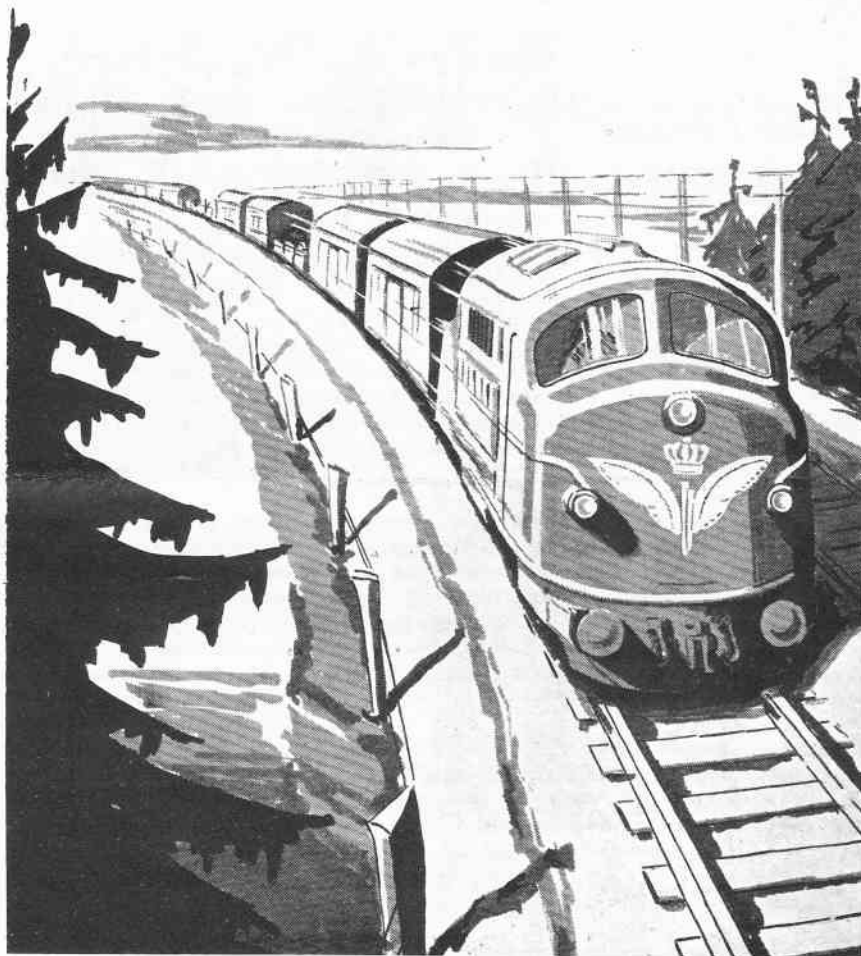


meddelelser fra
DANSK JERNBANE-KLUB.



M 7-8/61.

December 1961.



Dette nummer af "meddelelsesbladet" er det sidste, der når Dem inden årets store fest - og årsskiftet. Jeg vil derfor benytte lejligheden til at takke Dem for året 1961 - ønske glædelig jul - og et godt nytår - i første række for Deres daglige virke - men også for vor fælles hobby. Måtte vi også i 1962 kunne gavne, fornøje og adsprede.

Birger Wilcke.

Møder og udflugter.

Forevisning søndag 3. december af forskelligt af "Jernbanemuseet"'s materiel, samt af foreningens - udvendig - istandsatte Slangerupbane-personvogn DJK/KSB C 20. Mødested: Langeliniebroen, ved trappenedgangen til Østerport remise, kl. 9.30. Museets leder, trafikkontrollør E.L. Parbøl vil fortælle om de i remisen opstaldede ting. Der vil bl.a. blive fotomulighed af (gl.) P 125 + KSB C 20. (Det vil erindres, at P 125 var i KSB's eje fra 1906 til 1948 som KSB nr. 5).

Gæster er velkomne - bl.a. familiens kvindelige medlemmer på vej til juleudstilling.

Møde mandag 4. december kl. 20 i "Trafiketerne"'s mødesal, Trommesalen 2, 5 sal, København V.- Overtrafikassistent N. Loumann Nielsen vil causere over emnet: "Det viste De ikke! - store og små oplevelser fra 25-års virke ved jernbanen".

Efter causeriet auktion (se vedlagte auktionsliste), samt mulighed for selskabeligt samvær i "Etaterne"'s restaurant. (Varm julekage forfindes!).

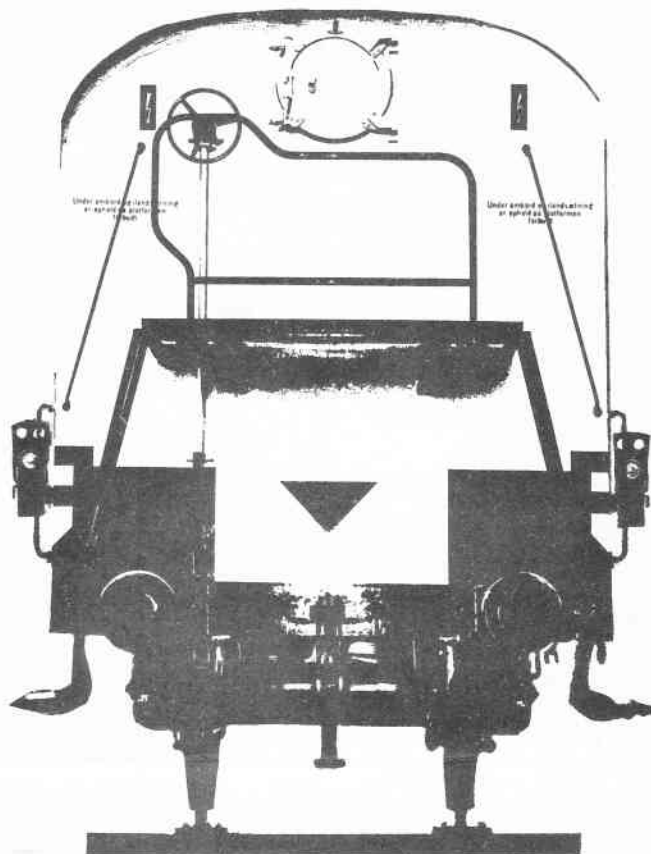
Bestyrelsen har planlagt en udflugt på "Horsens Vestbaner" (HV), søndag 14. januar 1962. Kørslen foregår med dampstøt: Horsens (afg. kl. c. 9.45)-Thyregod-Brande (frokost)-Ejstrupholm-Horsens (ank. kl. c. 16.15). Billetprisen for ovennævnte strækning vil andrage c. kr. 12,-. Januar måned er jo ikke ligefrem den mest charmerende årstid for udflugter, men HV - der indstiller driften med udgangen af marts måned 1962 - har ikke kunnet påtage sig arrangementet på et senere tidspunkt. Bestyrelsen, der er "syv sind", vil derfor indtrængende bede medlemmerne om Deres mening. Kunne De tænke Dem at deltage, send så - uforbindende - men inden den 15. december - et brevkort (blot påført: HV - ja) til sekretariatet. (Adressen: se nedenfor). Får sagen et positivt udfald, følger meddelelse som sædvanlig.

Meddelelser fra bestyrelsen.

Fototilbud. Som led i det praktiske samarbejde mellem "Svenska Järnvägsklubben" (SJK) og vor forening, kan der nu tilbydes medlemmerne fotografier af danske privatbaners materiel, bygget i århundredets første år af "Waggonfabriken Arlöv" ved Malmö. (Nuværende AB Svenska Järnvägsverkstäderna, afdeling Arlöv). Fotografierne - se iøvrigt bilaget - er leverancebilleder - i format 18x24 cm, kontaktkopier efter glasnegativer (lb.nr. 01-24), eller i format 13x18 cm, som er reproducerede, da originalnegativerne ikke findes mere (lb.nr. 51-61). Bestyrelsen har haft lejlighed til at se aftryk af hele serien - alle billederne er af høj kvalitet - prisen (ren kostpris) er rimelig: det store format koster da.kr. 2,50 - det lille: da.kr. 2,-. Tilbuddet, der ikke kommer igen - SJK's Fotoafdeling i Göteborg, der udfører det fototekniske arbejde, har kun kunnet låne negativerne af ASJ, Arlöv indtil midten af december - gælder t.o.m. 8. december, bestillinger må være sekretariatet i hænde senest denne dag.

Publikationer, brevkort. Af de i M 6/61 nævnte publikationer er DEN STORA LOKOMOTIVJAKTEN nu helt udsolgt, medens der endnu findes et lille restoplæg af ODIN OG ROESKILDE og ELEMENTÆR JERNBANELÆRE. Postkortserie A er ligeledes på lager, såvel som ny postkortserie B: Amagerbanen: (a) damploko 5 med personvogn ved Uplandsgade (1940), (b) damploko 6 med godstog ved Tømmerup (1954), samt (c) Amagerbro (gl.) station (1907): kr. 2,50 (inkl. porto). (Serie B's første oplæg blev iøvrigt udsolgt på et kvarter på AB-turen den 12/11). Bestilling sker ved indsættelse af nævnte beløb (se M 6/61) på postgirokonto 67394, adresseret P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup.

Restaureringsarbejdet. Som det fremgår af ovenstående, er restaureringen af DJK/KSB C 20 nu så vidt fremskredet, at den udvendig fremtræder i Slangerupbanens originale grønne farve, men meget arbejde mangler endnu, da vognen er fuldstændig ryddet for indmad. Vi har derfor et særligt ønske om, at et par



SIGNATURER PÅ VOGNMATERIELLET.

Danske Statsbaner, og de europæiske jernbaneforvaltninger, der har tilsluttet sig den internationale person-, post- og rejsegodsvogns-overenskomst (RIC), og den internationale godsvogns-overenskomst (RIV), samt en del danske privatbaner benytter sig af de på de følgende sider viste signaturer på vognmateriellet.

Vognene er endvidere forsynet med betegnelsen på den jernbaneforvaltning, de tilhører (ejendomsmærke), og nummer, der skal være anbragt på vognkassen, og endvidere kan være anbragt på længdedrageren, samt med type- eller litra-betegnelse. Derudover forekommer på godsvogne en række - ikke her viste - signaturer, bl.a. mærket UIC, på de efter ORE's (office de recherches et d'essais) tegninger byggede enheds-standardgodsvogne; mærket E eller E på vogne, som er egnet til udveksling mellem lande med forskellig sporvidde (udbyttebare eller indstillelige hjulsæt); mærket \downarrow på vogne, der kan anvendes i forbindelse med Storbritannien; smøreskema på vogne med tidssmøring (angivelse af smøringsfristen og tidspunktet for sidst foretagne smøring) m.fl. Der forekommer endvidere en lang række "lokale" påskrifter, for DSB-vogne's vedkommende bl.a. tidspunktet for sidste lakering (på endegavlen), og for ikke-godsvogne en angivelse af det værkstedsområde (på endegavlen) vognen tilhører: Kh : København, Ar : Århus.

Listen er sammenstillet af Erik B. Jonsen, med velvilligst assistance af generaldirektoratet.

**A. Person-, post- og rejsegodsvogne
samt motormateriel.**

Mærke.	Placering.	Betydning.
	Til højre på længdedrageren.	Vognen har svævende akselkasser.
	Øverst på gavlén ved opstigningstrin etc.	Advarsel mod eventuelle elektriske køreledninger.
	På længdedrageren ud for tilbagestillingsventilen.	Angiver placeringen af nødbræmsens tilbagestillingsventil, hvis denne er anbragt i en lukket kasse under vognen.
	På længdedrageren ud for dynamoen.	Længden af evt. rem excl. remsamler.
	Ved vandpåfyldningsstudsen (anv. ikke på D.S.B.s vogne).	Vandbeholderen er frostsikret, når vognen er opvarmet.
	Ved vandpåfyldningsstudsen (anv. ikke på D.S.B.s vogne).	Vandbeholderen er frostsikret, når vognen er opvarmet.
Vv00t	Til venstre på længdedrageren.	Angiver vognvægten.
Tara 00000 kg	— " —	Angiver tara-vægten. Påføres kun RIC-mærkede vogne.
	Midt på pufferhylsterets udvendige side.	Ringfjederpuffer med 75 mm vandring. Tallet angiver største puffetryk i tons.
	På længdedrageren ud for skruebremse-svinget.	Angiver, at vognen har skruebremse.
→0,00m←	1. Til højre på længdedrageren.	1. For 2-akslede vogne: Afstanden mellem hjul-sættene. For 3-akslede vogne: Afstanden mellem de yderste hjulsæt. For truck-vogne: Afstanden mellem truck-centrerne.
	2. På trucken.	2. For 2-akslede trucker: Afstanden mellem hjul-sættene. For fler-akslede trucker: Afstanden mellem de yderste hjulsæt.
	Til højre på længdedrageren.	Angiver dato for sidste revision for vogne med 4-årig revisionsfrist. Vogne med anden revisionsfrist har samme signatur; men foran rammen anbringes et tal, der angiver revisionsfristens åremål.

















Centralværkstedet i København: K
 — - Århus: A
 Værkstedet - Nyborg: N
 Filialværkstedet - Esbjerg: E













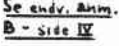
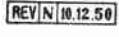
Mærke.	Placering.	Betydning.
	Vognsiden nederst til venstre.	Vognen opfylder de alm. betingelser for anv. i internationale løb. (max 100 km/t.) Undervognen og kassestellet er af træ. Stjernen angiver, at vognen ikke opfylder betingelserne for enkelte af den pågældende administrations linier. Ankeret angiver, at vognen opfylder betingelserne for overførsel med den pågældende administrations færger.
	— " —	Dobbeltrammen angiver, at undervogn og kassestel er af metal. Rødt RIC i dobbeltramme: max 120 km/t Gult RIC i dobbeltramme: max 140 km/t
	I fortsættelse af RIC-mærket.	Vognen har elektrisk varmeudrustning for de anførte spændinger og periodetal.
	— " —	Må kun benyttes for de anførte spændinger og periodetal.
	— " —	Vognen har gennemgående elektrisk varmeledning. V angiver den højest tilladelige spænding. ~ = perioder.
	— " —	Vognen har gennemgående elektrisk varmeledning. V angiver den højest tilladelige spænding. — betyder jævnstrøm. Varmeledningen må ikke bruges til vekselstrøm.

**RIC-mærkets signaturer
for de forskellige administrationer**

- A — Østrig
- B — Belgien
- BG — Bulgarien
- CH — Schweiz
- CS — Tjekkoslavakiet
- D — Tyskland
- DK — Danmark
- F — Frankrig
- GR — Grækenland
- H — Ungarn
- It — Italien
- J — Jugoslavien
- L — Luxembourg
- N — Norge
- NS — Holland
- PL — Polen
- R — Rumænien
- S — Sverige
- TC — Tyrkiet

B. Godsvogne.

Mærke.	Placering.	Betydning.
 rød	På vognavl og til venstre på vognsiden.	Forsigtig rangering.
	Til højre på længdedrageren.	Vognen har svævende akselkasser.
	Til venstre på vognsiden.	Angiver vognens egenvægt (tara).
	— " —	Øverste felt angiver egenvægten, nederste felt skrubremsevægten. (Findes kun på vogne, hvor skrubremsevægten er mindre end tara + last.)
	— " —	Angiver bundfladen.
	— " —	Angiver vognens nyttige læselængde.
	På længdedrageren,	Angiver vognens største metervægt i tons, hvis denne er tykkere end + t.
	På beholdervognens venstre sideplade.	Angiver beholdervognens rumindhold i m³, hl. eller l.
 gul	Øverst på gavlen ved opstigningsstrin etc.	Advarsel mod evt. elektriske koreledninger.
	1. Til højre på længdedrageren.	1. For 2-akslede vogne: Afstanden mellem hjulsættene. For 3-akslede vogne: Afstanden mellem de yderste hjulsæt. For truck-vogne: Afstanden mellem truckcenterne.
	2. På trucken.	2. For 2-akslede trucker: Afstanden mellem hjulsættene. For fler-akslede trucker: Afstanden mellem de yderste hjulsæt.
	Til venstre på vognsiden.	Angiver største ilast.
	På længdedrageren, armeringsbjælken etc.	Antal (00) og art (0) af tagelige dele (A). Se 2nm. A - Side IV
	Midt på længdedrageren.	Angiver den størst tilladte last jævnt fordelt over det angivne antal meter. Afstandene a-a, b-b og c-c er markeret på længdedrageren.
	På længdedrageren, armeringsbjælken, etc.	Angiver den størst tilladte last jævnt fordelt over det angivne antal meter. (Erstattes efterhånden af ovenstående signatur)
	På længdedrageren.	Vognen har millimetergevind.
	Til højre på længdedrageren umiddelbart foran signaturren for vognrevision.	Vognen er udtaget til lejlig-hedsvis ud rangering.

Mærke.	Placering.	Betydning.
	Ved vognnummeret.	Privat-vogn.
	Midt på pufferylsterets udvendige side.	Ringfjederpuffer med 75 mm vandring. Tallet angiver største pufferyk i tons.
	På beholdervognens højre sideplade.	Beholdervognen har skvalpeplader.
	Til højre på vognkassen.	Vognen opfylder transitprofilet, og dens konstruktion og udstyr opfylder de øvrige bestemmelser for internationalt løb.
	Til højre på længdedrageren umiddelbart foran sign. for revisionsfrist.	Angiver at vognen er forsynet med internationalt udskiftelige dele.
	Nedest på hjørnestolperne.	Gennemgående elektrisk varmelledning til 3000 volt 50 anforus kun, hvis ledningen kan bære en vekselstrøm med periodetal 50.
		Gennemgående elektrisk varmelledning til 1500 volt 50 anforus kun, hvis ledningen kan bære en vekselstrøm med periodetal 50.
		Gennemgående elektrisk varmelledning til 1000 volt 50 anforus kun, hvis ledningen kan bære en vekselstrøm med periodetal 50.
	Umiddelbart efter RIV-mærket.	Vognen er standardvogn.
	På længdedrageren i umiddelbar nærhed af bremseomstillinghåndtaget.	Angiver at vognen har automatisk lastveksel med max.bremsevægt, som anført i signaturret.
	Til venstre på længdedrageren.	Vognen må ikke passere rangerrygge.
	Til venstre på vognsiden.	Vognlastsignatur hvor øverste felt angiver vognens lastevne (incl. evt. ilast) og nederste felt vognens bæreevne. Er nederste felt ikke udfyldt, er vognens bæreevne lig lastevnen + 5 %.
		
	Til højre på længdedrageren.	Angiver dato for sidst foretagne revision.

Se endvidere under A.

A: Signaturer for løse vogndele

- Eksempel: $8 \frac{A}{6} = 8$ stk kæder til side- eller endestøtter.
- A: Aftagelig vognedel; 6: Løben for vogndelen; 8: Antal af pågældende vognedel.
- Løbenummer
- 1 Side- eller endestøtte.
 - 2 Aftagelig sidevæg på fladvogn.
 - 3 Aftagelig endevæg på fladvogn.
 - 4 Aftagelig sidelen.
 - 5
 - 6 Kæde til side- eller endestøtter.
 - 7
 - 8 Presenningbom.
 - 9 Vrideskammel (med støtter).
 - 10 Indskudsgulv (for fjeræk etc).
 - 11 Understøtning for indskudsgulv.
 - 12 Bræt til indskudsgulv.
 - 13 Dørgitter (for frugt, grøntsager etc).
 - 14 Dørplade (for løst indladet korn etc).
 - 15 Bure til dyr.
 - 16 Siddestænger til fjerkrævogne.
 - 17 Fodertrug.
 - 18 Buk til fodertrug.
 - 19 Løs hestebom eller støttetov.
 - 20 Gitter og aftagelig hynde for hestetransport.
 - 21 Aftagelig briks for hestetransport.
 - 22 Grime til hestevogn.
 - 23 Klapstol i hestevogn.
 - 24 Koblingsstang (stiv kobling).
 - 25 Bundrist (jern- eller bræderist).
 - 26 Iskasse.
 - 27 Iskasseforsatsvæg.
 - 28 Iskasserammer.
 - 29 Hagestang eller stang for kødkrage.
 - 30 Aftagelig tværbjælke (for vogne med forsænket bund, f eks TK 10000).
 - 31 Aftagelig drager.
 - 32 Støttebjælke } for specialvogne.
 - 33 Del af indskudsgulv }
 - 34 Iltflaske.
 - 35 Stopkile.
 - 36 Bremsstang med eller uden klodser } til vogne for
 - 37 Fastspændingstov } biltransport.
 - 38 Mindre bjælke for bevægelig rampe }
 - 39 Aftagelig læssesadel for vogne med vrideskammel.
 - 40 Udvekselig varmelubkobling
 - 41 Ildslukningsapparat.
 - 42 Klodser til anbringelse ved hjulene } til special-
 - 43 Slidsker på automobiler } vogne for
 - } motorkøretøjer.

B: Lastgrænsesignaturer for godsvogne, hvis konstruktion tillader akseltryk på

A		B		C	
indtil 16 t		over 16 t indtil 18 t		over 18 t indtil 20 t	
$\frac{A}{20,5t} \frac{B}{20,5t} \frac{C}{20,5t}$	$\frac{A}{20,5t} \frac{B}{20,5t} \frac{C}{24,5t}$	$\frac{A}{20,5t} \frac{B}{24,5t} \frac{C}{28,5t}$			
$\frac{A}{18,5t} \frac{B}{20,5t} \frac{C}{20,5t}$	$\frac{A}{20,5t} \frac{B}{22,0t} \frac{C}{20,5t}$	$\frac{A}{20,5t} \frac{B}{24,5t} \frac{C}{22,0t}$			
$\frac{A}{20,5t} \frac{B}{20,5t} \frac{C}{15,5t}$	$\frac{A}{20,5t} \frac{B}{24,5t} \frac{C}{15,5t}$	$\frac{A}{20,5t} \frac{B}{24,5t} \frac{C}{15,5t}$			

Angiv vognens største tilladte last (inkl evt ilast) ved kørsel på A, B og C normalstrækninger.

[S]-mærket, der gælder vognens hele revisionsfrist igennem, markerer, at vognen kan køre i tog, hvis hastighed er indtil 100 km/t, når de ud for mærket angivne lastgrænser ikke overskrides.

[SS]-mærket, der kun har gyldighed indtil 1 år efter den påmaledede revisionsdato, markerer, at vognen kan køre i tog, hvis hastighed er indtil 120 km/t, når de ud for mærket angivne lastgrænser ikke overskrides.

Signaturernes placering: til venstre på vognsiden.

-IV-

Mærke	Betydning
	Vognen er udstyret som ledningsvogn.
	Vognen er udstyret med en persontogsbremse, der ikke kan omstilles til godstogsbremse.
	Vognen er udstyret med en i international trafik tilladt godstogsbremse.
	Vognen er udstyret med en i international trafik tilladt godstogsbremse, der kan omstilles til persontogsbremse.

Signaturerne, der er hvide, er anbragt på de fire hjørnestolper. På hvidmalede vogne er de indrammet med sort.

Forkortelser for de internationalt anvendte trykluftbremser og deres betydning

I. Automatiske, ikke trinvis løsbare bremser

W	Westinghouse-hurtigbremse Westinghouse-hurtigbremse med omstilling „Godstog — persontog“
K—GP	Knorr—godstogs- persontogsbremse
W—G	Westinghouse-godstogsbremse med 3-gangs styreventil Lu I eller Lu I—II
W—GP	Westinghouse-godstogs- persontogsbremse med 3-gangs styreventil LuV—I
W—P	Westinghouse-persontogsbremse med 3-gangs styreventil LuR

II. Automatiske, trinvis løsbare bremser

Kk—G	Kunze-Knorr—godstogsbremse
Kk—GP	Kunze-Knorr—godstogs- persontogsbremse
Kk—GPR	Kunze-Knorr—hurtigtogsbremse med omstilling „Godstog — persontog — hurtigtog“
Dr—G	Drolshammer-godstogsbremse
Dr—GP	Drolshammer-godstogs- persontogsbremse
Hik—G	Hildebrand-Knorr—godstogsbremse
Hik—P	Hildebrand-Knorr—persontogsbremse
Hik—GP	Hildebrand-Knorr—godstogs- persontogsbremse
Hik—GPR	Hildebrand-Knorr—hurtigtogsbremse med omstilling „Godstog — persontog — hurtigtog“
Bd—G	Breda-godstogsbremse
Bd—P	Breda-persontogsbremse
Bd—GP	Breda-godstogs- persontogsbremse
Bd—PR	Breda-persontogs- hurtigtogsbremse med omstilling „Persontog — hurtigtog“
K—RL—P	Knorr-persontogs- hurtigtogsbremse med Rihosek-Leuchterventil for trinvis løsning
W—RL—P	Westinghouse-bremse med hurtigvirkende tregangsstyreventil eller med tregangs-styreventil LuR og Rihosek-Leuchter-ventil for trinvis løsning
Ch—GP	Charmilles-godstogs- persontogsbremse
O—G	Oerlikon-godstogsbremse, type EST3
O—GP	Oerlikon-godstogs- persontogsbremse, type EST3
O—P	Oerlikon-persontogsbremse, type EST4
O—PR	Oerlikon-persontogs- hurtigtogsbremse, type USt eller ESU/R
O—GP—A	Oerlikon-godstogs- persontogsbremse, type EST—AL, med automatisk lastveksel
KE—G	Knorr-godstogsbremse, type KE
KE—P	Knorr-persontogsbremse, type KE
KE—GP	Knorr-godstogs- persontogsbremse, type KE
KE—GP—A	Knorr-godstogs- persontogsbremse, type KE med styreventil KE2b—AL eller KE2c—AL med automatisk lastveksel
KE—GPR	Knorr-hurtigtogsbremse kategori „R“, type KE, med omstilling „Godstog — persontog — hurtigtog“ med eller uden farebremseaccelerator og med eller uden skridhæmmer
WE—G	Westinghouse-godstogsbremse, type E2A eller E3
WE—P	Westinghouse-persontogsbremse, type E2A eller E3
WE—GP	Westinghouse-godstogs- persontogsbremse, type E2A eller E3
WE—GP—A	Westinghouse-godstogs- persontogsbremse, type E3, med automatisk lastveksel

"træmand" vil melde sig, og give en håndsregning med opsætning af skillerum, sæder m.m. En "staferings-ekspert" efterlyses ligeledes. For medlemmer, uden specielle kvalifikationer, er der stadig nok at tage fat på, bl.a. skulle DJK/GDS C 40, der i øjeblikket henstår i Hillerød, meget gerne snart dukke op på Østerport, hvor der venter den en lignende "overhaling", som den C 20 fik.

Restaurerings-afdelingens mødetider er stadig: lørdage kl. 13-17: Østerport remise (nedgang fra Langeliniebroen), og søndage (formiddag): Roskilde maskindepot. (SvJ)

Litteratur. I denne søde jule- og gavetid, må man også afse tid til at betænke - sig selv - med en lille opmærksomhed. En af de store københavnske boglader, P. Haase & Søn, Løvstræde 8, København K.-, har en specialafdeling for jernbanelitteratur, der oven i købet ledes af et DJK-medlem, hr. J. Schierbeck. Bogladen forventer, i løbet af kort tid, at kunne udsende et katalog over jernbanelitteratur. Vest for Store-Belt hos Johs. Rasmussens Boghandel, Hjallesøvej 6, Odense, hedder specialisten Hans Gerner Christiansen, ligeledes et velkendt DJK-medlem.

Smalsporloko. Som bl.a. deltagerne i Bandholm-turen vil have bemærket, stod på Maribo station, anbragt på en LJ T-vogn, et lille 0-C-0¹ lokomotiv, fabrikat: Orenstein & Koppel, byggenr. 9224, -år 1921, sporvidde 700 mm. Lokomotivet, der er skænket Danmarks Tekniske Museum af ejeren, Statens Jordlovsudvalg, Vildmosetilsynet, er videre-overdraget til DJK for restaurering og opbevaring. Lokomotivet har sidst været anvendt i Dokkedal (Lille Vildmose) i 1954. Transporten herfra og til Maribo er bekostet af museet og enkelte DJK-medlemmer (for egen regning). LJ har velvilligst stillet vogn og plads til rådighed. (SvJ)

Signatur-listen, der følger vedlagt, skulle afhjælpe et ofte udtrykt savn hos medlemmerne. Listen taler for sig selv, blot kan der gives et par supplerende bemærkninger vedrørende trykluftbremser. (Ang. trykluftbremserens virkemåde m.v. henvises til "Jernbanens Hvem-Hvad-Hvor", side 87-70).

Trykluftbremsernes inddeling. Betegnelsen for systemet af de på vognmateriellet anbragte trykluftbremser er på danske vogne angivet ved påskrift på længdedragerne eller vognsiderne. I skemaet på bilagets side IV er opført de almindeligst forekommende trykluftbremssystemer. Desuden findes enkelte andre systemer, der sjældent forekommer her i landet. Afvigelserne mellem de forskellige systemer består væsentlig i styreventilens konstruktion, og der skelnes mellem trinvis løsbare bremsere, hvor virkningen af en foretaget bremsning forminskes gradvis, og ikke-trinvis løsbare bremsere, som løser fuldstændig, så snart en løsning indledes.

Betjeningshåndtagene er følgende: (a) afspærringshanen, der almindeligvis er anbragt på forgreningsledningen til styreventilen og sidder let tilgængelig fra vognens ene side; den kan normalt indtage stillingerne: bremsevogn (hanen åben) eller ledningsvogn (hanen lukket); (b) G-P eller G-P-S omstillingshåndtaget, der muliggør benyttelse af vognene i forskellige tog, idet omstillingen regulerer bremserens reaktionstid: hurtig bremsning ved P og S (personførende tog), langsom voksende bremsekraft ved G (godstog); (c) lastveksel'en, der er påsat de fleste moderne godsvogne, kan enten være håndbetjent eller automatisk. Betjeningshåndtaget for den håndbetjente lastveksel kan indtage stillingerne "tom" eller "læsset". Ved den automatiske lastveksel findes intet betjeningshåndtag. Bremsevægtskiltet for en sådan lastveksel er vist på bilagets side III. (Nærmere om lastveksel'en funktioner følger i et kommende nr. af "Meddelelser"). (EBJ)

Nye medlemmer. Det i M 6/61 omtalte "oplysnings- & hverveblad" er vedlagt en del af oplaget - giv det til en interesseret !

Husk foreningens officielle adresse: Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet, Strandvej 201, Hellerup.-

Jernbane-nyt - kort fortalt.

DSB: motormateriel: MX 1026, 1027 og 1028, samt MH 326 og 327 er leverede og indsat i driften (15/11). Alle er tilgået 2. distrikt's beholdning.

Damplokomotiver: følgende maskiner - sidst tilhørende 1. distrikt - er udrangerede og udbudt til salg: C 715, 718, K 539, S 726, 731, D 821, 836, 837, F 445, 459, 472, 485, 493.

("Traktionslisten" fra M 2/61 kan ajourføres).

Foruden de ovennævnte udrangerede S-maskiner, er ydeligere 7 stykker af dette litra hensatte.

Tenderen fra E 973 (se M 6/61) henstår på mdt. Gb påmalet "Reserve".

F 699 (Frichs/byggenr. 25/-år 1921) er tilgået 1. distrikt's beholdning, og er hjemmehørende i mdt. Gb.

D 838 er ikke - som fejlagtigt angivet i M 6/61 - udrustet med forvarningsudatyr, men udrustet til dampforsyning af den dampkran og -hammer, der for tiden anvendes ved opsætningen af køreledningsmaster Glostrup-Tåstrup. Køreledningsmasterne anbringes i et 2 m. langt nedhamret betonrør, ovennævnte kran kan ikke selv levere damp nok til dette nedhamrings-arbejde.

Privatbaner: motormateriel: skinnebusserne og påhængsvognene fra de nedlagte baner NPMB og RØHJ er nu alle indsat i driften på "købsbanerne", med følgende nye numre:

NPMB Sm 1, nu NFJ Sm 1

RØHJ Sm 1, nu OKMJ/OMB Sm 7

NPMB Sm 2, nu AHB Sm 13

RØHJ Sm 2, nu RHL Sm 53

NPMB Sp 51, nu NFJ Sp 5

NPMB Sp 52, nu FFJ Sp 5

RØHJ Sp 2, nu OKMJ/OMB Sp 7

(NB. RØHJ's Sp 1 solgtes allerede 1959 til ØSJS Sp 5. Bemærk endvidere det ejendommelige dobbelt-ejendomsmerke OKMJ/OMB. De to baner vil især kun anvende skinnebus-sættet til udflugtstog, særtog o. lign.).

Damplokomotiver: NPMB 3, 4, 5 er nu ophugget hos H.I. Hansen, Odense.

SNNB 4, der som nævnt i M 5/61 (vi skrev fejlagtigt SNNB 5, vi takker vort medlem i Nysted for rettelser), kørtes fra Nysted til Nykøbing, har fortsat den "tunge" rejse til Joseph Levin & Co., København, for ophugning. Maskinen løb forøvrigt varm undervejs - i Næstved - måske en sidste "hævn", den var vel opsmurt ved afgang fra Nykøbing.

Vogne: følgende NPMB-godsvogne er solgt til fynske privatbaner: Q 99, nu NFJ Qd 99, Q 100, nu OKMJ Qd 560 og Q 145, nu OMB Id 35.

SNNB har solgt 11 åbne godsvogne til ophugning: Pf 130-136, Pj 156, 157, samt Pr 300 og 301. (Se især M 4/61).

I 1956 bebudede DSB, at der skulle nedlægges 72 stationer og trinbrætter i løbet af få år. Så stærkt er det dog ikke gået. I 1960 lukkedes følgende stationer: Bråby, Forsinge, Gatten, Havrebjerg, Hjulby, Jerslev, Kirke-Hørup, Løve, Lille Mommark, Skalbjerger, Simsted, Sminge, Store-Fuglede, Vindblæs og Østerbølle. Disse er alle nedsatte til trinbrætter, de fleste uden sidespor. I 1961 er hidtil følgende stationer nedsatte til trinbrætter: Alken, Bønkel, Moselund og Svendstrup Sjælland. Sidstnævnte (senere) samt Kolstrupgård T er nedlagte. Endvidere forventes Ålås station snarest lukket.

SNNB er begyndt at sælge materiel (se ovenfor) og skinner som følge af den forenkede drift på strækningen Nykøbing-Nysted. Sidesporene i Sørslev, Meelse og Fuglsang er taget op, således, at disse T&S nu kun er trinbrætter. Roelæssesporene i Frejlev, Horbelev, Karleby og Sdr. Ørslev, samt krydsningsporet i Kettinge og et læssespor i Nysted er ligeledes fjernede. Optagningen af havnesporet i Nysted er derimod - efter henstilling fra byens initiativråd - stillet i bero indtil videre.

(EBJ/SvJ/PT)



Dette nummer er redigeret af Erik B. Jønsen.