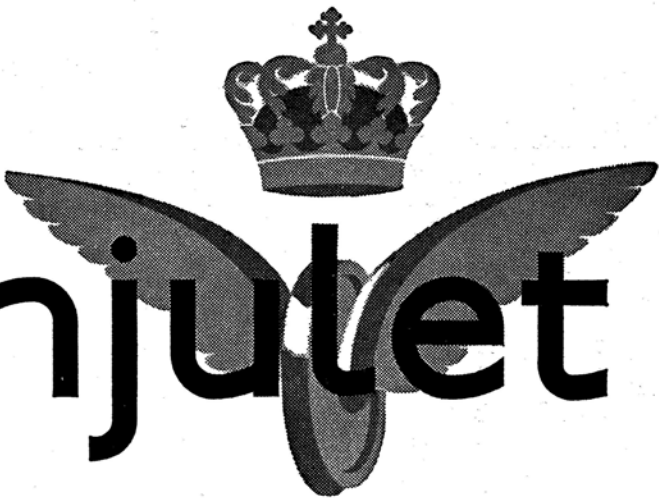




Vinge Hjulet

1. årgang nr 21

Danske Statsbaners blad

10. december 1964

INDHOLD: Ny international litrering og nummerering m v af godsvogne — 20 nye rangertraktorer — Kommer den faste forbindelse mellem England og Frankrig nu? — »Therm'x«-katalysatorvarmeovne — Skinnenyt, kort fortalt — Personalia — Ledige stillinger — Ledige Lærerhverv.

Ny international litrering og nummerering m v af godsvogne

Ved trafikinspektør E Kirkebæk, trafikkontoret

Gennem en del år har den internationale jernbaneunion (UIC) arbejdet med spørgsmålet om ensartet litrering af godsvogne, der anvendes i international trafik. Det vil selvsagt være en stor fordel ved anvendelse og rapportering af godsvogne, såfremt de forskellige jernbaneforvaltningers godsvogne gives litra efter samme retningslinier, således at godsvogne med samme egenskaber har samme litra. Dette er endnu mere ønskeligt for ikke at sige nødvendigt for godsvogne, som indgår i en godsvognspool, EU-ROP-poolen (9 forvaltninger) og den tilsvarende østeuropæiske pool OWP (7 forvaltninger) idet godsvogne, der tilhører andre forvaltninger indenfor den pågældende pool, kan benyttes som poolforvaltningens egne vogne.

Arbejdet med at opstille retningslinier for ensartet litrering af godsvogne har været meget vanskeligt. Dette skyldes navnlig den uensartede sammensætning af godsvognsparken hos de forskellige jernbaneforvaltninger, bl a fremkaldt af uensartede forhold (f eks klimatiske og erhvervsmæssige), hvilket medfører forskelligartede interesser hos de enkelte jernbaneforvaltninger med hensyn til vognenes konstruktion samt hvilke af deres egenskaber, der bør karakteriseres gennem litreringen.

I 1960 var arbejdet nået så langt frem, at UIC kunne udsende retningslinier for ensartet bogstavlitrering af godsvogne, gyldig fra den 1. juli 1960 (UIC-fiche 438). Efter anmodning fra flere jernbaneforvaltninger blev de nye bestemmelser ikrafttræden imidlertid udskudt et år. Anvendelsen af elektroniske databehandlingsanlæg ved rapportering og fordeling af godsvogne var nemlig i mellemtiden blevet aktuel hos flere jernbaneforvaltninger. Det gjaldt herefter om at finde et system, hvorefter godsvognenes bogstavlitra m v kunne omsættes til cifre, hvilket er nødvendigt ved anvendelse af elektroniske databehandlingsanlæg.

De østlige jernbaners organisation for samarbejde (OSShD), hvoraf også jernbanerne i Sovjetunionen og den Mongolske Folkerepublik er medlem, var imidlertid også begyndt at beskæftige sig med samme sag, og såvel denne organisation som UIC indså det uheldige i, at begge organisationer hver for sig arbejdede med det samme spørgsmål med mulighed for at nå til forskelligt resultat. UIC tiltrådte derfor et forslag fra OSShD om dannelse af en fælles arbejdsgruppe, som fik til opgave at udarbejde ensartede litra for godsvognene og omsætte disse samt angivelserne for udvekslings-regime



(f eks RIV og EUROP) og ejendomsmærke til talkoder. Arbejdsgruppen påbegyndte arbejdet i 1962, og på grundlag af den forannævnte UIC-fiche 438 af 1960 med enkelte mindre ændringer udarbejdede gruppen omhandlede talkoder, som blev godkendt af de to organisationer i 1964. Bestemmelserne herom blev optaget i en ny UIC-fiche 438 med gyldighed fra den 1. oktober 1964, og påmaling af de nye påskrifter på godsvogne skal være tilendebragt inden den 1. oktober 1968.

De nye bestemmelser om påskrifter på godsvogne

Efter disse bestemmelser skal regime og ejendomsmærke angives hver for sig ved to cifrede tal. På en DSB-godsvogn anføres ejendomsmærket eksempelvis ved:

»86 DSB«, er vognen RIV-mærket, angives regime ved: »21 RIV« (en kølevogn under Interfrigo-forvaltning får dog cifferet »11«), og er den EUROP-vogn ved: »01 RIV-EUROP«.

Den nye bogstavlitring omsættes efter en bestemt kode til de fire første cifre i vognnummeret, der bliver syvcifret og efterfølges af et kontrolciffer, som er anbragt til højre for vognnummeret og adskilt fra dette ved en bindestreg.

De nye påskrifter skal anbringes på godsvognene som vist nedenfor

01 RIV - EUROP

87 SNCF

124 6 873 - 7

•Gs

Er der for lidt plads på vognkassen til den viste anbringelse, hvilket især vil være tilfældet for fladvogne, kan den foretages således:

21 80 395 0 123-2
RIV DB • Rmms

Prikken foran bogstavlitraet tilkendegiver, at litraet er det efter de nye bestemmelser fastsatte, idet kun forvaltninger, som er medlem af EUROP-vognforbundet, har forpligtet sig til at anvende den nye bogstavlitring, medens det står andre forvaltninger frit, om de vil anvende den nye eller bibeholde den gamle bogstavlitring. *De øvrige foran nævnte bestemmelser vedrørende regime, ejendomsmærke og vognnummer skal derimod efterkommes af alle jernbaneforvaltninger.*

Den nye internationale bogstavlitring

Vognenes litra består af ét stort bogstav (hovedlitra) evt efterfulgt af ét eller flere små bogstaver (underlitra), som dels angiver, at vognene ikke har visse af de for hovedlitraet fastsatte egenskaber, dels angiver supplerende egenskaber.

Hovedlitra

Højsidede åbne vogne af almindelig type E
kan tippe over enderne og til siderne

— med 2 aksler: Læsselængde mindst 7,70 m,
lastgrænse mindst 20 t

— med bogier: Læsselængde mindst 12 m,
lastgrænse mindst 40 t

Højsidede åbne vogne af speciel type F

— med 2 aksler: Lastgrænse mindst 20 t

— med bogier: Lastgrænse mindst 40 t

Lukkede vogne af almindelig type G
med mindst 8 ventilationslemme

— med 2 aksler: Læsselængde mindst 9 m,
lastgrænse mindst 20 t ..

— med bogier: Læsselængde mindst 15 m,
lastgrænse mindst 40 t

Lukkede vogne af speciel type H

— med 2 aksler: Lastgrænse mindst 20 t

— med bogier: Lastgrænse mindst 40 t

Kølevogne I
med normal isolering, gulvrister, iskasser mindst 3,5 m³

— med enkeltaksler: Lastgrænse mindst 15 t,
bundflade mindst 19 m²

— med bogier: Lastgrænse mindst 30 t



Flade åbne vogne med enkeltaksler af almindelig type K
med 2 aksler: Læsselængde over 12 m, bevægelige sider, korte støtter, lastgrænse mindst 20 t

Flade åbne vogne med enkeltaksler af speciel type L
lastgrænse mindst 20 t

Kombinerede flade/højsidede vogne af almindelig type (f eks svenske vogne) O
med 2 aksler: Læsselængde over 12 m, nedklappelige sidevægge, støtter, lastgrænse mindst 20 t

Flade åbne vogne med bogier af almindelig type R
læsselængde over 18 m, nedklappelige endevægge, støtter, lastgrænse mindst 40 t

Flade åbne vogne af speciel type S
lastgrænse mindst 40 t

Vogne med forskydeligt tag T
— med 2 aksler: Lastgrænse mindst 20 t
— med bogier: Lastgrænse mindst 40 t

Andre vogne, navnlig specialvogne til befordring af flydende, luft- eller pulverformige varer, som ikke falder ind under kategorierne F, H, L og S U
— med 2 aksler: Lastgrænse mindst 20 t
— med bogier: Lastgrænse mindst 40 t

Underlitra

Nedenfor anføres i uddrag betydningen af nogle af de vigtigste underlitra:

- a = med bogier (for vogne af speciel type evt antal aksler)
- b = stort rumindhold (F, G, H og T), stor bundflade (I), lange støtter (K), til pa-beholdere (L og S)
- c = med kødkroge (I), med endedøre (H og T), med vrideskamlar (L og S)
- d = aflæsning ved tyngdekraft (E, F, T og U), til fisk (I)
- f = færgebådsvogn for trafik til Storbritannien
- h = med ekstra ventilationslemme for neden, til grøntsager (G og H), med stærk isolation (I), til flydende eller luftformige varer (U)

- i = med forskydelige sidevægge (H og T), med forsænket lad (U)
- k = mindre lastgrænse end hovedlitraet
- l = kan ikke tippes til siderne (E), færre end 8 ventilationslemme (G), uden iskasser (I), uden støtter (K, L, O, R og S)
- m og mm = mindre læsselængde (for litra I bundflade) end hovedlitraet
- o = kan ikke tippes over enden (E), iskasser under 3,5 m³ (I), faste sider (K), faste endevægge (R)
- r = med varmeledning
- s = S-mærket
- ss = SS-mærket

Underlitraene anbringes i alfabetisk orden efter hovedlitraet.

Supplerende national litrering

Som allerede omtalt har de forskellige jernbaneforvaltninger haft uensartede interesser med hensyn til, hvilke af vognenes egenskaber der skulle kendetegnes gennem litreringen. Skulle man følge alle de fremsatte ønsker, ville vognenes litra ofte komme til at bestå af så mange bogstaver, at de ville blive besværlige for ikke at sige umulige at arbejde med.

Derfor har man i den internationale litrering begrænset kendetegningen af vognenes egenskaber til sådanne, som et flertal af jernbaneforvaltninger har ønsket kendetegnet, og henvist de jernbaner, som måtte anse kendetegning af yderligere egenskaber for nødvendig, til at give vognene en supplerende national litrering. Til denne nationale litrering er afsat 7 små bogstaver, bogstaverne t—z. Den nationale litrering anføres umiddelbart til højre for den internationale litrering og adskilt fra denne ved en bindestreg, se efterfølgende fortegnelse over nye litra for danske godsvogne. På danske vogne påregnes benyttet følgende supplerende nationale litra:

- x = med kødkroge (nuværende litra IAK)
- v = ægvogn (nuværende litra IAL)

Det er tilladt jernbaneforvaltninger, som måtte ønske det, yderligere at kendetegne en vogns konstruktive egenskaber ved anvendelse



af cifre, som skal være adskilt fra de foran omtalte påskrifter på vognene. Som bekendt anvender DB sådanne talmæssige angivelser af »Baureihe«.

De nye vognnumre

Som allerede nævnt består de nye vognnumre af syv cifre. Det første ciffer i nummeret angiver:

- 0 = privat vogn
- 1 = hovedlitra G
- 2 = » H
- 3 = » K, O eller R
- 4 = » L eller S
- 5 = » E eller T
- 6 = » F
- 7 = tankvogn (hovedlitra U)
- 8 = hovedlitra I
- 9 = » U med undtagelse af tankvogne

Ovenstående ciffer angiver sammen med de efterfølgende tre cifre vognens litra efter den fastsatte bogstavlitrering, omsat efter en bestemt kode. Til hvert litra er afsat én eller flere nummerrækker på 1000 numre, idet der til de talmæssigt største litra er afsat flest nummerrækker.

Det efter det syvcifrede vognnummer anførte kontrolciffer er efter et bestemt system udregnet på grundlag af de 11 cifre for regime, ejendomsmærke og nummer, og det benyttes ved anvendelse af elektroniske databehandlingsanlæg. Hvis der af en eller anden årsag er fejl i de til anlægget meddelte cifre, vil anlægget markere det.

Af eksemplerne på side 254 ses, at vognnumrene for at gøre dem lettere at læse påmales vognene således, at der mellem det midterste ciffer og de tre forreste henholdsvis de tre bageste er et mellemrum.

Omlitreringen og omnummereringen af statsbanernes godsvogne

Alle statsbanernes RIV-mærkede godsvogne samt enkelte af de ikke RIV-mærkede vogne vil få nye litra og numre m v. Derimod vil ældre godsvogne, som påregnes udrangeret i løbet af et kortere åremål, bibeholde deres gamle litra og numre. Anbringelsen af de nye påskrifter på godsvognene vil blive påbegyndt i begyndelsen



Påskrifter på godsvogne som denne vil om få år tilhøre fortiden

af 1965, efterhånden som godsvognene indgår i værksted, og skal som allerede meddelt være afsluttet inden den 1. oktober 1968. I slutningen af nærværende findes en oversigt over, hvilke af statsbanernes godsvogne, der vil få nye litra m v, samt de nye nummerrækker for de enkelte vogntyper.

Afsluttende bemærkninger

Overgangen til den nye litrering og nummerrering af godsvognene vil selvsagt medføre nogle vanskeligheder, således som det næsten altid vil være tilfældet, når noget gennem mange år tilvant og indarbejdet undergår en gennemgribende ændring. Den ensartede litrering og nummerrering af de forskellige jernbaners godsvogne vil dog på den anden side medføre visse lettelser, og efterhånden som jernbanerne udrangerer de ældre godsvogne og i stedet anskaffer standardgodsvogne, vil fordelene blive mere indlysende.

Som allerede nævnt er anvendelsen af de nye vognnumre samt talkoderne for udvekslingsregime og ejendomsmærke *nødvendige* af hensyn til anvendelsen af elektroniske databehandlingsanlæg, hvilket igen er en forudsætning for central godsvognsfordeling, overvågelse af godsvogdenes løb og vognafrekning m v.

På nogle baner foregår allerede nu opnotering af vognnumre m v på visse stationer ved, at



en mand udstyret med en transportabel radio-sender og -modtager går langs vognrækken og pr radio meddeler oplysningerne til kontoret, hvor oplysningerne direkte skrives på en med hulstrimmel forsynet fjernskriver. Ved hjælp af hulstrimmelen kan oplysningerne videregives pr fjernskriver til lokale tjenestesteder eller til andre stationer.

Ser man længere ud i fremtiden, må opnotering af godsvognene — i hvert fald på større stationer og grænsestationer — påregnes foretaget automatisk, idet godsvognene passerer nogle på visse punkter anbragte aflæseapparater, som automatisk aflæser vognnumre m v.

Der er allerede udviklet flere systemer til automatisk aflæsning af vognnumre m v. Tysk Forbundsbane anvender således et system med magnetisk aflæsning, og ved britiske baner anvendes et system, hvor der benyttes lysstråler. I USA har man systemer, som anvender forskellige former for aflæsning, bl a ved mikrobølger eller ved infrarøde stråler.

Alle disse systemer er dog hidtil kun taget i brug inden for begrænsede områder, på lukkede industribaner, på en enkelt banestrækning eller på en enkelt station.

Det ved britiske baner benyttede system har i ca to år med godt resultat været i anvendelse på strækningen Blackburn—Hellifield. Det af Tysk Forbundsbane benyttede system anvendes i Bremerhaven; de dér hjemmehørende fiskekølevogne vejes automatisk under kørslen over brovægten, og samtidig med vejningen foretages den automatiske aflæsning af vognnummeret. I forbindelse med et register over vognenes taravægt har man herved grundlaget for fragtberegningen.

Nuværende litra	Nyt litra	Ny nummerrække
IAR	Hks	215 0 800 - 215 0 899
IAR	Hkrs	215 6 000 - 215 6 049
IKA	Ics	807 7 100 - 807 7 189
IKN	Icmos	806 7 000
U (39501-39503)	Uahk	721 1 000 - 721 1 003
U (39601-39683)	Ud	901 0 600 - 901 0 683
U (39521-39523)	Uhk	701 3 000 - 701 3 003

Åbne godsvogne

E	E	500 0 000 - 500 5 299
PB	Elo	511 0 000 - 511 1 654
PD	Elo	512 7 400 - 512 7 401
PS	Fdk	607 0 711 - 607 0 733
PSL	Fdk	607 0 815
PSR	Fdk	607 0 797 - 607 0 799
PV	Fdkk	607 0 801 - 607 0 807
Ks	Kbs	333 0 000 - 333 0 449
TF	Kbkm	322 5 000 - 322 5 149
TGA	Rkmm	387 5 000
TGC	Rkmm	387 5 905 - 387 5 975
TGS	R	380 3 200 - 380 3 239
TGT	Rkm	384 5 976 - 384 5 995
Fd	Fd	602 0 550 - 602 0 649
Sad	Uai	989 0 000
Sd	Uai	929 1 000
TK	Uai	929 2 000
TM	Uai	989 1 000

Det bemærkes, at i de anførte nummerrækker er kun første og sidste nummer i rækken anført, idet der kan være spring i denne, f eks for at adskille vogne med skruerbremse fra vogne uden skruerbremse. Det samlede antal vogne af hvert litra fremgår således ikke af oversigten.

Oversigt over nye litra og nummerrækker for statsbanernes godsvogne

Lukkede godsvogne

Nuværende litra	Nyt litra	Ny nummerrække
Gs	Gs	120 0 000 - 120 4 299
HD	Gklms	138 8 000 - 138 8 804
HJ	Gklm	endnu ikke fastsat
Hs-t	His	endnu ikke fastsat
I	Hs	210 0 000 - 210 0 199
IA	Hk	205 0 000 - 205 0 129
IAK	Hks-x	215 0 000 - 215 0 249
IAL	Hks-v	215 0 300 - 215 0 717

20 nye rangertraktorer

De fleste af DSB's små rangertraktorer, der næsten alle er anskaffet i årene 1928—1934, trænger nu stærkt til fornyelse.

Man har derfor undersøgt mulighederne for anskaffelse af en robust og moderne traktortype, som eventuelt efterhånden kan blive statsbanernes standardtraktor for alle rangerarbejder i driften og i værkstederne, hvor det ikke er påkrævet at anvende MT- og MH-lokomotiver eller Ardelt-traktorer.

De gode erfaringer, der gennem flere år er høstet med MH-lokomotivernes hydrauliske