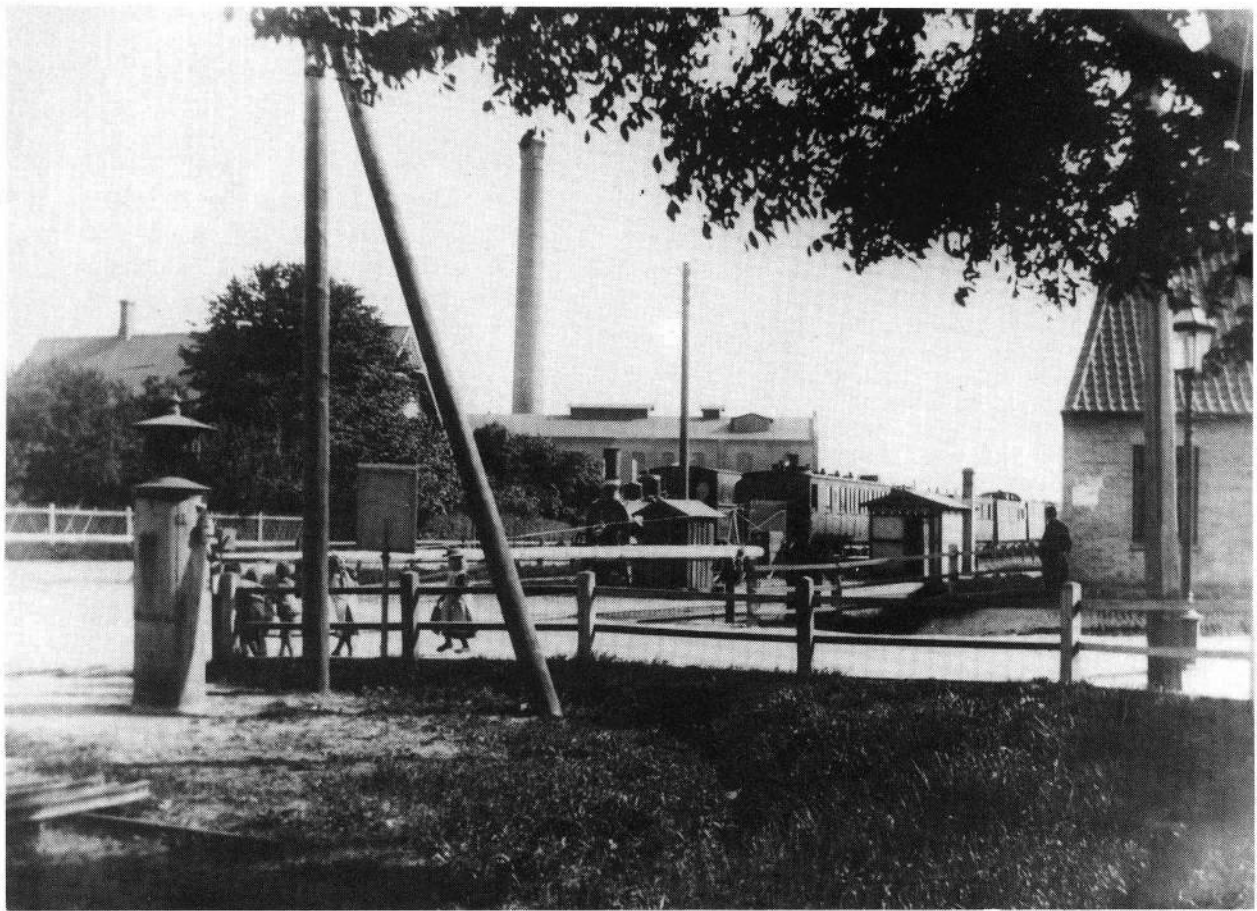
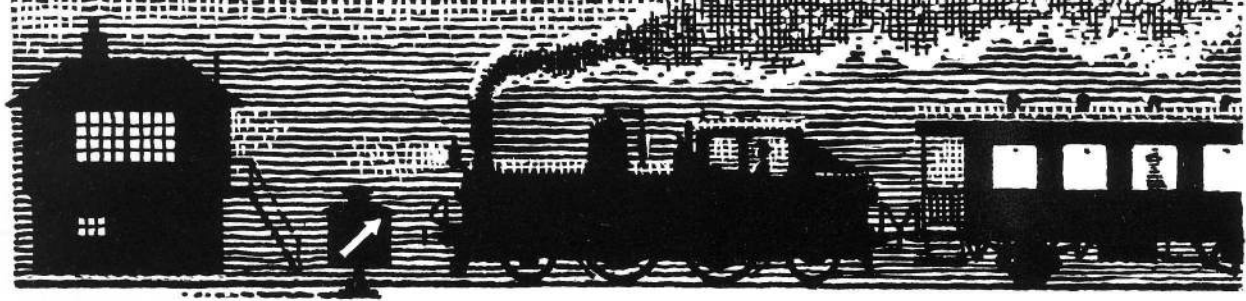


SIGNALPOSTEN



SIGNALPOSTEN

25. årgang 1989 mar., nr. 1

SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

SIGNALPOSTEN udsendes med 4 numre i årgangen. Numrene er dateret med 3. kvartalsmåned og bestræbes udsendt ca. den 20. i kvartalets anden måned.

Bladet udgives af en kreds af jernbaneinteresserede som ren hobby og alt ikke-professionelt arbejde udføres uden beregning.

Eventuelt overskud vil blive brugt til jernbanehistorisk forskning. Underskud vil ikke forekomme, da bladets sidetal indrettes efter indtægterne.

REDAKTION:

Ulf Holtrup
Dalbyvej 12
2700 Brønshøj
tlf: 01 71 79 03

REPRODUKTION:

Bargholz Offsetreproduktion
Grundtvigsvej 10 A
1864 Frederiksberg C
tlf: 01 22 77 05

TRYKNING og BOGBINDING:

Lantow & Co.
Lergravsvej 63
2300 København S
tlf: 01 59 44 11

ABONNEMENT tegnes for et kalenderår ad gangen ved indbetaling af abonnementsbeløbet på giro 6 49 47 22 under redaktionens adresse.

ABONNEMENTSPRIS for 25. årgang 1989
Kr. 140,- incl. 22% moms.

LØSSALGSPRIS pr. nummer: kr. 37,-
incl 22% moms.

Redaktionens medlemmer: Poul Adam-
sen, Hans Alkjær, IbV. Andersen, Ole
Faurhøj, A. Gregersen, J. Groth,
Erik V. Pedersen.

ANNONCER modtages gerne på følgende vilkår:

Reproklart manuskript tilsendes redaktionen senest den 1. i kvartalets første måned (til nr. 1 i årgangen altså senest 1. januar o.s.v.). Format for 1/1 side er H 280 x B 180 mm for 1/2 side H 135 x B 180 mm og for 1/4 side H 135 x B 90 mm.

Pris pr. indrykning, excl. moms, er:
1/1 side kr. 400,-
1/2 side kr. 225,-
1/4 side kr. 125,-.

ARTIKLER modtages gerne fra freelancere om emner indenfor vort emneområde. Materialet vil blive behandlet omhyggeligt og seriøst og returneret efter endt brug. Fotos til Billedgalleriet vil dog kun blive returneret, såfremt der udtrykkelig fremsættes ønske herom.
Tal med redaktionen!

25. ÅRGANG - NUMMER 1 MARTS 1989

INDHOLD I DETTE NUMMER:

Ideer derudefra (DSB trinb.)	3
DSB litra EM/EC/ECO	9
Litteratur	15
Billedgalleriet	18
Vejoverføring III (8 m overf)	23
Vi bygger, vejoverføring mm	28
Jernbanens grundlove, alm. befordringsreglement	32
Rettelser	47
Nyt fra redaktionen	48

Forsidebilledet er fundet i J.G.s arkiv og er fra Nykøbing Fl. ca. 1905.

IDEER DERUDEFRA



Redaktionelt forord:

Efterfølgende artikel blev skrevet umiddelbart efter indvielsen af de to sidstnævnte standsningssteder, men nåede ikke at blive trykt i SIDESPORET.

Efter fornyet gennemlæsning har forfatteren imidlertid valgt at bevare den reportageagtige opsætning, uanset at der i mellemtiden er forløbet nogle år; artiklens grundide har stadigvæk aktuel interesse for modelbanebyggeren.

NYE TRINBRÆTTER HOS DSB:

Varde Nord, Esbjerg Nord og Ribe Nord.

Ovennævnte treklang kan der godt være grund til at skrive lidt om! Gennem snart en meget lang årrække har DSB bortrationaliseret alle såkaldte underordnede standsningssteder, såvel på side- som navnlig på hovedlinier til stor fortrydelse for såvel passagerer som jernbaneentusiaster. Derfor er det ganske befriende og opmuntrende at se, at det har kunnet lade sig gøre for den stedlige befolkning sammen med Ribe amt at overbevise DSB om betimeligheden i at etablere nye standsningssteder på selv ret godt trafikerede linier i det sydlige Vestjylland.

Det skal ikke bortforklares, at en væsentlig medvirken hertil er fremkomsten af MR-togene til afløsning af M0-trukne tog, hvis acceleration jo ikke var alt for

Fig. 1. Varde Syd trinbræt, set fra vest den 29/9 1982. Dette MR-tog gør ikke holdt her, men orlovstogene kan have mange passagerer til den nærliggende kaserne.

Fig. 2. Varde Øst set fra øst ved indvielsen den 21/5 1983. Veteranetog bestående af 2 M0-vogne med 2 stk. CL-vogne imellem sig har bragt indbudte gæster hertil fra Esbjerg med krydsning i Guldager og Varde. I stedet for perron måtte man midlertidigt klare sig med flytbare, lave trappetiger. I det fjerne anes VaGJ's tidligere remiser. Sporet, som toget holder på, fører iøvrigt videre til Vardes industriområde, først og fremmest DOMI's klareringscentral.

Fig. 3. Varde Øst er nu forsynet med en grusperron med forkant af imprægnerede sveller, her fotograferet den 16/2 1986.

fremragende, men som jo nok kunne løbe stærkt, når de først var kommet i gang. Hvad det sidste angår, kan jeg fortælle, at jeg med glæde har opholdt mig i førerrummet på veteranen M0 1848, mens den løb 120 km/h tværs over Jylland uden slinger i dansen.

Hvis vi ikke råber alt for højt om det, skal retfærdigvis berettes, at en del danske "Jenser" for 15-20 år siden var bange for at komme for sent tilbage til Varde Kaserne efter weekend-orlov, hvilket gav anledning til, at man lokalt fik oprettet et lille (men meget stærkt benyttet) trinbræt Varde Syd. Det blev placeret i ingenmandslandet imellem udkørselssignalet og indkørselssignalet i sydvestenden af Varde station, og der blev oprettet en svellebelagt perron og en indhegnet sti op til Hjertingvejen, således at beboerne dersteds slap for de omfattende natlige invasioner tværs over baneterrænet og op igennem baghave og gårdspladser af de tilbagevendende elementer i hærenheden!

Det var dog kun de særlige orlovstog, der standsede her, og som Alkjær har beskrevet det i SIGNALPOSTEN, skete det også, at VaGJs forstærkede nattog med aftenforbindelser helt fra Skagen ved ankomsten til Varde "fik gennemkørsel" til Varde Syd for at aflevere 3-4 vognfulde weekendudmattede Jenser, og så først derefter at rangere tilbage til perron på Varde station med de øvrige, få passagerer.

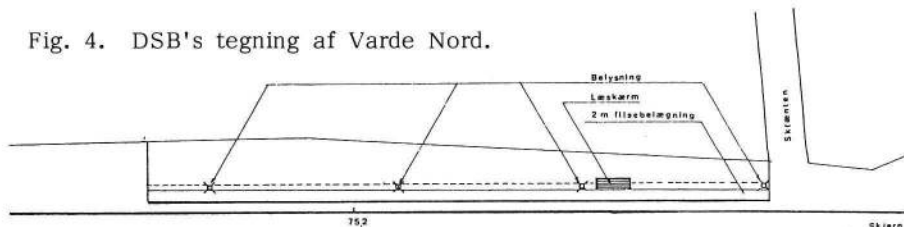
Fig. 1 viser trinbrættet set fra vest med et MR-tog på vej mod Esbjerg.

Varde Øst bør vel også lige nævnes, men nærmest som et kuriosum, idet der i forbindelse med Varde Engpark blev kørt med veteraner, bestående af 2 ældre personvogne med en M0 i hver sin ende. Toget startede i Esbjerg og gjorde holdt i Guldager for krydsning med et ordinært tog og i Varde, hvor det

Fig. 5. Varde Sygehus trinbræt på Vestbanen den 21/12 1970, da de gamle skinebusser endnu var i drift. Navnlige i tilslutning til besøgstid var antallet af passagerer hertil og -fra ret stort, men også de øvrige tog er ret jævnt belagt. I de senere år er der kommet flere større institutioner i nabolaget, som er med til at give underlag for standsningsstedet.

Fig. 6. Varde Nord set mod øst den 12/8 1984 langs perronen; adgangsvejen er til venstre, og en skovvej i landlige omgivelser fører ned gennem en lund til Varde Å's storslåede engdrag.

Fig. 4. DSB's tegning af Varde Nord.



blev ledet ind i spor III for derefter at få udkørsel ad industrisporet (ex VaGJ) og fortsatte et par hundrede meter op igennem krumningen mod øst til et trinbræt etableret ud for indgangen til forlystelsesetablissementet Varde Engpark.

Fig. 2 er fra indvielsen i maj 1983, medens fig. 3 er fra 1986.

Men ellers er det Varde Nord der skal være starten på denne artikel, idet den har første prioritet i ny tid i DSBs regi.

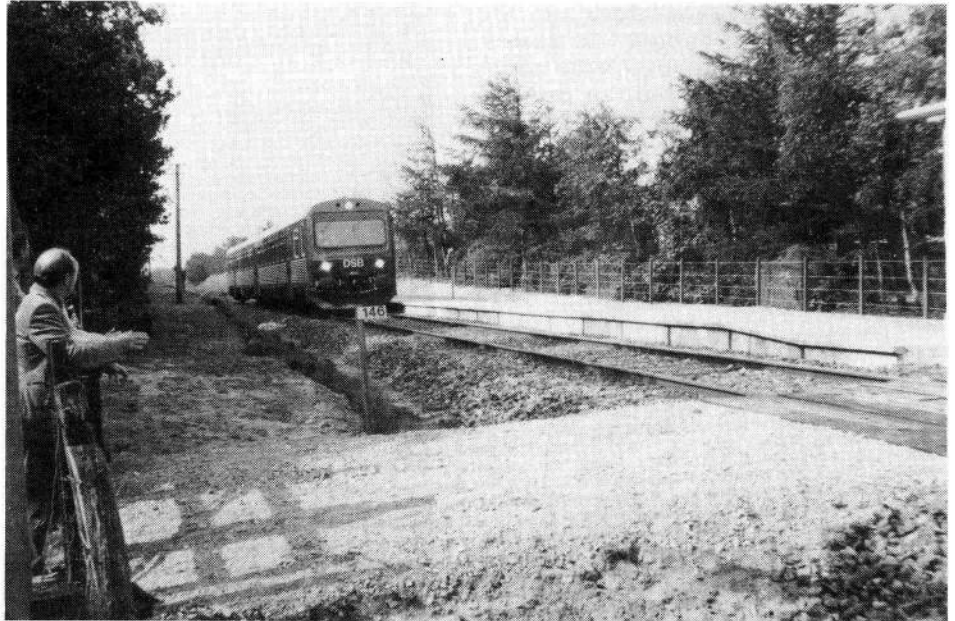
Standningsstedet er etableret i 1984 i den østlige udkant af

Varde nær vejen mod Grindsted, som følger banen over en længere strækning. Baggrunden for ønsket om trinbrættet, hvis plan ses i fig. 4, er de mange oplandselver til Varde Gymnasium tæt derved, samt - omend i mindre grad - besøgende til de to store plejehjem Carolineparken og Lunden, hvorimod Varde Sygehus har sit eget trinbræt på Vestbanen (VNJ), der er ganske pænt benyttet (fig. 5).

Fig. 6 og 7 er taget dagen før indvielsen, hvor et mindre selskab under nu afdøde baneområdechef P.-E. Harbys ledelse



Fig. 7. Dagen før indvielsen var et lille selskab under baneområdechef P.-E. Harby's ledelse på besøg. Et MR-tog passerer stedet på vej mod Skjern, mens Povl-Erik ser til fra leddet. Set mod vest den 12/8 1984.



besøgte stedet. Dette ligger for enden af en lille stikvej, der på den modsatte side af banen fortsætter som en hyggelig skovvej bag et led ned mod Varde Å og engareal.

Med et særdeles velspillende jernbaneorkester indviede honorariere og prominente gæster i et helt fantastisk regnvejr Esbjerg Nord mandag den 5. august 1985; amtsborgmester Frode Madsen holdt festtalen - byrådet glimrede ved sit fravær - og på grund af himlens fossende sluser blev ceremonien forlagt til MR-togets indre. Efter en spisning i jernbanerestauranten i Esbjerg blev også Ribe Nord behørigt indviet, her dog under så tålelige vejrforhold, at talerne kunne holdes i det fri til stor undren for nogle småpurke fra det nærliggende villakvarter, samt nogle ganske få voksne, der kunne afse tid, og som var blevet tilkaldt af messingblæserne.

I Ribe er trinbrættet det beskedne resultat af mindst 20 års tovtrækkeri om særlige industrispor til det gennem 1960'- og 1970'erne stærkt udbyggede industriareal på Nørremarken vest for hovedvejen lige midt i den eneste længere kurve, der overhovedet findes på Marskbanen, ca. 2 km nord for Ribe station.

Det betjener den veludbyggede villaforsstad, nogle større institutioner bl.a. Ribe Handelsskole, Nørremarksskolen og i nogen grad de beskæftigede på industriarealet. Derimod finder de fleste ansatte på Ribe Amtsgård, yderligere 1 km mod Nord, at der er for langt at gå - bybusforbindelsen uførtalt.

Fig. 8 viser DSBs tegning af anlægget på Ribe Nord, og fig. 9 og 10 er et par billeder fra indvielsen, hvoraf måske i højere grad end af tegningen fremgår, hvor kraftig kurven er på dette sted.

Fig. 9. Amtsborgmester Frode Madsen holder invielsesestalen på Ribe Nord, hvis endelige betegnelse blev Ribe Nørremark, under noget fugtige omstændigheder den 5/8 1984. Bemærk sporet krumning; set mod nord. Indvielsestoget fortsatte iøvrigt ikke til Ribe, men rebroucherede til Esbjerg direkte fra stedet på grund af tidnød i køreplanen.

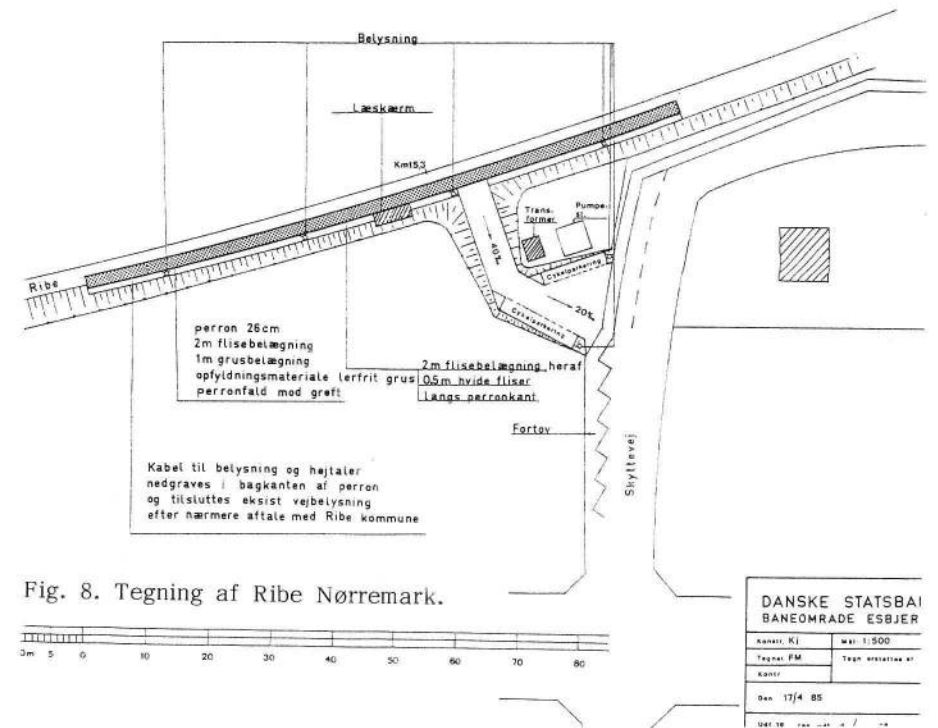


Fig. 10. Jernbanemusikkorpset bidrog med festlig musik til dagens markering; men instrumenterne skulle helst holdes nedefter, så de ikke blev fyldt med regnvand! Her set fra syd den 5/8 1984.

I Esbjerg betjener Esbjerg Nord i første række de større, stedlige undervisningsinstitutioner, ja faktisk går adgangsvejen henover Esbjerg tekniske Skoles arealer med tilstødende store parkeringsplads, og en væsentlig del af passagererne har da også ærinde netop her.

På lidt større afstand ligger handelsskolen, maskinmesterskolen, Esbjerg Teknikum, Spangsbjerg Hospital og de store industriarealer nord for Esbjerg, medens to villakvarterer ligger i umiddelbar nærhed af trinbrættet. Ikke alle tog standser her; men de, der gør det, er velbenyttede. Det er især morgen- og eftermiddagstogene.

Trinbrættet er beliggende 2,9 km fra Esbjerg station, og lidt syd derfor i 2,3 km grener stamsporet for industriarealet fra på østsiden, idet flere virksomheder - først og fremmest Vestfrost - har eget spor med 5-7 daglige vogne.

Fig. 11 viser planen af Esbjerg Nord, og på fig. 12 og 13 ses udsigten fra Spangsbjerg Møllevejbroen, henholdsvis mod nord og syd i 1972, medens fig. 14 er fra selve trinbrættet under anlæg

De i denne artikel viste tre eksempler på nye standsningssteder hos DSB har en karakter og udformning, der gør dem velegnede til eftergørelse i model, og størrelsen passer jo de fleste.

Da baggrunden i alle tre tilfælde er "tæt på", kan en naturlig efterligning allerede ske på et smal brædt eller en "hylde" på ens anlæg; i så tilfælde vil placeringen af perronen på beskuerens side af sporet være den naturligste trafikalt set, men ingen er jo bundet til slavisk at følge "storebrors" eksempel, hvis fortrin for nogle modelbyggeres vedkommende er, at forlægget er splinternyt og derfor betjenes med nutidigt rulende materiel.

Fig. 12. Stedet hvor Esbjerg Nord senere blev anlagt, set fra syd fra Spangsbjerg Møllevej-overføringen. Bloksignalet ved de høje træer t.v. stod, hvor den nuværende perron begynder. Sporet til højre fører til Esbjergs nordlige industriarealer.

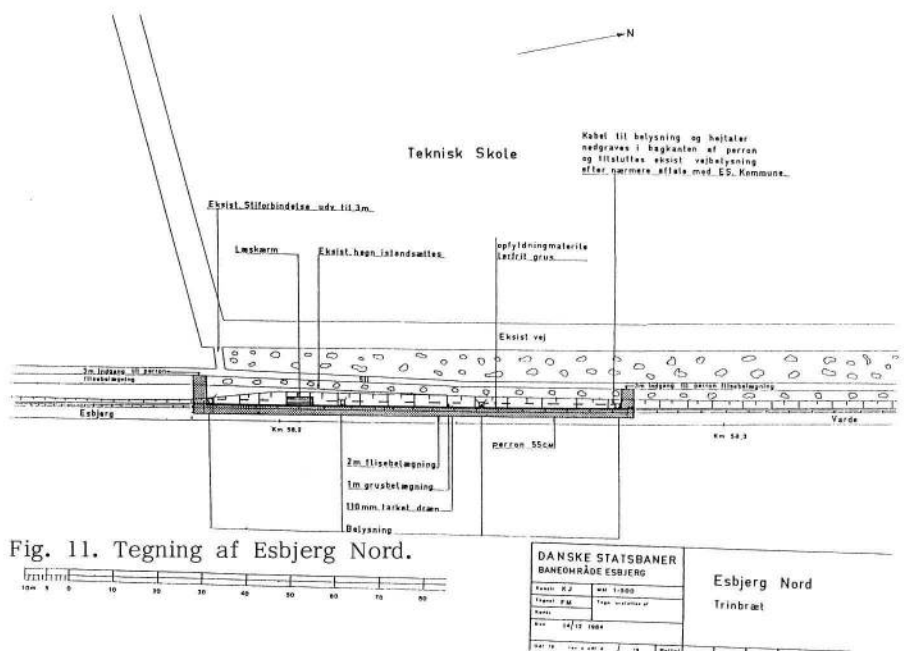


Fig. 11. Tegning af Esbjerg Nord.





Fig. 13. Udsigten samme sted mod syd; begge billeder er fra den 13/4 1972.



Fig. 14. En sprøjtetrolje passerer Esbjerg Nord, mens anlægsarbejdet endnu står på den 8/7 1985; set omtrent ved perronnens midte mod nord.

møde herom i DSB's regi "Sommerperronen", og det er beliggende et kort stykke indenfor indkørselssignalet nordfra.

Fra perronen er der trappeforbindelse ned til stien langs Varde å under broerne, hvorfra der er adgang til Arnbjergshallen og friluftsscenen. Den eneste ulempe ved en eventuel vinterbenyttelse er, at der endnu ikke er etableret elektrisk stibelysning.

Funktionslederen oplyser endvidere, at det er planen, at to togpar som plantog skal standse dagligt ved perronen, nemlig et midt på formiddagen og et hen på eftermiddagen, således at banetransporterede gæster får ophold af passende længde i sommerparken.

Derudover vil - omend begrænset til større grupper - lokaltog mellem Esbjerg og Varde kunne ekspederes ud og vende ved sommerperronen af hensyn til passagererne.

guldbæk

ROSKILDESUGE

Det hævdes, at der i hele den vide verden alt i alt kun findes 7 forskellige vittigheder. Hvis det er tilfældet, er følgende replikskifter muligvis en og samme vits i fem forskellige forklædninger:

-Hvor går denne bane hen?
-Jeg tror ikke, den går nogen steder. Den er her i hvert fald hver eneste morgen.

-Går denne bane til Roskilde?
-Nej, det tror jeg egentlig ikke; jeg har aldrig bemærket, at den var væk.

-Holder dette tog i Roskilde?
-Nej, det holder her, men det standser i Roskilde.

-Hr. togfører, hvornår kommer Roskilde?
-Roskilde kommer slet ikke; vi bliver nødt til at køre derhen! (Mon Albert Einstein ville have godkendt denne version?)

-Hvornår kører toget til Roskilde?
-Når det fløjter.

EFTERSKRIFT:

Fra avisen VESTKYSTEN har jeg for den 13/7 1988 sakset en opsætning om DSB's sommerhumør. Heri fortælles, at DSB efter den ansvarshavende togførers afgørelse i hvert enkelt tilfælde lader lokaltogene mellem Esbjerg og Varde fortsætte til Varde Sommerlands trinbræt, da der alligevel er et kvarters ophold mellem ankomst fra og afgang retur til Esbjerg.

I samme avis for den 21/7 1988 fortælles, at der i tilslutning til Open Air koncerterne i Varde Friluftsteater, samt til Kim Larsens koncerter i Arnbjergshallen sammesteds har været etableret midlertidigt trinbræt nær disse forlystelsessteder, samt at benyttelsen har været så god, at DSB har været veltilfreds dermed.

Derimod kom man for sent i gang til samme sted at drage fordel af Syvkantens meget berømte friluftsspil, der aften efter aften i 2 uger samler op mod 2500 tilskuere, hvad der belaster de nærmeste parkeringspladser i helt utrolig grad; derfor ville det for mange mennesker være en lettelse, om de kunne benytte toget lige til stedet.

I forbindelse med færdiggørelsen af efterskriftet har jeg telefonisk af funktionsleder Nielsen på Varde station fået oplyst, at det foran i fig. 2 og 3 viste trinbræt i mellemtiden er blevet flyttet fra industrispor til stambanen og anbragt umiddelbart nord for broerne over Varde å, hvorfra der direkte er adgang til forlystelsesparken, der nu hedder Fårup Sommerland. Trinbrættets officielle betegnelse er (indtil videre) efter

GODE NYHEDER TIL HO-FOLKET!

af Bjarne Green (dec. 1988)

To HO-folk, der hver på deres måde har præget modelbanehobbyen gennem de seneste år, barsler nu med et nyt initiativ. Det er Vagn Holstein, der i år har markedsført DSB litra Pb, og det er Nils-Erik Norsker, der gennem længere tid har arbejdet med S-maskinegruppen, samtidig med at han har fortalt om fremstillingen af DSB litra S i artikler, der er bragt af Lokomotivet.

Vagn Holstein arbejder meget med støbning af dele i metal og plast, og dette arbejde har givet inspiration til et forsøg med støbning af hele vognkasser, som vi så det med DSB litra Pb.

Nils-Erik Norsker har også arbejdet med støbning, og det er denne fælles interesse, der har bragt dem sammen. Arbejdet med S-maskinen har medført en naturlig interesse for metalåtsning, og her har kontakten til firmaet GREMO haft uvurderlig betydning.

I deres nyeste projekt har de inddraget et par af modelbanehobbyens anonyme, men absolut tunge drenge. I dette samarbejde er det deltagerens egne interesser der plejes, hvilket betyder at udvælgelse af modeller til bygning først og fremmest skal harmonere med deltagerens ønsker, for derefter at blive vurderet med henblik på salg til andre modelbaneentusiaster.

Samarbejdet er formaliseret under navnet "87 gruppen", og det første fælles projekt ser nu dagens lys. Det er DSB litra Ib, der sendes på markedet som komplet epoke-3 byggesæt, med følgende indhold:

Historisk oversigt ved Jens-Bruun Petersen,
Byggevejledning,
Vognkasse i støbeharpiks,
Vognbund i støbeharpiks,
Roco-hjul og -kobling,
Ætsede nysølv/messingdele (GREMO),
Diverse smådele til montering,
Litrering af gnutbe-typen.

Da vognkasse og -bund samles

med to skruer, kan man koncentrere sig om detaljerne. Med forholdsvis ringe indsats er det således muligt at få en både smuk og samtidig 100% korrekt model.

For at undgå produktionsræs for 87-Gruppens medlemmer, og bristede forventninger hos modelbanefolket, fremstilles modellen i begrænset antal, og annoncering finder ikke sted før modellen har været igennem en tilfredsstillende prøve-

samling.

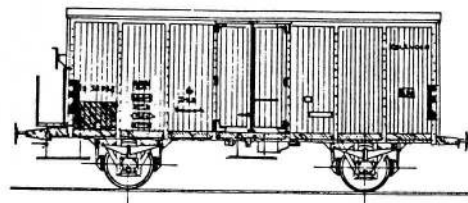
Den viste model er bygget af Nils-Erik Norsker. Koblinger er ændret til Gøteborg-typen, og litreringen er fra en tidligere epoke. Det er imidlertid ikke svært at se, at der er tale om en meget flot model. Man må håbe, at der fremover bliver tid og kræfter i 87-Gruppen til at fremstille og markedsføre flere modeller af samme kvalitet.

87 gruppen

Præsenterer, **DSB litra Ib**

Kølevogn, komplet byggesæt i HO

Kr. 250,00



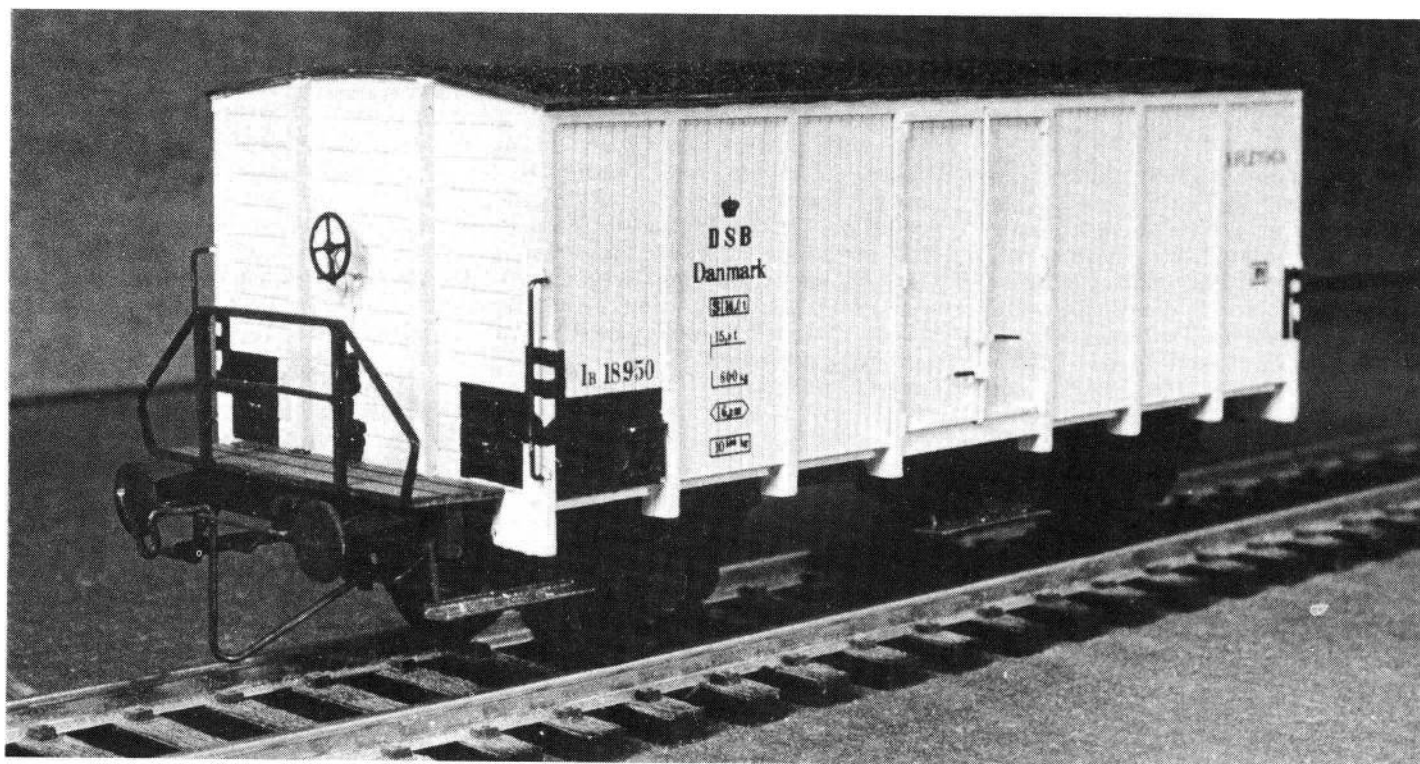
For bestilling eller nærmere oplysninger om øvrige modeller og løsdeler, kontakt:

Vagn Holstein

Nils-Erik Norsker

02 421586

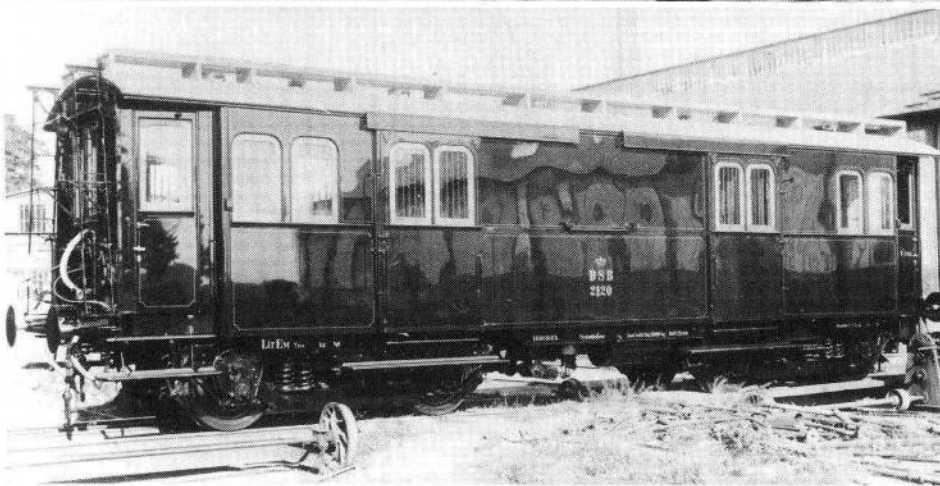
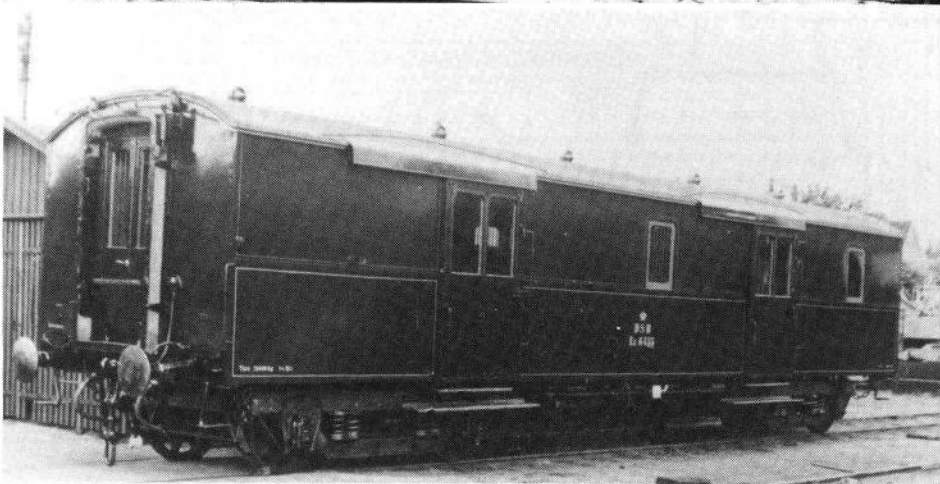
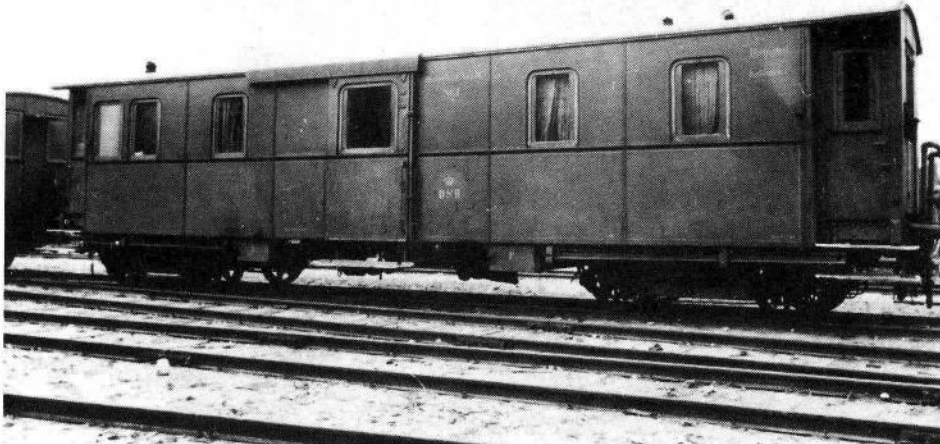
01 632713



EN SP-SPECIALITET:

DSB REJSEGODSVOGNE
LITRA EM/EC/ECO

Af Jens Bruun-Petersen



Indtil år 1900 fandtes der ved de danske baner stort set kun 2-akslede rejsegodsvogne, på Sjælland dog også en del 3-akslede, hvis stamtræ kunne føres tilbage til det ældste 3-akslede personvognsmateriel fra Roskilde- og Korsørbanen.

De første bogiekupevogne kom i 1892, og de første bogie gennemgangsvogne kom i 1894. Det blev på dette tidspunkt forberedt at forøge maksimalhastigheden på DSB's hovedstrækninger til 90 km i timen, og det kunne forudses, at der til de hurtigste tog skulle bruges bogierejsegodsvogne.

Den første kom i 1900. Det var én vogn, EK 2250, en ret kort vogn med 2,1 m træbogier, varmekedel, togførerkupe, plads til 6 tons rejsegods og særligt indrettet som ledsagevogn til den nye kongevogn S 8 fra samme år. Vognen havde lukket endeperron i hver ende, oprindeligt med harmonika i rejsegodsenden og åben overgang i kedelenden, senere med harmonika også der. Vognen blev for det meste anvendt sammen med salonvognene S 8 og S 9 og har næppe nogen sinde været i fast løb. I 1938 blev den omdannet til hjælpevogn A&B nr. 1 med hjemsted i København.

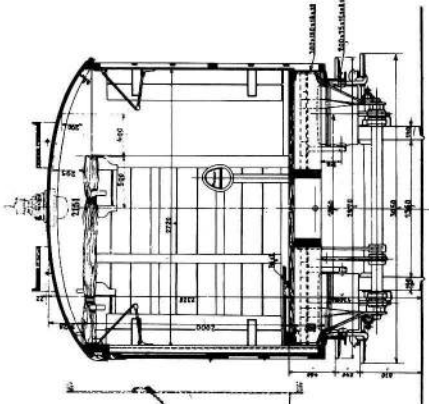
Den næste vogntype kom i 1903. Det blev to vogne, EJ 2248-2249, bygget specielt til anvendelse i Gedser-Ekspressen, den nye forbindelse med direkte vogne København-Berlin, indviet sammen

1.
Hjælpevogn A&B nr. 1, ex EK 2250. Der er indrettet mandskabsrum bag de to vinduer til højre i det oprindelige kedelrum og ophængt forskelligt grej under vognen, men ellers er den uændret. Centralværkstedet, ca. 1944 (Jernbanemuseet)

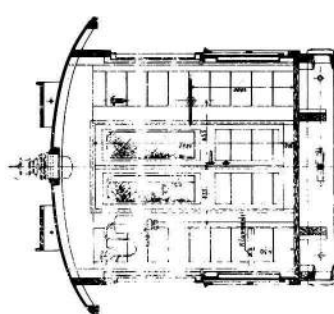
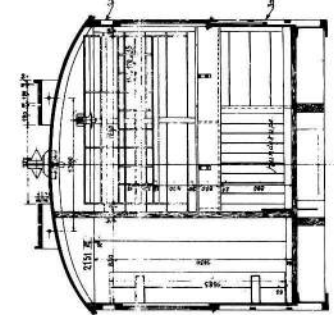
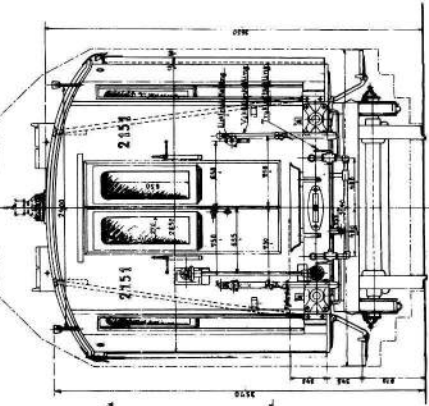
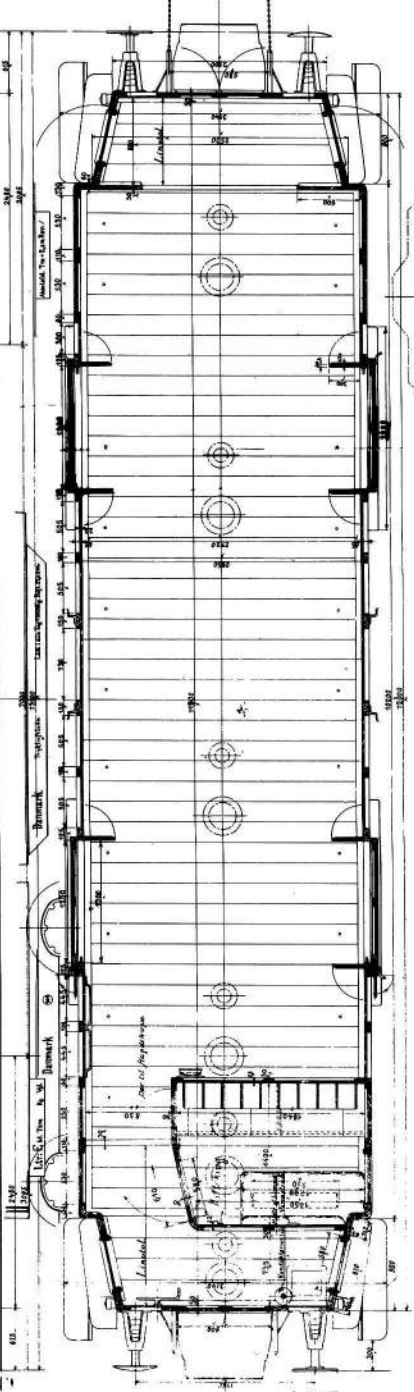
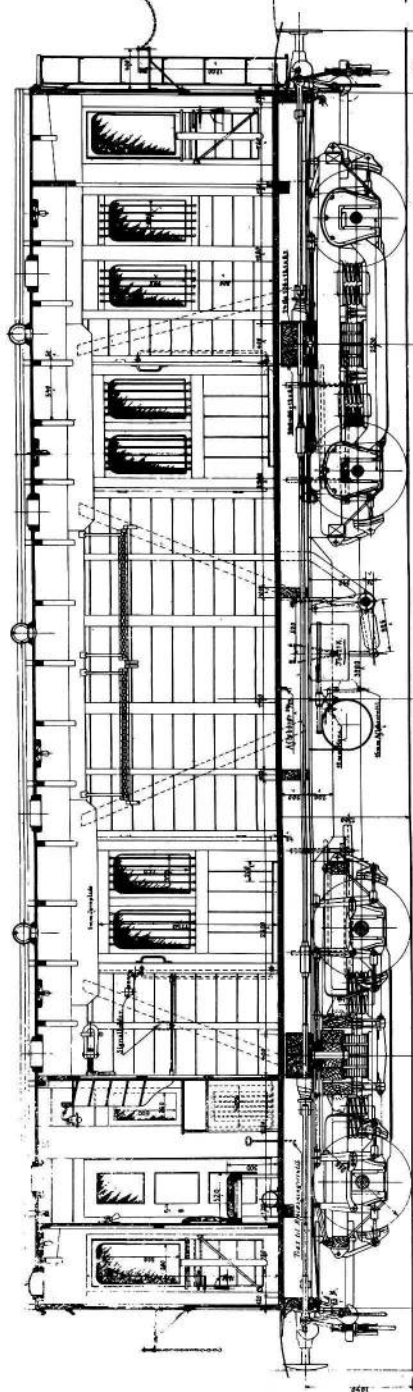
2.
EE 6455 efter at tagrytteren er fjernet. I 1948 blev harmonikaerne fra denne og de fleste andre post- og rejsegodsvogne inddraget til anvendelse på personvogne. Centralværkstedet, 1944 (Jernbanemuseet)

3.
EM 2120 (senere EC 6234), bygget 1922 af Scandia, med gavlstiger, olielamper, løbebrætter på taget, vacuumbremse og trykluftledning. (Jernbanemuseet)

4.
2 EM-vogne ombord på ODIN. Billedet viser tydeligt løbebrætter, olielamper og tagventiler. Juni 1924. (Arkiv O.W.Laursen)



Med Aars. Rognvald. Sjøge og Bæreskuff
 efter Tegning No. 2118.
 Sættet indlægges med Stæbe.



1:20 med Skæbener

Træk - Sjøgeogbæger

Lto: Em. 2125-52 m. 18.

A. P. Jensen, (Bæreskuff) Tegning No. 1892
 1894

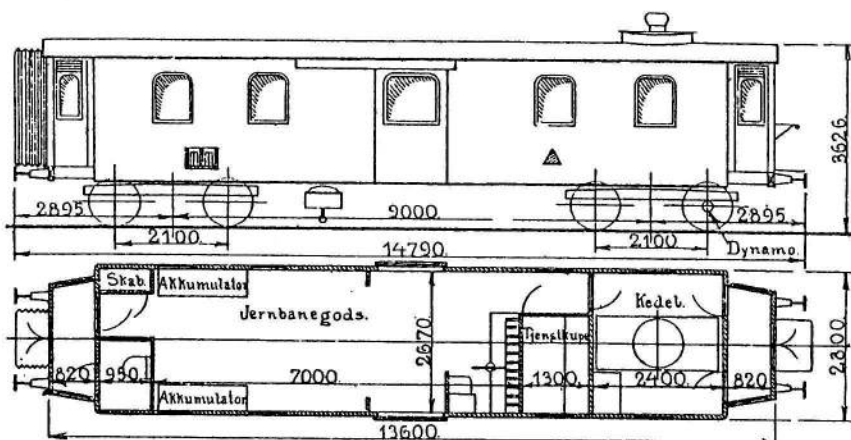
De danske Stats.

Trykkeren for Maskinskebnings-
 1894

Aling

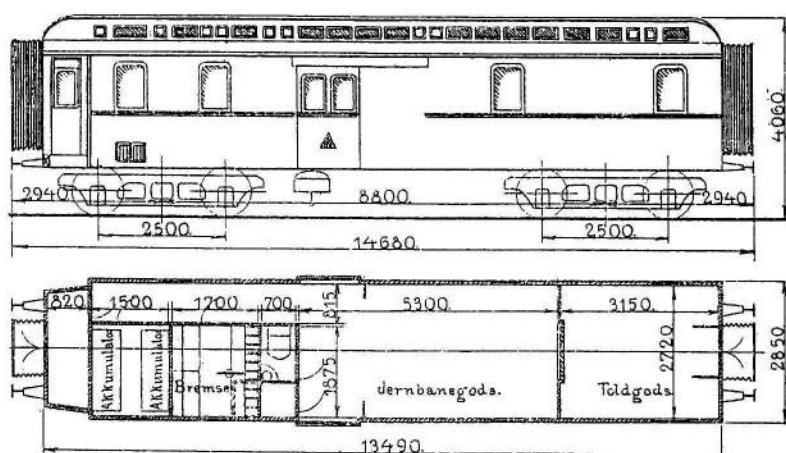
EK 2250 (DRM 1908)

Litra EK. Nr. 2250.



EJ (ED), (DRM 1908)

Litra EJ. Nr. 2248-2249.



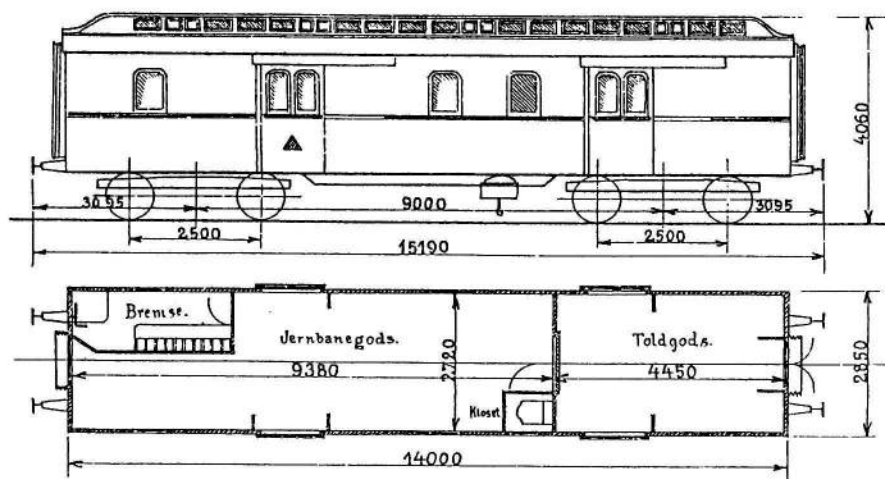
1903. Scandia.

Elektr. Lamper.
Batteriet kan belyse Vognen i 40 Timer.
Dampvarme i Bremseskupé.
Trykluftbremse.
Tyske Slutsignalholdere.

Last 6000 kg
Tara 29500 -

EL (EE), (DRM 1908)

Litra EL. Nr. 2001-2010.



med færgeoverfarten Gedser-Warnermünde. EJ-vognene havde endeperron i den ene ende, harmonika i begge ender, tagrytter, togførerkupe og plads til 6 t rejsegods. Vognene havde 2,5 m jernbogier (Berlinerbogier) af hensyn til løb i Tyskland og svarede iøvrigt

til tyske vogne fra samme år, bygget til samme forbindelse.

Til indenlandsk trafik leveredes i 1907 10 vogne EL 2001-2010, lidt større end EJ-vognene og med næsten hele vognkassen indrettet til rejsegodsrum med plads til 9 t gods. Der var ingen

særskilte endeperroner, og eneste adgang til vognen var gennem de to sæt skydedøre - samt de harmonikadækkede gavle. Vogntypen mindede i udseende meget om den jævnaldrende kombinerede post- og rejsegodsvogn litra DJ, der også havde to skydedøre og brede gavle, men havde flere vinduer og kun gavldøre i den ene gavl. EL-vognene havde 2,5 m træbogier, men 7 af dem var forsynet med trykluftbremse og kunne anvendes i forbindelser til Tyskland, vistnok mest i løb til Hamburg.

EL-vognene med harmonikaer og tagrytter viste sig måske for tunge til daglig brug og dertil upraktiske ved kun at have skydedøre, for i 1909 kom der en ny type, EM. Det var en mindre vogn, med EK-vognens grundform med endeperroner i hver ende, kombineret med EL-vognens to skydedøre og ét stort rejsegodsrum, der også omfattede den ene endeperron. Det var oprindeligt forudsat, at den anden endeperron skulle indgå i togførerkupeen, der derved ville få 4 sæt døre og godt med gennemtræk.

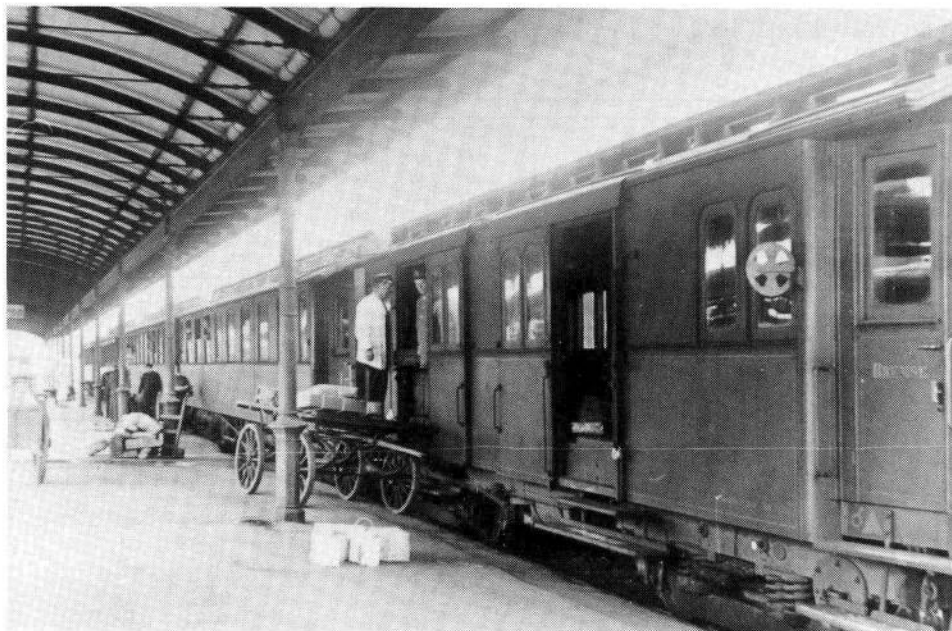
Ved leveringen af de første vogne litra EM var der dog indrettet en ordentlig togførerkupe med indgang fra en kort sidegang. I modsætning til EK-vognen var der ingen varmekedel, så da den ret korte vogn løb på de sværere 2,5 m træbogier, blev dens lastevne 15 t, betydeligt mere end ved de tidligere vogne. Vognkassen havde ret små vinduer i trærammer, arrangeret som tvillingvinduer og med ret stor afstand fra overkant til tagkant, et ret gammeldags træk, som vognen har fælles med de ældste bogiegenngangsvogne fra 1894 til 1909. Først i 1909 kom de første personvogne med mere moderne, større vinduer.

EM-vognene blev leveret således, (og omlitreret i 1941 til):

EM 2151-2190: 1909 (EC 6264-6303)
EM 2191-2200: 1910 (EC 6304-6313)
EM 2141-2150: 1913 (EC 6254-6263)
EM 2125-2132: 1914 (EC 6239-6245)
EM 2133-2140: 1915 (EC 6246-6253)
EM 2120-2124: 1922 (EC 6234-6238)
EM 2102-2114: 1925 (EC 6126-6228)
EM 2115-2119: 1926 (EC 6229-6233)
EM 2087-2101: 1931 (EC 6201-6215)

Samtligte vogne blev leveret af Scandia og var oprindeligt udstyret med vacuumbremse, trykluftledning, skruebremse, tyske slutsignalholdere, olielamper og elektriske lamper (men ikke egen strømforsyning). I 1930'erne påbegyndtes montering af 24 volts dynamoanlæg (Rosenberg) i stedet for den 65 volts togbelysning, og fra sidst i 1930'erne fik vognene trykluftbremse G&P. Olielamperne forsvandt ved indretning af dynamoanlægget.

5.
EM-vognene passede fortrinligt til tagrytter-personvognene. Bemærk påskriften BREMSE på den nærmeste dør. Roskilde, 1935 (Jernbanemuseet).



Fra 1909 til 1931 blev der således leveret ialt 113 vogne med meget få afvigelser fra det oprindelige design. 16 vogne, EM 2102-2117 (EC 6216-6231) blev leveret med 2,5 m jernbogier (Berlinerbogier) og var derfor særlig egnet til Tysklandstrafikken. (Bogie- og undervognskonstruktion var iøvrigt hos DSB sådan, at alle bogievogne frit kunne bytte bogietype, så variationer fra de nævnte numre må kunne forekomme!) De yngste vogne fik tilsyneladende spejlglasvinduer, og nogle af de ældre kan have fået det ved moderniseringer.

EM-vognen var med sine endeperroner og dobbelte fløjdøre i gavlene tilpasset anvendelse blandt gennemgangsvogne, men manglen på harmonikaer og kloset (i modsætning til øvrige bogie-rejsegodsvogne) viser, at vognen

var lige så meget tiltænkt anvendelse i mere spartanske og standsende tog som godstog og persontog. Vognen havde ej heller fra starten selvstændig belysning, men måtte have 65 V pærerne strømforsynet fra batterivogn (i

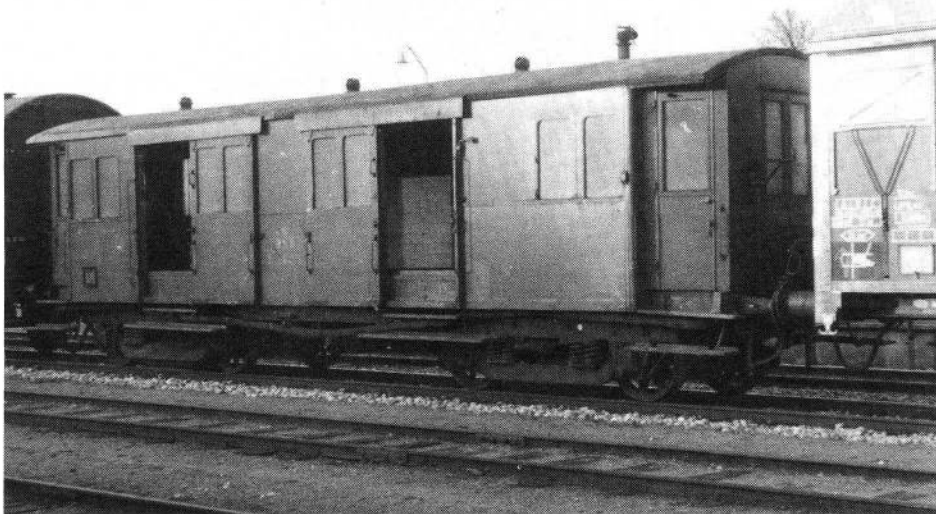
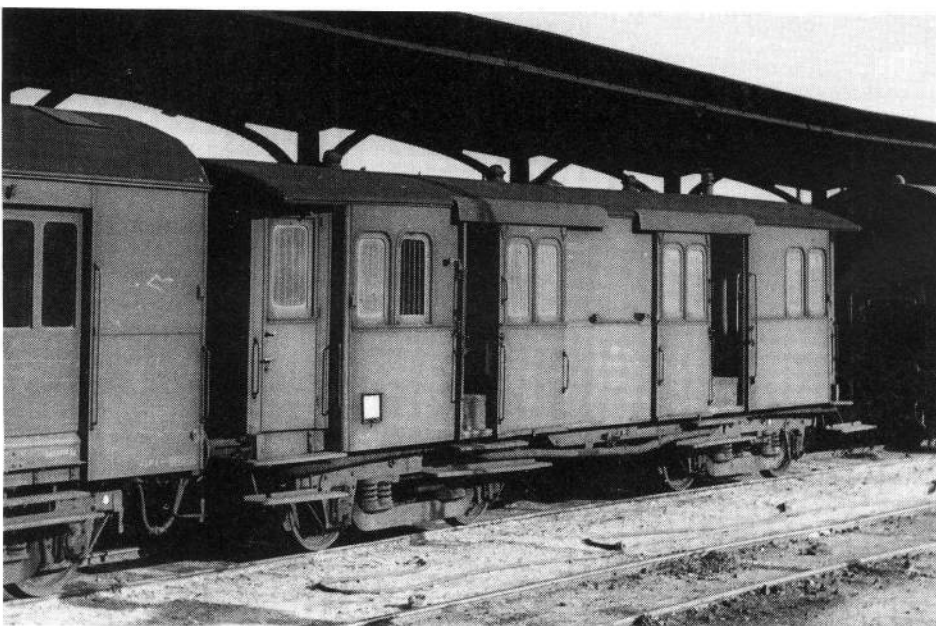
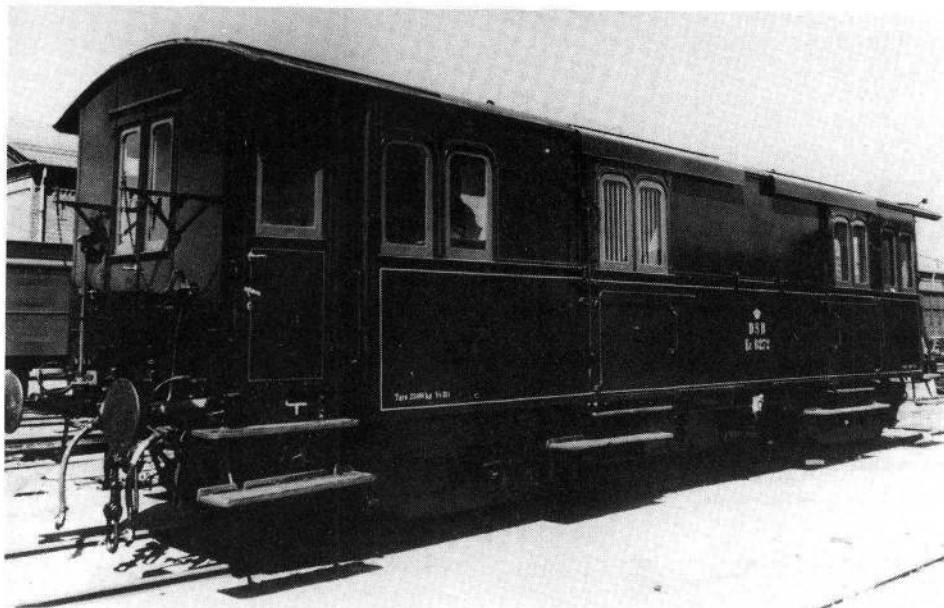
tog med personvogne) eller klare sig med olielamperne. Af hensyn til lampisten (lampemanden, der satte olielamperne på plads i lampehullerne i taget) var der på taget anbragt et løbebrædt i hver side og stiger i den ene gavl.



6.
Der var læs på i rejsegodsvognene engang! Det indre af EC 6247, ca. 1950 (Jernbanemuseet).



7.
Uden læs så der sådan ud. ECO 6220, 1965 (JB-P)



Løbebrædder og stiger forsvandt, da vognene fik dynamoanlæg.

Når man til den tids enorme mængder af rejsegods valgte en så kort vogn, må det hænge sammen med ønsket om altid at kunne få plads til en ret kort vogn på de mange færgeruter, og ønsket om at kunne sende vognene i forskellige retninger fra større knudestationer. Det er omtrent samme filosofi, som ligger bag udviklingen af IC/3-togene.

De ialt 113 EM-vogne blev i 1941 omlitreret til EC og fik nye numre, som vist i tabellen ovenfor. I samme periode fuldførtes monteringen af dynamoanlæg og trykluftbremse, og vacuumbremseudstyret blev gradvis afmonteret. Som almindeligt for alle person-, post- og rejsegodsvogne var også alle EM/EC-vognene stationeret dels i 1. distrikt (øst for Storebælt), dels i 2. distrikt (vest for Storebælt) med følgende antal gennem tiden:

År	1. distrikt	2. distrikt
1933	31	82
1941	31	82
1950	31	82
1960	24	68
1970	1	27

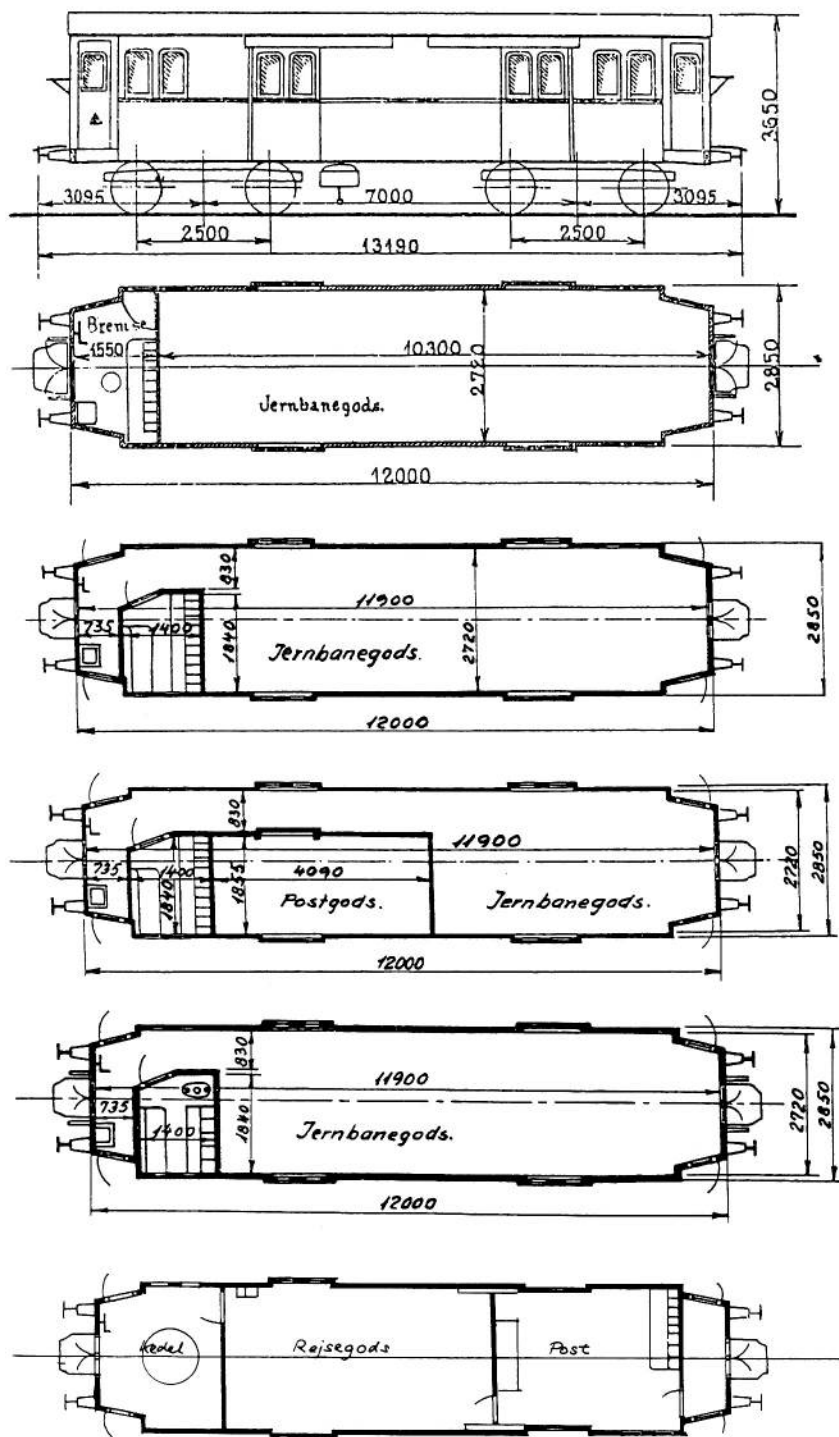
Den ene tilbageværende vogn i 1. distrikt er den stadig eksisterende ECO 6280. I 1974 forsvandt de 2 sidste vogne fra 2. distrikt. Iøvrigt blev der faktisk bygget 114 EM-vogne, men én, EM 2128, blev udrangeret allerede i 1919. Det kunne se ud, som om den havde været med i Vigerslevulykken.

EM-/EC-vognene blev anvendt overalt, både i hurtige tog, langsomme tog, godstog, posttog (blandt andet til postpakker), ilgods og meget mere. Ønsket om at kunne anvende vognene om vinteren i oprangeringer uden forbindelse med lokomotiv eller kedelvogn medførte, at samtlige EC-vogne fra begyndelsen af 1940'erne efterhånden blev forsynet med kakkellov i togførerrummet (på bekostning af den ene ende af

8.
EC 6272 (1909 Scandia). Vacuumbremsen er fjernet, der er kommet dynamoanlæg, men der er stadig gennemgående lysledning af hensyn til togbelysningen. Centralværkstedet, ca. 1945. (Jernbanemuseet)

9.
ECO 6306 (1910 Scandia) som postpakvogn. København H, 1960. (JB-P)

10.
ECO 6278 (1909 Scandia) ombygget med spejlglasruder. Vordingborg, 1965 (JB-P)



sorterebordet). Litra blev samtidig ændret til ECO.

I årenes løb blev der kun ombygget lidt på EM/EC/ECO-vognene. Nogle af ombygningerne blev dog mere gennemgribende end andre, men vi ta'r dem i kronologisk rækkefølge:

I 1941 blev EC 6280 ombygget til bårevogn: der blev indrettet en bredere skydedør i den ene ende, således at ind- og udlæsning af kiste blev lettere, og der kom de nødvendige beslag o.l. i gulvet. Som den eneste EC-vogn fik den svensk elvarmeledning. Som bårevogn afløste den den forældede S 5 fra 1885, der ikke mere svarede helt til tidens krav, og

som blev omdannet til stykgods-vogn på samme tidspunkt. EC 6280 blev iøvrigt anvendt i flæng med de øvrige EC-vogne. I 1962 blev den ombygget igen: gavlstigerne forsvandt, der kom harmonikaer og spejlglassruder, og den fik 2,5 m jernbogier. På det tidspunkt synes vognen at have været stationeret i salonvognsremisen i Hillerød. Senere kom den til Gedser. Hvor alle andre EC-vogne i nyere tid var lysebrune indvendig, er 6280 gråmalet indvendig, en kulør, DSB ellers forlod i 1930'erne. Vognen har været anvendt i januar 1972 ved Frederik IX's jordefærd og i 1978 ved hjemtransport af skibsreder Knud Lau-

Fra oven:

Forslag til EM (1908)

EM som udført (1941)

EC med postrum(1946)

ECO med ovn i togførerkupe (1946)

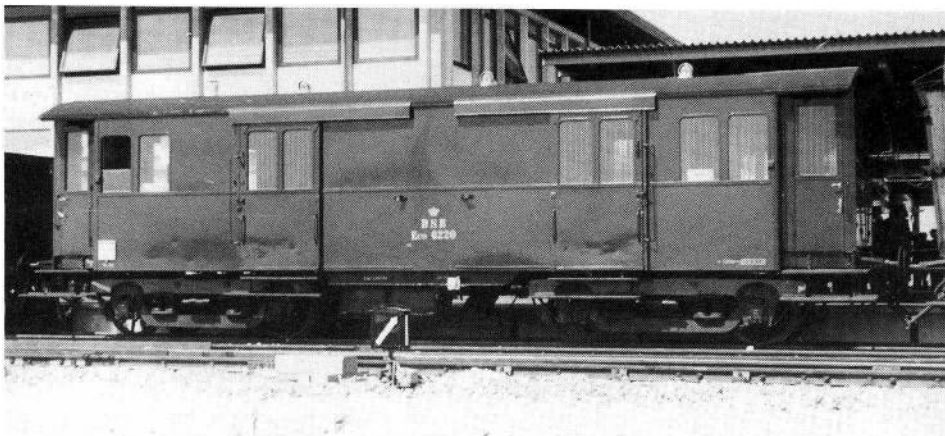
HFHJ DK med kedelrum, rejsegodsrum og postrum (1963)

ritzens bære fra England. Da vognen næppe ret meget mere vil kunne accepteres i togene, som de ser ud i dag, kan man vel håbe, at den efterhånden overgår til Jernbanemuseet, hvor en sådan repræsentant for en typisk dansk bogierejsegodsvogn bør være særdeles velkommen!

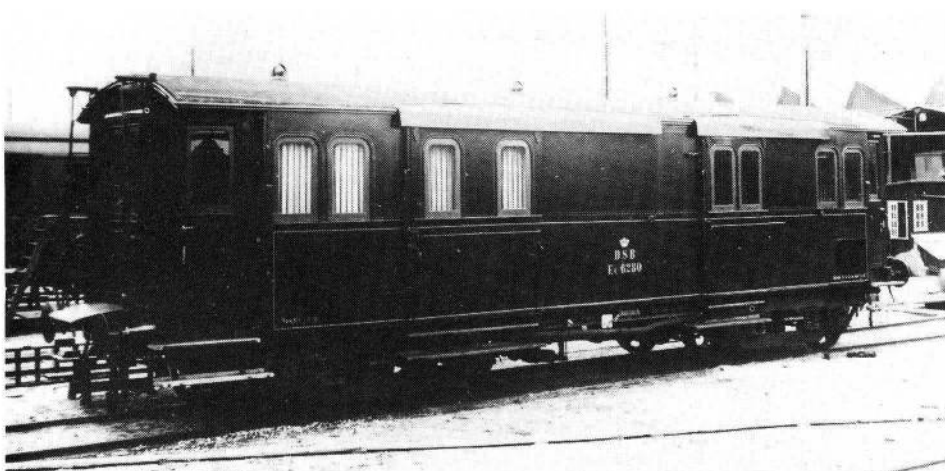
I 1946 fik 3 vogne (EC 6275, 6282, 6284) indrettet et lille postgodsrum med sidegang i forlængelse af sidegangen ud for tjenestekupeen. Ved indførelse af RIC-markering af vogne i international trafik i 1948 var det påtænkt at RIC-mærke 3 EC-vogne. Det kan meget vel have været disse 3, der muligvis har kørt i udlandsforbindelser (Fredericia-Hamburg?). I 1954 blev postrummet fjernet igen.

Da en del ECO-vogne i slutningen af 1950'erne trængte til hovedreparation og samtidig var blevet lidt overflødige efter anskaffelsen af stålvogne litra EA (senere Dh), blev de fuldstændig ombygget til helt nye postpakvogne litra DK. Sammen med nye stålvogne af litra DB (Pbh) og DD (Ph) betød de en kraftig modernisering af postvognsparken, og de sidste 2-aklede postvogne røg ud ved denne lejlighed. DK-vognene blev indsat i hovedposttogene på strækningerne Padborg-Århus, Århus-Frederikshavn og København-Århus, men ikke meget længere end til 1963, hvor de blev afløst af de tilsvarende stålvogne litra DM (Pmh). Derefter blev de 21 DK-vogne overført til sekundære forbindelser, hvor deres lave maksimalhastighed på 100 km/t var mere passende. I 1970 fik vognene nyt litra Pk, men samtidig blev 6 vogne overført til rejsegodsvognsparken og fik litra Dk. Indvendig var der ingen forskel på Pk og Dk! Dk-vognene kørte i Jylland indtil udrangeringen i midten af 1970'erne. De sidste Pk-vogne blev udrangeret i 1980 og var vist mest reservevogne de sidste år. De spillede ofte rollen som "rejsegodsvogne" i dampstøt for entusiast!

I 1962 købte Hundestedbanen 3 ECO-vogne (6201, 6218 og 6208) og gav dem litra og nummer Dk 76-78. Efter ombygning 1963-64 havde vognene fået oliefyret dampvarmekedel på tjenestekupeens plads og i den modsatte ende et postrum med både pakkerum og postbureau. Der var indvendig skydedør til postrummet. Farverne var blevet



11.
ECO 6220 (1925 Scandia) efter hovedrevision. Rødby Færge, 1963. (JB-P)



12.
EC 6280 efter indretning som bære-
vogn i 1941. Skydedøren nær tjene-
stekupeen sidder korrekt, men kører
"den anden vej", og den brede sky-
dedør begynder samme sted som den
oprindelige, men fylder en del me-
re. Der er stadig gavlstiger i over-
ensstemmelse med reglerne for vog-
ne i international trafik, der er
kommet trykluftbremse, men der er
stadig vacuumbremse. Centralværk-
stedet, 1941 (Jernbanemuseet)



13.
ECO 6280 (1909 Scandia) efter sid-
ste ombygning. Der er kommet
spejlglasruder, harmonikaer og 2,5 m
jernbogier. Gavlstigerne er væk.
Hillerød, 1962 (JB-P)

noget livligere end ved DSB: En-
deperroner samt sider under vin-
dueskarme mørkerøde, øverste del
af siderne cremefarvet, og en
tynd blå stribe mellem de to far-
ver på siderne. Hundestedbanen
brugte disse tre vogne i alle de-
res dampvarmede tog, samt iøv-
rigt som post- og rejsegodsvogne,
og banens ældre 2-akslede vogne
blev herefter udrangeret. HFHJ Dk
78 blev nogle få år senere hoved-
repareret endnu en gang, og fik
ved denne lejlighed Berlinerbogier
i stedet for træbogierne.

Midt i 1970'erne var vognene
udtjent og blev afløst af 3 små
DSB postvogne litra DA, hvoraf to
blev forsynet med kedler.

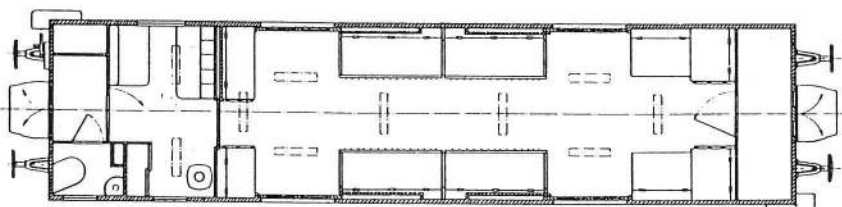
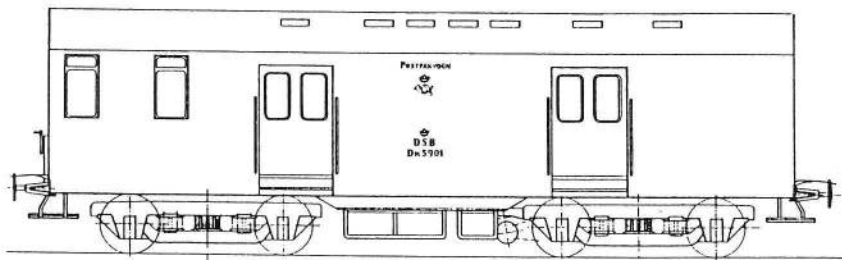
I dag findes kun 2 ECO-vogne
bevaret. Den ene er bærevo-
gnen ECO 6280, der kun bruges ved spe-
cielle lejligheder. Den anden er
ECO 6265, der i nogle år har væ-
ret under restaurering af Sønder-
jysk Jernbaneklub, men som senest
er set i Bramming og muligvis
overgået til DJK. Man må håbe, at
i hvert fald den ene bliver beva-
ret for eftertiden.

LITTERATUR

FORSVUNDNE STATIONER

af Peer Thomassen.
Forlaget bane bøger.
Format 170x250 mm, 80 sider,
rigt illustreret.
Pris kr. 149,- (i boghandelen).

Dette er den sidste bog, som
Thomassen nåede at "blive far
til", og altså også det sidste af
hans mange geniale påfund. For
det er en genial ide, der ligger
bag denne bog.



DK 5901 m.fl. (Vingehjulet)

14.
DK 5910, ex ECO 6214 (1931 Scandia), ombygget 1960. Esbjerg, 1967 (J. Guldbæk Christensen)

15.
DK 6105, ex DK 5905, ex ECO 6274 (1909 Scandia) ombygget 1959. Ene-
ste forskel: Posthornet mangler. Vi-
borg, 1972 (JB-P)

16.
HFHJ DK 76, ex ECO 6201 (1931
Scandia). Hundested (arkiv JB-P)

Bogen gennemgår ca. 200 station-
sbygningers skæbne i form af
et foto med tilhørende tekst, der
opridser hovedpunkterne i station-
ens historie. Jeg kunne godt ha-
ve ønsket lidt mere tekst, i
hvert fald til nogle af billederne,
men det ville selvfølgelig nok
have betydet, at antallet af om-
talte stationer var faldet.

Det er en særdeles præsentabel
publikation, der kan anbefales
på det varmeste.

Med hensyn til en mulig fort-
sættelse (som vistnok påtænkes)
ad åre, mener jeg, at man nok
bør bestræbe sig på at bringe
billederne i større størrelse end
her, idet f.eks. 6x9 cm er lige i
underkanten, når man gerne vil
studere detaljer - og det vil jeg
meget gerne.

Holtrup

PÅ SPORET AF DBJ

(Rønne H-Nexø)

af Svend Lund Pedersen.

Gornitzkas forlag, Nexø.

Format 170x240 mm, 78 s. ill.

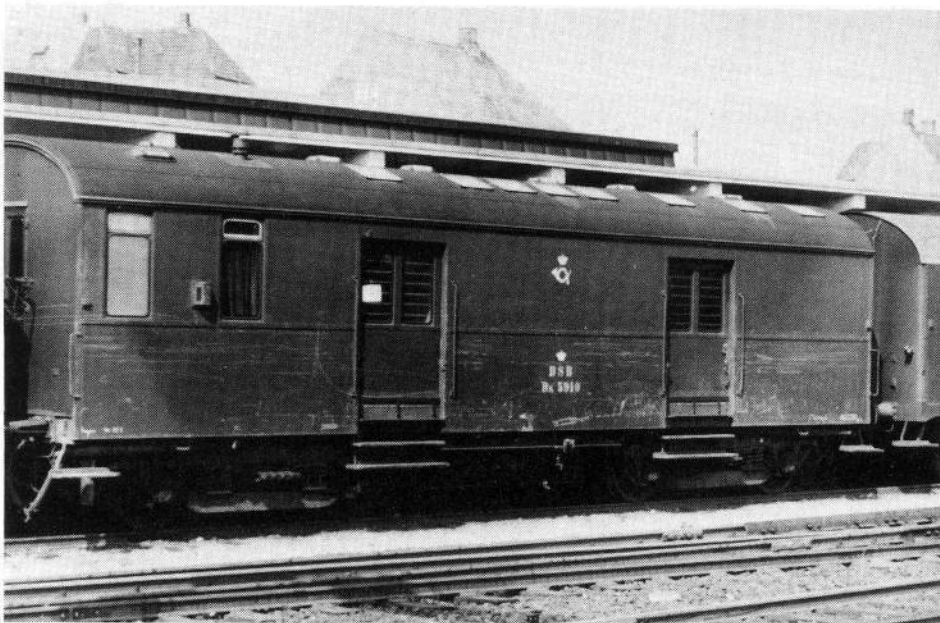
I forordet angiver forfatteren,
at bogen er en samling af en række
artikler, der har været bragt
i lokalavisen "Østbornholm". Bo-
gen må også siges kun at give
spredte glimt fra banens daglig-
dag, og er altså ikke bygget op,
som man sædvanligvis forventer.

Den fortæller i ca. 25 kapit-
ler om banens historie, om mate-
riellet, om køreplan samt fortæl-
ler om livet på stationerne og
trinbrætterne i banens sidste 30
leveår.

Der er mange gode og tildels
ukendte fotos, hvoraf nogle er fra
de helt gamle dage.

Bogen koster 120 kr. og kan
købes i boghandelen eller direkte
fra forlaget, adresse: Industrivej
4, postboks 42, 3730 Nexø.
Gironummer 5 66 81 90.

Holtrup





17.
HFHJ DK 76. Et kik fra rejsegodsrummet til kedelrummet. Hundested, 1967 (JB-P)

18.
HFHJ DK 76. Postrummet set fra skillevæggen til rejsegodsrummet. Hundested, 1967 (JB-P)

19.
HFHJ DK 78 med Berlinerbogier. Hundested, 1971 (JB-P)

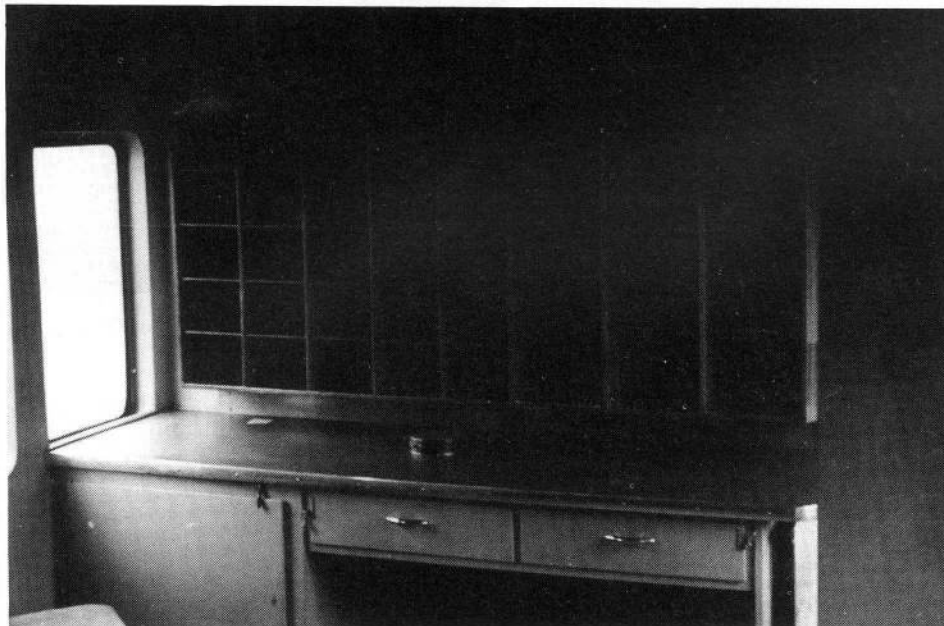
DRIFTSMATERIEL I (1941)

Oprindelig udgivet af DSB, Reprint ved forlaget bane bøger. Format 175x250 mm, 360 sider, ialt ca. 500 skitsetegninger. Pris kr. 249,- (i boghandelen).

En vellykket redaktion af den oprindelige DRM I med senere vigtigere tillægs- og rettellesblade. Jens Bruun-Petersen har "krydret" de forskellige vogntyper med en kort kommentar om typens anvendelse og udrangeringer.

Det må være en lækkerbidsten for enhver med lidt interesse for jernbaner. Bemærk dog, at alt materiel er betegnet med den litrering, der var gældende fra ca. 1941 og ca. 30 år frem. Yngre entusiaster må efterspore tidligere og efterfølgende litreringer andetseds.

Holtrup



PÅ SPORET AF 1988

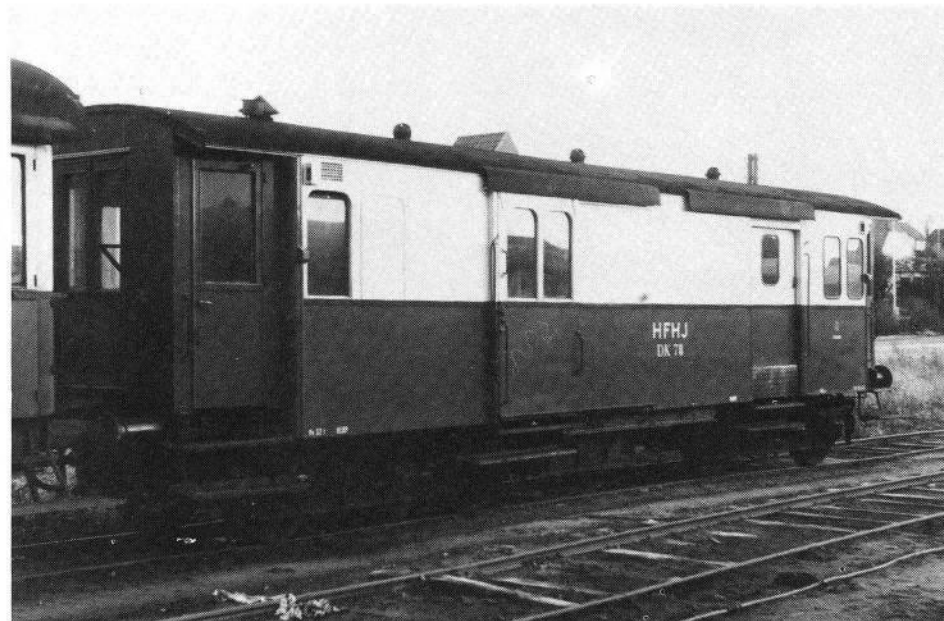
Af Jan Forslund og Mogens Duus. Forlag bane bøger. Format 170x 250 mm, 48 sider, rigt ill. Pris kr. 99,- (i boghandelen)

Bogen følger intentionerne fra "Første bind, 1987" pænt op, og er bygget op på samme måde. I år afsluttes dog med en oversigt over privatbanernes trækraft pr. 1/8 1988.

Billederne er i det store og hele teknisk særdeles gode - men motiverne forekommer mig lidt for "sterile"; det er næsten udelukkende motortrækraft eller rullende materiel, der gives.

En væsentlig anke fra min side er, at der mangler tekst til 13 fotos af kavalkadetogene i Odense den 17. april 1988. Ikke alle kunne være på åstedet, og ikke alle ved, hvilket materiel Jernbanemuseet og veteranbaneklubberne fremviste. En nærmere granskning af de gængivne fotos er umulig på grund af for mørk gengivelse i for lille størrelse.

Holtrup



BILLEDGALLERIET

Jeg opfylder denne gang mine gentagne løfter om et "stort" billedgalleri. Den øverste række er fotos fra dagligdagen for ca. 25 år siden; den nederste er mere nutidig - jeg synes afgjort bedst om dem foroven. Red.



På øverste foto ses (ved foden af signalmasten) litra E 996, der nærmer sig Gisselfeld. Dato 28/5 1961, foto J.G.

Nederst er vi i Svendborg den 2/7 1986. Vognene er MRD 4215 og MR 4015 og fotografen John Hansen.





Øverst er vi i Sorø den 16/5 1964. Toget er nr. 8368 (særtog) og maskinen litra E 978. Foto J.G.
Nederst er det forår på Nærumbanen. Vi er i Brede den 6/5 1980 og fotografen er Peter Sloots.





Øverst et billede fra Faxe Kalkbrud den 6/8 1965. Det er FJ I, der holder ved remisen. Foto J.G.
 På nederste billede ses den første MZ af serie 2, der kom til Sjælland: Nr. 1417. Den har ITC-udstyr og indbygget slutlys. Toget er nr. 2353, stedet Nivå og datoen 10/8 1980. Fotograf Peter Sloots.





Øverst er datoen 2/10 1966. Vi er i Ørnsø på HBS. Foto J.G. Et billede, der "oser" af romantik.
Nederst er vi på Sønderborg havn, hvor Köf 288 er travlt beskæftiget med rangering. Dato 15/7 1988 og fotograf John Hansen





Øverst er vi på vej op ad luftbroen på godsbanegården i København. Datoen 29/4 1962, foto J.G.
Nederst er datoen 27/7 1980, stedet Fredensborg og vognene MO 1853 og MO 1883. Fotograf Peter Sloots, der spørger: Hvor har man mon gjort af alle de mange passagerer?? .. i pakrummet??



VEJOVERFØRINGER III

Dette er sidste afsnit i serien. Der henvises endnu en gang til de bemærkninger, som står at læse i SP nr. 3/1988 i indledningen til 1. afsnit. Visse kommentarer i 2. afsnit er også praktiske i forbindelse med den viadukttype, som præsenteres her i 3. afsnit. 2. afsnit findes i forrige nummer af SP.

8 m Overføring. Skævhed 1:3. Blad No. 1284

Også denne overføring er udført i jernbeton. Men her drejer det sig om en helt anden konstruktionsform end den tidligere viste, nemlig en slags kasse eller trug med hvælvet bund og beregnet til at fyldes op med jord. Oven på jorden føres så den normale vejbefæstelse og -belægning igennem. For at hindre, at jorden ved sin vægt trykker de to sider ud, er de forbundet med ankerstænger, der ligesom det øvrige er udført i jernbeton. Princippet ses på skråprojektionen.

Viadukter af denne art, i varierende bredde (nogle væsentlig smallere, andre bredere), ofte med gelændersoklen lidt udkraget og undertiden med jerngelænder i stedet for det lukkede jernbetonrækværk er i stort tal benyttet af DSB. Som overskriften lader formode, er der da også tale om en typetegning. Udførelsen er meget enklere end ved søjle-bjælketypen og materialeforbruget mindre. I en kontrakt af 3-6/6 1919 med samme entreprenør, som byggede jernbetonviadukten ved Holbæk, var entreprisesummen trods stigende lønninger kun ca. 10.400 kr. Her må dog tages i betragtning, at DSB leverede det meste jern samt cement og sten (men ikke grus).

Kontrakten angik en igen senere omlagt overføring ved Olstrup (nu Holme-Olstrup) station nordøst for Næstved, på den gamle sjællandske sydbane. Den blev bygget til afløsning for overkørsel nr. 181, men ca. 35 m sydligere. Denne gang lød de særlige betingelser i al enkelhed således:

De danske Statsbaner
1919

Særlige Betingelser for
Opførelse af 1 Stk Vejoverføring paa Olstrup Station

§ 1. Grundlag for Arbejdet

For Arbejdet er gældende:

1. Almindelige Betingelser for Arbejder og Leverancer.
2. Fællesbetingelser for Udførelse af Arbejder for Statsnernes Baneafdeling.
3. Fællesbetingelser for Udførelse af Jærnbetonbroer og Betonbroer med indstøbte Dragere.
4. Dansk Ingeniørforenings Normer for Jærnbetonkonstruktioner.
5. Den udarbejdede Plan.
6. Nærværende særlige Betingelser.

§ 2. Arbejdets Omfang.

Arbejdsforetagendet omfatter Bygning af en 8 m Overføring ca. 35 m Syd for Overkørsel Nr. 181 paa Olstrup Station.

§ 3. Fundering

Byggegrunden formenes god. For Merbeton i Fundamenter udover det i Materialfortegnelsen angivne ydes en Tillægsbetaling af 15 Kr. pr. m³.

§ 4. Retningslinier.

Overføringen udføres med Skævhed 1:3.

§ 5. Levering af Materialer

Statsbanerne bekoster og leverer paa Byggepladsen alle Jærnmaterialier i uforarbejdet Stand, men forbeholder sig Ret til at ombytte det paa Tegningen viste med andre Dimensioner.

Bindetraad leveres af Entreprenøren.

Statsbanerne leverer endvidere de fornødne Stenmaterialier samt Cement, men ikke Grusmaterialier.

§ 6.

Overføringen udføres efter fremlagte Tegning Bl. Nr. 1284.

Broen bygges over et i Drift værende Spor og placeres som vist paa Tegningen.

§ 7. Tidsfrister

Arbejdet paabegyndes snarest og skal være tilendebragt inden 1' Oktober 1919.

Arbejdet skal fremmes saaledes, at Stilladset højst staar 3 Maaneder.

§ 8. Særtillbud

Alternative Tilbud kan kun ventes at komme i betragtning, naar der tillige indsendes Tilbud paa den udbudte Konstruktion.

Ved Udarbejdelsen af eventuelle alternative Forslag vil være

at regne med en tilfældig Belastning af 20 t Vejtromle efterfulgt af 20 t Blokvoغن, og Menneskelast af 400 kg pr. m². Paavirkningerne maa ikke overskride 35 kg pr. cm² for Beton til Tryk og 1000 kg pr. cm² for Jærn til Træk.

Kjøbenhavn, Maj 1919.
Broingeniøren.

Efter en supplerende overenskomst blev der i 1921 udført i alt ca. 300 løbende meter "svært sikkerhedsrækværk" langs vejstrækningerne nærmest overføringen. Princippet fremgik af et Blad No. 1422. Sceptrene var af jernbeton og vejede ca. 130 kg pr. stk.; de bar nogle 49 å 51 mm gamle kedelrør udstøbt med cementmørtel og malet grå. Mærkeligt nok var afstanden mellem sceptrene ikke oplyst i kontrakten eller på tegningen. Det øverst til højre på ark K antydede stykke "svært sikkerhedsrækværk" er tegnet med afstand ca. 1,5 m c/c i den tro, at de virkelige forhold ikke har afvejet meget herfra - men altså uden sikkert grundlag. De 300 lb. m. svarer til gelænder i begge sider af to ca. 75 m lange opkørselsramper. Med et fald på fx 40 o/oo (4 cm pr. m) er rampernes højde da 3 m, ved 50 o/oo vil den være 3,75 meter.

Tegninger og model

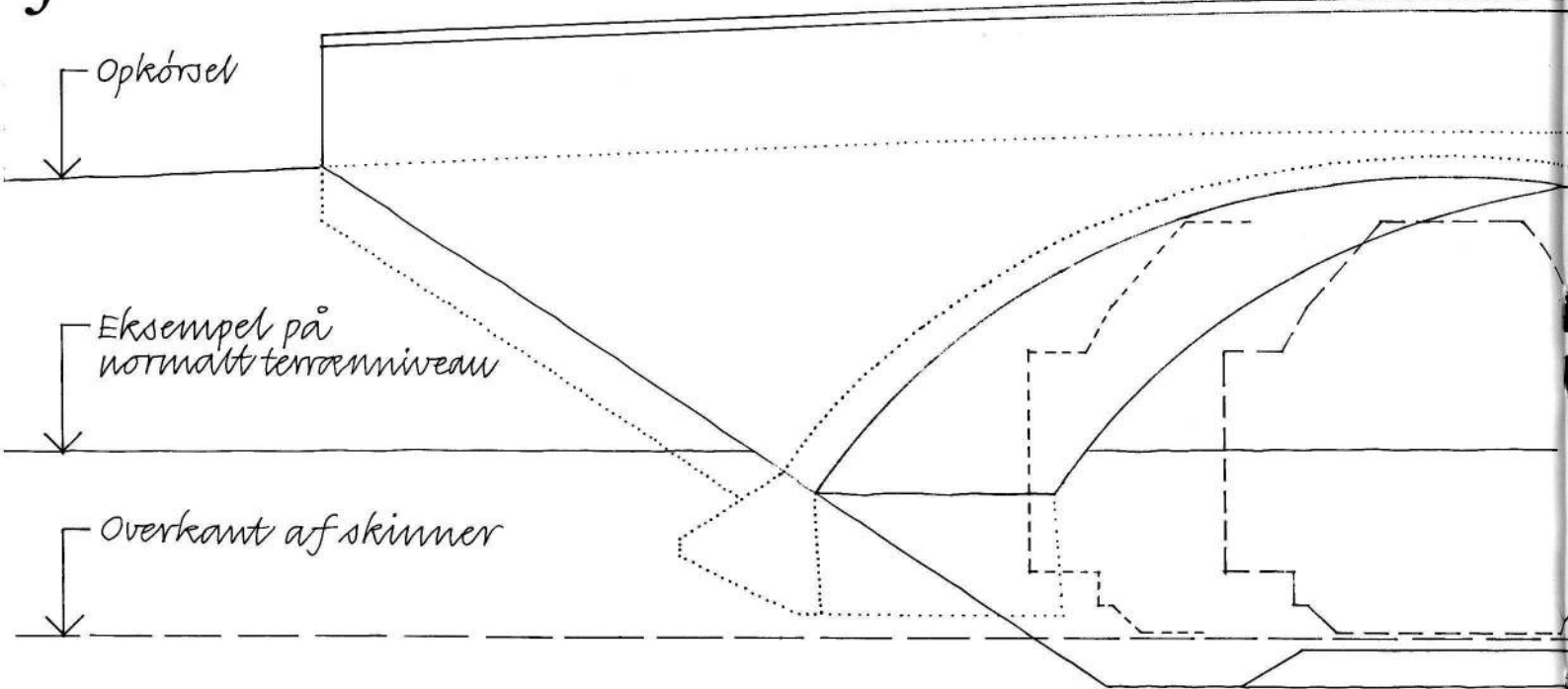
Bygning af de trugformede overføringer i model er så enkel, at der ikke er fundet anledning til at optegne nogen retvinklet variant eller eksempler i andre bredder. Om bemaling af modellen gælder det samme som for den tidligere viste jernbetonoverføring med søjler og bjælker.

For at udelukke misforståelser bemærkes det udtrykkeligt, at det almindelige, på tegningen kaldt normale terræn ved denne viadukttype kan variere meget i højde. Selvsagt vælger modelbyggeren selv blandt de mange muligheder ud fra forholdene på hans eget anlæg. Laveste position er lidt under skæringslinien mellem buens underside og fundamenternes næsten lodrette inderside. Banen ligger da i en ret lav udgravning. (Er der mindre eller evt. slet ingen udgravning, skal fundamenterne føres længere ned, og buens form ændres noget.) Højeste position er naturligvis den, hvor der ingen tilkørsels-

J

K Langdefald 4 cm pr. m *

oprunding med virkelig radius 200 m



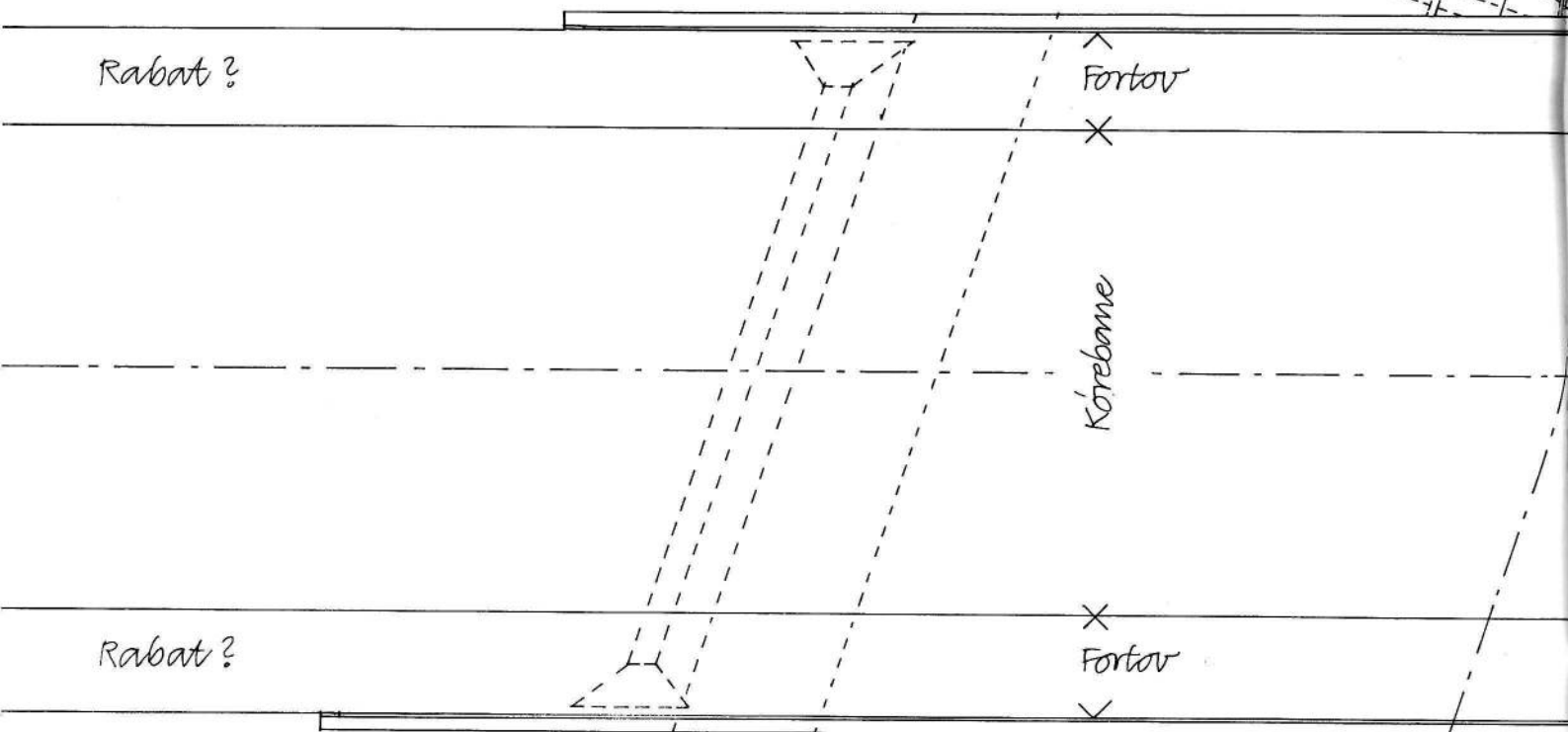
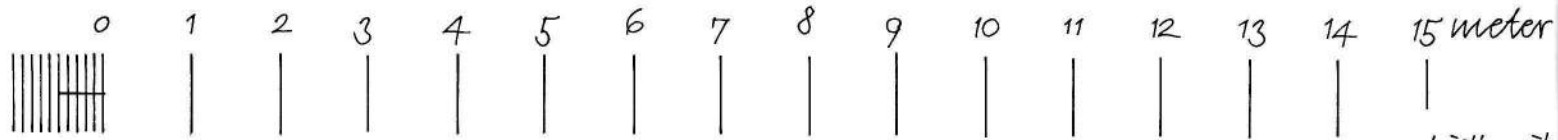
8 m VEJOVERFØRING MED SKÆVHED 1:3

OPSTALT SET VINKELRET PÅ BROBANE

Skævhed 1:3
 angiver en vinkel på
 ca. $18\frac{1}{2}^\circ$, og skærings-
 vinklen mellem vej
 og jernbane er ca. $71\frac{1}{2}^\circ$



Fritrumsprofil IA er indtegnet både for
 enkeltspor og for dobbeltspor. Tegningen
 viser dets projektion på betonkonstruk-
 tionens forsideplan, hvor det fremtræder
 ca. 5% bredere, end det faktisk er.

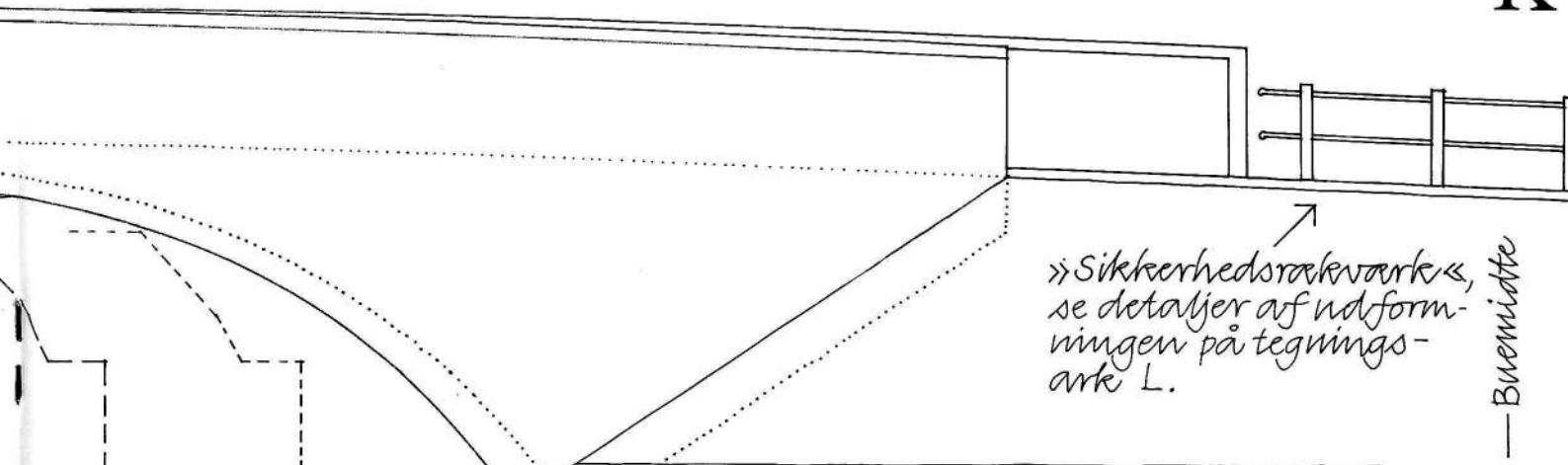


OVERFØRING SET OVENFRA

v og 16 cm pithøjde i 1:1

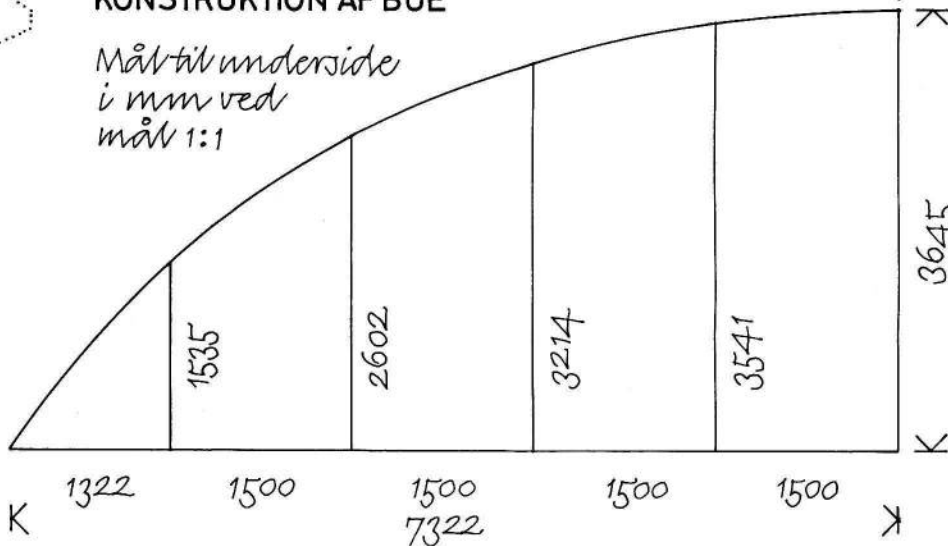
* Længdefald 4 cm pr. m *

K



KONSTRUKTION AF BUE

Mål til underside i mm ved mål 1:1



Den til grund liggende tegning angiver intet om udformningen af grøfter eller dræn under overføringen. Vælg selv!

Virkeligt mål 4,25 m



Repro-kontrol: når denne linie er 100 mm lang, er tegningen i mål 1:87.

Anker
Fundament
Se nærmere på ark M vedr. ankere og fundamenter

TVÆRSNIT I 8 m VEJOVERFØRING

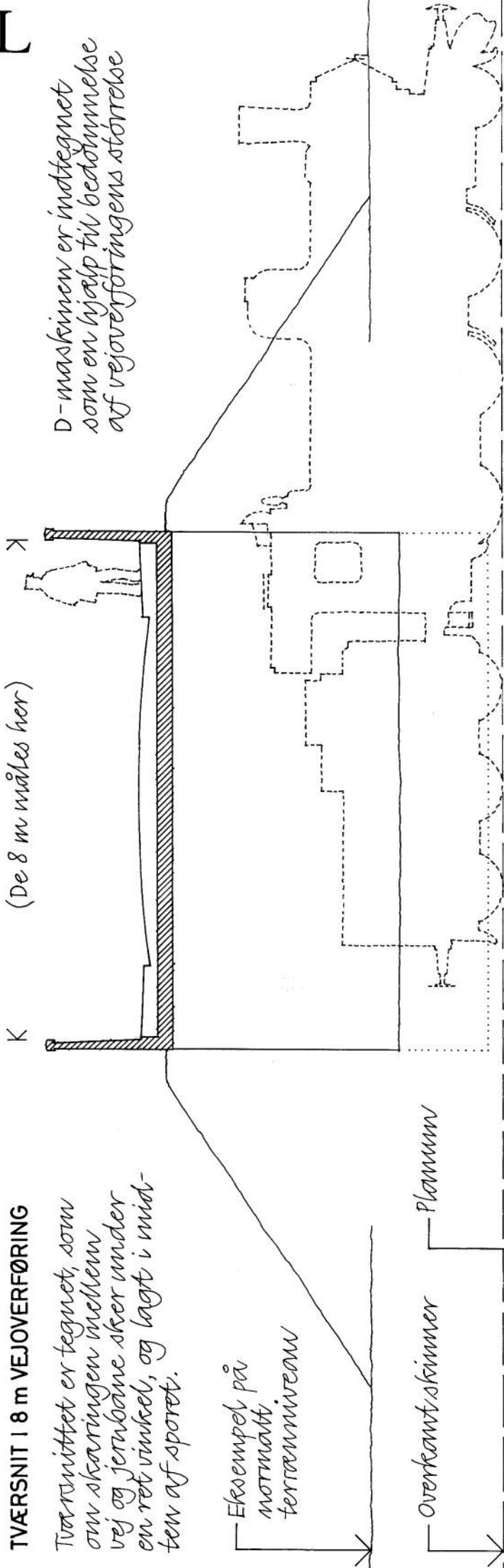
Tværsnittet er tegnet, som om skæringen mellem vej og jernbane sker under en ret vinkel, og lagt i midten af sporet.

Eksempel på notmatt terrænniveau

Overkantskinner

Planum

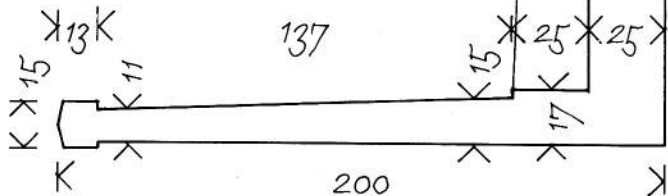
(De 8 m måles her)



D-maskinen er indtegnet som en hjælp til bedømmelse af vejoverføringens størrelse

DETALJE AF TVÆRSNIT

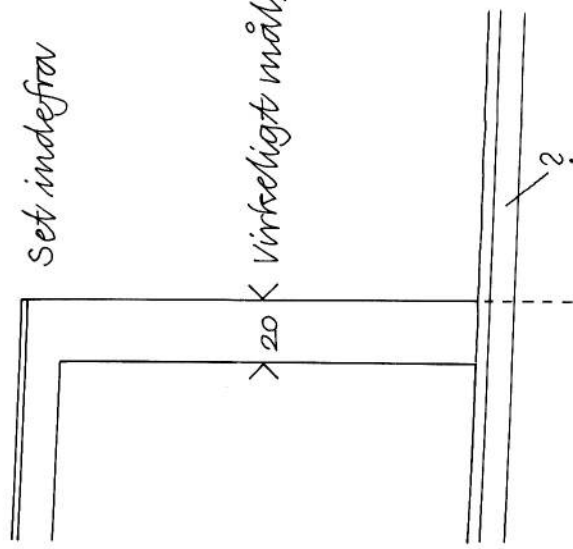
Mål på den vinklede vejoverføring er angivet i centimeter



GELÆNDERAFSLUTNING

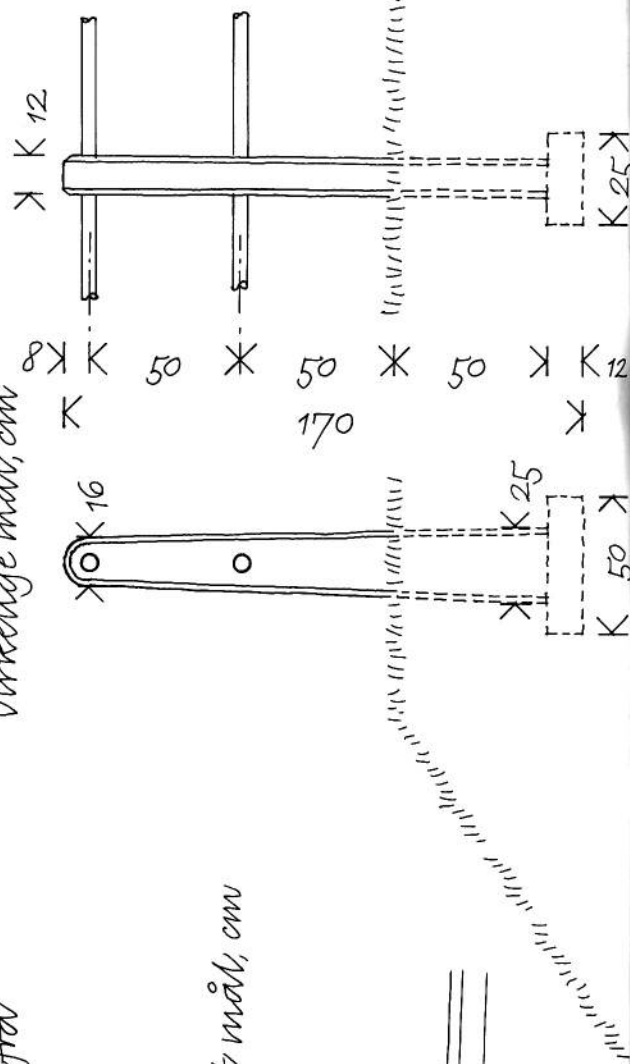
Set inde fra

Virkeligt mål, cm



DETALJER AF »SIKKERHEDSRÆKVERK«

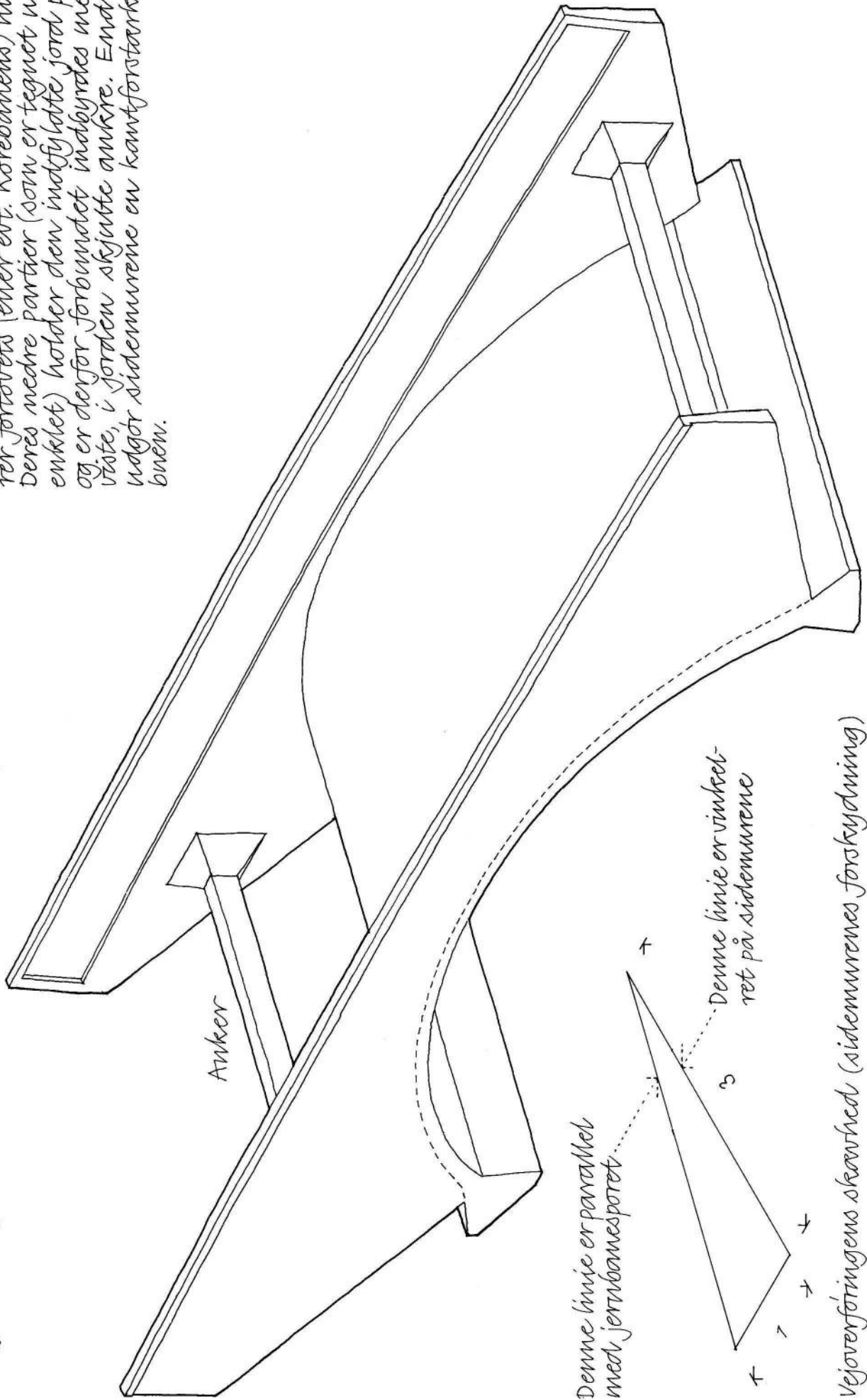
Virkelige mål, cm



Den buede plade bærer (foruden sig selv) den indfyldte jord, vejbefæstelsen og -trafikken. De skrå tryk overføres til undergrunden gennem store fundamentsklodser med nærmest trekantet tværsnit. Sidemurene danner ovenst gelander; den indvendige jerns mærker fortovets (eller evt. kørebane)s niveau. Deres nedre partier (som er tegnet noget forskudt) holder den indfyldte jord på plads og er derfor forbundet indbyrdes med de ståle, i jorden skjulte ankre. Endvidere udgør sidemurene en kantfortærkning af bæn.

SKRÅPROJEKTION AF VEJOVERFØRING

Denne tegning, som viser sevre jernbetonkonstruktionen (og ikke andet), tjener først og fremmest til at forklare konstruktionsprincippet i almindelighed. Ved modelbygning har den kun betydning, hvis originalens virkemåde direkte efterhignes.



Anker

Denne linie er parallel med jernbanesporret

Denne linie er vinkelret på sidemurene

Vejoverføringens skævhed (sidemurenes forskydning)

ramper er. Udgravningen er da af betragtelig dybde og skjuler for så vidt togene, som de under mange vinkler ikke er at se. Det viste eksempel på normalt terrænniveau ligger forholdsvis lavt og svarer til, at ramperne stiger ca. 3,25 m fra det normale niveau og op til, hvor selve jernbetonkonstruktionen begynder, jf. det foran oplyste om rampelængde, -stigning og -højde.

Opstalten foroven på ark J-K er ret abstrakt og kan bedst forstås i forbindelse med de øvrige tegninger. På en sådan opstalt er det ikke muligt at gøre ordentligt rede for de færdige terrænformer, så lidt som de forud for viaduktbygningen bestående. (For DSB's arbejdstegning til den rigtige overføring gælder nøjagtigt det samme.) Men problemerne er ikke store, når man først er midt i det praktiske arbejde med at forme modelbaneanlæggets terræn - så giver det meste sig af sig selv.

Vejbelægningen er ikke oplyst. Der har formentlig været chaussébrolægning på kørebanen, i hvert fald i begyndelsen. (Det er for resten kun over buens topunkt, der er så lille konstruktionshøjde som vist i detalje af tværsnit. Over det meste af buen kan alle normale vejbygningsprincipper bringes i anvendelse.) Fortovene behøver ikke nødvendigvis også at findes på opkørselsramperne. Der vil de nok i mange tilfælde være erstattet af almindelige rabatter; af denne grund visse spørgsmålstegn på tegningsarkene. På bare lidt smallere vejoverføringer udelades fortovene helt for at give kørebanen tilstrækkelig bredde.

I modsætning til de tidligere bragte vejoverføringer (som begge har mellempiller) kan den her optegnede også bruges til dobbeltspor, endda med den normale afstand på 4,25 m fra spormidte til spormidte. I tilfælde af dobbeltspor må grøfter stensættes eller rørlægges under overføringen. Ved enkeltspor er der en chance for at føre dem igennem på normal måde.

Af hensyn til modelbygning i størrelser over 1:87 er der anført koordinater til konstruktion af bue (ark K) og medtaget målsatte detaljer af jernbetongelænder og sikkerhedsrækværk (ark L). Målene gælder 1:1 og kan derfor bruges til modelbygning i enhver ønsket størrelse. Er målestoksforholdet fx 1:45, betyder det jo netop, at forbilledets mål skal divideres med 45.

En "personlig" bemærkning

Den mand, som havde de i denne serie omtalte jernbetonoverføringer i entreprise, var F. Hal-

lelov, Haslev. I sin første periode som selvstændig erhvervsdrivende forenede han arkitekt- og entreprenørvirksomhed, men senere koncentrerede han sig om tegnestuen alene. Forfatteren til disse linier var i en årrække ansat i hans arkitektfirma som ikke eksisterer mere; F. Hallelov døde i 1969. Men som SIGNALPOSTENS læsere nu vil vide, både fra vejoverføringerne og visse andre af de som forlæg til modelbygning bragte tegninger, er det stadig muligt at trække på det Hallelovske sagsarkiv. Dette er nemlig for en stor dels vedkommende intakt, og måske kan det endnu nogle gange afgive stof af interesse for modelbyggere.

Supplerende illustrationer

Billeder af jernbeton-vejoverføringer findes fx følgende steder i SIGNALPOSTEN. Nogle af dem viser søjle-bjælke-konstruktioner, og andre afbilder viadukter af den trugformede type. Ingen af dem svarer helt direkte til de optegnede eksempler, men de kan alligevel være til nogen nytte ved modelmiljøets opbygning:

Årg. år	nr.	side(r)
16	1980	3 126, 127, 133
17	1981	4 158, 189
18	1982	1 35, 37
18	1982	3 92, 118, 119
22	1986	2 92
22	1986	3 121

Belægning på skråninger under overføringer

Det skal til afslutning nævnes, at jordskråninger inde under vejoverføringer ofte er blevet belagt med en eller anden form for betonfliser eller sten - på de flader, hvor plantevækst er hæmmet eller uønsket. Det samme ses, hvor bilveje krydser hinanden ude af niveau. De tegninger, som er grundlaget for denne artikels illustrationer, viser imidlertid ikke de belægninger, som måtte have været under de pågældende vejoverføringer. Og skønt skrånings-belægninger nok kan skimtes på enkelte af de nævnte billeder i ældre numre af SP, vil det derfor være praktisk at gøre studier i marken - som ved næsten al modelbygning.

P.W. Skadhauge

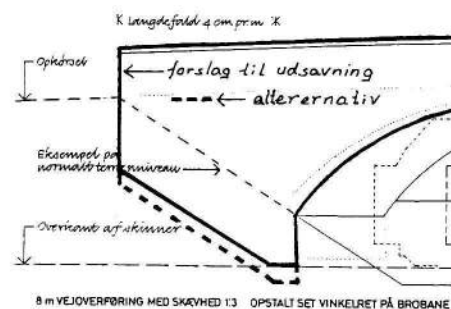
Vi Bygger

VEJOVERFØRINGEN I MODEL

For tredje og sidste gang i denne lille PWS-serie om vejoverføringer, skal vi kort gennemgå nogle hovedpunkter i bygningen af overføringen i model.

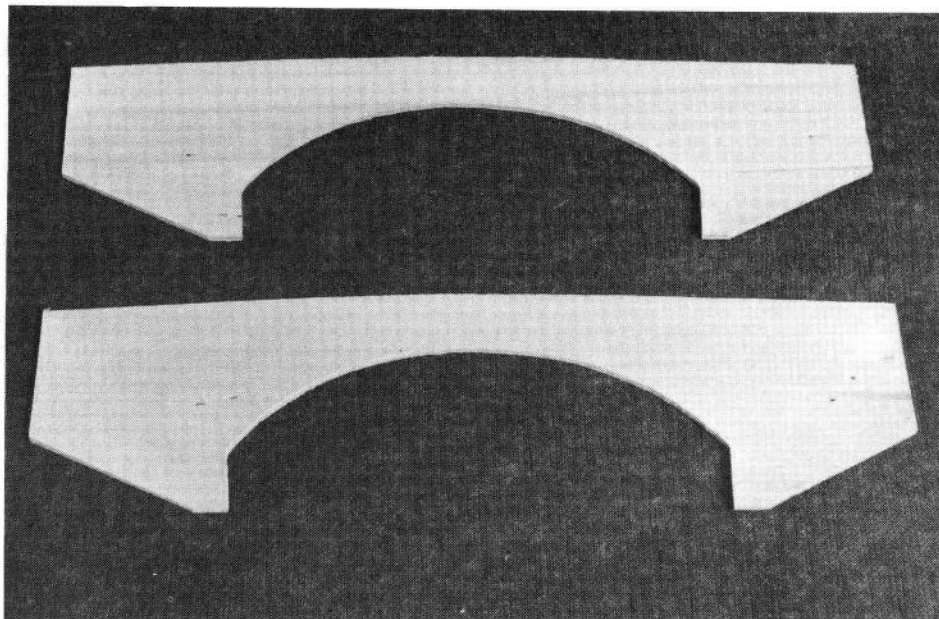
SIDEMURENE

Også i dette tilfælde er overføringen's sider savet ud af krydsfiner, 3 mm, idet der dog af hensyn til den senere landskabsopbygning er ændret lidt ved "landtilslutningerne". Ligesom ved vejoverføringen i sidste nummer af SIGNALPOSTEN, må man være opmærksom på, at tegningens længdesnit ved overgangen mellem den opfyldte jord og overføringen's betonmure viser jordlinien for den færdige overføring, medens det for modelbyggeren må være en fordel at have lidt mere materiale at løbe an på. Betonsiderne er derfor "forlænget" lidt nedad ved "landtilslutningerne" som det skulle fremgå af illustrationen.



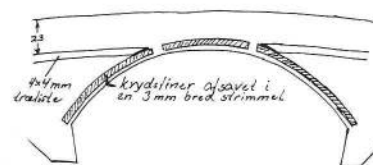
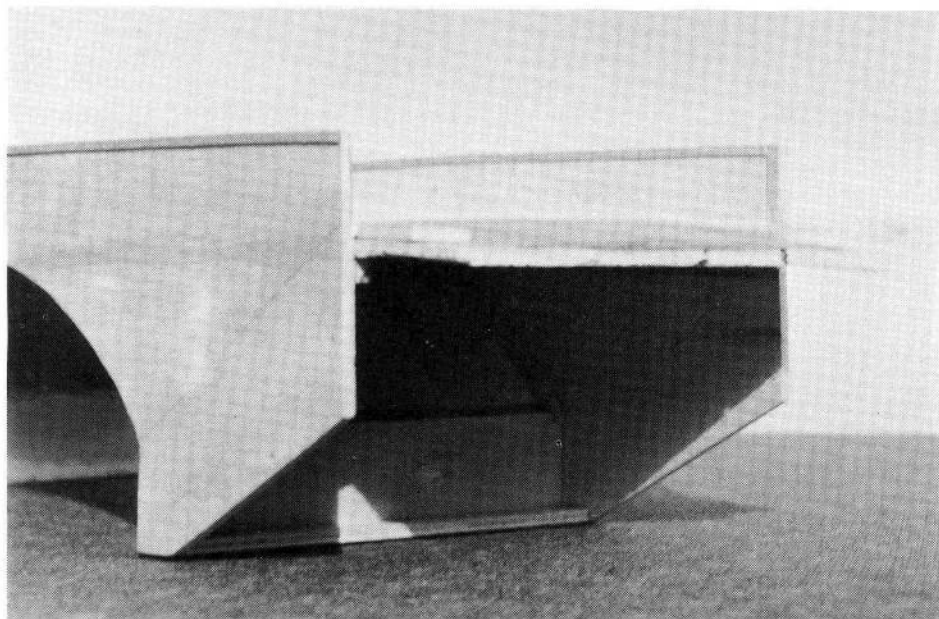
Efter udskæringen af de to sider, er det ene lag af krydsfineren skrælet af fra overkanten og 17 mm ned på de to sider, der senere skal vende ind mod brodekke. Der foretages nu afslibning med sandpapir af såvel det skrællede stykke som det øvrige finer. Kantforstærkninger er herefter illuderet ved pålimning af kartonstrimler på såvel inder- som ydersider.





Til at bære den indvendige (den underste) bue limes en "liste" fast i en afstand fra kanten, der svarer til den senere bues materialetykkelse. Denne lille "liste" kan med fordel laves ved afsavning af de yderste 3-4 mm af det stykke krydsfiner, der blev tilovers da sidernes buer blev savet ud. "Listen" vil i forvejen næsten have den rigtige buede facon, og kan efter at være blevet delt et par steder, limes fast langs buen på murens inderside.

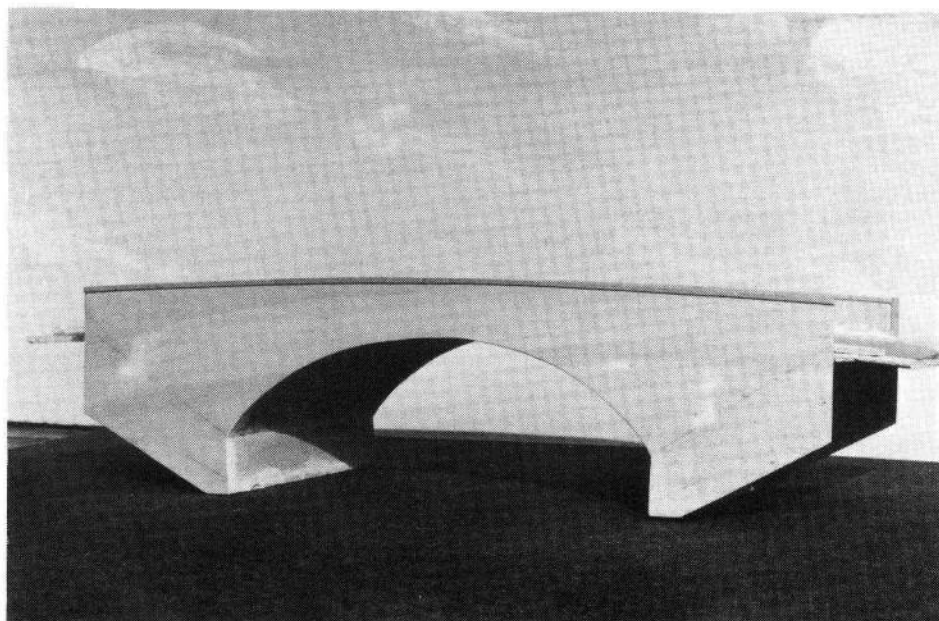
På tilsvarende vis er limet nogle stykker 4 x 4 mm træliste, som underlag for brodækket, 23 mm under sidernes overkant. Af pladmæssige grunde må denne liste deles ud for midten af buen, hvor den må vige pladsen til fordel for den buede "liste", der allerede er limet fast til overføringens betonunderside.



BRODÆKKET

Af hensyn til overføringens samling, har jeg allerede på dette tidspunkt savet brodækket til. En 3 mm krydsfinerplade, 90 mm bred x 400 mm lang. Herefter er de to hjørner afskåret i den viste 60° -vinkel. Kørebanelen er med disse mål ca. 30 mm længere, i hver ende, end selve overføringen. Dette er gjort for at forskyde overgangen mellem overføringens kørebane og det omkringliggende landskabs kørebane lidt i forhold til den tilsvarende overgang mellem overføring og landskab (jævnfør de tilsvarende bestræbelser for at undgå at en eventuel anlægsplade og skinesamlinger ligger umiddelbart over hinanden).

Hvis anvisningen i denne artikel er blevet benyttet til



Øverst ses den første begyndelse, de "rå" sider.

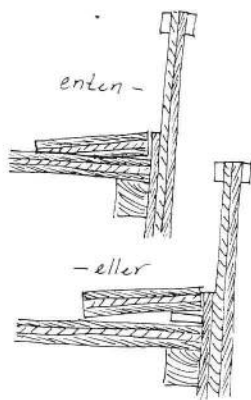
I midten: Omend brobuen er limet på plads på dette foto, kan den omtalte "liste" hvortil brobuen er limet, anses i mørket under brodækket. Også det ene af de to små afstandsstykker ses nederst mellem sidernes "ben", og de kartonstrimler der illuderer kantforstærkninger.

Nederst: Den færdige bro, således at forstå, at den nu er klar til maling, patinering og indbygning i et lille diorama eller på et anlæg

overføringens opbygning, skal der midt på brodækket laves en lille udskæring på 3-4 x ca. 50 mm for at brodækket kan lægges ned mellem den øverste buede del af de pålimede "lister" for overføringens betonunderside.

Under iagttagelse af de to siders rette forskydning i forhold til hinanden, er brodækket så limet fast til ydermurene, ligesom der er limet et par små afstandsstykker mellem overføringens "ben" på hver side af sporet.

Fortove og kørebane er henholdsvis limet på og nedlagt mellem fortovene på samme måde som ved overføring II (SIGNALPOSTEN, 24. årgang, nummer 4) enten med en lille kartonstrimmel under fortovene langs ydermurene eller med afhøvling af en del af fortovets underste finer langs kørebanelen. Endvidere limes et par kartonstrimler under kørebanelen, og altsammen for at opnå de rigtige hældninger.



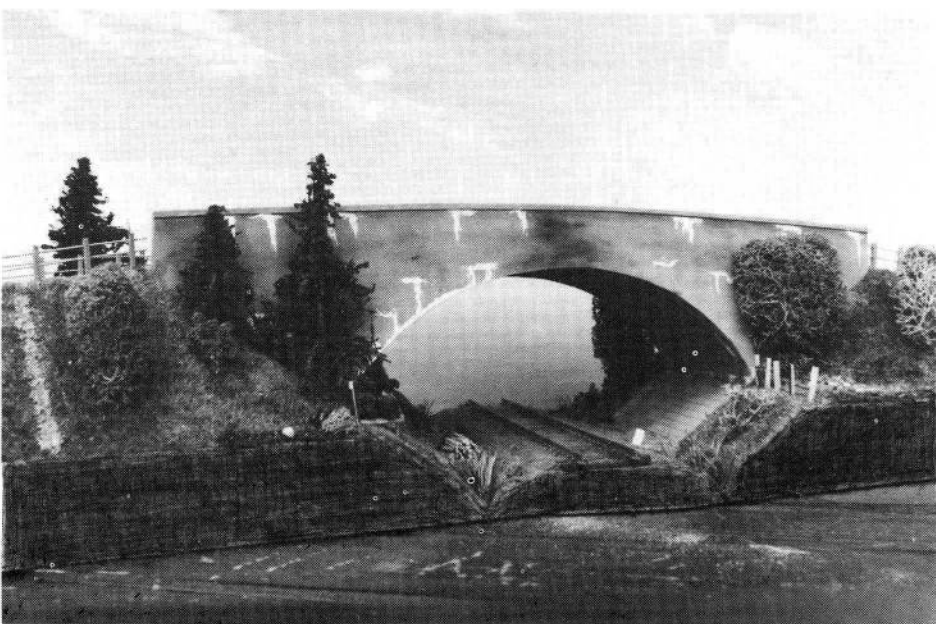
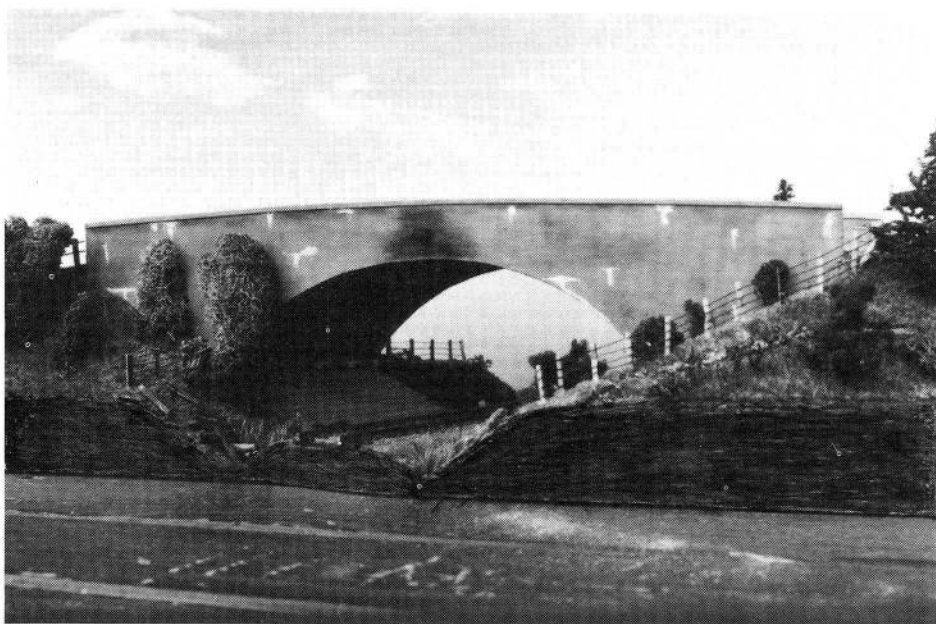
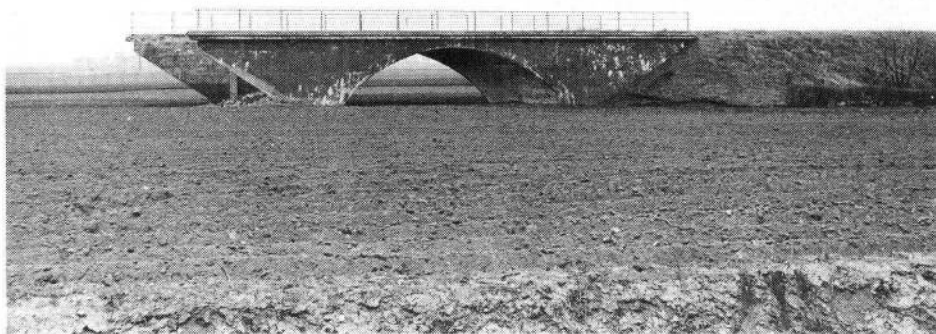
BROBUEN

Først på dette tidspunkt er de to (næsten) lodrette sider, indvendig under brobuen, tildannede som den ene side af de "trekantede" betonfundamenter.

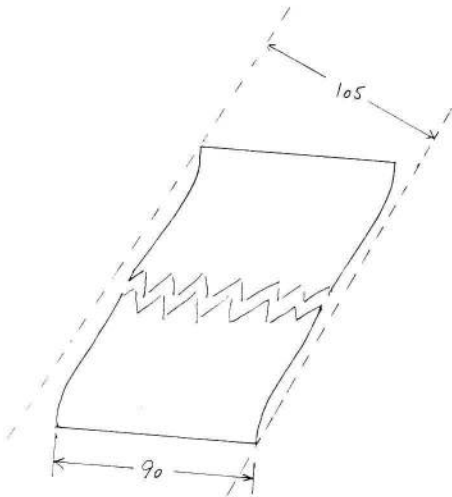
Sidst, men ikke mindst, er brobuens underside skåret til af et stykke 1 mm karton. Det skal her bemærkes, at selv om kørebanelens bredde kun er 90 mm må man i første omgang regne med, at dette stykke karton inden den endelige

På det øverste foto ses resterne af viadukten ved Krogstrup på den midsjællandske Jernbane. Billedet er taget i begyndelsen af 1960'erne, men banen blev jo nedlagt i 1936, så det var solidt gods, man lavede i tidligere tider. Viadukten er af samme type som her beskrevet, dog med en anden form for gelænder.

På de to nederste billeder er modellen klargjort til indbygning på et modelbaneanlæg. Vi ser den fra begge sider.



tilskæring skal være ca. 105 mm bredt. Grunden hertil er, at det "færdige" kartonstykke vil vise sig at være en ganske lille smule S-formet.



Nøjagtige mål kan ikke opgives, men kartonstykket trykkes forsigtigt ned på plads og opmærkes med en blyant.

Når kartonstykket er klippet til og limet fast, files buens kanter i smig med en fil.

Til sidst bemaling (cementgrå) og patinering.

EVP

DSB LITRA E

I sin serie af danske godsvogne har "Din og Min Hobby" nu også fremstillet en åben, højsidet standardgodsvogn, DSB litra E, med nummeret 502 0 099-3.

Som de tidligere vogne fra "Din og Min Hobby" er der igen tale om en virkelig kvalitetsvogn hvor der er kælet for selv de mindste detaljer såsom håndbøjler, håndgreb for åbning af sidedøre og for aftagning af endelemme m.m. (dette er dog ikke ensbetydende med at også modellens døre kan åbnes og endelemme aftages).

Modellen leveres som færdig vogn i den i vore dage benyttede godsvognsbrune farve og med meget fine hvide påskrifter. Også vog-



nens mål må siges at være korrekte, idet de tilsyneladende ikke afviger mere end 1 mm fra de korrekte modelmål. Vognen er forsynet med indstillelige aksler, der løber i pinollejer og giver vognen et meget let løb. Koblingerne er bevægelige og fjederpåvirkede og iøvrigt udskiftelige med henblik på eventuel montering af kortkobling. (Den fotograferede vogn har almindelige koblinger efter NEM-normerne).

Vognen leveres med to forskellige litreringer, enten med "gammel-dags" litra- og EUROPmarkering eller med den moderne UICnumrering. Der vil senere komme endnu tre variationer af E-vognen med bremseplatforme, heraf den ene som tjenestevogn.

Nu skal det jo ikke være roser alt sammen. Jeg må således indrømme, at jeg ikke rigtig kan lide den måde, hvorpå man har "bulet" vognens sider. På den anden side har jeg ladet mig fortælle, at det kommer til at se helt godt ud, når man eventuelt ofrer tid på at patinere vognen lidt, således at de ret "nymalede" sider kommer til at svare bedre til vognens bulede udseende.

Dette sidste bør dog IKKE afholde nogen fra at købe vognen - tværtimod. Ældre godsvogne - og det er de rigtige jo efterhånden - har det med at blive mærkede af tidens tand.

Prisen må slet ikke afholde nogen. Den er absolut rimelig, kun 75-80 kr. alt efter den ønskede udgave.

Vognen kan købes i "Din og Min Hobby", i Trinbrætterne i Vejle eller Lystrup, eller hos Remisen i Nykøbing Falster.

Bemærk på hosstående foto de fine elegante detaljer, idet det dog må indrømmes, at fotografiets litrering ikke yder modellen fuld retfærdighed. Man aner også vognens bulede udseende, der dog kan dæmpes lidt gennem en lille smule patinering, f.eks. med tørt farvepulver.

NYHED FRA "HINSIDAN"

Også fra den anden side af Øresund er der nyheder. Med "Danlink" har vi modtaget en svensk-fremstillet model af en SJ containerbærevogn, litra Lgjs.

Denne vogn leveres som delvis samlesæt, idet enkelte smådele f.eks. bremsehængere og stifter til containerbærere leveres løse i en plastpose og er beregnet for selvmontage.

Der er tale om en nydelig og også meget detaljeret plaststøbt vogn i den typiske svenske godsvognsfarve.

Vognen kan enten leveres med 1 stk. 40' (jumbocontainer) eller med 2 stk. 20' containere. Disse 20' containere kan leveres med tre forskellige firmanavne.

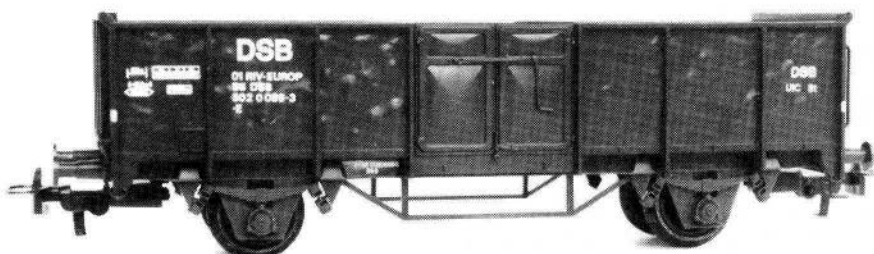
For at lette vognens løb i kurver er de udskiftelige koblinger også bevægelige og fjedrende og styrer de indstillelige hjulaksler. Disse hjulaksler er ophængt i lejevukke med indvendige lejer bagved akselgaflerne. Denne ophængningsmåde har givet vognen et noget tungt løb, hvilket leverandøren erkender, men oplyser at man er igang med at rette.

Påskriverne er lidt utydelige på dette eksemplar af vognen, men det er dog ikke noget, der generer helhedsindtrykket. Til gengæld er påskriverne fine og tydelige på containeren.

Prisen er hhv. Dkr. 175 for en vogn med 1 40' container og Dkr. 165 for en vogn med 2 20' containere.

Vognen forhandles endnu ikke i Danmark, men John Hansen, Bovænget 6, 3140 Ålsgårde (telefon 02-10 90 09) formidler gerne kontakt til det svenske firma UGJ/SJM der står for fremstillingen.

EVP



Jernbanens Grundlove

Almindeligt

BEFORDRINGSREGLEMENT for danske Privatbaner

Approberet ved Skrivelse af 16. August 1900 fra Ministeriet for offentlige Arbejder.

Nærværende Reglement er tiltraadt af følgende Jernbaner:

Aalborg-Hadsund Jernbane
Aars-Nibe-Svenstrup Jernbane
Fjerritslev-Nørresundby-Frederikshavn Jernbane
Hillerød-Frederiksværk Jernbane
Holbæk-Nykøbing Jernbane
Horsens-Bryrup Jernbane
Horsens-Juelsminde Jernbane
Horsens-Tørring Jernbane
Kallehavebanen
Kolding-Egtved Jernbane
Lemvig-Thyborøn Jernbane
Nordfynske Jernbane
Odense-Kerteminde-Dalby Jernbane
Præstø-Næstved Jernbane
Randers-Hadsund Jernbane
Skagensbanen
Vejle-Give Jernbane
Vejle-Vandel Jernbane
Vemb-Lemvig Jernbane.

INDHOLDSFORTEGNELSE

I. Almindelige Bestemmelser

- § 1 Befordringspligtens Omfang
- § 2 Særtog
- § 3 Jernbanens Ansvar
- § 4 Bekendtgørelse om Forandringer

II. Befordring af Personer

- § 5 Køreplanen og Billettaksterne
- § 6 Adgang til Vognene
- § 7 Rejsehjemmel
- § 8 Billetters Afhændelse
- § 9 Personer, der ere udelukkede fra eller kun betingelsesvis modtages til Befordring
- § 10 Billetters Forevisning
- § 11 Anvisning af Plads i Togene
- § 12 Ind- og Udstigning af Vognene. Forhold under Kørselen
- § 13 Mangel af rigtig Billet
- § 14 Forsinkelse og Afbrydelse af Farten
- § 15 Adgang til Ventesalene

III. Befordring af Rejsegods

- § 16 Genstande, som kunne medtages i Personvognene
- § 17 Rejsegods
- § 18 Rejsegodsets Befordringsmaade

IV. Befordring af Gods

- § 19 Forskellige Forsendelsesmaader
- § 20 Genstande, der ere udelukkede fra eller kun betingelsesvis modtages til Befordring
- § 21 Fragtbreve
- § 22 Godsets Indpakning og Mærkning
- § 23 Toldgods m.m.
- § 24 Indlevering og Indlæsning af Gods. Vognbestilling
- § 25 Fragtomkostningernes Betaling. Berigtigelse af Fragtdifferencer
- § 26 Efterkrav
- § 27 Afslutning af Fragtoverenskomsten
- § 28 Leveringsfrister
- § 29 Raadighedsretten over Godset
- § 30 Hindringer for Befordringen
- § 31 Udlevering af Fragtbreve og Gods
- § 32 Underretning om Ankomst af Gods
- § 33 Aflæsning af Gods
- § 34 Tilbringning af Gods
- § 35 Fremgangsmaade, naar Godset ikke kan afleveres
- § 36 Afhentning af Gods, som ikke tilbringes
- § 37 Særlige Bestemmelser om Frimærkepakker

V. Befordring af Køretøjer

- § 38 Almindelige Bestemmelser
- § 39 Bestilling paa Befordring
- § 40 Fragtbreve
- § 41 Indlevering og Indlæsning
- § 42 Leveringsfrister
- § 43 Afhentning og Udlæsning
- § 44 Køretøjer, som befordres paa egne Hjul

VI. Befordring af Lig

- § 45 Almindelige Bestemmelser
- § 46 Særlige Bestemmelser

VII. Befordring af levende Dyr

- § 47 Almindelige Bestemmelser
- § 48 Forskellige Forsendelsesmaader. Fragtbreve

- § 49 Dyr, som ere udelukkede fra eller kun betingelsesvis modtages til Befordring
- § 50 Ledsagelse af Dyrene. Fribeholdning af Ledsagere
- § 51 Dyrenes forsvarlige Behandling
- § 52 Rengøring og Desinfektion
- § 53 Bestilling paa Befordring
- § 54 Dyrenes Indlevering og Indlæsning
- § 55 Leveringsfristerne
- § 56 Afhentning og Udlæsning

Bilag A.

Lov Nr. 52 af 26. Marts 1898 om Erstatningsansvar for Skade ved Jernbanedrift.
Uddrag af Lov Nr. 62 af 24. April 1896 om Statsbanernes Takster m.m.
(Bilag B, C, D og E er udeladt her)

I. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

§ 1

Befordringspligtens Omfang

Jernbanen er i Almindelighed forpligtet til for takstmæssig Betaling at befordre Personer, Gods og levende Dyr mellem de under den hørende Banestationer, alt paa de nærmere Vilkaar og med de Begrænsninger, som indeholdes i det efterfølgende. Dens Forpligtelse strækker sig dog ikke videre end Banens Anlæg og Befordringsmidler til enhver Tid tilstede, ligesom den bortfalder, naar og saalænge Naturbegivenheder eller anden tvungende Magt gøre Befordringen umulig.

For Befordring imellem Stationer paa de Jernbaner, for hvilke nærværende Reglement er gældende og Stationer, som henhøre under andre Befordringsmyndigheder, gælde de særlige Bestemmelser, som maatte være indeholdte i vedkommende Reglementer og Tarifer, hvor saadanne findes; i modsat Fald finde de i det følgende givne Bestemmelser Anvendelse, for saavidt angaar Befordringen paa ovennævnte Jernbaner, medens vedkommende fremmede Transportstrækningers Befordrings- og Tariferingsbestemmelser finde Anvendelse paa den øvrige Del af Befordringen.

§ 2

Særtog

Særtog efter Bestilling er Jernbanen kun pligtig at afgive, forsaavidt dens Lejlighed tillader det. Bestillingen maa som Regel indgives 24 Timer forud.

§ 3

Jernbanens Ansvar

Jernbaneselskabet er ansvarlig for de Folk, som det benytter ved Udøvelsen af sin Virksomhed.

Iøvrigt er dets Ansvar for de til Befordring overtagne Personer, Gods og levende Dyr givet ved Eneretsbevillingen i Forbindelse med Lov Nr. 52 af 26. Marts 1898 om Erstatningsansvar for Skade ved Jernbane-drift.

Denne Lov tilligemed de sig dertil sluttende Bestemmelser i Lov Nr. 62 af 24. April 1896 om Statsbanernes Takster m.m., Af-snit III til V, findes aftrykt i Bilag A.

§ 4

Bekendtgørelse om Forandringer

Enhver Forandring af nærværende Reglement er bindende for Publikum, naar den har været bekendtgjort i "Berlingske Tidende" samt i de lokale Blade, som vedkommende Jernbanestyrelser maatte bestemme.

II. BEFORDRING AF PERSONER

§ 5

Køreplanen og Billettaksterne

Køreplanen for Personbefordringen skal bekendtgøres og opslaaes paa alle Stationer.

Paa enhver Station skal til-lige paa et for de Rejsende let tilgængeligt Sted være opslaaet en Fortegnelse over de Billetter, som sælges paa samme, med Angivelse af Pris.

§ 6

Adgang til Togene

For at erholde Adgang til et Tog, maa den Rejsende være forsynet med en til samme gyldig Billet eller anden lige med den gældende Rejsehjemmel.

Adgangen til et Tog er yderligere betinget af, at der haves Plads i den paagældende Vogn-

klasse. Er dette ikke Tilfældet, kan den Rejsende forlange sig Plads anvist i en anden Vogn-klasse, hvori der er Plads, mod Tilbagebetaling, henholdsvis Efterbetaling af Prisforskellen, eller ogsaa kan den for Billetten erlagte Betaling fordres tilbagebetalt, forsaavidt denne Fordring fremsættes straks. Anden Erstatning gives ikke.

Dog kunne Jernbanens Funktionærer, for saavidt de skønne det foreneligt med Driftens rette Besørgelse, i Tilfælde af Plads-mangel anwise den Rejsende Plads i en dyrere Vognklasse end den, hvortil han har løst Billet, uden at kræve Tillægsbe-taling derfor.

§ 7

Rejsehjemmel

Ret til at befordres over Jernbanen erhverves i Almindelighed ved Løsning af Billetter.

Billetterne sælges i de paa Stationerne værende Billetkontorer i den sidste halve Time før Togets Afgang. Afgaa Tog med kortere Mellemløb er Jernbanen ikke forpligtet til at sælge Billetter til det sidste før efter Afgang af det første. Billet-salget kan sluttes 5 Minutter før det paagældende Tog skal afgaa.

Den Rejsende, der løser Billet, maa have Betalingen for Billetten aftalt; Bytning ved Billetkontoret finder kun Sted, for saavidt den kan ske uden Ophold for andre og den fornødne Smaamønt er tilstede. Foruden de lovbestede Betalingsmidler modtages Nabolandenes Guld- og større Sølvmonter til en nærmere fastsat Kurs, for saavist Tiden tillader en Ombygning.

Den Rejsende maa straks overbevise sig om Rigtigheden af den ham løste Billet.

Angaaende de nærmere Regler for Udstedelsen af Billetter samt for Befordring paa særlige Vilkaar henvises til det for den paagældende Bane herom gældende Tillæg til det almindelige Befordringsreglement eller til dens Takstbestemmelser.

§ 8

Billetters Afhændelse

En Billet maa ikke overdrages til Andenmand, efter at Rej-sen er begyndt. Sker dette, er Jernbanen berettiget til at ind- drage Billetten og bringe Bestemmelserne i nærværende Reg- lements § 13 til Anvendelse.

§ 9

Personer, der ere udelukkede fra eller kun betingelsesvis modtages til Befordring.

Berusede Personer ere ude-lukkede fra Befordring.

Naar **Syge** ønskes befordrede med Jernbanen, maa der frem-lægges en Lægeattest, af hvilken det navnlig maa fremgaa, om Sygdommen er smitsom. Forøvrigt gælde følgende Bestemmelser:

A: Personer, som ere eller anta-ges at være angrebne af nogen af de Sygdomme, der efter Lovgiv-ningen kunne blive Genstand for offentlig Behandling (saasom asi-atisk Kolera, gul Feber, Dysen-teri, eksantematisk Tyfus, Bør-nekopper, Difteritis og Pest), ere udelukkede fra Befordring.

B: Personer, som ere eller antages at være angrebne af andre smitsomme Sygdomme, befordres kun under Iagttagelse af følgende Forskrifter:

1^o. Befordringen skal med en passende Varsel forudbestilles paa Afgangsstationen.

2^o. Rejsen skal foregaa under tilstrækkelig Ledsagelse.

3^o. Befordringen maa kun ske i lukkede Godsvogne, og Ledsa-gerne skulle tage Plads i samme Vogn som den Syge.

4^o. Indstigningen i Vognen skal ske, uden at den Syge el-ler Ledsagerne komme i Berøring med Stationsbygningen og dennes Perroner, mindst 1/2 Time for-inden Togets Afgang, og medens Vognen staar paa et Sidespor.

5^o. Udstigning paa Ankomst-stationen, der telegrafisk eller telefonisk skal underrettes af Afgangsstationen, maa først finde Sted, efter at Vognen er bragt paa et Sidespor; iøvrigt skal ogsaa Udstigningen foregaa uden Berøring med Stationsbygningen og dens Perroner. Under Vejs maa ingen Udstigning finde Sted, ejheller af Ledsagerne.

6^o. Ledsagerne, hvis Navn og Bopæl skulle opgives saavel for Afgang- som for Ankomststatio-nen, maa ikke videre- eller til-bagebefordres, forinden de have forevist en Lægeerklæring, hvor-efter deres Befordring kan ske uden Fare for Smitte; i Mangel af en saadan Erklæring komme foranstaaende Bestemmelser til Anvendelse paa Ledsagerens Til-bagerejse, kun at denne kan fo-regaa uden Ledsagelse.

C. Syge (herunder Sindssyge), der ikke lide af nogen smitsom Sygdom, kunne befordres i sær-skilte Vognafdelinger. Sindssyge Personer skulle ledsages af de fornødne Vogtere.

For særskilte lukkede Godsvogne, som afgives til Befordring af Syge, betales 10 III. Klasses Billetter, dog mindst 5 Kr. To Ledsagere kunne medfølge i Vognen uden særlig Betaling; for hver yderligere Ledsager betales en III. Klasses Billet. I Vognen kan frit medføres Sengekrevsitter og andre Fornødenheder til den eller de Syges Bekvemmelighed, men Rejsegods befordres ikke frit paa Billetterne.

Er Sygdommen smitsom, betales for Vognens Desinfektion 1 Kr.

For særskilte Vognafdelinger til Syge (herunder Sindssyge) betales almindelig Billetpris for hver Rejsende i Vognafdelingen, mindst 4 Billetter til den paagældende Vognklasse.

Fattige, der sendes under Ledsagelse ved offentlige Myn- digheders Foranstaltning, befordres i III. Vognklasse, mod at der saavel for dem som for Ledsagerne betales almindelig Fragt. Forsaavidt de paagældende imidlertid efter Stationsbestyrerens Skøn øjensynlig ville blive til Besvær for Medrejsende, eller Transportanden er en Sindssyg, befordres de kun i særskilt Vognafdeling, der dog - naar den bestilles med 24 Timers Varsel - vil blive leveret mod, at der for Transportanderne betales dobbelt Fragt og for Ledsagerne almindelig Fragt for hele Befordringsstrækningen.

Personer, der som anholdte eller desl. sendes over Banerne under Politiledsagelse, befordres kun i særskilt Vognafdeling; naar vedkommende Politiovrighed bestiller Befordringen med 24 Timers Varsel, vil Vognafdelingen dog blive leveret mod, at der for den anholdte betales dobbelt Fragt, for Ledsagerne almindelig Fragt.

Har en Person, paa hvem de foranstaaende Bestemmelser finde Anvendelse, faaet Adgang til et Tog, uagtet hans Befordring med Toget er udelukket, eller uden at han fyldestgør de for hans Befordring foreskrevne Betingelser, kan han paa den nærmeste Station udvises af Toget. Hvis dette sker, har han Krav paa at faa den erlagte Betaling med Fradrag af Prisen for den alt tilbagelagte Strækning tilbagebetalt, en saadan Tilbagebetaling finder dog ikke Sted, hvis han har skaffet sig Adgang til Toget efter at være afvist af Jernbanepersonalet, eller det godtgøres, at han har været vidende om, at hans Tilstand var en saadan, at hans Tilstedeværelse i Toget var ulovlig.

§ 10

Billetters Forevisning

Saa ofte det forlanges af Tjenestepersonalet, skal den Rejsende forevise sin Billet, ligesom han er forpligtet til at aflevere den, naar Personalet forlanger det.

§ 11

Anvisning af Plads i Togene

Bestemte Pladser kunne ikke forlanges. Tjenestepersonalet er berettiget og paa de Rejsendes Forlangende forpligtet til at anvis dem deres Pladser.

De Rejsende ere forpligtede til paa Tjenestepersonalets Forlangende at skifte Vogn eller Plads.

§ 12

Ind- og Udstigning af Vognene. Forhold under Kørselen.

Den Rejsende skal betimelig indtage sin Plads i Vognen. Paa større Stationer gives Signal til Indstigning ved Ringning med Stationsklokken eller ved Udringning eller Udkalden i Ventesalen. Naar Afgangssignal er givet, tilstedes der ikke flere Adgang til Toget. Forøvrigt paa hviler det den Rejsende selv at sørge for, at han kommer med Toget, og han kan ikke gøre Fordring paa at erholde den erlagte Betaling tilbage eller anden Godtgørelse, naar han har for sømt den rette Afgangstid.

Naar Toget holder ved en Station, udraabes dens Navn højt ligesom ogsaa Opholdets Længde, for saa vidt det overstiger 5 Minutter. Den Rejsende maa selv sørge for, at han paa de Stationer, hvor Tog krydse, eller hvorfra Tog afgaa i forskellige Retninger, kommer i det rigtige Tog, ligesom ogsaa for at han forlader Toget paa sin Bestemmelstation.

Paa Forlangende af blot én Medrejsende i samme Kupé, skal Vinduet paa Vindsiden holdes lukket.

Tobaksrygning i 1ste og 2den Klasses Kupéer er kun tilladt, naar samtlige Rejsende i Kupéen give deres Samtykke dertil, eller Kupéen er betegnet som Rygekupé. I 3die Klasses Kupéer er Tobaksrygning tilladt, undtagen i dem, der ere betegnede som Kupé for Kvinder eller for Ikke-Rygere.

§ 13

Mangel af rigtig Billet

Den Rejsende, som træffes uden Billet, med ugyldig Billet eller med Billet til en lavere Plads end den, hvorpaa han befinder sig, er pligtig at erlægge dobbelt Betaling for den Plads, hvorpaa han er forefunden, fra hans Afgangstation at regne, eller, saafremt denne efter Tjenestepersonalets Skøn ikke med Sikkerhed kan udfindes, fra Togets Udgangstation, dog ikke under 1 Kr. 50 Øre.

Denne Regel finder ikke Anvendelse paa Rejsende, som ved Indstigningen i Vognene eller snarest muligt derefter, uopfordret melde for Togpersonalet, at de ikke have kunnet løse Billet, idet disse henvises til paa nærmeste Mellemstation, hvor Tiden tillader det, at løse Billet, dels for den Strækning de have tilbagelagt, med Tillæg af denne Billets Pris, dog ikke udover 25 Øre, og dels for den, som de skulle tilbagelægge.

Vægrer nogen sig ved at betale, kan han udsættes af Toget.

§ 14

Forsinkelse og Afbrydelse af Farten.

Forsinket Afgang eller Ankomst af Tog begrunder ikke nogen Erstatningsfordring paa Jernbanen. Maa et Togs Fart afbrydes undervejs, er den Rejsende berettiget til at erholde en Godtgørelse svarende til Taksten for den Vejstrækning, over hvilken han ikke er bleven befordret. Denne Tilbagebetaling bortfalder, naar Fordring derom ikke fremsættes straks, eller naar Jernbanen tilbyder paa anden Maade at sørge for den Rejsendes Befordring til Bestemmelsesstationen, og dette Tilbud modtages.

§ 15

Adgang til Ventesalene.

Adgang til Stationernes Ventesale og Perroner kan nægtes enhver, som ikke er forsynet med Billet - eller anden lige med den gældende Rejsehjemmel - til den Vognklasse, for hvilken Ventesalen er bestemt.

III. BEFORDRING AF REJSEGODS.

§ 16

Genstande som kunne medtages i Personvognene.

I Personvognene kan der frit medføres Rejsetøj og mindre Rejsegenstande, som ikke volde

Besvær ved deres Beskaffenhed eller Lugt, og som kunne anbringes under eller over den Rejsendes egen Plads. For saadanne Genstande bærer Jernbanen kun Ansvar i Henhold til Lov af 26. Marts 1898 om Erstatningsansvar for Skade ved Jernbanedrift. Togspersonalet er berettiget til at borttage af Vognene Rejsetøj eller andre Genstande, som ikke opfylde de anførte Betingelser, og til at foranledige dem indskrevne som Rejsegods, hvor saadan Indskrivning overhovedet finder Sted, eller indlæste i Bagage- eller Godsvogne uden andet Ansvar for Jernbanen end ovenfor nævnt.

Hunde maa som Regel ikke medtages i Personvogne, dog kunne smaa Skødehunde medtages i alle Kupeer og Jagthunde i III. Klasses Kupeer, naar samtlige Medrejsende give deres Samtykke dertil, og der er løst Billet for Hundene.

Det er forbudt at medføre i Kupeerne Genstande, som let kunne antændes eller eksplodere, saasom ladte Geværer, Krudt og kemiske Præparater, eller som ved Brud paa Emballage eller paa anden Maade, saasom ved ilde Lugt, kunne forårsage Ulempe eller Skade paa de Rejsende eller paa Vognene. Togspersonalet er berettiget til ved Undersøgelse af det i Kupeerne medførte Rejsegods at forvisse sig om, at denne Bestemmelse er overholdt. Forøvrigt komme Bestemmelserne i § 20 ogsaa til Anvendelse her. Det kan dog tillades Jægere og Personer, der rejse i offentlig Tjeneste, at medføre Haandammunition i Kupeerne.

§ 17

Rejsegods.

Som Rejsegods befordres de Genstande, som den Rejsende fører med sig, navnlig Rejsetøj, Kufferter og Vadsække, Hatteæsker, Smaakasser, -æsker og -kurve, der indeholde Rejsefornödenheder, Arbejderes Værktøj og Redskaber, Landmaalerinstrumenter, Musikinstrumenter, Symaskiner, Fiskeredskaber, Hornreb, Grimer og Hestedækkener, Foreningsfaner, Prøvekasser, der ere kendelige som saadanne og medføres af Forretningsrejsende, Sengklæder, Kommoder med Klæder, Sygevogne og -stole, som syge Personer føre med sig, og Barnevogne, forsaavidt de opfylde følgende Betingelse:

a. De maa ikke veje over 100 kg. Stykket eller efter vedkommende Stationsbestyrers Skøn have for stort Omfang til at befordres i Pakvognen.

b. De maa ikke henhøre til Genstande, som efter § 20 ere udelukkede fra Befordring, ej heller til de i den nævnte Paragraf ommeldte farlige eller særlige kostbare Genstande. I Tvivlstilfælde er Jernbanen med Hensyn hertil berettiget til at undersøge Godset eller vægre sig ved at befordre det, naar den Rejsende modsætter sig en saadan Undersøgelse. Indeholder Rejsegodset Genstande af denne Art, er den Rejsende ansvarlig for al derved foranlediget Skade. Forøvrigt komme Bestemmelserne i § 20 sidste Stykke ogsaa til Anvendelse her.

c. De skulle være forsvarlig emballerede, saaledes at de kunne taale Stuvning i Pakvognene; Kufferter, Vadsække og deslige skulle være vel aflæsedede.

Torvegods, samt den tomme Emballage deraf, som paa Torvedage medføres af Landboere, befordres ligeledes som Rejsegods.

Andre Genstande, særligt Handelsvarer, som købmandsmæssigt pakkede Kasser, Tønder og Sække, Uldvarer og deslige, Møbler, Trækvogne og deslige, Velocipeder, Bicykler, Bicykletter og Tricykler kunne, naar de opfylde de ovenfor under a-c anførte Bestemmelser, befordres under samme Former som Rejsegods.

Naar Velocipeder, Bicykler, Bicykletter og Tricykler indleveres til Befordring som Rejsegods, skulle Lygter og andet løst Tilbehør, - saasom Luftpumper, Cycklometre, Rejsetøj, dog ikke Saddeltasker - være aftagne.

Rejsegodset skal ved Indleveringen være befriet for ældre Post-, Dampskibs- og Jernbanemærker; er dette ikke Tilfældet, er Jernbanen ansvarsfri, hvis det fejlsendes.

§ 18

Rejsegodsets Befordringsmaade.

Angaaende Reglerne for Rejsegodsets Befordringsmaade henvises til det for den paagældende Bane herom gældende Tillæg til det almindelige Befordringsreglement eller til dens Takstbestemmelser.

IV. BEFORDRING AF GODS.

§ 19

Forskellige Forsendelsesmaader

Gods kan forlanges befordret med almindelig eller fremskyndet Hurtighed. I første Tilfælde be-

tragtes det som Fragtgods, i sidste som Ilgods.

Jernbanen bestemmer, med hvilke Tog Fragtgods skal befordres; den er ikke forpligtet til at befordre det med bestemte Tog, men kun til at levere det paa Bestemmelsesstationen indenfor Leveringsfristen (jfr. § 28). Ilgods befordres med det første afgaaende Gods- eller blandede Tog; forlanges det forsendt med først afgaaende Person- eller Iltog - og saadanne haves - betragtes det som Ekspresgods.

Fragtgods kan forsendes enten som Vognladningsgods i hele Vognladninger eller som Stykgods. Ilgods kan kun forsendes som Stykgods; de enkelte Stykkes Vægt, Form, Omfang og øvrige Beskaffenhed maa efter Jernbanens Skøn tillade deres hurtige Læsning ind i og ud af Jernbanevognene og deres Befordring sammen med Rejsegods. Enkelte Stykker Il-Stykgods, hvis Vægt ikke overskrider den i Takstbestemmelserne nærmere angivne Grændse, kunne endelig befordres som Frimærkepakker.

Eksplorative, brandfarlige, giftige, ildelugtende eller tilsmudsende Stoffer kunne - forsaavidt de overhovedet modtages til Befordring (jfr. § 20) - ikke forsendes som Ekspresgods og som Frimærkepakker og kunne af Jernbanestyrelsen udelukkes fra Ilgodsbefordring.

§ 20

Genstande, der ere udelukkede fra eller kun betingelsesvis modtages til Befordring.

Fra Befordring er udelukket:

a. Alt Gods, som formedelst dets Vægt eller Omfang, dets Form eller øvrige Beskaffenhed efter Banernes hele Indretning og Benyttelsesmaade ikke egner sig til Befordring med disse,
b. Genstande, som Postvæsenet har Eneret til at befordre,
c. Genstande, hvis Befordring er forbudt i de bestaaende Love og Anordninger.

Angaaende de øvrige Genstande, som paa Grund af deres Kostbarhed, deres særlige Beskaffenhed eller den Fare, som de frembyde for Driftens Regelmæssighed og Sikkerhed, ere udelukkede fra Befordring eller kun modtages til Befordring under visse nærmere fastsatte Betingelser henvises til de for de danske Statsbaner enhver Tid herom gældende Bestemmelser.

Den, som under falsk eller unøjagtig Indholdsangivelse ind-

levere Genstande til Befordring, der i Henhold til foranstaaende ere udelukkede herfra, eller som undlader at iagttage de i de reglementariske Bestemmelser for deres Befordring foreskrevne Sikkerhedsforanstaltninger, ifalder - foruden det Straf- og Erstatningsansvar, som hans Forhold efter den øvrige Lovgivning maatte paadrage ham - en Bøde til Jernbanen, som fastsættes til 10 Kroner for hvert paa-begyndt Kilogram af Genstandenes Bruttovægt. Bøden paadrages allerede ved Godsets Indlevering.

§ 21

Fragtbreve.

Alle Godsforsendelser, undtagen Frimærkepakker, skulle være ledsagede af forskriftsmæssige trykte Fragtbreve, brune for Ekspresgods efter vedhæftede Formular (Bilag B), røde for Ilgods efter vedhæftede Formular (Bilag C), hvide for Fragtgods efter vedhæftede Formular (Bilag D). Fragtbreve, som afvige fra Formularerne, modtages ikke. Særskilte Fragtbreve, som ikke omfatte andet Gods, skulle indleveres for:

1. De i § 20 omhandlede Genstande, som kun betingelsesvis modtages til Befordring.
2. Gods, som skal underkastes Toldbehandling; i Fragtbrevets Anmærkningsrubrik skal Godset udtrykkelig betegnes som Toldgods.
3. De i Takstbestemmelserne nærmere omhandlede letfordærvelige Varer.
4. Brugt Emballage.

Ved Forsendelse af Gods i hele Vognladninger skal der indleveres et Fragtbrev for hver bestilt Vogn (medmindre Godsets Natur gør Anvendelse af flere Vogne nødvendig).

Fragtbreve kunne erholdes til Købs paa alle for Godsekspektion bestemte Stationer og Holdepladser.

Fragtbrevet udfyldes af Afsenderen, med Undtagelse af de Rubrikker, som ere indrammede med sorte, stærkt optrukne Linier. I Fragtbrevet skal angives:

1. Modtagerens Navn og Bopæl, for større Byer med Angivelse af Gade- og Husnummer. Fragtbreve maa ikke udstedes "til Ordre" eller til Ekspeditionen paa Bestemmelsesstationen.
2. Den Jernbanestation (eller Holdeplads), hvortil Godset er bestemt.

3. Godsets Indhold, ved Stykgods tillige Stykkernes Antal, Mærker, Numre og Indpakkingsmaade.

Indholdsangivelsen skal være nøjagtig og ved Stykgods specificeret for hvert Stykke. Fragtbreve med almindelig Indholdsangivelse, saasom Købmandsgods, Markedsgods, Effekter, Toldgods, Prøver og deslige modtages ikke. Mærkerne skulle nøje stemme med de paa Godset bragte.

4. Godsets Bruttovægt; i Fragtbreve paa Stykgodssendinger er Afsenderen dog berettiget til at lade Vægtrubrikken udfyldt, i hvilket Tilfælde Jernbanen selv paafører Vægten uden derfor at beregne sig noget Vederlag, og er da kun denne Vægt bindende for Jernbanen. Vægten skal angives i Kilogram (kg.). 1 Kilogram er = 2 danske Pund.

5. Fragtbrevets Udfærdigelsesdag og -sted.

6. Afsenderens Underskrift og Adresse, tydeligt skrevet, trykt eller stemplet.

7. Oplysning om Størrelsen af det Beløb, hvortil Afsenderen mulig maatte opgive sin Interesse i Godsets Aflevering.

8. En nøjagtig Fortegnelse over de Papirer, som skulle ledsage Godset i Henhold til Told-, Skatte- eller Politimyndighedens Forlangender.

9. En Bemærkning om muligt forudbetalt eller deponeret Fragt (§ 25).

10. Oplysning om Størrelsen af de Efterkrav, som skulle opkræves hos Adressaten (§ 26).

11. Vognens Litra og Nummer, forsaavidt angaar Vognladningsgods.

Det er forbudt at optage andre Erklæringer i Fragtbrevet end dem, der hjemles ved nærværende Reglement; ligeledes er det forbudt at erstatte Fragtbrevet med andre Ledsagelsespapirer eller at vedhæfte det Dokumenter, som ikke have Hjemmel i Reglementet.

Fragtbrevet maa kun lyde paa een Afsender og een Modtager. Rettede Fragtbreve modtages kun, naar Afsenderen eller hans Bud underskriver Rettelset. Fragtbreve, der indeholde Forskrifter, som afvige fra Bestemmelserne i dette Reglement, eller Bemærkninger, som stride mod gældende Love, afvises.

Paa Afsenderens Forlangende skal Jernbanen udfylde Fragtbrevet for ham mod Erlæggelse af takstmæssig Betaling, men saadanne Fragtbreve skulle dog underskrives af Afsenderen selv eller paa hans Vegne af hans Bud.

Afsenderen er ansvarlig for, at de i Fragtbrevet indeholdte Angivelser ere rigtige, hvad enten han selv har udfyldt Fragtbrevet, eller dette efter hans Anmodning er besørget af Jernbanen, og han bærer alle Følger som opstaa af urigtige, unøjagtige og utydelige Angivelser. Er Adressen ufuldstændig, utydelig eller vildledende, bortfalder Jernbanens Ansvar for rigtig Aflevering.

Ved Stykgodsforsendelser skal dog Jernbanen, forinden Fragtoverenskomst sluttes (§ 27) forvisse sig om, at det i Fragtbrevet angivne Antal af Stykker og deres Vægt er rigtig, og den er derfor senere ansvarlig for disse Angivelser, medmindre den er i Stand til at føre Bevis i modsat Retning.

Ved Forsendelser i hele Vognladninger ere de nævnte Angivelser derimod ikke forbindende for Jernbanen, medmindre en Bekræftelse af deres Rigtighed har fundet Sted efter Afsenderens Ønske. Saadan Bekræftelse kan af ham forlanges mod Erlæggelse af takstmæssig Betaling, naar den kan gives uden væsentlig Ophold, og Vægten kan udfindes ved Hjælp af de paa Bane-gaarden tilstedeværende Vejeindretninger.

Jernbanen er berettiget til i Overværelse af Afsender eller Modtager eller disses Befuldmægtigede eller i fornødent Fald af tvende Vidner at undersøge, om Fragtbrevets Indholdsangivelse er rigtig. Paa den anden Side er ogsaa Afsenderen berettiget til at forlange Jernbanens Anerkendelse af, at Indholdet er rigtig angivet i Fragtbrevet, mod at han betaler de med Undersøgelsen mulig forbundne Omkostninger.

Findes ved den Prøvelse af et Fragtbrevs Angivelser, som Jernbanen selv, uden Anmodning fra Forsenderens Side, lader foretage, Indhold eller Vægt urigtig angivne til Skade for Jernbanen, er denne, selv om Godset forlanges tilbageleveret, berettiget til hos Afsender eller Modtager at opkræve det tredobbelte Beløb af den Fragt, som den vilde have tabt, hvis Angivelserens Urigtighed ikke var bleven opdaget. For Vognladningsgods opkræves derhos, saafremt Vægten har været urigtig angivet, Vejepege efter Takstbestemmelserne. Overstiger for Vognladningsgods Forskellen ikke 5 pCt. af den angivne Vægt og den paa-gældende Vogns Bæreevne ikke er overskredet over 5 pCt., beregnes dog kun Vejepege og enkelt Fragt.

Hvor en Overvægt af indtil 5 pCt. af den angivne Vægt skønnes at være en Følge af Naturforholds Indvirkning i Tiden mellem Godsets Vejning paa Afgangs- og Ankomststationen, be- regnes intet Tillæg til Fragten.

§ 22

Godsets Indpakning og Mærkning.

Naar Godset efter sin Natur fordrer Indpakning til Beskyttelse mod Tab eller Skade under Befordringen, paahviler det Afsenderen at træffe de i saa Henseende fornødne Foranstaltninger.

Hvis Afsenderen ikke har opfyldt denne Pligt, er Jernbanen - naar den ikke vil nægte at modtage Godset - berettiget til at forlange, at Afsenderen ved en Paategning paa Fragtbrevet erkender, at Godset er uindpakket, eller at det er mangelfuldt indpakket, og hvori da Manglen bestaar, samt at han yderligere afgiver en særlig Erklæring herom til Afsendelsesstationen overensstemmende med den i Bilag E angivne Formular. Eksemplar af denne Formular kunne erholdes paa Stationerne.

Afsenderen bærer Følgerne af de saaledes fastslaaede Mangler, ligesom ogsaa af Mangler ved Indpakningen, som ikke ere udvortes kendelige; han bærer ligeledes al den Skade, som opstaar af disse Mangler ved Indpakningen, og har i paakommende Tilfælde at holde Jernbanen skadesløs for dens Tab. Hvis der ikke er afgivet nogen Erklæring, er Afsenderen ikke ansvarlig for udvortes kendelige Mangler ved Indpakningen, medmindre han har gjort sig skyldig i en svingagtig Fremgangsmaade.

Stykgods skal være forsynet med tydelige og varige Mærker og, for saa vidt Godsets Beskaffenhed tillader det, med en tydelig og holdbar Angivelse af Bestemmelsesstationens Navn. For Fejltagelser, som opstaa ved Mangel paa Mærkning eller ved Forveksling med ældre paa Godset anbragte Mærker, bærer Jernbanen intet Ansvar. Naar Afsenderen forlanger det skal Jernbanen besørge Stykkernes Mærkning mod takstmæssig Betaling.

Jernbanen er berettiget til at forlange, at Stykgodssendinger, som bestaa af Smaastykker, efter deres Beskaffenhed skulle anbringes i Kasser, Kurve eller Sække.

§ 23

Toldgods m.m.

Toldgods, hvis Lukke er beskadiget eller mangelfuldt, modtages ikke til Befordring.

Afsenderen er forpligtet til at vedlægge Fragtbrevet de Papirer, som ere nødvendige til Opfyldelse af Told-, Skatte- og Politibestemmelser, inden Godset kan overgives til Adressaten. Afsenderen er ansvarlig over for Jernbanen for alt Tab, som maatte følge af, at disse Papirer mangle, eller at de ere utilstrækkelige eller unøjagtige, medmindre der foreligger Skyld fra Jernbanens Side.

Jernbanen er ikke forpligtet til at undersøge, om Papirerne ere nøjagtige eller tilstrækkelige.

Saa længe Godset er undervejs, sørger Jernbanen for Told-Skatte- og Politibestemmelsernes Iagttagelse. Det staar den her ved frit for enten at betjene sig af en Kommissionær, som handler paa dens Ansvar, eller selv at foretage det fornødne. I begge Tilfælde har Jernbanen samme Forpligtelse som en Kommissionær.

Den, som har Ret til at raade over Godset, kan dog forlange at overvære Toldbehandlingen enten personlig eller ved en i Fragtbrevet nævnt Fuldmægtig for at give alle fornødne Oplysninger vedrørende Godsets Tarifiering og fremsætte sine Bemærkninger.

Denne Beføjelse giver ham imidlertid ikke nogen Ret til at tage Godset i Besiddelse eller til selv at foranledige Toldbehandlingen foretaget.

Naar Godset er ankommet til Bestemmelsesstationen, har Adressaten Ret til at sørge for Told- og Skattebestemmelsernes Iagttagelse, medmindre Fragtbrevet indeholder en modsat Forskrift.

§ 24

Indlevering og Indlæsning af Gods. - Vognbestilling.

Stykgods, der ønskes befordret med Jernbanen, skal med tilhørende fyldestgørende Fragtbrev indleveres i de dertil bestemte Ekspeditioner og til de Tider, i hvilke disse ifølge Jernbanestyrelsens Opslag holdes aabne. Ilgods skal være indleveret senest 1 Time forinden det Togs planmæssige Afgangstid, med hvilket det ønskes befordret. Til den fuldstændige Indlevering af en Stykgods-Sending maa Afsenderen ikke benytte mere end 24 Timer, regnet fra det Tidspunkt, da Indleveringen af Sendingen tog sin Begyndelse. I modsat Fald er Afsenderen forpligtet til at

betale Jernbanen Oplagspenge efter Takstbestemmelserne for den hele Sending fra Udløbet af den anførte Tidsfrist indtil Sendingen er behørigt indleveret til Jernbanen, hvorhos Godset henligger paa Afsenderens Risiko.

Stykgods indlæsses af Jernbanen uden særlig Godtgørelse, med Undtagelse af Stykker, der veje mere end 500 kg., hvilke det paahviler Afsenderen selv at indlæsse. Hvor Forholdene tillade det, vil Jernbanen dog ogsaa paa Afsenderens Forlangende overtage Indlæsningen af saadant Gods mod Betaling efter Takstbestemmelserne.

Om Befordring af lange og omfangsrige Genstande som Stykgods maa der forud træffes Aftale med Jernbanen.

Naar en Forsender ønsker at afsende Gods i hele Vognladninger, maa han i betimelig Tid bestille Vogne dertil paa vedkommende Station. Forsaavidt Bestillingen ikke sker ved Telegraf eller Telefon (jfr. Paragraffens følgende Stykke), er Jernbanen berettiget til at forlange skriftlig Bestilling, som skal være forsynet med Dato og Bestillerens Underskrift og Adresse, samt indeholde Oplysning om:

- Godsets Beskaffenhed;
- hvorhen det ønskes sendt;
- Dag og Klokket, da Vogne ønskes til Raadighed, eventuelt om de ønskes til Raadighed paa Havnespor;
- hvormange og hvor store Vogne, der ønskes;
- hvilken Art af Vogne - lukkede, aabne eller med Presening forsynede - der ønskes. Mangler der Oplysning om, hvorvidt der ønskes aabne eller lukkede Vogne, forudsættes det at Afsenderen forlanger aabne Vogne;
- nøjagtig Oplysning om Godsets Længde, forsaavidt den er over 4,8 Meter (c. 15 Fod).

Bestillinger pr. Telegraf eller Telefon skulle være saa fylde, at vedkommende Station sættes i Stand til paa Afsenderens Vegne at affatte en skriftlig Vognbestilling efter ovenstående Regler. Jernbanens Optegnelse om en pr. Telefon stedfunden Bestilling er afgørende, naar det maatte opstaa Tvivl om, hvorledes den har lydt.

Vognbestillingerne skulle efterkommes med størst mulig Hurtighed og saavidt gør ligt overensstemmende med Bestillerens Ønsker, men Jernbanen har ikke nogen Forpligtelse til at stille Vogne af en bestemt Størrelse eller Art til Raadighed, ejheller noget Ansvar, saafremt den

ikke har kunnet efterkomme en gjort Vognbestilling. De Vogne, som af Jernbanen stilles til Afsenderens Raadighed, skulle være i forsvarlig, vel vedligeholdt Stand, tilbørligt rensede og rengjorte, Presenningerne til Dækning af Vognene hele; mener Afsenderen, at saadant ikke er Tilfældet, skal han straks fremsætte sin Indsigelse, inden han begynder Læsningen. Afsenderen maa selv tilvejebringe fornødent Underlag til Godssets Beskyttelse mod Fugtighed fra Vognbunden.

Læsningen af Gods, som forsendes i hele Vognladninger, paahviler Afsenderen, herunder ogsaa Presenningernes Anbringelse. Han har herved at følge de Regler og Anvisninger, som gives af Jernbanen, særligt i Henseende til Læssets Fordeling, Form og Omfang, dets Befæstelse og Afstivning og selv at levere de dertil fornødne Besøringsreb og andre Materialier. Vognene maa ikke læses ud over deres Bæreevne eller med større Vægt end den paa Fragtbrevet angivne. Naar Afsenderen forlanger det, og Forholdene paa vedkommende Station tillade det, overtager Jernbanen Indlæsningen mod den i Takstbestemmelserne fastsatte Betaling, men den paatager sig ikke derved noget andet Ansvar, end om Afsenderen selv havde besørget Indlæsningen.

Bestilte Vogne skulle være færdiglæssede til Afgang og fyldestgørende Fragtbreve over dem afgivne inden Udløbet af den i Takstbestemmelserne fastsatte Frist. En Vogn anses som stillet til Raadighed, naar den er henbragt paa Læssesporet, og For-senderen er behørig underrettet. Underretningen afsendes med Postkort, der betales af Bestilleren, for saa vidt den ikke, uden Betaling, gives mundtlig eller ved Bud fra vedkommende Station. Paa Forlangende skal Underretningen saavidt gør ligt tilstilles Forsenderen ved særligt Bud, pr. Telefon eller Telegraf, i saa Fald mod Betaling af de hermed forbundne Udgifter.

Udsendes Stationsmeddelelse med Postkort, betragtes Forsenderen som underrettet 6 Timer efter Afgangen af den første Post, hvormed Kortet kan sendes fra vedkommende Stations Poststed, med mindre Forsenderen kan paavise, at Underretningen paa Grund af Postgangen først har kunnet komme ham i Hænde senere.

Har Forsenderen undladt at opgive sin Adresse i Vognbestillingen, bortfalder Jernbanens Forpligtelse til at underrette

ham, og Læsningsfristen regnes da fra det Tidspunkt, Vognen er henbragt paa Læssesporet.

Naar Læsningsfristen overskrides, eller en bestilt Vogn ikke benyttes, betales der Vognleje efter Takstbestemmelserne. Jernbanen er derhos berettiget til at raade over Vognen paa anden Maade, eventuelt til at lade det allerede delvis indlæssede Gods aflæse og lagre paa Vognbestillerens Regning og Risiko. Som Sikkerhed for Betaling af Vognleje m.v. kan der ved Vognbestillingen forlanges deponeret et Beløb af 4 Kr. for hver Vogn.

I særdeles vognknappe Tider kan Læsningsfristen efter forudgaaet Bekendtgørelse fra Jernbanestyrelsen indskrænkes.

Helligdage og Naturforhindringer, som Snelæg, holdes altid udenfor Læsningsfristen.

Benytter en Afsender ikke den fulde Bæreevne af den Vogn, der anvises ham, er Jernbanen berettiget til at benytte den ikke optagne Del af Vognen til Forsendelse af andet Gods, medmindre Afsenderen udtrykkelig har begært den hele Vogn, og da betaler for denne efter fuld Bæreevne.

§ 25

Fragtomkostningernes Betaling Berigtigelse af Fragtdifferencer.

Fragtomkostningerne kunne betales ved Godssets Indlevering til Befordring eller henvises til Betaling hos Adressaten. Delvis Forudbetaling af Fragten er tilladt.

Afsendelsesstationen kan forlange, at Fragtomkostningerne betales forud, naar Godset efter dens Skøn er let fordærveligt eller af saa ringe Værdi, at det ikke med Sikkerhed dækker Fragtomkostningerne. Naar Fragten ønskes forudbetalt, og Omkostningernes fulde Beløb ikke lader sig nøjagtigt bestemme ved Afsendelsen, kan Jernbanen forlange, at der deponeres en Sum, som omtrentlig svarer til Beløbet.

For de Ydelser, der omhandles i Takstbestemmelserne, saasom Mærkning, Vejning, Udfærdigelse af Fragtbreve og deslige, kan Forudbetaling forlanges.

Urigtig Beregning af Fragt og andre Omkostninger, hvad enten den hidrører fra en fejlagtig Tarifiering eller en fejlagtig Vægt eller en Udregningsfejl, skal berigtiges, saafremt Paastand derpaa fremsættes fra Afsenderens eller Modtagerens eller fra Jernbanens Side inden 3 Maane-

der, efterat Fragtoverenskomsten er afsluttet. Efter Forløbet af dette Tidsrum kan ingen Berigtigelse fordres.

§ 26

Efterkrav.

Afsenderen kan trække Efterkrav paa Godset indtil sammes Værdi, dog er Jernbanen ikke forpligtet til at lade Efterkrav trække paa Gods, for hvilket Fragten kan forlanges forudbetalt (§ 25), ej heller paa brugt Emballage.

For hvert Efterkrav beregnes takstmæssig Betaling, hvad enten det bliver udbetalt eller ikke. For Fragtbeløb, der eftertages ved Omekspedition, beregnes ingen Betaling.

Hvis Godset udleveres til Adressaten, før han har berigtiget Efterkravet, er Jernbanen ansvarlig for Tabet og forpligtet til straks af godtgøre Afsenderen samme, dog ikke udover det ved Efterkravet angivne Beløb og mod Regres til Adressaten.

Efterkrav skulle angives med Bogstaver i de dertil i Fragtbrevet bestemte Rubrikker. De udbetales imod behørig Kvitte- ring til Afsenderen, naar Afsendelsesstationen har modtaget Underretning om, at Adressaten har indbetalt Beløbet.

Vil en Afsender frafalde Opkravning af et Efterkrav eller nedsætte dets Størrelse, maa dette ske ved Afgivelse af en skriftlig Erklæring til Afsendelsesstationen.

§ 27

Afslutning af Fragtoverenskomsten.

Fragtoverenskomsten er sluttet, saasomt Afsendelsesstationen har modtaget Godset til Befordring samt det dertil hørende Fragtbrev. Til Tegn paa Godssets Modtagelse trykker Afsendelsesstationen sit Datumstempel paa Fragtbrevet.

Denne Stempling skal foregaa umiddelbart efter Afleveringen af alt det i det paagældende Fragtbrev anførte Gods. Afsenderen kan forlange, at Stemplingen foregaa i hans Nærværelse.

Det stemplede Fragtbrev tjener som Bevis for Fragtoverenskomsten. Med Hensyn til Gods, som efter de reglementariske Bestemmelser skal læses af Afsenderen selv, udgør Fragtbrevets Angivelse om Vægt og Styketal dog ikke noget Bevis mod Jernbanen, medmindre den har bekræftet Angivelsens Rigtighed overensstemmende med § 21 og

gjort Bemærkning derom paa Fragtbrevet.

Naar Afsenderen forlanger det, er Afsendelsesstationen pligtig at kvittere for Modtagelsen af Godset og anføre den Dag, det blev modtaget til Befordring paa et Fragtbrevsduplikat, som da skal forelægges den samtidig med Fragtbrevet og tydeligt betegnes som Duplikat. Afsenderens Forlangende i saa Henseende skal anføres paa Originalfragtbrevet, og Afsendelsesstationen skal paa dette bevidne, at et Duplikat er udfærdiget ved Paategning "Duplikat er udstedt". Denne Paategning maa først finde Sted efterat det nøje er paaset, at Duplikatet i alle Punkter er fuldkommen overensstemmende med Originalfragtbrevet.

Duplikatet gælder ikke som Originalfragtbrev.

Efter Jernbanens nærmere Bestemmelser kan der ogsaa indføres andre Kvitteringsmaader. For alle saadanne Kvitteringer kan der beregnes et passende Vederlag.

§ 28

Leveringsfrister.

Jernbanen er forpligtet til at levere Fragtgods inden en Frist af 48 Timer, hvortil lægges for hver paabegyndt Transportstrækning af 200 km. 24 Timer.

For Gods efter laveste Vognladningsklasse samt for brugt Emballage, som indleveres paa hvidt Fragtbrev, fordobles Leveringsfristerne.

Naar de i § 20 omhandlede Varer, der kun betingelsesvis modtages til Befordring, forsendes som Fragtgods, forlænges Leveringsfristen for dem med 8 Dage.

Naar brugt Emballage forsendes fragtfrit, befordres den efter Jernbanens Lejlighed.

Leveringsfristen begynder med den efter Fragtbrevets Stempling nærmest følgende Midnat og er overholdt, naar Godset inden dens Udløb er ankommet til sin Bestemmelsesstation - og for saa vidt Jernbanen er forpligtet til at tilbringe det eller anmelde dets Ankomst - Godset er afsendt til rette vedkommende eller Meddelelse om dets Ankomst afgivet paa foreskrevet Maade. For Gods, som er adresseret "Banegaard restante", er Leveringsfristen overholdt, naar Godset inden dens Udløb er til Modtagerens Raadighed paa Stationen.

Leveringsfristerne indbefatte ikke den Tid, der medgaar til Opfyldelse af Told-, Skatte- og

Politibestemmelsernes Forskrifter, ej heller den Tid, i hvilken Driften uden Skyld fra Jernbanens Side er standset, saaledes at der midlertidig er indtraadt en Hindring for Befordringens Begyndelse eller Fortsættelse.

Helligdage, som falde paa Leveringsfristens sidste Dag eller sidste Dage medregnes ikke ved Opgørelsen af Leveringsfristen.

Det forbeholdes Jernbanen under ekstraordinære Driftsforhold med eller under Forbehold af højere Approbation at forlænge eller suspendere Leveringsfristerne, hvorom da offentlig Bekendtgørelse skal udgaa.

§ 29

Raadighedsretten over Godset

Afsenderen er eneberettiget til at bestemme, at Godset skal tages tilbage fra Afsendelsesstationen, standses undervejs eller udleveres paa Bestemmelsesstationen eller en Mellemstation til en anden Person end den, der i Fragtbrevet er opført som Adressat.

Saafernt der er udstedt et Fragtbrevsduplikat, kan Afsenderen dog kun udøve denne Ret, naar han foreviser Duplikatet. Har Jernbanen efterkommet Afsenderens Ordre uden at forlange et udstedt Duplikat forevist, er den ansvarlig for den derved foranledigede Skade overfor den Modtager, til hvem Afsenderen maatte have overgivet Duplikatet.

Selv om Afsenderen er i Besiddelse af Duplikatet, ophører hans Raadighedsret dog, naar Godset er ankommet til Bestemmelsesstationen og Fragtbrevet udleveret til Adressaten, eller denne har rejst Klage i Henhold til § 35, og Klagen er tilstillet Jernbanen. Fra dette Øjeblik gaar Raadighedsretten over til Adressaten, og Jernbanen skal kun efterkomme hans Ordre, idet den i modsat Fald bliver ansvarlig over for ham for Godset. Jernbanen er kun forpligtet til at efterkomme Afsenderens Ordre i ommeldte Henseender, naar de gives den gennem Afsendelsesstationen ved en af Afsenderen underskrevet skriftlig Erklæring. Erklæringen skal eventuelt gentages paa Fragtbrevsduplikatet, som samtidigt forevises Jernbanen og af denne tilbagegives Afsenderen.

Enhver Ordre fra Afsenderen, som gives under en anden Form, er ugyldig.

De ommeldte Ordre er Jernbanen ikke berettiget til at und-

lade at udføre, medmindre deres Efterlevelse vilde medføre en Forstyrrelse i den regelmæssige Drift.

Jernbanen kan fordre Dækning af de Omkostninger, som opstaa ved Udførelsen af de ommeldte Ordre, medmindre Ordren er foranlediget ved en Fejl fra dens Side.

Naar Godset standses paa en Mellemstation beregnes kun Fragt til denne. Viderebefordres Godset fra den oprindelige Bestemmelsesstation eller sendes det tilbage fra denne eller fra en Mellemstation, beregnes, foruden Fragt for den først stedfundne Befordring til Bestemmelsesstationen eller Mellemstationen, Fragt efter Takstbestemmelserne for Videre- eller Tilbagesendelsen.

§ 30

Hindringer for Befordringen.

Hvis der indtræffer en betydeligere Driftsstandsning, skal Jernbanen indhente ny Disposition hos Afsenderen. Afsenderen kan da træde tilbage fra Overenskomsten mod at godtgøre Jernbanen, hvis den er uden Skyld, Omkostningerne ved Forberedelserne til Befordringen, Aflæsningsomkostningerne og Fragten for den allerede tilbagelagte Vejstrækning.

Hvis Afsenderen ikke er i Besiddelse af det eventuelt udstedte Fragtbrevsduplikat, kan der ved de Dispositioner, som han træffer i de i denne Paragraf ommeldte Tilfælde, ikke foretages nogen Forandring med Hensyn til Adressat eller Bestemmelsesstation.

§ 31

Udlevering af Fragtbreve og Gods.

Paa Bestemmelsesstedet er Jernbanen forpligtet til at udlevere Fragtbrevet til vedkommende Adressat, naar alle paa Godset hvilende Fragt- og andre Omkostninger, derunder indbefattet Efterkrav, ere betalte. Fragtbreve skulle indløses i vedkommende Stations Godspekulation paa de Tider, hvor denne skal holdes aaben; dog kan Indløsningen ogsaa finde Sted, naar Fragtbrevet forevises, jfr. § 32, 1.

Naar Godset er ankommet til Bestemmelsesstationen, og Adressaten har opfyldt de Forpligtelser, som Fragtoverskomsten paalægger ham, er han eller hans Bud berettiget til at fordre Godset udleveret imod Fore-

visning af vedkommende indløste Fragtbrev og imod Kvittering for Modtagelsen af Godset. Denne Ret bortfalder dog, naar Afsenderen har givet Jernbanen modstridende Ordre overensstemmende med § 29.

Godset hæfter for Fragten og alle andre derpaa hvilende Afgifter og Omkostninger saavel som for paadragne Straf- og Toldbøder.

Modtagelsen af Godset og Fragtbrevet forpligter Adressaten til at betale Jernbanen de paa Fragtbrevet opførte Beløb.

§ 32

Underretning om Ankomst af Gods.

Naar det til Befordring overtagne Gods er ankommet til Bestemmelsesstationen, skal Jernbanen sørge for, at Adressaten uden Ophold bliver underrettet derom. Dette kan efter Jernbanens Valg ske:

1. Ved Forevisning af det paa-gældende Fragtbrev, i hvilket Tilfælde Adressaten er forpligtet til at give det Paategning om, at det er forevist.
2. Ved Aflevering af skriftlig Meddelelse i Adressatens Bolig eller Forretningslokale.
3. Ved Afsendelse af frankeret Brev eller Postkort, i hvilket Tilfælde Jernbanen kan forlange den udlagte Porto godtgjort.
4. Ved Telefon, forsaavidt Adressaten har Telefonforbindelse med Ankomststationen og skriftlig har anmodet denne om at faa sendt Underretning om Ankomst af Gods paa denne Maade samt erklæret sig enig i, at Jernbanens Optegnelse om en stedfunden Telefonanmeldelse er afgørende, naar der maatte opstaa Tvivl om, hvorvidt Anmeldelse har fundet Sted eller til hvilken Tid.

Paa Forlangende af Adressaten vil Anmeldelse om Ankomst af bestemte Sendinger ogsaa saavidt gørligt være at meddele ved Ekspresbud eller ved Telegraf mod Afholdelse af de hermed forbundne Udgifter.

Jernbanens Forpligtelse til at underrette Adressaten om Ankomst af Gods bortfalder, naar det er adresseret "Banegaard restante", og naar Adressaten ikke kan findes. Ligeledes er Jernbanen berettiget til at lade Underretning om Godsets Ankomst bortfalde, naar Adressaten skriftlig har frabedt sig saadan Underretning enten i Almindelighed for alt til hans Adresse ankommende Gods eller for en be-

stemt Sending inden dens Ankomst.

§ 33

Aflæsning af Gods.

Stykgods aflæsses af Jernbanen uden særlig Godtgørelse, dog med Undtagelse af Stykker, som veje over 500 kg. Saavel saadanne Stykker som alt Vognladningsgods aflæsses ved Adressatens egen Foranstaltning. Naar Adressaten forlanger det, og Forholdene paa vedkommende Jernbanestation tillade det, overtager Jernbanen dog Aflæsningen for ham mod Betaling efter Takstbestemmelserne.

§ 34

Tilbringning af Gods.

Fra de Stationer, hvor Jernbanen har etableret Vognmandskørsel, vil Stykgods med tilhørende Fragtbrev blive tilbragt Adressater, der bo indenfor den for Kørselen fastsatte Kreds, uden særlig Betaling, naar der for Forsendelsen er beregnet Il-godsfragt eller en højere Fragt, i alle andre Tilfælde imod Betaling efter den for vedkommende Station fastsatte Køretakst, der skal opslaaes i Godsekspeditionen, og som Vognmandskusken paa Forlangende skal forevise. Godset betragtes som tilbragt, naar det er aflæst udenfor Adressatens Hjem eller Pakhus, og Adressaten er underrettet herom. Adressaten er forpligtet til at modtage Godset hver Søndag mellem Kl. 6 Morgen og Kl. 9 Aften.

Eksplorative, brandfarlige og giftige Stoffer, ætsende Syrer - Genstande, der efter deres Beskaffenhed ikke kunne transporteres paa almindelig Færdselsvogn sammen med andet Gods - Gods, blandt hvilke der findes Stykker af over 500 kg.'s Vægt, samt Gods, der ikke med Sikkerhed skønnes at kunne dække Kørelønnen, tilbringes ikke ved Jernbanens Foranstaltning.

Naar en Modtager af Gods selv ønsker at afhente det, maa han skriftlig gøre Anmeldelse derom for vedkommende Station. Anmeldelsen maa omfatte alt til vedkommende Adressat indgaaende Gods, der ellers tilbringes mod særlig Betaling. For de større Stationers Vedkommende kan Jernbanen efter forudgaaet Bekendtgørelse træffe den Bestemmelse, at Anmeldelser kun modtages og tilbageleveres kvartalsvis og mod en Registreringsafgift af 2 Kr. aarlig.

Naar en Adressat, hvem Jernbanen ifølge det foregaaende er pligtig at tilbringe ankommet Gods, ikke kan træffes eller nægter at modtage Godset, bringes dette med tilhørende Fragtbrev tilbage til Jernbanestationen og maa da afhentes der.

Toldpligtigt Gods afleveres af Jernbanen til Toldvæsenet, hos hvem Adressaten selv maa afhente det. For Toldgods, som bringes til Toldpakhus, der ligger udenfor Stationsgrunden, beregnes Køreløn.

§ 35

Fremgangsmaade, naar Godset ikke kan afleveres.

Gods, hvis Modtagelse eller Afhentning nægtes eller ikke finder Sted inden Afhentningsfristens Udløb, saa vel som Gods, der ikke kan udleveres, fordi Modtageren ikke kan findes, henligger for Afsenderens eller Modtagerens Regning og Risiko.

Jernbanen er derhos berettiget til:

1. enten at aflevere saadant Gods mod Erstatning af derpaa hvilende Fragt og øvrige Omkostninger til en Speditør eller et offentligt Pakhus til Oplægning for Vedkommendes Regning og Risiko, hvorom da Underretning snarest skal tilstilles Afsenderen,
2. eller at sælge Godset uden videre Formaliteter paa den Maade, som den anser for bedst til Dækning af Fragt og øvrige Omkostninger.

Saadant Salg kan finde Sted, saasnart Afhentningsfristen er udløbet, hvis Godset skønnes enten at være udsat for hurtigt at gaa i Fordærvelse eller at have saa ringe Værdi, at det ikke med Sikkerhed vil dække Jernbanens Tilgodehavende, derunder Udgifterne ved en Tilbagesendelse, saafremt en saadan bliver forlangt. Udenfor disse Tilfælde maa Godset først sælges i Maaned efter Afhentningsfristens Udløb og kun, naar Afsenderen ikke inden 14 Dage efter at Jernbanen har afsendt Underretning til ham enten har fremsat Forlangende om at faa Godset tilbagesendt eller har truffet anden Disposition for Afleveringen, hvorved Jernbanen bliver dækket for sit Krav, eller naar Afsenderen ikke kan findes. Det Overskud som maatte blive tilbage fra Salgsbeløbet, efter at Jernbanen har afdraget sit Tilgodehavende, udbetales paa Forlangende til rette Vedkommende.

Jernbanen er ikke forpligtet til at sælge Godset inden en vis Frist og er navnlig ogsaa for letfordærlige Varers Vedkommende berettiget til at indhente Afsenderens Disposition, inden den skrider til Varernes Salg.

§ 36

Afhentning af Gods, som ikke tilbringes.

Gods, som ikke tilbringes, skal snarest ske stilles til Raadighed for Adressaten (Vognladningsgods ved at Vognene henbringes til Jernbanens Læseplads). Adressaten skal afhente Godset (d.v.s. fjærne det fra Jernbanens Grund) inden Udløbet af den i Takstbestemmelserne fastsatte Frist.

Sker Underretning om Godsets Ankomst ved Afsendelse af frankeret Brev eller Postkort (jfr. § 32 Punkt 3), betragtes Adressaten som underrettet 6 Timer efter Afgangen af den første Post, hvormed Brevet kan sendes fra vedkommende Stations Poststed, med mindre Modtageren kan paavise, at Underretningen paa Grund af Postgangen først har kunnet naa hans Bopæl senere. Brevet skal indeholde Oplysning om, naar Afhentningsfristen udløber.

Paahviler der ikke Jernbanen nogen Forpligtelse til at underrette Adressaten om Godsets Ankomst (§ 32, sidste Stk.), skal det være afhentet senest 24 Timer efter dets Ankomst til Bestemmelsesstationen.

Helligdage og Naturforhindringer, som Snelæg, holdes altid udenfor Afhentningsfristen.

Afhentningsfristen kan i særdeles vognknappe Tider efter forudgaaet Bekendtgørelse af Jernbanestyrelsen indskrænkes.

Godset skal afhentes i de sædvanlige Ekspeditionstider; Ind- og Udlæsning af Vognladningsgods skal foregaa paa de Tider, Læsepladserne ere aabne; tilstedes det undtagelsesvis at paa- eller aflæse Gods udenfor disse Tider, er Jernbanen berettiget til at kræve fuld Godtgørelse efter Regning for sine derved foranledigede Udgifter til Arbejdskraft, Natpenge, til at holde Rangeringsmaskine under Damp, til Belysning og andet.

For ikke rettidigt afhentet Gods beregnes Oplagspenge (for Stykgods) eller Vognleje (for Vognladningsgods). Disse Afgifters Størrelse fremgaa af Takstbestemmelserne. Er en Vogn ikke aflæsset i rette Tid, er Jernbanen derhos berettiget til paa Afsenderens eller Modtage-

rens Regning og Risiko at aflæse Vognen og lagre Godset, for hvilket der da fra dette Tidspunkt beregnes Oplagspenge i Steden for Vognleje.

§ 37

Særlige Bestemmelser om Frimærkepakker.

Enkelte Stykker II-Stykgods af den i Takstbestemmelserne nærmere angivne Vægt befordres uden Fragtbreve mellem samtlige Ekspeditionssteder, naar de ved Paaklæbning ere forsynede med det i Takstbestemmelserne fastsatte Antal af Afsendelsesbanens Frimærker. Iøvrigt gælde følgende Bestemmelser:

1. Frimærkepakker skulle være vel indpakkede, saa at de kunne taale Sammenstuvning, og forsynede med en varig, tydelig og nøjagtig Angivelse af Afsenderens og Modtagerens Adresse, af Indholdets Beskaffenhed samt af den Jernbanestation, hvortil Pakken ønskes sendt. Paa Pakker til København og andre større Byer skal Modtagerens Adresse angives med Gade og Husnummer. Adressen m.m. skal ligesom Frimærkerne være anbragt paa selve Indpakningen eller paa solide Papstykker, Træplader eller deslige, som paa forsvarlig Maade ere fastgjorte til Indpakningen eller vedbundne denne.

2. Pakker, som ere forsynede med et utilstrækkeligt Antal Frimærker, ekspederes som Ilgods uden at der ydes Godtgørelse for de anvendte Frimærker.

3. Genstande, som ifølge § 20 ere udelukkede fra Befordring eller kun betingelsesvis modtages til Befordring, Kasser og deslige med levende Dyr, modtages ikke til Befordring som Frimærkepakker.

4. Paa Frimærkepakker kan der ikke trækkes Efterkrav eller tegnes særlig Forsikring for Interesse i Afleveringen.

5. Frimærkepakker befordres med samme Hurtighed og tilbringes samt anmeldes efter samme Regler som Ilgods.

Angaaende Befordring af Frimærkepakker imellem samtlige danske Jernbanestationer henvises iøvrigt til det for Danmarks Jernbaner gældende særlige Reglement.

V. BEFORDRING AF KØRETØJER

§ 38

Almindelige Bestemmelser

For Befordring af Køretøjer gælder de i Afsnit IV (for Be-

fordring af Gods) givne Regler, for saa vidt de derpaa kunne bringes til Anvendelse.

Efter Reglerne for Køretøjer befordres kun Køretøjer i snævrere Forstand d.v.s. Vogne for Personer, Gods og Dyr (Tipvogne betragtes som Arbejdsredskaber).

§ 39

Bestilling paa Befordring.

Om Befordring af Køretøjer maa der forud træffes Aftale med Afgangstationen, i Reglen 24 Timer før Forsendelsen ønskes iværksat. Ved Bestillingen kan der forlanges deponeret et Beløb af 4 Kr. for hver bestilt Vogn som Sikkerhed for rettidig Indlæsning.

§ 40

Fragebreve.

Enhver Forsendelse af Køretøjer skal være ledsaget af et Fragebrev efter den i § 21 ommeldte Formular, Bilag D.

Køretøjers Vægt skal være angivet af Afsenderen i Fragebrevet.

§ 41

Indlevering og Indlæsning.

Køretøjer, som agtes forsendte med Jernbanen, skulle være rede til at indlæses til den Tid, Stationen bestemmer, senest en Time før Afgangen af det Tog, hvormed de skulle befordres.

Befordringen kan kun forlanges udført paa aabne Jernbanevogne; Indlæsningen paahviler Afsenderen, som ligeledes selv har at sørge for Køretøjernes Fastbinding og Forkiling og at levere de dertil fornødne Redskaber. Det er Afsenderens Sag at skaffe Køretøjerne Dækning; Presenninger til Dækning kunne - for saa vidt Forraad haves paa Afsendelsesstationen - lejes hos Jernbanen mod Erlæggelse af den i Takstbestemmelserne fastsatte Presenningleje.

Naar Læsningsfristen overskrides eller en bestilt Vogn ikke benyttes, betaales der Vognleje paa samme Maade som for Gods i Almindelighed, jfr. § 24.

§ 42

Leveringsfrister.

For Køretøjer gælde samme Leveringsfrister som for Fragegods (§ 28).

§ 43

Afhentning og Udlæsning.

Efter Ankomsten til Bestemmelstationen udleveres Køretøjet - mod Kvittering for dets Modtagelse - til Adressaten, naar han derom henvender sig til Stationen. Anmeldelse om dets Ankomst gives ikke. Det skal afhentes samme Dag, hvis det ankommer inden Kl. 12 Middag; i modsat Fald inden Kl. 12 den følgende Middag. Helligdage medregnes ikke i Afhentningsfristerne. Udlæsningen paahviler Modtageren; dog er Jernbanen berettiget til at lade denne foretage for Afsenderens eller Modtagerens Regning og Risiko, saafremt Modtageren ikke lader Aflæsningen foretage straks efter at Vognen er henbragt til Aflæsningsstedet. For Overskrivelse af Afhentningsfristen regnes Statedeje eller Vognleje henholdsvis fra Kl. 12 Midnat og Kl. 12 Middag efter Takstbestemmelserne. Der beregnes Statedeje, naar Køretøjet aflæsses af Jernbanevognen, i andet Fald Vognleje.

§ 44

Køretøjer, som befordres paa egne Hjul.

Forsenderen skal lade Lokomotiver og Tendere, som befordres paa egne Hjul, ledsage af en Mand, som besørger deres Smøring paa hans Bekostning, og som erholder fri Befordring, naar han indtager sin Plads paa de nævnte Køretøjer. Andre Jernbanekøretøjer, som befordres paa egne Hjul, skulle, naar Jernbanen forlanger det, ledsages af en Mand, som erholder fri Rejse, mod at sørge for deres Smøring. Afsenderen kan paa samme Vilkaar medgive Køretøjerne en Ledsager. Følger ingen Ledsager med, besørger Jernbanen Vognenes Smøring, men uden Ansvar for Varmløbning. Køretøjerne maa ikke være belæssede med andet end de til dem hørende Udrustningsgenstande.

VI. BEFORDRING AF LIG.

§ 45

Almindelige Bestemmelser.

For Befordring af Lig gælde de i Afsnit IV (for Befordring af Gods) givne Regler, forsaavidt de derpaa kunne bringes til Anvendelse.

§ 46

Særlige Bestemmelser.

1. Anmeldelse om Befordring maa ske 6 Timer forud, paa Mellemstationer 12 Timer forud.
2. Liget skal være lagt i dobbelt Kiste eller i en stærk Kiste, der atter er omgivet af en fast sluttende Træ- eller Metal-kasse.
3. Liget skal ledsages af en Person, som sørger for dets Af- og Paalæsning og følger med det Tog, hvormed Liget befordres. Han skal løse Billet til Toget; tager han Plads i den Vogn, hvori Liget befordres, løser han Billet til III. Vognklasse. Lig, som sendes til Hospitaler eller andre offentlige Anstalter til lægevidenskabelig Undersøgelse, kunne befordres uden Ledsagelse.
4. Liget befordres med Fragtbrev; forinden Befordringen kan finde Sted, afleveres til Jernbanen et af en dertil kompetent Myndighed eller Person udfærdiget Ligpas, hvorefter Befordringen kan finde Sted uden Fare for Smitte. Ligpasset tilbageleveres efter endt Transport.
5. Befordringen af Lig sker i særskilte, lukkede Godsvogne. Flere Lig fra og til samme Station kunne befordres sammen i én Vogn. Aaben Godsvogn kan benyttes, naar Liget befordres i en fuldstændig lukket Ligvogn.
6. Liget maa kun i Nødstilfælde omlæsses undervejs. Befordringen skal ske hurtigt og saavidt muligt uden Afbrydelse. Er et længere Ophold paa en Mellemstation uundgaeligt, skal Vognen med Liget om muligt køres hen til et afsides og frit beliggende Spor.
7. Liget skal afhentes inden 8 Timer efter Ankomsten til Bestemmelstationen; i modsat Fald kan det overgives til den stedlige Øvrighed, forat den kan sørge for dets Begravelse. Ankommer Liget til Bestemmelstationen efter Kl. 12 Middag skal det være afhentet inden Kl. 9 næste Morgen. For forsinket Afhentning opkræves den sædvanlige Vognleje.
8. Fragten m.v. skal erlægges paa Afgangstationen. I den Vogn, hvori Liget befordres, kan der frit medføres indtil 500 kg. af den Afdødes Effekter samt Kranse o. desl., men uden noget Ansvar for Jernbanen.
9. Opgives Lig til Befordring under falsk Indholdsangivelse, er Afsenderen pligtig at betale tidobbelt Fragt efter Takstbestemmelserne selv om Befordringen ikke kommer i Stand.

VII. BEFORDRING AF LEVENDE DYR.

§ 47

Almindelige Bestemmelser.

For Befordring af levende Dyr gælde de i Afsnit IV (for Befordring af Gods) givne Regler forsaavidt de derpaa kunne bringes til Anvendelse.

§ 48

Forskellige Forsendelsesmaader Fragtbreve.

Levende Dyr kunne forsendes enten i hele Vognladninger eller som Styksendinger; i begge Tilfælde skal Forsendelsen være ledsaget af et Fragtbrev efter den i § 21 ommeldte Formular, Bilag C eller Bilag D.

§ 49

Dyr, som ere udelukkede fra eller kun betingelsesvis modtages til Befordring.

Dyr, som lide af smitsomme Sygdomme, maa ikke modtages til Befordring. Andre syge Dyr kan Jernbanen nægte at befordre eller gøre deres Befordring afhængig af, at de forsendes i hele Vognladninger.

Hunde, der ikke ere ifølge med Rejsende, modtages som Styksendinger kun til Befordring i Kasser, Bure eller lignende Emballage.*)

Smaadyr og Fjerkræ modtages som Styksendinger kun i Kurve, Kasser, Bure, Sække, Net eller lignende Emballage.

Vilde Dyr er Jernbanen kun forpligtet til at befordre, saafremt de efter deres Størrelse og Art egne sig til Befordring og der fra Forsenderens Side træffes de fornødne Foranstaltninger til at sikre Mennesker, Dyr og Gods mod Skade, baade under Ind- og Udlæsningen og under Befordringen. Kasser, Bure og deslige, i hvilke Rovdyr forsendes, skulle udvendig tydelig være mærkede "Rovdyr".

*) Om Hunde, der ledsage Rejsende, henvises til Reglementets § 16.

§ 50

Ledsagelse af Dyrene. Fribefordring af Ledsagere.

Jernbanen kan forlange, at levende Dyr i hele Vognladning-

ger ledsages af Vogtere, som kunne føre Tilsyn med dem undervejs.

Ledsagerne skulle være voksne Mænd; Kvinder og Børn saavel som Mænd, der øjensynlig ere ude af Stand til at føre et ordentlig Tilsyn, modtages ikke som Ledsagere af Dyr.

Ledsagelse vil navnlig blive forlangt, naar Transporten tager længere Tid eller gør Overnatning, Fodring eller Vanding nødvendig. Vognladningsvise Forsendelse af Gæs eller andet uemballeret Fjerkræ samt løse Smaadyr, ligesom ogsaa af vilde Dyr, skulle altid ledsages af Vogtere.

Om den Fribefordring, der tilstaas Vogtere, henvises til Jernbanens Takstbestemmelser.

§ 51

Dyrenes forsvarlige Behandling.

Det er Jernbanepersonalets Pligt at føre Tilsyn med, at Dyrene, baade under Ind- og Udlæsningen og under Befordringen, behandles forsvarligt og ikke udsættes for unødvendige Lidelser. De Afgørelser, som til dette Øjemeds Opnaaelse træffes af den paagældende Stationsbestyrer og under Farten af Togføreren, skulle foreløbig efterkommes af Forsenderen og deres Folk samt af Dyrenes Vogtere. Føle disse sig brøstholdne ved den trufne Afgørelse, kan Klage indgives til Jernbanestyrelsen.

Om alle Tilfælde af raa Mishandling eller anden grusom og oprørende Behandling af Dyrene skal Personalet gøre Anmeldelse til Politiet.

For at sikre Dyrenes forsvarlige Behandling vil Jernbanepersonalet have at paase, at nedenanførte Bestemmelser overholdes:

1. Dyrene maa som Regel ikke indlæsses i Vognene tidligere end 2 Timer før det Togs planmæssige Afgang, med hvilket Forsendelsen skal ske. Dyr, som ankomme til Stationen før denne Tid, skulle midlertidigt indsættes i Foldene, hvor saadanne forefindes.

2. I Tiden fra 1. November til 31. Marts maa levende Dyr, saa vidt gørligt, kun befordres i lukkede Vogne. I den øvrige Del af Aaret kan Forsendelsen ske i aabne Vogne.

3. Der maa ikke indlæsses flere Dyr i Vognene, end at der ydes dem den tilbørlige Plads. Mindre Dyr skulle have Plads til at lægge sig ned. Til Fastbinding af Dyrene maa kun be-

nyttes, blødt tykt Manillareb eller tykt omvundet Reb.

4. Sammenlæsning af Dyr af væsentlig forskellig Art og Størrelse i en Vogn er kun tilladt i de særlig dertil indrettede Vogne eller i de almindelige Vogne, naar Dyrene ved Forsenderens Foranstaltning og paa hans Bekostning sondres ved forsvarlige og velbefæstede Skillerum.

5. Indleveres Dyr til Befordring i Sække, Kasser, Kurve, Bure eller lignende Emballage, skal denne være tilstrækkelig rummelig og luftig. Sækkene maa ikke snøres sammen, men enhver Sæk skal være forsynet med et aabent Rør.

6. Hvor Jernbanen skønner det nødvendigt, kan den forlange, at tilstrækkeligt Foder til Dyrene medføres; det befordres frit i Vognene ligesom også Reb, Grimer og andre Bindedskaber.

7. Naar Afsenderen ved Paategning paa Fragtbrevet forlanger det, skulle Dyrene vandes paa en af de dertil indrettede Stationer. Vogterne skulle sørge for Dyrenes Ud- og Indlæsning paa Vandingsstederne. Unnlade de dette, eller ere Dyrene uden Ledsagelse, besørger Ud- og Indlæsningen af Jerbanen, men uden Ansvar for mulig Skade.

8. Overskrides Tiden for Dyrenes Afhentning (se § 56), skulle de opstaldes paa Forsenderens Regning og Risiko.

Findes Dyr under Befordringen udsatte for Lidelser, det være sig Mangel paa tilstrækkelig Plads, paa Grund af slet eller uforsvarlig Binding eller af andre Aarsager, saasom manglende Fodring eller Vanding, og Fejlen eller Manglen ikke uden Ophold for Toget kan afhjælpes af de ledsagende Vogtere eller af Jernbanepersonalet, skal Vognen udsættes af Toget og Dyrene opstaldes. Der kan, for saa vidt Udsættelsen af Vognen ikke hidrører fra en Jernbanen tilregnelig Fejl, ikke af den Grund rejses noget Krav mod Jernbanen, ligesom den heller ikke er forpligtet til at give Afkald paa nogen Del af Fragten, men kun til at befordre Dyrene videre til deres Bestemmelsessted saa snart ske kan under de vedtagne Befordringsvilkaar.

Jernbanens Udlæg til Opstaldning, Fodring, Vanding, Fastbinden eller deslige skulle erstattes af Modtageren. Ligeledes er Jernbanen berettiget til at opkræve Stadepenge for ethvert paa Banegaarden henstaaende ikke rettidigt afhentet Dyr.

§ 52

Rengøring og Desinfektion.

For Rengøring og Desinfektion af Vogne, hvori levende Dyr have været befordrede, kan Jernbanen ikke beregne sig nogen Godtgørelse.

§ 53

Bestilling paa Befordring.

Om Befordring af levende Dyr maa der forud forhandles med Afgangstationen, i Reglen 24 Timer før Forsendelsen ønskes iværksat. Dette gælder saavel Vognladnings- som Stykforsendelser.

Til Vognladningsforsendelser skal der indgives skriftlig Bestilling paa hele Vogne. Bestillingerne skulle forsynes med Datum, Bestillerens Underskrift og Adresse samt med Oplysning om:

- Dyrenes Art,
- Hvorhen de ønskes sendte,
- Dag og Klokkeslet, da Vogne ønskes til Raadighed, eventuelt om de ønskes til Raadighed paa Havnespor,
- Hvor mange og hvor store Vogne der ønskes, aabne eller lukkede.

Ved Stykforsendelser kan der ikke indgives Vognbestilling, derimod skal det opgives for Afsendelsesstationen, til hvor mange Dyr der ønskes Plads. Ser en Forsender sig ikke i Stand hertil, behøver han dog ikke derfor at indgive skriftlig Bestilling paa hel Vogn, men kan opgive det omtrentlige Antal Dyr, der ønskes befordret efter Styktakst, saa nøje som Omstændighederne tillade det.

Ved Bestilling paa hele Vogne kan der forlanges deponeret et Beløb af 4 Kr. pr. Vogn som Sikkerhed for Vognleje m.m., hvis Vognene ikke blive benyttede eller ikke læsede til den fastsatte Tid. Overskrides Læsningsfristen, regnes Vognlejen fra Afgangstiden for det Tog, hvormed Dyrene skulde have været befordrede. Benyttes en bestilt Vogn ikke, regnes Vognlejen fra det Øjeblik, Vognen blev bestilt og indtil Underretning modtages om, at den ikke ønskes benyttet eller til Jernbanen paa anden Maade raader over Vognen, dog højst for to Døgn.

Benytter en Afsender ikke det fulde Fladeindhold af en leveret Vogn, er Jernbanen berettiget til at benytte den ikke optagne Del af Vognen, medmindre Afsenderen udtrykkelig har begæret den hele Vogn og da betaler for denne efter fuldt Fladeindhold.

§ 54

Dyrenes Indlevering og Indlæsning.

Dyr, som agtes forsendte med Jernbanen, skulle være indlæsedde til den Tid, Stationen bestemmer (jfr. iøvrigt § 51 Punkt 1).

Indlæsningen i Vognene paa hviler Afsenderen, som ligeledes selv har at sørge for Dyrenes Fastbinding i Vognene og at levere de dertil fornødne Binde-redskaber, Reb, Grimer og deslige.

Ved Stykforsendelser skal Jernbanepersonalet - forsaavidt dets øvrige Forretninger tillade det - yde Bistand ved Dyrenes Ind- og Udlæsning samt Binding.

Dyr, der forsendes efter Styktaksterne, skulle mærkes paa en tydelig Maade og Mærkerne angives i Fragtbrevene. For Dyr, som forsendes i hele Vognladninger, forlanger Jernbanen ingen Mærkning.

§ 55

Leveringsfristerne.

Leveringsfristen udgør 24 Timer med Tillæg af 12 Timer for hver paabegyndt Transportstrækning af 120 km. og forlænges eventuelt med den Tid, der medgaar til Ophold paa Vandingsstationer.

§ 56

Afhentning og Udlæsning.

Ved Ankomsten til Bestemmelsesstationen udleveres Fragtbrevene og Dyrene, naar Fragt- og øvrige Omkostninger ere betalte, mod Kvittering for Modtagelsen.

Underretning om Dyrenes Ankomst gives ikke.

Udlæsningen af Vognene paa hviler Modtageren, dog er Jernbanen berettiget til at lade den foretage for Afsenderens eller Modtagerens Regning og Risiko, saafremt Modtageren ikke lader Aflæsningen foretage straks efter at Vognen er henbragt til Aflæsningsstedet.

Dyrene skulle være fjernede fra Jernbanens Grund 3 Timer efter Ankomsten. Er dette ikke sket forholds efter § 51 Punkt 8. Finder Opstaldning Sted paa Jernbanens Grund, beregnes Stadenpege.

BILAG A.

LOV
om
Erstatningsansvar for Skade ved Jernbanedrift.

Vi Christian den Niende, af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg

G ø r e v i t t e r l i g t:
Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

§ 1

Den Skade paa Person, der ved Kørselen paa Statsbanerne eller i øvrigt ved Benyttelsen af disses Driftsindretninger tilføjes de rejsende eller andre, for hvem der ikke paa Grund af Tjenesteforhold under Statsbanen gælder særlige Erstatningsregler, er Driften pligtig at erstatte, medmindre det oplyses, at den skadelidende selv forsætlig eller ved Uagtsomhed har hidført Skaden, eller at denne ikke kunne være afværget ved den Agtpaagivenhed og Omhu, som Jernbanedrift udkræver fra Driftsbestyrelsens og Driftsbetjeningens Side saavel i Henseende til Driftsmaaden som i Henseende til Materiellet.

Under samme Betingelser er Statsbanedriften pligtig at give Erstatning for beskadigede eller tilintetgjorte Ejendele, for saa vidt Forskrifterne i Lov Nr. 62 af 24de April 1896 om Statsbanernes Takster m.m. Afsnit III-V ikke her komme til Anvendelse.

§ 2

Den tilskadekomne er berettiget til Erstatning, saavel for Udgifter ved Skadens Behandling som for det Næringstab, han lider som Følge af Skaden i Tidsrummet, indtil Lægebehandlingen er endt. Saafremt Skaden maa antages ogsaa udover dette Tidsrum at ville medføre Foringelse i hans økonomiske Forhold, er han derhos berettiget til at faa enten en Erstatningssum en Gang for alle eller et løbende Underholdsbidrag, livsvarigt eller for et vist Tidsrum. Fremdeles vil der kunne tillægges den tilskadekomne en passende Godtgørelse for de Lidelser, som ere ham paaførte, saavel som for den Ulempe, Lyde og Vansir, der maatte flyde af den ham tilføjede Skade.

§ 3

Saafremt nogens Død forvoldes under de i § 1 anførte Omstændigheder, er Statsbanedriften pligtig at afholde Udgifterne ved hans Begravelse samt at yde Erstatning til den Afdødes Ægtefælle og Børn, herunder Stif- og Adoptivbørn, for det Tab, de lide ved at miste deres Forsør-

ger, fastsat enten til en bestemt Sum en Gang for alle eller til et løbende Underholdsbidrag, livsvarigt eller for et vist Tidsrum.

§ 4

Erstatningskravene blive at fremsætte af rette vedkommende for Statsbanedriftens Bestyrelse snarest muligt og senest 3 Maaneder efter, at den Begivenhed, der forvoldte Skaden, er indtruffen, eller - hvis Skaden ikke er fremtraadt straks efter denne Begivenhed - 3 Maaneder efter, at den tilskadekomne er kommen til Erkendelse af Skaden. Retssag kan først anlægges, naar enten Kravet afvises af nævnte Bestyrelse, eller der ikke inden 3 Maaneder efter Kravets Fremsættelse opnaaes Overenskomst om Erstatningen. Kravet forældes, hvis Paatale ikke er sket inden 2 Aar, efter at Skaden er indtraadt.

§ 5

Statsbanedriftens Erstatningsansvar med Hensyn til Tab af eller Skade paa Rejsegods og andet til Befordring modtaget Gods samt levende Dyr afgøres efter de derom i Lov Nr. 62 af 24de April 1896 om Statsbanernes Takster m.m. Afsnit III-V indeholdte Forskrifter.

§ 6

Foranstaaende Bestemmelser finde tilsvarende Anvendelse paa private Jernbaner, saaledes at paagældende private Bane ved Bestemmelsernes Anvendelse træder i Statsbanernes Sted, hvilket ogsaa gælder de Jernbaneanlæg, paa hvilke der allerede er givet Koncession.

Hvorefter alle vedkommende sig have at rette.

Givet paa Amalienborg den 26de Marts 1898.

Under vor Kongelige Haand og Segl.

Christian R.
(L.S.)

Bardenfleth.

U D D R A G

af

Lov Nr. 62 af 24de April 1896
om Statsbanernes Takster m.m.

AFSNIT III:

BEFORDRING AF REJSEGODS.

Ansvar for Rejsegods.

§ 16

Fra det Øjeblik, Rejsegodsbeviset er udstedt, er Jernbanen ansvarlig for rigtig og ubeskadiget Aflevering af det dertil svarende Gods i Overensstemmelse med de Regler, som gælde med Hensyn til Ansvar for Fragtgoods (Afsnit IV), sammenholdte med Bestemmelserne i nærværende Afsnit.

Ikke afhentet Rejsegods kan Jernbanen efter een Maanedes Forløb tilbagesende Ejeren mod Efterkrav for Oplagspenge og andre Omkostninger. Kendes ikke Ejeren, lader Jernbanen, vidnefast Sagerne aabne, og hvis Ejermanen da ikke kan udfindes, eller hvis Efterkravet ikke betales, er Jernbanen berettiget til at sælge Sagerne offentlig.

Kan Rejsegodset ikke skaffes tilstede, er den rejsende berettiget til at forlange Beviset paaført Attest om Klokkeslet og Dag, paa hvilken han har forlangt Godset udleveret.

Erstatningens Udbetaling.

§ 17

Manglende Rejsegods betragtes som tabt, naar der er hengaaet 8 Døgn efter Ankomsten paa Bestemmelsesstationen af det Tog, hvortil det var indskrevet, og først da er den rejsende berettiget til at forlange udbetalt den ham ifølge foregaaende Paragraf tilkommende Erstatning, ved hvis Modtagelse ethvert yderligere Erstatningskrav bortfalder.

I Kvitteringen for Erstatningen kan den rejsende gøre Forbehold overensstemmende med § 42 med den der angivne Virkning og saaledes, at Rejsegodset, naar det genfindes, mod Tilbagebetaling af den ham ydede Erstatning med Fradrag for Erstatning for Afsavn skal leveres ham frit paa enhver af ham opgiven indenlandsk Post- eller europæisk Jernbanestation.

Erstatning for forsinket

Levering.

§ 18

Kan Rejsegods først udleveres efter den i § 15 fastsatte

Tid, tilkommer der den rejsende Erstatning for det Tab, han kan paavise at have lidt ved Afsavnet, ligesom Jernbanen er forpligtet til at levere Godset frit paa en af den rejsende opgiven indenlandsk Post- eller Jernbanestation. Erstatningen for Afsavn kan ikke overstige 25 Øre pr. kg. af Godsets Vægt, regnet for hvert Døgn, som hengaar fra det Tidspunkt, det forlangtes udleveret, indtil det leveres paa den ovenanførte Station, dog højst for 8 Døgn.

En højere Erstatning kan den rejsende sikre sig ved at tegne Interesse i Rejsegodsets Aflevering paa tilsvarende Maade, som for Gods i Almindelighed er bestemt.

AFSNIT IV:

BEFORDRING AF GODS.

Jernbanens Ansvar.

§ 35

I alle Tilfælde, hvor Gods er gaaet tabt, formindsket eller beskadiget, skal Jernbanen straks foretage en nøjagtig Undersøgelse og skriftlig fastslaa dens Resultater, som paa Forlangende meddeles de interesserede.

Særligt skal Jernbanen gjøre dette, naar den selv opdager eller formoder, at Gods er formindsket eller beskadiget, eller naar den, der har Raadighed over Godset, fremsætter en Paa-stand om, at saadant er Tilfældet, for at fastslaa Godsets Tilstand og Skadens Størrelse samt saa vidt muligt tillige Aarsagen til og Tidspunktet for Mangelens eller Skadens Indtræden. Det samme gælder, naar Gods er gaaet fuldstændig tabt.

Saavidt fornødent tilkaldes herved uvillige Mænd eller særligt sagkyndige, om muligt den, der har Raadighedsretten over Godset.

Det staar derhos enhver vedkommende frit for ad Rettens Vej at optage Syn og Skøn over Godsets Tilstand.

§ 36

Til ved Domstolene at hævde de Rettigheder mod Jernbanen, som opstaa af Fragtoverenskomsten, er kun den beføjjet, som har Raadighedsretten over Godset.

Hvis Afsenderen ikke kan fremlægge det eventuelt udstedte Fragtbrevsduplikat, kan han kun paabegynde Retssag med Adressatens Samtykke.

Fremsættes en Fordring paa Erstatning for Jernbanestyrelsen, skal den bilægges med Bevis for Godsets Værdi og med Fragtbrevet, for saa vidt det er overgivet Adressaten. Jernbanen skal fremme Sagens Afgørelse saa meget som muligt og give skriftligt Svar paa Erstatningsfordringen, for saa vidt ikke mindelig Overenskomst opnaas.

§ 37

Med de nærmere Begrænsninger, som gives i de følgende Paragraffer, er Jernbanen ansvarlig for den Skade, som opstaar ved Godsets hele eller delvise Tab eller Beskadigelse, fra det Øjeblik den har modtaget det til Befordring og til Aflevering har fundet Sted. Den kan kun fri sig for dette Ansvar ved at bevise, at Skaden enten er foranlediget ved Fejl fra den, som har haft Ret til at raade over Godset eller ved en Ordre fra ham, for hvilken Jernbanen intet Ansvar bærer, eller ved Godsets egen naturlige Beskaffenhed (særlig indre Fordærv, Svind eller sædvanlig Lækage) eller ved tvingende Magt (vis major).

Lige med Aflevering til Adressaten regnes Aflevering til Toldvæsenet eller Aflevering i Henhold til denne Lov til en Speditør eller et offentlig Pakhus.

Naar Fragtbrevet som Afleveringssted nævner et Sted, som ikke ligger ved en Jernbane, ophører Banens paa Fragtoverenskomsten grundede Ansvar ved sidste Jernbanestation.

§ 38

Jernbanen er ikke ansvarlig:

1. for Gods, som efter Forskrifterne eller Overenskomst med Afsenderen befordres i aaben Vogn,

for saa vidt Skaden skyldes den særlige Risiko, som er forbunden med denne Befordringsmaade;

2. for Gods, som efter Afsenderens Erklæring paa Fragtbrevet er indleveret uindpakket eller mangelfuldt indpakket, skønt det efter sin Natur fordrede Indpakning til Beskyttelse mod helt eller delvist Tab eller Skade under Befordringen,

for saa vidt Skaden skyldes Mangel paa Indpakning eller Indpakningens mangelfulde Beskaffenhed;

3. for Gods, hvis Paa- og Af-læsning efter Forskrifterne eller en særlig Aftale med Afsenderen er besørget henholdsvis af Afsenderen eller Modtageren,

for saa vidt Skaden skyldes den særlige Risiko, som er forbunden med Paa- og Aflæsningen eller med en mangelfuld Læsning; 4. for Gods, som efter sin ejendommelige, naturlige Beskaffenhed er særligt udsat for helt eller delvist Tab eller Skade, navnlig for Brud, Rust, indre Fordærvelse, usædvanlig Lækage, Udtørring eller Udstøvning,

for saa vidt Skaden skyldes en af disse Aarsager;

5. for Gods, som efter Forskrifterne eller en særlig Aftale med Afsenderen skal sendes under Ledsagelse,

for saa vidt Skaden skyldes den særlige Risiko, som det var Hensigten af fjerne ved Ledsagelsen.

Hvis en indtraadt Skade efter de forhaandenværende Omstændigheder kan skyldes en af de foran nævnte Aarsager, maa dog Jernbanen paavise Sandsynligheden heraf.

§ 39

Jernbanen er ikke ansvarlig for Vægttab paa Gods, som efter sin naturlige Beskaffenhed i Reglen vil tabe i Vægt under Befordringen, uden for saa vidt Tabet overstiger nedennævnte regelmæssige Vægttab.

Det regelmæssige Vægttab regnes for 2 pCt. ved flydende og fugtige Varer og ved følgende Arter af tørre Varer:

raspet og malet Farvetræ,
Bark,
Rødder,
Lakridstræ,
skaaren Tobak,
Fedevarer,
Sæbe og stivnede Olier,
frisk Frugt,
friske Tobaksblade,
Faareuld,
Huder,
Skind,
Læder,
tørret og bagt Frugt,
Sener,
Horn og Klove,
Ben (hele og malede),
tørret Fisk,
Humle og
frisk Kit.

Ved alle andre tørre Varer af den ommeldte Art regnes det regelmæssige Vægttab for 1 pCt.

I Tilfælde af, at der er befordret flere Stykker Gods med et og samme Fragtbrev, udregnes Procentsatsen særskilt for hvert Stykke, naar de enkelte Stykkers Vægt er angivet paa Fragtbrevet eller kan godtgøres paa anden Maade.

Den her nævnte Begrænsning af Ansvar indtræder ikke, naar

det kan paavises, at Tabet efter de foreliggende Omstændigheder ikke er en Følge af Godsets Natur, eller at det forudsatte Procentfradrag paa Grund af Godsets Natur eller Tilfældets særlige Beskaffenhed ikke kan bringes til Anvendelse.

Naar Godset er gaaet fuldstændig tabt, kan der ikke gøres noget Afdrag for Vægttab.

§ 40

Hvis Godset ikke er blevet afleveret senest 30 Dage efter Leveringsfristens Udløb, er rette vedkommende beføjet til at anse det for tabt, uden at han behøver at føre andet Bevis derfor.

§ 41

Naar Jernbanen i Henhold til de foregaaende Paragraffer skal yde Erstatning for helt eller delvist Tab af Gods, vil Erstatningen være at beregne efter den almindelige Værdi i Handel og Vandel eller i Mangel deraf efter den sædvanlige Værdi, som Gods af samme Art og Beskaffenhed havde paa Afsendelsesstedet paa den Tid, da Godset blev modtaget til Befordring. Dertil kommer endnu Erstatning for, hvad der muligt allerede maatte være betalt i Told og andre Omkostninger samt i Fragt.

§ 42

Den, som modtager en Erstatning for tabt Gods, kan i Kvitteringen gøre et Forbehold om, at han straks vil underrettes af Jernbanen, hvis Godset genfindes inden for Riget, eller hvis det uden for Riget genfindes inden 4 Maaneder efter Leveringsfristens Udløb.

Han kan da i Løbet af 30 Dage efter Underretningen forlange, at Godset skal leveres ham, frit for Omkostninger, efter hans eget Valg enten paa Afgangstationen eller paa den i Fragtbrevet opførte Bestemmelsesstation, mod at han tilbagebetaler den ham ydede Erstatning.

Hvis der ikke er gjort Forbehold overensstemmende med det i 1ste Stykke anførte eller hvis rette vedkommende ikke inden den i 2det Stykke ommeldte 30 Dages Frist fremsætter det der nævnte Forlangende eller endelig, hvis Godset først genfindes uden for Riget mere end 4 Maaneder efter Leveringsfristens Udløb, kan Jernbanen frit raade over det genfundne Gods.

§ 43

I Tilfælde af Beskadigelse har Jernbanen at yde fuld Erstatning for den Værdiforringelse, Godset har lidt.

§ 44

Naar Fragtbrevet indeholder en Deklaration om Interessen i Godsets Aflevering, kan der foruden den Erstatning, som i § 41 er fastsat for helt eller delvist Tab og i § 43 for Beskadigelse, udbetales en yderligere Skadesløsholdelse for Interesstab; denne Skadesløsholdelse kan dog ikke overstige det deklarerede Beløb, og vedkommende maa godtgøre den yderligere Skades Tilværelse og Størrelse.

Størrelsen af det Beløb, hvortil Afsenderen har opgivet sin Interesse i Godsets Aflevering, skal indføres med Bogstaver paa det dertil bestemte Sted i Fragtbrevet. For Deklarationen betales takstmæssig Præmie.

§ 45

Jernbanen er ansvarlig for den Skade, som foranlediges ved Overskridelse af Leveringsfristen, medmindre den kan bevise, at Overskridelsen skyldes Omstændigheder, som den hverken har fremkaldt eller kunnet afværge.

§ 46

Overskrides Leveringsfristen, kan den halve Fragt forlanges tilbagebetalt, selv om ingen Skade paavises. Paavises en Skade, kan den fordres dækket, dog ikke med et større Beløb end den samlede Fragt.

Naar Fragtbrevet indeholder en Deklaration om Interessen i Godsets Aflevering, kan hele Fragten forlanges tilbagebetalt, naar Leveringsfristen overskrides, selv om ingen Skade paavises. Paavises en Skade, kan den fordres dækket. I begge Tilfælde kan Godtgørelsen dog ikke overskride det deklarerede Beløb.

§ 47

Erstatning for den fulde Skade, herunder ogsaa for Interesstab, kan forlanges i alle Tilfælde, hvor Skaden skyldes Forsæt eller grov Uagtsomhed fra Jernbanens Side.

§ 48

Naar Genstande, som ere udelukkede fra Befordring, eller som kun modtages til Befordring

under visse Betingelser, indleveres med urigtig eller uøjagtig Indholdsangivelse, eller naar Af-senderen undlader at iagttage de foreskrevne Betingelser, bortfalder ethvert Ansvar efter Fragt-overenskomsten for Jernbanens Vedkommende.

§ 49

Naar Fragten og de øvrige paa Godset hvilende Fordringer ere betalte, og Godset er modtaget, bortfalder ethvert fra Fragtoverenskomsten stammende Krav paa Jernbanen.

Herfra undtages dog:

1. Erstatningskrav, hvor For-dringshaveren kan bevise, at Skaden skyldes Forsæt eller grov uagtsomhed fra Jernbanens Side;
2. Erstatningskrav for forsinket Levering, som fremsættes senest inden 7 Dages Forløb - Godsets Modtagelsesdag ikke medregnet;
3. Erstatningskrav for Mangler, som ere fastslaaede overensstemmende med § 35, førend Adressaten modtog Godset, eller som burde være fastslaaede overensstemmende med § 35, naar det skyldes en Fejl fra Jernbanens Side, at saadant ikke er sket;
4. Erstatningskrav for Mangler, som ikke ere udvortes kendelige og først fastslaaes efter Godsets Modtagelse - dog kun under Forudsætning af:

a. at der straks, naar Skaden opdages, og senest 7 Dage efter Godsets Modtagelse fra vedkommendes Side træffes de fornødne Skridt til at faa Skaden fastslaaet overensstemmende med Reglerne i nærværende Lovs § 35, og

b. at den vedkommende kan bevise, at Skaden er sket i Tiden mellem Godsets Indlevering til Befordring og dets Udlevering.

Hvis en Undersøgelse af Godsets Tilstand paa Bestemmelsesstationen har været mulig, og Jernbanen har erklæret sig villig til at foretage en saadan, finder Bestemmelsen under Nr. 4 dog ikke nogen Anvendelse.

Selv om Adressaten har modtaget Fragtbrevet og betalt Fragten, staar det ham dog frit for at vægre sig ved at modtage Godset, saa længe der ikke overensstemmende med hans Paa-stand er foranstaltet en Undersøgelse med Hensyn til en Skade, hvis Tilstedeværelse han hævder.

Naar der ved Afleveringen af Godset mangler en eller flere af de paa Fragtbrevet opførte Genstande, kan Modtageren, idet han udtrykkelig nævner de manglende Stykker, undtage dem i sin Kvittering.

Alle de i denne Paragraf ommeldte Erstatningskrav skulle fremsættes skriftligt.

§ 50

Erstatningskrav for helt eller delvist Tab, for Beskadigelse af Gods og for Overskridelse af Leveringsfristen forældes, naar de ikke ere anerkendte af Jernbanen efter et Aars Forløb, medmindre der forinden er foretaget de fornødne Skridt til at gøre Kravene gældende ved behørig gennemført Paatale; de i § 49 Nr. 1 nævnte Krav forældes dog først efter 3 Aars Forløb.

I Tilfælde af Godsets Beskadigelse eller delvise Tab begynder Forældelsen at løbe fra Afleveringsdagen; i Tilfælde af, at Godset er gaaet fuldstændig tabt, eller naar det drejer sig om en Overskridelse af Leveringsfristen, begynder Forældelsen med den Dag, da Leveringsfristen er udløben.

§ 51

Fordringer, som ere forældede i Henhold til §§ 49 og 50, kunne heller ikke gøres gældende i Form af Kontrasøgmaal eller Indsigelser.

AFSNIT V:

BEFORDRING AF LEVENDE DYR m.m.

Jernbanens Ansvar for Tab eller Beskadigelse af Dyrene. § 56

Jernbanens Ansvar for de til Befordring modtagne levende Dyr bedømmes efter de i Reglerne om Godsbefordring indeholdte Bestemmelser, for saa vidt disse kunne finde Anvendelse paa levende Dyr. Jernbanen er saaledes ikke ansvarlig for den med Befordring af levende Dyr forbundne særlige Fare for disse og er derfor navnlig ikke erstatningspligtig, naar Tabet eller Beskadigelsen er en Følge af, at Dyrene rive sig løse, springe ud af Vognene, falde, støde sig, kvæles eller indbyrdes tilføje hinanden Skade, hvad enten saadant sker under Ind- og Udlæsningen, under Befordringen eller under Opholdet paa Banegaarden. Heller ikke er Jernbanen ansvarlig for Skade, som kunde have været afværget af Vogtere, herunder regnes navnlig al Skade, som opstaar ved Mangel paa behørig Tilsyn, Røgt og Fodring. At Jernbanens Personale har hjulpet med Ind- og Udlæsningen, medfører ikke noget Ansvar for Banen.

For vilde Dyr overtages overhovedet intet Ansvar.

Nogle få læsere vil nok finde, at jeg har "misbrugt" papiret ved at bruge 16 sider til noget så tørt som et befodringsreglement. Men læs det igen og tænk undervejs på, at der bag dette ligger ca. 50 års driftserfaringer og på, at langt de fleste grundlæggende regler stadig er gældende. Iøvrigt kan der udtrages mange oplysninger om driftsforholdene dengang jernbanen var næsten enerådende. Red.

Rettelser & Suppleringer

Supplement nr. 2 til "En duft af Amerika"

Jørgen Holm i Kuala Lumpur, Malaysia, som ikke modtog SP nr. 1/1988 før i slutningen af september (det først udsendte eksemplar gik tabt undervejs), har meddelt nogle rettelser og tilføjelser.

Ad side 27. Skinnebåren trafik er forlængst forsvundet fra Brooklyn-broen, vist nok allerede før 2. verdenskrig.

Ad side 28. Oplysningen om højbanernes afvikling beror på en misforståelse og er ikke korrekt. Nogle af New York's højbaner overlevede 2. verdenskrig og fandtes endnu i 1950'erne.

Ad side 29. Det norske flag i øverste højre hjørne vajer over den norske sømandsmission og den tilhørende kirke. Taget på det hus, der rager op nærmere billedets midte, skjuler den tidligere fængselsø Alcatraz. Den automobilfærge, man ser for enden af gaden, er ikke i drift, men indgår i en større samling fartøjer, der tilsammen udgør et museum.

Ad side 31. Bygningen må betragtes som helt usædvanlig for USA.

Ad side 38. Det kan tænkes, at broen har et oplukkeligt fag yderst til højre på billedet.

Undertegnede, som har ud-draget ovenstående fra en længere liste med særdeles velkomne bemærkninger, siger mange tak for hjælpen til Jørgen Holm.

SIGNALPOSTEN udsendes gennem Avispostkontoret som postadresseret blad.

Det blanke felt til højre herfor er beregnet til adresseringen.

Skulle der være grund til at reklamere over forsendelsen eller skifter du adresse, bedes henvendelse herom først rettet til det lokale postkontor.

NYT FRA REDAKTIONEN

Kære læser!

Hjertelig velkommen til SIGNALPOSTENS jubelårgang - den femogtyvende. Jeg håber den vil give vore abonnenter fuld valuta for det indbetalte abonnementsbeløb. Jeg håber også, at den må vise sig at inspirere "løslæsere" til at gøre alvor af tanken om at tegne direkte abonnement.

Jeg vil nemlig ikke skjule, at tallet på SP-fans er for nedadgående - utroligt men desværre sandt. F.eks. nåede vi i 1988 "kun" op på 852 direkte abonnenter, det vil sige at vi i årets løb mistede ca. 4%.

Det synes måske ikke af så meget, men det forringer i betydelig grad redaktørens muligheder, når faldet fortsætter år for år.

Hvad skal jeg dog foretage mig for at øge interessen?? Forslag udbedes meget gerne!

Mange af de øvrige 96% har givet os roser i forbindelse med abonnementsfornyelsen (mange tusind tak) og også fremført forskellige ønsker til stoffet. De fleste ønsker er gamle kendinge, som i forvejen lå i vores "idebank", men der er da også enkelte nye, som vi kan arbejde videre med.

SIGNALPOSTENS årsregnskab ses hosstående. Året sluttede totalt med et beskedent underskud, omend 24. årgang blev lidt dyrere end planlagt. Vi har stadig nogen kapital at tære på, hvis det skulle gå helt galt; men som alle formentlig ved, så indretter jeg sidetallet efter de økonomiske muligheder, så det vil aldrig komme til at gå helt galt!

I forlagsafdelingen skete der ikke meget i 1988. Det skyldes vel nok først og fremmest manglende "nyheder", men også manglende reklame for de udgivelser, vi endnu er i stand til at levere.

Jeg fik ikke plads til en revideret forlagsliste denne gang, men håber at jeg inden næste nummer skal på gaden kan få sorteret og ordnet i reolerne, så jeg helt nøjagtig kan sige, hvor vi står.

Jeg har bl.a. nylig opdaget, at en meget stor procentdel af restoplaget af "Romantik i røg og damp" er beheftet med en bogbinderfejl, der betyder at siderne ikke kommer i rigtig rækkefølge. Sådanne fejleksemplarer kan vi naturligvis ikke være bekendt at sælge til "fuld" pris - men hvor mange "gode" der er tilbage, ja det mangler at blive konstateret.

Disse linier er de absolut sidste, jeg skriver til dette nummer, så for én gangs skyld kan jeg bedømme indholdet i færdig stand. Som lovet har jeg denne gang medtaget en del stof, som havde "ligget over". Der kommer mere af sådant stof i de følgende numre. Billedgalleriet blev heller ikke glemt, men det betyder modsætningsvis også, at en del af det iøvrigt "faste" stof er udskudt til kommende numre. Jeg er selv meget tilfreds med resultatet og håber selvfølgelig at vore læsere også er det.

Jeg vender i næste nummer tilbage til den skriftlige auktion (om bestilling af auktionsliste m.v.) og andre emner, som måtte være aktuelle til den tid.

Jeg ønsker alle et godt nytår, sender en venlig hilsen, og siger på genhør i nr. 2, som forventeligt udsendes sidst i maj måned 1989.

Holtrup

SIGNALPOSTEN, DRIFTSREGNSKAB 1988

STATUS PR. 31. DECEMBER 1988

	indtægter	udgifter
24. årgang, 1988	128.294,20	134.675,26
G1. årgange	3.484,85)	
Danske Jernbanestrækninger og så kommer toget, Trine	274,35)	
Supplement til Bay	139,70)	
Fotohefter 3 og 4	36,05)	2.921,00
Romantik i røg og damp	527,25)	
Damptrækraft i model	605,15)	
Årets underskud	1.668,60)	
	2.566,11	
Balance	137.596,26	137.596,26

	aktiver	passiver
Beholdninger	96.114,74	
Kapitalbevis	5.000,00	
Forudbetalte abonnementer		51.163,65
MOMSmellemværende		11.676,56
Formue 1/1 88:	40.840,64	
underskud	2.566,11	
		38.274,53
Balance	101.114,74	101.114,74