



GODSTJÄNSTEN

SAMMANFATTNING AV
FÖRESKRIFTERNA OM
BEHANDLING AV GODS

*

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN
SVENSKA JÄRNVÄGSFÖRENINGEN
1946

Från Godsregleringen. Till Samtliga stationer. /Cirkulerar
vid behov mellan olika expeditioner/.

Fortfarande inkommer dagligen ett flertal rapporter angående saknat gods utan att saknade godsets värde angivits.

För att värdeuppgift hädanefter icke skall avglömmas an-
hållles att i beräknad behållning av form.378 k /rapport angå-
ende saknat gods/ av 1917 års upplaga i formulärets punkt 8
radan nu införes ordet härle såsom en påminnelse i saken.

1916 års upplaga av form.378 k kan icke vidare användas.
1920 års upplaga, som endast kommit ett fåtal stationer till-
handa, har särskild rad för Värdet.

Därest värdet i något enstaka fall icke skulle vara känt
vid rapportens avläåtande, bör detta anmärkas under rapportens
punkt 8 och värdeuppgift snarast eftersändas.

Denna P.M. förvaras i stationens exemplar av Guf. Stock-
holm den 30 oktober 1920.

GODSREGLERINGEN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	sid.
Inledning	3
Järnvägens befordringsskyldighet	5
Olika befordringssätt	6
Fraktsedelns utskrivning	11
Godsets emballering	13
Godsets adressering	14
Mottagning av styckegods	16
Pollettering	18
Val av vagn	19
Kontroll vid lastning av vagnslastgods	21
Fraktavtalets avslutande	22
Behandling av gods i magasin och vid transport till och från vagn	23
Olika slags styckegodsvagnar	29
Undersökning av styckegodsvagn före lastningen	31
Lastning av styckegodsvagn	31
Lossning av styckegodsvagn	36
Utlämnning av gods	37
Skadat gods	39

*Denna broschyr skall tilldelas all personal (även tillfällig)
som sysselsättes i magasins- och kajvaktstjänst.*

INLEDNING

Järnvägspersonalens skyldigheter i fråga om behandlingen av det gods, som anförtros i järnvägens vård, kunna i korthet sammanfattas sålunda:

Transportarbetet skall i såväl järnvägens som trafikanternas intresse utföras med största omsorg, så att skador på transportföremålen och på järnvägens materiel förebyggas och transporterna bli utförda i behörig ordning och inom föreskriven tid.

Om all personal, som är sysselsatt i godsarbetet, noga tänker på vad detta innebär och följer maningen, gör den därmed icke blott sin plikt utan gynnar också samtidigt sin egen kår.

Av särskild vikt är, att var och en, som besöker järnvägen i trafikantärenden, finner sig väl mottagen och känner trivsel i samarbetet med järnvägen och dess personal. Huruvida så blir fallet, beror i hög grad av personalens omdöme och skicklighet i att behandla kunderna. Ofta kan det bli nödvändigt att hänvisa till gällande bestämmelser eller att framställa anmärkningar, då dessa icke iakttagits. Detta måste emellertid ske på sådant sätt, att vederbörande icke får intryck av paragrafrytteri och osmidighet. Om en motivering behövs, så säg inte att »det står så i järnvägens bestämmelser», utan sök förklara *varför* det måste vara så eller hänvisa trafikanten till föreståndaren. Alla de föreskrifter, som reglera förhållandet mellan järnväg och trafikant, tjäna ett givet syfte, och det är detta, som bör framhållas — på ett smidigt och förekommande sätt. Om en trafikant ålägges att iakttaga vissa försiktighetsmått eller andra åtgärder, beror detta i många fall på en direkt omsorg om hans egna intressen; i andra fall kan det avse att skapa förutsättningar för en rationell och ekonomisk järnvägsdrift, varav det praktiska resultatet i sista hand kommer allmänheten till godo.

En skicklig, kunnig och ansvarskännande tjänsteman behöver inte visa flathet för att komma på god fot med trafikanterna och vinna ett friktionsfritt samarbete. Gällande bestämmelser få icke eftersättas. De skola följas. Vissa detaljer, ej minst inom godstjänsten, kunna kanske vara något svårförståeliga för allmänheten. Men erforderliga upplysningar böra alltid lämnas i den anda, som ovan antytts: föreskrifterna ha tillkommit endast och allenast i syfte att skapa säkerhet och trygghet vid trafikavvecklingen samt en god transportekonomi — till alla parter bästa.

Konjunkturerna kunna växla. Konkurrenten med andra trafikföretag kan tidvis göra sig mindre och tidvis mera kännbar. Men under alla omständigheter måste järnvägen och dess representanter — personalen — eftersträva ett gott förhållande till trafikanterna. Medlen härtill äro omsorg och precision i transportarbetet, tillmötesgående och förståelse vid alla tjänstemellanhavanden. En kund, som blir i allo väl betjänad, blir en trogen kund.

JÄRNVÄGENS BEFORDRINGSSKYLDIGHET

Järnvägarna äro — till viss skillnad från andra trafikmedel — ovillkorligen skyldiga att utföra alla slags transporter, som det överhuvudtaget är dem möjligt att ta hand om. De få icke eftersätta sådana transportobjekt, som av ekonomiska, praktiska eller andra skäl kunna vara mindre önskvärda; alla transportåtaganden äro förbundna med ansvar gentemot trafikanterna.

Å andra sidan finnas vissa regler uppställda även för den allmänhet, som önskar använda sig av järnvägarnas tjänster.

De grundläggande reglerna för järnvägarnas och trafikanternas ömsesidiga skyldigheter och rättigheter äro fastställda i Kungl. Maj:ts järnvägstrafikstadga — Tst, särtryck nr 1 (för trafik med utlandet i Internationella fördraget angående godsbefordring å järnväg — IFG, särtryck nr 110).

För den inländska godstrafiken finnas dessa regler återgivna och närmare utvecklade i de för alla svenska järnvägar gällande Godstransportföreskrifterna — GTF del I, särtryck nr 141 a — och i Godsexpeditionsföreskrifterna — Gxf del I, särtryck nr 223 a.

De äro i korthet följande:

Järnväg är skyldig befordra lik, levande djur och gods mellan alla för allmän trafik upplåtna stationer under förutsättning:

att befordringen icke är enligt gällande författningar förbjuden och

att befordringen kan ske med tillgängliga transportmedel (GTF del I, art. 2: 1).

Uteslutna från befordring äro bl. a.:

förseglade eller eljest slutna brev (utom järnvägens tjänsteförsändelser),

vissa explosiva varor (GTF del I, bilaga K, § 66),

tullgods, vars tullförsegling är skadad eller bristfällig,

gods (t. ex. läckande kärl), som är i sådant skick, att det uppenbarligen kan komma att skada annat gods.

Vissa föremål, bl. a. de nedan angivna, *mottagas till befordring endast under särskilda villkor:*

förtätade gaser, flytande luft, eldfarliga, frätande, illaluktande och giftiga ämnen m. fl. (GTF del I, bilaga H),

explosiva varor (GTF del I, bilaga K),

eldfarliga oljor (GTF del I, bilaga L),

järnvägsfordon på egna hjul, vilda djur, föremål som överstrida lastprofilen m. m.

Järnvägen kan vägra att mottaga t. ex.:

sjuka djur ävensom levande djur och gods, som icke embalrats eller lastats enligt järnvägens anvisningar.

För *utländsk* trafik finnas delvis avvikande föreskrifter.

OLIKA BEFORDRINGSSÄTT

Gods kan befordras som *expressgods*, *paketgods*, *ilgods* eller *fraktgods*. I regel bestämmer avsändaren det transportsätt, som skall användas, genom valet av fraktsedel. I en del fall föreligger dock icke valfrihet. Järnvägstrafikstadgan föreskriver nämligen befordringssättet (visst slags fraktsedel) för vissa sändningar. Likaså är i en del fall föreskrivet, att frakten skall betalas på avsändningsstationen, att sändning skall åtföljas av vårdare o. s. v.

För *lik* skall utfärdas ilgodsfraktsedel, på vilken avsändaren skall teckna förklaring (ovanför »Betalningsföreskrift»), att gällande emballeringsföreskrifter iakttagits (GTF del I, art. 7:1). Lik befordras som vagnslastgods och frakten skall betalas på avsändningsstationen.

Lik, som transporteras för anatomiskt ändamål (obduktionslik), får dock befordras som fraktstyckegods (GTF del I, bilaga H, avd. F).

Levande djur i emballage kunna befordras som expressgods, paketgods, ilgods och — om järnvägen icke med hänsyn till omständigheterna (t. ex. lång befordringstid) finner det vådligt för djurens välbefinnande — även som fraktgods.

För *levande djur utan emballage* i särskild vagn (vagnslaster) skall ilgodsfraktsedel utfärdas. Djuren skola, t. ex. då transporten skall äga rum nattetid, åtföljas av vårdare till det antal, som stationsföreståndaren bestämmer, dock beträffande hästar minst en för var tredje vagn samt beträffande vilda djur minst en för varje vagn. Lykta och annan järnvägen tillhörig effekt, som utlämnats till vårdare, skall vara antecknad på fraktsedeln och återlämnas på bestämmelsestationen.

För *hundar*, som ej åtfölja resande, skall expressgodsfraktsedel utfärdas.

Explosiva varor av 1:sta klass, styckegodssändningar i uppvärmd eller isad vagn och styckegodssändningar av filmavfall få icke befordras som expressgods, paketgods eller ilgods.

Explosiv vara av 2:dra klass får ej befordras som expressgods.

Av *eldfarliga oljor* få endast sändningar om *högst 10 kg* och av *frätande ämnen* endast kollin om *högst 1 kg* (dock ej koncentrerad eller röd rykande salpetersyra eller fluorvätesyra) befordras som expressgods, paketgods eller ilstyckegods.

Film får — oavsett befordringssättet — väga *högst 50 kg* per kolli (avser ej oexponerad film, filmavfall och kasserad film; GTF del I, bilaga H, avd. C).

Fraktgods befordras både som styckegods och vagnslastgods. Till fraktgodset hänföres även det s. k. »*färskvarugodset*» (GTF del I, art. 56). Hit höra

a) de under »*lättfördärvligt ilgods*» tidigare uppräknade varuslagen, *då de inlämnas på fraktgodsfraktsedel*,

b) en del andra varor, såsom mjukt bröd, färska (icke rökta) charkuterivaror, maltdrycker, margarin och smör, grädde och mjölk, ägg, färsk potatis (under juni—augusti månader), levande växter m. fl.

Lägg märke till att under b) angivna varor icke få sändas som »*lättfördärvligt ilgods*». Dessa varor måste, om de inlämnas på *ilgodsfraktsedel*, behandlas som vanligt *ilgods*.

Frakten för »*färskvarugods*» är densamma som för vanligt fraktgods, och godset transporteras även i stort sett på samma sätt som vanligt fraktgods. Den enda skillnaden är i regel, att »*färskvarugodset*» vid inlastningen i styckegodsvagnarna skall placeras på väl åtkomlig plats, så att det blir lätt tillgängligt för omlastning eller lossning, att det skall aviseras och utlämnas skyndsammast möjligt o. s. v. I mindre omfattning förekommer dock, att *färskvarugods* får befordras med persontåg, som icke äro upplåtna för vanligt fraktstyckegods. Varje kolli *färskvaru-*

FRAKTGODS
(Färskvarutransport)

Färskvarutransport

gods skall av järnvägen fördes med särskild polletteringslapp (ljusblå med svart tryck) »Fraktgods. (Färskvarutransport)». På fraktsedeln till dylikt gods skall sättas en lapp »Färskvarutransport». Vagnskorten till styckegodsvagn vari *färskvarugods* inlastats, skola fördes med anteckningen »Fvtp». Vagnslastsändningar av *färskvarugods* tillhöra befordringsklass A.

FRAKTSSEDELNS UTSKRIVNING

The image shows a handwritten document, possibly a passport or travel record, tilted at an angle. The document is filled with text and stamps. At the top, there is a circular seal. The text includes "Fuglejonsprettsett", "Kirkjuskjal control", "Hondur Olfson", "Farmantvagninn 8", "SAP 4 hólur", "18", "Bætt til heima", "for vidars heyring til restaurant", "Kranan", and "Skiptahólagi Pómsdóttir". There are also various stamps and a circular seal in the top right corner.

I *fraktsedeln* skall avsändaren *tydligt* ange: avsändnings- och bestämelsestationens namn; stationsnamnen skola vara fullständigt utskrivna, t. ex. Stockholms norra, icke Stockholm N.

mottagarens namn och adress:
om bestämmelseorten är ett
större samhälle, böra gata och
husnummer i regel anges,
antal kolli och kollslag (för
styckegods), vagns- och presen-
ningsnummer samt signatur för
ägande järnväg (för vagnslast-
gods), godsslag.

betalningsföreskrift (se sid. 12),
efterkrav (i förekommande fall) och
avsändarens namn och adress. Även avsändarens adress skall
vara fullständigt och tydligt angiven. Det är dock tillåtet att
i stället för avsändarens namn ange »Eget» eller »Mottagaren».

För gods till plats vid billinje, intagen i »Fortaxan», särtryck nr 141 h, skall som bestämmelsestation anges den plats där godset skall överföras till bil; bilplatsens namn anges under »adress» och under avsändarens anteckningar skrives »Med bil från...». För gods till plats vid billinjen Övertorneå—Pajala samt till Arjeplog och Fårösund skall dock bilplatsens namn anges som bestämmelsestation.

Om vagnslast vid bestämmelsestationen skall lossas på viss plats, bör platsen anges efter bestämmelsestationens namn.

Förkortning («NK», «Epa» o. s. v.) får i särskilt medgivna fall (se sid. 15) användas i stället för mottagarens fullständiga namn och adress.

[illegible]

För gods, som får adresseras med märke (se sid. 14), skall detta märke anges även i fraktsedeln. Även för sådant gods, som jämte mottagarens namn och adress försetts med märke, skall sådant märke anges i fraktsedeln.

För styckegodssändningar av tegel, lerrör, bräder o. d., s. k. partigods, kan »parti» anges i stället för kolliantal.

Kollislag (låda, säck, kartong etc.) skall noga anges för styckegods.

Godsslaget skall noggrant anges. Allmänna beteckningar såsom »diverse», »köpmansgods», »marknadsgods», »matvaror» o. s. v. få icke användas. För explosiva varor och eldfarliga oljor skall anges, vilken klass varan tillhör.

För tullgods skall förutom varans namn anges »tullgods».

På rad ovanför »Betalningsföreskrift» skall avsändaren i förekommande fall ange »Ej med snälltåg», »I uppvärmd vagn», »I isad vagn», »Återgående 30 dagar» o. s. v.

Om avsändaren icke angivit godsets vikt i fraktsedeln, väges godset av järnvägen (se sid. 17).

Om mottagaren skall betala alla kostnader, strykes ett streck över ordet »Betalningsföreskrift» och raden bredvid detta ord. För fraktgodssändning om högst 55 kg blir frakten billigast, om den betalas på avsändningsstationen. Avsändaren bör göras uppmärksam på detta. Om påpekandet icke leder till något resultat, skall i fraktsedelns alla delar antecknas, att avsändaren gjorts uppmärksam på förhållandet. En del stationer ha särskilda stämplat för detta ändamål.

Om någon av avsändarens uppgifter i fraktsedeln behöver ändras, skall det felaktiga överstrykas och det rätta införas. Vid ändring av viktsiffror eller kolliantal skola de nya talen anges med bokstäver. Företagna ändringar skola bestyrkas av avsändaren eller hans bud.

Föreskrifter om särskild försiktighet vid godsets behandling, t. ex. »Tunnorna ställas upprätt», »Aktas för stötar» o. s. v. få icke införas i fraktsedeln men få anbringas på själva godset.

Fraktsedel får icke utskrivas med blyerts — bläck- eller anlinpenna eller skrivmaskin skall användas — och får ej innehålla överklistringar eller raderingar.

Personalen är skyldig att lämna upplysningar för fraktsedelns ifyllande och bör i möjlig utsträckning hjälpa trafikant med utskrivningen.



GODSETS EMBALLERING

Gods av sådan beskaffenhet att det kräver *emballage* till skydd mot förlust, minskning eller skada under transporten, skall emballeras av avsändaren. Emballaget skall vara sådant, att det icke blott skyddar godset självt utan även hindrar skada på annat gods eller på personer. För emballering av lik, levande djur m. m. finnas särskilda föreskrifter. Om gods befaras komma att medföra olägenhet för eller skada på annat gods eller på person eller på järnvägens materiel, eller om transporten befaras bli omöjliggjord genom att kollit faller sönder, må godset tillbakavisas. Mottages gods med skadat emballage, bör vederbörande tjänsteman *på fraktsedeln litt. B (notisen)* göra anteckning härom. Anteckning om skadat gods vid inlämning, se sid 17.

GODSETS ADRESSERING

För adressering av *styckegods* skola i regel s. k. normaladresskort användas. Det är dock tillåtet att medelst skrift eller på annat sätt anbringa adressuppgifterna på själva godset. Särskilda normaladresskort finnas för *expressgods*, *paket-* eller *il-gods* och *fraktgods*.

Adressen får *icke* vara utskriven med anilinpenna.



På *paketgods*, som är belagt med efterkrav, skall efterkravsbeloppet vara antecknat på varje kolli.

Är *il-* eller *fraktstyckegods*-sändning belagd med efterkrav, bör efterkravsbeloppet vara antecknat på varje kolli, såvitt detta med hänsyn till godsets beskaffenhet är möjligt.

På varje kolli *expressgods* och *paketgods* skola såväl av-

sändarens som mottagarens tydliga namn och adress samt avsändnings- och bestämmelsestationerna finnas angivna.

På varje kolli *il-* och *fraktstyckegods* skola mottagarens namn och adress samt bestämmelsestation finnas angivna. I stället för mottagarens namn och adress äger avsändaren dock i fråga om *il-* och *fraktstyckegods* i regel rätt att ange ett märke, bestående av såväl bokstäver som siffror, t. ex. »B. D. 48» eller »86 F. G.» — således icke enbart bokstäver eller enbart siffror. Detta »märke» skall då vara angivet i fraktsedeln (se sid. 12). Mottagarens namn och adress måste dock alltid anges på gods till Stockholm, Göteborg, Malmö, Borås, Eskilstuna, Gävle, Halmstad, Hälsingborg, Jönköping, Kalmar, Karlskoga, Karlskrona, Karlstad, Kristianstad, Landskrona, Linköping, Lund, Norrköping, Uppsala, Västerås och Örebro. I fråga om gods till statlig eller kommunal myndighet eller inrättning eller till större firma eller annan mottagare, som utan tvekan kan antagas vara allmänt känd på bestämmelsestationen, behöver mottagarens adress dock icke anges.

Gods till vissa mottagare får, oavsett bestämmelsestation, adresseras med särskilt medgivna förkortningar (NK, Epa o. s. v.) i stället för med fullständiga firmanamnet (GTF del I, art. 8).

För s. k. partigods, t. ex. bräder, tegel o. d., erfordras adress endast på enstaka kollin.

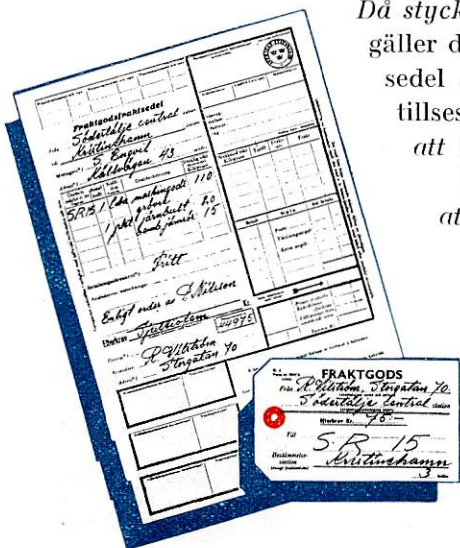
Adresskortet skola vara väl fastsatta.

I fråga om visst gods äro adresskortet i särskilt hög grad ut-satta för risken att under transporten slitas bort eller bli oläsliga genom regn eller inverkan från annat gods. Särskilt är detta fallet med plåtsmide, maskingods, gjutgods, järn- och stålsmide även-
som andra fabrikat av metall och — framförallt — det s. k. isoleringsgodset (se sid. 30). Avsän-dare av dylikt gods böra uppmanas att — oavsett adresskortet, som böra vara av plåt eller tyg — di-
rekt på varje kolli med tydlig skrift ange *bestämmelsestationens namn* med permanentkrita (fettkrita). Godset kan då nå bestämmelsesta-tionen, även om adresskortet blir avslitet.

Om gods av nyss angivet slag sak-nar dylik kritpåskrift, skall den ut-föras av personalen i den mån så är möjligt.



MOTTAGNING AV STYCKEGODS



Då styckegods mottages till befordring, gäller det att noga granska såväl fraktsedel som tillhörande gods. Därvid tillses

att fraktsedelns uppgifter stämma
överens med godset,

att såväl fraktsedeln som adressen eller adresserna på godset äro tydligt utskrivna, så att tvekan ej kan uppstå,

att riktig bestämmelsestation angivits såväl på fraktsedeln som på godset; detta är särskilt viktigt, då flera stationer finnas på bestämmelseorten.

alt mottagarens adress angivits på såväl fraktsedeln som godset i de fall, då så bör ske,

att godsbeskrivningen (sändningens innehåll) angivits riktigt i fraktsedeln — i den mån detta kan utrönas genom yttre besiktning av godset,

att antalet kollin och emballagets art angivits riktigt på fraktsedeln.

Om t. ex. en sändning består av 1 låda järnvaror, 1 paket gångjärn och 1 oemballerat rör, får denna sändning icke i fraktsedeln betecknas såsom »3 kollin järnvaror» utan skall åtminstone anges som »1 låda järnvaror, 1 paket järnvaror, 1 oemballerat rör». Helst bör dock om möjligt anges, vad slags järnvaror de olika kollina (lådan och paketet) innehålla. En tydlig godsbeskrivning är nämligen av värde i första hand vid godsets avprickning på bestämmelsestationen men ännu mera, om det blir fråga om att efterforska något av kollina, som under transporten kommit på avvägar. Bestämmelsesta-

tionen har då endast fraktsedeln att hålla sig till, och det är därför viktigt, att stationen närmare kan beskriva det kolli (låda, paket), som saknas.

att, om fraktsedeln upptar efterkrav, efterkravsbeloppet är antecknat även på godskollina (se sid. 14),

att, om avsändaren angivit godsets vikt på fraktsedeln, denna vikt är riktig,

I regel skall styckegodset vägas, vare sig avsändaren angivit vikt eller icke; i förra fallet må dock kontrollvägning vid enstaka tillfällen vara tillfyllest, om vikten kan erfarenhetsmässigt bedömas efter kollinas innehåll och storlek, eller då avsändaren är känd och ansedd som pålitlig. *Kom ihåg, att vägningsstämpel aldrig får anbringas på fraktsedeln annat än då godset verkligen vägts av järnvägen.*

att godsets emballage är sådant, att det kan anses tillräckligt för att skydda innehållet vid normal påfrestning under transporten,

Som regel ligger det i avsändarens intresse att se till, att godset får tillräckligt emballage. Järnvägen kan emellertid i regel icke vägra att mottaga en sändning, även om den är bristfälligt emballerad. Endast i det fall, att uppenbar fara föreligger, att sändningens innehåll skall spridas eller skada eller förorena annat gods, kan järnvägen vägra mottaga godset. Järnvägspersonalen får ej

heller göra anteckningar om »skadat emballage» på själva *fraktsedeln* utan endast på fraktsedelns del B (notisen, se sid. 13).

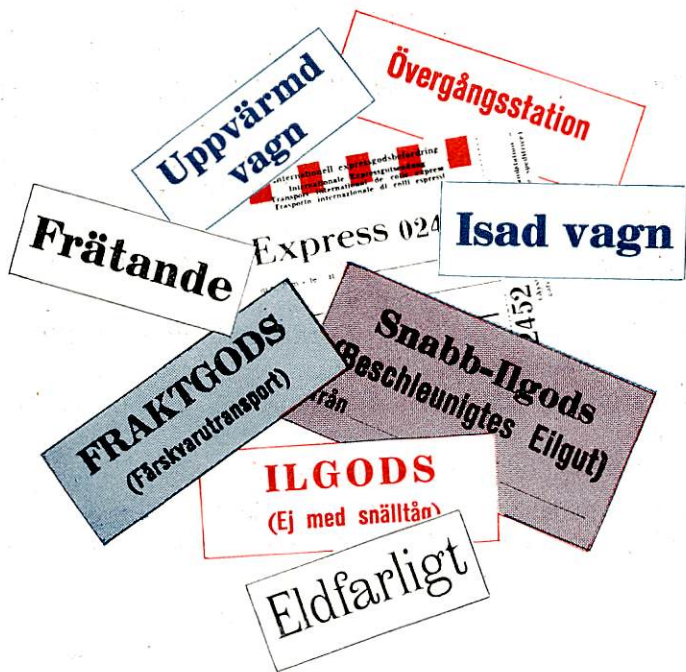
Om gods är *skadat* redan vid inlämningen, skall avsändaren eller hans bud på fraktsedeln under godsbeskrivningen lämna intyg om skadan, t. ex. genom anteckningen: »Ett ben avbrutet på bordet. NN» (avsändarens namn). Har sådan anteckning icke gjorts på fraktsedeln och skadan iakttages vid godsets inlämning, skall vederbörande tjänsteman på notisdelen göra anteckning om skadan.



färskvarugods (se sid. 10) med en lapp »Fraktgods. (Färskvaru-transport)»,

sändningar av eldfarliga oljor med en lapp »Eldfarligt»,
sändningar av frätande ämnen med en lapp »Frätande»,
varmvagnsgods med en lapp »Uppvärmad vagn» o. s. v.

Expressgods skall i förekommande fall föras med en *övergångslapp*, på vilken skall anges den befordringsväg, som föreskrivits i fraktsedeln. Samma gäller annat gods, som skall befordras över annan väg än den ordinarie befordringsvägen.



VAL AV VAGN

Gk-, Gsk- och H-vagnar (slutna vagnar, som i regel användas för livsmedelstransporter) få icke användas för befordring av lik, levande djur, cement och illaluktande ämnen.

Slutna vagnar få icke användas för transportföremål, som genom lukt eller annan egenskap kunna för längre tid framåt göra vagnarna oanvändbara för forslning av livsmedel och andra ömtåliga varuslag.

Vid utlämning av vagn för lastning av vagnslastgoods skall tillses,

att vagnen är trafikduglig, väl rengjord, fri från lukt, som kan skada godset, samt i övrigt fullt användbar för transporten,

att ventilerna på slutna vagn vid behov stängas,

att vagn, som skall användas för befordring av lik, är i prydligt och vårdat skick,

att golvet i vagn, som skall användas för befordring av levande djur, före utlämningen av järnvägen beströs med aska, sand, sågspån, torvströ eller annat lämpligt ströämne,

att alla anslag (kort, lappar eller kritpåskrifter), vilka avse en föregående sändning eller eljest blivit ogiltiga, äro borttagna, överkorsade eller utstrukna; vagnskort på främmande järnvägs vagn och anslag, som ange övergång från en järnväg till en annan, skola dock kvarsitta, tills vagnen återkommit till ägande järnvägen.

När H-vagn utlämnas för gods, som skall befordras under uppvärmning, skall dessutom tillses,

att snö och is icke hindra dörrarna att sluta väl till,

att golvavloppen äro väl tillslutna,

att vattenlåsens skålar äro uppfällda och icke innehålla vatten samt

att ventilerna i tak och väggar äro stängda.

Då H-vagn lastas med gods, som skall befordras under uppvärmning, och vagnen icke är utrustad med skyddslämningar, skall avsändaren uppmanas att stuva godset på sådant sätt, att den varma luftens omlopp från värmeelementen utefter väggar och golv till vagnens inre icke hindras. Gods eller använda isoleringsmedel få alltså icke placeras på värmeelementen. När stark kyla råder, bör avsändaren uppmanas att lägga lämpligt isoleringsmedel (rikligt med halm e. d.) mellan godset och vagnens väggar och golv.

När H-vagn utlämnas för lastning av gods, som skall befordras under avkylning, skall tillses,

att anordningarna för vagnens avkylning äro felfria,

att vatten kan obehindrat avrinna från vagnens isbehållare,

att befintliga golvavlopp äro fullt öppna eller väl tillslutna — allt efter behovet för det varuslag, som skall inlastas i vagnen — och

att vattenlåsens skålar äro uppfällda och fyllda med vatten, så att den yttre varma luften hindras att tränga in i vagnen.

Då vagn isas, skall det tillses, att iscisternerna äro ordentligt rengjorda. Isen skall vara ren och befriad från växter, sågspån o. dyl. (se vidare GTF del I art. 16).

Avsändaren skall göras uppmärksam på, att H-vagn är försedd med ventiler i tak och väggar. Han får själv avgöra, om dessa ventiler skola hållas öppna eller stängda under transporten.

Får vagn ej lastas till sin fulla bärighet t. ex. på grund av ned-satt axeltryck på befodringssträckan, skall den, som utlämnar vagnen, varsko avsändaren härom.

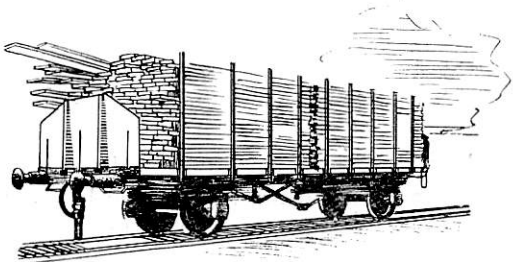
Järnvägens presenningar få icke användas för täckning av sådant gods, som kan skada presenningarna. Bristfälliga presenningar få icke utlämnas.

KONTROLL VID LASTNING AV VAGNSLASTGODS

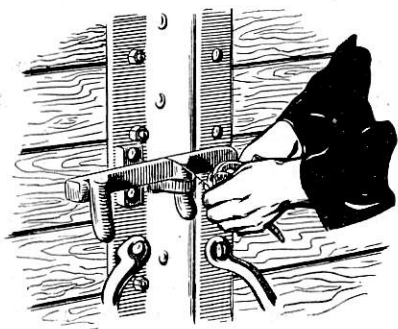
Vid lastning av vagnslastgods skall tillses,

att lasten anbringas så, att trafiksäkerheten icke äventyras, och så att den ej kan förskjuta sig till följd av stötar och skakningar. Den skall vara jämnt fördelad över golvytan; kan lasten ej på nöjaktigt sätt fördelas över golvytan, får dess vikt ej uppgå till den på vagnen angivna bärigheten (GTF del I, art. 17:3),

att tunga föremål lastas så, att de vila på långbalkarna utan förmedling av tvärbalkarna och så att de bliva jämnt fördelade över vagnsaxlarna och på ömse sidor om vagnens mitt i längdriktningen.



Vid behov skall tillräckligt hållfast extra underlag användas för att få lasten jämnt fördelad och tyngden att vila på långbalkarna.



Vagn får icke överbelastas med *mer än 5 %* av den på vagnen angivna bärigheten.

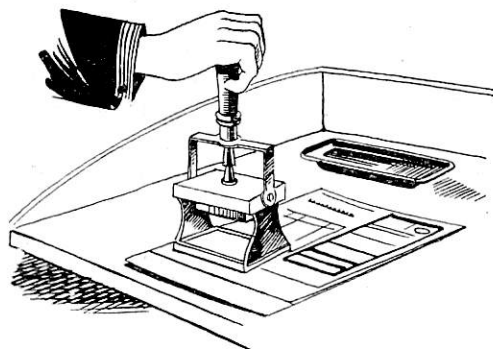
För transportsträckan gällande lastprofil och axeltryck få icke överskridas.

Sluten vagn skall låsas, sedan lastningen avslutats.

I vissa fall skall vagn även plomberas (GTF del I, art 21: 3—6).

FRAKTAVTALETS AVSLUTANDE

Sedan allt på fraktsedeln upptaget gods inlämnats, gällande föreskrifter om godsets emballering, adressering, märkning m. m. befunnits iakttagna och fraktsedeln granskats och befun-



nits fullständigt och rätt ifylld, skall godsets mottagande erkännas genom påtryckande av stationens datumstämpel på fraktsedelns samtliga delar, varefter fraktsedelsdubblotten återlämnas till avsändaren. Denna stämpling skall utföras av den

som granskat godset och fraktsedeln, *utom då* frakten helt eller delvis skall betalas på avsändningsstationen, *då* det är fråga om gods på internationell fraktsedel, *då* specialvagn användes för befordringen och *då* avsändaren begär, att godset skall befordras över annan väg än den ordinarie transportvägen; i dessa fall skall stämplingen utföras på godsexpeditionen.

Den tjänsteman, som mottagit godset till befordring, skall ut-sätta sin signatur på fraktsedeln sålunda:

på expressgodsfraktsedel: på notisdelen invid stationsstämpeln,
på paketgodsfraktsedel: i kolumnen »Vägt», om godset vägt av järnvägen, annars till höger om eller strax under denna kolumn,

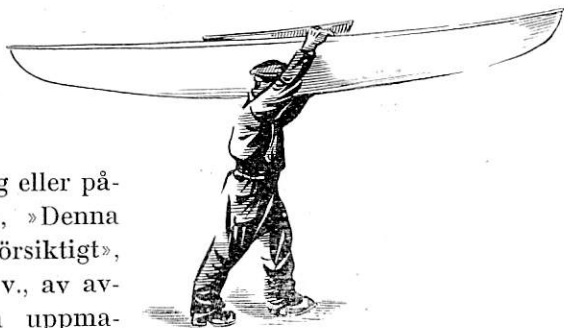
på il- och fraktgodsfraktsedel: på notisdelen invid stationsstäm-peln, om fraktsedeln skall stämplas i magasinet; om frakt-sedeln däremot skall stämplas inne på expeditionen, skall sig-naturen utsättas nederst i vänstra hörnet på notisdelen resp. på dubbletten till internationell fraktsedel.

Tänk på, att fraktsedeln är en värdehandling, på vilken tra-fikanten kan grunda stora anspråk mot järnvägen! Noggrannhet vid mottagningen av gods är en ovillkorlig förutsättning för att transporten skall kunna fullgöras till trafikantens belåtenhet.

BEHANDLING AV GODS I MAGASIN OCH VID TRANSPORT TILL OCH FRÅN VAGN

Det är ett beklagligt faktum, att godsskador ofta uppkomma på grund av bristande aktsamhet och omtanke. Härvidlag kan otvivelaktigt en avsevärd bättring vinnas, om personalen vid all behandling av gods iakttager den försiktighet och omsorg, som egentligen borde vara självskriven. *Vänj Eder vid att alltid behandla det gods, Ni får hand om, med omtanke och aktsamhet! Inrikta Er på att ska-dor icke få uppstå på godset, medan Ni han-terar det!*

Tänk på
att godskollin, som ha anslag eller på-skrift »Får ej stjälpas», »Denna sida upp», »Behandlas försiktigt», »Varsamt», »Glas» o. s. v., av av-sändaren påsatts dessa uppma-ningar eller upplysningar för att



göra Er uppmärksam på en särskild egenskap hos godset, som kräver, att det placeras på visst sätt eller att det på grund av bräckligt innehåll *måste* behandlas med särskild aktsamhet för att icke skadas, och att det är Er skyldighet att respektera dessa anslag och påskrifter,

att föremål, som äro särskilt ömtåliga, icke böra transporteras på kärra utan skola bäras,



OBS! "KNIVSKYDDET"

att, när Ni skall transportera gods på magasinsskär, placera det så, att ingen skada på emballaget eller innehållet uppstår; använd skydd för kärrans lyftjärn («knivskydd»), så att godset ej skadas av lyftjärnet; stapla godset ordentligt på kärran, så att det ligger stadigt, och håll kvar löst gods med handen, så att det ej faller av under transporten,

att Ni färdas varsamt med kärran, så att Ni ej kör emot dörrposter eller gods i magasin eller vagnar,

att godset vid upplastning på eller lossning från kärra icke får kastas utan skall lyftas; om kärran är lastad med smågods, får godset således icke stjälpas av från kärran utan skall ställas ned med försiktighet kolli för kolli,

att tunga kollin placeras underst på kärran och lättare ovanpå, så att lättare och klenare gods icke skadas av tyngre,

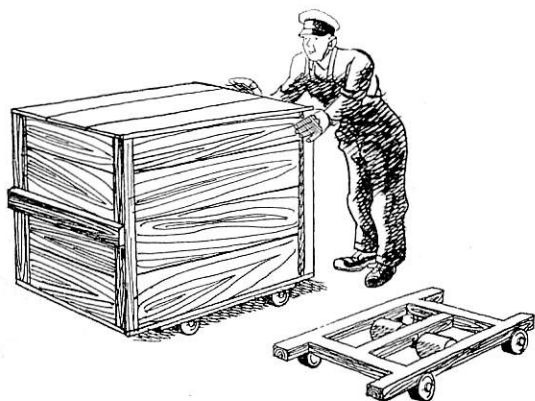
att, när tunga kollin eller kollin med stort omfång skola upplastas på eller lossas från kärra, minst två man böra medverka,

att, om möbler eller andra föremål med målade eller polerade ytor skola flyttas med magasinsskär, dessa om möjligt icke placeras så, att ömtåliga ytor

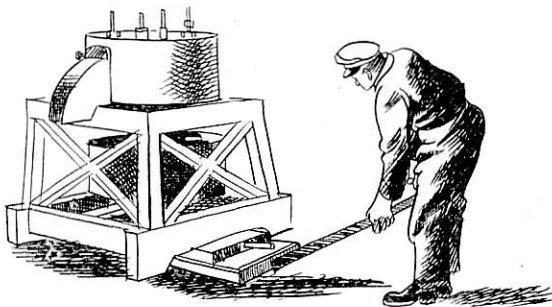


— även om de skyddas av wellpapp, tyg eller dylikt — vila mot kär-
ran.

Om det gäller att för-
flytta särskilt tungt gods,
så tänk Er för, om vanlig
magasinskärra kan anses
tåla den påfrestning, den
skulle bli utsatt för! An-
vänd icke magasinskärra som hävstång för alltför tungt gods,
ty då kan Ni bryta sönder kär-
ran. Använd i stället järnspett-
där så är lämpligt! Begagna »björnar» och järn- eller trärullar
vid flyttning av sådana tunga kollin, som icke utan risk för
skada på karrorna kunna transporteras på dessa!



Ovan givna allmänna anvisningar innehålla i huvudsak, vad
som är att iakttaga i fråga om godsets behandling vid transport
inom magasin och till och från vagn för att undvika skador på
godset. Varuslagen äro emellertid av den mest skiftande art och
fordra följaktligen olika
behandling. *Det gäller där-
för främst att låta det
sunda omdömet avgöra,
hur man lämpligast bör
förfara i de olika fallen
för att undvika skador. Var
särskilt omsorgsfull, när
godset lastas på och lossas
från kär-
ra, och även un-
der själva körningen.*



Vissa godsslag äro enligt vunnen erfarenhet mera utsatta för
risken att skadas än andra. Det torde därför vara lämpligt att
till vägledning anföra några exempel med mera detaljerade an-
visningar för behandlingen av dylikt gods.

*Ackumulatorer i lådor, som på locket ha anteckningen »Denna
sida upp» o. s. v., skola ställas med botten mot kär-
ran. Vid kör-
ningen får kär-
ran endast höjas så mycket, att lådan kommer i
svag lutning, ty annars rinner vätskan ut och kan skada annat
gods. Särskild försiktighet måste iakttagas, när lådorna sättas
ned på magasins- eller vagnsgolv.*

Gjutna badkar och badkar av zink utan emballage skola ställas med botten mot kärnan. Lyftjärnet måste förses med skydd. Badkar, vilkas överdel skyddas av trälock, placeras med locket mot kärnan. Emaljerade kar äro särskilt ömtåliga och fordra aktsam behandling, om emaljeringen ej skall skadas.



Hyplade bräder och finare snickerier få transporteras på kärna, endast om den försetts med skydd för lyftjärnet.

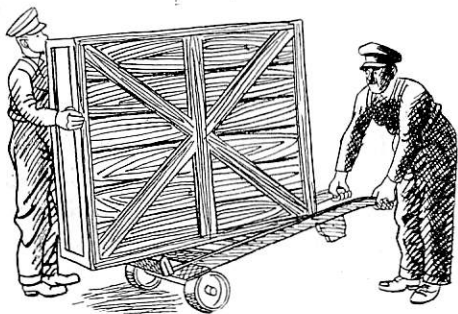
Cementarbeten av olika slag (brunnsringar o. d.) skola läggas med sidan mot kärnan, som förses med skydd för lyftjärnet. Särskild försiktighet kräves, när godset skall lossas från kärnan.

Damejeanner av glas, fyllda eller tomma, som äro insatta i järnkorg eller träbalja, skola transporteras med sidan lutad mot kärnan. Om glasdamejeanne är placerad i häck och om träull eller annan förpackning mellan häcken och glaset saknas, bör den bäras eller ställas rätt upp på kärnan och en man följa med och stödja den.

Lådor, innehållande *fönsterglas, spegelglas, råglas, ljusskyltar, glasdiskar* o. d., ställas upprätt med långsidan mot kärnan, vars lyftjárn förses med skydd. Större lådor skola stödjas av en eller flera man, så att de icke falla av under transporten.

Kanoter få ej transporteras på kärna utan skola bäras (se bild sid. 23).

Likkistor ställas med botten mot kärnan. Skydd för lyftjärnet anordnas.



Marmorskivor, kalkstensskivor, eternitskivor och liknande i lådor eller häckar ställas upprätt med långsidan mot kärnan. Vid förflyttningen biträda en eller flera man, som stödja godset. Särskild försiktighet iakttages, när godset sättes ned på golvet.

Aktsamheten främst

Styckegodset oskadat från avsändare till mottagare — allas önskemål
Låt det bli en hedersplikt att inte godset skadas under den tid, det befinner sig i järnvägens vård.

Alltför talrika äro de skador, som uppstå vid transport på magasinsskärar inom magasin eller till och från styckegodsvagn. Särskilt gäller detta möbler, symaskiner, husinredn (byggnadssnickier), mattor i rullar (såväl linoleum- som mjuka mattor), föremål i burar eller häckar och oskyddade metallföremål, vilka ha benägenhet att glida mot oskyddat järn.

Hur skola vi då bära oss åt?

Ett gott handlag och skydd för karrans lyftjärn är det första.



Dessutom gäller att:



Bokhyllor, byråer, skriners lås
ben eller med korta ben och stöps
bära bäggas med ryggen mot
karran.



Skrinlådor och byråer med låga
ben bäras stöps och benen vändas
åt ena sidan.



Bufflar, dyshatteler (stumpstater) och
sador i höjder bäras bäggas med
ryggen mot och längs med karran.



Bord av alla slag bäras bäggas med
skivan mot karran.



Bufflar och soffor utan häckar och
med eller utan rullor eller stöps
bäras stöps med ryggen mot
karran och benen vändas åt ena
sidan.



Bord med höga ben eller med bröts-
rar, som äro skyddade rullor av
wellpapp, mattor o. d. bäras liksom
lådor på skivan med ryggen mot
karran.



Dyshatteler (stumpstater) utan bär-
kar och med eller utan rullor under
stöps bäras bäggas på kanten och
placeras med ena långsidan mot
karran.



Möbler av särskild konstruktion som
äro gjorda enligt tekniska bestämmelser
där som regel gäller emellertid att
möbler vid lastfrysning på magasin
skola bäras bäggas med den minst
småhålliga delen mot karran.



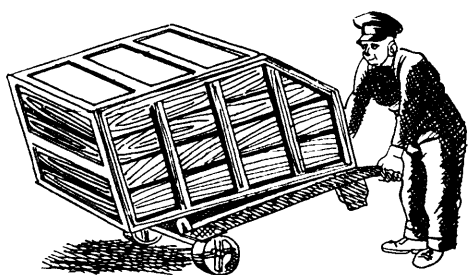
VAR FÖRSIKTIG NÄR GODSET LOSSAS FRÅN KARRAN. TIPPA DET ICKE
FRÅN KARRAN UTAN STÖD DET MED HANDEN OCH SATT NED DET
VARSAMT OCH UNDVIK DÄRVID ATT STÖTA MOT ANNAT GODS. KORT
SAGT: BEHANDLA GODSET SOM OM DET VÖRE ERT EGET. TÄNK PÅ ATT
JÄRNVÄGSTJÄNSTEMANNEN ÄR TRAFIKANTENS FÖRTROENDEMAN.

Möbler kräva särskild omtanke för att icke skadas vid transport på magasinskärra. Studera noga det i magasinet uppsatta anslaget »Aksamheten främst», som lämnar anvisning på, hur möbler av olika slag lämpligast skola placeras på kärrorna! (Se sid. 27.)

Pianon, orglar och flyglar i lådor tagas på kärran med kortsidan före, varvid minst två man hjälpa köraren. Under transporten skall lådan stödjäs av ett par man, likaså när lådan från kärran sättes ned på magasins- eller vagnsgolvet.

Om piano eller orgel sändes utan emballage, eller om skyddet endast utgöres av wellpapp, sättes kärran under instrumentets baksida, varefter det lutas mot kärran. Minst två man biträda, när instrumentet tages med kärran och lutas mot denna, likaså även under forslingen och vid lossningen.

Pianon äro särskilt utsatta för risken att skadas och måste vid forsling på kärra behandlas med stor försiktighet. Om ett i låda emballerat piano transporteras stående på kärra utan att stödjäs ordentligt, faller det nämligen lätt på rygg. Detta beror på, att järnramen i ett piano är fästad nära ryggen, varigenom största delen av tyngden blir förlagd till ryggsidan; främre delen av pianot är däremot lätt. Vid emballeringen fastskruvas pianot med ryggen mot emballagelådans baksida. Om en piano-låda skall köras stående på magasinskärra, måste den därför fasthållas väl, ty om ett sådant kolli slår över (faller på rygg), vilket synnerligen lätt kan inträffa, uppstå nästan alltid svåra skador på pianot.



Säkraste sättet att riskfritt förflytta ett piano på magasinskärra är att *försiktigt* lägga det på rygg på kärran och köra det i liggande ställning. Det tar ingen skada av att transporteras i liggande ställning, blott det *lägges omkull med försiktighet*.

Soft, sylt o. d. i lådor med anteckning på locket »Glas», »Aktas» e. d. ställas med botten mot kärran. Särskild försiktighet iakttages, när godset sättes ned på golvet.

Symaskiner i träburar läggas med baksidan mot kärran. Oemballerad symaskin placeras med ena sidoställningen mot kärran. Lyftjärnet förses med skydd.

Vedspisar och elektriska spisar av gjutjärn skola läggas med baksidan mot kärnan. *Emaljerade spisar* behandlas med särskild försiktighet, enär emaljeringen lätt skadas vid stötar, t. ex. om spisen sättes oförsiktigt ned på golvet.

Ägg i kartonger eller lådor samt öl och liknande i lådor måste placeras på kärna, forslas och lossas med särskild försiktighet, så att bräckage ej uppstår.

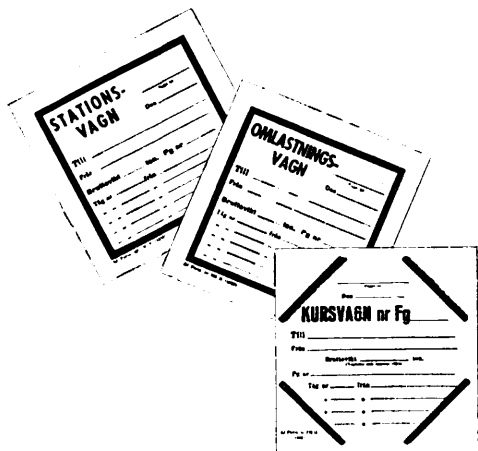
Tänk på att all omsorg vid godsets placering på kärna kan bli förgäves, om aktsamhet icke iakttages även när kärnan sättes under godset, eller när godset lossas från kärna och sättes ned på magasins- eller vagnsgolv. Särskilt i sistnämnda fall kommer det an på köraren eller hans medhjälpare att med händerna fatta tag i överdelen av godset och hålla emot så mycket som möjligt, så att godset tager golv utan nämnvärd stöt.

Iakttag därför omtanke, när godset anbringas på och lossas från kärna!

Stjälpning från kärna mot magasins- eller vagnsgolv må ifrågakomma endast beträffande sådant gods, som otvivelaktigt tål en dylik behandling. Gods får ej heller stjälpas mot annat gods, som därigenom kan tänkas bli utsatt för skada.

OLIKA SLAGS STYCKEGODSVAGNAR

Styckegodsvagnarna indelas i *direkta styckegodsvagnar* och *kursvagnar*. De direkta styckegodsvagnarna indelas i sin tur i *stationsvagnar* och *omlastningsvagnar*. Stationsvagn (stv) får innehålla gods endast till vagnens bestämmelsestation eller, om denna är föreningsstation med en främmande järnväg, även gods till stationer vid denna. Omlastningsvagn (olv) får innehålla gods till en omlastningsstations motagningsområde. *Kursvagn* (ksv Ig, ksv Fg, ksv V m. fl.)



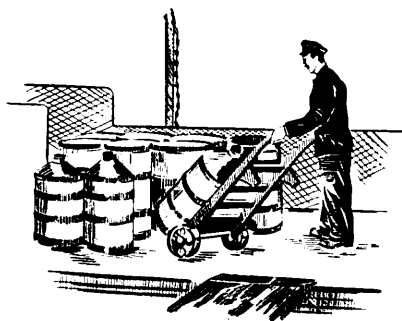
får innehålla gods till stationer på vissa bestämda sträckor för ur- och inlastning. För i transportplanerna intagna stations-, omlastnings- och kursvagnar föreskriva dessa planer, hur varje enskild vagn skall användas.

Styckegods får förutom i stations-, omlastnings- och kursvagnar i vissa fall även lastas i resgodsvagnar.

Utöver vad i transportplanerna angivits får stationsvagn utställas till vilken station som helst, om en minsta godsmängd av 3 000 kg finnes till en och samma station. Omlastningsvagn får likaledes utställas utöver transportplanerna, om en godsmängd av minst 3 000 kg finnes; omlastningsvagn får dock endast utställas till vissa i transportplanerna angivna omlastningsstationer. Om viktmängden icke uppgår till 3 000 kg, men godset är av sådan skrymmande art, att det tager hel vagns utrymme i anspråk, få stations- och omlastningsvagnar dock utställas även för mindre vikt. Kursvagnar utställas endast enligt transportplanerna. Om en planenlig kursvagn blir fullastad, får dock tilläggsvagn utställas.

Ett särskilt slag av styckegodsvagnar äro de s. k. *isoleringsvagnarna*, vilka utgöras av öppna vagnar och äro avsedda *uteslutande för befordring av sådant fraktstyckegods* — s. k. *isoleringsgod* — *som på grund av sin längd, sitt omfång, sin lukt eller annan egenskap icke kan eller får lastas tillsammans med*

vanligt styckegods. I dessa isoleringsvagnar lastas eldfarliga oljor, frätande syror, kärl med flytande ämnen (t. ex. fotogen, smörjoljor, tjära, färgämnen i mindre hållbara burkar o. s. v.), vilka kunna tänkas läcka, tomma fotogen- och andra kärl, tomburar, tomma fisklådor, nyoljade presenningar, tjärat drev eller tågvirke, gods som genom sin lukt kan skada annat gods, återgående bräder och lämmar som använts vid lastning av kol, koks, betor o. d., gods, som på grund av sin längd icke kan lastas i sluten vagn (långa järnrör, järnstänger, balkar o. s. v.), större lantbruksmaskiner och lantbruksredskap av olika slag, som på grund av sitt omfång icke kunna lastas genom sidodörrarna på sluten vagn m. m.



Vissa trafikföretag, t. ex. TK, ASG, samlasta styckegods till vagnslastsändningar. Sådana vagnar kallas samlastningsvagnar. Från järnvägens sida betraktas dessa vagnar som vanliga vagnslastsändningar.

UNDERSÖKNING AV STYCKEGODSVAGN FÖRE LASTNINGEN

Innan styckegodsvagn lastas, skall det tillses.

att vagnen ej företer skador, som kunna äventyra trafiksäkerheten.

att den är väl rengjord (se särskilt efter att inga gamla bortfallna adresslappar ligga kvar i vagnen!) och luktfri och, när det är fråga om sluten vagn, att dess ventiler äro stängda; på H-vagn, som skall lastas med varmvagnsgods, skola golvväggarna vara väl tillslutna och vattenlåsens skålar uppfällda och fria från vatten.

LASTNING AV STYCKEGODSVAGN

Gods, som transporteras i järnvägens styckegodsvagnar, kan lida skada icke endast till följd av otillräckligt eller svagt emballage. I många fall blir gods skadat, därför att det icke stuvats på ett riktigt sätt i vagnarna. Här gäller därför som alltid, att det främst blir det sunda omdömet, som måste avgöra, hur godset lämpligast bör placeras för att kunna tåla de påfrestningar, som ofrånkomligen äro förenade med transporten. Man måste härvid hålla i minnet, att godset kan bli utsatt för allvarlig påkänning, när vagnarna medföras i växlingsrörelser, varvid det icke alltid kan undvikas, att mer eller mindre kraftiga stötar uppstå. Likaså måste man tänka på att vagnarna under gång i tåg äro utsatta för ständiga skakningar, och att dessa medföra, att lasten kommer i en viss rörelse (»gungning»), varvid olika kollin stöta och nöta mot varandra. Det gäller därför att stuva lasten på sådant sätt, att godset fredas mot skada, medan det befinner sig i vagnarna.

För att lasten skall få nödig stadga, måste vagnen stuvas så kompakt som möjligt med de olika kollina tätt intill vägg och intill varandra, så att tomrum icke uppstå mellan gods och väggar eller mellan olika godskollin inbördes.

Vid stuvning av styckegodsvagn bör bl. a. beaktas,



att avlångt gods placeras i vagnens längdriktning,

att tungt gods placeras underst och lättare gods ovanpå; i varje fall få tunga kollin icke läggas ovanpå kollin med klen emballage eller annat ömtåligt gods,

att gods med skarpa kanter eller utskjutande spetsar icke lägges tätt intill ömtåligt gods eller gods med klen emballage (möbler, som äro

emballerade endast i wellpapp eller papper, gods i papperssäckar o. d.), så att det vid vagnarnas skakning under tågets gång kan nöta mot eller vid stötar under växling förskjuta sig mot det ömtåliga godset och skada detta,

att balar, säckar, tygpäckar, mattrullar och liknande kollin läggas på möjligast jämna underlag, så att de icke skadas genom tryck eller gnidning mot ojämnheter,

att småkollin icke läggas ovanpå eller intill häckar eller lådor med glesa spjälor, så att de kunna falla ned eller in i dessa,

att kärl av alla slag med fly-

tande ämnen icke placeras ovanpå annat gods utan ställas på golvet, helst med tyngre och stadigt gods som stöd,

att småkollin aldrig böra staplas upp i vagnens dörröppningar, enär de i så fall lätt kunna förskjuta sig mot dörrarna och



skadas, när dörrarna öppnas. Vid dörröppningarna böra om möjligt endast lastas större och stadiga kollin, vilka placeras så, att de icke kunna förskjuta sig mot dörrarna och bli till hinder, då dessa skola öppnas; gods med särskilt stora ytor eller gods, som är längre än dörröppningens bredd, t. ex. bilflak, större snickeriarbeten, långa järnrör o. d., bör icke placeras i eller tvärs över dörröppningarna, enär lossningen genom dörrarna då försvåras eller kanske helt omöjliggöres, att för väta ömtåligt gods icke placeras intill skjutdörrarna eller under ventilationsluckorna; om dörrar eller ventiler icke sluta väl till, kan vatten vid regnig och blåsigt väderlek lätt tränga in i vagnen och skada godset,

att kollina om möjligt stuvats så, att adressen blir väl synlig, att till samma fraktsedel hörande gods inlastas i samma vagn, att varje sändning »partigods» sammanföres till ett ställe i vagnen och att de kollin, som ha adress, läggas överst, att färskvarugods och levande djur i emballage placeras på lätt åtkomlig plats i vagnen.

Vid lastning av *kursvagn* skall godset stuvats stationsrätt, d. v. s. så, att det gods, som skall lossas först, lägges närmast dörröppningarna.

Om lastutrymmet icke tages helt i anspråk skall lasten stuvats så, att den ligger någorlunda i jämnhöjd i hela vagnen.

Om stuvning av styckegodsvagn måste avbrytas för växling vid magasinet, skall lasten i erforderlig mån omflyttas, så att den ligger stadigt och icke »störtar» vid ryck och stötar under växlingen.

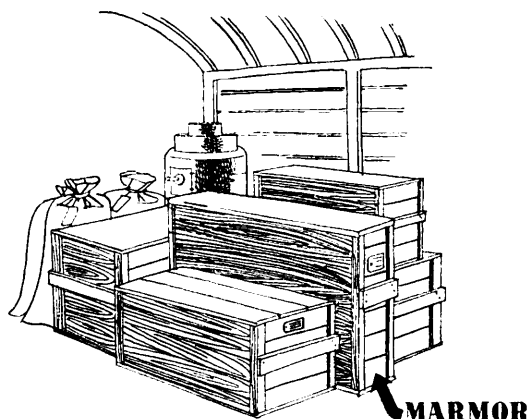
Sedan styckegodsvagn färdiglastats, skall den låsas, plomberas — då så är föreskrivet — och adresseras. Vagn, vari färskvarugods eller levande djur inlastats, skall på vagnskorten för ses med anteckningen »Fvtp» resp. »Lev. djur».

I anslutning till ovan lämnade allmänna anvisningar givas i det följande några exempel på, hur visst gods lämpligast bör lastas.

Gastuber lastas i vagnens längdriktning och förstängas i sidled.

Lådor, som innehålla *fönsterglas, spegelglas, råglas, större tavlor o. d., häckar, som innehålla marmorskivor, kalkstensskivor*

och liknande, ställas *upprätta* längs med vagnens långsida och med lådornas långsida mot golvet samt förstängas med annat gods.



Grindar och *staket* av gjut-gods eller smide, *värmeelement* o. d. placeras på liknande sätt, d. v. s. längs med vagnen — om möjligt intill långsidan — och förstängas med annat gods.

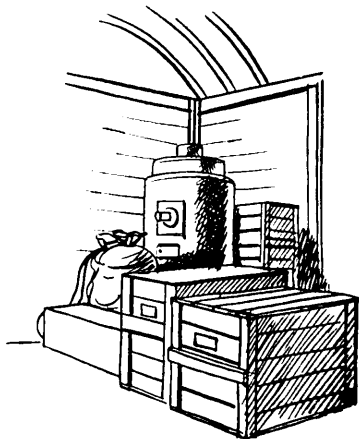
Manglar och *symaskiner* ställas i vagnens längdriktning och skyddas om möjligt genom på vardera kortsidan anbragta lådor eller häckar, som i höjd skjuta över mangels eller symaskinens skiva. Erfarenheten har nämligen visat, att de gjutna stativen till manglar och symaskiner lätt slås sönder genom stötar från annat gods, om lasten förskjuter sig.

Lådor innehållande pianon (jfr sid. 28) få icke ställas fritt utan böra om möjligt placeras utmed vagnens *långsida* och med *ryggsidan* mot väggen. Om detta icke låter sig göra, måste lådorna ställas längs med vagnen och mot annat stabilt gods, så att de icke kunna slå över: förstängning erfordras även på framsidan. Framför allt gäller: placera aldrig en pianolåda tvärs över vagnen, såvida den icke kan ställas med ryggsidan *direkt mot* vagnens gavelvägg och stabil förstängning för framsidan kan ordnas, ty lådan slår annars över även vid jämförelsevis obetydlig stöt eller ryck vid växling.

Cyklar ställas i vagnens längdriktning, om utrymmet det medger, annars läggas de ovanpå lådor eller tätta häckar — dock icke häckar, som innehålla möbler. Placera dem så, att underliggande eller intillstående gods icke skadas genom nötning från pedaler och andra utstående delar!

Ägglådor och *äggkartonger* stuvas i vagnens längdriktning och högst med tre lådor eller kartonger staplade över varandra. De förstängas på betryggande sätt, så att de ej kunna rasa. Placera aldrig tungt gods ovanpå en äggkartong!

Likkistor av *furn*, *trävit*, ställas upprätt i vagnen och med huvudändan mot golvet. Likkistor av annat slag läggas i vagnens längdriktning och staplas över varandra. Härvid ställes den understa kistan på fötterna, den andra vändes och lägges med locket mot underliggande kistas lock. Förekommer en tredje kista i stapeln, ställes denna med fötterna mot kistan nummer två. Mer än tre kistor få icke staplas över varandra. Om kistorna på locken äro försedda med uppstående list (ås), iakttages försiktighet, så att denna icke skadas genom att kistorna placeras på olämpligt sätt ovanpå varandra.



Gods med ojämna ytor, t. ex. *oemballerade maskiner*, *järndelar* o. d., bör placeras på vagnsgolvet på särskild plats och får icke överstuvras med annat gods än lådor av stadigt virke.

Oemballerat gjutgods och mindre föremål i *järnmanufaktur* (rörkrökar, vattenhoar, släggor, yxor o. d.) böra lastas i en »brunn», sammanställd mot vagnens vägg av lådor av starkt virke.

Höga *ångpannor*, långa *cisterner* (vattenvärmare) o. d. böra läggas på vagnsgolvet längs med vagnen och förstängas i sidled: måste de lastas upprättstående, skola de stagas (»stängas in») med hjälp av annat stabilt gods.

Kartonger, *paket*, *tygbalar*, *säckar* av väv eller papper, *möbler* i pappers- eller wellpappemballage o. s. v. måste skyddas mot att komma i beröring med järn- eller gjutgods-föremål med skarpa kanter, lådhörn o. d. ävensom med de järnbeslag och hakar, som finnas på de slutna vagnarnas innersidor, enär emballaget annars lätt skaves sönder och innehållet skadas.

Kaggar, *fat*, *dunkar* och större *glasflaskor* i korgar och häckar böra ställas på vagnsgolvet i dörröppningen och stöttas väl på alla sidor, så att de ej kunna välta. Om läckage kan befaras, bör vagnsgolvet beströs med sågspån i tillräcklig mängd.

Kolli, som kan misstänkas innehålla *flytande ämne*, bör ej ställas ovanpå annat gods utan placeras på vagnsgolvet, så att skada ej kan uppstå på underliggande gods, om läckage skulle uppkomma.

För *glasflaskor* gäller särskilt, att annat gods ej får placeras så, att det riskerar att falla ned på och slå sönder flaskorna.

Påskrifter som »Denna sida upp», »Får ej vändas», »Aktas för stötar» o. d. skola respekteras.

Beakta slutligen, att *färskvarugods* skall lastas så, att det är lätt åtkomligt för lossning!

LOSSNING AV STYCKEGODSVAGN

Före lossning av styckegodsvagn skall kontrolleras, att vagnsdörrarna äro låsta och att föreskriven plombering finns och är oskadad. Saknas plombering, då sådan skall finnas, eller är den skadad, skall detta anmälas. Dörrarna skola öppnas försiktigt, så att gods, som möjligen vilar mot dem, icke skadas. Lastningsättet skall granskas med avseende på lastens läge och övriga



enskildheter, som kunna vara av vikt för att bedöma möjligen förefintlig skada på i vagnen lastat gods. Är lasten dåligt stuvad, skall anmälan omedelbart göras till lossningsförmannen eller expeditionen. Lossningen skall ske med omtanke och försiktighet. Högt upplastat gods lossas om möjligt först. Utgöres detta av tyngre gods, såsom stora äggåldor e. d., skall behövt antal man hjälpa till. Godset får under

inga förhållanden *släppas* ned på vagnsgolvet. Om regn trängt in i vagnen eller kärl med flytande ämnen läcker, skola åtgärder omedelbart vidtagas för att hindra, att i vagnen lastat gods skadas eller, om så redan skett, att skadorna ökas.

Vid lossningen skall varje till den egna stationen adresserat kolli antingen jämföras med tillhörande fraktsedel eller antecknas i särskild lossningsbok eller lossningsuppgift för senare jäm-

förelse med fraktsedeln. Jämförelsen sker så, att en man (»uppläsaren») från adresskortet läser avsändningsstationens och mottagarens namn och en annan man (»prickaren») samtidigt granskar och avprickar uppgifterna på fraktsedeln eller skriver in dem i lossningsboken eller lossningsuppgiften. Uppläsaren skall därvid ge akt på, om sändningen består av mer än ett kolli (skall finnas angivet på adresskortet på särskild rad) och i så fall



söka få alla till samma sändning hörande kollin tillsammans vid körningen. Uppläsaren skall även undersöka, om godset företer tecken till skador. Upptäckes skada, skall detta anmälas till prickaren för anteckning på fraktsedelns notisdelen eller i lossningsboken (lossningsuppgiften). Prickaren bestämmer, om skadat kolli skall avställas på särskild plats för närmare undersökning, för uppgörande av skadeanmälan och påsättande av »skadelapp». På stationer av den storleksordning, att ovan förutsatta organisation icke kan komma ifråga, gäller förestående i tillämpliga delar.

På varje kolli till egen station antecknas eller stämplas lossningsdagens datum.

Transporten från vagn till magasin skall ske med försiktighet, så att godset ej skadas. Kollin, som tillhöra samma sändning, skola placeras tillsammans i magasinet, så att hela sändningen lätt kan hittas. Adresserna skola vara synliga.

UTLÄMNING AV GODS

Gods får icke utlämnas, utan att den i behörig ordning inlösta *fraktsedeln* (ej *notisdelen*) företes. Att sändningen är utlöst på expeditionen visas av att fraktsedeln på baksidan är försedd med godsexpeditionens stämpel och expeditörens märke eller signatur eller med maskinkvitto.

Paketgodsförsändelser utan efterkrav utlämnas mot kvitto på notisdelen.

På utlämningshandlingen skall utlämnaren invid ovannämnda stämpel eller maskinkvitto anteckna, att godset utlämnats, samt ange sin signatur och datum för utlämningen. En del stationer ha utrustats med särskilda stämpelar för detta ändamål.

Ar något att erinra mot transportens utförande, t. ex. beträffande skada, minskning el. dyl., bör anmälan därom, såvitt möjligen förekommande skriftväxling med avsändaren, ofördörligen göras hos den station, som utlämnat godset. Jfr trafikstadgan §§ 79 och 80.	
Omslående kostnader "Att betala" kvitteras:	
-7-NOV-45 4 4 1 1 0 6 -- + M ₁₀ — ***154.60	
BETALT: S. J. Godsexp. KATRINEHOLM	

Mottagare får icke öppna eller i något avseende rubba en sändnings omslag, innan han kvitterat godset och betalat därå vilande kostnader.

Innan godset utlämnas, skall det undersökas, att kolliantal, adress och emballage ävensom godsets beskaffenhet, i den mån det framgår av yttre undersökning, överensstämma med uppgifterna i utlämningshandlingen.

Har godset legat kvar i magasinet efter avhämtningsfristens utgång, skall kvitto på erlagda magasinsspengar förete vid godsets utlämnande.

Saknas någon del av en sändning, skall, om mottagaren så önskar, den del av sändningen, som finns, utlämnas samt på fraktsedeln och notisdelen antecknas hur många kollin (och i förekommande fall vilka) som utlämnats och hur många som saknas.

Är godset skadat eller misstänkes det vara skadat och har skadan icke tidigare observerats och antecknats, skall redogörelse

över skadan omedelbart upprättas av den som utlämnar godset eller av tjänsteman från expeditionen.

På mottagarens utlämningshandling får anteckning om skadans omfattning eller orsak icke göras.

Utlöst sändning skall av järnvägen lämnas *vid utlämningsporten (-disken)*. Även om mottagaren biträder vid framforslingen av godset till avlämningsstället, skall kontroll över att rätt gods utlämnas *alltid ske vid porten (disken)*. Personalen vid utlämningsportarna skall i första hand öva tillsyn över, att obehöriga personer icke uppehålla sig i magasinen.

Innan lossning av vagnslastgoods börjar, skall det undersökas, om slutna vagns dörrar äro låsta, och beträffande såväl öppen som slutna vagn, om lasten rubbats ur sitt ursprungliga läge och i så fall, om den varit ändamålsenligt stuvad, förstängd eller placerad i vagnen. Om lasten har förskjutit sig, skall, i den mån så är möjligt, undersökas, huruvida något gods därvid blivit skadat. (Ang. förbud att på mottagarens utlämningshandling göra anteckning om skada, se ovan!)

I fråga om plomberad vagn undersökes, om plomberingen är oskadad. Om så icke är fallet, skall skriftlig anmälan om förhållandet upprättas.

Tullplomberade vagnar få, vare sig de innehålla stycke- eller vagnslastgoods, under inga förhållanden öppnas av järnvägens personal, och lossningen av dylika vagnar får icke påbörjas, förrän vederbörande tullmyndighet därtill lämnat tillstånd.

När vagn slutlossats, skall tillses, att vagnen blir nöjaktigt rengjord (GTF del I, art. 74).

Ståltrådar, som använts för att hålla fast last, få icke sitta kvar på vagn, enär personal lätt kan skadas av sådana trådar. De få ej heller kastas på marken.

SKADAT GODS

Om skada på gods upptäcket vid *inlastning* på avsändningsstationen — sålunda en skada som uppstått inom det egna magasinet, såvida den icke möjligen förbisetts vid inlämningen — får godset under inga förhållanden lastas i vagn utan att först ha anmälts till vederbörande förman för besiktning och eventuellt utfärdande av *skadeanmälan*. Utfärdas skadeanmälan skall kollit

förses med »skadelapp» med uppgift om dag och plats för upptäckten av skadan. Innan godset avsändes, bör dock avsändaren

Statens Järnvägar.	Form. nr 378 f. (1916.)
SKADAT.	
Skadan iakttagen å station	<i>Bojörmlunda</i>

om möjligt underrättas om skadan, så att han — om han så önskar — kan byta ut det skadade godset.

Vid omlastning av gods skola alla iakttagna skador anmälas

till förmannen för besiktning och uppgörande av skadeanmälan samt påsättande av »skadelapp».

Samma anmälningsförfarande användes vid *lossning* av gods, om skada då konstateras eller möjligen uppkommer under transport i magasinet — likaså om en förut icke anmäld skada iakttages under förvaringen i magasinet.

Det är tyvärr alltför vanligt, att godsskaderapporter komma in till behandling utan att vara åtföljda av dylik skadeanmälan — även i sådana fall, då det är fullt uppenbart, att skadan och dess uppkomst måste ha iakttagits under vägen. Därigenom åsamkas järnvägarna arbete, besvär och kostnader för undersökningar, som bort vara onödiga. Än värre är, att godsets ägare kan berövas utsikten att erhålla ersättning enligt gällande trafikstadg bestämmelser, vilket i sin tur skadar järnvägens anseende hos trafikanterna.

Var och en måste därför betrakta det som en hederssak att ingenting underlåta i fråga om anmälan av iakttagna godsskador. Särskilt bör den, som genom missöde eller på annat sätt råkar vålla en godsskada, vara angelägen om att saken blir uppklarad. Om alltså något dylikt inträffar, t. ex. genom att ett kolli faller av kärnan eller blir satt för hårt i golvet, att ett högt upplastat kolli störtar ned e. d. — sök då inte att dölja förhållandet, utan tala omedelbart om saken för Er förman i magasinet! Det är det enda hederliga, och Ni blir bedömd därefter. Ett förtigande måste däremot betraktas som ett grovt tjänstefel.

Behandla alltid och i alla avseenden det järnvägen anförtrödda godset så, som Ni skulle göra, om det vore Ert eget!

Stockholm 1946

STATENS REPRODUKTIONSANSTALT

SJ 46755