattning 10 på lastpall.

5. Nyleveranser av lastpallar, pallkragar och presenningar anmäls per telefon till tagl (910 3822) för direkt fördelning.

51-61 (Reservnummer)

Avskiljning av vagnar

62:1 Som halvavskilda betecknas sådana vagnar, som är avskilda för transporter i flera relationer, antingen från samma lastningsstation eller till samma lossningsstation.

2. Som helavskilda betecknas sådana vagnar, som är bundna för kontinuerliga transporter i en bestämd relation.

3. Avskiljning av vagnar beslutas av cta och kan ske under följande förutsättningar.

3.1 Normalt skall avskilda vagnar disponeras av den cto under vilken hemstationen lyder. För halvavskilda vagnar som har samma lossningsstation disponeras vagnarna av cto för denna station.

De i art 36.2 angivna vagnfördelningsprinciperna får inte rubbas. Överskott av vagnar av viss littera får inte föranleda att flera vagnar avskiljs än som erfordras i varje särskilt fall.

4. Avskiljning av vagnar utan avgift kan ske

1. på SJ initiativ när SJ därigenom kan uppnå ökad effektivitet i transporterna, t ex bättre utnyttjande av materielen, förenklade administrativa rutiner, minskade godsskador etc

2. på kundens begäran

- för stora transportuppdrag i bestämda relationer.
- som andrahandsåtgärd för mindre transporter eller i fall där transporterna inte går att hänföra till bestämda relationer men då transporter-na sannolikt inte kommer till stånd utan avskiljning.

Om förutsättning inte finns för avskiljning av vagnar enligt ovan kan kund ändå få disponera vagnar helt för egen räkning genom att förhyra dem från SJ. Se vidare art 12.

5. Begäran om avskiljning skall innehålla uppgifter om:

- a) transportrelation med angivande av hemstation
- b) varuslag och årskvantitet
- c) antal vagnar och vagntyp. Vagnbehovet specificeras på dagligt behov, trafikreserv och underhållsreserv.
- d) driftplan
- e) beräknad minimiintäkt per vagn och år
- f) andra upplysningar, t ex konkurrensförhållande.

Uppföljning av driftplanen skall ske regelbundet.

6. Avskilda vagnar skall märkas så, att deras transportuppgift framgår därav. Texten avfattas i stort enligt följande exempel:

a) på halvavskilda vagnar:

»För konserver från Eslöv.
Tom åter till Eslöv.»

eller

»För flistransport till Skärblacka.
Hemstation Skärblacka.»

b) på helavskilda vagnar:

»För sand och soda Varberg—Limmared.
Tom Limmared—Varberg.»

7. Avskilda vagnar rapporteras på bl 63 425 (634.25) enligt anvisningarna på blankettens baksida.

8. Tillgång på avskilda vagnar och behov, för vilka vagnar avskiljts, skall inte anmälas till lvfd.

9. För avskilda vagnar gäller lastnings- och avhämtningsfrister enligt Normalvillkor i järnvägstrafik, SJF 600, art 51:8 resp 73:4. Vagnspengar debiteras för avskilda vagnar.

10. En avskild vagn kan efter överflyttning av avskiljningsmärkningen bytas ut mot annan vagn av samma littera. När de i order om avskiljning av vagnar gällande villkoren inte längre uppfylls, skall vagnarna brickas av och släppas ut i allmän trafik.

Utbytet/avbrickningen rapporteras till VET på bl 63 425.

63–65 (Reservnummer).

Åtgärder vid högtrafik och vagnbrist

66. Vid högtrafik och vagnbrist skall stationerna iaktta följande:

1. Stationerna skall söka hindra, att kund beställer flera vagnar, än han avser att lasta. Det kan vara svårt att avgöra, om s k luftbeställning föreligger. Stationerna bör dock av erfarenhet kunna någorlunda säkert avgöra, om antalet beställda vagnar är rimligt. Om skäl finns, skall station göra bruk av rätten i SJF 600, Normalvillkor, järnvägstrafik att ta ut avbeställningsavgift.

2. Kund, som lastar ut ett större antal vagnar, skall uttryckligen anmodas avpassa lastningen efter vad mottagaren förmår lossa och bestämmelsestationen förmår omsätta per dag. Vid tveksamhet skall avsändningsstationen därför ta kontakt med bestämmelsestationen för att få besked om mottagarens lossnings- och bestämmelsestationens omsättningskapacitet.

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

4. Största sparsamhet med styckeGodsvagnar skall iakttas.

66-74

5. Cto skall på allt sätt arbeta på att åstadkomma en snabb terminalhantering.

För befordring av större antal tomvagnar bör extratåg anordnas förbi rangerbangårdar övervägas, om tillgången på dragkraft och personal det medger och om vagnomloppet därigenom kan förkortas.

6. Mottagare av vagnslaster skall anmodas att snabbt lossa sina vagnar.

7. Cto skall särskilt övervaka, att vagnar, ställda till SJ egna tjänsteställen, lossas så snart som möjligt och i varje fall inom lossningsfristen.

8. Vagnar får endast med särskilt tillstånd från tagl lämnas ut för lokala transporter, d v s transporter mellan en stations olika bangårdsområden, för vilka frakt erläggs enligt SJ Gtax, del IV, avsnitt 2, kod 12.3.

Exempel: Transport från Stockholms södra till Norra Hammarbyhamnen i Stockholm betraktas som lokal transport.

Transport från Liljeholmen till Sundbyberg är däremot inte lokal, enär fraktsedel utfärdas för sådan transport.

67-74 (Reservnummer).

X. Rengöring, kontroll och smittrening av godsvagnar, upptining av presenningar m m

75: 1. Om lossningen av godset åligger mottagaren, är denne ^{Rengöring av vagnar} skyldig att, sedan han slutat lossningen, göra ren vagnen och, i det fall att smittrening (se art 79) är föreskriven, utföra sådan. Om mottagaren underlåter att göra vagnen ren och att smittrena den, är han skyldig att ersätta järnvägen dess kostnader för rengöring och smittrening (SJF 600, Normalvillkor i järnvägstrafik).

Vagn, som används för att frakta ett och samma godsslag i regelbunden trafik (avskild vagn), behöver inte göras ren efter varje lossning utan först då hela transportuppdraget är fullgjort eller eljest rengöring behövs.

Rengöringsavgift tas inte ut, om järnvägen tar bort grannis o dyl ur vagn, i vilken lik befodrads (SJF 800, SJ Godstaxa).

2. I vanliga fall är rengöring genom sopning tillräcklig.

Det skall emellertid särskilt ses till

att spikar efter klotsar, förstängningsanordningar o dyl tas bort från golv och väggar och avlägsnas ur vagn tillsammans med de klotsar, strävor och annan materiel, som använts för att hålla fast godset,

att vagn, som varit lastad med sådant gods, t ex oljor, syror, slakteriavfall (ben o d), batteriskrot, pulvergods, som kan skada annat gods eller vagnen själv, görs ren särskilt omsorgsfullt,

att slutna vagn, som varit lastad med levande djur, särskilt grisar, färskt kött och fläsk, färsk fisk o dyl, spolats med vatten eller skrubbas med borste och vatten, så att alla spår av förorening avlägsnas från såväl golv som väggar och dörrar. När det är fråga om vagn, som används för färskt kött och fläsk, är det särskilt under den varma årstiden nödvändigt att skrubba ordentligt med borste och vatten. Härvid bör såpa användas. Om vagn efter rengöringen är fuktig eller om obehaglig lukt finns kvar, skall dörrarna lämnas öppna för att underlätta torkning och luftning. Vintertid bör djurspillning tas bort, innan den hinner frysa. Rengöringen underlättas avsevärt, om papp läggs ut på golvet före lastningen.

Spolning med varmvatten är möjlig på följande platser: Malmö gbg, Helsingborg gbg, Göteborg dstv, Stockholm S, Norrköping C, Boden C.

76: 1. Det skall kontrolleras, att vagn, som återlämnas tom efter lossning, är fullständigt tömd och nöjaktigt rengjord. Det skall också tillses att lösa vagn delar, presenningar och andra lasttill- ^{återlämning av vagn.} behör, som använts för sändningen, återlämnas i oskadat skick. ^{Upptining av presenningar}

Mottagaren skall placera stolpar, lämmar och andra lösa vagn delar på sina platser på vagnen.

Det skall kontrolleras, att kopplarhandtag, fotsteg med tillhörande handtag och bromsplattformar är oskadade. Dessa detaljer skadas nämligen ofta i samband med lossning av vagn. Kopplarhandtagen deformeras t ex genom att vagnarna dras med lina, som fästs i nämnda handtag. Vagn, på vilken ovan angivna detaljer företer skador av sådan art, att de kan orsaka olycksfall i arbete, skall skyndsamt repareras. Se bilaga 7.

Om kunds eller annan utomståendes ersättningsskyldighet vid åverkan på vagn, se art 97.

2. Frusna presenningar skall finas upp och torkas, innan de läggs ihop.

3. Fel på vagnar, lösa vagndelar och lasttillbehör skall anmälas till trafikområdeschefen eller till av denne utsedd tjänsteman.

4. Innan vagn avsänds tom, skall det tillses att stolpar och lösa lämmar på betryggande sätt är uppsatta i sina hållare eller andra anordningar. Vintertid skall dock lämmarna på O-vagnar vara nedfälda för att underlätta avröjning av ev snö. Sidoluckorna till E- och F-vagnar och plåtlämmarna till O-vagnar skall vara ordentligt förstängda med hjälp av sprintar och regler.

Sidodörrarna till slutna vagnar skall stängas, när sådan vagn lämnas tillbaka till järnvägen efter lossning. De skall därefter hållas stängda, så att vatten eller snö inte tränger in i vagnarna och gör dem olämpliga för lastnings av ömtåligt gods.

5. Om inte annat föreskrivits, skall sådana anslag (kort, lappar eller kritpåskrifter), som tillfälligt anbringas på vagn, tas bort eller göras ogiltiga genom att korsas över med blåkrita, så snart de inte längre gäller eller deras ändamål blivit uppfyllt.

Anslag, som klistrats på själva vagnen, bör inte skrapas utan tvättas bort.

Undersökning av vagn före lastning

77. Station skall noga undersöka vagn, innan den lastas eller lämnas ut till kund för lastning.

Slutna vagnar skall vara ren, torr och fullständigt luftfri. Väggar och tak skall vara vattentäta. Golv och väggar skall vara fria från utstående spikar o dyl och i sådant skick att gods inte kan skadas under transporten. Vagn, som nyligen smiltrenats, får inte användas för transport av livsmedel.

Öppen vagns golv skall vara rent och fritt från uppstående spikar, märklor o dyl som kan skada gods.

Brister i rengöringen skall stationen avhjälpa.

Stationen skall också se till

att nödbromskranen på slutna vagnar är stängd,

att vagnen inte företer skador, som kan inverka på trafiksäkerheten

att alla anslag (kort, lappar eller kritpåskrifter), som avser en föregående sändning eller eljest blivit ogiltiga, är borttagna, överkorsade eller utstrukna,

att krökta stolpar, som kan bli till fara, byts ut; det är inte tillåtet att i stället för att byta ut runda stolpar vända dem, så att de lutar in över vagnen, ty de kan ändra läge under vagnens gång,

Skadade vagnar skall behandlas enligt föreskrifterna i art 97-102 och bilagorna 9 och 10.

78. Oberoende av vanlig rengöring och översyn av lossad vagn ordnas vagnvårdskampanjer på order av chefen för trafikavdelningen. Då personalläget det medger, bör trafikområdeschef i samarbete med verkstadsregionschef ordna kampanjer regionalt eller lokalt. Vagnvårds-
kampanjer

Dessa kampanjer syftar till att göra så många vagnar som möjligt rena samt till att befria dem från spikar, märlor, järntråd o dyl. Därjämte bör vagnarnas allmänna funktionsduglighet kontrolleras och påträffade brister avhjälpas.

79:1. För att förebygga spridning av smittsamma djursjukdomar har Kungl Maj:t och Veterinärstyrelsen utfärdat föreskrifter om smittrening av godsvagnar. Smittrening
av vagnar

2. Följande vagnar skall smittrenas:

a) vagn, som inom landet använts för befordring av levande djur (K. Maj:t den 17/12 1920, SFS nr 930).

Stycke-godsvagn, som använts för enstaka stycke-godssändning av levande djur, smittrenas endast om så anses behövt, t.ex. om golvet är förorenat.

Undantag Följande vagnar behöver inte smittrenas:

vagn, som används för befordring för levande djur mellan stationerna inom Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län eller mellan dessa län (K. Maj:t den 11/4 1930, SFS nr 71).

vagn, som används för befordring av hästar, som tillhör krigsmakten eller är ställda till dess förfogande (K. Maj:t den 14/4 1930, SFS nr 71).

b) vagn, som inom landet skall användas för befordring av levande djur och som avsändaren begär att järnvägen skall smittrena omedelbart innan vagnen utlämnas till honom (K. Maj:t den 17/12 1920, SFS nr 930).

c) vagn, som kommit in till landet med tågfarja och som använts för befordring av levande eller döda djur (Vet-styr kungörelse den 17/2 1960, nr 6).

Anm Stycke-godsvagn, som använts för enstaka stycke-godssändning av levande djur, smittrenas om gränsveterinär så bestämmer.

d) vagn, som kommit in till landet med tågfarja med annat gods än levande eller döda djur och för vilken Veterinärstyrelsen i införsellståndet eller på annat sätt föreskrivit att smittrening skall ske (Vet-styr kungörelse den 17/2 1960, nr 6).

Det åligger i sådant fall godsmottagaren att underrätta bestämmelsestationen om att vagnen efter lossning skall smittrenas.

3. Vagn, som skall användas för utförsel av levande djur med tågfarja, skall ha undergått desinfektion, som godkänts av veterinär, om det kan antas, att den förut använts för transport av levande djur (K. Maj:t den 21/11 1958, SFS nr 552).

4. Smittrening skall ske på den station, där vagn slutlossats, och skall utföras vid dagsljus eller vid fullgod elektrisk belysning.

Smittrening skall omfatta grovrengöring, tvättning och desinfektion.

a) *Grovrengöring.* Lös orenlighet och rester av emballage avlägsnas och oskadliggörs genom att brännas eller grävas ner. Golv och större ytor i vagnen skall därefter skrapas och — efter fuktning — sopas samt eventuellt spolats med vatten.

b) *Tvättning.* Som rengöringsmedel bör användas antingen syntetiskt tvättmedel eller varm sodalut, som beretts genom lösning av 2 delar soda i 100 delar omkring 50-gradigt vatten. Golv och övriga ytor i vagnen skall renskrubbas. Efter tvättningen skall vagnen sköljas noggrant, varefter den får torka.

c) *Desinfektion.* Denna skall ske genom att de rengjorda ytorna bestrykes eller spolas med lämpligt desinfektionsmedel.

Som desinfektionsmedel kan användas lösningar av *Kloramin* (i den koncentration som anges av tillverkaren), *formalin* (minst 2 delar formalin på 100 delar vatten) eller *citronsyra* (3 delar citronsyra på 100 delar vatten).

Veterinär har rätt att föreskriva annat desinfektionsmedel, som till skälig kostnad medför betryggande smittreningseffekt.

5. Smittrenad vagn förses på båda ändarna i omedelbar närhet av vagnskorten med anslag: Smittrenad, blankett 63L17.

6. Vagn, som enligt dessa föreskrifter skall smittrenas efter transport, får inte ånyo användas förrän den blivit smittrenad.

7. Avgift för utförd smittrening (rengöring och desinfektion) av vagn tas ut enligt SJ Godstaxa (SJF 800). Då smittrening

sker under veterinärs uppsikt, skall kunden betala eventuellt arvode till veterinären.

8. Nedan nämnda större slakterier smittrenar själva till dem anlända vagnar. Smittreningsavgift skall därför inte debiteras dem. Järnvägspersonalen skall dock se till, att vagnarna blir smittrenade.

Ifrågavarande stationer och mottagare är:

Eslöv	Eslövs slakteriaktiebolag
Halmstad	Skånska Andelsslakterier ek för, Skanek
Kalmar	Kalmar läns slakterier
Kil	Värmlands slakteriförening
Långebro	Kristianstad-Blekinge slakteriförening
Nyköping	Farmek
Stenstorp	Skaraborgs läns slakteriförening
Stockholm- Enskede	Stockholms slakthus

80—83. (Reservnummer)

XI Revision av normalspåriga godsvagnar

84. Godsvagnar skall revideras med vissa mellanrum. Dessa bestäms av den tillryggalagda sträckan sedan närmast föregående revision. Sträckan registreras av dator genom VET-rapporteringen i ett centralt, maskinellt vagnregister. Revisionsmässiga vagnar kan beordras till verkstad antingen genom central eller lokal order.

För vagnar som får användas i utländsk trafik (utom till Norge), d v s RIV-märkta vagnar är dock tiden sedan föregående revision avgörande för när de skall revideras. Tidsintervallets längd framgår av den s k revisionsmärkningen på vagnen, se art 86. Skulle en RIV-märkt vagn dessförinnan uppnå det för revision bestämda km-talet, blir givetvis detta avgörande för beordring av vagnen.

Central revisionsbeordring

85.1. Med »central revisionsbeordring» avses beordring, som sker med ledning av uppgifter från ett centralt, maskinellt vagnregister som bl a innehåller uppgifter om vagnarna enl art 84.

2. Följande vagnar omfattas av central revisionsbeordring:

- a) SJ och TGOJ vagnar (utom SJ vagnar litt Lab samt malmvagnar litt Mas, Uad, Uadp, Ud, Udp och TGOJ malmvagnar litt M)
- b) privatregistrerade vagnar i SJ och TGOJ vagnpark.

3. Vagn enligt 85:2 a) beordras till besiktning eller revision genom telegram från centrala trafikavdelningen (tagl).

Vagn enligt 85:2 b) beordras till revision

- antingen genom telegram från central trafikavdelningen (tagl)
- eller av vagnägaren

Vid mottagning av telefontransiterad revisionsbeordring, används »Tjänstetelegram om revisionsbeordring», SJ bl 63 436.

4. Vagn, som inte reviderats inom det intervall, som är fastställt i vagnregistret, beordras för avställning per telegram enligt ovan. Sådan vagn får inte utan direkt order flyttas från den i avställningsordern angivna platsen.

85-86

På vagn som beordrats till avställning, skall SJ bl 63 437, »Avställd», sättas upp i adresskortshållarna. När avställd vagn sänds bort, skall anslagen tas bort. Om privatvagn beordras till avställning skall vagnägaren omgående underrättas genom telex, se ägarförteckning i SJM, klass 61.

5. Orderlydnaden bevakas av VET, varför hinder för orders verkställande inte behöver rapporteras.

Order om att vagn skall ställas av gäller så länge vagnen finns på den driftplats, som fått ordern.

Order om att vagn skall ställas av gäller så länge vagnen finns på den driftplats, som fått ordern.

Lokal revisionsbeordring

86.1. Med »lokal revisionsbeordring» avses av lokal chef utfärdad order om att sända vagn till verkstad för revision.

2. Följande vagnar omfattas av lokal revisionsbeordring:

- a) SJ vagnar litt Lab samt malmvagnar litt Mas, Uad, Uadp och Ud
- b) TGOJ malmvagnar litt M
- c) NBJ vagnar
- d) privatvagnar, registrerade i enskilda svenska järnvägars (utom TGOJ) vagnpark.

3. För vagn enligt 86.2 skall innan den revisionsbeordras, lokalt kontrolleras att det på vagnen angivna revisionsintervallet, förlängt med högst tre månader löpt ut.

Revisionsintervallet anges i vagnens revisionsmärkning, vars utseende framgår av följande exempel:

6	REV	2A	15.10.77	
---	-----	----	----------	--

Siffran i vänstra rutan anger revisionsintervallet i antal år från det datum, som anges i datumrutan. I tredje rutan anges med kodbeteckning revisionsklassen vid utförd revision. I sista rutan kan enligt tidigare gällande föreskrift finnas märkningen »3M» till tecken på att den ordinarie revisionsfristen efter undersökning har förlängts med 3 månader.

4. Vagn, för vilken revisionsintervallet överskridits med tre månader och som enligt mom 2 ingår i kategori

- a) sänds till huvudverkstaden Notviken
- b) sänds till TGOJ verkstad i Eskilstuna
- c) sänds till Bofors
- d) anmäls per telegram (telex) till vagnägaren, se SJM nr 6, klass 61 varje år

87-96. (Reservnummer)

XII. Skador på godsvagnar *

(Obs. För privatvagnar gäller särskilda föreskrifter, se art 100-102)

Kunds ansvarighet för skador

97:1. Innan vagn lämnas ut för lastning, skall kunden underrättas om att åverkan på vagn, såsom svetsning, borrar, bortmejsling av nitar eller dylikt, är förbjuden. I speciella fall, t ex när det är frågan om förankring av last, kan dock tillstånd att utföra sådant arbete erhållas efter hänvändelse till centrala maskinavdelningen (mav). Begäran om dylikt tillstånd skall åtföljas av ritning, som visar lastens placering och förankring på vagnen. På ritningen skall anges var på vagnen kunden önskar svetsa eller dylikt.

2. Kund skall göras uppmärksam på att vagns tak och väggar inte får skadas genom att föremål spikas eller skruvas fast. Detta gäller även golv av plywood (kryssfaner) i vissa vagnar av litt Ilbis.

3. När vagn skadas under sådana omständigheter, att kund eller annan enskild anses ersättningsskyldig, underrättas den som vållat skadan om att jämvägen kommer att debitera kostnader för reparationen eller ersättning vid skrotning, ev stillestånds- och transportkostnader.

Skadad vagn (ej privatvagn) behandlas enligt art 98:1 eller 2 beroende på skadeomfattningen. Vid skada på privatvagn, se art 101–102 (svenska vagnar), Bilaga 9 (Interfrigo-vagnar) och Bilaga 10 (övr utländska vagnar).

Reparation av SJ vagn

98:1. Skadad SJ vagn, som bedöms kunna repareras genom maskinavdelningens driftverkstäders försorg, sänds till närmaste driftverkstad enligt följande tabell. I undantagsfall får reparation utföras av reparationspatrull, t ex då vagn ej kan flyttas. Tabellen innehåller även förteckning över uppsamlingsplatser för lösa vagndelar.

**J) Kapitlet handlar om hur det skall förfaras med vagnar som fått skador, som påverkar löp- eller trafikdugligheten. Detaljföreskrifter finns i SJF 637, Skadade godsvagnar. I bilaga 7 har samlats några minnesregler för att avhjälpa vagnskador, som kan förorsaka olycksfall i arbetet.*

Td	Vagn driftverkstad eller reparationsplats	Uppsamlingsplatser för lösa vagn delar, utrustade med stolpriktningsapparat
M	Helsingborg, Malmö Trelleborg, Växjö	Helsingborg, Malmö
G	Borås, Göteborg, Falköping, Halmstad, Uddevalla	Falköping, Göteborg, Halmstad
Nr	Nässjö, Norrköping	Norrköping, Nässjö
Cst	Tomteboda	
Ör	Hallsberg, Kristinehamn, Västerås	
Gä	Bollnäs, Borlänge, Gävle	Borlänge, Gävle
Suc	Sundsvall, Ånge, Östersund	Sundsvall, Ånge, Östersund
Le	Boden, Kiruna, Luleå, Vännäs Skelleftehamns övre (endast malmvagnar)	Boden, Vännäs

Med vagn driftverkstad menas i fortsättningen även reparationsplats.

Vagn, som kommit till vagndriftverkstad för reparation, får inte sändas till annan sådan verkstad utan att överenskommelse träffas i föreväg.

Skadad vagn littera Tbis, på vilken mindre svetsning av aluminium erfordras, sänds till den närmast belägna av vagndriftverkstäderna i Borlänge, Gävle, Göteborg och Malmö. Vid större reparationer och justeringar på väggar och tak skall vagnen sändas till huvudverkstaden i Göteborg.

2. Skadad vagn, som av vagndriftverkstad bedöms

— kunna repareras endast vid huvudverkstad,

— böra avregistreras,

anmäls på »Begäran om reparation på Hvst/Avregistrering av godsvagnar (ej P-vagn), bl 45 742» till centrala maskinavdelningen (mauv)

Har skada på järnvägsägd vagn vållats av utomstående, låter cto utreda vem som vållat skadan och sänder »Anmälan om godsvagn som skadats av utomstående», bl 45 399, till bl a den driftverkstad enligt tabellen på sid 61-62, genom vars försorg vagnen skall repareras, och den verkstadsregionexpedition till vilken verkstaden hör.

Efter utförd reparation sänder verkstaden till vrx underlag för debitering av reparationskostnaderna.

Order om att vagn skall sändas till huvudverkstad för reparation eller för skrotning sänds per telegram av centrala maskinavdelningen (mauv).

För detaljföreskrifter se SJF 637. Skadade godsvagnar. Rapportering. Debitering av reparationskostnader.

3. Skadad vagn skall repareras, innan den sänds iväg enligt vagnorder.

4. Sluten vagn med otätt tak eller otäta väggar får inte anvisas för gods, som kan skadas av väta. Innan otät vagn sänds till vagndriftverkstad, markeras om möjligt skadan med krita.

5. Fb-, Fbd- och Fb-u-vagnar med skador på vagnkorg eller defekta stängningsanordningar får inte lämnas ut för lastning förrän de reparerats.

98-101

6. Vagn, som trots skada är trafikduglig, förses med vita skadeanslag »Skadad», SJ bl 45 213. Sådan vagn får lastas till eller mot plats med vagndriftverkstad.

7. Vagn, som är skadad, så att den inte får lastas, förses med blå skadeanslag »Får ej lastas», SJ bl 45 211, och sänds tom till närmaste vagndriftverkstad.

8. Vagn, som är så svårt skadad, att den inte utan reparation får lämna den plats, där skadan uppstod eller upptäcktes, förses med röda skadeanslag »Får ej gå i trafik», SJ bl 45 212.

9. Vagn med bromsskada förses med orangefärgade anslag »Tryckluftsbromsen felaktig», SJ bl 45 210. Sådan vagn får lastas till eller mot plats med vagndriftverkstad.

10. Så snart vagn försetts med anslag enl mom 6-9, skall anmälan göras till VET-centralen, se SJF 635, VET-rapportering.

Reparation av TGOJ och NBJ vagn

99:1. För TGOJ och NBJ vagn, som skadas på SJ, är huvudregeln, att ägarejärnvägen skall reparera vagnen. Endast sådana skador, som kan avhjälpas utan större kostnader för att göra en vagn löpduglig, repareras vid vagndriftverkstad.

2. Vagn, som inte behöver repareras men är löpduglig, sänds till ägarejärnvägen för reparation. För vagn som inte kan göras löpduglig med små medel, inhämtas besked från centrala trafikavdelningen (tagl).

3. Skadad TGOJ och NBJ vagn förses med samma skadeanslag, som ovan föreskrivits för SJ vagn. Även anmälan till VET-centralen görs på samma sätt.

Reparation av utländsk järnvägsägd vagn och utländsk privatvagn

100. I fråga om reparation av utländsk järnvägsägd vagn se bilaga 10, punkt 7-9, av utländsk privatvagn (utom IF-vagn), bilaga 10, punkt 11-13 och av IF-vagn bilaga 9, punkt 11-13.

Reparation av svensk privatregistrerad vagn.

101. Vagnarna är märkta med P omedelbart efter vagnsnumret.

Privatvagnar är i regel specialbyggda vagnar eller standardvagnar med omfattande extra utrustning. Vagnarna är registrerade i SJ vagnpark genom särskilda avtal.

Privatvagnar kan ägas av företag eller förhyras av brukaren från olika uthyrningsföretag eller järnvägen.

1. Om svensk privatregistrerad vagn — lastad eller tom — skadas eller observeras vara skadad/bristfällig så att den inte kan vidareändas eller användas utan åtgärd, underrättas bl a centrala trafikavdelningen (tag) per telegram, se nedan.

2. Den som konstaterar skadan/bristfälligheten och omedelbart åtgärdar vagn eller tar den ur trafik för reparation, skall från vagnen notera följande uppgifter:

- tolvstavigt vagnsnummer,
- vagnägare,
- fraktaavtalets datum och nummer
- avsändare och avsändningsstation
- bestämmelsestation och mottagare,
- vagnen tom eller lastad,
- plats där vagnen tagits ur trafik,
- skada, bristfällighet eller annan orsak till att vagnen tagits ur trafik, t ex för bromsblockbyte,
- gränsövergångar (för vagn i trafik till eller från utlandet)

Med ledning av dessa uppgifter ifylls och avsänds »Telegram om privatvagn som tagits ur trafik», SJ bl 45 396, enl anvisningar på blanketten.

Lokala rutiner för rapportering skall finnas utarbetade av cto i samråd med vrc.

I telegramutskriften skall samtliga punkter 1–17 medtagas. Om intet finnes att meddela, markeras detta med ett streck (—) efter punktens nummer.

Om vagn ej repareras, där den tagits ur trafik, skall kopia av telegrammet delges den verkstad, där reparation skall utföras.

Om vagn kommer till verkstad utan telegramavisering skall verkstaden ombesörja rapportering enligt ovan.

Detaljerade föreskrifter för behandlingen av skadade privatvagnar finns i SJF 637, Skadade godsvagnar. Rapportering. Debitering av reparationskostnader.

3. Det är med hänsyn till betalningsansvaret för reparationen — d v s om vagnägaren, järnvägen eller utomstående skall bekosta denna — mycket viktigt, att orsaken till hur skadan uppstått så tidigt som möjligt blir noggrant klarlagd. Skadad vagn skall därför i princip besiktigas på den plats där skadan uppstått eller först observerats. Besiktningsman begärs från närmaste vagn driftverkstad.

4. Skadad privatvagn repareras

- | | | |
|----|--|--|
| a) | omedelbart | om kostnaderna beräknas uppgå till högst 1000 kronor och järnvägen själv reparerar vagnen, oavsett om järnvägen eller vagnägaren skall betala reparationen, |
| b) | efter tillstånd från centrala trafikavdelningen (tag) | dels om reparationskostnaderna beräknas bli högre än 1000 kronor och järnvägen skall betala, dels om vagnen avses bli reparerad på privat verkstad och järnvägen skall betala (även om kostnaderna beräknas bli lägre än 1000 kronor), |
| c) | enligt vagnägarens direktiv; förmedlas av centrala trafikavdelningen (tag) | om reparationskostnaderna beräknas bli högre än 1000 kronor och vagnägaren skall betala. |

5. Reparation enligt mom 4 a) utförs vid vagndriftverkstad enligt föreskrifterna i SJF 637. Skadade godsvagnar. Rapportering. Debitering.....

Är vagn, som kommer till vagndriftverkstad, skadad i sådan omfattning att den bedöms kunna repareras endast vid huvudverkstad, inhämtas per telegram (fjärrskriftmeddelande) eller telefon besked från centrala maskinavdelningen (mauv) om till vilken verkstad, vagnen skall sändas till.

6. Om det av skaderedogörelsen framgår, att järnvägen inte förorsakat skadan, betalas reparationen av vagnägaren, varvid räkning utfärdas av resp. verkstadsregion. I annat fall bekostas reparationen av järnvägen.

7. Centrala trafikavdelningen (tag) underrättas av reparerande verkstad när privatvagn åter sätts i trafik efter reparation.

8. De i art 98 nämnda skadeanslagen används även på privatvagnar.

9. Ersättningsdelar, som inte är av SJ standardtyp, som erfordras för reparation av skadad privatvagn, rekvireras från vagnägaren per telegram (telex) eller telefon.

Ett hjulpar, som tillhör SJ, får inte sättas under en privatvagn. Påträffas ett SJ hjulpar under privatvagn, tas vagnen kvar och rekvideras ersättningshjulpar från vagnägaren. I fråga om vagn som är märkt »POOL» på lagergafflarna, se art 102.

10. Byte av hjulpar på privatvagn anmäls till vagnägaren (gäller inte »POOL»-märkt vagn), varvid uppgift lämnas om nummer såväl på det gamla som det nya hjulparet. Måste hjulpar slopas, anges detta särskilt.

Hjulpar, som monterats av, sänds till den plats, som vagnägaren anger.

I fråga om vagn som är märkt »POOL» på lagergafflarna, se art 102.

Hjulpool

102:1. Med vissa svenska privatvagnsägare har avtal träffats om att SJ skall svara för hjulunderhåll och reservhjulshållning. En »hjulpool» har därigenom bildats. Information om avtalets innehåll kan fås hos centrala trafikavdelningen (tag).

Vagn som ingår i hjulpoolen är märkt med »POOL» på lagergafflarna.

Uppgift om vagnägare, som anslutit sig till hjulpoolen, lämnas i SJM nr 6, klass 61 varje år.

2. Privatmärkt hjulpar, som tas från vagn, som är märkt med »POOL», sänds till den huvudverkstad, från vilken ersättningshjulpar normalt erhålles.

SJ-märkt hjulpar under vagn, som ingår i hjulpoolen, anses som vagnägens egendom.

3. Hjulparsbyte på vagn, som ingår i hjulpoolen, rapporteras inte. Vid skador, som berör enbart axlar och hjul, sänds telegram enligt art 101:2 endast om vagn beräknas bli uppehållen mer än fem dagar.

XIII. Reklam på godsvagnar

Allmänt

103.1 Då det visat sig

- att reklam, som fästs på vagnarna, ofta helt eller delvis sitter kvar långt efter den aktuella transporten
 - att fastsättningen på lång sikt skadar vagnväggarna (spikning, häftning, klistring m m)
 - att kund, som anvisats vagn med kvarsittande reklam för annat företag än det egna, vägrat lasta denna
- kan reklam på godsvagnar medges endast under följande förutsättningar.

2. Slutna vagnar

- Reklam (permanent) medges endast på vagnar som disponeras exklusivt av kund (avskiljning – uthyrning) enl art 62, punkt 4b). Reklam får dock ej tas som motiv för avskiljning.
- Reklam får inte vara stötande.
- Framställning om reklam skall åtföljd av ritning insändas till tac (tagl).
- Reklam målning på vagn utförs och underhålls av SJ på kundens bekostnad. Reklam målning av nylevererade vagnar kan dock utföras av leverantören.
- Om tillstånd eller avtal upphör att gälla, skall vagnen återställas i normalt skick på kundens bekostnad.
- Prissättningen på denna reklam fastställd från fall till fall i samråd tac – ka på grundval av transporternas lönsamhet och konkurrenskänslighet.

3. Öppna vagnar

- Reklam (tillfällig), som fästs på lasten och sålunda tas bort i samband med lossningen, får anbringas av lastande kund utan extra kostnad. Sådan reklam skall fästas på ett för trafiksäkerheten betryggande sätt.

Reklam utan tillstånd

104. Kunder, som utan tillstånd, anbringar reklam på slutna godsvagnar, skall underrättas om ovanstående och om att undantag ej kan medges.

105–112. (Reservnummer)

XIV. Lasttillbehör

Allmänt

113.1. Till lasttillbehör räknas presenningar, rep, linor och andra hjälpmedel, som används för att skydda och hålla fast gods under befordringen.

Lasttillbehör är i regel märkt med ägarejärnvägens beteckning och, om det används i internationell trafik och dess värde överstiger 40 kronor, även med nummer.

2. Lasttillbehör, som sänds löst i inländsk trafik, befordras som fraktgods.

I art 114 anges i vilka fall förpassning eller fraktsedel skall användas. Med förpassning avses »Förpassning för lasttillbehör, lösa vagn delar m m i inländsk trafik», SJ bl 63 505 (634.4).

113-114

För att säkerställa att gränsstationerna utfärdar internationell (»grön») förpassning för lasttillbehör och behållare i sändningar som skall nyinlämnas där, skall avsändningsstationerna anmoda de avsändare som i förväg meddelar mottagaren (speditören) uppgifter om nyinlämningsändringar att även uppge slag och ev nummer på sådan materiel. Speditören får då veta att även denna materiel skall anges på den internationella fraktsedeln och gränsstationen vet automatiskt att »grön» förpassning skall utfärdas.

3. I fråga om bokföring se art 124.

SJ lasttillbehör

114.1 SJ ställer följande slag av lasttillbehör till kunds förfogande, i vissa fall mot avgift:

- presenningar
- förlängningslina till presenningslina
- lämhållare
- vinkelstolpar
- godsskyddskuddar.

2. Presenningar finns i tre storlekar: 4 x 8 m (gröna, nr 300001–399999), 6 x 8 m (blå, nr 400001–499999) eller 7 x 9 m (orange, nr 600001–699999).

3. Presenningarna 7 x 9 m är avskilda för trävaror från Haparanda.

Övriga presenningar rapporteras, fördelas och beordras enligt art 50.

4. Av centrala trafikavdelningen beordrade presenningar sänds som vagnslast (minst 30 st) och i begränsad omfattning på lastpall. På vagnskorten antecknas antalet presenningar. Bestämmelestationen och lokalvagnfördelaren i mottagande trafikområde underrättas per telegram om vagnsnummer, antal presenningar och nummer på det tåg, med vilket vagnen avgår.

5. Presenning, som ställs till kunds förfogande, får inte ha någon skada eller bristfällighet, som kan innebära risk för skada på godset.

Presenning får inte anvisas för att täcka last av frätande, starkt förorenade och illaluktande varuslag.

6. Innan presenning viks ihop, kontrolleras att den är hel. Presennings ägare-märke och nummer skall kunna läsas av, när den vikts ihop.

7.1 Skadad presenning viks ihop och sänds omedelbart för reparation till presenningsverkstaden i Helsingborg eller Vännäs.

7.2 Påträffas presenning utan nummer eller med bristfällig märkning skall den omgående sändas till närmaste presenningsverkstad för komplettering av märkningen.

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

9. Ifråga om förhyrning av privata presenningar och uthyrning av SJ presenningar se SJF 000.

10. Förlängningslina till presenningslina rekvireras som metervara (artikelnummer 6537021 eller 6537022) från centralförråd.

11. Presenningsstöd används på öppen vagn dels för att skydda presenningarna, dels för att underlätta täckningen av godset.

Presenningsstöd är tilldelat hemstation. Det är försett med en mässingsplåt, märkt med SJ och hemstationens namn.

Presenningsstöd skall alltid åtföljas av förpassning (se art 113:2).

Presenningsstöden inventeras en gång per kvartal. Saknade presenningsstöd efterforskas.

12. (Reserv)

13. Lämhallare används för att hindra plåtlämnar på öppna vagnar att falla ned och skada last. Lämhallare, som inte behövs på den plats, där den påträffas sänds till närmaste uppsamlingsplats för lösa vagndelar enligt tabellen i art 98.

Lämnhållare rekvideras från närmaste sådan plats eller från huvudförråd (förrådsnummer 7261800).

Lämnhållare, som används på lastad vagn och som önskas återsända till lastningsstationen, skall åtföljas av förpassning (se art 113:2).

14. Vinkelstolpar används på öppen vagn för att möjliggöra transport av t ex bred plåt. Vinkelstolparna är tilldelade hemstationer och målade med speciell färg för varje hemstation enligt följande:

Borlänge	SJ gul 77	Sölvesborg	SJ blå 35 (ljusblå)
Degerfors	SJ grön 52	Uddevalla	SJ grå 06
Haparanda	SJ vit 00	Västerås	SJ röd 81 (orange)
Oxelösund	SJ röd 88	Växjö	SJ gul 68 (ljusgul)
Stockholms norra	SJ blå 31		

Vid användning av vinkelstolpar skall de stolpar, som tillhör vagnen, följa med till bestämmelsestationen. De lastas i vagnens längdriktning och förankras väl. Vinkelstolpar skall alltid åtföljas av förpassning (se art 113:2).

Vinkelstolpar, som behövs för sändning från plats, som inte är hemstation, rekvideras från Stockholms norra och återsänds dit, sedan transporten avslutats.

Vinkelstolpar får i princip inte sättas upp på vagnar, som skall sändas till utlandet. Efter särskilt tillstånd från centrala trafikavdelningen (tagt) kan vinkelstolpar, som är anpassade till den internationella lastprofilen, användas för sändning till utlandet.

15. Godsskyddskuddar anskaffas av SJ och hyrs ut till kunder för att användas vid järnvägstransporter. Cto tecknar hyresavtal med kunden. Kuddarna är märkta med SJ, nummer, hemstation och kundens (förhyrarens) namn.

Behov av godsskyddskuddar för uthyrning anmäls av cto till centrala trafikavdelningen (tagt). Kan tagt inte tillgodose behovet, insänder cto rekvisition till camec med uppgift om antal, storlek, förhyrare och hemstation samt om kuddarna skall användas i kontinenttrafik.

Förhyrda godsskyddskuddar som försänds lösa i inländsk trafik, skall alltid åtföljas av fraktsedel. De befordras avgiftsfritt (Gtax § 25.9). Vid återtransport i avskild vagn behövs ingen fraktsedel.

Innan godsskyddskudde återsänds lös till förhyraren, kontrolleras att kudden använts i lastad vagn till avsändaren.

Tillgängliga kuddar som inte kan hyras ut inom eget to skall skriftligt anmälas till tagl.

TGOJ lasttillbehör

115:1. TGOJ presenningar används som om de tillhörde SJ. I utlandstrafik får TGOJ presenningar dock användas endast för transporter till Danmark och Norge.

2. Skadad TGOJ presenning sänds till SJ presenningsverkstad enligt art 114.7.1.

Övriga EJ lasttillbehör

116. Svensk enskild järnvägs lasttillbehör, som använts på last till SJ, sänds omedelbart till närmaste övergångsstation till ägarejärnvägen.

Privata lasttillbehör

117. Privata lasttillbehör jämställs med emballage. Mottagare av sändning, som åtföljs av privata lasttillbehör, uppmanas i samband med lossningen att ta hand om det.

118–123. (Reservnummer).

XV. Bokföring av materielen

Krav på bokföringen och blanketter för denna

124:1. Godsvagn skall bokföras varje gång som den lastas eller lossas.

Av bokföringen skall framgå

- när vagnen kommit till lastnings-/lossningsstationen
- kund
- aviseringstidpunkt
- när vagnen ställts till förfogande
- när vagnen färdiglastats, slutlossats eller nyinlämnats
- om och i så fall hur mycket lastnings- eller avhämtningsfristen överskridits
- uttaget vagnspenningbelopp
- när vagnen avsänts.

I princip gäller ovanstående även för lasttillbehör.

2. För bokföringen används vagnjournal, SJ bl 63 403 (634.2), 63 404 (634.2.1) eller 63 405 (634.2.2) enligt anvisningarna till resp blankett. För bl 63 403 och 63 405 finns en särskild pärm, bl 63 409 (634.5), av plast.

På station med stor vagnomsättning eller där de lokala förhållandena kräver speciella bokföringsrutiner kan dock lokalt inrättade blanketter användas.

De ovan angivna kraven på bokföringen skall beaktas, när lokal blankett inrättas.

125. (Reservnummer)

XVI. Lastnings- och avhämtningsfrister för vagnslastgods. Vagnspengar.

Syfte

126. Syftet med frister och vagnspengar är att få till stånd snabbare vagnomlopp och därmed ge järnvägen bättre möjligheter att betjäna kunderna med godsvagnar för deras transporter.

För att detta syfte skall uppnås, måste föreskrifterna noggrant följas. Undantag från huvudregel får göras endast i de fall som särskilt anges.

Lastnings- och avhämtningsfrister

Huvudregel

127:1. Lastnings- och avhämtningsfrister räknas från den tidpunkt, då tom vagn jämte i förekommande fall presenningar och andra lasttillbehör ställts till avsändarens förfogande resp från den tidpunkt då mottagaren har aviserats eller om mottagaren inte skall aviserars, från godsets ankomst.

Ann. För att undvika eller reducera personalkostnader för bokföring av aviserings- och ställd till förfogandetidpunkt på orter med vagnomsättning inom flera områden inkl hamnar får generell tidpunkt (generella tidpunkter) fastställas för de olika områdena med hänsyn till växlingstillfällena.

Ex. För vagnar som aviserats/ställts till förfogande före kl 08.00 får kl 08.00 anges som generell tidpunkt om växling sker kl 16.00 föregående dag eller där-efter.

För vagnar som aviserats/ställts till förfogande före kl 09.00 får kl 09.00 anges som generell tidpunkt om växling sker kl 17.00 föregående dag eller där-efter.

Ytterligare generalisering av tidpunkten för avisering/ställd till förfogande ska inte medges.

Vid bristande korrespondens mellan växlingstillfällen och avgående transportlägenheter må tdc medgiva undantag från angivna exempel så att orimliga konsekvenser av en strikt tillämpning av föreskrifterna inte uppstår.

Fristen är överskriden om inte befodringsavtalet blivit slutet resp om inte vagnen jämte järnvägen tillhöriga presenningar och andra lasttillbehör står till järnvägens förfogande vid den järnvägens växling som sker närmast efter det att 8 timmar förflutit från fristens början.

127-129

För vagn som kund både lossar och lastar, är fristen överskriden om inte beforderingsavtalet blivit slutet vid tidpunkten för den järnvägens växling som sker närmast efter det att 16 timmar förflutit från avhämtningsfristens början.

I lastnings- och avhämtningsfrist inräknas endast tid mellan kl 07.00 och kl 17.00 på vardagar.

2. Tilläggsfrist

Med större kunder får i undantagsfall efter samråd med centrala trafikavdelningen (tagl) särskilda överenskommelser träffas om tilläggsfrister, t ex med kund som växlar inom eget område och som på grund av områdets utsträckning eller förhållanden i övrigt kan ha vagn på lastningsbar/lossningsbar plats först avsevärt senare än SJ överlämningstillfälle.

3. Förlängd frist

Vid lågtrafikperioder kan förlängd frist tillämpas enligt centralt beslut.

Kompensation för överskriden frist som vållats av järnvägen.

128. Hindras lastning eller lossning genom åtgärd som järnvägen vidtagit eller underlåter att vidtaga, skall lastnings- resp avhämtningsfristen förlängas med den tid lastning eller lossning beräknas ha blivit hindrad.

Järnvägen anses inte vållande då frister överskrids på grund av bristande kapacitet hos andra myndigheter, t ex vid tullpackhus eller på kommunala bangårdsområden såsom hamnar, industriområden.

Vagn- och presenningsclearing

129:1. Med företag som har omfattande transporter av vagnslastgoods och som disponerar klart avgränsade spårområden för lastning/lossning, kan särskilt avtal träffas om fristberäkning kombinerad med s k vagnclearing. Detta innebär att eventuella vagnspengar beräknas på det genomsnittliga fristöverskridandet av alla vagnar under en kalendermånad. Kunden kompenseras därigenom för vagnar som både lossas och lastas under enbart lossningsfristen. Eventuellt tillgodohavande av outnyttjade frister kan dock ej föras över från en månad till en annan.

2. Avtalet får i princip omfatta endast svenska slutna och öppna vagnar (utom litt I, L, S och U), dock att vagnar för systemtransporter inte får omfattas av sådant avtal. Vagnlittera för vilka gäller samma vagnpenningsats, bildar en clearinggrupp, som specificeras genom vagnlittera i clearingavtalet.

Vagnspengar beräknas var för sig för olika clearinggrupper.

Övriga svenska vagnar och utländska vagnar behandlas efter vanliga grunder.

3. Avtal om vagnclearing kan även omfatta avtal om presenningsclearing.

4. Avtalet skall som regel löpa ett år i taget, räknat från 1 juli. Det skall varje år under juni månad anpassas till eventuella förändringar av växlingstillfällen, som sker i samband med tidtabellsskiftet (§ 3 i avtalet).

Norm för avtalstext jämte anvisningar för clearing och beräkning av vagns- och presenningspengar finns i bilaga 6.

5. Utan att särskilt avtal föreligger kan clearingförfarandet i tillämpliga delar användas då så stor anhopning av vagnar till viss kund föreligger, att vagnar måste ställas upp på annat ställe – även på annan station – än på lossningsplatsen och då det är omöjligt eller orationellt för järnvägen att växla fram vagnarna i den ordning de ankommit.

Bestämelsestationen skall inhämta uppgifter om uppställda vagnar och debitera vagnspengar som uppkommer på annan station.

Avhämtningsfristen beräknas i dylika fall från den tidpunkt vagnarna normalt hade kunnat ställas till förfogande om anhopning inte förelegat.

Vagnspengar

130:1. Huvudregel

Station skall alltid debitera vagnspengar då lastnings- eller avhämtningsfrist överskrides.

Detta gäller alla trafikvagnar, sålunda även avskilda vagnar samt specialvagnar oavsett om vagnanvändningsavgift debiteras eller ej.

För samägda vagnar befriar som regel den träffade överenskommelsen delägaren från vagnspengar för överskriden lastningsfrist. Däremot befrias mottagaren inte från vagnspengar för överskriden avhämtningsfrist. Sådana överenskommelser delges berörda genom centrala trafikavdelnings försorg.

SJ egna avdelningar debiteras vagns- och presenningspengar enligt föreskrifter, som bekantgöres i SJM.

Vagnspengar debiteras alltid av den station, där de uppstår, utom i följande fall:

När vagnar ställs upp på annan station än bestämmelsestationen vid vagnanhopning, båtförsening, transportreglering o d, underrättar den som beordrar uppställningen även bestämmelsestationen, så att denna kan debitera vagnspengar även för dessa vagnar. Bestämmelsestationen begär hos uppställningsstationen uppgift på hur länge vagnarna stått uppställda och ökar dispositionstiden på bestämmelsestationen med denna tid. Frist medges endast på bestämmelsestationen.

130:2. Undantag

För vagn till utlandet som nyinlämnas på gränsstation med helt oförändrad last, skall vagnspengar inte debiteras på nyinlämningsstationen för den tid vagnen uppehålls där på grund av trafikspärr under förutsättning att vagnen avsänts från den ursprungliga avsändningsstationen senast den dag trafikspärren bekantgjordes och undantag från spärren lämnats för sändningar på väg.

130:3. Tillfällig ändring av vagnspengarnas storlek.

Allmän höjning

Vid topptrafik med stor vagnbrist kan allmän höjning av vagnspengar föreskrivas genom centralt beslut.

Punkthöjning

Vagnspengarna kan höjas fr o m andra 24-timmarsperioden -- dock inte högre än till dubbla beloppet --,

dels vid lokal vagnanhopning,

dels för vagnar lastade med farligt gods.

Vid lokal vagnanhopning kan höjda vagnspengar uttagas under förutsättning,

att anhopningen beror enbart på eftersläpning av lossningen,

att anhopningen inte hänför sig till någon åtgärd som järnvägen vidtagit eller underlåtit att vidtaga, t ex

ombyggnad av spår eller kajer,
snöröjning,

att järnvägens resurser är tillräckliga i förhållande till trafikomfattningen.

För vagnar lastade med farligt gods kan höjda vagnspengar uttagas om vagnarna innehåller sådant farligt gods att underlåtenhet att lossa godset innebär miljörisk eller andra avsevärda olägenheter enligt cto bedömande.

Höjning av vagnspengar skall tillämpas endast för den eller de kunder som vållar anhopningen resp underlåter att lossa. Den skall kungöras på lämpligt sätt.

130.4. Slopning av vagnspengarnas progressivitet.

Vid lågtrafikperioder kan enligt centralt beslut vagnspengarnas progressivitet slopas.

Nedsättning och återbäring av vagnspengar.

131:1. Befrielse från eller nedsättning av vagnspengar medges inte på förhand. Se dock 3. nedan

2. Återbäring av erlagda vagnspengar får medges av cto enligt följande, då SJ helt eller delvis vållat fristöverskridandet.

Orsak till fristöverskridandet	återbäringens storlek
SJ helt vållande	100 %
SJ delvis vållande	25, 50 eller 75 % (beroende på vållandets vikt)
SJ ej vållande	ingen återbäring

Beslut om återbäring skall med motivering delges debiterande cto.

3. Efter kommersiell prövning kan kund för transporter till hamn v b fartyg i avtal få inskrivet att eventuella vagnspengar för det första avgiftspliktiga dygnet restitueras efter framställning från kunden under förutsättning,

att transportavståndet överstiger 600 km

att godset inte på ett enkelt sätt kan kajläggas.

Möjlighet till restitution av vagnspengar får således inte skrivas in i avtal om transport av t ex container, flak, trailer eller av gods som på annat sätt är hopfört i större enheter. I andra avtal skall undantag från restitution göras för sådant gods.

Kundens framställning inlämnas till cto. Denne kontrollerar att villkoren ovan är uppfyllda och noterar fraktavtalets nummer på kvittot på erlagda vagnspengar. Handlingarna insändes efter prövning till ekonomiavdelningen (eat) (SJF 830, art 449:2).

XVII. Statistik

Veckouppgift

132:1. *Trafikområdena* skall varje vecka sända in veckouppgift (vku), bl 634.30, till distriktsvagnfördelaren på antalet under den gångna veckan lastade vagnar och småbehållare. Veckouppgiften skall vara distriktsvagnfördelaren tillhanda senast måndagen efter lastningsveckan.

För lastningsvecka, som bryts av månadsskifte, skall två veckouppgifter sändas in till distriktsvagnfördelaren. Den ena uppgiften skall avse tiden t o m den sista i kalendermånaden och den andra resten av lastningsveckan.

3. *Trafikområde med både normal- och smalspår* samt med överföringstrafik skall lämna veckouppgift

dels för normalspåriga vagnar, som lastats för avsändning direkt på normalspår,
dels för normalspåriga vagnar, som lastats för avsändning direkt på smalspår,
dels slutligen för smalspåriga vagnar.

4. *Trafikområde* med överföringstrafik på smalspår skall lämna veckouppgift

dels för smalspåriga vagnar,
dels för normalspåriga vagnar.

5. Överföringsvagn (SI, Q 36p, Q 37p, Q 37dp och Q 37t), tom eller lastad, skall inte rapporteras i veckouppgiften.

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

7. Vagn som omexpedierats skall inte räknas som lastad på omexpedieringsstationen.

8. Vagn som bilastats eller sådan vagn som sammanlastats enligt Godsexpeditionsföreskrifter, del I (SJF 830) skall tas upp som lastad endast av den station, som först lämnat ut vagnen för lastning.

9. Stycke godsvagn skall redovisas endast av den station, som ställt ut den.

10. Vagn, som lastats med styckegods eller tjänstegods för transport endast inom bangårdsområdet, skall inte tas upp. Vagn, som är lastad av trafikant, skall däremot räknas: den får dock inte räknas, om den är omexpedierad eller inlämnad på ny fraktsedel.

11. Vagn, som är lastad på linjen eller på industrispår, skall redovisas av den station, som expedierar vagnen.

12. Järnvägsfordon, som är transportföremål och som rullar på egna hjul, t ex tomma cisternvagnar, skall inte räknas som lastade vagnar.

Som privatvagnar räknas endast vagnar med utbytesbeteckningen (de två första siffrorna i det 12-siffriga vagnsnumret) 06 eller 16 eller med 0 (noll) som första siffra i litterakoden eller vagnar ur nummerserien 500 000 – 599 000 enligt det gamla nummersystemet.

13. I Sverige lastade utländska vagnar och lastade vagnar, som tillhör enskilda järnvägar, skall redovisas tillsammans med motsvarande SJ godsvagnar.

14. För lastade småbehållare skall i veckouppgiften anges hur många av de lastade behållarna som utgjorts av småbehållare typ A, typ B.

15. Småbehållare, som lastats med tjänstegods, skall räknas.

16. I Sverige lastade utländska småbehållare skall ges upp och redovisas tillsammans med motsvarande typer av svenska behållare.

17. Vissa stationer skall anmärkningsvis lämna uppgifter enligt följande:

a) *trafikområde med stationer med olika spårvidder* skall rapportera antalet avgående vagnar med vagnslastgods (ej styckegods), som lastats om på stationen (vku punkt 5),

b) *trafikområde med övergångsstationer till enskilda järnvägar* (ej TGOJ) skall lämna uppgift om antalet lastade vagnar, som kommit in från berörd enskild järnväg (vku punkt 6),

c) *Boden, Kiruna och Luleå trafikområden* skall på särskild rad (vku punkt 7) redovisa *samtliga* malmvagnar, som lastats med malm eller slig. Härvid skall separata uppgifter lämnas för malmvagnar, lastade med exportmalm och -slig (lapplandsmalm), och malmvagnar, lastade med annan malm och slig.

Malmvagnar, som på Le td lastats med annat gods än malm eller slig skall ges upp i kolumnen »SJ malmvagnar och TGOJ M». Som SJ malmvagnar räknas även NSB/LKAB Mas.

18:1. *Distriktsvagnfördelaren* skall ställa samman de uppgifter som kommer in från trafikområdena. För denna sammanställning skall en genom distriktsvagnfördelarens försorg stencilerad blankett enligt nedanstående mönster användas.

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
I	VECKOUPPGIFT			....	....	....
II	....	....	....	....	....	....
III	....	....	....	....	....	....
IV	....	....	....	....	....	....
V	....	....	....	....	....	....
VI	....	....	....	....	....	....
VII						....
VIII						....
IX						....
X	....	....				
XI	....	....				

etc

2. Rad I utgör tabellhuvud och skall innehålla följande uppgifter:

- i rutorna 1-3 ordet »Veckouppgift»,
- i ruta 4 uppgift om trafikdistriktets signatur,

- c) i ruta 5 uppgift om huruvida det är fråga om normalspåriga vagnar, som lastats på normalspår (betecknas med bokstaven »N»), normalspåriga vagnar, som lastats på smalspår (betecknas med bokstäverna »NS»), eller smalspåriga vagnar (betecknas med bokstaven »S»),
- d) i ruta 6 uppgift om veckonummer.

| Exempel: 409 = nionde veckan år 1974.

När lastningsvecka bryts av månadsskifte, skall siffran »1» eller siffran »2» sättas efter veckonumret, varvid »1» avser första delen och »2» andra delen av lastningsveckan.

| Exempel: 4091 = första delen av nionde veckan år 1974.

3. Raderna II–XI etc skall innehålla följande uppgifter:

- | | |
|-----------------|---|
| a) rad II | antalet lastade småbehållare, |
| b) rad III | antalet av kund lastade vagnar, |
| c) rad IV | antalet med styckegods lastade vagnar, |
| d) rad V | antalet med tjänstegods lastade vagnar, |
| e) rad VI | summa lastade vagnar, |
| f) rad VII | antalet avgående vagnar med vagnslastgods, omlastat på distriktet |
| g) rad VIII | antalet lastade vagnar, som kommit in från enskild järnväg, |
| h) rad IX | antalet malmvagnar, som lastats med malm eller slig. Uppgiften gäller endast för Le td och |
| i) rad X–XI etc | näringsgeografiska områdessammandrag. I ruta 1 anges områdets nummer och i ruta 2 anges antalet vagnar som lastats av trafikant inom berört område. |

Anm. I raderna II–IX skall uppgifterna ställas upp efter rutmönstret i ovan nämnda SJ bl 634.30.

Exempel: Rad II, ruta 1 = antalet lastade småbehållare typ A,
rad IV, ruta 2 = antalet öppna vagnar, som lastats med styckegods,
rad VIII, ruta 6 = antalet lastade vagnar, som kommit in från enskild järnväg.

Rad- och rutnumren i ovanstående blankettmönster får inte användas på de blanketter, som distriktsvagnfördelaren lämnar till telegramexpeditionen.

19. Distrikt med både normal- och smalspår samt med överföringstrafik skall lämna separata veckouppgifter

dels för normalspåriga vagnar, som lastats för avsändning direkt på normalspår,

dels för normalspåriga vagnar, som lastats för avsändning direkt på smalspår,

dels för smalspåriga vagnar.

20. Distrikt med både normal- och smalspår men utan överföringstrafik skall lämna separata veckouppgifter

dels för normalspåriga vagnar,

dels för smalspåriga vagnar.

21. Distrikt med enbart smalspår och med överföringstrafik skall lämna separata veckouppgifter

dels för smalspåriga vagnar,

dels för normalspåriga vagnar.

22. När lastningsvecka bryts av månadsskifte, skall distriktsvagnfördelaren sända in separata veckouppgifter enligt ovanstående anvisningar dels för tiden t o m, den sista i kalendermånaden, dels för den återstående delen av lastningsveckan.

23. Ifylld blankett skall lämnas till telegramexpeditionen, som sedan sänder in uppgifterna per fjärrskrift till centrala trafikavdelningen (tagl), så att uppgifterna är avdelningen till handa senast kl 10.00 tisdagen efter lastningsveckan.

133–135. (Reservnummer)

XVIII. Efterforskningslistan

Efterforskning av presenningar, behållare m m

136. Centrala trafikavdelningen ger vid behov ut en lista över presenningar, behållare m m, som skall efterforskas för olika ändamål. Efterforskningsarbetet på stationerna organiseras lämpligen så, att viss tjänstgöringstur får i uppdrag att dagligen gå igenom vagnslistor, vagnjournaler o s v för att söka efter efterforskade presenningar och behållare.

Då ny efterforskningslista utkommer, skall närmast föregående lista makuleras.

137–144. (Reservnummer)

XIX. (Reservnummer)

XX. SJ småbehållare**145-148**

(I fråga om utländska småbehållare, se bil 10)

Definition

145. Med småbehållare avses behållare med ett lastutrymme av minst 1 m³ och högst 3 m³, försedda med rullanordning.

Användning

146:1. Småbehållare typ A och B är avsedda att användas i såväl inländsk som internationell trafik för befordring av allt slags gods utom

- a) gods som kan skada eller förorena behållaren,
- b) illaluktande eller smittfarliga ämnen,
- c) levande djur.

2. Småbehållare typ Aö, Bö och Cö är avsedda huvudsakligen för SJ egna transporter och får användas endast inom Sverige.

Utlämning

147:1. Behållare, som lämnas ut till kund för lastning skall vara rengjord.

2. När behållare – lastad eller tom – lämnas ut till kund utfärdas »Kvitto på småbehållare och pallkragar», SJ bl 66406(664.6), enligt anvisningarna till blanketten.

3. Behållare får lämnas ut för transport med bil- eller båtföretag endast om befordringen skall ske enligt Fortaxa (SJF 802) eller i godssamtrafik enligt SJ godstaxa (SJF 800) bil 4 och 5.

4. Behållare får lämnas ut för järnvägstransport i samlastningsvagn, om den beställs och kvitteras ut av samlastningsföretaget.

Återlämning

148:1. I fråga om rengöring efter slutad lossning se SJF 600, Normalvillkor i järnvägstrafik, art 73:2.

2. Behållare som lämnats ut till kund för lastning eller lossning skall återlämnas på den plats där den lämnats ut mot kvitto.

3. När kund återlämnat behållare, antecknas detta på det kvitto, SJ bl 66 406 (664.6) som utfärdades vid utlämningen.

På platser med stor behållaromsättning eller där gemensam bokföring av behållare för flera platser är ordnad kan återlämnade behållare i stället antecknas på »Inlämnade småbehållare och pallkragar», SJ bl 66 427 (664.7)

4. Behållare, som inte återlämnas inom 30 dagar efter utlämningsdagen, anses som förlorad, och anmäls till centrala trafikavdelningen (tagl). Den kund, som kvitterat ut behållaren är skyldig att utöver förseningsavgiften ersätta järnvägen med behållarens bruksvärde, om vilket uppgift begärs från centrala trafikavdelningen (tagl) i samband med att behållaren anmäls förlorad.

4.1 Återlämnas behållaren likväl på utlämningsstationer mer än 30 dagar efter utlämningsdagen, debiterar stationen förseningsavgift för det antal dagar behållaren varit borta oberoende av om beloppet överstiger behållarens bruksvärde.

Har kunden redan debiterats förseningsavgift för 30 dagar + behållarens bruksvärde, debiteras förseningsavgift för de ytterligare dagar behållaren varit borta. Bruksvärdet krediteras.

4.2 Återlämnas behållaren tom eller lastad efter mer än 30 dagar på annan station än den som lämnat ut den mot kvitto, underrättar stationen utlämningsstationen om denna kan fastställas. Utlämningsstationen debiterar kunden förseningsavgift för antalet dagar behållaren varit borta + avgift för felaktig användning.

Kan det inte fastställas var, när eller till vem behållaren senast utlämnats mot kvitto, tar stationen emot behållaren, debiterar återlämnaren förseningsavgift för 30 dagar + avgift för felaktig användning. Kan det fastställas, när behållaren utlämnats av järnvägen, skall förseningsavgift betalas för det verkliga antalet dagar behållaren varit borta.

Om den som debiterats, efteråt kan visa att dubbeldebitering skett, kan han begära restitution.

5. Kostnader för avhjälpande av sådan skada, som tillfogas behållaren under tiden mellan utlämningen till kunden och återlämningen till järnvägen, bärs av den kund som kvitterat ut behållaren. Uppgift om reparationskostnaden begärs från den reparationsplats, som avhjälp skadan

Fördelning

149. Småbehållare rapporteras, fördelas och beordras enligt reglerna i art 50.

Reparation

150:1. Småbehållare repareras av maskinavdelningen vid Dvst Ånge.

2. Skadad småbehållare förses med blått skadeanslag, »Får ej lastas», SJ bl 45 212 (452.12), och sänds till Ånge, enl mom 1.

Smörjning

151. Småbehållare detaljsmörjs vid behov.

XXI. SJ pa-behållare (Storbehållare)

(Ifråga om pa-behållare i internationell trafik, se bil 10)

Definition

152. Med pa-behållare avses behållare, för vilkas befordring specialinrättad vagn erfordras.

Användning

153. SJ pa-behållare får användas i såväl inländsk som internationell trafik.

Undantag: pa-behållare typ Dt och Dtl får endast efter särskilt medgivande från centrala trafikavdelningen (tag) anvisas för transport till utlandet.

Beställning och rapportering

154:1. För kunds beställning av pa-behållare gäller i tillämpliga delar SJF 600, Normalvillkor i järnvägstrafik, art 51. Beställningen kompletteras med uppgift om önskad behållartyp. Beställning av pa-behållare innebär också beställning av behållarvagn littera Lbs.

Pa-behållare jämte vagn hyrs även ut till kund per månad.

2. Tillgång på och behov av pa-behållare och behållarvagn anmäls till centrala trafikavdelningen (tag) per fjärrskrift. Vid tillgång anges vagns- och behållarnummer

Adressering

155. Behållarvagn med pa-behållare till en och samma mottagare adresseras som vanlig vagnslast. Behållarna adresseras inte. Lastas pa-behållare till olika mottagare, adresseras varje behållare. Vagnen adresseras på samma sätt som vid sammanlastning (SJF 620, Del II, art 3.8).

Reparation

156:1. Mindre skador på pa-behållare och behållarvagn repareras vid vagndrift-verkstad enl art 98:1.

156-157

Större skador repareras vid huvudverkstaden i Göteborg.

2. Skadad pa-behållare eller behållarvagn anmäls till centrala trafikavdelningen (tag) per fjärrskrift.

3. Blir pa-behållare/behållarvagn skadad genom kunds förvållande, bärs kostnaderna för reparationen av kunden, som underrättas om att järnvägen kommer att begära ersättning. Uppgift om reparationskostnaderna inhämtas från den verkstad, som avhjälpes skadan.

Revision

157. pa-behållare och behållarvagnar revideras vid huvudverkstaden i Göteborg.

XXII. Privata behållare

158. Privat behållare, som är godkänd och registrerad av järnvägen, är märkt med registrerande järnvägs ägaremärke och registreringsnummer, följt av märket P. Vid tomsändning av privat behållare utfärdas fraktsedel.

XXIII. Lastpallar

Lastpallsutbytets omfattning

159:1. Lastpallar byts

- i vagnslasttrafik om avsändaren träffat avtal med SJ därom,
- i styckegodstrafik pall mot pall med avsändare och mottagare utan avtal och utan avgift.

Avtal sluts av tdc. Kopia av avtalet sänds till trafikområdeschefen för avsändningsstationen.

2. Giltighetsområdet för lastpallsutbytet är SJ och EJ.

3. SJ är anslutet till den europeiska lastpallspoolen (EPP). Lastpallsutbytet omfattar därför även vagnslastsändningar till nedanstående länder, vars järnvägar är anslutna till EPP. Inom parentes anges resp järnvägsförvaltnings signatur.

Belgien	(B)	Norge	(NSB)
Bulgarien	(BDZ)	Polen	(PKP)
Danmark	(DSB)	Rumänien	(CFR)
Finland	(VR)	Schweiz	(SBB/CFF)
Frankrike	(SNCF)	Tjeckoslovakien	(CSD)
Italien	(FS)	Ungern	(MAV)
Jugoslavien	(JZ)	Väst-Tyskland	(DB)
Luxemburg	(CFL)	Österrike	(ÖBB)
Nederländerna	(NS)	Öst-Tyskland	(DR)

Pallkvalitet, reparation, skrotning

160:1. Utbytet omfattar trafikdugliga EUR-pallar, tillverkade enligt UIC (Internationella Järnvägsunionens) tillverkningsbestämmelser. Dessa överensstämmer med Svensk Standard SS 84 20 07, som utges av Sveriges Standardiseringskommission. Sådana lastpallar är märkta med

- »EUR» eller »  » på långsidornas högra klots,
- »SJ» eller »  » eller annan järnvägsförvaltnings (ansluten till EPP) signatur på långsidornas vänstra klots och
- ett kvalitetskontrollmärke på långsidornas mittklots t ex »SIS» för pallar tillverkade i Sverige.

Kvalitetskontrollmärket kan kombineras med en kod för tillverkaren och tillverkningsår. Märket förekommer i de fall en järnvägsförvaltningssignatur inte är lagligen skyddat. »  »-märket (med oval) är också lagligen skyddat.

I pallbytet förekommer SJ/EUR-märkta pallar som uppenbart avviker från UIC tillverkningsbestämmelser. SJ ansvarar gentemot de utländska jämvägsförvaltningarna för att SJ/EUR-märkta pallar fyller villkoren i dessa bestämmelser. Stationerna måste därför vara observanta på sådana »piratpallar» och inte godta dem i pallutbytet. Centrala trafikavdelningen (tagl, tfn 3822) underrättas om tillverkaren kan spåras.

Övriga palltyper än EUR som på ett eller annat sätt tillförts SJ skall t v användas i vår interna styckegodshantering samt i förrådsverksamhet.

2. Lastpall skall tas ur trafik om

- bräda saknas, är bräckt eller så spräckt att spik- eller skruvstam är synliga
- klots saknas, är spräckt eller så splittrad att spikar eller skruvar syns eller när märkningen saknas,
- spik har lossnat och sticker upp ur däcks- eller bottenbräder
- den är grovt förorenad med olja, fett e d.
- den har andra skador eller avvikelser från kraven på mått, virkeskvalitet eller hållfasthet enl SS 842007 som gör den uppenbart olämplig för fortsatt användning.

3. Följande skrotningsmall skall gälla för standardlastpallar (EUR-pallar). Om mer än nedanstående antal bräder och klotsar behöver bytas skall pallen skrotas. Även icke EUR-pallar – dock inte engångspallar – skall skrotas enligt samma grunder som gäller för EUR-pallar. Skrotmässig pall eller engångspall får inte sändas till reparationsplats.

Maximalt antal skadade	bräder	—	klotsar
	5		0
	4		2

Skadad pall sänds till någon av följande reparationsplatser: Nässjö, Göteborg N, Nyköping C, Hallsberg, Ånge och Luleå (till Le end från Le td).

160-161

4. Söndriga EUR-pallar samt alla andra palltyper som våra kunder använder sig av är »privata pallar» och skall betraktas som emballage.

Pallhållning

161A:1 Vagnslast

Avsändaren håller pallar i inländsk vagnslasttrafik (på svensk fraktsedel) även vid lastning i container.

Järnvägen har genom avtal med avsändaren förbundit sig att överta av mottagare inom viss frist återlämnade trafikdugliga EUR-utbytespallar för fraktfri retur till avsändaren/pallägaren. Denna återlämningsfrist omfattar 3 lossningsdygn, varmed förstås helgfria måndagar–fredagar.

Anm. Fraktfri retur kan under inga omständigheter medges om återlämningsfristen överskridits. Avsändaren debiterar mottagaren en avgift för varje pall som inte återlämnats till SJ inom fristen.

SJ håller pallar

– i internationell vagnslasttrafik (inkl till Sverige ankommande vagnslaster som nyinlämnas/omexpedieras på svensk gränsstation) under järnvägstransporten i Sverige samt i fråga om sändning till Sverige under mottagarens dispositionstid.

2. Styckegods

SJ håller pallar i styckegodstrafik under järnvägstransporten och järnvägens forsling.

För styckegodssändningar till samma mottagare, som av avsändaren lastas i container vilken forslas till mottagaren, tillämpas föreskrifterna för vagnslast, se mom 1 ovan. Samma sak gäller om container med sändningar till flera mottagare sänds till annan station än den egna knutpunkten för omlastning där. I båda fallen skall avtal vara slutet med avsändaren.

3. Tompallar kan erhållas från järnvägen

– mot företeende av returfraktsedel för återlämnade tompallar
– mot företeende av pallnota som utfärdats vid inlämning av vagnslast på internationell fraktsedel eller
– genom byte pall mot pall i styckegodstrafik.

161

Fördelning

161B. Lastpallar rapporteras, fördelas och beordras enligt art 50.

I syfte att åstadkomma snabbast möjliga pallomlopp sker central pallbeordring i största möjliga utsträckning genom stående pallorder (spo).

Tompallströmmarna inom trafikområdena skall styras till strategiska uppsamlingsplatser där behov finns eller varifrån beordringar kan göras i större poster.

Sortering av tompallar

161C:1. SJ har enligt pallbytesavtalen åtagit sig att trygga en rätttidig återlämning av EUR-pallar till avtalskunderna/pallägarna. EUR-pallar skall därför dagligen utsorteras. Överskott av pallar skall sorteras med EUR för sig och övriga för sig. Tompallar av resp kategori lastas i slutna vagnar – normalt minst 50 i varje vagn.

2. Avsändningsstationen har hela ansvaret för att beordrad vagn med EUR-pallar innehåller endast trafikdugliga EUR-pallar. Sådan vagn skall utan ytterligare kontroll kunna lämnas ut direkt till kund.

Transport av tompallar

161D:1. Lvfd eller avsändningsstationen utfärdar telegram när vagn med beordrade tompallar avsänds. Telegrammet skall innehålla vagnsnummer, sträcka, antal pallar, avsändningståg och datum. Det tillställs lvfd i bestämmelseområdet och bestämmelsestation.

2. Försening av tillbeordrade pallar för avtalskunds räkning skall rapporteras till lvfd.

3. Pallresursplaneringen för orts- och regionsforsling skall i syfte att minimera tompalltransporterna på lastbil inom knutpunktsregion göras i samråd mellan knutpunktstation, sekundärstation och entreprenör. Det kan t ex vara lämpligt att sekundärstation förser forslingsbil med utbytespallar för avhämtning hos direktforslingskund i omedelbar närhet av sekundärstation.

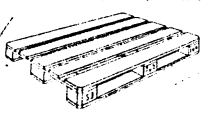
162

Bytesrutiner i inländsk vlt-trafik.

Rutinerna skall användas även för styckegodssändningar i container enligt art 161A.2.

På avs-stationen

162:1. Avsändaren/pallägaren antecknar i fraktsedelns samtliga delar under »Varuslag» antalet i sändningen ingående EUR-utbytespallar på härför avsedd rad i stämpelavtryck (ev förtryck) av nedanstående utseende.

 st EUR-utbytespallar	Återlämningsfrist 3 lossningsdygn Mottagaren skall utfärda retur- fraktsedel	Sista åter- lämningsdag /
--	--	-------------------------------------

Anm 1. Om stämpelavtryck eller förtryck finns i fraktsedel, men inga pallar ingår i sändningen, skall avtrycket överkorsas med kulspetspenna.

2.1 Skall dellastning eller dellossning förekomma, skall det av uppgifterna i pallstämpeln klart framgå hur återlämningen av dellastade/dellossade pallar skall ske.

2.2 För styckegodssändningar i container enligt art 161A.2 utfärdar avsändaren fraktsedel (proforma) för tompallarna, se punkt 4 nedan. Även numren på containerna skall anges. Returfraktsedeln bifogas frakthandlingarna för godset.

På bestämmelsestationen

3. På bestämmelsestation noteras vid aviseringen sista återlämningsdag (3-dygnsfri) med kulspetspenna i den ankommande fraktsedelns stämpelavtryck för EUR-utbytespallar. Återlämningsfristen är 3 lossningsdygn. Som lossningsdygn räknas helgfria måndagar–fredagar.

4. Mottagare av sändning

- kan återlämna EUR-utbytespallar för fraktfri retur inom 3-dygnsfristen,
- utfärdar därvid fraktgodsfraktsedel (proforma) för tompallarna från vagnslastsändning till pallägaren resp använder den från avsändaren mottagna returfraktsedeln och antecknar i denna fraktsedel, fältet för godsbeskrivning, antalet EUR-utbytespallar enligt följande exempel:
»00 EUR-utbytespallar från vagn nr..... avsänd den...../..... container nr.....»
- återlämnar tompallarna på av järnvägen anvisad plats, i regel fraktgodsmagasinet,
- uppvisar vid inlämningen den fraktsedel/de fraktsedlar, som styrker avsändare/pallägare och avsändningsstation, samt att motsvarande antal EUR-utbytespallar kommit med transport på järnväg.

Om kunden i returfraktsedeln önskar ge avsändaren av lasten upplysning om ev erhållna lastade »Övriga» pallar, skall sådan anteckning göras i fältet för underrättelser till mottagaren.

Anm. Överskrides återlämningsfristen övertar järnvägen inte pallarna som utbytespallar (se mom 6). Avsändaren/pallägaren debiterar efter eget gottfinnande mottagaren en avgift för varje pall som inte återlämnas inom fristen.

Kontroll m m vid återlämning på sändnings bestämmelsestation

5. *Vid pallarnas återlämning kontrolleras*

- returfraktsedelns uppgifter: adresserad till *ursprunglig* avsändare och *avsändningsstation*, *antal EUR-uthytespallar*, *vagns- (och container-) nummer* på den vagn (container) i vilken pallarna ankommit samt *avsändningsdatum*
- fristen. Sista återlämningsdag för fri retur är angiven i pallbytestämpeln i ankomstfraktsedeln,
- kvaliteten. Endast trafikdugliga EUR-pallar,
- antal. Ej flera pallar än som ankommit med transport på järnväg (framgår av uppgift i stämpelavtrycket i fraktsedeln för framtransporten resp uppgift i returfraktsedeln för pallar från styckegodscontainer som lastats av avsändaren enl art 161 A.2.

Detta gäller i tillämpliga delar även styckegodssändningar i container/vagn enl art 161A.2.

Av SJ ej godtagna pallar för fri retur kan – även om mottagare hävdar att de ankommit i sändningen – endast tas emot till befördran som »privata pallar» mot frakt. Järnvägen har nämligen inte möjlighet att kontrollera lastpallar lastade med vagnslastgods varför avsändarens uppgift om antal och kvalitet är utslagsgivande gentemot mottagaren. Tvister om antal och kvalitet i fråga om vagnslastpallar är därför en angelägenhet mellan mottagaren och avsändaren.

6. *De godtagna returpallarna skall inte* återsändas till ursprungliga avsändningsstationen utan kan mot returfraktsedel utlämnas till pallavtalskund eller sändas enligt stående eller tillfällig pallorder.

7. *Lastpallar som inlämnas efter fristen* skall inte övertagas av järnvägen som uthytespallar för fraktfri retur men kan lämnas in till befördring som vanligt gods. Pallarna skall i detta fall bandas och tydligt adresseras.

8. *Returfraktsedeln (proforma)* stämplas av den som tar emot och kontrollerar pallarna. Tjänstemannen anger i fältet för transportföretagets anteckningar vagnslastens ankomstdag. Fraktsedelns blad A överlämnas som kvitto till den som återlämnar pallarna.

Den uppvisade fraktsedeln för framtransporten stämplas eller märkes i högra halvan med »pallstämpeln» (förtrycket) till tecken på att den fraktfria returrätten utnyttjats. Returfraktsedeln (blad M och T) sänds omedelbart i separat kuvertpåse med järnvägspost till den ursprungliga avsändningsstationen.

162-163

Återlämning till sändningens avsändare/pallägare

9. Bestämme-
station för returfraktsedel

- datumstämplat returfraktsedeln vid ankomsten,
- kontrollerar att 3-dagarsfristen iakttagits på vagnslastens bestämme-
station, se även mom 12 nedan,
- aviserar pallägaren, om möjligt per telefon,
- överenskommer med denne om tidpunkt för tompallarnas utlämning (anteck-
nas på blad T),
- ser till att tompallar finns tillgängliga till överenskommen tidpunkt
- lägger upp pallarna för pallägarrens räkning,
- återlämnar EUR-pallar enligt uppgiften i returfraktsedeln,
- stämplat fraktsedeln med utlämningsstämpel och antecknar med kulspets
penna antal utlämnade pallar, datum och signatur.
- sänder blad T med kvittering av återlämnade pallar till egen rdvc.

10. Pallägaren

- äger rätt återfå pallarna senast 2:a dagen efter fraktsedelns ankomst. Pallarna
skall dock om möjligt återlämnas fraktsedelns ankomstdag,
- är skyldig avhämta pallarna inom överenskommen tid med risk att eljest få
avvakta ny frist,
- kvitterar mottagandet på blad T som för vanligt gods.

*Anm. Har pallarna inte avhämtats vid överenskommen tidpunkt har järnvägen rätt till ny
frist (2 dygn) räknat från den dag pallägaren begär pallarna.*

11. Om järnvägen inte kan lämna ut pallar inom överenskommen frist, har
pallägaren rätt att mot överlämning av returfraktsedlar/pallnotor debitera järn-
vägen avgift per pall enl Gtax. Trafikområdeschef utanordnar fakturerat belopp
från trafikuppbörd, Se SJF 190, art 112. (Om kontering, se SJF 107.1). Över-
lämnade returfraktsedlar/pallnotor förvaras på stationen i 2 år.

12. Om vagnslastens bestämme-
station mottagit returpallar efter återlämnings-
fristens utgång och likväl medgivit fraktfri retur, skall bestämme-
stationen för returfraktsedeln behandla denna som en felaktigt fraktberäknad »bet»-sändning
och utfärda Felnot med kvitto, SJ bl 64 363.

Obs! Avvikelser från tillämpningen av återlämningsfristen har avtalats i särskild
ordning med vissa kunder, vilket berörda stationer har kännedom om.

Spridningsvagn

163:1. Avsändaren håller EUR-utbytespallar i spridningsvagn från avsändnings-
stationen till spridningsvagnens bestämme-
station.

*Spridningsvagnens bestämme-
station*

Vid utlämning av spridningsgods byts EUR-pall mot EUR-pall.

2. Cto på avsändningsstationen fastställer i samråd med avsändaren instruktion för returpallarnas återlämning, exempelvis genom att avsändaren sänder returfraktsedlar (proforma) med sändningens fraktsedel.

3. Mottagare av spridningsvagn (cto, Svelast eller GDG) utfärdar omedelbart efter vagnens lossning och efter kontroll av pallarnas antal och kvalitet returfraktsedel för EUR-utbytespallarna (jfr exempel i art 162.4), om avsändaren inte medsänt sådan. Eljest äger avsändaren/pallägaren rätt att debitera spridningsvagnens mottagare (cto, Svelast eller GDG) avgift per pall enl Gtax.

4. Vid kombinerad spridning och nyinlämning (Gxf del I, art 419) svarar avsändaren för pallhållningen under hela transporten, d v s fram till den andra spridningsstationen. Mottagaren (cto/Svelast/GDG) på nyinlämningsstationen utfärdar returfraktsedel (proforma) endast för det antal utbytespallar som lossats där och mottagaren på den andra spridningsstationen utfärdar returfraktsedel för där lossade pallar.

Förenklad bytesrutin

164. För att undvika onödiga tomtransporter av pallar kan i fråga om pallavtalskund med såväl avgående som ankommande vagnslasttrafik kvittning ske mellan pallar upptagna i ankommande och avgående returfraktsedlar. Endast saldot överlämnas således till kunden resp järnvägen. Detta förfarande som skall anpassas till lokala förhållanden enligt föreskrifter som fastställs av cto får inte medföra vare sig att järnvägen förskotterar pallar för att täcka kunds pallbehov för lastning resp retursändning av pallar eller att kunds skyldighet att utfärda fraktsedel (proforma) för återsändning av pallar till pallägaren åsidosättes. Detta skall särskilt beaktas där forsling av container förekommer.

Om sådant utbyte har stor omfattning kan det i vissa fall vara lämpligt att bokföra pallarna.

Bytesrutiner i internationell vlt-trafik, Internationell fs.

165:1. I riktning från Sverige:

Avsändaren antecknar antalet EUR-utbytespallar i fraktsedeln dels i fält 25 i del 1 inom föreskrivet stämpelavtryck (jfr art 162.1) dels i fält 18. Han svarar även för att dellastade pallar blir antecknade.

Avsändningsstation

— utfärdar »Pallnota i internationell vagnslasttrafik», SJ bl 63 134 i 2 exemplar.

Del 1 överlämnas till avsändaren som kvitto medan del 2 behålls på stationen,

- återlämnar utbytespallar inom i pallnotan angiven frist (3 dygn) när avsändaren företer pallnotan, del 1
- korsar över del 1 samt fogar den vid del 2 som tecken på att pallarna återlämnats.

Avsändaren äger rätt att mot uppvisande av pallnota debitera järnvägen avgift enl Gtax för pall som inte kunnat återfås på anfordran inom fristen.

Cto utanordnar av kund fakturerat belopp från trafikuppbörd, se SJF 190, art 112. Om kontering, se SJF 107.1. Pallnotan påtecknas att utanordning skett.

I riktning till Sverige:

Godsexpeditionen på bestämmelsestationen

- utfärdar i samband med aviseringen »Pallnota i internationell vagnslasttrafik, SJ bl 63 134 i 2 ex (se bil 2) för utbytespallarna som finns angivna i fält 18 i fraktsedeln,
- fogar pallnotans del 1 vid fraktsedeln, medan del 2 behålles på stationen,
- debiterar omedelbart efter fristens utgång avgift enl Gtax för pall som ej återlämnas inom fristen. Avgiften upptas på »Godstrafikkvitto». Kvittots nr antecknas på pallnotans del 2 som tecken på att skulden reglerats.

Vid pallarnas återlämning kontrolleras

- fristen. Sista återlämningsdag är angiven i pallnotan,
- kvaliteten. Observera, endast trafikdugliga EUR-pallar,
- antal. Lika många som står angivna i pallnotan.

De mottagna pallarna kvitteras på pallnotans kvittodel, som mottagaren får behålla.

Pallnotan korsas över – om någon pall saknas antecknas detta – och lämnas därefter till godsexpeditionen, som debiterar mottagaren för varje ej återlämnad pall.

Debiterad pall återlöses ej.

Svensk fs

2. I riktning från Sverige:

— För utbytespallar i vagnslast som nyinlämnas/omexpedieras på svensk gränsstation tillämpas samma föreskrifter som för avsänd vagnslast i inländsk trafik.

Speditör/mottagare av vagnslast som på gränsstation nyinlämnar/omexpedierar sändning på internationell fraktsedel till utlandet

- utfärdar fraktgodsfraktsedel för utbytespallarna till pallägaren och antecknar »00 EUR-utbytespallar från vagn nr....., avsänd den...../.....»,
- uppvisar den fraktsedel som bestyrker avsändaren/pallägaren och avsändningsstationen samt att motsvarande antal pallar kommit med transport på järnväg,
- återlämnar pallarna genom att nyinlämna/omexpediera vagnen på internationell fraktsedel till EPP-ansluten förvaltning och därvid notera pallarna i fraktsedeln (fält 18 och 25).

Gränsstation

- behandlar returfraktsedeln enligt föreskrifterna i art 162:8,
- kontrollerar att motsvarande antal pallar kommit med transport på järnväg och att uppgifterna i övrigt svarar mot uppgifterna i fraktsedeln för framtransporten,
- återlämnar returfraktsedelns blad A till speditör först sedan den ursprungliga sändningen nyinlämnats/omexpedierats på internationell fraktsedel och pallarna upptagits i denna (fält 18 och 25),
- debiterar speditören/mottagaren avgift enl Gtax för ej reglerad pallskuld enligt ovan.

I riktning till Sverige:

— *Gränsstation* bifogar pallnotan (både del 1 och 2), som utfärdats enligt mom 1, till den inländska fraktsedeln, när vagnslast nyinlämnas/omexpedieras.

Bestämmelsestation kompletterar pallnotan med »sista återlämningsdag» i samband med aviseringen. I fråga om kontroll och debitering gäller föreskrifterna i mom 1.

165-166

3. Avsändarens anteckning i fraktsedeln om antalet lastpallar i sändningen är bestämmande för järnvägsförvaltningarnas avräkning och bestämmelsestationens byte med mottagaren.

Eventuella differenser skall enligt EPP-avtalet *regleras mellan avsändare och mottagare*

4. Oregelmsäshgheter som beror på åtgärd eller förbiseende från järnvägens sida anmäls skriftligen till centrala trafikavdelningen (tagl) på SJ bl 62 222, Skadere-dogörelse, varvid kopia av fraktsedeln (del 1) bifogas.

Bytesrutiner i styckegodstrafik

166:1. Lastpallsutbyte i styckegodstrafik sker endast EUR-pall mot EUR-pall. I vissa fall skall föreskrifterna för utbyte i vagnslasttrafik tillämpas, se art 161A.2.

Avsändningsstation lämnar lika många EUR-pallar i utbyte, som kunden lämnar in lastade. Observera kvalitetskontrollen (art 160).

I de fall en station, t ex en knutpunktsterminal, lastar sändningar till en och sam-ma mottagare i en styckegodscontainer, skall på vagnskortet som sätts på contai-neren (se SJF 620, Gtf, del I, punkt 3.7) utöver mottagarens namn anges totala antalet lastpallar i containern, t ex »8 pall». Den station som låter forsla contai-ner till mottagaren – antingen på vagnen eller med entreprenör – skall sörja för att byte pall mot pall sker med mottagaren eller med entreprenören enligt överens-komna rutiner.

2. Bestämmelesestation kräver lika många EUR-pallar i utbyte, som lämnas ut lastade. Mottagaren underrättas vid aviseringen om det antal tomma EUR-pallar som behövs för utbytet.

Saknar mottagaren sådan pall skall han antingen lossa godset från pallan i järn-vägens magasin eller erlägga avgift enl Gtax. Avgiften förs upp på särskild blan-kett »Pallnota i styckegodstrafik», SJ bl 66 416 (664.6.1). Del I lämnas till kunden, medan del 2 försedd med kundens erkännande lämnas till godsexpeditionen för debitering på »Godstrafikkvitto». Köpt pall återlöses ej.

3. För styckegodssändningar utan fraktsedel, fraktberäknade enligt enhetsfrakt-sats (Gxf I art 360–362) håller SJ pall endast under transporten. Utbytet sker EUR-pall mot EUR-pall (jfr mom 1 och 2).

4. I orts- och direktforsling sker pallutbyte mellan SJ och godsentreprenören, som jämfställs med kund EUR-pall mot EUR-pall. Detta gäller även Svelast och GDG.

5. Om bestämmelsestation för en direkt styckegodsvagn från utlandet (förbi gränsstationen) konstaterar att antalet lastpallar inte överensstämmer med den utländska avsändningsstationens uppgift härom eller att märkning och kvalitet på överlämnade pallar inte uppfyller fordringarna, skall detta anmälas till centrala trafikavdelningen (tagl) på SJ bl 63 138, Förteckning över oregelmässigheter beträffande EUR-pallar i internationell styckegodstrafik. Separat blankett uppläggs varje månad för varje förekommande avsändarbana och insänds till tagl omedelbart efter månadens slut.

Kontroll på gränsstation eni EPP-avtalet

167.1 Gränsstation

– bokför kontinuerligt antalet i styckegodsvagnar och vagnslaster överlämnade och mottagna lastpallar till/från utländsk järnvägsförvaltning på »Uppgift över överlämnade och övertagna utbytespallar», SJ bl 63 136 (633.54)

Anm. För direkta styckegodsvagnar skall den röda etiketten SJ bl 63 135 (633.53) klistras på »Lossningsförteckning för styckegods» (bl 63 172 (633 72) och för tullplomberade styckegodsvagnar på fraktsedlarnas kuvertpåse eller omslag.

– fastställer *dagligen* skillnaden mellan antalet överlämnade och mottagna lastpallar och avstämmer likaledes dagligen denna med grannlandets gränsstation (avstämning ej tillämplig för gränsstation mot NSB)

Anm. Eventuella oöverensstämmelser i fråga om antal och kvalitet i styckegodsvagnar som endast går mellan intill varandra liggande gränsstationer, regleras direkt mellan dessa stationer. Beträffande direkta styckegodsvagnar förbi gränsstation, se art 166.5.

- utjämnar skuldsaldo så snart som möjligt.
- utjämnar skuldsaldo vid månadens (M) slut genom att överföra tomma pallar senast den 20 påföljande månad (M-1); skuldsaldo vid månadens (M) slut får inte överföras till och utjämningspallar avseende sådant skuldsaldo får inte bokföras i påföljande månads (M-1) avräkningsuppgift (SJ bl 63 354)
- avslutar den 20 i månad M-1 avräkningen för månad M
- insänder senast den 25 i månad M-1 dels uppgift så icke utjämnat saldo för månad M, dels kopia av avräkningsuppgifterna (SJ bl 633 54) för samma månad.

167-170

2. Tomma lastpallar kan vid omedelbar utjämning under löpande månad överföras

- i styckegodsvagnar. De anges då tillsammans med lastade pallar på lossningsförteckningen i den röda etiketten SJ bl 63 135,
- som vagnslast. Pallarna skall då åtföljas av följesedel/förpassning, SJ bl 63 137 (633.55). Förpassning skall föras med röd etikett, SJ bl 63 135 och lastpallarna skall antecknas såsom överlämnade, SJ bl 63 136.

3. Tomma lastpallar som överlämnas för utjämning av skuldsaldo från föregående månad skall åtföljas av följesedel/förpassning, SJ bl 633.55 *utan* att den röda etiketten påsättes. På förpassningens dubblett erkänner den mottagande järnvägen mottagandet av de tomma lastpallarna och återsänder därefter dubbletten.

4. Avstämningen av antalet överlämnade och mottagna lastpallar *mellan SJ och NSB* sker centralt för samtliga gränsstationer enligt en särskild överenskommelse.

168–170 (Reservnummer)

171-172

Samarbete med ba, ea och ma

171. Tac har träffat överenskommelse med ba, ea och ma om gemensam användning av pallar och pallkragar. All kontroll mellan ta och ba/ea/ma slopas härigenom. Ba, ea och ma skall gentemot sina leverantörer tillämpa föreskrifterna i detta kapitel.

Samarbete med postverket

172. SJ och Postverket har tecknat särskilt avtal om utbyte av EUR-lastpallar som används vid posttransporter i Postverkets utrymmen på SJ.

Avtalet innebär att Postverket, i likhet med vagnslastkund, håller behövliga pallar för ifrågavarande transporter.

SJ övertar på bestämmelsestationen av Postverket inlämnade tompallar och kvittrar på Postverkets på omstående sida avbildade blankett »Kvitto på lastpallar».

172



Härmed kvitteras av Postverket denna dag inlämnade EUR-märkta tompallar

Antal

[illegible]

(Båda exemplaren kvitteras. Högst 99 pallar på samma kvitto. Om mindre än 10 pallar, skriv 0 i första rutan)

KVITTO PÅ LASTPALLAR

Järnvagens kvittering

Järnvägens kvittering	
Datumstämpel	Sign

Datumstämpel

Sign

Kvittot sänds av postkontoret omedelbart i odelat skick till postkontoret Stockholm Ban.

Mot avlämnande av kvittot till Stockholm N eller Stockholm S (eller efter särskild överenskom- melse annan station) utlämnas ovannämnt antal tompallar (SIF 636, art 172).

Vid inlösen av kvittot makuleras detta av stationen genom överkorsning och datumstämpling. Om det inlösts vid annan station än Nst, insänds det omgående till Väst Nst.

BI 2205.04 (maj 78) Del 1

4118 Pv tr Sth 1978



Härmed kvitteras av Postverket denna dag inlämnade EUR-märkta tompallar

Antal

[illegible]

(Båda exemplaren kvitteras. Högst 99 pallar på samma kvitto. Om mindre än 10 pallar, skriv 0 i första rutan)

Duplett
KVITTO PA LASTPALLAR

Järnvägens kvittering

Järnvägens kvittering

Datumstämpel

Sign

Datumstämpel

Sign

Detta duplettkvitto är avsett för
Stockholm Bana interna kontroll.

Det är inte giltigt för att få ut
tompallar hos SJ

For Stockholm Bana anteckningar

BI 2205.04 (maj 78) Del 2

4118 Pv tr Sth 1973

Postverket sänder kvittot till Posten Stockholm Ban, som mot företeende av dessa kvitton erhåller motsvarande antal tompallar från Stockholm N eller S. Tompallar kan undantagsvis mot företeende av kvitton erhållas även på annan station efter överenskommelse i varje särskilt fall mellan stationen och Postverket på orten. Stockholm Ban översänder då tillräckligt antal kvitton till vederbörande postanstalt.

Alla kvitton överkorsas och stämplas av stationerna.

Pallutbytet med Svelast/GDG

173:1. Pallar i vagnslast samt i spridningsvagn ställd till Svelast/GDG

Svelast och GDG behandlas som vanlig kund. Föreskrifterna för byte av pallar med vagnslastkunder (art 162 och 165) skall alltså tillämpas, vilket bl a innebär att Svelast/GDG skall

- träffa avtal med SJ på de platser där pallbyte önskas för avsända vagnslaster,
- återlämna returpallar på av järnvägen anvisad tid och plats för fraktfri retur inom 3-dygnströsten.

att SJ skall

- notera senaste återlämningsdag inom stämpelavtrycket i fraktsedeln,
- kontrollera av Svelast/GDG återlämnade returpallar till antal och kvalitet, att avsändaren (pallägaren) kan debitera Svelast/GDG för pallar, som inte återlämnats till SJ inom 3-dygnströsten.

2. Forslingspallar i styckegodstrafik. Gäller även utbytet med annan entreprenör än Svelast/GDG.
(Gods i spridningsvagn ställd till cto betraktas som styckegods.)

Pallutbytet i samband med ort- och direktforsling skall i princip ske pall mot pall samma dag, d v s Svelast/GDG skall till SJ återföra samma antal pallar som SJ överlämnat samma dag till Svelast/GDG för forsling. Det är därför nödvändigt att fortlöpande notera ut- och återlämnade pallar. Pallar med eller utan gods som entreprenör transporterar från en godsterminal/magasin till en annan, noteras om cto bedömer det nödvändigt ur kontrollsynvinkel.

Kontrollinsatsen skall anpassas till de lokala förutsättningarna, varvid pallströmmarna noggrant kartläggs. Beroende på den lokala arbetsfördelningen kan visst kontrollarbete även utföras av Svelast/GDG-man där så bedöms lämpligt. Insatsens storlek bör göras avhängig av pallomsättningen. På orter med stor pallomsättning kan det vara nödvändigt att tillsätta särskilda pallkontrollanter. Härvid bör möjligheten att utnyttja villkorligt arbetsför personal prövas.

173-174

Kontrollrutinen skall utarbetas av cto efter samråd med Svelast/GDG platsombud. Cto skall informera tdc om hur kontrollen är ordnad.

När det gäller omfattande pallbyte med direktforslingskund kan det i vissa fall vara lämpligt att bokföra pallarna särskilt för sådan kund, t ex när kunden själv lastar/lossar fordon, eller pallomsättningen är stor.

3. Avräkning

Avräkning sker månadsvis av pallar i orts- och regionforsling.

3.1 Antal ut- och inforlade pallar avstämnes dagligen med Svelast/GDG. Eventuella skillnader skall utjämnas genom överlämning av pallar.

3.2 Den sista i varje månad summeras antal ut- och inforlade pallar. För antalet under månaden för få inforlade pallar debiteras Svelast/GDG med SJ självkostnadspris som bekantgörs årligen.

Beloppen konteras kst nr 10045, konto 002 672.

Pallutbytet med ASG

174:1. Gentemot ASG tillämpas samma föreskrifter som mot SJ övriga kunder. Pallutbyte skall således ske

i vagnslasttrafik om ASG kontor tecknat avtal härom

i styckegodstrafik byte EUR-pall mot EUR-pall då ASG lämnar in gods på SJ.

2. Med vissa ASG-kontor har tecknats särskilda pallavtal eftersom sändningar därifrån inte åtföljs av fraktsedel (frakt debiteras endast en gång per månad). Avsändningsstationerna skall i sådana fall underrätta berörda bestämmelsestationer.

3. Avsändande ASG-kontor utfärdar returfraktsedlar. Dessa överlämnas samtidigt som samlastningsvagnarna till godsexpeditionen på avsändningsstationen, som märker dem med »Avtal finns» samt datumstämpel. Avsändningsstationen över-sänder returfraktsedlarna till de ASG-kontor som skall returnera pallarna.

I de fall returfraktsedel utfärdas endast en gång per vecka i varje transportrela-tion, avsäger sig ASG kravet på att pallarna skall återlämnas på bestämmelsesta-tionen inom den normala återlämningsfristen. Föreskrifterna i art 162.7 och 12 skall då inte tillämpas.

Tillämpad rutin skall framgå av det särskilda pallavtalet.

4. På orter med gemensam SJ och ASG terminal skall kontroll upprätthållas och regleras genom lokala överenskommelser.

175. Trafikområde skall första vardag i varje vecka till tagl per fjärrskrift insän-da rapport om pallskulder. Rapporten skall avse läget vid arbetets slut närmast föregående fredag och omfatta icke återlämnade EUR-pallar enligt returfrakt-sedlar, som ankommit tidigare än onsdag samma vecka.

Uthyrning av SJ-ägda lastpallar

176.1. *Överskott* av lastpallar kan användas för *tillfällig* uthyrning till SJ kunder under förutsättning

att totalt pallöverskott föreligger (samråd med tagl i varje särskilt fall) ,

att pallarna används för järnvägstransport,

att det är fråga om för SJ intressanta transportobjekt och

att uthyrningsperioden är tidsbestämd.

2. Uthyrning kan t ex ifrågakomma för tillfällig topputlastning eller för enstaka transport av stor omfattning för vilken mottagare eller forslingsentreprenör önskar få godset pallat men avsändaren ej har sin produktion/distribution pallettiserad.

Hyran erläggs med avgift per pall och påbörjad månad enl SJ Godstaxa.

3. Uthyrda pallar skall behandlas som utbytespallar. Detta innebär bl a att fraktsedlarna skall föras med föreskrivet stämpelavtryck samt anteckning om antal utbytespallar. Återlämning av uthyrda pallar sker på avsändningsstationen eventuellt genom kvittning med pallar upptagna i returfraktsedlar.

176-178

4. För inom hyrestiden ej återlämnad pall skall pallförhyraren debiteras med 35:- per pall, varigenom pallen övergår i förhyrarens ägo.
5. Hyran samt avgift för ej återlämnad pall konteras enligt föreskrifterna i SJF 107.1, Ekonomisk redovisning, gemensamma kontoplaner.

Privata pallar

177. När avsändare inlämnar gods till befordring lastat på privata pallar (icke utbytespallar), skall han i fraktsedeln under »Varuslag» anteckna »00 Privata pallar». I styckegodstrafik bör godset vara fixerat på pallen. Sådana pallar byts inte.

178. (Reservnummer).

XXIV. Pallkragar

Användning

179. Alla pallkragar, som är märkta SJ, är SJ egendom. De är avsedda för internt bruk men kan i mån av tillgång hyras ut till kund för transport med järnväg inom Sverige.

Utlämning

180. När pallkrage – tillsammans med ankommande sändning eller lös för att användas för sändning – lämnas ut till kund utfärdas »Kvitto på småbehållare och pallkragar», SJ bl 664.6, enligt anvisningarna till blanketten.

Anteckning i fraktsedeln

181. Antalet för en sändning använda SJ pallkragar skall av kunden anges i fraktsedeln under »Varuslag».

Återlämning

182:1. Pallkrage som lämnats ut till kund skall återlämnas på den plats, där den lämnats ut mot kvitto.

2. När kund återlämnar pallkrage – tillsammans med avgående sändning eller lös – antecknas detta på det kvitto, SJ bl 664.6, som utfärdades vid utlämningen.

På platser med stor pallkragsomsättning eller där gemensam bokföring av pallkragar för flera platser är ordnad, kan återlämnade pallkragar i stället antecknas på »Inlämnade småbehållare och pallkragar», SJ bl 664.7.

3. Pallkrage får lämnas ut för transport med bil- eller båtföretag endast om befordringen skall ske enl Fortaxa (SJF 802) eller i godssamtrafik enl SJ Gtax (SJF 800), bil 4 eller 5.

4. Pallkrage får lämnas ut för järnvägstransport i samlastningsvagn, om den beställs och kvitteras ut av samlastningsföretaget.

Fördelning

183. Pallkragar rapporteras, fördelas och beordras i princip enligt de för godsvagnar gällande reglerna i art 51.

Reparation

184. Pallkragar repareras vid huvudverkstaden i Malmö.

185-188

XXV. Pallboxar

(se även bil 10)

Definition och märkning

185. Med pallbox avses en öppen behållare med botten, som är utformad som en 4-vägslastpall. Stommen utgörs vanligen av metall och väggarna av ståltrådsnät. Pallboxens rymd är 0,75 m³.

Pallboxen är på en skylt märkt med »EUR», ägande banas signatur och nummer, föregånget av »Y».

Exempel: EUR DB
 Y 234567

SJ äger inga pallboxar. Vissa europeiska järnvägar, bl a DSB och DB är anslutna till en pallboxpool.

Utländska pallboxar kan komma lastade till svenska stationer, varvid de skall vara åtföljda av förpassning (RIV bl C1, motsv SJ bl 62 987). För återsändning av utländsk pallbox, se bilaga 10 punkt 25.2.1

Utlämning

186. När pallbox lämnas ut till kund, utfärdas »Kvitto på småbehållare, pallkragar och pallboxar», SJ bl 66 406, enligt anvisningarna på blanketten.

Återlämning

187. Pallbox som lämnats ut till kund, skall återlämnas på den plats där utlämningen mot kvitto skett. Återlämningsdagen antecknas på kvittot.

Skada, förlust

188. Vid skada på eller förlust av pallbox förfares enligt art 148.4-5.

Exempel på rapporter till och information från VET-centralen

	sid
Vagnhushållningsuppgift (art 40:1)	118
Vagnsituationsuppgift (art 40:1)	119
Prognosunderlag (art 40:2)	120
Lastningsprognos från to (art 40:4)	120a
Vagnorder och uppgift om tilldelning (art 41:2)	120b

Exempel på vagnhushållningsuppgift för trafikområde (art 40.1)

VAGNHUSHÅLLNINGSUPPGIFT VECKA 33

TO BLG

LITT	MBEF	ÄNDR	KVS-7	OMS	BEOX	RESX	AVSL	ANKL	AVSS	ANKS
GBS	98	-10	5	35	7	5	143	40		
G	80	- 2	14	10			38	60	110	120
H	41	- 8	2	1 5	4	5	35	3	4	4
OS	320	-14	144	20	100	90	300	112		
O	440		305	8			203	60		
R	18	2		40			38	2		

MBEF = inom området befintliga vagnar i genomsnitt under perioden

ÄNDR = förändringen i MBEF jämfört med föreg period

KVS-7 = antal vagnar befintliga inom området, som stått stilla i mer än 7 dagar.

Beräknas som ett genomsnitt av dagsvärden.

OMS = omsättningsprocenten beräknad som antal avsända vagnslaster i genomsnitt per lastningsdag i procent av MBEF.

BEOX = antal tomvagnar beordrade till eller från (—) området senaste veckan.

RESX = antal tomvagnar ankomna till eller avsända från (—) området senaste veckan. Beräknas som summan (ANKX—AVSX) enl vagnsituationsuppgifterna.

AVSL = antal under senaste vecka avsända lastade vagnar

ANKL = » ankomna »

AVSS = » avsända styckegodsvagnar

ANKS = » ankomna »

AVSL, ANKL, AVSS resp ANKS är summorna för veckan av motsvarande värden i vagnsituationsuppgifterna.

Exempel på vagnsituationsuppgift för trafikområde (art 40.1)

VAGNSITUATIONSUPPGIFT. TO BLG 78-08-15

LITT	BEF	AVSL	ANKL	AVSS	ANKS	AVSX	ANKX	KVS-7
GBS	92	28	8	3	5		18	4
G	80	8	12	40	4	15	1	13
H	13	7		1	1		6	1
OS	280	57	23				14	165
	450	40	12	0	2	3	35	332
R	15	7				2	2	1

BEF = inom trafikområdet befintligt antal vagnar. Vagn skall vara rapporterad med korrekt vagnsnummer till bestämmelsestation inom trafikområdet.

AVSL = antal vagnar som sedan föregående uppgiftstidpunkt rapporterats lastade med vagnslast eller tjänstegods och med avsändningsstation inom trafikområdet.

ANKL = antal vagnar, lastade med vagnslast- och tjänstegods, som sedan föregående uppgiftstillfälle tillförts BEF jämte de vagnar som sedan föregående uppgiftstillfälle rapporteras avsända lastade med bestämmelsestation inom trafikområdet.

AVSS = analogt med AVSL för styckegods.

ANKS = »— ANKL »—

AVSX = antal sedan föregående uppgiftstillfälle avsändningsrapporterade tomma vagnar med bestämmelsestation utom trafikområdet.

ANKX = antal tomma vagnar som sedan föregående uppgiftstillfälle tillförts BEF. Observera dock att tomtransporter med avsändnings- och bestämmelsestationen inom samma trafikområde ej skall redovisas under AVSX resp ANKX.

KVS-7 = antal vagnar befintliga inom området som ej förflyttats i tåg under de senaste sju dygnen.

Exempel på prognosunderlag (art 40.2)

PROGNOSUNDERLAG TO BLG VECKA 33

GRUNDPROGNOS VECKA 17 = 90 PROCENT AV DE STATISTISKA MEDELVÄRDENA

BTO LASTADE STANDARDVAGNAR

ÖVRIGA

	GBS	G	H	OS	O	R	LAST	TOM
M S	18	12		48	12	2	15	10
U	20	14	3	45	10	10	12	11
TRG S	1							10
U	2							15
CR S								4
U				1				
LK S						10		
U						8		

TRFU S				17			10	2
U				30			8	

Procenttalet = trafikkoefficient som är den centralt ingivna bedömningen av veckans trafik i förhållande till normal trafik (=100%).

BTO, bestämmelsertrafikområde

LASTADE STANDARDVAGNAR innefattar

vagnslast-, tjänste- och styckegodsvagnar, som är fördelningsbara. utom Hfs, OfS.

ÖVRIGA innefattar alla typer av godsvagnar, svenska och utländska, utom fördelningsbara svenska.

S betyder beräknat antal vagnar nästa vecka

U betyder verkligt antal avsända vagnar föreg vecka

Fält med noll skrivs ej ut. U-rader med enbart nollor utelämnas. Summerad utskrivs.

Exempel: på cto lastningsprognos (art 40.4)

() DP3

SPRO

BLG

T = XXX

M (GBS = 11 G = 3 OS = 35 O = 35)

CR (R = 5)

HD (OS = 7)

N (O = 20)

() DP3 = adress

SPRO = transaktionstyp

T = trafikoefficient uttryckt i ett procenttal. Inrapporteras endast om nästa veckas trafik väntas avvika från den omfattning som framgår av prognosunderlaget.

Efter bestämmelsetrafikområdets signatur anges inom parentes prognosticerat antal vagnar för nästa vecka specificerat per littera/ vagnslag.

Endast värden som avviker från prognosunderlaget (bil 1,4) behöver rapporteras.

Mall för intet-rapport

() DP3

SPRO

BLG

INTET

Exempel: på datorns vagnorder till cto (art 41.2)

VAGNORDER VECKA 33

TO NST

PROGNOS

LITT	AVSL	ANK1	ANK2
GBS	760	565	605
G	840	635	700
H	50	40	40
OS	510	500	500
O	240	280	265
R	40	65	60

SÄND

TILL	GBS	G	H	OS	O	R
OXD					75	
DLG						20
LA				20	80	
RESERV					10	

MOTTAG
FRÅN

	GBS	G	H	OS	O	R
TRFU	80	20				
CR	30	20	5			
U			5			

AVSÄNDNINGSSITILLT(ND MOT KONTINENTEN

GRÄNS ANTAL VAGNAR

A TRFU 150

Under PROGNOS anges summa avsända och ankommande laster enl fördelningsunderlaget.

ANK1 = prognos för ank vagnar föregående vecka

ANK2 = »— innevarande vecka

AVSL = avs lastade vagnar enligt senaste prognos

Under SÄND anges antal tomma vagnar som skall avsändas totalt under nästa vecka per bestämmelsetrafikområde och fördelningslittera.

Efter RESERV anges det antalet vagnar som av tagl beordrats från och till samma to.

Under MOTTAG anges det antal tomma vagnar som kan förväntas totalt under nästa vecka.

Anmälan om tillgång på och behov av småbehållare, lastpallar, pallkragar och presenningar.

Uppgifter skall uppta följande:

Trafikområde

1. A-bhl
2. B-bhl
3. Bö-bhl
4. Cö-bhl
5. Lastpallar totalt
6. Därav vlt-kund
7. Pallkragar
8. Pgs (6x8)
9. Pgm (4x8)

Uppgifterna utformas enligt nedanstående mall där vänster kolumn upptar tillgång och höger kolumn behov. Fyra mellanslag mellan kolumnerna och dubbelt mellanslag mellan varje rad. Adress för önskad tillbeordring anges efter högerkolumnerna.

GÄ TO

BHL M M VECKA 848

- | | | | |
|----|-----|-----|--------------------------|
| 1. | 24 | 26 | SNV 2 |
| 2. | 31 | 15 | |
| 3. | — | — | |
| 4. | 5 | — | |
| 5. | 640 | 640 | |
| 6. | 260 | 260 | |
| 7. | 10 | 15 | GÄ |
| 8. | 200 | 400 | GKR 100, SUR 100 |
| 9. | 200 | 600 | HFR 200, GKR 100, GÄ 100 |

Norm för avtalstext för vagn (- och presennings) clearing

AVTAL

mellan (NN) och Statens Järnvägar (SJ) om reglering av omsättningen av godsvagnar (och presenningar) vid station genom s k vagn(- och presennings) clearing.

§ 1

Avtalet syftar till att åstadkomma snabbast möjliga omsättning av vagnar (och presenningar).

Vagn(- och presennings)clearing innebär, att lastnings- och avhämtningsfrister som inte utnyttjas, tillgodoräknas NN för vagnar (och presenningar), för vilka fristen överskrids.

Anm. Generell normal frist är tiden mellan två järnvägens växlingstillfällen, dock minst 8 timmar – för vagn som NN både lossar och lastar minst 16 timmar. Förlängd generell frist kan förekomma under lågtrafik, t ex under semesterperioden. I fristerna inräknas endast tid mellan kl 07.00 och kl 17.00 vardagar utom lördagar, midsommar-, jul- och nyårsafton.

§ 2

Avtalet omfattar tvåaxliga svenska godsvagnar littera (och presenningar).

Antalet vagnar i varje grupp räknas var för sig.

eller¹⁾

Avtalet omfattar tvåaxliga svenska godsvagnar (och presenningar) enligt följande gruppering:

grupp 1. vagnar littera

grupp 2. »–

grupp 3. presenningar

Övriga svenska samt utländska vagnar behandlas enligt gällande SJ föreskrifter.

1) Endast det alternativ som skall tillämpas, intages i avtalstexten. Förekommer endast en grupp intages av § 3 endast första stycket.

§ 3

För clearingen nödvändiga uppgifter erhålls genom räkning av antalet vagnar (och presenningar) och sammanställs såsom framgår av bilaga 1 (anvisningar) till detta avtal. Räkningen skall göras varje vardag som växling sker utom lördag, midsommar-, jul- och nyårsafton och avse läget kl

Antalet vagnar i varje grupp räknas var för sig.

§ 4

Vagns(- och presennings) pengar enligt gällande SJ godstaxa och ev kompletteringar till denna beräknas på det under clearingperioden (=kalendermånad) genomsnittliga fristöverskridandet av samtliga vagnar (och presenningar), i förekommande fall för varje grupp enl § 2.

Förekommer under clearingsperioden förhöjda eller nedsatta vagnspengar, och/eller förlängd generell frist, beräknas vagnspengar för varje perioddel för sig.

Eventuellt tillgodohavande av frister kan ej föras över från en månad till en annan. Vagns(- och presennings)pengar uträknas enligt anvisningarna i bilaga 1 till detta avtal.

§ 5

Om NN så önskar skall SJ hålla vagnbokföringen tillgänglig för NN för kontroll.

§ 6

Detta avtal gäller ett år fr o m 0000-00-00.

Det kan förlängas ett år i taget. Före förlängningen skall i maj månad förhandlingar upptas mellan parterna i syfte att anpassa i § 3 nämnd tidpunkt till eventuella förändringar av växlingstillfällen i samband med SJ tidtabellsskifte.

Förlängning av avtalet skall bekräftas av ett av båda parter undertecknat tillägg till detta.

Underskrift

Underskrift

NN

SJ

/Bilaga 1 till avtal om vagn(- och presennings) clearing/

Anvisningar för vagn(- och presennings) clearing och beräkning av vagns(- och presennings) pengar

1. Notering varje vardag som växling sker, utom lördag, midsommar-, jul- och nyårsafton).

Noteringen avser läget vid den i avtalet § 3 fixerade tidpunkten. Förekommer växling två eller flera gånger per dygn skall noteringen avse läget vid en tidpunkt som ligger mellan kl 7 och 17, t ex mitt på dagen, dock alltid efter första och före sista växlingstillfället för dagen.

Antal	motsvarar
vagndygn (d)	hos kunden inestående antal vagnar plus antal överlämnade minus antal återlämnade vagnar sedan föregående notering.
generella frister (f)	antal överlämnade lastade plus antal återlämnade lastade vagnar sedan föregående notering. Anm Under tid då förlängd generell frist (16 dag-timmar) tillämpas, fördubblas antalet generella frister per lastad vagn, d v s varje lastad vagn ger 2 generella frister.

2. Vid månadens slut görs följande beräkningar.

Dagliga delposter enligt ovan summeras.

Skillnaden $d - f$ utgör det antal dygn (P), för vilket vagnspengar skall erläggas. Är P större än f skall P fördelas på olika vagnspenningssatser för 1:a, 2:a, 3:e o s v dygnet enligt följande exempel, där symbolerna antagas ha följande värden:

$$d = 1850$$

$$f = 850 = \text{antalet överlämnade och återlämnade lastade vagnar}$$

$$\text{och } P = 1000$$

$$\frac{P = 1000}{f = 850} = 1 \text{ hela och en rest på } 150, \text{ vilket innebär att } 850 \text{ vagnar stått } 1 \text{ dygn}$$

över fristen och av dessa 150 vagnar ytterligare 1 dygn. Uträknat i vagnspengar ger detta för exempelvis vagnar litt Gbs följande resultat. (Oktober 1980 enl SJ godstaxa).

$$850 \times 80 = 68\,000 \text{ kr}$$

$$150 \times 225 = 33\,750 \text{ kr}$$

$$\text{Summa} \quad 101\,750 \text{ kr}$$

Anm Under tid då förlängd generell frist (16 dagtimmar) tillämpas skall P divideras med 2f vid uträkningen av vagnspengar.

Oktober månad 1980 Kund..... Station.....

Dag	behållning = kol 7 från före- gående dag	Antal vagnar				Antal	
		överlämnade		återlämnade		vagn dygn(d) kol (2+3+4)- - kol (5+6)	generella frister (f) kol 4+ 6
		tomma	lastade	tomma	lastade		
1	2	3	4	5	6	7	8
1	80	25	15	5	25	90	40
2	90	15	15	0	20	100	35
3	100	20	10	0	35	95	45
4,5	lörd, sönd						
6	95	25	10	5	25	100	35
31	65	10	10	0	15	70	25
S:a						1850	850

4. Omfattar avtalet även presenningclearing förs uppgifter om presenningar på särskild hjälpblankett varefter motsvarande beräkningar görs.

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

(Observera att särskilda föreskrifter gäller för privatvagnar)!

A. På lastnings- eller lossningstation

På varje station skall vagn, innan den lämnas ut för lastning, synas av den stationstjänsteman, som lämnar ut den. Avsyningen skall omfatta kopplarhandtag, fotsteg med tillhörande handtag och bromsplattformar. Är någon eller några av detaljerna lösa eller helt borta eller så svårt deformerade, att det kan medföra olycksfall att använda dem, får vagnen inte lastas. Den skall i stället föras med blått skadeanslag »Får ej lastas», blankett 45 211 (452 11), och sändas till närmaste station, där den kan repareras (se art 98)¹⁾. På den plats på vagnen där skadan finns, ritas med vit krita en kraftig cirkel. Gäller det handtag eller fotsteg vid vagnshörn – även kopplarhandtag – ritas en cirkel dels på långsidan, dels på gaveln. Cirkeln, som är ett varningstecken för växlingspersonalen, skall tas bort av den personal, som avhjälper skadan.

Vagn skall ha felfria golv. Skador på golv som kan förorsaka olycksfall repareras innan vagn lämnas ut till lastning.

Observeras skall att golvskador ej får övertäckas med lösa bräder, papp eller dylikt.

Provisoriska reparationer av golv får ej utföras på sådant sätt att risk för olycksfall uppstår.

Personal, som tar emot lastad vagn till beföring eller granskar vagn, som lämnas tillbaka av kund efter lossning, skall undersöka vagnen ifråga om ovan nämnda detaljer. Kopplarhandtag kan ofta ha deformerats genom att vagnen dragits med lina, som kopplats i handtaget. Behandlas vagn av kund på sådant sätt att kopplarhandtag eller fotsteg kan skadas, skall kund av stationspersonalen göras uppmärksam härpå.

1) För privatvagnar som är registrerade vid svensk järnväg, se art 101. För utländska privatvagnar, se Bilaga 9 och 10.

Om en skada på tom eller lastad vagn är av sådan art, att t ex ett kopplarhandtag eller ett järn i en plattform brustit och svängt ut, så att de inkräktar på kopplarutrymmet eller sticker farligt långt ut från en vagnsida, skall skadan provisoriskt repareras på platsen. Kan skadan inte repareras helt på platsen, förses vagnen med blått skadeanslag, bl 45 211. Vagnen skall därefter sändas för reparation i enlighet med föreskrifterna i första stycket.

Angelägen sändning skall om möjligt lastas om (SJF 620, del II, art 4.3).

B. På station under transportvägen med möjligheter att reparera vagnar

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

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

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

Vagn med skada, som nämns i sista stycket under punkt A, skall växlas till reparationsplatsen för reparation. Angelägen sändning skall om möjligt lastas om (SJF 620, del II, art 4.3).

Om vagn enligt 1–3 avsänds utan reparation, skall skadan markeras på sätt, som anges under A.

Föreskrifter för användningen av containervagnar, ägda av INTERCONTAINER-bolaget

Det internationella bolaget för transport av transcontainer INTERCONTAINER (IC), som bildats av olika järnvägsförvaltningar, bl a SJ, och med sin ledning i Basel, äger ett antal specialvagnar för transport av transcontainer i internationell trafik.

Vagnar

1. De av IC ägda vagnarna är **P** -märkta och inregistrerade i SNCB och SNCF vagnparker. De har följande litt och nr:

nuvarande numrering		kommande numrering
Ss:		Sgs: 4-axliga, 60'
21 88 0471 000		33 88 4540 000
21 87 0470 436-990		33 87 4540 436-990
21 87 0471 050-849		33 87 4541 050-849
		33 87 4545 000-549
Sgss:		Sgss: 4-axliga, 60'
26 87 0478 850-949	}	85 87 4549 501-999
26 87 0479 332-431		
Sas:		Sggos: 6-axliga, 80' (2
21 87 0475 900-999		33 87 4565 900-999 kortkopplade
		enheter med en
		gemensam boggi)
		Lgs: 2-axliga, 40'
		23 87 4425 000-409

Vagnarnas användning

2.1. Vagnarnas användning bestäms helt av IC i Basel. De insätts i första hand i ctr-trafik med hela tåg eller vagngrupper, exempelvis Göteborg-Oslo och åter. Då vagnarna befinner sig i Sverige behandlas och rapporteras de på samma sätt som andra **P**-märkta utländska vagnar enl Bilaga 10. Avvikelser härifrån enligt nedan skall dock beaktas.

2.2. IC har bestämt mellan vilka stationer dessa P-märkta vagnar får sättas in. I Sverige får de tills vidare användas till/från Göteborgs norra, Göteborg-Skandiahamnen, Malmö central och Solna. I trafik med det sydliga utlandet får de av vagn tekniska skäl framföras endast över Trelleborg-Sassnitz och Ystad-Swinoujcie. Fullständig förteckning över tillåtna stationer, se SJH 840.2, Expediering av intercontainertransporter (endast tilldelad berörda stationer).

2.3. Vagn får inte sändas tom – inte ens till någon för trafik upplåten station enligt ovan – utan att IC i Basel har beordrat vagnen. Saknas uppgift om hur lossad vagn skall användas, skall besked inhämtas hos tagl, tfn Stockholm 3821.

Rapportering

3. Om rapportering av ankommande och avgående vagnar, se SJF 840.2, Anvisningar för expediering av INTERCONTAINER-transporter, del II, kap 2.

Föreskrifter för kylvagnstrafik till utlandet (inkl Norge). (INTERFRIGO, STEF, TRANSFESA, TRANSTHERMOS)

SJ är delägare i det internationella kylvagnsbolaget INTERFRIGO, som har till ändamål att hyra ut och förvalta kylvagnar, maskinkylvagnar och isolerade vagnar – i det följande benämnda IF-vagnar – och containrar för internationella transporter under kontrollerad temperatur samt att leda och övervaka transporter av såväl lastade som tomma, av bolaget förvaltade vagnar/containrar. Ledningen utövas av bolagets generaldirektion i Basel. SJ är bolagets generalrepresentant för Sverige.

Övriga medlemmar i INTERFRIGO är järnvägsförvaltningarna i följande länder:

Belgien (SNCB)	Norge (NSB)
Bulgarien (BDZ)	Portugal (CP)
Danmark (DSB)	Rumänien (CFR)
Finland (VR) ²⁾	Schweiz (SBB)
Frankrike (SNCF)	Spanien (RENFE)
Grekland (CH)	Storbritannien (BR)
Iran (RAI)	Tjeckoslovakien (CSD)
Irland (CIE)	Turkiet (TCDD)
Italien (FS)	Förbundsrepubliken Tyskland (DB)
Jugoslavien (JZ)	Tyska demokratiska republiken (DR)
Luxemburg (CFL)	Ungern (MAV)
Nederländerna (NS)	Österrike (ÖBB)

Vagnar under INTERFRIGO förvaltning

1. Följande kylvagnar, maskinkylvagnar och isolerade vagnar är under transporten och uppehåll i Sverige under INTERFRIGO-förvaltning, oavsett om vagnarna är påmålade INTERFRIGO eller inte:

1.1 Privata vagnar

tillhörande kylvagnsbolagen INTERFRIGO	registrerade i vagnparken ¹⁾ hos DB (80), DR (50), FS (83), JZ (72), NS (84), SNCB (88) och SNCF (87)
---	--

STEF

SNCF (87)

1) Inom parentes anges sifferkoden för registrerade järnväg.

2) Endast kylcontainer.

TRANSTHERMOS

DB (80)

TRANSFESA

DB (80), DR (50), FS (83), RENFE (71)

1.2 Jämvägsägda kylvagnar och isolerade vagnar tillhörande järnvägsförvaltningarna:¹⁾

BDZ	(52)	MAV	(55)
CH	(73)	NS	(84)
CFR	(53)	NSB	(76) ²⁾
DB	(80)	SBB	(85)
DR	(50)	SNCB	(88)
FS	(83)	TCDD	(75)
JZ	(72)		

1.3 SJ vagnar littera Ibps, Icps och lbbpls, då de

a) är lastade från svenska stationer till det sydliga utlandet

Anm. Som lastad till utlandet anses i detta sammanhang också vagn, som expedieras på svensk fraktsedel till svensk gränsstation, där den skall nyinlämnas till utlandet.

b) ankommer lastade eller tomma från det sydliga utlandet till svenska stationer,
c) transiterar Sverige.

Observera att även svensk vagn av ovannämnda litteror, som ankommit lastad från sydliga utlandet, efter lossning skall

rapporteras genom lossningsanmälan (i vissa fall, se punkt 6).

Norsk och svensk vagn i norsk-svensk trafik och svensk vagn i intern svensk trafik rapporteras inte genom lossningsanmälan, även om vagnen är märkt INTER-FRIGO, utan upptages som tillgång genom anmälan per fjärrskrift till centrala trafikavdelningen (tagl).

De viktigaste rapporteringsföreskrifterna återfinns i

Minneslista för rapportering av kylvagnar i internationell trafik, SJ bl 63 573 (635.23).

Rapportering skall även ske enligt föreskrifter för privatvagnar (bil 10.III).

1.4 I punkt 1.1 och 1.2 nämnda vagnar har någon av utbytesbeteckningarna 11, 12, 14 eller 17.

1) Inom parentes anges sifferkoden för ägande järnväg.

2) Endast i trafik med sydliga utlandet bortom Sverige.

Val av vagn

2. För transporter till utlandet (utom Norge) skall vagnarna användas i följande turordning:

2.1 Utländska IF-vagnar, privata.

2.2 Utländska IF-vagnar, jämvägsägda

2.3 SJ vagnar, dock endast vagnar littera Ibps, Icps och lbbps.

3.1 För transporter till Norge kan alla SJ och NSB kylvagnar och isolerade vagnar användas. Utländska IF-vagnar får inte användas för transporter till Norge.

3.2 För transporter till f n Belgien, Bulgarien, Danmark, Frankrike, Italien, Jugoslavien, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Sovjetunionen, Spanien, Storbritannien, Västtyskland och Österrike måste vagnarna uppfylla vissa tekniska villkor enl konventionen om internationella transporter av lättfördärliga livsmedel och om transportmedel för sådana transporter (ATP). INTERFRIGOs och övriga kylvagnsbolags P-märkta vagnar samt vissa utländska banegna kylvagnar uppfyller dessa villkor. Vagnarna är märkta med särskilda skyltar till höger på vagnarnas långsidor. Skyltarna har tre bokstäver och därunder siffror för månad och år i blått på vit botten. Siffrorna anger sista giltighetsmånaden för certifikatet för godkänd vagn.

Vagnbeställning

4. Kund beställer IF-vagn för sändning till utlandet eller till svensk gränsstation, där sändningen skall nyinlämnas till utlandet – om detta senare tillfrågas kunden – på samma sätt som för sändningar i allmänhet. Vid beställningen skall kunden ange

lastningsdag

antal vagnar

vagntyp – kylvagn eller isolerad vagn

golvyta

önskad utrustning, t ex köttkrokar

önskemål om isning före lastningen

varuslag

ungefärlig vikt

bestämelsestation

befordringsväg eller utgångsgränsstation

4.1 Beställningen bokförs på stationen och vidarebefordras med uppgifterna i ovan angiven ordning i särskilt telegram (fjärrskriftsmeddelande) till tagl. För beställning av vagn för lastning till Norge, se Gvf art 37.

Rapportering

Gränsstationerna och stationerna Göteborg N och Stockholm-Vagnslaster rapporterar direkt till INTERFRIGO i Basel på INTERFRIGOs egna blanketter. Rapporteringen av lossade, lastade och nyinlämnade vagnar görs på samma blankett.

Gränsstations rapportering

5. Gränsstation rapporterar alla inkommande och utgående kylvagnar (även maskinkylvagnar) och isolerade vagnar, såväl lastade som tomma.

För inkommande vagnar används IF-blanketten »Vagnövertagsningsrapport vid gräns», vit med beteckningen INGÅENDE, och för utgående vagnar IF-blanketten »Vagnöverlämningsrapport vid gräns», gul med beteckningen UTGÅENDE.

Undantag:

- 1) *Helsingborg F och Malmö F rapporterar t v varken in- eller utgående vagnar.*
- 2) *Trelleborg F rapporterar t v inte inkommande lastade och utgående tomma kylvagnar (maskinkylvagnar, kyltåg) och isolerade vagnar, tillhörande järnvägar, som inte är medlemmar i INTERFRIGO (CSD, PKP).*

5.1 INGÅENDE och UTGÅENDE-rapport upprättas för varje kalenderdygn med genomskrift i 3 exemplar. På förmiddagen följande dag sänds originalet som tjänstepost i kuvertpåse, bl 63 574 (635.24), till INTERFRIGO i Basel. Kuvertet skall inte klistras igen. En kopia sänds till tagl—INTERFRIGO och en behålls på stationen.

5.2 Rapporterna numreras i löpande följd under kalenderåret (INGÅENDE- och UTGÅENDE-rapporterna var för sig). I årets första rapport av varje slag införs i blankettens huvud: »Letzte Meldung im Jahre.....war Nr.....». Härigenom får INTERFRIGO möjlighet att kontrollera, att samtliga rapporter för föregående år kommit in.

5.3 Blanketterna fylls i enligt följande.

Datum anges med 4 siffror, t ex 1 februari = 0102, och avser dag för övertagande resp överlämnande.

I kolumnen »Vagn» anges utbytesbeteckningen och beteckningen för ägande eller registrerande jämväg med var sin tvåsiffriga kod, det sju-siffriga vagnsnumret och slutligen självkontrollssiffran.

Wagon / Vagn									
Utbytesbeteckn Reg.		Adm./Förv.		Numéro Nummer				Contr./Kontr.	
33	34	35	36	37	39	41	43	44	
1	1	8	6	8	0	7	7	1	0

Avsändnings- och bestämmelsestation anges efter uppgifterna i fraktsedeln. Bestämmelsestationens namn skrivs ut fullständigt, t ex Stockholm-Årsta, Basel SBB, Paris-la-Chapelle. Stationssignaturer och förkortningar får inte användas.

5.4 Upptäcker gränsstation efter det att rapporterna för viss dag har sänts in, att vagn inte blivit rapporterad, förs sådan vagn upp på en tilläggsrapport. Denna dateras med datum för rättelsen, ges samma löpande nummer, som rapporten för den dag, då vagnen gått in eller gått ut, och påtecknas »Ergänzung» ovanför numret. I tilläggsrapport införs med rött efter det löpande numret »a» och om flera tilläggsrapporter, avseende en och samma dag utfärdas, »b, c» o s v.

5.5 Om rättelse behöver göras i redan insända rapporter, sker detta genom att en rättelserapport utfärdas på samma blanketty, som den rapport rättelsen gäller. I en och samma rättelserapport får upptagas endast rättelser avseende en och samma dag. Rättelserapport dateras med datum för rättelsen och förses inte med löpande nummer.

Rättelsen formuleras på följande sätt:

Änderung zur (INGÅENDE- eller UTGÅENDE) Meldung Nr.....

Gemeldet: (här upprepas samtliga i den ursprungliga rapporten angivna uppgifter för vagnen)

Muss heissen: (här anges samtliga uppgifter för vagnen så, som de skall lyda efter rättelsen)».

Innebär rättelsen att uppgifterna för en tidigare rapporterad vagn skall strykas, formuleras rättelsen på följande sätt:

»Änderung zur (INGÅENDE- eller UTGÅENDE) Meldung Nr.....

Gemeldet: (här upprepas samtliga i den ursprungliga rapporten angivna uppgifter för vagnen)». I anmärkningskolumnen anges:

»Zu streichen».

5.6 Vid nyinlämning av utgående vagn anges den ursprungliga avsändningsstationen och inte nyinlämningsstationen som avsändningsstation i UTGÅENDE-rapporten.

För övrig rapportering vid nyinlämning se punkt 8.

5.7 Om INTERFRIGO-förvaltd vagn kommer till gränsstation från svensk station och av någon anledning inte sänds vidare till utlandet utan antingen lossas på gränsstationen, sänds till annan svensk station för lossning eller tillbaka till den ursprungliga avsändningsstationen förfars enligt följande:

Gäller det en SJ vagn, underrättas tagl genom telegram (fjärrskriftsmeddelande). Gäller det en utländsk IF-vagn och denna lossas på gränsstationen, lämnas lossningsanmälan enligt föreskrifterna i punkt 6. Om vagnen sänds till annan svensk station för lossning eller tillbaka till den ursprungliga avsändningsstationen, lämnas lastningsanmälan enligt föreskrifterna i punkt 7.

5.8 Om en SJ vagn, som enligt punkt 2.2 ovan kan användas i INTERFRIGO-trafik, sänts på svensk fraktsedel till gränsstation och för vilken kylvagnsavgift tagits ut enligt Gtax, nyinlämnas till utlandet, anses den ha varit under INTERFRIGO-förvaltning från den ursprungliga avsändningsstationen. Gränsstationen lämnar lastningsanmälan enligt föreskrifterna i punkt 7 och underrättar den ursprungliga avsändningsstationen om nyinlämningen. Se även punkt 5.6.

Lossningsanmälan

6. Station, på vilken IF-vagn, som kommit lastad från utlandet (eventuellt efter nyinlämning) eller i intern svensk trafik, lossas, lämnar lossningsanmälan omedelbart efter det att lossningen avslutats eller vid den tidigare tidpunkt, vid vilken det bestämt kan avgöras, när vagnen blir slutlossad.

6.1 Lossningsanmälan sänds i särskilt telegram till tagl utom från stationerna inom Göteborgs, Helsingborgs och Malmö trafikområden och Stockholm—Vagnslasters vagnfördelningsområde. Stationerna i dessa områden sänder lossningsanmälan till cto (lvfd) resp Vast. Anmälan inleds med »Lossningsanmälan» och skall innehålla följande uppgifter i den ordning de anges här:

Lossningsstation

ankomstdag

slutlossad den

vagnsnummer

antal dagar, varmed avhämtningsfristen överskridits

gränsstationer, över vilka vagnen enligt övergångsanslagen befordrats på framvägen

avsändningsstation

6.2 Vid angivande av vagnsnummer används alla tolv siffrorna och beteckningen för ägande eller registrerande järnväg. Exempel 1183 FS 0830 044-1.

6.3 Det antal dagar, varmed avhämtningsfristen överskridits fastställs enligt föreskrifterna i SJF 600, Nonnalvillkor i järnvägstrafik, art 73:4.

6.4 Lvfd Göteborg, Helsingborg, Malmö och Stockholm-Vagnslaster rapporterar inom eget område, lossade vagnar från utlandet på INTERFRIGO-blanketten »Daglig anmälan nr.....». Blanketten ifylls enligt separat utfärdade anvisningar. Originalen sänds minst en gång i veckan direkt till INTERFRIGO i kuvertpåse bl 63 574 (635.24). En kopia sänds till vardera tagl-IF och eatg 2 och en behålls på stationen.

Lastningsanmälan

7. Station, på vilken IF-vagn lastas till utlandet eller till svensk gränsstation för att nyinlämnas till utlandet, lämnar lastningsanmälan snarast efter det att vagnen avsänts.

7.1 Lastningsanmälan sänds i särskilt telegram till tagl utom från stationerna inom Göteborgs, Helsingborgs och Malmö trafikområden och Stockholm-Vagnslasters vagnfördelningsområde. Stationerna i dessa områden sänder lastningsanmälan till cto (lvfd) resp Vast. Anmälan inleds med »Lastningsanmälan» och skall innehålla följande uppgifter i den ordning de anges här:

lastningsstation

ställd till förfogande den

avsänd den

vagnsnummer

varuslag

bestämelsestation

antal dagar, varmed lastningsfristen överskridits

lastens vikt i ton (med en decimal)

kylvagnsavgift

gränsstation

7.2 För angivande av vagnsnummer se punkt 6.2

7.3 Det antal dagar, varmed lastningsfristen överskridits, fastställs enligt föreskrifterna i SJF 600, Normalvillkor i järnvägstrafik, art 51:8.

7.4 Kylvagnsavgift anges med det belopp, som enligt SJF 841, INTERFRIGO-tariff, skall erläggas i ifrågavarande relation.

7.5 Lvfd Göteborg, Helsingborg, Malmö och Stockholm-Vagnslaster rapporterar inom eget område lastade vagnar till utlandet på IF-blanketten »Daglig anmälan nr.....». Blanketten ifylls enligt separat utfärdade anvisningar. Originalet sänds minst en gång i veckan direkt till INTERFRIGO i kuvertpåse, bl 63 574 (635.24). En kopia sänds till vardera tagl-IF och eatg 2 och en behålls på stationen.

Nyinlämningsanmälan

8. Station, på vilken IF-vagn nyinlämnas, (utom stationerna inom Göteborgs, Helsingborgs och Malmö och inom Stockholm-Vagnslasters vagnfördelningsområde), anmäler detta i särskilt telegram till tagl.

8.1 Anmälan inleds med »Nyinlämning» och skall innehålla följande uppgifter i den ordning de anges här:

nyinlämningsstation

dag, då vagnen ställts till mottagarens förfogande

dag, då vagnen avsänts

vagnsnummer

varuslag

gränsstation (vid nyinlämning till utlandet)

bestämelsestation

antal dagar, som vagnen uppehållits utöver medgivna frister

lastens vikt i ton (med en decimal)

inkasserad kylvagnsavgift

lasten ändrad/inte ändrad

8.2 Om IF-vagn nyinlämnas till utlandet utan ändring av lasten och om det av påklstringslapp eller anteckning i fraktsedeln för transporten till nyinlämningsstationen framgår, att kylvagnsavgift av den ursprungliga avsändningsstationen tagits ut till den slutliga bestämmelsestationen, kompletteras anmälan med:
»Kylvagnsavgift(bestämmelseland)»

I övrigt skall avgift uttagas vid nyinlämning enligt SJF 841, INTERFRIGO-tariff.

8.3 Lvfd i Göteborgs, Helsingborgs, Malmö och Stockholm-Vagnslaster rapporterar inom eget område nyinlämnade vagnar till/från utlandet på IF-blanketten »Daglig anmälan nr.....». Blanketten ifylls enligt separat utfärdade anvisningar. Originalet sänds minst en gång i veckan direkt till INTERFRIGO i kuvert, blankett 63 574. En kopia sänds till vardera tagl-IF och eatg 2 och en behålls på stationen.

Rengöring av INTERFRIGO-vagn

9. Ifråga om rengöring och smittrening av INTERFRIGO-vagnar gäller i princip föreskrifterna i SJF 600, Normalvillkor i järnvägstrafik, art 73:2.

9.1 Efter varje transport: Alltid sopning (bortskyffling) av lastrester, packningsmaterial o d.

Efter transport av färskt kött/fläsk o d dessutom alltid tvättning (spolning med varmvatten).

Om mottagaren inte rengör en vagn skall han betala ersättning till järnvägen. SJ ansvarar inför de utländska järnvägarna för att vagnarna är rengjorda när de lämnar Sverige.

9.2 Före varje transport Alltid kontroll av renlighet; före lastning av kött/fläsk o d spolning vid behov (knappast nödvändigt om vagnen tvättats efter föregående transport).

9.3 Vid oregelmässigheter: Om lastrester, packningsmaterial o d finns kvar från tidigare transport, tillser järnvägen att vagnen blir rengjord, innan den lämnas ut för lastning. Finns lastrester m m kvar från en tidigare transport av färskt kött/fläsk, skall stationen upprätta Rapport om föroreningar i IF-trafik ankomna vagnar, bl 63 576 (635.26). Den ifyllda blanketten insänds i 2 ex till centrala trafikavdelningen (tagl) senast 8 dagar efter vagnens ankomst.

Tomsändning av INTERFRIGO-förvaltade vagnar

10.1 Tomma INTERFRIGO-förvaltade vagnar, såväl P-märkta som järnvägsägda befordras i regel utan något slag av följehandling. De förses med internationellt vagnskort, bl 63 549 (635.15), på vilket med tydlig skrift anges bestämmelsestation och befordringsväg. Alla gränsstationer på återvägen skall anges. Som (avsändare och) mottagare anges INTERFRIGO om inte annat föreskrivs i vagnordern.

På raden för lastens vikt anges »TOM/LEER».

10.2 Om fraktsedel i något fall skall utfärdas, anges detta i vagnordern. I fraktsedeln anges INTERFRIGO som avsändare och mottagare samt den adress och bestämmelsestation, som i varje enskilt fall föreskrivs i vagnordern.

I fraktsedelns fält 16, »Vagnar», införs med rött »P» och i fält 25 »Godsbeskrivning», likaledes med rött »INTERFRIGO».

Anmälan om att INTERFRIGO-förvaltad vagn tagits ur trafik

11. Station, på vilken IF-vagn tagits ur trafik p g a skada, anmäler snarast detta i särskilt telegram (fjärrskriftsmeddelande) till tagl med uppgift om:

vagnsnummer (se punkt 6.2)

huruvida vagnen är lastad eller tom

avsändningsstation

bestämmelsestation

dag, då vagnen tagits ur trafik

ägaremärke och nummer på den vagn, till vilken godset eventuellt blivit omlastat till vilken verkstad eller reparationsplats vagnen eventuellt har sänts och datum härför

orsaken till att vagnen tagits ur trafik och vari eventuella brister eller skador består.

11.1 Utöver denna anmälan lämnas i SJF 620, Godstransportföreskrifter, del II, art 4.3 föreskrivna rapporter.

11.2 När vagnen åter kan sättas in i trafik, anmäler den station, där vagnen befinner sig, snarast detta i telegram (fjärrskriftsmeddelande) till tagl med uppgift om

vagnsnummer (se punkt 6.2)

när vagnen återinsatts i trafik.

Skaderedogörelse

12. Station, där skada på ☐ -märkt IF-vagn (se punkt 1.1) uppkommer eller upptäckts, skall fylla i och sända »Telegram om privatvagn....» till adressater enligt blanketten 45 396.

Om ☐ -märkt IF-vagn kommer till verkstad utan telegramavisering skall verkstaden ombesörja rapportering enligt ovan.

12.1 För vagn, som ägs av INTERFRIGO utfärdas skaderedogörelse endast om skadorna är så omfattande, att vagnen inte skall repareras enligt punkt 13.

12.2 I skaderedogörelse, som avser vagn tillhörande STEF, TRANSFESA eller TRANSTHERMOS måste med hänsyn till betalningsansvaret för reparationen läggas stor vikt vid att orsaken till skadornas uppkomst klarläggs. Skadad vagn bör därför undersökas av en i teknisk vagntjänst väl förfaren tjänsteman.

Reparation av INTERFRIGO-förvaltade vagnar

13. På vagn, som ägs av INTERFRIGO utför SJ på egen bekostnad mindre reparationer, d v s sådana för vilka kostnaderna beräknas inte överstiga 1000 kronor.

Beräknas reparationskostnaderna överstiga 1000 kronor begärs instruktioner från tag.

13.1 Vagn tillhörande STEF, TRANSFESA eller TRANSTHERMOS behandlas, oavsett om den är märkt INTERFRIGO eller inte, enligt de regler som gäller för privatvagnar i allmänhet.

SJ kan alltså på sådan vagn utföra reparationer, för vilka kostnaderna beräknas inte överstiga 1000 kronor, och kan för skador, som uppkommit under en internationell transport få reparationskostnader överstigande 100 kronor helt eller delvis täckta.

Beräknas reparationskostnaderna överstiga 1000 kronor eller anses det omöjligt att utföra reparationen, begärs instruktioner från tag.

13.2 Utländsk, järnvägsägd IF-vagn behandlas enligt de för utländska järnvägsägd vagnar i allmänhet gällande föreskrifterna.

Återsändning av tomma P-märkta IF-vagnar från PKP

14. Då P-märkt IF-vagn används för sändning till Polen, där INTERFRIGO inte är representerat, måste avsändaren själv ombesörja, att den återsänds till av tagl angiven station (se SJF 841).

Återsändning av värmeapparater

15. Värmeapparater, som ankommit i lastade IF-vagnar, skall normalt återsändas som styckegods. Mottagaren har att lämna in fraktsedel för återtransporten.

15.1 Återsändning av värmeapparater i tomvagnar är tillåten endast beträffande sådana apparater, som används i IF-vagnar, som är specialinredda för banantransporter.

Behandling av isoleringsmaterial i bananvagnar

16. Isoleringsmaterial (mattor, madrasser o dyl) i IF-vagnar, som är specialinredda för banantransporter, lämnas kvar i vagnarna. Lös halm, papper o dyl avlägsnas däremot i samband med lossningen.

Förhållande till kunderna

17. Uthyrning och användning av IF-vagnar regleras av »Allmänna villkor för användning av INTERFRIGO-förvaltade kylvagnar och isolerade vagnar». Dessa allmänna villkor, som är gemensamma för alla de länder, vilkas järnvägar samarbetar inom INTERFRIGO, har sänts ut till berörda kunder och är intagna i bilaga till SJF 841, INTERFRIGO-tariff.

17.1 Expedierings- och taxeföreskrifter (inkl föreskrifter för debitering av vagnspengar) finns i SJF 841.

UTLÄNDSK GODSVAGNSSAMTRAFIK

Innehållsförteckning	Sid
I. Inledning	193
II. Järnvägsägda godsvagnar	193
2. Villkor för användning i internationell trafik	
3. Revisionsmärkning	194 a
4. Befordring i snabbgående tåg	196
5. Vagns behandling	
6. Lösa vagn delar	197
7. Skadad vagn	
8. Svårt skadad vagn och boggi	199
9. Ersättningsdelar	200
III. Särskilda föreskrifter om privata godsvagnar	202
Definition	
Märkning	
10. Tillsyn, smörjning, bromsblocksbyte	203
11. Skadad vagn. Åtgärdskalender	
12. Svårt skadad vagn	205
13. Ersättningsdelar	206
IV. Lasttillbehör	
Definition	207
14. Bokföring	
15. Returanvändning, hemsändning	
16. Skada på lasttillbehör	211
V. Behållare	
Definition	212
17. Rapportering, hemsändning	
18. Rengöring och smittrening	213
19. Skadad behållare	214
20. Båtbefordrad utländsk behållare	
21. Behållare på specialinrättad vagn (pa-behållare)	215
22. Privata behållare	

	Sid
VI. Förpassning för järnvägsägda lasttillbehör, behållare och pallboxar	215
VII. Rapportering, fördelning, beordring och transportreglering (Utländsk vagnfördelning)	
24.1. Allmänt vagnar	218
.2. Beställning, beställningsrapport	
.3. Fördelning	219
.4. Vagnorder, tilldelning	220
.5. Transportnummer	220a
.6. Lasttillbehör	221
25. Småbehållare och pallboxar	
26. Storbehållare och pa-behållare	222
VIII. Vagnarnas övergång. Kompletterande föreskrifter för gränstationerna	222 a
27. Allmänna tekniska villkor för övergången	
28. Vagn som inte överensstämmer med RIV-avtalets tekniska föreskrifter	
29. Befordring i snabbgående tåg	222 b
30. Styckegods	
31. Sändningar av ovanligt slag	
32. Vagnar med specialanordningar	
33. Övertagning och tillbakavisning	222 c
34. Överlämning och övertagning	222 g
35. Omlastning, justering, undervägslossning	
Bihang 1 Föreskrifter för transport av tullgoods och för särskilda anordningar på vagnar, avsedda för transport av tullgoods	223
Bihang 2 Villkor för vagnar, som överförs med färjor	227
Bihang 3 Exempel på	231
– Beställningsrapport utlandstrafik	
– Vagnorder utlandslastning och uppgift om tilldelning.	

Utländsk godsvagnssamtrafik

I. Inledning

Användningen av godsvagnar, lasttillbehör och behållare i internationell trafik regleras av det internationella godsvagnsavtalet, RIV-avtalet. Utbyte av behållare med Finska statsjärnvägarna (VR) sker enligt RIV-avtalet (avsnitt V).

RIV-avtalet med tysk text tilldelas tdc och cto.

I denna bilaga har de bestämmelser i RIV-avtalet tagits in, som personal i godsvagnstjänst – i vissa stycken även ma och ta vagnreparations- och vagnsyningspersonal – bör känna till.

I det fall hänvisning görs till befintlig föreskrift i Gvf anges »Gvf art».

II. Järnvägsägda godsvagnar

Anvisning

De föreskrifter i detta avsnitt, som gäller även för privata godsvagnar, är markerade med två tunna kantstreck. För privata godsvagnar avses med ägarejärnvägen den järnväg, i vars vagnpark de är registrerade, i avsnitt III används benämningen »registrerande järnväg».

2. Villkor för användning i internationell trafik

2.1. I internationell trafik skall i regel (undantag se 2.3) användas vagn, som har märkningen »RIV» efter eller under första och andra siffrorna i det 12-siffriga vagnsnumret, t ex 21 RIV 74 SJ

Anvisningar

Märkningen »RIV» på en godsvagn innebär att vagnen med avseende på sin konstruktion kan användas i trafik med alla normalspåriga europeiska järnvägar (utom de brittiska järnvägarna, se 2.2) samt med järnvägarna i asiatiska delen av Turkiet, i Syrien, Irak och Iran.

För att nedbringa behovet av vagn tekniska justeringar på gränsstationerna skall, när svensk vagn anvisas för last till sydliga utlandet, sådan vagn väljas som nyss lämnat en verkstad. Under alla förhållanden måste vagnen enl märkning med SJ bl 45 215 (452.15) ha fått Ö-versyn under de senaste 10 veckorna. Alla vagnar skall dock avsynas innan de utlämnas till lastning, eftersom vagn kan ha åsamkats skada efter märkningen med SJ bl 45 215.

2.2. I trafik med de brittiska järnvägarna, skall användas vagn, som förutom med »RIV» även är märkt med ankare, 

2.3. Vagn, som inte har märkningen »RIV» kan användas i trafik mellan järnvägar som träffat särskild, för längre tid gällande överenskommelse därom. Sådan vagn har märkning enligt bild 1 eller 2 (ägarejärnvägen anges i den vänstra resp den övre rutan).



Bild 1

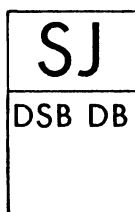


Bild 2

Vid tillfällig – i förväg planerad – användning i internationell trafik av vagn utan märkningen »RIV» inhämtar centrala trafikavdelningen (tag) medgivande från berörda förvaltningar.

För vagn utan märkningen »RIV», som av misstag lastats till utlandet (utom Norge), inhämtar utgångsgränsstationen medgivande från berörda förvaltningar.

2.4 Vissa utländska vagnar får i Sverige framföras enl SJF 657, Axellaster, tab A, med stax 20 ton och sth 90 km/h, trots att ABC-märkningen inte tillåter detta. Dessa vagnar har en kompletterande märkning intill ABC-märkningen.

Undantag har medgivits i följande fall:

vagnkategori

exempel på märkning

– utländska 4-axliga cisternvagnar

SJ	DB	C
90 km	100 km	00,0 t

eller

SJ	C
100 km	00,0 t

- DB 2-axliga vagnar som *ej* får framföras
med sth 100 km/h på svenska sträckor

DB	C
100 km	00,0 t

2.5 INTERFRIGO maskinkylvagnar med märkning enligt nedanstående bild får framföras i Sverige med sth 100 km/h vid stax 20 ton.

SJ JZ CFL DR FS BR SBB DSB NS RENFE MAV ÖBB SNCF SNCB DB	C
100 km/h	00,0 t

2.6 I övrigt skall vagn i internationell trafik vara märkt enligt det enhetliga internationella märkningssystemet (se SJF 636.1, SJ godsvagnar)

3. Revisionsmärkning

3.1.1. I internationell trafik gäller för olika vagn typer olika revisionsintervaller upp till 6 år. I svensk-norsk trafik tillämpas samma intervaller som i svensk trafik.

3.1.2. Av en vagns revisionsmärkning framgår bl a när vagnen senast reviderats. Revisionsmärkningen har följande utseende:

①	②	③
6	REV	2A
		15.10.74

Bild 3

①	②	③
5	REV	
	2A	
	15.10.74	

Bild 4

- Fält ① anger revisionsintervallets längd i år,
 ② används enl nationella föreskrifter (se art 86:2),
 » ③ anger senaste revisionsdatum.

3.2. Vagn med 3-6 års revisionsintervall får användas i internationell trafik 3 månader utöver angivet intervall. Revisionsmärkningen kan då, men behöver inte, vara kompletterad med » + 3 M » omedelbart till höger om fält 3 enligt bild 3 och 4.

Komplettering av revisionsmärkningen med » + 3 M » får göras endast av ägarejärnvägen och först vid det ordinarie revisionsintervallets utgång.

Svensk vagn, vars ordinarie revisionsintervall löpt ut, skall i princip inte anvisas för sändning till utlandet.

undantagsfall och för att förhindra att en sändning försenas eller för att undvika extra tomdragning eller växling får svensk vagn, vars ordinarie revisionsintervall löpt ut nyligen, ställas till förfogande för sändning till utlandet, om den dessförinnan undersökts med avseende på trafikdugligheten.

3.3. Utländsk vagn, vars revisionsintervall – eventuellt förlängt enligt 3.2 – löpt ut förses med vita anslag, »För undersökning», SJ bl 684.12, på vilka punkt 13 stryks under.

3.4. I följande fall får utländsk vagn med utlupet revisionsintervall avsändas i internationell trafik, nämligen

- om lastad vagn lämnar Sverige högst 14 dagar efter det att revisionsintervallet – eventuellt förlängt enligt 3.2 – löpt ut
- om vagn lastas till eller i riktning mot ägarejärnvägen eller sänds tom till ägarejärnvägen.

4. Befordring i snabbgående tåg

4.1. För sändningar till utlandet, som på en eller flera järnvägars linjer skall befordras i snabbgående tåg, skall anvisas vagn, som är S – eller SS –märkt. Sändningens vikt får inte överskrida den lastgräns som är angiven på S-raden i ABC-märkningen.

4.2. Ovanstående gäller för

- sändningar, som skall befordras i transeuropeiska godsexpresståg, TEEM-tåg (se Godstransportföreskrifter, SJF 620)
- ilgodssändningar
- levande djur
- vissa, i internationella godstågstidtabellen, LIM, nämnda fraktgodssändningar.

5. Vagns behandling

5.1. Utländsk vagn skall behandlas med aktsamhet och omsorg.

5.2. De i det följande nämnda anslagen, nämligen

Svårt skadad (rött), SJ bl 635.4

Svårt skadad (blått), SJ bl 635.4.1

Får icke lastas på nytt (blått), SJ bl 635.8

För undersökning (vitt), SJ bl 684.12

klistras på sidoväggarna i närheten av adresskortshållaren, eller, om detta inte är möjligt på långbalkarna på vagnens båda sidor.

5.3. Vagn, vars påmålade egenvikt med mer än 2 % avviker från den vid vägning fastställda egenvikten, förses med vita anslag »För undersökning», SJ bl 684.12, på vilka punkt 11 stryks under.

5.4. För rengöring och smittrening av utländsk vagn gäller bestämmelserna i Normalvillkor i järnvägstrafik, SJF 600, art 73:2 och föreskrifterna i Gvf art 75 och 79.

6. Lösa vagndelar

Definition

Lösa vagndelar är de delar av en vagn, som inte är fastsatta vid vagnen och som måste tas bort och åter sättas på sina platser vid lastning och lossning. De är försedda med ägarejärnvägens signatur. Antalet lösa vagndelar och deras art, anges på vagnsidorna med kodmärkning enligt SJH 636.1, SJ godsvagnar m m.

6.1. Lösa vagndelar skall sättas tillbaka på sina platser. Kan de på grund av lastens art inte sättas på sina platser, skall de placeras på vagnen, så att de är synliga. De skall göras fast, så att de inte går förlorade eller genom att förskjuta sig eller falla av utgör en fara för trafiksäkerheten. Har vagn stolplådor, skall stolparna förvaras i dessa, om de inte kan sättas i sina hållare.

6.2. Lösa vagndelar skall inte skiljas från den vagn de tillhör. Till utländsk vagn hörande lösa vagndelar, som inte återsänts tillsammans med vagnen, återsänds som fraktgods. De skall åtföljas av förpassning, SJ bl 63 408 (634.4), som tjänar som frakthandling. På förpassningen anges om möjligt vilken vagn delarna tillhör.

Lösa vagndelar, tillhörande norsk vagn sänds till Kornsjö, Charlottenberg, Storlien eller Narvik, där de överlämnas till NSB. Tidpunkt för överlämningen antecknas på förpassningen.

Lösa vagndelar, tillhörande annan utländsk järnvägsvagn sänds till Centralförrådet Malmö, f v b till ägarejärnvägen.

7. Skadad vagn

7.1. Skadad utländsk vagn skall i princip repareras av ägarejärnvägen.

Observeras eller uppstår i Sverige sådan skada på utländsk vagn, som gör att den inte är löpduglig, skall vagnen dock göras löpduglig. Vid svårare skador på underrede eller boggirarverk får vagnen emellertid inte göras löpduglig med alla medel (se 8).

Vagnens konstruktion får inte ändras.

Utländsk vagn skall i princip inte uppehållas för reparation längre tid än 7 dagar, räknat fr o m den dag, då vagnen tas ur trafik. Denna tidsfrist gäller inte, om ersättningsdel rekvireras (se 9).

Anvisning

Görs utländsk vagn löpduglig utan att ersättningsdel rekvireras, är vagnen hyresfri högst 7 dagar, fr o m dagen efter den dag, då vagnen tas ur trafik. Rekvireras ersättningsdel är vagnen hyresfri fr o m dagen efter den, då del rekvireras, t o m dagen efter den, då ersättningsdel anlönt till rekvirerande tjänsteställe.

7.2. För behandling av skada på enskild vagndel, se Vagnpersonalinstruktion, SJF 402, bilaga 4.

7.3. Måste utländsk vagn tas ur trafik, skall den station där detta sker, på »Anmälan om att utländsk vagn tagits ur trafik», SJ bl 63 501, i 2 ex, anmäla vilken dag vagnen tagits ur trafik och vilken dag, den åter sätts in i trafik. (Observera att detta ej gäller utländska *privatvagnar*, se art 11). Har ersättningsdelar rekvirerats (se 9), anges datum för rekvisitionen och ersättningsdelarnas ankomst. Är en sändning lastad på flera vagnar, av vilka en blir tagen ur trafik till följd av skada, skall övriga vagnar anmälas som kvarhållna.

Måste vagnen sändas till verkstad/rep-plats på annan station, sänds originalet av bl 63 501 till denna verkstad/rep-plats. Kopian behålls tills originalet återkommer med uppgift om när vagnen åter satts i trafik, och om ev ersättningsdelar. Efter återkomsten kollas, stämplas och underskrivs originalet, som därefter omedelbart sänds till ekonomiavdelningen, transportredovisningssektionen (eatg 2), Stockholm C.

Anvisning

Denna anmälan tjänar som verifikation vid krav på hyresbefrielse för den tid, som vagnen varit ur trafik.

7.4. Utländsk vagn med bristfällighet, som inte blivit avhjälpd, men som inte inverkar på vagnens trafikduglighet, förses med vita anslag »För undersökning», SJ bl 68 412. Bristfälligheten anges på anslagen. (Observera att detta ej gäller utländska *privatvagnar*, se art 11.)

7.5. Lastad eller tom utländsk vagn, som till följd av skada inte får lastas på nytt, men som ändå kan löpa på egna hjul, förses med blå anslag »Får icke lastas på nytt» SJ bl 63 528. Skadans art anges på anslagen. (Observera att detta ej gäller utländska privatvagnar, se art 11.)

7.6. I fråga om tom vagn, som är beordrad för lastning underrättas lastningsstationen på snabbaste sätt om att vagnen sänts hem och om orsaken härtill.

8. Svårt skadad vagn och boggi

Definition

En skadad vagn, som med tillämpning av föreskrifterna i 7.1 inte kan repareras så, att den kan löpa trafiksäkert på egna hjul i normalgodståg — i förekommande fall sist i tåg — anses som svårt skadad. I fråga om boggivagn betraktas varje boggi och underredet som separata delar. Varje boggi anses som en vagn.

8.1 Blir utländsk vagn svårt skadad anmäls detta till central trafikavdelningen (tagl) enligt föreskrifterna i SJF 637, Skadade godsvagnar. Rapportering. Debitering av reparationskostnader.

8.2 I order från tagl om hemsändning av svårt skadad utländsk vagn eller boggi anges på vilken vagn den skadade vagnen/boggien skall lastas upp.

8.3 Svårt skadad vagn eller boggi, som lastas upp för hemsändning, förses med röda anslag »Svårt skadad», SJ bl 63 505.

8.4 I undantagsfall och efter särskild överenskommelse med berörd järnväg kan en svårt skadad vagn, tillhörande DR, DSB eller NSB sändas hem på egna hjul efter att ha iståndsatts i sådan utsträckning att hemsändning på detta sätt är möjlig.

8.5 Svårt skadad vagn, som hemsänds enligt 8.4 förses med blå anslag »Svårt skadad», SJ bl 63 506.

9. Ersättningsdelar

9.1. Vid reparation av utländsk vagn kan vagndel behövas för utbyte av skadad del eller för ersättning av saknad del. För att minska väntetiden för rekviderad ersättningsdel från ägarejärnvägen har vissa delar ett enhetligt utförande enligt UIC-norm. För närvarande kan hjulpar, bladfjädrar, hylsbuffertar, dragkrokar och skruvkoppel vara sådana utbytesdelar av enhetstyp. De är märkta med (U) och järnvägens signatur eller kodnummer enligt RIV-avtalet. Det innebär att en SJ-del av enhetstyp kan ersätta en skadad eller saknad sådan del på en utländsk vagn.

9.2 För anmälan om montering av utbytesdel av enhetstyp och avräkning mellan järnvägarna finns föreskrifter i RIV-avtalet. De föreskrifter ur avtalet som skall tillämpas av bl a stationer och verkstäder, finns i SJF 637, Skadade godsvagnar. Rapportering. Debitering av reparationskostnader, avsnitt 5.

Centralförrådet i Malmö är SJ kontaktställe gentemot de utländska järnvägarna.

9.3. Rekvisition av ersättningsdel till skadad eller saknad del som inte är av enhetstyp sker också enligt föreskrifter i ovan nämnda SJF 637, avsnitt 5.

9.4. Rekvisition av ersättningsdelar till norska malmvagnar på Malmbanan sker enligt särskilt avtal LKAB-NSB-SJ.

9.5. När utländsk vagn tas ur trafik på grund av skada skall anmälan härom göras. Se vidare i SJF 637. Denna anmälan är förutsättning för att SJ skall kunna begära hyresbefrielse från RIV-hyra under den tid vagnen varit ur trafik och har därför stor betydelse rent ekonomiskt.

9.6. I vissa fall får en SJ-del som inte är av enhetstyp monteras på en lastad utländsk vagn. Se vidare i SJF 637.

III. Särskilda föreskrifter om privatregistrerade vagnar

Vagnarna är märkta med P omedelbart efter vagnsnumret.

Privatvagnar är i regel specialbyggda vagnar eller standardvagnar med omfattande extra utrustning. Vagnarna är registrerade i SJ:s eller annan järnvägs vagnspark genom särskilda avtal.

Privatvagnar kan ägas av företag eller förhyras av brukaren från olika uthyrningsföretag eller från järnvägen.

Märkning

Privatregistrerad godsvagn har också

- uppgift om vagnägarens eventuellt förhyrarens namn eller firmabeteckning och adress
- uppgift om det varuslag, som vagnen är avsedd för
- uppgift om hemstation samt
- uppgift om eventuella inskränkningar i användbarheten.

Privatregistrerad godsvagn befordras såväl lastad som tom på fraktsedel. Undantag INTERFRIGO-förvaltade vagnar, se bilaga 9.

Som privat vagn behandlas även av järnvägsförvaltning uthyrd banegen vagn. Sådan vagn har utbytesbeteckningen 06 eller 16 (de två första siffrorna i det tolvssiffriga numret) samt är märkt med förhyrarens namn eller firma samt P och hemstation.

10. Tillsyn och smörjning, bromsblocksbyte, utbyte av andra förslitna detaljer.

10.1. Under befordringen på SJ linjer skall utländsk privatvagn på SJ bekostnad avsynas och smörjas på samma sätt som järnvägsägd vagn.

10.2. Byte av bromsblock och andra förslitna detaljer på utländsk privatvagn utförs i viss omfattning (se art 11 nedan) av järnvägen på vagnägarrens bekostnad.

11. Skadad eller bristfällig utländsk privatvagn. Åtgärdskalender

11.1. Blir utländsk privatvagn skadad eller upptäcks skada/bristfällighet på sådan vagn, t ex försliten detalj måste bytas, vidtas följande åtgärder:

a) följande uppgifter noteras från vagnen:

- tolvssiffrigt vagnsnummer,
- vagnägare,
- fraktavtalets datum,
- avsändningsstation,
- bestämmelsestation och mottagare,
- vagnen tom eller lastad,
- station där vagnen tagits ur trafik,
- skada, bristfällighet eller annan orsak till att vagnen tagits ur trafik, t ex bromsblocksutbyte,
- gränsövergångar (för vagn i utländsk trafik);

b) »Telegram om privatvagn», SJ bl 45 396, ifylls enligt blankettens anvisningar och avsänds till berörda adressater (Obs! Vagnägare och telexnummer anges i adressen endast för SJ-registrerad privatvagn .

- c) Orsaken till hur skadan uppstått skall klarläggas genom noggrann undersökning av vagnen, detta är viktigt med hänsyn till betalningsansvaret för reparationen. Med ledning av undersökningen avgörs vidare, om vagnen kan repareras, där den befinner sig, om den skall sändas till driftverkstad, reparationsplats eller huvudverkstad för reparation eller om den inte kan repareras (se 11.3).

11.2. Skadad utländsk privatvagn skall göras löpduglig om den inte är så svårt skadad, att den måste lastas upp (se 12).

Kan vagnen göras trafikduglig till en kostnad som inte överstiger 500 kronor, skall vagnen repareras omedelbart.

Vagnens konstruktion får inte ändras.

11.3. Beräknas reparationskostnaden komma att överstiga 500 kronor eller bedöms reparation inte kunna utföras, inhämtas besked från centrala trafikavdelningen (tag).

11.4. Utländsk privatvagn med skada eller bristfällighet, som inte avhjälpes men som inte påverkar trafikdugligheten, förses med vita anslag »För undersökning», SJ bl 684.12, på vilka skadan eller bristfälligheten anges.

11.5. Obs! Utländsk privatvagn får ej hemsändas utan att den som har rätt att förfoga över vagnen lämnat fraktsedel, eller direktiv erhållits från centrala trafikavdelningen (tag).

12. Svårt skadad vagn

Definition

Som svårt skadad anses vagn, med så svåra skador på underredet, att den inte kan löpa trafiksäkert på egna hjul.

12.1. Blir utländsk privatvagn svårt skadad, vidtas åtgärder enligt 11.1. Direktiv från centrala trafikavdelningen (tag) avvaktas.

12.2. Innebär direktiven, att vagnen skall sättas i stånd i Sverige, förses den med röda skadeanslag »Får ej gå i trafik», SJ bl 452.12, lastas upp på SJ-vagn och sänds till den huvud- eller filialverkstad, som blivit anvisad.

En kopia av telegrammet på SJ bl 452.74 sänds samtidigt till ifrågavarande verkstad.

12.3. Innebär direktiven, att vagnen skall sändas till utländsk verkstad för reparation, beställs vagn för upplastningen i utrikesanmälan. Den skadade vagnen förses med röda anslag »Svårt skadad», SJ bl 635.4, lastas upp på den vagn, som beordrats för ändamålet och sänds till angiven utländsk verkstad med den frakthandling som anges i ordern.

13. Ersättningsdelar

13.1. Rekvisition av ersättningsdelar sker enligt 9.1.

13.2. Skadad del, tillhörande utländsk privatvagn, skall oavsett i vilket skick den befinner sig återsändas enligt 9.6.

13.3. Ersättningsdel, som erfordras för underhåll eller reparation av underrede, befordras fraktfritt med vit förpassning, SJ bl 635.6.

Den på förpassningen angivna bestämmelsestationen kvitterar mottagandet av ersättningsdel på förpassningen med datumstämpel och sänder tillbaka förpassningen till det tjänsteställe, som utfärdat den.

13.4. Annan ersättningsdel än sådan som nämns i 13.3, och tillhör till privat godsvagn sänds på fraktsedel med betalningsföreskriften »Franko aller Kosten» och på vagnägarrens bekostnad.

13.5. I undantagsfall och för att inte uppehålla skadad utländsk privatvagn, får svensk ersättningsdel – dock inte hjulpar – användas vid reparationen enligt föreskrifterna i 9.4.

13.6. Det är inte tillåtet att ta ersättningsdel från en annan vagn, registrerad i samma järnvägs vagnpark, som den skadade vagnen, eller ens från vagn, tillhörande samma person eller företag som den skadade vagnen.

IV. Lasttillbehör

Definition

Till lasttillbehör räknas presenningar, rep, linor, förstängningslämmar och -galler för dörrar, gaffelstöd, kättingar och dylika föremål som används av järnvägarna för att skydda eller hålla fast gods under befordringen. Lasttillbehör är försett med ägarejärnvägens beteckning och, om dess värde överstiger 35 kronor, också med nummer.

14. Bokföring

Utländskt lasttillbehör bokförs enligt föreskrifterna i Gvf art 124.

15. Returanvändning, hemsändning

15.1. Lasttillbehör får returanvändas endast till ägarejärnvägen.

15.2. Lasttillbehör, som av lossningsstation inte kan returanvändas till ägarejärnvägen, skall i regel omedelbart utan hänsyn till framvägen och utan frakt och andra avgifter återsändas kortaste väg till ägarejärnvägens övergångsstation, åtföljt av den gröna förpassning, SJ bl 62 987, som fanns med vid ankomsten och som tjänar som frakthandling.

Enstaka lasttillbehör återsänds som ilgods.

Vid återsändning av lasttillbehör som vagnslast används slutna vagnar, som beställs genom beställningsrapport (SUAM) till dator.

15.3. Utländska lasttillbehör, som använts vid transport av levande djur, skall göras fullständigt rena och smittrenas, innan de på nytt används eller sänds hem. Smittrening utförs med något av de medel, som nämnd i Gvf art 79:4 c).

15.4. Lasttillbehör, som sänds löst och inte kan adresseras på annat sätt, förses med metall-, trä- eller pappbricka, på vilken anges samma adress som i förpassningen. Rep och linor får inte läggas in i presenning utan skall buntas och adresseras för sig.

15.5. Utländsk presenning, som inte returanvänds, skall före hemsändningen torkas så väl som möjligt, vikas ihop på sådant sätt, att ägarebeteckning och nummer är synliga, och bindas om med snören.

Anvisningar

Övergångsstationer och befordringsvägar.

I följande tabell anges närmaste övergångsstation till var och en av de utländska järnvägar (utom DSB, NSB och VR), vilkas lasttillbehör kan förekomma i Sverige, och kortaste befordringsväg till dessa övergångsstationer.

Land	Järn- väg	Befordringsväg	Övergångsstation
Belgien	SNCB	H-R-Aachen West-	Montzen
Bulgarien	BDZ	T-Kietz/Kostrzyn-Chalupki/ Novy Bohumin-Filakovo/ Somosköujfalu-Lököshaza/ Curtici-Calafat Port-	Vidin
Frankrike	SNCF	H-R-Perl-	Apach
Grekland	CH	T-Kietz/Kostrzyn-Chalupki/ Novy Bohumin-Komarno/ Komarom-Kelebia/Subotica- Gevgelija	Idomeni
Irak	IRR	T-Kietz/Kostrzyn-Chalupki/ Novy Bohumin-Filakovo/ Somosköujfalu-Lököshaza/ Curtici-Giurgiu Nord/ Russe-Svilengrad/Kapikule- Nusaybin	El Yaroubieh

Anm H = Helsingborg/Helsingör T = Trelleborg/Sassnitz
R = Rödbyl/Puttgarden Y = Ystad/Swinoujscie

Land	Järn- väg	Befordringsväg	Övergångsstation
Iran	RAI	T-Kietz/Kostrzyn-Chalupki/ Novy Bohumin-Filakovo/ Somasköujfalu-Lököshaza/ Curtici-Giurgiu Nord/ Russe-Svilengrad/Kapikule- Kapiköy	Kotur
Italien	FS	T-Gutenfürst-Kufstein-	Brennero
Jugoslavien	JZ	T-Gutenfürst-Salzburg- Rosenbach-	Jesenice
Luxemburg	CFL	H-R-Igel-	Wasserbillig
Neder- länderna	NS	H-R-Bentheim	Oldenzaal
Polen	PKP	Y	Swinoujście
Rumänien	CFR	T-Kietz/Kostrzyn-Chalupki/ Novy Bohumin-Filakovo/ Somasköujfalu-Biharkeresztés-	Episcopia Bihorului
Schweiz	SBB	T-Oebisfelde-	Basel
Spanien	RENFE	H-R-Perl/Apach-Cerbere-	Port Bou
Syrien	CFS	T-Kietz/Kostrzyn-Chalupki/ Novy Bohumin-Filakovo/ Somasköujfalu-Lököshaza/ Curtici-Giurgiu Nord/ Russe-Svilengrad/Kapikule	Meydan-Ekbez

Anm H = Helsingborg/Helsingör T = Trelleborg/Sassnitz
R = Rödby/Puttgården Y = Ystad/Swinoujście

Land	Järn- väg	Befordringsväg	Övergångsstation
Tjecko- slovakien	CSD	T-Bad Schandau (Schöna Gr)	Decin
Turkiet	TCDD	T-Kietz/Kostrzyn-Chalupki/ Novy Bohumin-Filakovo/ Somosköujfalu-Lököshaza/ Curtici-Giurgiu Nord/ Russe-Svilengrad	Kapikule
Förbunds- republiken Tyskland (BRD)	DB	H-R	Puttgarden
Tyska demo- kratiska re- publiken (DDR)	DR	T-	Sassnitz Hafen
Ungern	MAV	T-Forst(Lausitz)/Zasieki- Lubawka/Kralovec-Rusovce-	Raika
Österrike	ÖBB	T-Bad Schandau (Schöna Gr)/ Decin-Ceske Velenice-	Gmünd

Anm H = Helsingborg/Helsingör T = Trelleborg/Sassnitz
R = Rödby/Puttgarden Y = Ystad/Swinoujscie

Frister

För befordring resp hemsändning av utländsk presenning står följande antal dagar till förfogande, räknat från och med dagen efter den, då presenningen kommit in i Sverige

— 6 dagar för presenning, som täcker last från utlandet, som nyinlämnas till utlandet

- 12 dagar för presenning, som täcker last från utlandet till svensk station
- 6 dagar för presenning, som passerar genom Sverige på återväg till ägarejärnvägen.

För varje dag, varmed de ovan angivna fristerna överskrids, måste SJ betala förseningsavgift till ägarejärnvägen.

16. Skada på lasttillbehör

Anvisningar

Ersättningsskyldighet vid skada.

För utländsk presenning eller lina, som under uppehållet på SJ linjer, blir så skadad, att den anses inte kunna repareras, har SJ att ersätta ägarejärnvägen.

Utländsk presenning anses inte kunna repareras, då de saknade eller helt förstörda delarna utgör mer än en tredjedel av ytan. Lina, som tillhör utländsk järnväg, anses inte kunna repareras, då den är avskuren på mer än ett ställe eller mer än en tredjedel av dess längd saknas.

För lindrigare skada på presenning eller lina eller för skada på annat lasttillbehör föreligger inte ersättningsskyldighet.

16.1. Blir utländsk presenning eller lina så skadad, att den anses inte kunna repareras, anges skadan på förpassningen. Anteckningen bestyrks med datumstämpel.

Vid skada på presenning bör en skiss, som visar skadans art och omfattning, bifogas förpassningen. Skada på annat lasttillbehör antecknas inte i förpassningen.

16.2. Anmälan om att utländsk presenning genom kunds eller annan utomstående förvällande skadats i den omfattning, att den anses inte kunna repareras, sänds till centrala trafikavdelningen (tagl). Sådan anmälan skall innehålla uppgifter om

- den skadade presenningens ägarebeteckning och nummer
- skadornas omfattning; skiss bör bifogas
- vem som vållat skadorna.

Den som vållat skadan underrättas om att järnvägen kan komma att begära ersättning.

16.3. Skadade utländska lasttillbehör sänds tillbaka till ägarejärnvägen, oavsett i vilket skick de befinner sig, åtföljda av den förpassning, som fanns med vid ankomsten.

V. Behållare ¹⁾

Definition

Med behållare förstås här storbehållare och småbehållare konstruerade enligt fastställda normer och ägda av järnväg eller privatperson.

Med storbehållare avses behållare med eller utan hjul med ett lastutrymme på mer än 3 m³.

Med småbehållare avses behållare med ett lastutrymme på minst 1 m³ och högst 3 m³, försedda med rullanordning.

Behållare som uppfyller föreskrivna villkor för att användas i internationell trafik, har märkningen i eller i: den senare anger att behållaren också uppfyller villkoren för befordring under tullförsegling i internationell järnvägs- trafik.

För utlämning och återlämning av utländska behållare gäller föreskrifterna om svenska behållare (Gvf art 147, 148).

17. Rapportering, hemsändning

17.1. För rapportering, fördelning och beordring av utländska behållare gäller föreskrifterna i avsnitt VII.

17.2. Utländsk behållare, som inte beordras för returlastning återsänds frakt- och avgiftsfritt till ägarejärnvägens övergångsstation samma väg, som den kommit lastad. Den skall åtföljas av den för framvägen utfärdade gröna förpassningen, SJ bl 633.37, som tjänar som frakthandling.

1) Föreskrifterna gäller inte för transcontainer

Återsänds tomma småbehållare som vagnslast, skall denna expedieras kortaste väg till närmaste övergångsstation vid ägarejärnvägen utan hänsyn till den väg, som de enskilda behållarna gått på framvägen.

17.3. Tomma storbehållare och tomma småbehållare, som återsänds till ägarejärnvägen som vagnslast, adresseras inte, utan endast den vagn som används. På vagnskorten anges avsändningsstation, befordringsväg och ägarejärnvägens övergångsstation

För tomma småbehållare skall i första hand användas sluten vagn. Vid återsändning på öppen vagn skall behållarna täckas med presenning.

För småbehållare, som återsänds som styckegods, anges befordringsvägen på den adresslapp, som anbringas i adresskortshållaren.

Anvisningar

Frister

För befordring resp hemsändning av utländsk behållare står följande antal dagar till förfogande, räknat från och med dagen efter den, då behållaren kommit in i Sverige,

- 6 dagar för behållare, som kommer lastad från utlandet och som nyinlämnas till utlandet
- 12 dagar för behållare, som lossas på svensk station
- 6 dagar för behållare, som passerar genom Sverige på återväg till ägarejärnvägen.

För varje dag, varmed de ovan angivna fristerna överskrids, måste SJ betala förseningsavgift till ägarejärnvägen.

Gentemot kunderna gäller samma fristberäkning vid lastning och lossning som för svensk behållare.

18. Rengöring och smittrening

För rengöring och smittrening av utländska behållare gäller bestämmelserna i Normalvillkor i järnvägstrafik, SJF 600, art 73:2 och i tillämpliga delar föreskrifterna i Gvf art 75 och 79.

19. Skadad behållare

19.1. Skadad utländsk behållare skall sändas hem för reparation. Dock skall en lastad behållare, som skadas, repareras så, att den kan gå vidare till bestämmelsestationen, om reparationen kan ske med enkla medel. Ändringar i konstruktionen får inte göras.

19.2. Utländsk behållare, som är så skadad, att den inte kan returlastat, förses med blå anslag, »Får icke lastas på nytt», SJ bl 635.8. På storbehållare sätts anslagen på de sidor, som vetter mot vagnsidorna, och på småbehållare i adresskortshållaren.

19.3. Skadad utländsk behållare skall sändas hem, oavsett i vilket skick den befinner sig, åtföljd av den på framvägen använda gröna förpassningen, SJ bl 633.37. För återsändningen gäller i övrigt föreskrifterna i 17.2 och 3.

19.4. Skadas utländsk behållare genom kunds eller annan utomståendes förvållande, skall detta antecknas i den gröna förpassningen, SJ bl 633.37. Namn och adress på den, som vållat skadan, anges noga. Den som vållat skadan bör underrättas om att järnvägen kan komma att begära ersättning.

Anvisning

Anteckningen görs på tyska och formuleras »Für die Beschädigung haftet:.....».

20. Båtbefordrad utländsk behållare

I sjöfart från vissa tyska hamnar till Sverige kan småbehållare, som tillhör Tyska förbundsbanan (DB) användas.

Vid inlämning av sådan behållare på svensk fraktsedel skall avsändaren anmodas att dels underrätta mottagaren om att behållaren skall returneras, dels sända med fraktsedel för behållarens returtransport. Returfraktsedelns betalningsföreskrift skall lyda: »Järnvägsägd: retur utan avgift till.....». Returtransport medges endast till den svenska avsändningsstationen.

21. Behållare på specialinrättad vagn (pa-behållare)

Anvisning

»pa» är förkortning av franska »porteur amenagé» = specialinrättad vagn.

21.1. Den specialinrättade vagnen och de pa-behållare, som enligt åtföljande grön förpassning, SJ bl 633.37, hör till vagnen, bildar en enhet och skall därför befordras och återsändas som en sådan. Den gröna förpassningen skall åtfölja vagnen till dess att den återkommer till ägarejärnvägen.

21.2. Kan en eller flera av de pa-behållare, som hör till en specialinrättad vagn, inte sändas med vagnen, eller skulle återsändningen av vagnen avsevärt försenas genom väntan på lossning eller lastning av enstaka behållare, underrättas centrala trafikavdelningen (tagl).

21.3. I fråga om rapportering av utländska pa-behållare se avsnitt VII.

22. Privata behållare

Anvisningar

I internationell trafik kan användas privata behållare av olika slag. Privat behållare är märkt med beteckningen för den järnväg, som godkänt behållaren. Den är dessutom märkt med P efter numret och med ägarens namn eller firmabeteckning.

För behandling och befordring av privata behållare gäller bestämmelserna i Internationellt fördrag angående godsbefordran å järnväg, (CIM), SJF 606, bilaga VIII, och taxeföreskrifter.

VI. Förpassning för järnvägsägda lasttillbehör, behållare och pallboxar

23. Med förpassning avses i detta kapitel »Förpassning för lasttillbehör, behållare och lastpallar i utländsk vagnsantrafik», SJ bl 633.37.

23.1. I internationell trafik skall förpassning alltid åtfölja

- lasttillbehör
- behållare
- pallbox.

Endast en behållare eller en pallbox får tas upp på varje förpassning. I fråga om lasttillbehör utfärdas i regel endast en förpassning för alla sådana, som används på eller i en och samma vagn. Vid transport till utlandet — även till Norge — skall dock endast en SJ presenning antecknas på varje förpassning.

Förpassningen skall följa det eller de föremål, som är upptagna på den, till dess att de återkommer till ägarejärnvägen.

Förpassningen får inte lämnas ut till kund eller till godsentreprenör.

23.2. För svenska lasttillbehör och behållare, som används för sändning till utlandet, utfärdas förpassning av den i den internationella fraktsedeln angivna avsändningsstationen. Detta gäller även förhyrda godsskyddskuddar som avsändaren fått särskilt medgivande att använda i utlandstrafik.

Vid första sändningen till en ny bestämmelsestation i utlandet, utom Västtyskland, skall denna station genom cto försorg underrättas om att godsskyddskuddarna skall behandlas som banägda lasttillbehör enligt RIV §§ 45 och 46.

Förpassningens nummer antecknas i fält 9 på fraktsedelns baksida.

23.3. När förpassning för svenskt lasttillbehör (utom godsskyddskudde) eller svensk behållare återkommit till svensk gränsstation och denna kontrollerat, att det eller de föremål, som är upptagna på förpassningen också återkommit, sänds förpassningen till ekonomiavdelningen, transportredovisningssektionen (catg 2).

Förpassning för godsskyddskudde sänds till avsändningsstationen för framvägen. Kuddar som inom rimlig tid — högst 4 månader — inte har återkommit till sin hemstation från transport till en utländsk station, skall skriftligt anmälas till ekonomiavdelningen (eatr). Varje sådan anmälan skall åtföljas av kopior på såväl fraktsedel som förpassning.

23.4. Utöver anvisningarna på förpassningen skall följande iakttas:

- a) Vid nyinlämning av sändning, som åtföljs av lasttillbehör, behållare eller pallboxar, antecknas förpassningens nummer i den nya fraktsedeln (fält 9 på baksidan).

I förpassningen överkorsas eventuell stämpling i rutan »Framvägens bestäm-
melsestations datumstämpel» resp »Återvägens bestämelsestations datum-
stämpel».

Om sändning till utlandet skall nyinlämnas på gränsstationen och om det är känt
att avsändaren i förväg lämnar uppgifter om lasten till mottagaren (speditören)
som underlag för den internationella fraktsedeln, skall avsändaren att uppge
även behållares och lasttillbehörs art och ev nummer. Därigenom blir gränssta-
tionen inte beroende av den svenska fraktsedeln.

b) Vid omlastning av vagnslast, som åtföljs av lasttillbehör eller innehåller
behållare eller pallboxar, skall förpassningarna kompletteras med numret på
den nya vagnen.

c) Innehåller förpassning felaktiga uppgifter, t ex felskrivna nummer, eller saknas
i förpassningen uppförda lasttillbehör, antecknas förhållandet på därför avsedd
plats på förpassningen. Anteckningen bestyrks med datumstämpel. Avsänd-
ningsstationens uppgifter får inte ändras.

d) Vid nyinlämning eller returanvändning av presenning eller behållare skall den
användningsavgift, som kunden erlägger, föras in i avgiftskolumnen.

e) Förpassning skall åtfölja lasttillbehör, behållare och pallbox hela tiden dessa
befinner sig i Sverige.

23.5. Saknas förpassning för utländskt lasttillbehör, behållare eller pallbox skall
ersättningsförpassning på SJ bl 633.37 utfärdas och sändas med lasttillbehöret,
behållaren eller pallboxen. I ersättningsförpassningen införs om möjligt uppgifter
om den transport, för vilken lasttillbehöret, behållaren eller pallboxen använts
till den station, som utfärdar ersättningsförpassningen.

VII. Rapportering, fördelning, beordring och transportreglering

(Utländsk vagnfördelning)

24.1 Allmänt, vagnar

24.1.1. Den utländska vagnfördelningen omfattar (undantag, se nedan)

- alla utländska vagnar, även de som inkommer från sydliga utlandet och har norsk bestämmelsestation,
- svenska vagnar till Hfs, Ofs och Tbis,
- övriga svenska vagnar som anvisas för lastning till utlandet (utom Norge och Finland.

Undantag: Alla norska vagnar (se avsnitt VIII, art 41:5), utländska kylvagnar (se bilaga 9) samt specialvagnar (se avsnitt VIII, art 45-50) och förhyrda vagnar (se avsnitt VI, art 12).

24.1.2. Med utlandet, utländsk, menas i det följande inte Norge och Finland resp norsk och finsk.

24.1.3. Fördelning av vagnar för lastning till utlandet sker på centrala trafikavdelningen (tagl) med hjälp av underlag från datorn. Den äger rum helgfri måndag-fredag, dock ej trettondags-, valborgsmässo-, midsommar-, jul- och nyårs-afton, ej heller dagen efter Kr himmelf dag och dagen före Alla Helgons dag. Avvikelser härifrån meddelas i SJM.

24.2. Beställning, beställningsrapport

För kunds vagnbeställning gäller bestämmelserna i Normalvillkor i järnvägstrafik, SJF 600, art 51.

Beställning kan göras vid personligt besök, skriftligen, per telefon eller telegram.

24.2.1. Beställer kund storrymlig sluten vagn (govlyta 30m² eller större), skall han tillfrågas, om vagn med mindre golvyta, t ex 25 m² kan användas. Kunden bör upplysas om att frakt och extra avgifter (även gränskostnader) i vissa fall beräknas som om begärd vagn typ tilldelats (se SJF 840, art 7.3).

24.2.2. För anmälan om behov gäller dessutom:

- a) Om kund beställer vagn för lastning till svensk gränsstation tillfrågas han, om vagnen på gränsstationen skall nyinlämnas till utlandet. Uppger kunden, att vagnen skall nyinlämnas, behandlas beställningen på samma sätt som om vagnen skulle ha sänts direkt till sin utländska bestämmelsestation.
- b) Har kund i fråga om vagnbeställning för sändning till dansk, västtysk, östtysk, polsk eller italiensk station förklarat sig kunna använda två små slutna vagnar i stället för beställd storrymlig sluten vagn, anges för ifrågavarande behov efter

Anm. Till Polen endast polska vagnar, till Västtyskland endast västeuropeiska vagnar och till Italien endast italienska. I fråga om villkor för användning av vagn i internationell trafik och i sådan trafik gällande revisionsfrister, se 2 och 3.

24.2.3. Beställning av vagn för lastning till utlandet bokförs på bl 63 544 (635.12), Vagnbeställningar för lastning till utlandet (utom Norge och Finland). Beställning vidarelämnas till lokalvagnfördelaren (lvfd) på sätt som cto bestämmer. Lvfd bokför beställningen på bl 63 544, Vagnbeställning för lastning till utlandet. Varje beställning åsätts av lvfd ett beställningsnummer som skall bestå av tre siffror med början från nr 001 varje lastningsdag. Om så anses lämpligt kan cto bestämma att vissa stationer disponerar egna nummerserier. Beställningsstationen anger då detta när beställningen vidarelämnas till lvfd.

24.2.4. Senast kl 24 helgfri måndag-fredag inger lvfd till datorn en beställningsrapport (Bihang 3.1)

På beställningsrapporten skall för varje vagnbeställning anges i tur och ordning:

- beställningsnummer
- beställningsstation
- önskad lastningsdag
- antal vagnar
- utgångsgränsstation
- bestämmelseförvaltning
- anmärkningar (högst 30 tecken) som skall bestå av vagnlitt, godsets vikt och godsslag. I förekommande fall skall anges gränsingångsstation i Italien, nyinlämning och grönkortning. Därutöver kan andra önskemål anges om textutrymmet medger.

Beställning av vagn får medtagas i beställningsrapporten högst 7 kalenderdagar före lastningsdagen.

24.2.5. Avbeställer en kund en tidigare beställd vagn, antecknas detta vid beställningen på bl 63 544, Vagnbeställning för lastning till utlandet. Samtidigt anmäls avbeställningen till lvfd som per fjärrskrift meddelar tagl därom.

24.3 Fördelning

24.3.1. Varje fördelningsdag avger datorn till tagl en tillgångsuppgift för utländska vagnar och för svenska vagnar av litt Tbis. Denna är en redovisning av alla sådana vagnar som kan användas för lastning. De svenska Hfs- och Ofs-vagnarna är avskilda och finns därför inte på tillgångsuppgifterna.

Tillgångsuppgiften grundar sig på avsändningsrapporter från ingångsgränsstationerna och kompletteringsrapporter av olika slag för motsvarande vagnar.

24.3.2. Samtidigt med tillgångsuppgiften avger datorn till tagl en behovsuppgift som är en sammanställning av alla dittills inrapporterade beställningar enligt beställningsrapporterna från lvfd.

En vagnbeställning finns med på behovsuppgiften varje dag intill dess

- att vagn anvisats,
- att avbeställning inkommit,
- att lastningdagen uppnåtts.

Behov som då inte kunnat tillgodoses, skall av lvfd - - om behovet skall kvarstå - - anmälas på nytt på en beställningsrapport. Därvid anges ny beställningsdag och sist i anmärkningen »brist» jämte, den tidigare anmälda lastningsdagen, t ex *brist 03-08 (dag-mån)*.

24.3.3. Med tillgångsuppgiften och behovsuppgiften som underlag gör tagl en fördelning av tillgängliga vagnar på de anmälda behoven.

Resultatet av fördelningen inges till datorn.

24.4 Vagnorder, tilldelning

24.4.1. Datorn sammanställer fördelningsresultatet och utsänder därefter till varje trafikområde ett telegram om vagnorder och tilldelning av vagnar. (Bihang 3.2.).

24.4.2. Vagnorder anger för varje vagn något av följande alternativ för vagnens användning:

- vagnen anvisas för stationens eget behov,
- vagnen sänds till annan station för att tillgodose behov där,
- vagnen hemsänds tom över angiven gränsstation,
- vagnen skall kvartas för vidare order,
- vagnen får lastas inom landet.

24.4.3. Uppgiften om tilldelning anger något av följande alternativ för hur vagnbehovet skall tillgodoses.

- varifrån vagn beordras,
- svensk vagn anvisas.

För tillbeordrade utländska vagnar och anvisade svenska vagnar anges datorns löpnummer och uppgifter om lastgräns för stax C och S – trafik, lastyta, taravikt. Dessa uppgifter är obligatoriska. Dessutom kan anges med koder uppgift om höjden på stolpar och lämmar, om väggars beskaffenhet, glidlager och axelantal.

24.4.4. Utländsk vagn, som beordrats för lastning på annan plats än tillgångsstationen, skall sändas samma dag som vagnordern erhållits. Om detta i undantagsfall inte är möjligt och orsaken inte är att tåglägenhet saknas beordringsdagen, skall lastningsstationen underrättas härom och om när vagnen beräknas bli avsend.

24.4.5. När tillbeordrad utländsk vagn ankommer till lastningsstationen kontrolleras, att vagnsnumret överensstämmer med det som angivits i uppgiften om tilldelning. Om så inte är fallet, underrättas tagl.

24.5. Transportnummer

För uppföljning av beställningarna skall avsändningsstationerna ange ett transportnummer - - ett nummer per vagn - - såväl på vagnskorten som i fraktsedeln. Numret skall bestå av beställningens löpnummer jämte ett ordningsnummer.

En beställning av 10 vagnar till en utländsk station erhöi av datorn löpnumret 4711. Transportnumren för dessa 10 vagnar bildas sålunda: 4711:01, 4711:02, 4711:03 t o m 4711:10.

I inländsk fraktsedel anges detta i fältet »transportföretagets anteckningar» och i internationella fraktsedeln längst ner i fält 25.

24.6 Lasttillbehör

Utländsk lasttillbehör, som av lossningsstation inte kan returanvändas till ägarejärnvägen skall i princip omedelbart sändas hem (se 15.2).

25. Småbehållare och pallboxar

25.1. Småbehållare

25.1.1. Tillgänglig utländsk småbehållare antecknas i vagnliggare, SJ bl 634.52 eller 634.53, med ägare- och typbeteckning.

25.1.2. För kunds beställning av småbehållare för lastning till utlandet gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i Normalvillkor i järnvägstrafik, SJF 600, art 51.

Beställning bokförs i beställningsjournal, SJ bl 634.3, om sådan används, eljest i vagnliggare, SJ bl 634.53.

25.1.3. Tillgång på utländsk småbehållare och behov av sådan för lastning till landet anmäls till lokalvagnfördelaren på sätt som cto bestämmer.

25.1.4. Tillgång på utländsk småbehållare och behov av sådan för lastning till utlandet anmäls av lvfd till centrala trafikavdelningen (tagl) per telegram senast kl 11 hf månd-fred när tillgång och behov finns att anmäla.

För tillgänglig behållare anges tillgångsstation och behållarens typ. För behov anges lastningsstation, antal behållare, typ och bestämmelseland samt lastningsdag

25.1.5. Tillgänglig utländsk behållare rapporteras inte till centrala trafikavdelningen om den kan returlastas till, i riktning mot eller över ägarejärnvägen inom det trafikområde, där den finns. Det behov, som täckts på detta sätt, anmäls inte heller.

Inskränkningar i rätten att returlasta enligt föregående stycke, föranledda av krav på påskyndad återlämning och i samband därmed tillämpning av speciella retur-lastningsregler, meddelas i särskild ordning.

25.1.6. Tagl lämnar besked om beordring och tilldelning per telegram.

25.2. Pallboxar

25.2.1. Pallbox som ankommer åtföljd av grön förpassning (RIV bl C1, motsv SJ bl 633.37), skall efter lossning återsändas till ägarbanan vid den gränsstation över vilken pallboxen senast lämnade ägarbanan enligt förpassningen. För pallboxar som ankommer utan förpassning utfärdas ersättningsförpassning. Den tomma pallboxen sänds till Köpenhamn G.

25.2.2. Pallboxar i vagnslastsändningar från BMW i München och i stycke gods- och vagnslastsändningar från Schenker & Co i Flensburg med Förenade Bil Import AB i Malmö som mottagare skall behandlas enligt särskilt avtal.

26. Storbehållare och pa-behållare

26.1. Tillgänglig utländsk järnvägsägd storbehållare och specialinrättad vagn med pa-behållare anmäls i särskilt telegram till centrala trafikavdelningen (tagl) och distriktsvagnfördelaren. För storbehållare anges därvid ägarebeteckning, nummer, typ och lastgräns (vid N).

För specialinrättad vagn med pa-behållare anges vagnens ägarebeteckning och nummer samt behållarnas ägarebeteckning, nummer och typ.

26.2. För kunds beställning av storbehållare eller specialinrättad vagn med pa-behållare för lastning till utlandet gäller i tillämpliga delar bestämmelserna i Normalvillkor i järnvägstrafik, SJF 600, art 51.

Vid beställning skall kunden ange lastningsdag, behållaretyp, varuslag, bestämmelsestation och utgångsstation, med utgångsstation avses här endera av Helsingborg F, Malmö F och Trelleborg F. Beställning av pa-behållare innebär även beställning av specialinrättad vagn.

Beställningen sänds i särskilt telegram (fjärrskriftsmeddelande) till centrala trafikavdelningen (tagl) och distriktsvagnfördelaren.

26.3. Order om storbehållare och pa-behållare sänds direkt till tillgångs- resp lastningsstationen och berörda lokalvagnfördelare.

VIII. Vagnars övergång. Kompletterande föreskrifter för gränsstationerna

Detta avsnitt utgör till större delen en direkt översättning av §§ 2–4 och 13 i RIV-avtalet.

Föreskrifterna gäller för såväl svenska som utländska vagnar.

27. Allmänna tekniska villkor för övergången

Vagn är övergångsduglig

a) om konstruktionen

- överensstämmer med RIV-avtalets föreskrifter och vagnen sålunda är märkt med »RIV» på vagnsnummerskylten eller motsvarande ställe,
- vad avser lastad vagn också överensstämmer med föreskrifterna för transport av tullgods och för särskilda anordningar på vagnar, avsedda för transport av tullgods i bilang 1
- vad avser vagn, som skall föras över med färja, också uppfyller villkoren i bilang 2
- i bestämda fall (se 29) uppfyller RIV-avtalets villkor för att vagnen skall få märkas S eller SS och detta anges på vagnen med endera av nämnda märkningar;

b) om revisionsfristen (se 3) inte löpt ut och vagnen i övrigt överensstämmer med bestämmelserna för underhåll i bilaga 4 till Vagnpersonalinstruktion, SJF 402,

c) om den är lastad enligt föreskrifterna i Internationella lastningsföreskrifter, SJF 638.1.

28. Vagn som inte överensstämmer med RIV-avtalets tekniska föreskrifter

Vagn, som inte är märkt »RIV», emedan den inte helt överensstämmer med RIV-avtalets tekniska föreskrifter kan användas i trafik mellan järnvägar, som träffat särskild, för längre tid gällande överenskommelse därom. Sådan vagn har märkning enligt bild 1 eller 2 på sidan 194.

29. Befordring i snabbgående tåg

I fråga om villkoren för befordring av vagn i snabbgående tåg se 4.

30. Styckegods

Styckegodsvagn skall övertas

- när styckegodset tar hela vagnens utrymme i anspråk eller när levande djur med undantag för smådjur och fjäderfä i burar är lastade i vagnen
- när styckegodsets vikt uppgår till minst 1500 kg vad gäller fraktgods eller samlastat il- och fraktgods och 1000 kg vad gäller ilgods
- när minst ett föremål, som väger över 500 kg, är lastat i vagnen
- när vagnen innehåller den överlämnande järnvägens hela dagskvantitet styckegods till övergångsstationen, i detta fall gäller ingen minsta vikt.

Styckegods får inte bilastas vagn, vars last tariffmässigt utgör en vagnslast.

31. Sändningar av ovanligt slag

31.1. Överenskommelse måste träffas i förväg mellan berörda järnvägar, när sändning av ovanligt slag (se Internationellt fördrag angående godsbefordran på järnväg (CIM), SJF 606, art 4§ 1 c) och e) skall gå över från en järnväg till en annan.

31.2. Vilka sändningar som skall anses vara av ovanligt slag framgår av SJF 638.1, kap IV.

32. Vagnar med specialanordningar

Vagn med uppvärmningsanordning, med maskin som driver pump, ventilator och liknande anordning, som skall hållas igång genom järnvägens försorg under befordringen, får överlämnas först efter särskild överenskommelse med berörda järnvägar. Denna överenskommelse kan ersättas med en förutanmälan, om personal medföljer i vagnen.

33. Övertagning och tillbakavisning

33.1. Övergångsduglig vagn måste övertas.

33.2. Vagn, som inte motsvarar villkoren i 27–32, får tillbakavisas. Tom vagn måste dock alltid övertas av ägarejärnvägen utan hänsyn till underhållstillstånd eller skador, som berättigar till tillbakavisning.

33.3. Övergångsduglig vagn får tillbakavisas

- när en behörig myndighet förbjuder övertagandet
- när övertagande tillfälligt är omöjligt
- när den är lastad med ilgods eller levande djur men inte är märkt med S eller SS
- av andra orsaker, som framgår av PIM (Internationella gods föreskrifter, specialtryck till SJF 606).

33.4. Övergångsduglig vagn får inte tillbakavisas

33.4.1. när den är lastad med fraktgods, som enligt LIM (Internationella godstågstidtabellen) skall befordras med snabbgående tåg på vissa järnvägars linjer, men som inte är märkt S eller SS. I detta fall får vagnen endast uteslutas från befordring i snabbgående tåg.

33.4.2. när en under befordringen till följd av väderlekens inflytande uppkommen viktökning förorsakat att lastgräns, axeltryck eller metervikt överskrids (SJF 638.1, § 3).

33.4.3. när det konstateras att axeltryck eller metervikt överskridits men den tillämpliga lastgränsen inte är överskriden.

33.5. I fråga om tillbakavisning respektive övertagande av vagn,

33.5.1. som använts för levande djur eller färsk fisk, färskt kött, köttvaror, viltkött eller slaktat fjäderfä samt vämjeliga eller smittfarliga ämnen (RID, bilaga 1 till CIM) gäller följande.

- a) att vagn, som använts för levande djur, vämjeliga eller smittfarliga ämnen skall överlämnas fullständigt rengjord och smittrenad,

- b) att vanlig vagn och kylvagn i vilken befordrats färsk fisk, färskt kött, köttvaror, viltkött eller slaktat fjäderfä, skall överlämnas grundligt tvättad.

Beaktas inte dessa föreskrifter får egen och främmande vagn tillbakavisas dock inte vid obetydliga oregelmässigheter.

33.5.2. För vagn som är svårt skadad, gäller

- a) att ägarejärnvägen — för privatvagn registrerande järnvägen — skall meddela mellanliggande järnvägar att svårt skadad vagn får sändas hem. Föreligger inte sådant tillstånd får vagnen tillbakavisas. Detta gäller också svårt skadad boggi.

Anm. Privatvagn får ej hemsändas utan vidare. Fraktsedel måste inlämnas av förfogandeberättigad eller direktiv erhållas från central trafikavdelningen (tag).

- b) att vagnen skall röda anslag, SJ bl 63 505 (635.4); har den inte sådana får den tillbakavisas.

33.5.3. För vagn som återgår tom till ägarejärnvägen, gäller

- a) i fråga om privatvagn med periodsmörjning att smörjfristen får vara överskriden med högst 14 dagar
- b) att järnvägsägd vagn med överskriden smörjfrist inte får tillbakavisas
- c) att ett brustet huvudfjäderblad får vara provisoriskt hopfogat med en påsvetsad stålplatta
- d) att vissa skador på drag- och stötinrättningar, vagnkorg och underrede samt fastgöringsanordningar för cistern (se SJF 402, bilaga 4) inte berättigar till tillbakavisning, om vagnen kan befordras utan fara för trafiksäkerheten sist i tåg
- e) att fel på broms eller bromsledning (se SJF 402, bilaga 4) inte berättigar till tillbakavisning.

34. Överlämning och övertagning

34.1. Till varandra gränsande järnvägar skall träffa avtal om tid och plats för överlämning och övertagning.

34.2. Vid övertagning skall först undersökas om vagn är övergångsduglig.

34.3. Övergångsduglig vagn gäller som övertagen när den på avtalad plats, vid avtalad tid och med alla för befördringen erforderliga handlingar (fraktsedel och däri angivna bilagor) ställs till övertagande järnvägs förfogande (se dock 29–32 och 33.3). Kan övergångsdugligheten av lokala skäl undersökas först senare, får vagn, som inte uppfyller fordringarna i 27–32, tillbakavisas även sedan handlingarna överlämnats. Rätten att tillbakavisa vagn upphävs inte därigenom att den är ställd till den övertagande järnvägens övergångsstation.

34.4 Är övertagande järnväg ansvarig enligt RIV-avtalet, inträder ansvarigheten vid tidpunkten för övertagandet, om inte en avvikande överenskommelse finns mellan berörda järnvägar.

34.5. Om den övertagande järnvägen vid färjetrafik måste göra en vagn löpduglig enligt 7.1 respektive 11.2 gäller vagnen som övertagen först efter avslutad reparation.

34.6. Kan en järnväg tillfälligt inte överta övergångsdugliga vagnar, skall den underrätta berörda järnvägar härom genom telegram med mottagningsbevis eller rekommenderat brev.

Vid vägran att överta vagnar under kortare tid eller att överta enstaka tåg räcker det med ett meddelande från station till station på ovan angivet sätt. På gemensam station lämnas meddelandet från tjänsteställe till tjänsteställe skriftligen med bekräftelse på mottagandet.

Vägran att överta föreligger också, när en järnväg avböjer att överta en del av de vagnar, som erbjuds den, eller begär tillfälligt kvarhållande av vagnar, som avsetts bli överlämnade.

34.7. Användande järnväg skall betala hyra till ägarejärnvägen också för den tid som vagn uppehålls till följd av att den tillbakavisas. På begäran skall dock det erlagda beloppet ersättas av den järnväg, som är ansvarig för uppehållet, nämligen

34.7.1. av avsändningsjärnvägen om vagnen blivit tillbakavisad på grund av

- a) sin konstruktion
- b) skador, som berättigar till tillbakavisning, d v s att vagn, som försetts med anslag »För undersökning», SJ bl 68 412, eller med bromsskadeanslag, SJ bl 63 503, returlastats till järnväg bortom ägarejärnvägen, undantag se 3.4
- c) överskriden revisionsfrist, om vagnen returlastats till järnväg bortom ägarejärnvägen (se 3.4)
- d) att lastgränsen, axeltrycket eller metervikten är överskriden utom i de i 33.4.2 och 3 angivna fallen
- e) att lastprofilen är överskriden, dock endast om detta föranletts av omständighet, som kan falla avsändningsjärnvägen till last
- f) att föreskrifterna för transport av tullgods och för särskilda anordningar på vagnar, avsedda för transport av tullgods (bihang 1) inte beaktats
- g) att transporttillstånd saknas.
 - om överenskommelse i förväg hade varit nödvändig (se 31 och 32) eller
 - om vagnen först efter överenskommelse i förväg med berörda färjeförvaltningar kan föras över med färja (se bihang 2, avsnitt I, punkt 4)
- h) att det tillfälligt är omöjligt att överta vagnen eller på grund av en behörig myndighets uttryckliga förbud mot övertagning, för så vitt den tillbakavisande järnvägen meddelat hindret till avsändningsjärnvägen i så god tid, att 3 dagar ligger mellan den dag, då meddelandet anlönt, och den dag, då vagnen lastats.

34.7.2. av den tillbakavisande järnvägen

- a) när tillbakavisningen visat sig vara oberättigad
- b) när den i det fall att det är omöjligt att överta vagnen eller behörig myndighet uttryckligen förbjudit övertagandet inte meddelat avsändningsjärnvägen om hindret i behörig tid (se h) ovan).

34.8. På framvägen skall järnvägsägda vagnar vid varje övergång till en annan järnväg av den övertagande järnvägen föras med övergångsanslag, SJ bl 635.18.

Datum för övergången skall föras in med vattenfast skrift eller stämpel med stora och lättlästa siffror.

Övergångsanslagen klistras på vagnens båda långsidor på de därför avsedda fälten eller, sett från den läsandes plats, längst till vänster på långbalken i ordningsföljd från vänster till höger. De skall placeras så att de inte döljer någon märkning på långbalken.

Övergångsanslagen får inte klistras över eller tas bort, innan vagnen återkommer till ägarejärnvägen. Ägarejärnvägen skall avlägsna dem, innan vagnen på nytt överlämnas till en annan järnväg.

35. Omlastning, justering, undervägslossning

35.1. Kostnader som uppkommer till följd av

- omlastning av godset eller del av sändning till annan vagn
- lossning av vagn eller del av last
- lastjustering

skall, om de inte enligt CIM kan läggas på sändningen, ersättas den järnväg, som utfört arbetet av

35.1.1. avsändningsjärnvägen, när vagnen tillbakavisats av en av de i 34.7.1 nämnda orsakerna

35.1.2. tillbakavisande järnväg, i de fall som avses i 34.7.2

35.2. Har arbetet utförts av andra än de i 34.7 nämnda orsakerna, bärs kostnaderna av den järnväg, som utfört arbetet.

Föreskrifter för transport av tullgods och för särskilda anordningar på vagnar, avsedda för transport av tullgods

(Art VI § 36-39 i Teknisk enhet inom järnvägsväsendet, utgåva 1960)

Allmänt

1. I vagnar med genombrutna väggar eller golv får endast transporteras gods, som varken helt eller i delar kan tas ut eller bytas ut genom öppningar i väggar och golv.

Vätskor eller gods, som är kornigt eller mjöligt, får inte transporteras i sådana vagnar, även om godset är emballerat.
2. Vagnar och vagnavdelningar skall vara så konstruerade, att de lätt och säkert kan låsas, så att godset i lastrummet inte kan tas ut, eller annat gods lastas in utan att våld används och utan att synliga spår lämnas kvar.

Skador på vagnar gör dessa odugliga för vidare befordran av tullgods, om godset kan tas ut eller annat gods läggas in genom de öppningar, som eventuellt uppkommit.
3. I vagnar och vagnavdelningar får inte finnas några hemliga utrymmen eller utrymmen, som är svåra att upptäcka, i vilka gods eller resgods kan stoppas undan.
4. I vagnar med flera från varandra skilda avdelningar skall varje avdelning vara betecknad med en bokstav.

Slutna vagnar, vagnar med skjutbart tak eller skjutbara sidoväggar

1. Sidoväggar, golv, tak och andra delar av vagnen, som bildar lastrummet, skall vara så fastgjorda, att de utifrån varken kan tas loss eller sättas fast igen utan att våld används och utan att synliga spår lämnas kvar.

När dörrar eller andra rörliga delar på vagnen är stängda, får mellan vagnens fasta delar och dörrarna eller andra rörliga delar på vagnen endast finnas en springa, som är högst 20 mm bred.
2. Skjutdörrstyrningen eller andra rörliga delar upptill och nedtill skall vara fästade på vagnen på sådant sätt, att den stängda dörren eller andra rörliga delar inte kan öppnas eller lyftas av, utan att synliga spår lämnas kvar.
3. Skjutdörrarna eller andra rörliga delar måste
- antingen vara så konstruerade, att de, då de är stängda, inte kan öppnas

eller lyftas av, utan att synliga spår lämnas kvar;
- eller också vara försedda med anordningar, som tillåter användning av tulllås, tullplomber eller andra likvärdiga tullsäkringar.

4. Gångjärn och hållare för löprullar till dörrar, tak eller andra rörliga delar skall vara fastsatta på ett sådant sätt, att de utifrån inte kan tas loss utan att våld används och utan att synliga spår lämnas kvar.

Utifrån åtkomliga fästbultar för gångjärn till dörrar, tak eller andra rörliga delar samt gångjärnsbultar skall vara övernitade eller översvetsade. Dessa föreskrifter är emellertid inte bindande, om konstruktionen är sådan, att det är omöjligt att öppna eller lyfta av dessa dörrar, tak eller andra rörliga delar, även när fästbultarna eller gångjärnsbultarna avlägsnats.

5. Dörrar, som inte begagnas vid vagnens vanliga användning, skall genom inklädningar, lister eller järnband hållas stängda så att de inte kan öppnas utifrån.

6. Dörrar, tak eller andra rörliga delar ävensom stängningsanordningar på cisternvagnar för de öppningar, som är anslutna till cisternen, skall vara försedda med öglor. I dessa skall tulllås, tullplomber eller andra tulllåsningsanordningar kunna anbringas. Flänsförbindningar på cisternvagnars rörledningar skall kunna säkras med tulllås, tullplomber eller andra likvärdiga tulllåsningsanordningar, om rörledningarna inte är avstängda från lastrummet genom tullsäkra avstängningsanordningar eller den gängade delen av fastsättningsbultarna inte är övernitad eller översvetsad.

Öglorna skall ha en invändig diameter av minst 15 mm. Öglor eller andra tulllåsningsanordningar skall vara fastsatta på sådant sätt, att de inte kan tas loss utifrån utan att våld används och utan att synliga spår lämnas kvar.

Låsanordningarnas fastsättningsmuttrar skall i regel sitta inuti vagnen. Är detta inte möjligt, skall den utskjutande gängade delen av fastsättningsbultarna övernitas eller översvetsas eller också skall tulllås, tullplomber eller andra likvärdiga tulllåsningsanordningar kunna anbringas.

7. Fönster, ventilationsöppningar och andra öppningar skall vara säkrade på sådant sätt, att lastat gods inte kan tas ut eller annat gods lastas in.

Är fönster och öppningar säkrade genom järnstänger, galler, spjälverk eller perforerad plåt, får de skilda kvarstående öppningarna inte vara större än 30 cm². Skydden skall vara fästade på sådant sätt, att enstaka delar inte kan tas loss utifrån utan att våld används och utan att synliga spår lämnas kvar. Är fönster och öppningar säkrade genom skjut- eller klaffluckor,

skall dessa vara fästade och stängbara på sådant sätt, att de inte kan öppnas utifrån utan att våld används och utan att synliga spår lämnas kvar. Skjut- och klaffluckor, som kan öppnas utifrån, får även säkras med tullås, tullplomber eller andra likvärdiga tullåsningsanordningar, som är beskrivna i mom 6. Avloppshål i golvet med mer än 35 mm i diameter skall vara säkrade med galler e d.

8. Om gods på grund av sin beskaffenhet måste transporteras i slutna vagnar med delvis öppna dörrar, skall dörrarna vara försedda med kasthakar eller andra lika säkra fasthållningsanordningar. Dessa anordningar skall vara fastsatta på sådant sätt, att de även om dörren är delvis öppen inte kan tas loss, utan att våld används och utan att synliga spår lämnas kvar. Blir den fria dörröppningen så stor, att lastat gods kan tas ut eller annat gods lastas in, skall öppningen säkras med galler, spjälverk o s v, som är beskrivna i mom 7.

Öppna vagnar

Öppna vagnar med ringar eller andra fastanordningar för presenningar får användas för transport av tullgods, om de enstaka föremålen väger minst 25 kg eller om det är fråga om sådant gods, som inte utan svårighet kan lastas i slutna vagnar eller vagnar med skjutbart tak eller skjutbara väggar på grund av godsets storlek (t ex stora maskiner, ångpannor) eller beskaffenhet (t ex trä, bomull, kol, sand, sten, malm, järn av alla slag).

I detta fall har tulltjänstemännen att efter anvisningar, som lämnats av generaltullstyrelsen, avgöra, om presenningar skall läggas på som skydd mot att lasten avlägsnas eller byts ut, om tullsäkringar skall anbringas eller andra skyddsåtgärder vidtas.

De förordningar, som utfärdas av de överordnade myndigheterna i varje stat i fråga om tillämpningen av denna paragraf, skall delges de övriga biträdande staterna.

Presenningar

1. På vagnarna skall hopsvetsade ringar finnas för förankring av presenningar. Ringarnas hållare skall vara fastsatta på vagnen på inbördes avstånd av högst 1150 mm och på sådant sätt, att de utifrån inte kan tas loss utan att våld används och utan att synliga spår lämnas kvar. Ringarna skall vara så anbringade, att man varken kan öppna portarna eller lyfta av sidolämnarna, när presenning är pålagd och presenningslina genomdragen.
2. Presenningar skall i kanterna ha hål, skodda med metallhylsor, genom vilka presenningslinan skall dras. Hålen skall vara placerade ungefär lika långt från varandra som ringarna på vagnen. Presenningarna skall vara tillräckligt

stora och i gott skick. Sömmar skall ligga på insidan, även på påsatta lappar, eller vara dubbla, d v s i två rader med 15 till 25 mm avstånd.

3. Tullinor skall vara så beskaffade, att de utan svårighet möjliggör anordnandet av en säker tullförsegling. De får inte vara skarvade och skall i sin hela längd vara glatta, jämna och homogena. Dessutom skall de i båda ändarna vara försedda med metallspetsar med öglor, som möjliggör anordnandet av tullförsegling, sedan linans ändar knutits ihop. I stället för linor med metallspetsar får oskarvade linor med invävd metalltråd användas. På dessa kan tulltjänstemännen anbringa tullplomberna direkt, såvida de inte anser det vara absolut nödvändigt att vidtaga andra säkerhetsåtgärder.

Villkor för vagnar, som överförs med färjor

I

Färjeförvaltningar:

Tyska förbundsbanan	(DB)
Tyska riksbanan	(DR)
Danska statsbanorna	(DSB)
Norges statsbanor	(NSB)
Rjukanbanan	(RjB)
Statens Järnvägar	(SJ)
Italienska statsbanorna	(FS)
Polska statsbanorna	(PKP)

Färjelinjer:

Puttgarden-Rödby Färge	(DB/DSB)
Wamemunde-Gedser	(DR/DSB)
Trelleborg-Sassnitz Hafen	(SJ/DR)
Malmö-Köpenhamn	(SJ/DSB)
Helsingborg-Helsingör	(SJ/DSB)
Hirtshals-Kristiansand	(DSB/NSB)
Tinnoset-Mael	(NSB/RjB)
Korsör-Nyborg	(DSB)
Reggio Calabria-Messina	(FS)
Villa S Giovanni-Messina	(FS)
Civitavecchia-Golfo Aranci	(FS)
Ystad-Swinoujscie	(SJ/PKP)

Villkor för

1. 2-axliga vagnar:

Inga inskränkningar.

2. 3-axliga vagnar:

Treaxliga vagnar kan föras över endast vid gynnsamt vattenstånd.

Mittaxeln skall vara så förskjutbar i sidled, att vagnen kan passera färjans spårkurvor (se förteckning över färjelinjerna).

3. Vagn med 2- eller 3-axliga boggier:

3.1 Dragkroken skall vara så rörlig i sidled, att den i S-kurvor inte utsätts för alltför stora böjningspåfrestningar.

3.2 Ingen del, som är fast anbringad på vagnskorgen eller vagnens underrede, får på lastad vagn, som står på horisontellt spår, befinna sig på mindre avstånd från rälsens överkant (»h min»), än vad som nedanstående formel föreskriver, nämligen

— för delar mellan vridtapparna

$$h_{\min} = \frac{n \cdot (a-n)}{a} \operatorname{tg} \alpha - 0.06 \text{ i meter}$$

— för delar utanför vridtapparna

$$h_{\min} = n \cdot \operatorname{tg} \alpha - 0.06 \text{ i meter}$$

n = avståndet till ifrågavarande del från närmaste vridtapp

a = vridtapparnas inbördes avstånd

$\operatorname{tg} \alpha$ = tangenten för färjeklaffens lodräta brytvinkel. Värdet finns angivet i förteckningen över färjelinjerna.

3.3 Vagnarna måste samtidigt kunna passera färjeklaffens största lodräta brytvinkel och en kurva med de värden, som finns angivna i förteckningen över färjelederna (se RIV, bilaga 4)

3.4 Treaxliga boggier måste ha en utjämningsbalans, som tillåter, att vagnarna kan passera färjeklaffens största lodräta brytvinkel utan ändring av axeltrycket.

4. Övriga boggivagnar samt sändningar, som är lastade på mer än en vagn, eller till vilka skyddsvagn användes:

Vagnar med 2- eller 3-axliga boggier, som inte uppfyller ovan angivna villkor, vagnar med fler än 3 axlar i boggierna liksom sändningar, som är lastade på mer än en vagn (transport med kopplade vagnar eller med skyddsvagn) kan föras över endast efter en i förväg träffad överenskommelse och vid gynnsamt vattenstånd. Överenskommelsen skall av avsändningsjärnvägen träffas med de i färjetransporten deltagande järnvägarna. För underrättelse till de i transporten deltagande järnvägarna skall transporttillståndet anges i frakthandlingarna.

II

Färjeförvaltningar:

Brittiska järnvägarna	(BR)
Belgiska statsbanorna	(SNCB)
Franska statsbanorna	(SNCF)

Färjelinjer:

Zeebrugge-Harwich	(SNCB/BR)
Dunkerque-Dover	(SNCF/BB)
Dunkerque-Harwich	(SNCF/BR)

2-axliga vagnar med ett axelavstånd av högst 8 m får överföras. Vagnarna måste vara försedda med RIV-märket och  märket, som anger, att de motsvarar UIC-föreskrifterna (profil, axeltryck, bromsar o s v) för vagnar, som får användas i samtrafik med Storbritannien.

Innan cisternvagnar eller boggivagnar, som skall användas för transporter över färjelederna, sätts i trafik, skall förfrågan tillställas de Brittiska järnvägarna om på vilka villkor vagnarna får användas över färjelederna. Dessutom skall underrättelse lämnas om godsets art då det gäller befordring i cisternvagn.

III

Färjeförvaltning:

Turkiska statsbanorna (TCDD)

Färjelinjer:

Sirkeci-Haydarpasa i Istanbul (TCDD)

Tatvan-Van (TCDD)

Inga inskränknningar.

Exempel på beställningsrapport

BESTÄLLNINGSRAPPORT UTLANDSTRAFIK

() DP3

SUAM

123	MKO	79-03-15	1	TRFU	83	{	HBIS	22	33	LUMP	CHIASSO	NI
124	KLA	79-03-17	3	TRFU	50	{	GS	15	26	SKOR	GRÖN	
125	KLA	79-03-17	1	HBFU	86	{	GBS	26	33	PAPP		
126	ÖR	79-03-18	5	HBFU	86	{	OS	22	25	PLÄT		
127	SLG	79-03-18	1	TRFU	83	{	OS	22	27	20/4	TRÄV	ISELLE NI
128	ÖR	79-03-18	1	TRFU	80	{	OS	22	27	SJV	ÖNSKAS	
129	ÖR	79-03-15	1	TRFU	72	{	GAS	BRIST	O3-L4			

OS V

() DP3 = adress

SUAM = transaktionstyp

NI = vagnen skall nyinlämnas

GRÖN = vagnen är grönkortad för snabb nyinlämning på gränsstation.

Uppgiften upptar i tur och ordning to beställningsnummer, beställningsstation, lastningsdatum, antal, gränsstation, bestämmelseförvaltning, anmärkningar (högst 30 tecken).

Bihang 3.2.

Exempel på vagnorder och individuell tilldelningsuppgift utlandet.

VAGNORDER IND FÖRDELNING 79-03-15

TO GÄ

VNR	ST	BOST	LDAT	LNR
2180 12456788	SNV	HD	03-16	1546
2183 23456789	SUR	ID	03-16	
2186 34567890	GÄ	HBFU	03-17	
2180 45678901	GKR	GKR	03-17	5176
2187 37578901	GÄ	KVAR		
2174 57153849	GÄ	LIL		

VNR = numret på vagn som skall sändas

ST = vagnens senast kända bestämmelsestation

BOST = station dit vagn skall sändas (alt LIL)

LDAT = i beställningsrapporten angiven lastningdag

LNR = beställningens löpnummer

UPPGIFT OM TILLDELNING 77-03-15

TO GÄ

LNR	FRÅN	SJV	LITT	KVAR	LC	LS	YT	S/L
1245 132 218666712341	SKL							
1357 138 218012345678	BDN				22	20	40	2/4
1456 140 218023456789	GÄ							
1458 147		2	GBS	3				

LNR = beställningens löpnummer

BNR = to beställningnummer

VNR = numret för anvisad vagn

FRÅN = to varifrån vagn ankommer

SJV = antal svenska vagnar som får anvisas

LITT = vagnslittera

KVAR = antal återstående vagnar enligt beställningen