Trykk 735

Norges statsbaner. Hovedstyret
Forskrifter vedk. reparasjon.
Vogner

Rettelser

Register.

over bestemmelser vedkommende reparasjon, ombygging m. v. av person- og godsvogner.

111 *Trykt den 1. januar 1949.* **Hovedstyret for Statsbanene.**

Nr. 5. Gardiner.
» 6. Bord.
» 7. Diverse innredningsdetaljer.

Serie 606: Belysning- og oppvarmingsanordninger. Vannledninger, kjøle- og ventilasjonsanordninger.

Nr. 1. Belysningsanordning.
» 2. Oppvarmingsanordning.
» 3. Vannledninger.
» 4. Kjøleanordninger.
» 5. Ventilasjonsanordninger.

Serie 607: Bremser, bremseetterstillere og lastveksler.

Nr. 1. Skruebremser og bremsestell.
» 2. Vakuumbremser.
» 3. Trykkluftbremser.
» 4. Bremsetterstillere og lastveksler.

Serie 608: Plattformer, overgangsbelger, stigtrin m. v. Tollsikkerhetsforskrifter.

Nr. 1. Plattformer, overgangsbelger, stigtrin m. v.
» 2. Tollsikkerhetsforskrifter.

Serie 609: Boggier.

Nr. 1. Personvognsboggier.
» 2. Godsvognsboggier.

Serie 610: Dampkjelvogner.

Nr. 1. Dampkjeler.
» 2. Vannbeholdere med ledninger.

Serie 611: Merking, maling, veining.

Nr. 1. Maling.
» 2. Skilt.
» 3. Merking og omnummerering.
» 4. Veining og påmaling av vekt.

Serie 612: Tilbehør m. v.

Nr. 1. Merkelappholdere.
» 2. Signal- og lampeholdere.
» 3. Innredning for troppetransport.
» 4. Tilbehør.
» 5. Diverse koblingsanordninger.

Serie 613: Forskjellige bestemmelser.

Nr. 1. Beskyttelsesforanstanltninger ved elektrisk drevne baner.

Rettelsesblad.

A. Følgende bestemmelser er forandret:

Serie 601,2 blad 1:
Økning av røkekupéenes antall i Bo- og BCo-sidegangsvogner 2. kl. avdeling, foreløpig erstattet av bestemmelse datert 25/5 1949, j.-nr. 908 M (601,2 blad 10).

Serie 601,3:
Kjølevogner 15/12—37, j.-nr. 3830 M (blad 4).
Siste avsnitt: Ved visitasjon i driften utgår av Trykk nr. 735.

Serie 601,6:
Sentralisering av arbeider.
Registret er omarbeidet, så det bare omfatter arbeider vedrørende vogner. (Blad 3).

Serie 602,4:
Kassering av gamle hjulsatser. 24/12—29, j.-nr. 1455 M (Blad 1) erstattes foreløpig av bestemmelse datert 31/3—51, j.-nr. S. 3712 M. 116 30/5—51, j.-nr. S. 3712 M. 123, 8/6—51, j.nr. 642 M.

Serie 606,2:
Slangekoplinger til dampledning for togoppvarming. 15/10—31, 4473 M. Utgår av Trykk nr. 735.

B. Følgende bestemmelser er opphevet:

Serie 601,3:
Utrangering av godsvogner av eldre typer. 13/12—32, j.-nr. 4877 M (blad 2), 3/9—40, j.-nr. 1531 M (blad 4).
Ombygging av eldre stakevogner litra N. 10/2—33, j.-nr. 493 M (blad 2 og 3).
Revisjon og vedlikehold av «tyske» godsvogner. 4/6—45, j.-nr. 970 M (blad 4).
Utrangering av etterlatte tyske godsvogner. 7/6—49, j.-nr. S. 4388 M. 1 (blad 5).

Serie 601,4:
Anbringelse av fast ballast i G4-vogner. 4/2—30, j.-nr. 3147 M og 19/9—32, j.-nr. 4484 M (blad 1).
Stenballast i Gfo -vogner. 29/4—43, j.-nr. 887 (blad 1).

Serie 601,7:
Hele dette avsnitt utgår (blad 1 og 2).
For standardisering og kodifisering gjelder bestemmelser og forskrifter som utarbeides av Hovedstyrets Standardiseringskontor og som utsendes av Hovedstyrets Maskinavdeling.

Serie 603,3:
Muttere og kantede boltehoder innvendig i godsvogner. 4/5—27 j.-nr. 1984 M.

Serie 603,7:
Moderniseringsplan av 1946, Post nr. 4 — Blinding av vinduer i takoppbygg over postavdeling. 3/6—48, j.-nr. 1084 M (blad 1).

Trykt den 1. januar 1952.

Hovedstyret for Statsbanene.

Serie 605,3:
Utstyr i norske vogner i samtrafikk med Sverige. 12/5—30, j.-nr. 2167 M.

Serie 608,1:
Overgang ved dobbeltpost. 19/2—32, j.-nr. 6218/30 M.

Serie 609,1:
Forandring av hengestropper for boggier for personvogner. 12/5—41, j.-nr. 1604/40 M, 27/2—42, j.-nr. 533 M. (blad 1).

Serie 611,3:
Støpe påskrifter på plattformvogner. 4/3—36, j.-nr. 544 M. (blad 5). (Tegn. 3543 erst. 5792).
Fjernelse av kjølevognskilt «Frische Fische aus Norwegen». 4/12—45, j.-nr. 2286 M. (blad 14).
Påskrifter for revisjon av «tyske» godsvogner. 4/9—47, j.-nr. 1638 M. (blad 15).

Rettelsesblad.

604,5, blad 6:
Den tegning som er omtalt under punkt 2 b på side 1 og i nest siste avsnitt på side 2 har nr. 6298.

611,3, blad 5, side 2:
Under merking av sykekupé er angitt feil tegning, idet gjeldende tegning har nr. 4879.

611,3, blad 17, side 1:
Under påskrifter for godsvogner for internasjonal trafikk skal medtas at også vogner litra H3, Hf3, Hv3 og Hvf3 skal forsynes med RIV-merket.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Plan av 1946 for modernisering av sidegangsvogner (sittevogner) og midtgangsvogner (fjerntogsvogner), bygget etter 1899 (forts.).

Post nr.	Arbeidets art	Kfr. Tegn. nr.	×angir at arbeidet skal utføres på vogner innen gruppe				Utgiften belastes (×)		Anslåes til ca. kr.	Anm.
			A Vogner bygget 1899—03	B Vogner bygget 1904—09	C Vogner bygget 1910—30	D Vogner bygget 1931—44	Fornyelsesfondet	Alm. vedlikehold		
17	*Trykkluftbremse.* Inngår i særskilt plan.	Etter nærmere angivelse fra Hst.	×	×	×	×	egen konto ×			
18	*Vapor dampoppvarming* anbringes i hele vognen, sidegangsvogner 2. kl., —»— 3. kl. midtgangsvogner 2. kl., —»— 3. kl. vapor bare i sidegang.	3322 4269 se anm.			×	×	×			Vapor bare i sidegang bare etter særskilt avtale med Hst. Ang. monteringen kfr. 27/5-47-j.nr. 993 M (601,2) 19/9—39—j.nr. 2706 M 606,2 2/10—37—j.nr. 3020 M 606,2 samt tegn. 3784, 4030, 4404, 4453.
19	*Oppvarming av forgang på midtgangsvogner* med bare ett W.C. f. eks. Cosb — type 4 og 5.				×			×		
20	*Varmtvannsoppvarming.*						×			Utføres bare etter særskilt avtale med Hovedstyret.
21	*Elektrisk oppvarming anbringes* bare på vogner tilhørende distrikter med elektrifiserte strekninger.	Tegning oppgis særskilt		×	×	×	×			

Plan av 1946 for modernisering av sidegangsvogner (sittevogner) og midtgangsvogner (fjerntogsvogner), bygget etter 1899 (forts.).

Post nr.	Arbeidets art	Kfr. Tegn. nr.	×angir at arbeidet skal utføres på vogner innen gruppe				Utgiften belastes (×)		Anslåes til ca. kr.	A n m.
			A Vogner bygget 1899–03	B Vogner bygget 1904–09	C Vogner bygget 1910–30	D Vogner bygget 1931–44	For-nyelses-fondet	Alm. vedlike-hold		
22	*Generatorlys anbringes på alle* vogner som ikke har elektrisk lys.	Tegning oppgis særskilt	×	×	×	×	×			Utbytn. av batterilys med generatorlys. Bare etter avtale med Hst., se post 23.
23	*Utskifting av batterilys med generatorlys.*		×	×	×	×		×		Utføres bare etter særskilt avtale med Hovedstyret.
24	*Leselamper i 2. kl. sidegangsvogner.*	3491 3514			×	×	×			
25	*Leselamper i 3. kl. sidegangsvogner.*	3491 4442			×	×	×			
26	*Bedre W.C.-utstyr.* Mere oppvarming, ny klosettskål (tegn. 3199) veggkledn. m.v.	2/7–35–j.nr. 1378 M 605,3	×	×	×	×		×		Se også 27/5–47–j.nr. 993 M (601,2).
27	*Anbringelse av flattjernsrammer «Knirkebeslag» i stenderverk.*	2749		×	×	×		×		

Plan av 1946 for modernisering av sidegangsvogner (sittevogner) og midtgangsvogner (fjerntogsvogner), bygget etter 1899 (forts.).

Post nr.	Arbeidets art	Kfr. Tegn. nr.	×angir at arbeidet skal utføres på vogner innen gruppe				Utgiften belastes (×)		Anslåes til ca. kr.	A n m.
			A Vogner bygget 1899—03	B Vogner bygget 1904—09	C Vogner bygget 1910—30	D Vogner bygget 1931—44	For-nyelses-fondet	Alm. vedlike-hold		
28	*Forsterkning av draginn-retning.*	4/2—35— j.nr. $\frac{3597}{34}$ M 604,5	×	×	×	×	egen konto ×			
29	*Utskifting av korsbuffere med hylsebuffere.*	5506	×	×	×	×		×		
30	*Beskyttelsesplater mot gnister fra bremseklosser.*	3195	×	×	×	×		×		
31	Bedring av konduktørrom. Nytt sete m. v.	16/12—38— j.nr. 2141 M 29/9—49— j.nr. 1024 M (605,7)	×	×	×	×		×		

Trykt den 1. januar 1950.

Hovedstyret for Statsbanene.

Vedrørende post 18 — Vapor oppvarming.

Moderniseringsplan av 1946.
(kfr. 16/4—46—j.nr. 360 M.).
Tillegg vedrørende post nr. 18 og 26.
27/5—47 — j.nr. 993 M.

Når sidegangsvogner som *allerede* har elektrisk oppvarming skal utstyres med Vapor oppvarming i gang, skal kapslen utføres som vist på den oversendte kopi av tegning 5797.

De eldre elektriske *kapslede* 750 Watts veggovner anbringes under Vapor-kapselen etterat ovnens festeører er avkappet.

Vedrørende post 26 — Bedre WC-utstyr.

Den oversendte kopi av tegning 5799 kan tjene som forbillede for bedring av oppvarming på WC.

Kapselen utføres slik at elektrisk ovn kan anbringes selv om elektrisk oppvarming ikke er foreskrevet.

Forholdsregler for å redusere frostfaren for vanntanker, vannførende rør m. v.
29/9—47 — j.nr. 1905 M.

For å redusere frostfaren i kommende vinter må alle kraner, ventiler og kuplinger nøye ettersees og eventuelt repareres så de ikke blir stående og dryppe. Alle endedører hvor vanntank er plassert i nærheten må være tettest mulig, om nødvendig påsettes tetningslister av gummi eller filt.

Det samme gjelder dører i servanter i sovekupeene. Her skal også påsettes en gummiklaff for å søke hindret trekk i vaskeservanten. Anordning etter skisse nr. 849 kan brukes som forbillede. Det må påsees at klaffen naturlig blir liggende plant over åpninen.

Bestemmelsen angående luftevinduer og vedlikehold (kfr. 14/6—47—j.nr. 1222 M) — 603,7 — innskjerpes.

Trykt den 1. januar 1950. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Moderniseringsplan av 1946.
(16/4—46—j.nr. 360 M.).

Moderniseringsarbeider oppført under postene 1—31 i moderniseringsplanen av 1946 er hittil forutsatt utført i forbindelse med hovedpuss (HP).

Arbeider som bør utføres i forbindelse med L. P.
27/10—47—j.nr. 2109 M.

Følgende poster vil antagelig med fordel kunne utføres på vognene når de står i verksted for lett puss (LP):

Post nr. 3 — Hengslet luftevindu på WC.
» » 5 — Gjenpaneling av vinduer i plattformendevegg.
» » 11 — Forandring av hekker.
» » 19 — Oppvarming av forgang i midtgangsvogner med bare ett WC., f. eks. Co_3b type 4 og 5.
» » 26 — Bedre WC. utstyr.
» » 28 — Dragstangforsterkning.
» » 29 — Hylsebuffere.
» » 30 — Gnistplater.

Disse arbeider skal utføres når vognen kommer til verksted for LP (for såvidt de ikke er utført tidligere) i den utstrekning det finnes hensiktsmessig og kan skje uten at vognens opphold i verksted derved forlenges.

Når vognen går ut i trafikk igjen, sendes melding til Hovedstyret om i hvilken utstrekning de her nevnte arbeider er utført.

Personvogners vedlikeholdstilstand.
2/12—48 — j.nr. 2322 M.

De oppgaver som etterhvert foreligger over personvogners vedlikeholdstilstand viser at understellet er meget dårlig vedlikeholdt selv på vogner som nylig er gitt HP.

Som regel er langbjelkene malt utvendig, mens derimot langbjelkenes indre side, tverrbjelkene og de midtre langbærere som oftest ikke er behandlet. Bjelkene er tildels sterkt forrustet og trengte rengjøring og maling og i noen tilfelle hel fornyelse.

Når vognene gis HP må man være oppmerksom på dette forhold.

Vedr. hovedpuss og modernisering av personvogner.
30/12—48—j.nr. 2521 M.

For å få mest mulig ensartet innberetning fra distriktene vedrørende moderniseringen er det satt opp et skjema som skal fylles ut og sendes Hovedstyret, Maskinavdelingen, når vognen er ferdig fra verkstedet og går ut i trafikk.

Samtidig utfylles tabellene for brukte vapordeler av de forskjellige typer som er blitt nyttet ved anbringelse av vapor dampoppvarming.

Skjemaer kan ved behov rekvireres fra Maskinavdelingens konstruksjonskontor.

I henhold til bestemmelse av 12/8—39—j.nr. 2370 M (jfr. 601,2) skal røkekupeenes antall økes i Bo- og BCo-sidegangsvogners 2. kl. avdeling.

Økning av antall røkekupeer i BCo2-vogner.
25/5—49—j.nr. 908 M.

Dette spørsmål er nå på ny tatt opp. I første omgang skal imidlertid forandringen bare gjennomføres for BCo2a-vogner type 1, 2 og 3 samt for BCo2b-vogner type 2, 3 og 4, som alle har 3 stk. 2. kl. kupeer hvorav den ytterste er for røkere. Vognene skal forandres slik at også kupeen nærmest blir røkekupe (den innerste av de 3 kupeer forblir for ikke-røkere).

Fremstilling av askebegre er sentralisert i Drammen distrikt.

Da Drammen distrikt for tiden ikke har beholdning av askebegre må forandringen utstå til askebegre kan skaffes, såfremt askebegre ikke finnes på beholdning i distriktet.

For å unngå forstyrrelser ved plassbestillinger må det i tide konfereres med Reisekontoret om når, i hvilket tempo og i hvilken rekkefølge vognene skal tas inn for denne forandring.

Dersom det må anskaffes nye skilter skal disse ha følgende tekst:

«Røyke-kupé» og «Røyking ulovlig» som vist på tegning 5458.

Det klages over at servantlokk faller ned under vognens gang. Ved revisjon av sovevogner må det påsees at lokkenes lukkeanordning er i god stand.

Vaskeservanter i sovevogner.
28/2—50—j.nr. 285 M.

Fra Poststyret mottas stadig alvorlige klager over postvognenes vedlikehold og renhold.

Vedlikehold og renhold av postvogner.
26/5—50—j.nr. 1882/49 M.

Klagene over vedlikeholdet gjelder særlig trekk fra utette vinduer og dører og klagene over renholdet gjelder såvel det daglige renhold som hovedrengjøringen. Det klages også over at vinduer i tak ikke holdes rene samt at varmekapslene ikke holdes rene.

Da de påklagede mangler for mange vogners vedkommende er berettiget må det påsees at mangler såvel ved vedlikehold som ved renhold blir bedret.

Da varmekapslene ikke er utstyrt med luker blir renholdet tungvint. Når postvogner kommer til verksted for revisjon eller reparasjon skal kapslene forandres slik at i hvert fall en del av kapslene utføres som luke, hengslet i

overkant og festet til gulvet eller til den øvrige del av kapslens underkant ved noen få skruer. Luken, som utføres av perforert plate som kapslen for øvrig, kantes med flattstål. Dersom den skal skrues fast i gulvet nedentil anbringes et vinkelstål som kant på lukens nederste side.

Hver gang postvogner kommer til verksted må alle varmekapsler åpnes og det må foretas grundig rengjøring av såvel varmelegeme som rommet innenfor kapslen.

Økning av antall røkekupeer i BCo2-vogner.
25/5—49—j.nr. 908 M.

I henhold til bestemmelse av 12/8—39—j.nr. 2370 M (jfr. 601,2) skal røkekupeenes antall økes i Bo- og BCo-sidegangsvogners 2. kl. avdeling.

Dette spørsmål er nå på ny tatt opp. I første omgang skal imidlertid forandringen bare gjennomføres for BCo2a-vogner type 1, 2 og 3 samt for BCo2b-vogner type 2, 3 og 4, som alle har 3 stk. 2. kl. kupeer hvorav den ytterste er for røkere. Vognene skal forandres slik at også kupeen nærmest blir røkekupe (den innerste av de 3 kupeer forblir for ikke-røkere).

Fremstilling av askebegre er sentralisert i Drammen distrikt.

Da Drammen distrikt for tiden ikke har beholdning av askebegre må forandringen utstå til askebegre kan skaffes, såfremt askebegre ikke finnes på beholdning i distriktet.

For å unngå forstyrrelser ved plassbestillinger må det i tide konfereres med Reisekontoret om når, i hvilket tempo og i hvilken rekkefølge vognene skal tas inn for denne forandring.

Dersom det må anskaffes nye skilter skal disse ha følgende tekst:

«Røyke-kupé» og «Røyking ulovlig» som vist på tegning 5458.

Vaskeservanter i sovevogner.
28/2—50—j.nr. 285.

Det klages over at servantlokk faller ned under vognens gang. Ved revisjon av sovevogner må det påsees at lokkenes lukkeanordning er i god stand.

Vedlikehold og renhold av postvogner.
26/5—50—j.nr. 1882/49 M.

Fra Poststyret mottas stadig alvorlige klager over postvognenes vedlikehold og renhold.

Klagene over vedlikeholdet gjelder særlig trekk fra utette vinduer og dører og klagene over renholdet gjelder såvel det daglige renhold som hovedrengjøringen. Det klages også over at vinduer i tak ikke holdes rene samt at varmekapslene ikke holdes rene.

Da de påklagede mangler for mange vogners vedkommende er berettiget må det påsees at mangler såvel ved vedlikehold som ved renhold blir bedret.

Da varmekapslene ikke er utstyrt med luker blir renholdet tungvint. Når postvogner kommer til verksted for revisjon eller reparasjon skal kapslene forandres slik at i hvert fall en del av kapslene utføres som luke, hengslet i

overkant og festet til gulvet eller til den øvrige del av kapslens underkant ved noen få skruer. Luken, som utføres av perforert plate som kapslen for øvrig, kantes med flattstål. Dersom den skal skrues fast i gulvet nedentil anbringes et vinkelstål som kant på lukens nederste side.

Hver gang postvogner kommer til verksted må alle varmekapsler åpnes og det må foretas grundig rengjøring av såvel varmelegeme som rommet innenfor kapslen.

Modernisering og vedlikehold av sovevogner.
23/2—51—j.nr. 245 M. (Plan av 22/11—38—j.nr. 3548 M).

Punkt 10 i moderniseringsplanen for sovevogner skal heretter ha følgende ordlyd:

«I veggen mellom ytterste 3. kl. kupé og plattform innlegges isolasjon (Isoflex eller annen godkjent isolasjon)».

Moderniseringsplan av 1946. Pos. 4. Blending av vinduer i takopplegg over postrom.
28/11—51—j.nr. S. 4726, M 2.

Etter forslag fra Postverket skal fra nå av vinduene i takoppbygg også i postavdelinger blindes ved fremtidig hovedpuss av vognene.

Ved modernisering av heromhandlede vogner bygd etter 1909 av alle litra med innebygd plattform og lengde av W. C. 1068 mm eller mere skal plattform, sidegang og W. C. ominnredes etter tegning 6559 med nødvendige tilpasninger. Skapet for elektrisk belysning må ha en minimumsbredde utvendig på 436 mm og innvendig for dybde 240 mm.

Modernisering av Co-sidegangsvogner (Dagvogner)
21/4—52—j.nr. 1624/51 M.
14/5—52—j.nr. 385 M.

På vogner med W. C. større enn 1068 mm skal målene for belysningsskapet tilsvarende økes til maksimalt 530 mm utvendig.

Innredningen forutsetter at også plattformen har oppvarming og som rørplan for vaporoppvarming i hele vognen brukes tegning 6560 med kapsler etter tegning 6561.

Tetning av plattformenes ende- og sidedører utføres som vist på skisse 1176 og 1177 og om nødvendig høvles sidedørene av i underkant for å få den på skissen viste klaring mot terskel. Det må spesielt påses at svingdørene mellom plattform og sidegang blir så tette som mulig for å unngå trekk.

Ovenfor nevnte tegninger vedrørende vaporanlegget blir også å bruke — med nødvendige tilpasninger — for Co-sidegangsvogner som skal få vaporoppvarming, men hvor forgang og svingdør ikke anbringes, dog føres i tilfelle varmeslyngene i sidegangen ikke gjennom endeveggen.

De med Hst.'s brev av 7/7—50 j.nr. (kfr. seie 606,2) oversendte kopier av tegningene 6326 og 6327 annulleres, idet det har vist seg at anlegg med bare 2 dampregulatorer er ømfintlige for frost.

Svingdørene mellom forgang og sidegang skal utstyres med riegellås for konduktørnøkkel. Da disse dører er uten anslag må sluttstykket i dørarmen ha god klaring for riegelen for å lette låsingen.

Vogner som allerede er modernisert i samsvar med foranstående, bl. a. vognene nr. 477, 540, 564, 572, 639, 18015 og 18062, er utstyrt med sikkerhetslås for langnøkkel i svingdøren mellom forgang og sidegang. Når anledning gis skal sikkerhetslåsen erstattes med riegellås for konduktørnøkkel.

A. For personboggievogner med atskilte konduktørrom (CFo-, CDFo-, DFo- og Fo-vogner m. v.) som inngår i moderniseringsplanen av 1946 gjelder som bekjent at konduktørrommene skal moderniseres etter tegning 6061 som rettesnor, og beskjed herom vil fortsatt bli gitt i forbindelse med moderniseringsbrevet for hver enkelt vogn.

Vedlikehold og modernisering av konduktørrom.
(Gjelder ikke styrevogner, motorvogner, ekspresstogsett.)
13/7—52—j.nr. 686 M.
18/9—52—j.nr. 905 M.

I tillegg hertil gjelder fremtidig:

1) konduktørrommet utstyres med vannkaraffel og glass (kfr. brev herfra datert 13/3—52, j.nr. 341 M).
2) Askebegre anbringes.
3) Papirkurv (tegn. 5840) anbringes.
4) Sete etter tegn. 135 trekkes med stoff istedenfor pegamoid eller lignende.
5) Plattformsidedør som slår utover skal omhengsles så de slår innover i vognende *ved konduktørrom.*
6) Dør mot reisegodsrom utstyres med stopper eller krok som kan holde døren i åpen stilling.
7) Vogner med innebygd plattform i vognende med konduktørrom, og hvor plattformen ikke går utenfor endebjelken påsettes overgangsbelg på vogner som regelmessig går i hurtigtog.

For vogner som allerede har fått modernisert konduktørrom blir forføyningene 1—7 å gjennomføre første gang vognene kommer til verksted for reparasjon og/eller revisjon.

I forbindelse med disse vogners opphold i verksted for revisjon, må dører og vinduer alltid etterses og om nødvendig repareres så de blir tettest mulig idet det fra konduktørhold stadig er klager over trekk fra vinduer og dører.

B. For øvrige vogner med *atskilt konduktørrom* (f. eks. F, Gfo) samt en del vogner med reisegodsrom med plass for konduktør i reisegodsrommet (f. eks. CF2a type 2) skal fremtidig forholdes således:

Vedlikehold.

Samtlige ovenfor nevnte vogner skal ha de samme terminer for vedlikehold av konduktørrom som til enhver tid gjelder for personvogner. Med hensyn til vedlikehold av dører og vinduer gjelder hva der er anført ovenfor i avsnitt A.

Moderniseringsarbeider.

De under avsnitt A oppførte arbeider pkt. 1—3 blir å utføre etter hvert som vognene kommer til verksted for reparasjon eller revisjon.

I forbindelse med HP blir følgende arbeider å utføre:

Vinduer og dører:

Nedslagsvinduer i konduktørrom utstyres hvor anledning gis med tetningsanordning etter tegning 3318, og karmer og føringer rettes om nødvendig så vinduene slutter tettest mulig i sine føringer.

Utgangsdør mot åpen plattform rettes opp om nødvendig så den får tettest mulig anslag. På dørens ytterside anbringes langs over- og underkant samt langs forkant et flattjern (ca. 3 × 30 mm) som dekker over sprekk mellom dør og karm, alt som foreskrevet i brev herfra dat. 16/12 1938, j.nr. 2141 M.

Innredning:

I alle 2-akslede vogner med akselavstand 5 m eller mere og med eget konduktørrom innredes konduktørrommet mest mulig i samsvar med tegn. 6061, dog anordnes reol bare på den side hvor armlenestolen står. På den annen side anordnes sete som tegningen viser, men ikke bord og reol. I hjørnet anordnes vask etter Drammen distrikts tegning D. 11328.

Dørstopper, som angitt under avsnitt A, pkt. 6 anbringes.

Ovnen i reisegodsrommet anordnes som vist på tegning 6061, dog skal ikke Fd- og Fdo-vogner få slik ovn.

I 2-akslede vogner med akselavstand under 5 m forutsettes innredningen beholdt som den er. Angående oppvarming, se dog avsnitt: oppvarming av konduktørrom.

I boggivogner og 2-akslede vogner med reisegodsrom med konduktørplass i reisegodsrommet (f. eks. CDFo3a type 5, CF2a type 2) forutsettes også innredningen beholdt som den er, men i disse vogner må det nøye påses at sidedørene og vinduene i reisegodsrommet slutter tett.

Gfo-vogners konduktørrom (som alle er forutsatt forlenget til 1800 mm) blir å modernisere på følgende måte, (kfr. tegning 2892).

Konduktørromside med sete moderniseres etter tegning 6061, men tilpasses forholdene i den enkelte vogn, således forutsettes ikke bremserattet flyttet, hvor det er anbrakt på veggen på denne side.

I rommets annen side forutsettes nåværende ovn og vask samt vindu beholdt.

Mellom ovn og vask, så nær vasken som mulig, anordnes et klappsete som vanlig i sidegangsvogner, eller hvor det finnes mere hensiktsmessig, et klappsete som vanlig i

motorvogner (Thm. distr.s tegning T 4041, nr. II). Hvor veggen, p. g. a. nedslagsvindu, gir dårlig feste for setet, anordnes labank utenpå veggens innside mellom to stendere.

I enkelte Gfo-vogner hvor vaskene er såpass lave — 65 til 70 cm — at de egner seg for sitteplass anses det hensiktsmessig å sløyfe det antydde klappsete og i stedet anbringe et klappbord for ledsager.

Vegger (gjelder alle vogner hvor konduktørrom moderniseres, også vogner med akselavstand under 5 m): I tilfelle hvor konduktørrommets vegger er gisne, kles veggene med harde bygningsplater innvendig.

I vogner hvor konduktørens plass er i reisegodsrommet kles i tilfelle reisegodsrommets vegger.

Setetrekk. Som setetrekk for samtlige vogner (enten de skal moderniseres eller ikke) benyttes møbelstoff istedenfor pegamoid eller lignende.

Oppvarming av konduktørrom.

I vogner som får modnerisert konduktørrom etter tegning 6061 får rommet oppvarming fra ovn i reisegodsrom.

I Gfo-vogner har konduktørrommet egen ovn.

I 2-akslede vogner med akselavstand under 5 m, men med eget konduktørrom, anordnes hvor mulig, ovnarrangement som vist på tegning 6061, men plass for ovn må tilpasses forholdene i vognen.

I Fd-vogner forutsettes konduktørrommet fortsatt oppvarmet fra kjelerommet eller tilstøtende reisegodsrom med ovn (Fdo type 2).

I tillegg hertil gjelder fremdeles bestemmelsene i Hst.'s brev datert 16/12—38, j.nr. 2141/38 M hvor bl. a. er anført:

I vogner som regelmessig eller ofte benyttes i dampoppvarmet tog anbringes dampoppvarming i konduktørrommet.

I vogner som regelmessig eller ofte benyttes i elektrisk oppvarmet tog anbringes elektrisk oppvarming i konduktørrommet.

I tilfelle vognene regelmessig eller ofte benyttes dels i damp- og dels i elektrisk oppvarmet tog, anordnes både damp- og elektrisk oppvarming i konduktørrommet.

I vogner med store reisegodsrom, hvor erfaringsmessig oppvarming av reisegodsrom med en ovn er for lite, anordnes samtidig damp- og/eller elektrisk oppvarming i reisegodsrommet, tilstrekkelig til å holde temperaturen i reisegodsrommet over frysepunktet.

Takrenne over vindu i konduktørrom anordnes som angitt i førnevnte brev herfra datert 16/12—38, j.nr. 2141 M hvor renne ennå ikke er anbrakt.

Samtlige utgifter føres på alminnelig vedlikehold.

Eventuelle forføyninger vedrørende konduktørrom i styrevogner, motorvogner og ekspresstogsett vil bli tatt opp som egen sak.

Ovenfor anførte bestemmelser om vedlikehold og modernisering av konduktørrom er gjort gjeldende etter konferanse med representanter fra Norsk Jernbaneforbund.

Trykt den 1. januar 1953. Hovedstyret for Statsbanene.

Utrangering av vogner.
2/6—47 — j.nr. S. 2161 M. 295.

Når forslag til utrangering av vogner sendes til Hovedstyret, må samtidig meddeles om vognene er i slik forfatning at de med rimelige omkostninger kan settes i driftssikker stand så de eventuelt kan brukes for ombygging til interne vogner (redskapsvogn, losjivogn o. l.).

Det er for tiden ganske stort behov for interne vogner og det bør på denne måte søkes unngått å bruke vogner som er brukbare i trafikken til dette formål.

Revisjon og vedlikehold av etterlatte tyske godsvogner.
20/4—49 — j.nr. 474 M.
(Jfr. 2/1—46 — j.nr. 584 M.).

Det kan regnes med at Statsbanene foreløpig får beholde de tyske godsvogner som løper i Norge.

Da vedlikeholdstilstanden stadig forverres skal de tyske godsvogner heretter behandles som andre vogner hva angår vedlikeholdet. Forføyningen gjelder alle typer tyske vogner således også kjølevogner og tankvogner.

Utgiften belastes samme konto som brukes for tilsvarende norske godsvogner.

Reparasjon av utenlandske godsvogner.
28/5—49 — j.nr. 928 M.

Det gjøres oppmerksom på at fremmede baners godsvogner som går til norsk verksted for reparasjon står leiefritt bare i 7 dager (R.I.V. reglement § 31). Denne frist forlenges bare i de tilfelle det er nødvendig å få tilsendt reservedeler fra vognens hjemland. Verkstedene bør derfor mest mulig påskynne reparasjonen av slike vogner.

Utrangering av etterlatte tyske godsvogner.
7/6—49—j.nr. S. 4388 M. 1.

Etterlatte tyske godsvogner som er i så dårlig forfatning at de ville bli utrangert om det hadde vært Statsbanenes egne vogner, skal utrangeres.

Forslag til utrangering sendes Hovedstyret som vanlig for Statsbanenes egne vogner. Også for disse tyske vogner vil det være av interesse å få en karakteristikk vedrørende vognenes tilstand som anført i Hovedstyrets brev av 2/6—47 — j.nr. S. 2161 M. 295 spesielt med hensyn til understillingen. Likeledes ønskes akselavstand og lengde over endebjelker oppgitt. Foruten vognnummer må også hjemstedsstasjon anføres.

Trykt den 1. januar 1950.

Hovedstyret for Statsbanene.

Når forslag til utrangering av vogner sendes til Hovedstyret, må samtidig meddeles om vognene er i slik forfatning at de med rimelige omkostninger kan settes i driftssikker stand så de eventuelt kan brukes for ombygging til interne vogner (redskapsvogn, losjivogn o. l.).

Utrangering av vogner.
2/6—47—j.nr. S. 2161 M. 295.

Det er for tiden ganske stort behov for interne vogner og det bør på denne måte søkes unngått å bruke vogner som er brukbare i trafikken til dette formål.

Det gjøres oppmerksom på at fremmede baners godsvogner som går til norsk verksted for reparasjon står leiefritt bare i 7 dager (R.I.V. reglement § 31). Denne frist forlenges bare i de tilfelle det er nødvendig å få tilsendt reservedeler fra vognens hjemland. Verkstedene bør derfor mest mulig påskynne resparasjonen av slike vogner.

Reparasjon av utenlandske godsvogner.
28/5—49—j.nr. 923 M.

Etterlatte tyske godsvogner som er i så dårlig forfatning at de ville bli utrangert om det hadde vært Statsbanenes egne vogner, skal utrangeres.

Utrangering av etterlatte tyske godsvogner.
7/6—49—j.nr. S. 4388 M. 1.

Forslag til utrangering sendes Hovedstyret som vanlig for Statsbanenes egne vogner. Også for disse tyske vogner vil det være av interesse å få en karakteristikk vedrørende vognenes tilstand som anført i Hovedstyrets brev av 2/6—47 — j.nr. S. 2161 M. 295 spesielt med hensyn til understillingen. Likeledes ønskes akselavstand og lengde over endebjelker oppgitt. Foruten vognnummer må også hjemstedsstasjon anføres.

Det er tidligere gitt tillatelse til å fjerne bremserhus på en del godsvogner, men disse tillatelser ble opphevet ved Hovedstyrets brev av 11/6—40, j.nr. 644 M.

Fjerning av bremserhus på normalsporte godsvogner.
28/2—50—j.nr. 2589/48 M. ..

De tidligere tillatelser til å fjerne bremserhus gjøres nå på ny gjeldende med de modifikasjoner som er anført nedenfor. Bremserhusene blir å fjerne når vognene kommer til verksted for revisjon eller reparasjon og bremserhusene er i så dårlig forfatning at det er behov for større reparasjoner eller hel fornyelse.

Tillatelsen til fjerning av bremserhus gjelder følgende vogner:

1. *Tlf3-vogner.* Tillatelse gitt ved brev av 4/3—31, j.nr. 4301/30 M.

Det var den gang forutsatt at bremserhuset skulle fjernes på 100 av de daværende 195 vogner.

Fra nå av bestemmes at bremserhuset skal fjernes på samtlige gjenværende 133 Tlf3-vogner hvorav 100 vogner pr. d. d. har komplett Hik-bremse.

På de 100 vogner med Hik-bremse må lenker og buearm være i samsvar med tegning nr. 5459.

Vognene gis etter forandringen litra T13.

2. *Tlfo3-vogner.* Ved Hovedstyrets brev av 12/10—31, j.nr. 4515 M ble det gitt beskjed om å fjerne bremserhus på 13 vogner. Dette er allerede utført.

   Fra nå av bestemmes at bremserhuset skal fjernes også på de resterende 15 Tlfo3-vogner i samsvar med foran nevnte brev av 12/10—31.

3. *Lf4-vogner* (innkjøpt fra Tyskland ca. 1916).

   Ved Hovedstyrets brev av 25/4—32, j.nr. 1240 M ble det gitt begrenset tillatelse til å fjerne bremserhus på Lf4-vogner. Forandringen foretas etter skisse datert 18/2—32 (skisse nr. 287).

   Fra nå av bestemmes at bremserhuset fjernes på samtlige (ca. 135 stk.) gjenværende Lf4-vogner i samlsvar med nevnte skisse nr. 287. Den individuelle innberetning bortfaller.

   Etter forandringen gis vognene litra L4.

4. *Nf1- og Nf2-vogner.* Tillatelse ble gitt ved Hovedstyrets brev av 28/10—37, j.nr. 3025 M. Forandringen skulle utføres i likhet med det som er vist på tegning nr. 3788.

   Tillatelsen gjøres herved gjeldende på ny. Etter forandringen gis vognene litra N1 — henholdsvis N2.

Etter RIV-reglementets tillegg I gjeldende fra 1/1—50 er nødbremseventil *ikke* påbudt for vogner med bremserplattform. Nødbremseventilen skal derfor fjernes på vogner som avtas bremserhus.

En gang årlig — pr. 1. 7. — innberettes til Hovedstyret (Maskinavdelingen) nummer på de vogner som har fått fjernet bremserhus i foregående årsperiode.

En samlet plan for fjerning av bremserhus på godsvogner vil bli utarbeidet ved Hovedstyret så snart forholdene tillater det.

Gjenparter av de foran nevnte brev samt de tegninger som gjelder for fjerning av bremserhus på godsvogner er tidligere oversendt distriktene.

Forandring av lasteevne.

Anbringelse av fast ballast i Gfo-vogner.
4/7—30—j.nr. 3147 M.
19/9—32—j.nr. 4484 M.

Fast ballast for å øke vognens brukbarhet som bremsevogn må bare anbringes i Gfo-vogner som går i fast rute og ikke i flere vogner enn strengt nødvendig.

Spørsmål om anbringelse av fast ballast i Gfo-vogner eller andre vogner skal i hvert enkelt tilfelle forelegges Hovedstyret med opplysning om vedkommende vogns (eller vogners) nummer og i hvilken fast rute vognen aktes brukt.

Fast ballast må ikke anbringes før Hovedstyrets samtykke foreligger.

I Gfo-vogner forutsettes i tilfelle innlagt så stor ballast at vognens egenvekt inkl. lasten blir ca. 27 000 kg hvorved det med 50 kg kraft på bremseskruens håndtak fåes et bremseklosstrykk av ca. 80 % av vognens egenvekt inkl. ballasten.

Ang. lasteevnen på bredsporte godsvogner.
13/2—32—j.nr. 601 M.

Følgende L- og Lf-vogner innkjøpt fra Tyskland 1916/21 og oppført på side 6 og 7 i bilaget til skrivelsen, blir å påføre: Last 20,0 tonn istedet for som i bilaget oppført 15,5 og 15,0 tonn for L-vognene og 14,0 tonn for Lf-vognene:

L nr.	10551—10570
	11151—11190
Lf »	11191—11200
	11351—11367
L »	11368—11380
Lf »	11381—11400
	23418—23422

samt alle L- og Lf-vogner i nummerseriene:

32123—32402
32450—32490
32513—32667

De tidligere kopier av nevnte bilagssider 6 og 7 annulleres og bes erstattet med nye kopier av reviderte sider 6 og 7, hvor lastetallet for disse vogner er rettet til 20,0 tonn.

For vogner med hjulsats B 102 b vises til bestemmelser av 17/6—39—j.nr. 1854 M og 22/9—45—j.nr. 1743 M (602,3).

Lasteevne på bredsporte godsvogner.
7/11—41—j.nr. 2697 M.

De av de fra Tyskland i 1915 innkjøpte L-vogner som er utstyrt som søppelvogner kan inntil videre tillates å gå med hjulsats etter tegning B 102 b.

Vognenes påførte lasteevne må dog forandres fra 20.0 tonn til 16,0 tonn og nytt tall for «Last» påføres vognene.

Nummer på de søppelvogner som sendes ut fra verkstedene med omhandlede hjulsats B 102 b innmeldes til Hovedstyret i forbindelse med de halvårlige oppgaver ang. utbytning av hjulsats B 102 b i henhold til bestemmelse av 17/6—39—j.nr. 1854 M.

Stenballast i Gfo-vogner.
29/4—43—j.nr. 887 M.

Idet det vises til brev av 1/3—43—j.nr. 569 D meddeles at de vogner som skal forsynes med ballast skal tas ut blandt Gfo_2-vogner type 2 og 3 (fortrinsvis blandt type 3) og ballasten som på grunn av forholdene nå bør være av sten anbringes som angitt på skisse nr. 620 datert 13/4—43.

Mest mulig av vognenes militærinnredninger beholdes på sin plass. For såvidt det blir nødvendig å fjerne noe av vognenes utstyr blir delene å oppbevare *så vognene igjen kan bringes tilbake i opprinnelig stand.*

Over stenlaget legges 1½″ gulv på tilstrekkelig antall tversgående opplegg. Oppleggene (som også anbringes i rommets begge ender) må være så solide at de kan oppta trykk fra ballasten ved bufring.

Skyvedørene beholdes uforandret, og for å hindre sten fra å falle ut oppsettes ved skyvedørene en loddrett vegg mellom det gamle og det nye gulv.

Av hensyn til døren i vognenden og i veggen mot konduktørrom som begge slår inn i godsrommet, må det som vist gjøres utsparinger i ballasten.

I forbindelse med anbringelse av ballast må bremsestellet nøye ettersees og bringes i god stand. Etter forandr. påføres vognene: Last 4,0 tonn.

Meddelelse om nummer på de vogner som nedlastes imøtesees.

Regler for bestemmelse av godsvogners lasteevne.
4/10—49—j.nr. 1565 M.

De i Hovedstyrets brev av 15/6—31—j.nr. 1078 M gitte regler for bestemmelse av normalsporte godsvogners lasteevne oppheves herved.

I stedet gjelder følgende regler:

1) Vognene påføres som nå bare et tall for last, lasteevnen. Lasteevnen angis i hele og halve tonn og bestemmes av Hovedstyret (se også under pkt. 2).

   Vogner av samme type — eventuelt gruppe innen typen — gis så vidt mulig samme lasteevne.

2) Den påførte lasteevne forandres ikke senere, hverken oppad eller nedad, selv om vognen ved senere veiing måtte finnes å være blitt lettere eller tyngre — *med-*

mindre vognen har undergått konstruktive forandringer (eksempelvis større forandringer ved innredninger, anbringelse av trykkluftbremse o. l.):

I tilfelle hvor konstruktive forandringer forandrer vognvekten *mere* enn ± 1 tonn oppgis vognens nye egenvekt til Hovedstyret, som deretter bestemmer den nye lasteevnen.

I tilfelle hvor konstruktive endringer forandrer vognvekten *mindre* enn ± 1 tonn (eksempelvis anbringelse av trykkluftbremse) forandrer distriktene selv tallet for lasteevnen etter at vognen er veiet på ny.

Tallet for lasteevnen blir å beregne etter følgende formler:

2-akslede vogner:

Vogner med hjulsats I: last i tonn $= \frac{18 \div VV \text{ (i tonn)}}{1{,}05}$

—»— IV: —»— $= \frac{24 \div VV \text{ (i tonn)}}{1{,}05}$

—»— VI: —»— $= \frac{30 \div VV \text{ (i tonn)}}{1{,}05}$

For de L_4- og Lf_4-vogner som ble innkjøpt fra Tyskland i 1916 bestemmes lasteevnen som angitt i bestemmelser av 13/2—32—j.nr. 601 M (601,4), 17/6—39—j.nr. 1854 M og 22/9—45—j.nr. 1743 M (602,3).

4-akslede vogner:

Vogner med hjulsats I: last i tonn $= \frac{36 \div VV \text{ (i tonn)}}{1{,}05}$

—»— IV: —»— $= \frac{48 \div VV \text{ (i tonn)}}{1{,}05}$

—»— VI: —»— $= \frac{60 \div VV \text{ (i tonn)}}{1{,}05}$

Det utregnede tall avrundes til nærmeste hele eller halve tonn.

Da det er brakt i erfaring at godsvogner etter pålegging av trykkluftbremse delvis er sendt ut i trafikk uten at tallet for lasteevne er forandret, må tallet for lasteevne for godsvogner som har fått trykkluftbremse kontrollberegnes i forbindelse med kontrollveiing etter revisjon og at tallet for lasteevnen om nødvendig forandres. Denne kontrollberegning kan opphøre etter utgangen av 1953.

Trykt den 1. januar 1950. Hovedstyret for Statsbanene.

3) Vognlasten kan overskride det påførte lastetall med 5 % forutsatt at VV + last ikke overskrider det største tillatte akseltrykk (skinnetrykk) for de banestrekninger vognen skal trafikere (kfr. S.sirk. nr. 135).

Ved påføring av norske påskrifter på etterlatte tyske kjølevogner skal det bare påføres et tall for last, gjeldende for gods + is.

Påføring av tall for last på etterlatte tyske kjølevogner.
11/5—51—j.nr. S. 4611, M. 27.

Den påskrift som skal påføres vognen får da følgende form:

	NSB Norge		
H	00 000		
V. V. :	00 000 kg,		00,0 m²
Last (gods + is) :	00,0 t.		00,0 m³

Bokstaver og tall utføres i likhet med det som er vist på tegning 3543, rev. 21/6—43, dog skal vognnummeret påføres med større avstand mellom siffer for 100 og 1000, således som tidligere anført (kfr. 19/4—51, S. 4611 M. 19).

En etterlatt tysk tankvogn har hjulsatser med følgende data:

Påføring av tall for last på etterlatte tyske godsvogner.
30/5—51—j.nr. S. 4611, M. 35.

Tappdiameter	109 mm
Tapplengde	200 mm
Avstand mellom tappmidte	1975 mm
Navdiameter	144 mm
Akselmidtediameter	136 mm

Vogner som måtte påtreffes med hjulsatser i samsvar med nevnte data tillates brukt for et skinnetrykk på 12 tonn pr. aksel.

Minste tappdiameter skal være 105 mm (som for hjulsats B. 102 b).

Tall for last blir å beregne som for vogner med hjulsats B 102 b (kfr. 19/4—51, S. 4611 M. 19).

Trykt den 1. januar 1952.

Hovedstyret for Statsbanene.

Påføring av tall for last på etterlatte tyske kjølevogner.
11/5—51—j.nr. S. 4611, M. 27.

Ved påføring av norske påskrifter på etterlatte tyske kjølevogner skal det bare påføres et tall for last, gjeldende for gods + is.

Den påskrift som skal påføres vognen får da følgende form:

NSB Norge H 00 000 V. V.: 00 000 kg, 00,0 m^2 Last (gods + is): 00,0 t. 00,0 m^3

Bokstaver og tall utføres i likhet med det som er vist på tegning 3543, rev. 21/6—43, dog skal vognnummeret påføres med større avstand mellom siffer for 100 og 1000, således som tidligere anført (kfr. 19/4—51, S. 4611 M. 19).

Påføring av tall for last på etterlatte tyske godsvogner.
30/5—51—j.nr. S. 4611, M. 35

En etterlatt tysk tankvogn har hjulsatser med følgende data:

Tappdiameter	109 mm
Tapplengde	200 mm
Avstand mellom tappmidte	1975 mm
Navdiameter	144 mm
Akselmidtediameter	136 mm

Vogner som måtte påtreffes med hjulsatser i samsvar med nevnte data tillates brukt for et skinnetrykk på 12 tonn pr. aksel.

Minste tappdiameter skal være 105 mm (som for hjulsats B. 102 b).

Tall for last blir å beregne som for vogner med hjulsats B 102 b (kfr. 19/4—51, S. 4611 M. 19).

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Ballast i Gfo-vogner.
20/8—53—j.nr.
S. 4830 M. 6.

I henhold til oppgaver fra distriktene er det i alt behov for 16 stk. Gfo-vogner med ballast.

I etterfølgende oversikt er anført nr. på de Gfo-vogner hvor ballasten forutsettes *beholdt* og hvortil vognene forutsettes benyttet:

Oslo distrikt:

Gfo2 type 1 nr. 6202	Togene 5277/5278
» » 1 » 6205	
» » 3 » 10238	Grensetransport på Ø.B.
» » 1 » 15257	

Drammen distrikt:

Gfo2 type 3 nr. 15378	Godstog
» » 3 » 15379	
» » 3 » 15380	
» » 3 » 15381	

Bergen distrikt:

Gfo2 type 3 nr. 15407

Hamar distrikt:

Gfo2 type 2 nr. 5149	Arbeidskjøring
» » 2 » 5151	

Trondheim distrikt:

Gfo2 type 3 nr. 3402	Godstog og arbeidskjøring
» » 2 » 5702	
» » 1 » 10191	
» » 1 » 10194	
» » 1 » 12182	

Etter den oversikt man har her har samtlige ovenfor nevnte vogner ballast. Skulle likevel ballasten være fjernet, forutsettes vedkommende vogn erstattet med en annen tilsvarende vogn med ballast. I tilfelle bes det meddelt hertil med angivelse av vognnumrene.

For øvrig skal ballasten fjernes på samtlige andre Gfo-vogner.

Man imøteser etter hvert meddelt hertil nummer på de vogner som får ballasten fjernet, med angivelse av tall for vognvekt og last som påføres vognen. Beregning av tall for last utføres i samsvar med Trykk 735—601,4, blad 1, side 2.

For så vidt ballasten senere skulle bli overflødig i vogner som nå skal beholde ballasten, forutsettes forslag om å få ballasten fjernet hitsendt.

Sentralisering av arbeidet.
Register.

	Oslo	Drammen	Hamar	Tr.heim	Bergen	Grorud
Større vedlikeholdsarbeider på visse vogntyper samt presenninger:						
Hovedpuss av A_0-sovevogner				×		
—»— AC_0- —»—				×		
—»— C_0- —»—					×	
—»— B_0-sittevogner	×					
—»— BC_0- —»—	×					
—»— E_0-sittevogner	×					
Hovedrep. av kjølevogner og andre lukkede godsvogner			×			
Hovedrep. av presenninger			×			
Deler for buffer- og draginnretning:						
Bufferhylser	×					
Bufferstempler		×				
Bufferplateforinger	×					
Skrukobbel		×				
Dragkroker		×				
Sikkerhetskroker		×				
Skjøtmuffer		×				
Gaffelstykker		×				
Dragstangstykker		×				
Forsterkning av dragfjærlås etter tegning 1090		×				
Deler for ventilasjon og oppvarming:						
Groves sugeventilatorer	×					
Tømmeventiler i mellomstykker for dampoppvarmingsslanger	×					
Overgangsbelger (selve lær- eller tøybelgen)	×					
Låser:						
Hengelåser for lukkede godsvogner	×					
Konduktørnøkler	×					
Forarbeidelse av skåter, tegn. 3927				×		
Nøkkel for sikkerhetslås, tegn. 2427	×					

Fortsettes neste side.

	Oslo	Drammen	Hamar	Tr.heim	Bergen	Grorud
Diverse innredningsdetaljer for personvogner:						
Festebeslag for rom for nedslagsvindu	×					
Skap for anmerkningsbok, tegn. 3684	×					
Kleshengere med alle deler, tegn. 3868	×					
Forarbeidelse av deler etter tegn. 3969, skinner og ruller for skyvedører					×	
Klapphekker i sovekupeer, tegn. 3148 og 1397				×		
Kasser for papirhåndklær	×					
Avfallskurver						
Askebegre	×	×				
Signal- og lampeholdere m. v.:						
Togsignallamper		×				
Håndsignallamper		×				
Støpejernsholdere for sluttsignaler og ekstratogsignal				×		
Flyttbare holdere for sluttsignaler og ekstratogsignal (tegn. 4408)		×				
Detaljer for boggier, akselkasser m. v.:						
Stålforinger for akselkasseføringer m. v. på personvognsboggier		×				
Platerister og peilestaver for akselkasser med garnsmøring	×					
Kravemuffer, tegn. 5561		×				
Skjøtstykker, tegn. 5748		×				
Deler for merking m. v.:						
Initialer N S B i rustfritt stål	×					
Advarselskilt og stigtrin med tilbehør ved stige til tak, personvg.	×					
Støpt skilt «S»-merke	×					
Deler for kjølevogner:						
Vannlåser, Oslo distr., tegn. 2948	×					
Nye isbeholdere, ifyllingstrakter og panner for tømning av kjølevannet		×				
Deler for åpne godsvogner:						
Rørstaker	×					
Bremseutstyr:						
Endel vedlikeholdsarbeider ved trykkluftbremseutstyr	×					
Reparasjon av trykkmålere				×		
Kile for sikring av bremsekloss (stk. nr. 2, tegn. 4901)		×		×		
Diverse:						
Olje- og smørekanner som ikke kan kjøpes som handelsvare		×				

Sentralisering av arbeider.
Register.

		Oslo	Drammen	Hamar	Trondheim	Bergen	Grorud
1	Hengelåser for lukkede godsvogner ..	×					
	Overgangsbelger (selve lær- eller tøybelgen)	×					
	Tømmeventiler i mellomstykke for dampoppvarmingsslanger.....	×					
	Bufferhylser	×					
	Groves sugeventilatorer	×					
	Skrukobbel		×				
	Bufferstempler		×				
	Dragkroker		×				
	Sikkerhetskroker		×				
	Togsignallamper		×				
	Baksignallamper for lokomotiver		×				
	Håndsignallamper		×				
	Olje- og smørekanner som ikke kan kjøpes som handelsvare		×				
	Reparasjon av: Manometre.....				×		
	Vakuummetre				×		
	Pyrometre				×		
	Hastighetsmålere				×		
2	Stagboltmuttere		×				
3	Bufferplateforinger	×					
4	Konduktørnøkler	×					
5	Rørstaker	×					
6	Stålforinger for akselkasseforinger m. v. på personvognboggier.....		×				
	Platerister og peilestaver for akselkasser med garnsmøring	×					
7	Skjøtmuffer		×				
	Gaffelstykker		×				
	Dragstangstykker		×				
8	Endel vedlikeholdsarbeider for trykkluftbremseutstyr	×			×		
9	Kjelreparasjoner		×				
10	Hovedreparasjoner på lok. av de viktigste typer						×
11	Større vedlikeholdsarbeider på visse vogntyper samt presenninger:						

Trykt den 1. januar 1951. Hovedstyret for Statsbanene.

		Oslo	Drammen	Hamar	Trondheim	Bergen	Grorud
	Hovedpuss av:						
	Ao sovevogner				×		
	ACo —»—				×		
	Co —»—					×	
	Bo sittevogner	×					
	BCo —»—	×					
	Eo spisevogner	×					
	Hovedreparasjon av kjølevogner og andre lukkede godsvogner			×			
	Hovedreparasjon av presenninger			×			
12	Hovedreparasjon av elektriske motorvogner		×				
13	Initialer «NSB» i rustfritt stål	×					
14	Advarselskilter og stigtrin med tilbehør ved stige til tak på personvogner	×					
15	Støpt skilt «S»-merke	×					
16	Skap for anmerkningslok., tegning 3684	×					
17	Flyttbare holdere for sluttsignaler og ekstratogsignal etter tegning 4408		×				
18	Støpejernsholdere for sluttsignaler og ekstratogsignal				×		
19	Klæshengere med alle deler, tegning 3868	×					
20	Vannlåser for kjølevogner, Oslo distr. tegn. 2948	×					
21	Nye isbeholdere, ifyllingstrakter og panner for tømming av kjølevannet		×				
22	Forsterkning av dragfjærlås, tegn. 1090		×				
23	Forarbeidelse av skåter, tegning 3927					×	
24	Forarbeidelse av deler etter tegn. 3969 skinner og ruller for skyvedører					×	
25	Klapphekker i sovekupeer, tegn. 3148 og 1397				×		
26	Kile for sikring av bremsekloss (stk. nr. 2 på tegn. 4901)		×				
27	Nøkkel for sikkerhetslås (tegn. 2427)	×					
28	Kasser for papirhåndklær	×					
29	Avfallskurver	×					
30	Kravemutter etter tegn. 5561		×				
31	Skjøtstykker etter tegn. 5748		×				
32	Askebegre for personvogner	×					

Sentralisering av arbeider.
Register.

	Oslo	Drammen	Hamar	Tr.heim	Bergen	Grorud
Større vedlikeholdsarbeider på visse vogntyper samt presenninger:						
Hovedpuss av A_0-sovevogner				x		
—»— AC_0- —»—				x		
—»— C_0- —»—					x	
—»— B_0-sittevogner	x					
—»— BC_0- —»—	x					
—»— E_0- —»—	x					
Hovedrep. av kjølevogner og andre lukkede godsvogner			x			
Hovedrep. av presenninger			x			
Deler for buffer- og draginnretning:						
Bufferhylser	x					
Bufferstempler		x				
Bufferplateforinger	x					
Skrukobbel		x				
Dragkroker		x				
Sikkerhetskroker		x				
Skjøtmuffer		x				
Gaffelstykker		x				
Dragstangstykker		x				
Forsterking av dragfjærlås etter tegning 1090		x				
Låsring for hylsebuffer etter tegn. 4800	x					
Vinkelarm og strekklenk etter tegn. 6936	x					
Deler for ventilasjon og oppvarming:						
Groves sugeventilatorer	x					
Tømmeventiler i mellomstykker for dampoppvarmingsslanger	x					
Overgangsbelger (selve lær- eller tøybelgen)	x					
Låser:						
Hengelåser for lukkede godsvogner	x					
Konduktørnøkler	x					
Forarbeidelse av skåter, tegn. 3927				x		
Nøkkel for sikkerhetslås, tegn. 2427	x					
Kiekertlåser	x					

Fortsettes neste side.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

	Oslo	Drammen	Hamar	Tr.heim	Bergen	Grorud
Diverse innredningsdetaljer for personvogner:						
Festebeslag for rem for nedslagsvindu	x					
Skap for anmerkningsbok, tegn. 3684	x					
Kleshengere med alle deler, tegn. 3868	x					
Forarbeidelse av deler etter tegn. 3969, skinner og ruller for skyvedører					x	
Klapphekker i sovekuper, tegn. 3148 og 1397						
Kasser for papirhåndklær	x			x		
Avfallskurver	x					
Askebegre		x				
Signal- og lampeholdere m. v.:						
Togsignallamper		x				
Håndsignallamper		x				
Støpejernsholdere for sluttsignaler og ekstratogsignal				x		
Detaljer for boggier, akselkasser m. v.:						
Stålforinger for akselkasseføringer m. v. på personvognsboggier		x				
Platerister og peilestaver for akselkasser med garnsmøring	x					
Kravemuffer, tegn. 5561		x				
Skjøtstykker, tegn. 5748		x				
Deler for merking m. v.:						
Initialer NSB i rustfritt stål	x					
Advarselskilt og stigtrin med tilbehør ved stige til tak, personvogn	x					
Støpt skilt «S»-merke	x					
Deler for kjølevogner:						
Vannlåser, Oslo distr., tegn. 2948	x					
Nye isbeholdere, ifyllingstrakter og panner for tømning av kjølevannet		x				
Deler for åpne godsvogner:						
Rørstaker	x					
Bremseutstyr:						
Endel vedlikeholdsarbeider ved trykkluftbremseutstyr	x			x		
Reparasjon av trykkmålere				x		
Kile for sikring av bremsekloss (stk. nr. 2, tegn. 4901)		x		x		
Diverse:						
Olje- og smørekanner som ikke kan kjøpes som handelsvare		x				

Metallskrap av standardlegeringer kan brukes om igjen i støperiene. Det samme gjelder ren spon av standardlegeringer.

Standardisering av bronse og rødmetall, messing og hvittmetall.

25/1—51—j.nr. S. 4436 M. 16.

Blandingsspon og metallskrap av ukjent sammensetning må sendes til raffineringsverk.

For å sikre riktig sortering av skrapmetall forholdes slik:

Alt standardisert metallgods merkes fra støperiet med legeringsnummeret, f. eks. «Bf. 10». Merket anbringes så vidt mulig slik at det ikke fjernes ved slitasje eller bearbeiding.

Når det opprinnelige merke blir fjernet ved bearbeiding, innstemples nytt merke på den ferdige del.

Godkjente sveiseelektroder.

14/1—52—j.nr. S. 4691 M. 4.

Elektroder godkjent for sveising av bærende konstruksjoner og kjeler for rullende materiell er angitt på skisse nr. 914 à jour-ført pr. 13/9—51.

Nevnte skisse eller avskrift av samme må ikke distribueres videre.

Tabell over godkjente sveiseelektroder serie 601,6 blad 7 annulleres.

Standardisering av bronse og rødmetall, messing og hvittmetall.
25/1—51—j.nr. S. 4436 M. 16.

Metallskrap av standardlegeringer kan brukes om igjen i støperiene. Det samme gjelder ren spon av standardlegeringer.

Blandingsspon og metallskrap av ukjent sammensetning må sendes til raffineringsverk.

For å sikre riktig sortering av skrapmetall forholdes slik:

Alt standardisert metallgods merkes fra støperiet med legeringsnummeret, f. eks. «Bf. 10». Merket anbringes så vidt mulig slik at det ikke fjernes ved slitasje eller bearbeiding.

Når det opprinnelige merke blir fjernet ved bearbeiding, innstemples nytt merke på den ferdige del.

Godkjente sveiseelektroder.
14/1—52—j.nr. S. 4691 M. 4.

Elektroder godkjent for sveising av bærende konstruksjoner og kjeler for rullende materiell er angitt på skisse nr. 914 à jour-ført pr. 13/9—51.

Nevnte skisse eller avskrift av samme må ikke distribueres videre.

Tabell over godkjente sveiseelektroder serie 601,6 blad 7 annuleres.

Sentralisering av fremstilling av låseringer for hylsebuffere etter tegn 4800.
14/9—53—j.nr. 786 M.

Fremstilling av låsring etter tegning 4800 stk. nr. 5 skal sentraliseres ved Oslo distrikts verksted.

Sentralisering av vedlikehold av Kiekertlåser for personvogner.
24/12—53—j.nr. S. 3909 M. 35.

For å sikre en ensartet og mest mulig betryggende reparasjon av Kiekertlåser skal vedlikeholdet av disse låser heretter foretas i Oslo distrikts verksted, Bispegt. 12.

Behov for nødvendige deler oppgis til Hovedstyret, hvoretter bestilling vil bli foretatt.

Da det er vanskelig å skaffe rundtjernsdimensjoner — hvorav boltene fremstilles — i millimetermål, kan inntil videre boltene fremstilles av rundtjern i tommemål. For de forskjellige boltdiametre blir bolthodediameteren D i tommer:

Boltdiameter d i mm	Bolthode-diameter D i tommer	Boltdiameter d i mm	Bolthode-diameter D i tommer
16	1⅛	38	2⅛
20	1¼	40	2¼
22	1⅜	45	2⅜
25	1½	50	2⅝
28	1⅝	55	2⅞
30	1¾	60	3
32	1⅞	65	3½
35	2		

Av hensyn til den fremtidige sentraliserte produksjon av bolter og foringer er det ønskelig å ha en viss oversikt over det påregnelige årsforbruk av de forskjellige lagerdimensjoner. Oppgave over hvor stort årsforbruk det tilnærmet kan påregnes av de forskjellige *lagerdimensjoner* av bolter og foringer sendes Hovedstyret innen utgangen av august i år.

Standardisering vedkommende det rullende materiell.
16/7—49—j.nr. 952 M.

For det rullende materiell er nå vedtatt følgende standardisering, som gjøres gjeldende:

1. Rørkoblinger og kobber.
2. Senterboringer.
3. Pakningslinser.

Et sett av de utarbeidede standardblad (standardtegninger) ialt 13 blad, derav 9 blad av gruppe PM, 1 blad av gruppe PA, 1 blad av gruppe AE og 2 unummererte blad.

På standardbladene er anført F-nr. for de emner de respektive deler skal forarbeides av. Lister over disse emner vil bli oversendt senere.

Det er forutsetningen at det gåes over til de standardiserte rørkoblinger og pakningslinser etterhvert som de tilsvarende deler på det rullende materiell må skiftes ut.

Forarbeidelse av rørkoblinger og pakningslinser sentraliseres ved Statsbanenes Verksted, Grorud.

Trykt den 1. januar 1950.

Hovedstyret for Statsbanene.

Standardisering vedk. det rullende materiell. Nr. 3 ½″ rørgjenger på tapp på trykkmålere. Nippel for trykkmålere.

22/11—49—i.nr. S. 4436 M. 4.

Trykkmålere som brukes ved N.S.B. har nå tapper med forskjellige gjenger, ⅜″ eller ½″ rørgjenger eller 23×1/10″ Lon-gjenger.

Dette skaffer vanskeligheter ved utbytting og trykkmålere til N.S.B. skal derfor heretter utstyres med ½″ rørgjenger som passer til den vedtatte standard for rørkoblinger.

De trykkmålere som ikke har tapper som passer til denne standard skal derfor ved inntredende behov utstyres med en nippel som vist på det oversendte standardblad uten nummer. (Når bladets plass i kodifiseringssystemet er fastlagt vil det få nummer).

Forarbeidelsen av niplene sentraliseres ved Statsbanenes Verksted, Grorud.

Typebetegnelser og alm. revisjonsbestemmelser.

Aksler hvis tapper er nedslitt til minste tillatte diameter må utbyttes. Elektrisk eller autogen påleggsveis er ikke tillatt brukt for hjulsatser.

Sveising av akseltapper. *7/12—25 — j.nr. 6882 M.*

Ved vogn- eller lokomotivhjulsatser må det ikke brukes sveising i noensomhelst form. Likeledes må det ikke foretas innhamring av riller medmindre diameteren på partiet med riller er meget større enn påkrevet av hensyn til bøyningspåkjenningen (ved drivhjulnav med bærelager innvendig hvor diameteren av akslen i navet er betydelig større enn diameteren på akseltappen).

Sveising av hjulsatser. *30/3—26 — j.nr. 1506 M.*

Påsveising av materiale etter slitasje av hjulringer med strekkfasthet over 72 kg/mm² må for tiden ansees driftsfarlig.

Vognhjulringer anskaffet etter 28/6—29 er utført av materiale med strekkfasthet 70 kg/mm². Sveising av sådanne hjulringer er inntil videre ikke tillatt.

Også sveising av eldre hjulringer skal foreløpig utstå.

Sveising av hjulringer. *15/11—32—j.nr. 5421 M.*

Vognhjulsatser av type VI (med tappdimensjoner 115 ×200 mm) blir heretter bestilt etter tegn. 3041 (rev. 13/4—43) idet radien for hulkilen mot bæretappenes ytre krave er forandret fra 15 mm til 2 mm.

Forandret hulkil på hjulsats type VI. *28/4—43 — j.nr. S. 3452 M3.*

I forbindelse med denne forandring av hjulsats VI bestemmes:

For nye godsvogner med hjulsats VI skal heretter bare brukes hjulsatser med 2 mm radius i hulkil mellom tapp og krave.

Lagerskåler for 2-akslede godsvogner skal være etter tegn. 5383.

Til private jernbanevognverksteder må det heretter bare utleveres hjulsatser av type VI med 2 mm hulkil mellom tapp og krave. Maskinsjefens beholdning av hjulsatser av type VI med 15 mm hulkil mellom tapp og krave skal forandres i Oslo distrikts verksted etterhvert i fornøden utstrekning før de utleveres.

Enhver godsvogn med hjulsats VI som heretter sendes fra verksted ut i trafikk etter foretatt revisjon eller hjulbytte, såvel nye som eldre vogner, skal ha hjulsatser etter tegn. 3041 (rev. 13/4—43) med 2 mm hulkil mellom tapp og

krave. Lagerskålen skal være etter tegn. 5383 eller etter tegn. 5159 med forandringer etter skisse nr. 621 datert 14/3—43.

Kokille for istøpning av lager for hjulsats VI etter tegn. 5260 med detaljer etter tegn. 5261 må forandres tilsvarende og tegningene vil bli revidert og sendt til de distrikter som har skaffet seg kokillen.

Akselprotokoll for vogner.
1/2—47 — j.nr. 63 M.

Alle aksler for personvogner, godsvogner og motorvogner som heretter nyanskaffes, skal få nummer med merket *N.S.B.* istedetfor de tidligere distriktsmerker. Protokoll over slike aksler vil bli ført ved Maskindirektørens kontor og føring av akselprotokoll for så vidt aksler med *N.S.B.*-nummer angår kan opphøre.

Når nye aksler (hjulsatser) mottas i distriktet skal følgende data sendes inn til Hovedstyret:

Akselens N.S.B.-løpenummer.
Leverandørens navn.
Fabrikkens løpenummer.
Fabrikert: År og måned.
Charge nr.

Har akselen ved mottagelsen ikke fått N.S.B.-løpenummer, vil dette bli oppgitt fra Hovedstyret for å påføres. Når akslen første gang tas i bruk skal følgende data sendes inn:

Akselens N.S.B.-løpenummer.
Tatt i bruk: År, måned og på vogn nummer (senere flytning av hjulsatser til andre vogner innmeldes ikke).

Utrangering av aksler må også meldes inn sammen med grunnen til utrangeringen.

Merkingen av akslene fremgår av tegningene nr. 5657 og 5737.

Stensilerte skjemaer som skal brukes ved disse innberetninger kan rekvireres fra Maskindirektørens kontor.

Forandring av hulkil på vognhjulsatser.
24/4—53—j.nr. 172/52 M.
(jfr. 25—11—51 j.nr. 1589 M).

Det er utarbeidet nye tegninger av lagere for tapper med 2 mm hulkil. Disse lagere er konstruert med henblikk på fremstilling ved slyngestøpning. Fremstillingen er overlatt til Verkstedet Grorud, som vil levere lagrene fullt ferdig bearbeidet. Det vil senere bli gitt meddelelse om når Grorud er leveringsdyktig. Inntil videre kan de gamle lagere brukes, idet tilpasningen til de endrede tapper skjer ved utboringen av hvittmetallet.

Det er forutsetningen at så vel hjulsatser av type VI som hjulsatser av type IV skal forandres i den utstrekning det er mulig ved full utnyttelse av tappbearbeidingsmaskinene i den ordinære arbeidstid.

De halvårlige oppgaver over forandrede hjulsatser blir heretter å spesifisere med hensyn til hjulsatstyper.

Innsendelse av oppgaver over forandrede hjulsatser sløyfes for Stavanger, Kristiansand og Narvik distrikt.

Trykt den 1. januar 1954.

Hovedstyret for Statsbanene.

Akseltrykk og minste tappdiameter.

Største tillatte nedslitning av tapper på vognhjulsatser med glidelager.

Hst. sirk. nr. 472. 11/7—34—j.nr. 1854 M.

For tapper på vognhjulsatser med opprinnelig tappdiameter 110 mm eller større tillates inntil 10 mm nedslitning, målt på diameteren.

For tapper med opprinnelig tappdiameter under 110 mm tillates inntil 6 mm nedslitning målt på diameteren.

Merkn.: Etter foran nevnte bestemmelse blir den minste tillatte tappdiameter for de forskjellige hjulsatser som oppført i nedenstående tabell:

Hjulsats	Opprinnelig nominelle tappdimensjoner mm	Minste tillatte nominelle tappdiameter mm	Høyest tillatte akseltrykk tonn	Merkn.
1	2	3	4	5
Type I	89 × 178	83	9	
» IV	110 × 200	100	12	
» VI	115 × 200	105	15	
etter tegn. 3803	85 × 197		7	
—»— 3946	115 × 200	105	15	
—»— 4606	120 × 230	110	15	
—»— B102b	115 × 200	105		
—»— 5330	110 × 215		12	
Type VII	112 × 227		12	
» VII a ..	112 × 227		12	For rullelager
» VIII	125 × 225		15	
» VIII a ..	125 × 225		15	
» IX	108 × 208		12	

Tappdiameter for vognhjulsatser med rullelager.

22/4—52—j.nr. 472 M.

Ved eventuell neddreining av tapper på vognhjulsatser med rullelager bør følgende 1 mm intervaller for diametermålet brukes, slik at vanlige reserve avdragshylser kan anvendes:

Diam. av ny tapp mm	Diam. av neddreid tapp mm
125	124 eller 123
112	111 » 110

Akselbrudd på personvogn.
1/11—48—j.nr. S. 3712 M 57.

Den 2/10—47 avsporet Co3c-vogn nr. 892. Årsaken til avsporingen var brudd av vognakselhjulsats type I merket:
Krupp 10.29 4598 M.
15522 Oslo 915 T.
Bruddet var oppstått på innersiden av hjulet et par millimeter inne i navet slik at sprekken ikke har vært synlig.
Akselen tilhører en leveranse på 220 stk. aksler fra Krupp i 1929.
Aksler av omhandlede leveranse må undersøkes ved første anledning.
Oslo distrikt bør herunder bruke «Super Sonic»-apparatet. I de øvrige distrikter foretas undersøkelsen ved at hjulene presses noe ut for nøyaktig inspeksjon.
Finnes det feil må akselen kasseres og forholdet innmeldes til Hovedstyret (Maskinavdelingen).

Hjulsatser type I, levert av Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten A/G Union i 1913—1914.
30/12—48—j.nr. S. 3712 M 62.

Av denne leveranse på ialt 128 stk. hjulsatser av type I er det inntruffet akselbrudd på 4 hjulsatser.
Hjulsatser av type I med aksel merket Union 1913 eller 1914 skal heretter bare anvendes for godsvogner, utskifting fra personvogner må foretas ved første anledning.
De av akslene for nevnte hjulsatser som er merket 587 (chargenummeret) skal kasseres ved første anledning. (Det var opprinnelig 22 aksler av denne charge).

Metallisering av aksler.
25/5—49—j.nr. 552 M.

For metallpåsprøytning er det nødvendig å foreta innskjæring av riller for at metallbelegget kan få tilfredsstillende feste. Da slike riller lett vil være årsak til bruddanvisning må metallpåsprøyting *ikke brukes* for deler som har store påkjenninger, som f. eks. aksler til hjulsatser for lokomotiver og vogner.

Hjulsatser med pressede skivesentre av lett konstruksjon på tyske godsvg.
10/3—49—j.nr. 218 M.

Utskiftning av hjulsatser på omhandlede tyske godsvogner i samsvar med Hovedstyrets brev av 21/6—48—j.nr. 1222 M kan innstilles.
Utskiftningen ble bestemt på grunnlag av en innsendt skisse av navet for hjulsatsen til en avsporet vogn.
En oppmåling av det gjennomskårne nav viser at navet er vesentlig solidere enn hva den først innsendte skisse viste. Forskyvning av navet på den tyske vogns aksel må sees som et isolert tilfelle som f. eks. kan skyldes dårlig påpresningstrykk.

Trykt den 1. januar 1951.

Hovedstyret for Statsbanene.

Når disse tyske godsvogner er i verksted må det foretas målinger på hjulsatsene for å få sikkerhet for at forskyvning av nav på aksel ikke har funnet sted. I tilfelle det konstateres forskyvning bes meddelelse snarest sendt Hovedstyret.

Navet på omhandlede hjulsatser er vist på den oversendte kopi av Hamar distrikts skisse datert 26/2—49.

Hjulsatsmateriell for vogner.
12/1—50—
S. 3712 M. 97

Fra Baume & Marpent er levert 4350 stk. hjulringer bestilt i september 1948. Av hjulringene er 1200 stk. merket 32V, 3100 stk. er merket 44V, mens 50 stk. er etter profil 14 på tegning nr. 2362.

En av hjulringene (nr. 44V) merket BMB 10 48 3417 22490 M 70 er allered kassert da det etter kort tids bruk løsnet tynne flak av materialet på løpeflaten i ca. 32 cm lengde målt langs periferien. Merkingens sifre 10 48 angir at ringen er fremstilt i oktober 48.

Alle feil som måtte vise seg på ringer av denne leveranse meldes Hovedstyret.

Trykt den 1. januar 1951.

Hovedstyret for Statsbanene.

Tegning A/1636: Standard sprengringsprofil erstatter den hittil brukte tegning O.D.2755 og skal heretter brukes ved alle forespørsler, oppgaver, bestillinger m. v.

Standard sprengring-profil.
20/10—51—j.nr. 1414 M.

Hjulsatser på etterlatte tyske godsboggi-vogner.
10/7—52—j.nr. S. 4611 M. 96.

Av etterlatte tyske godsboggivogner (plattformvogner) has ca. 50 stk. Vogner som ennå ikke er omnummerert har tysk hovedlitra SS, og de som er omnummerert har fått norsk litra To og nummer i serien 38 200—38 299.

I h. t. de hitsendte omnummereringsskjema (skjema 7) finnes flere typer av disse vogner, men de fleste har visstnok boggisenteravstand 10,0 m eller 12,8 m.

På flere av skjemaene er anført at vognene har hatt påskriften «Raddurchmesser 940 mm». Hjulsatsskjema nr. 8 er ikke hitsendt for alle omnummererte vogner, men i flere tilfelle hvor skjema 8 er hitsendt, er det angitt at vognene har hjulsats VI, selv for vogner med den tyske påskrift om 940 mm. Hjulsats VI har som bekjent løpesirkeldiam. lik 1 000 mm ved ny ring.

I Oslo distrikt er to vogner tatt ut av trafikken idet vognenes hjulsatser som hadde løpesirkeldiam. over 940 mm hadde slitt dype merker i understillingen. Begge vogner hadde påskriften «Raddurchmesser 940 mm».

Vogner med hjulsatser med for stor løpesirkeldiameter må anses som en fare for trafikksikkerheten idet boggiene praktisk talt hindres i å dreie seg i kurver.

Det må derfor foretas nøyaktige undersøkelser på alle omhandlede vogner, men da det er mulig at mange av vognene går med hjul med riktig diameter maks. 940 og da det videre er mulig at det finnes vogntyper som er bygd for større hjuldiameter vil det medføre praktiske vanskeligheter for så vel verkstedene som for trafikken om alle ca. 50 vogner, også de med eventuelle riktige hjuldiametere, ble tatt ut av trafikken og sendt til verksted samtidig for kontroll.

Det blir derfor i første omgang å forholde således: Samtlige vognvisitører gis pålegg om å undersøke enhver vogn med tysk hovedlitra SS eller norsk litra To i nummerserien 38 200—38 299 for å fastslå om et eller flere av vognens 8 hjul har slitt merke i understillingen. Det bemerkes at på de observerte vogner består understillingen av 4 langsgående kanalprofiler og det var de to indre kanalprofiler som hjulene hadde slitt merke i.

Vogner, hvor ett eller flere av vognens 8 hjul har slitt merker i understillingen, blir å sende til nærmeste verksted.

Vogner hvor ingen av vognens 8 hjul har slitt merke i understillingen, tillates fortsatt benyttet i trafikk. For å

unngå at vognvisitørene til stadighet undersøker samme vogn, påføres hver enkelt boggi hvor hjulene ikke har slitt merke i understililngen, en stor og tydelig «K» dvs. (kontrollert) med kritt, slik at vogner med dette merke ikke undersøkes på ny med hensyn til hjulsatsene.

Når vogner, hvor hjulene har slitt merke i understillingen, kommer til verksted forholdes således:

For så vidt verkstedet har etterlatte tyske hjulsatser med maks. 940 mm løpesirkeldiameter på lager blir disse å anbringe på vognene i stedet for hjulsatsene med for stor diameter. Has ikke slike hjulsatser på lager, anbringes hjulsatser med slitte, men nydreiede hjulringer, hvor løpesirkeldiameteren ikke overskrider 940 mm, dog tillates ikke ringene å bli dreiet under merke for siste avdreiing.

Med hensyn til de hjulsatser med løpesirkeldiameter maks. 940 mm som anbringes under vognene, bemerkes at det må påses at *akselen* har dimensjoner som svarer til VV + lasteevne og akselens dimensjoner må derfor kontrollberegnes i samsvar med retningslinjene som er anført i brev herfra dat. 28/8—51, S. 4611 M. 40.

Som før nevnt synes det som de fleste av vognene har boggisenteravstand 10,0 eller 12,8 m og disse typer har i h. t. de tyske påskrifter henholdsvis VV + lasteevne ca. 54 og 60 tonn. Disse vogner må således ha hjulsatser med aksler svarende til aksel for hjulsats VI. Men da det også finnes andre vogntyper av disse To anses det nødvendig at akslene kontrollberegnes for hver vogn, så man har sikkerhet for at ingen vogn forlater verkstedet med aksler som ikke er i samsvar med vognvekt + lasteevne.

For vogner som kommer til verksted for omnummerering eller revisjon, også vogner som har fått krittmerket «K» må nøye undersøkes om hjulsatsenes aksler og hjuldiameter er i orden.

For vogner som skal gå med hjulringdiameter maks. 940 mm påføres på hver boggi, på begge sider, påskriften: «Hjuldiameter 940 mm». Og det forutsettes at verkstedene også fremtidig påser at disse vognene ikke sendes ut med hjulsatser med for store hjuldiametere.

I tilfelle hjulene har slitt så meget på understillingen at den anses svekket, blir understillingen å reparere.

For at man her kan få oversikt over antall vogner som skal gå med hjuldiameter maks. 940 mm imøteses meddelt hertil nummer på de vogner som sendes ut fra Deres distrikts verksted med hjuldiameter maks. 940 mm. Likeledes ønskes meddelt nummer på de vogner som har gått med en eller flere hjulsatser med for store hjul.

Vognhjulringer
24/3—53—j.nr. 241 M.

Den internasjonale jernbaneunion (UIC) har vedtatt følgende bestemmelser vedrørende godsvogner for å sikre pålitelig funksjon av automatiske skifteanlegg med sporbremser:

1. De nedre deler på godsvognene må være innenfor laste- og konstruksjonsprofilet selv ved største last.
2. Akselkassene bør være så tette som mulig.
3. Forskjellen i bredde av hjulringene på samme godsvogn må ikke være større enn 3 mm på samme side av vognen.
4. For boggivogner bør denne forskjell søkes redusert til 2 mm på hjulringene på samme side av samme boggi.
5. Hjulringenes ytre og indre sideflater må ikke males.
6. Ved hjulringer som skal fremstilles, må det ikke anordnes fremspringende partier for merking, spesielt ikke for å angi grensen for tykkelsen av hjulringene.

Disse bestemmelser blir heretter å følge for godsvogner som kan envendes i internasjonal trafikk, altså vogner merket RIV. Dessuten blir bestemmelsen å følge for G4-vogner hvor RIV-merket er fjernet midlertidig.

Når det for disse vogner brukes hjulsatser med hjulringer som tidligere er bearbeidet på sideflatene, må det ved sammenparring av hjulsatsene påsees at bestemmelsene om største differanse og bredde av hjulringene overholdes. Hjulringer som heretter skal bearbeides på sideflatene og som anvendes på hjulsatser som kan brukes for godsvogner, skal for breddemålet ha toleransen $+0 \div 2$.

Bestemmelsene gjelder ikke for hjulsats I og ellers vognhjulsatser som ikke kan anvendes for normalsporte godsvogner. For slike hjulsatser behøver heretter den ytre sideflaten på hjulringen ikke å dreies.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Utrangeringsforskrifter for hjulsatser

Kassering av gamle hjulsatser.
24/12—29—j.nr. 1455 M.

Vognhjulsatser som er mere enn 50 år gamle eller hvis alder er ukjent bør etterhvert utbyttes.

I de oppgaver som avgis til Hovedstyret over behov av hjulsatsmateriell for vogner av hensyn til nyanskaffelse av hjulsatsmateriell skal det også medtas et passende antall aksler for utbytning av gamle aksler.

Akslene blir å oppføre særskilt i oppgaven og med merknad om at de foreslåes anskaffet for utbytning av gamle aksler.

For vogner som brukes i trykkluftbremsede tog skal det ikke brukes vognhjulaksler som er over 40 år gamle.

Kassering av gamle hjulsatser.
2/4—49 — j.nr. S. 3712 M 72.

På en godsvogn er inntruffet akselbrudd ved innerkant av begge navseter på en hjulsats av type 1. Akselen hadde kilespor i navsetene.

Da kilespor må forutsettes å kunne påskynne sprekkdannelser skal vanlige vognhjulsatser, som måtte ha kile i navsetene, kasseres. Meddelelse om eventuell kassering av slike hjulsatser sendes Hovedstyret i hvert enkelt tilfelle.

Trykt den 1. januar 1950. Hovedstyret for Statsbanene.

Utrangeringsforskrifter for hjulsatser.

Kassering av gamle hjulsatser.
24/12—29—j.nr. 1455 M.

Vognhjulsatser som er mere enn 50 år gamle eller hvis alder er ukjent bør etterhvert utbyttes.

I de oppgaver som avgis til Hovedstyret over behov av hjulsatsmateriell for vogner av hensyn til nyanskaffelse av hjulsatsmateriell skal det også medtas et passende antall aksler for utbytning av gamle aksler.

Akslene blir å oppføre særskilt i oppgaven og med merknad om at de foreslåes anskaffet for utbytning av gamle aksler.

For vogner som brukes i trykkluftbremsede tog skal det ikke brukes vognhjulaksler som er over 40 år gamle.

Kassering av gamle hjulsatser.
2 4—49—j.nr. S. 3712, M. 72.

På en godsvogn er inntruffet akselbrudd ved innerkant av begge navseter på en hjulsats av type 1. Akselen hadde kilespor i navsetene.

Da kilespor må forutsettes å kunne påskynne sprekkdannelser skal vanlige vognhjulsatser, som måtte ha kile i navsetene, kasseres. Meddelelse om eventuell kassering av slike hjulsatser sendes Hovedstyret i hvert enkelt tilfelle.

Utrangering av hjulsats I med rille i akslen utenfor navet.
14/2—51—j.nr. 1910/49 M.

Enkelte hjulsatser av type I (tegning 1584) har en rille i akslen utenfor navet hvor akseldiameteren er 114 mm. Rillen er ca. 3,5 mm bred og ca. 2 mm dyp og befinner seg ca. 3,5 mm innenfor hulkilen på tappen.

Når slike hjulsatser påtreffes skal akslene utrangeres. Hjulsentrene kan brukes såfremt det oppnåes tilstrekkelig påpressingstrykk.

Hjulsatser levert av Deutsch-Luxemburgische Bergwerk und Hütten A/G. Union i 1913—1914.
19/2—51—j.nr. S. 3712, M. 112, kfr. 30/12—48—j.nr. S. 3712, M. 62.

Det er inntruffet akselbrudd i begge navseter ved innerkant av navene på en aksel type I av denne leveranse. Akslen var anbrakt under en personvogn.

Alle gjenværende aksler for hjulsats I av denne leveranse (merket Union 1913 eller 1914) skal kasseres ved første anledning. Antallet vil dreie seg om 103 aksler.

Oppgave over antall aksler som blir kassert i 1951 og 1952 innsendes pr. 31/12—51 og 31/12—52.

Trykt den 1. januar 1952.

Hovedstyret for Statsbanene.

Kassering av gamle hjulsatser.

31/3—51—j.nr. S. 3712, M. 116.
30/5—51—j.nr. S. 3712, M. 123.
8/6—51—j.nr. 642 M.

Da det viser seg at gjennomføringen av gjeldende forskrifter for bruk av eldre hjulsatser vil medføre anskaffelse av et ganske stort antall hjulsatser av type I, gjøres inntil videre følgende bestemmelser gjeldende:

1. *Hjulsatser for personvogner.*

Ved revisjon av personvogner må påsees at hjulsatsene ikke er over 40 år gamle.

2. *Hjulsatser for godsvogner.*

Ved revisjon av *lukkede* godsvogner med trykkluftbremse eller trykkluftledning må påsees at hjulsatsene ikke blir over 45 år innen neste revisjon (hjulsatsene må ikke være over 41 år gamle ved angjeldende revisjon).

Ved revisjon av de øvrige godsvogner må påsees at hjulsatsene ikke blir over 50 år gamle innen neste revisjon (hjulsatsene må ikke være over 46 år ved angjeldende revisjon).

Hjulsatser som er 50 år gamle eller mere kasseres. Hjulsentre som er i god stand og fortrinsvis med lite slitte hjulringer fra kasserte hjulsatser av type I kan såfremt reserveaksler has på beholdning, brukes for tilveiebringelse av komplette hjulsatser av type I.

Det forutsettes at nødvendig påpressingstrykk oppnåes.

For i størst mulig utstrekning å unngå anskaffelse av nye hjulsatser av type I for utskifting av eldre hjulsatser må det ved utrangering av vogner påsees at brukbare hjulsatser tas inn på beholdning.

Ved salg av utrangerte vogner til private forholdes som angitt i Hovedstyrets brev av 27/2—51, j.nr. S. 2161 M. 460 (jfr. serie 601,3).

Kassering av gamle hjulsatser.
21/10—53—j.nr. 925 M.

For å unngå anskaffelse av større antall nye hjulsatser av type I er det nødvendig at *alle* brukbare hjulsentre for hjulsatser type I brukes for oppbygging av nye hjulsatser. Brukbare hjulsentre blir derfor å sende Verkstedet Grorud eller verkstedene i Drammen-, Hamar- eller Trondheim distrikt, som vil foreta sammensetning av komplette hjulsatser.

Oslo distrikt skal sende brukbare hjulsentre til Verkstedet Grorud.

Bergen-, Stavanger- og Kristiansand distrikter sender hjulsentre til Drammen distrikt verksted.

Henvisning til denne bestemmelse foretas ved avsnitt 3 i punkt 2 i bestemmelse av 31/3-51 — j.nr. 3712 M 116, serie 602,4, blad 1.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Person- og reisegodsvogner.

3dje kl. sovekupéer.
11/1—33—j.nr. 93 M.

For å forenkle vedlikeholdet av 3dje kl. sovekupéer, skal de dobbelte mellomvegger med skyvedører mellom 3dje kl. sovekupéene etter hvert som leilighet gis borttas og erstattes med enkelte vegger uten skyvedører. Veggene utføres som vist på tegning nr. 3458.

På de nye vegger anordnes et klappsete og den nåværende stige med håndtak oppsettes som vist på nevnte tegning. Stigen avhøvles dog på baksiden (mot veggen) før oppsetningen som vist på skisse datert 26/6—29 (rev. 21/12—32).

Utgiftene ved ovennevnte forføyninger forutsettes ført på alminnelig vedlikehold og meddelelse om når heromhandlede forføyninger er gjennomført sendes Hovedstyret.

Klappstige i sovevogner.
22/3—52—j.nr. 266 M.

Ved Hst.'s brev av 27/10—52 j.nr. 706 M ble det gitt beskjed om forandring av klappstige etter tegning 2228. Istedenfor å foreta denne forandring skal det brukes stige av stål etter tegning 6625. Allerede forandrede stiger beholdes inntil de blir i en slik forfatning at de bør utskiftes.

Fremstilling av stålstiger er sentralisert i Trondheim distrikts verksted. Nye stålstiger kan ved behov rekvireres fra Trondheim distrikt.

---

stillende sikret ved fastsveising til hengslet i den ene pinneende. Hvor dette ikke er tilfelle skal lukene sikres ved å anbringe et provisorisk beslag som vist på skisse nr. 700 datert 7/9—44.

Etterhvert som G4-vogner kommer til verksted for revisjon eller reparasjon, må nøye ettersees at hengselpinnene er tilfredsstillende overklinket i begge ender, og hvor dette ikke er tilfelle sikres pinnen ved solid fastsveising til hengslet i den ene ende. Eventuelt anbrakte provisoriske beslag etter nevnte skisse blir å fjerne.

Ved godkjennelse av nye vogner blir også nevnte pinner å etterse og om nødvendig å fastsveise som her nevnt.

Forandringsarbeider på G 4-vogner. (Diagonalavstivning m. v.).

13/4—46 — j.nr. 672 M.

Etterhvert som G4-vogner kommer til verksted skal følgende forandring foretas:

1. Begge langvegger forsynes med diagonalavstivning som vist på tegn. 5257 rev. 11/1—46.
2. Ny knuteplate anbringes ved dørstender (vist som 10 mm plate 175 mm høy og 100 mm bred på tegn. 5257 rev. 11/1—46).
3. Øre for låskjetting anbringes som vist på tegn. 3438 rev. 15/1—46.
4. Slitte løpeskinner bør vedlikeholdes ved påleggsveis av slitesterkt materiale (Brinellhårdhet ca. 250). Påsveisingen utføres som vist på tegn. 5259 rev. 10/1—46.

Mangler ved skyvedører på G- og Gf-vogner (med litraindeks 1, 2 eller 3).

18/4—44 — j.nr. 879 M.

17/6—46 — j.nr. 1144 M.

Det klages over tyveri fra G-vogner selv om de er låst og plombert. Dersom skyvedørens sikringsanordning er slitt, brukket av eller bøyet er det mulighet for å løfte døren av føringene og bende den ut uten å røre lås eller plomber.

Når vognene er i verksted må skyvedørens sikringsanordninger (kfr. tegn. 395 og 437) ettersees og om nødvendig repareres.

Dersom sikringsanordningen er blitt bøyet tilside vil det også være mulig å bringe den i stilling bare ved hammerslag uten å ta vognen inn i verksted. Vognvisitørene må derfor pålegges å ha sin oppmerksomhet henvendt på forholdet og om mulig rette på feilene. I de tilfelle hvor sikringsanordningen ikke kan repareres av vognvisitøren må vognen snarest utskrives til verksted for reparasjon.

Bedre oppvarming av konduktørrom i gamle F-vg.
31/5—44 — j.nr. 1044 M.

Når to-akslede eller fire-akslede vogner med konduktørrom er inne til revisjon skal konduktørrommets dører og vinduer ettersees og nødvendige utbedringsarbeider foretas så dører og vinduer blir så tette som mulig.

Lekkasje i G4 vogner.
21/5—49 — j.nr. 239 M.

Tegning 5889 — Løpe- og styreskinner med detaljer, er revidert den 14/2—48.

Forandringen har til hensikt å hindre regnvann å trenge innenfor dørene i G4-vognene.

Forandringen utføres på alle vogner av denne type etter hvert som de kommer til verksted.

Utette G4-vogner.
15/2—52—j.nr. 128 M.

På grunn av de mange klager over at vann trenger inn i G4-vogner og dermed følgende skader på gods, har man søkt å bedre dette forhold på forskjellig måte.

På 400 stk. G4-vogner som ble bestilt i 1951 vil fugene i panelingsbordene bli utført partielt slik at veggene blir glatte (uten de skrå fuger) i partiet som dekkes av hjørne- og dørstenderne og av gavlbunn på endevegg.

Disse vogner blir bygd uten luke i endevegg.

På tidligere leverte G4-vogner er det gjort forskjellige prøver og det beste resultat er oppnådd ved å tette fugene med «Rubberseal gummikitt» type Spesial fra Reingun kjem.tekn. industri Drammen.

Etter hvert som G4-vogner kommer til verksted for reparasjon eller revisjon skal fugene tettes med foran nevnte gummikitt eller tilsvarende andre fabrikata som garanteres å holde seg elastisk uten sprekkdannelse gjennom år.

Følgende fuger skal tettes:

Ved hjørnestenderne både på langvegg og tverrvegg, ved dørstenderne samt ved gavlbunn ved endevegg, og det må nøye påses at kittet føres kompakt og langt inn i fugene.

Som ytterligere sikkerhet mot at vann trenger inn i vognen skal det bores et 20 mm hull gjennom øvre flens i understillingens endebjelke i alle 4 hjørner umiddelbart under det hulrom som dannes i hjørnevinkelen hvor bordene i sidevegg og langvegg støter sammen (se tegn. 3438 snitt B—B).

Da det har forekommet tilfelle hvor flattjernet ved overkant av endebjelke er tæret opp av rust, må det påses at dette jern gir god tetning og om nødvendig blir jernet å fornye.

Da disse lekkasjer påfører Jernbanen erstatningsansvar for betydelige beløp er det av viktighet at tetningen påskyndes mest mulig. Når værforholdene tillater det, bør det derfor også tas ut nødvendig mannskap til utførelse av dette arbeid på vogner på driftsbanegården.

Utgiftene belastes alminnelig vedlikehold.

Hvf-vognene nr. 70 025—70 074.
7/7—52—j.nr. 1453/48 M.

Det er påpekt forskjellige mangler ved avløpsrørene fra isbeholderne på disse vogner. Kikkranene er tunge å betjene, de er plasert ubeskyttet og avløpsrørene er ikke hensiktsmessig anbrakt. Som følge herav blir ofte kranene og rørene skadet av vognens last.

Trykt den 1. januar 1953. **Hovedstyret for Statsbanene.**

For å rette på disse ulemper skal det foretas forandringer som vist på tegningene 6703 og 6704 (erstatning for tegningene 5140 og 5146).

Som det fremgår av tegningene er kikkranen flyttet høyere så den beskyttes av isbeholderens gitter likesom kranen vendes 90° og forsynes med nytt håndtak. Alle kikkraner skal utføres av metall, støpejernskraner utskiftes. Opplegget av avløpsrøret er ført nærmere veggen.

Disse forandringer utføres på foran nevnte kjølevogner etter hvert som vognene kommer til verksted for revisjon eller reparasjon.

Åpne godsvogner.

N-vognenes sidelemmer.
4/6—28—j.nr. 2619 M.

Ved eldre stakevogner (med kløftet stakebeslag) er plankene i sideveggene fra nytt av utført i ett, uten skjøt. Da det ofte faller vanskelig å skaffe planker til disse sidelemmer i hel lengde, skal plankene ved forefallende utskifting heretter utføres skjøtt således som vist på skisse datert 29/5—28.

Flattjernsdiagonaler i sidevegger på L- og Lk-vogner.
11/9—37—j.nr. 2663 M.

Av de i Hovedstyrets brev av 25/2—26—j.nr. 1052 M omhandlede forføyninger som dengang ble stillet i bero skal den under post 3 nevnte forføyning:

Anbringelse av flattjernsdiagonaler i sidevegger på L- og Lk-vogner (etter bestemmelse av 12/2—23—j.nr. 399 M)

gjenopptas.

Dette arbeid skal derfor på ny igangsettes og fullføres.

Flattjernsdiagonalene anordnes som vist på tegning nr. 4359.

Innberetning sendes Hovedstyret 1 gang hvert år (pr. 1. januar) med oppgave over de vogner som i årets løp er blitt utstyrt med flattjernsdiagonaler i sideveggene.

Staker på etterlatte tyske R-vogner (svarende til norske litra N).
12/3—51—j.nr. 341 M.

De fleste etterlatte tyske R-vogner som er forutsatt utstyrt med brede trestaker er mangelfullt utstyrt med slike staker.

Vognene skal derfor kompletteres med slike brede trestaker etter hvert som vognene kommer til verksted for omnummerering, reparasjon og/eller revisjon.

Utgiftene føres på alminnelig vedlikehold.

Endelemmer på Tl4-vogner.
9/7—52—j.nr. 608 M.

Det oppstår ofte skade på endelemmer og hengsler når endelemmene legges ned på vogngulvet.

Ved utbedring av endelemmer med beskadigede hengsler skal hengslene forandres som vist på tegning 6470 slik at dreietappen kan løftes noe i forhold til vogngulvet. Utsparingen i endelemmen skal også gjøres noe større således som vist på tegning 4350 rev. 14/6—52.

Gulv og tak.

Forsterkning av gulvplanker i G- og Gf-vg.
22/9—25 — j.nr. 4031 M.

Ved utskifting av slitte gulv i lukkede godsvogner av type G_1, G_2 og G_3 samt Gf_1, Gf_2 og Gf_3 skal det nye gulv utføres av 60 mm tykke planker således som vist på tegn. nr. 2939.

Varegulv i grusvogner.
31/5—30 — j.nr. 2443 M.

Etter de innhentede uttalelser finner man at varegulvet i grusvogner for framtiden bør sløyfes, idet vogngulvet utføres av 60 mm tykke impregnerte planker. Denne bestemmelse gjelder ikke grusvogner med varegulv av jern.

Beskyttelsesplater under vogngulv mot gnister fra bremseklossene.
25/2—28 — j.nr. 5756/27 M.
31/5—39 — j.nr. 1630 M.
13/10—41—j.nr. 2451 M.
1/10—43 — j.nr. 2037 M.

For å søke hindret at vogngulvet antendes av gnister fra bremseklossene under kjøring utover lange fall skal det på undersiden av vogngulvet over hjulene anbringes jernplater. Sådanne beskyttelsesplater skal anbringes på følgende vogner:

1. Samtlige personvogner som ennå ikke har fått slike plater.
2. Samtlige G4-vogner som er eller blir levert uten slike plater.
3. Alle T4, To4, T14 og T104-vogner som er utstyrt med trykkluftbremse. T4, To4 og T14-vogner som senere påsettes trykkluftbremse blir i forbindelse hermed også å utstyre med beskyttelsesplate.

Platene anbringes etter følgende tegninger:

For vogner under punkt 1: etter skisse datert 9/2—28 for sovevogner og etter tegn. 3195 (med nødvendige tilpasninger) for øvrige personvogner.

For vogner under punkt 2 og 3 etter tegn. 5248.

Istedenfor galvaniserte plater BWG nr. 18 kan galvaniserte plater BWG nr. 20 eller aluminiumsplater anvendes.

Platene anbringes på vognene etterhvert som de kommer inn til verksted for revisjon eller reparasjon.

Utgiftene belastes alminnelig vedlikehold.

G-vogner med lekkasje i taket m. v.
19/11—46—j.nr. 2344 M.

Hovedvognkontoret har meddelt at det ofte forekommer vannskade på gods som har vært befordret i lukket vogn. Alle lukkede vogner som passerer verkstedene — også de vogner som får alminnelig revisjon — må nøye undersøkes og om nødvendig utbedres ved mulige lekkasjer ved taket og veggene.

Icopalpapp på jernbanevg.
28/1—48 — j.nr. 133 M.

Ved fornyelse av taktekningen på såvel gods- som personvogner med tretak skal det anvendes Icopalpapp av kvalitet «A» eller asfaltpapp av tilsvarende kvalitet av annet fabrikat.

«Beskrivelse av pålegging av asfaltpapp på jernbanevogner» er sendt ut fra Hovedstyret.

(Ønskes ytterligere opplysninger kan henvendelse skje til Oslo distrikt).

Gulv og tak.

Forsterkning av gulvplanker i G- og Gf-vg.
22/9—25—j.nr. 4031 M.

Ved utskifting av slitte gulv i lukkede godsvogner av type G_1, G_2 og G_3 samt Gf_1, Gf_2 og Gf_3 skal det nye gulv utføres av 60 mm tykke planker således som vist på tegn. nr. 2939.

Varegulv i grusvogner.
31/5—30—j.nr. 2443 M.

Etter de innhentede uttalelser finner man at varegulvet i grusvogner for framtiden bør sløyfes, idet vogngulvet utføres av 60 mm tykke impregnerte planker. Denne bestemmelse gjelder ikke grusvogner med varegulv av jern.

Beskyttelsesplater under vogngulv mot gnister fra bremseklossene
25/2—28—j.nr. 5756/27 M.
31/5—39—j.nr. 1630 M.
13/10—41—j.nr. 2451 M.
1/10—43—j.nr. 2037 M.

For å søke hindret at vogngulvet antendes av gnister fra bremseklossene under kjøring utover lange fall skal det på undersiden av vogngulvet over hjulene anbringes jernplater. Sådanne beskyttelsesplater skal anbringes på følgende vogner:

1. Samtlige personvogner som ennå ikke har fått slike plater.

2. Samtlige G4-vogner som er eller blir levert uten slike plater.

3. Alle T4, To4, T14 og T104-vogner som er utstyrt med trykkluftbremse. T,4, To4 og T14-vogner som senere påsettes trykkluftbremse blir i forbindelse hermed også ä utstyre med beskyttelsesplate.

   Platene anbringes etter følgende tegninger:

   For vogner under punkt 1: etter skisse datert 9/2—28 for sovevogner og etter tegn. 3195 (med nødvendige tilpasninger) for øvrige personvogner.

   For vogner under punkt 2 og 3 etter tegn. 5248.

   Istedenfor galvaniserte plater BWG nr. 18 kan galvanlserte plater BWG nr. 20 eller aluminiumsplater anvendes.

   Platene anbringes på vognene etter hvert som de kommer inn til verksted for revisjon eller reparasjon.

   Utgiftene belastes alminnelig vedlikehold.

G-vogner med lekkasje i taket m. v.
19/11—46—
j.nr. 2344 M.

Hovedvognkontoret har meddelt at det ofte forekommer vannskade på gods som har vært befordret i lukket vogn. Alle lukkede vogner som passerer verkstedene — også de vogner som får alminnelig revisjon — må nøye undersøkes og om nødvendig utbedres ved mulige lekkasjer ved taket og veggene.

Icopalpapp på jernbanevg.
28/1—48—j.nr.
133 M.

Ved fornyelse av taktekningen på såvel gods- som personvogner med tretak skal det anvendes Icopalpapp av kvalitet «A» eller asfaltpapp av tilsvarende kvalitet av annet fabrikat.

«Beskrivelse av pålegging av asfaltpapp på jernbanevogner» er sendt ut fra Hovedstyret.

(Ønskes ytterligere opplysninger kan henvendelse skje til Oslo distrikt).

Beskyttelsesplater under vogngulv (på godsvogn) mot gnister fra bremseklosser.
12/2—51—j.nr.
171 M.

I serie 603,4 blad 1, er angitt det vognmaterell som hittil er forutsatt utstyrt med gnistplater. Denne plan utvides til å omfatte alle godsvogner som har eller får trykkluftbremse for så vidt vognene har tregulv.

Anbringelsen av gnistplatene foretas i likhet med det som er vist på tegningene 5112 og 5248. For vogner som bare har *en* bremsekloss pr. hjul er det tilstrekkelig å føre platen til akselmidte.

Det bør fortrinsvis brukes galvanisert jernplate BWG nr. 18, i tilfelle denne platetykkelse ikke kan skaffes kan også galvaniserte plater BWG nr. 20 eller aluminiumsplater av tilsvarende tykkelse brukes.

Arbeidet utføres etter hvert som vognene kommer til verksted for revisjon eller reparasjon. Utgiftene belastes alminnelig vedlikehold.

Tegn. 3633 (rev. 12/2—35) — Innredning av gang.
Tegn. 3634 (rev. 12/2—35) — Detaljer til innredning gang.
Tegn. 3852 (rev. 30/11—36) — Hengslet dør.
Skisse nr. 328 datert 8/5—34 — Hengsel for svingdør.

Beslag for skyvedører i vg.
15/4—35 — j.nr. 439 M.

Tegning nr. 3969 — Skinner og ruller for skyvedører blir å følge istedenfor den i 24/11—32 — j.nr. nr. 5558 M. anførte tegn. nr. 3453.

Forarbeidelsen av de på tegningene angitte deler sentraliseres ved Bergen distrikts verksted hvorfra beslagene kan rekvireres.

Personvognsmateriell med utadslående sideutgangsdører.
30/4—43 — j.nr. 962 M.

I den senere tid er det inntruffet to uhell ved personvognsmateriell idet reisende er falt ut gjennom de utadslående sideutgangsdører. Det ene uhell skjedde ved en smalsporet motorvogn litra Cmb type 1, det annet uhell ved en alminnelig personvogn med utadslående plattformsideutgangsdør.

Oppmerksomheten henledes på disse dører med tilhørende låsanordninger. Det må påsees at dører og låser med tilhørende sluttstykker til enhver tid er i forsvarlig stand og virker etter hensikten da Statsbanene ellers kan bli påført erstatningsansvar ved inntredende uhell.

Hvis låsen er anordnet slik at riegelen kan slå imot og ødelegge treverket ved siden av sluttstykket blir dette å forandre slik at treverket beskyttes.

Dette gjelder særlig dører i motorvogner hvor førerens kontroll med utgangsdørenes lukking avhenger av bevegelsen av håndtaket til dørenes sikkerhetsstengsel.

Godsvognenes skyvedører.
13/9—47 — j.nr. 1867 M.

Det er kommet klage over at godsvognenes skyvedører er vanskelige å bevege.

Trinser, løpeskinner og øvre glidestang m. v. må derfor søkes holdt i orden og smurt.

Sovevogner. Dører til sovekupeer.
14/10—49—j.nr. 1665 M.

For å forebygge at dørene til sovekupeene blir opphakket ved slag, når konduktøren skal vekke de reisende, skal alle disse dører utstyres med en bankeplate av forkrommet messing 50×50×1 mm. Platen anbringes like over dørhåndtaket i likhet med det som er vist på tegning 6031.

Platen anbringes ved første leilighet.

Trykt den 1. januar 1950.

Hovedstyret for Statsbanene.

Tegn. 3633 (rev. 12/2—35) — Innredning av gang.
Tegn. 3634 (rev. 12/2—35) — Detaljer til innredning av gang.
Tegn. 3852 (rev. 30/11—36) — Hengslet dør.
Skisse nr. 328 datert 8/5—34 — Hengsel for svingdør.

Beslag for skyvedører i vg.
15/4—35—j.nr. 439 M.

Tegning nr. 3969 — Skinner og ruller for skyvedører blir å følge istedenfor den i 24/11—32—j.nr. 5558 M. anførte tegn. nr. 3453.

Forarbeidelsen av de på tegningene angitte deler sentraliseres ved Bergen distrikts verksted hvorfra beslagene kan rekvireres.

Personvognsmateriell med utadslående sideutgangsdører.
30/4—43—j.nr. 962 M.

I den senere tid er det inntruffet to uhell ved personvognsmateriell, idet reisende er falt ut gjennom de utadslående sideutgangsdører. Det ene uhell skjedde ved en smalsporet motorvogn litra Cmb type 1, det annet uhell ved en alminnelig personvogn med utadslående plattformsideutgangsdør.

Oppmerksomheten henledes på disse dører med tilhørende låsanordninger. Det må påsees at dører og låser med tilhørende sluttstykker til enhver tid er i forsvarlig stand og virker etter hensikten da Statsbanene ellers kan bli påført erstatningsansvar ved inntredende uhell.

Hvis låsen er anordnet slik at riegelen kan slå imot og ødelegge treverket ved siden av sluttstykket blir dette å forandre slik at treverket beskyttes.

Dette gjelder særlig dører i motorvogner hvor førerens kontroll med utgangsdørenes lukking avhenger av bevegelsen av håndtaket til dørenes sikkerhetsstengsel.

Godsvognenes skyvedører.
13/9—47—j.nr. 1867 M.

Det er kommet klage over at godsvognenes skyvedører er vanskelige å bevege.

Trinser, løpeskinner og øvre glidestang m. v. må derfor søkes holdt i orden og smurt.

Sovevogner. Dører til sovekupeer.
14/10—49—j.nr. 1665 M.

For å forebygge at dørene til sovekupeene blir opphakket ved slag, når konduktøren skal vekke de reisende, skal alle disse dører utstyres med en bankeplate av forkrommet messing 50×50×1 mm. Platen anbringes like

over dørhåndtaket i likhet med det som er vist på tegning 6031.

Platen anbringes ved første leilighet.

Dørholder for sidedører i postrom.
J.nr. 1083 M.

Etterhvert som vogner med postrom kommer til verksted for revisjon eller reparasjon skal dørholdere etter tegning nr. 2923 anbringes på postvognsidedører.

Dører i kjøle- og varmevg.
2/2—50—j.nr. 88 M.
19/5—50—j.nr. 744 M.

Det forekommer stadig klager over utette dører m. v. i kjøle- og varmevogner. Disse feil kan medføre at det oppstår betydelige skader på godset. Det må derfor påsees at vognenes tetnings- og låsanordninger ved dører, luker og liknende er i full orden når vognene forlater verksted etter reparasjon eller revisjon.

Trykt den 1. januar 1951.

Hovedstyret for Statsbanene.

Forandring av endedør og mellomdør i stål sovevogner.
25/3—52—j.nr. 392 M.

Det har vist seg at avstanden fra gulv til underkant av endedører i sidegang i stål sovevogner er for liten slik at dørene ofte tar med seg gulvløperen når de åpnes. For å unngå dette må dørstokken forhøyes som vist på tegning 4807 rev. 17/3—52.

Ved mellomdøren i sidegang i ACo-stålvogner viser det seg at avstanden mellom gulv og underkant dør til dels er så liten at gulvløperen ikke kan trekkes gjennom. Avstanden fra gulv til underkant dør må derfor reguleres slik at det blir rikelig plass for løperen. Hvor det fremdeles er dørstokk må denne fjernes. Forandringen er vist på tegning 4807 rev. 17/3—52.

Forandringene foretas etter hvert som vognene kommer til verksted for revisjon.

Trykt den 1. januar 1953. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Forandring av endedør og mellomdør i stål sovevogner.
25/3—52—j.nr. 392 M.

Det har vist seg at avstanden fra gulv til underkant av endedører i sidegang i stål sovevogner er for liten, slik at dørene ofte tar meg seg gulvløperen når de åpnes. For å unngå dette må dørstokken forhøyes som vist på tegning 4807 rev. 17/3-52.

Ved mellomdøren i sidegang i ACo-stålvogner viser det seg at avstanden mellom gulv og underkant dør til dels er så liten at gulvløperen ikke kan trekkes gjennom. Avstanden fra gulv til underkant dør må derfor reguleres slik at det blir rikelig plass for løperen. Hvor det fremdeles er dørstokk må denne fjernes. Forandring er vist på tegning 4807 rev. 17/3-52.

Forandringene foretas etter hvert som vognene kommer til verksted for revisjon.

Skyvedører i G2 og G3-vogner
12/8—53—j.nr. 205 M.

Det er blitt meddelt fra Bergen distrikt at en del trafikanter klager over ødelagt gods, angivelig på grunn av at hjulene på skyvedørene på G2- og G3-vognene kommer ut i døråpning ved helt oppslåtte dører.

Videre opplyses at det ved kontroll viser seg at dørbufferne ved en stor del av nevnte vogner er anbrakt slik at hjulene kommer ut i døråpningen ved helt åpen dør. Dette har tilfølge at større kolli, så som avispapirruller, tøyruller o. l. har lett for å bli skadet.

Distriktene bes være oppmerksomme på dette og sørge for at dørbufferne anbringes som opprinnelig fastlagt etter hvert som vognene kommer til verkstedene for revisjon eller lignende.

For de aller fleste G2- og G3-vogner skal dørbufferne være anbrakt som vist på tegning nr. 1462.

For de G2- og G3-vogner hvor hjulene kommer frem i døråpningen, men hvor hovedmålene for døren *ikke* passer med tegning 1462, tilpasses anbringelsen av dørbufferne slik at hjulene kommer helt klar av døråpningen ved åpen dør.

På tegning 1462 rev. den 8/8-53 er døren inntegnet i åpen stilling. Tidligere kopier av tegning 1462 bes makulert.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Det viser seg at trerammen i luftevindu etter tegning 4195 er for spinkel og vindusrammen skal derfor heretter utføres etter tegning 4195 *revidert 25/8—48*.

Tidligere oversendte kopier av tegning 4195 makuleres.

Forandring av luftevindu i WC og toalettrom.

13/8—48—j.nr. 1484 M.
28/8—48—j.nr. 1699 M.

Ved reparasjon av vinduer med treramme skal dekklisten for vindusglasset utføres med en skråning på 20° inn mot glasset slik som vist på skisse nr. 1000.

Forandringen er foretatt for å hindre at vann skal bli stående på den horisontale list nedentil og trenge inn mellom glasset og listen.

Vinduer med trerammer.

24/1—50—j.nr. 116 M.

Det viser seg at trerammen i luftevindu etter tegning 4195 er for spinkel og vindusrammen skal derfor heretter utføres etter tegning 4195 *revidert 25/8—48*.

Tidligere oversendte kopier av tegning 4195 makuleres.

Forandring av luftevindu i WC og toalettrom.

13/8—48 — j.nr. 1484 M.
28/8—48 — j.nr. 1699 M.

Det viser seg at trerammen i luftevindu etter tegning 4195 er for spinkel og vindusrammen skal derfor heretter utføres etter tegning 4195 *revidert 25/8—48*.

Tidligere oversendte kopier av tegning 4195 makuleres.

Forandring av luftevindu i WC og toalettrom.
13/8—48—j.nr. 1484 M.
28/8—48—j.nr. 1699 M.

Ved reparasjon av vinduer med treramme skal dekklisten for vindusglasset utføres med en skråning på 20° inn mot glasset slik som vist på skisse nr. 1000.

Forandringen er foretatt for å hindre at vann skal bli stående på den horisontale list nedentil og trenge inn mellom glasset og listen.

Vinduer med trerammer.
24/1—50—j.nr. 116 M.

Når spisevogner kommer inn for revisjon skal sjalusien utenfor vinduene i spiseavdelingen fjernes og de ugjennomsiktige glassruter ombyttes med klart glass.

Spisevogner.
22/6—51—j.nr. 830 M.

Festebeslag for rem m. v. for nedslagsvinduer i personvogn utføres heretter etter tegning 6491. Fremstillingen av disse beslag er sentralisert i Oslo distrikt hvorfra beslagene kan rekvireres ved behov.

Festebeslag for rem m. v. for nedslagsvinduer i personvogner (trevogner).
30/6—51—j.nr. 571 M.

Trykt den 1. januar 1952.

Hovedstyret for Statsbanene.

Ved reparasjon av vinduer med trerammer skal dekklisten for vindusglasset utføres med en skråning på 20° inn mot glasset slik som vist på skisse nr. 1000.

Vinduer med trerammer. 24/1—50—j.nr. 116 M.

Forandringen er foretatt for å hindre at vann skal bli stående på den horisontale list nedentil og trenge inn mellom glasset og listen.

Når spisevogner kommer inn for revisjon skal sjalusien utenfor vinduene i spiseavdelingen fjernes og de ugjennomsiktige glassruter ombyttes med klart glass.

Spisevogner. 22/6—51—j.nr. 830 M.

Festebeslag for rem m. v. for nedslagsvinduer i personvogn utføres heretter etter tegning 6491. Fremstillingen av disse beslag er sentralisert i Oslo distrikt hvorfra beslagene kan rekvireres ved behov.

Festebeslag for rem m. v. for nedslagsvinduer i personvogner (trevogner). 30/6—51—j.nr. 571 M.

Nedslagsvinduet i klosett- og toalettrom skal forandres som vist på tegning 4195 (rev. 2/1-53), slik at det fåes et fast vindu med en lufteluke øverst.

Luftevindu i WC og toalettrom. 8/1—53—j.nr. 6 M.

Forandringene foretas etter hvert som anledning gis (modernisering, oppussing m. v.).

For vogner som tidligere har fått slike vinduer etter tegning 4195 uten revisjon, må det ved revisjon av vognene påsees at beslagene (anslagsjernene) er forandret overensstemmende med revisjon av 6/11-43 og at luftevinduer innsatt etter 28/8-48 har vindusrammer overensstemmende med revisjon av 25/8-48.

Såfremt det ennå finnes kulesnepperter for å holde vinduet lukket skal disse erstattes med sneppert etter tegning 5276.

Luftevinduet skal være forsynt med matt glass, se tegn. 4195 rev. 2/1-53.

Tidligere utsendte bestemmelser herom av 14/-37 — j.nr. 66 M, 13/11-43 — j.nr. 2443 M, 14/6-47 — j.nr. 1222 M, 13/8-48 — j.nr. 1484 M og 28/8-48 — j.nr. 1699 M (jfr. 603,7, blad - og 2) annulleres.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Modernisering av personvogner. Bedre vindustetning. 10/1—53—j.nr. 1243/52 M.

I moderniseringsplanene for sovevogner og dagvogner er forutsett at nedslagsvinduet i sidegang ikke skal utstyres med tetningsanordning i likhet med anordning vist på tegning 3318, jfr. Post 12 for modernisering av sovevogner (serie 601,2, blad 1) og post 2 for modernisering av dagvogner (serie 601,2, blad 4).

Fra nå av skal også vinduene i sidegang forsynes med bedre vindustetning når vognene er i verksted for modernisering. For vogner som allerede er modernisert utføres arbeidet ved neste HP, eller når vognenes opphold i verkstedet er så langvarig at arbeidet samtidig kan utføres. Utgiftene belastes alminnelig vedlikehold.

Denne utvidelse av planen tilføyes under post 2, serie 601,2, blad 4 og post 12, serie 601,2, blad 1.

Normal for dørhåndtak i vg.
20/4—36 — j.nr. 1050 M.
10/7—36 — j.nr. 2023 M.

For etterhvert å komme over til normal type for dørhåndtak i vogner, vil nye vogner heretter bli utstyrt med håndtak etter tegn. nr. 4149 istedenfor håndtak etter tegn. nr. 1195 stykk nr. 1, 11, 111 og IV.

Ved utskiftning av dørhåndtak under vognenes vedlikehold i verkstedene må håndtak etter tegn. nr. 4149 bli brukt hvor dette hensiktsmessig lar seg gjøre.

De på riegellåser anbrokte T-håndtak — tegn. nr. 1195 stk. V og VII — bibeholdes, likeledes de nu på Kiekertlåser anbrakte håndtak.

Når håndtaket anbringes på dører med så stor tykkelse at håndtakets hals (34 mm lang) ikke når inn til dørlåsen, anbringes mellomstykke som eksempelvis vist på tegn. nr. 4168, fig. a.

Anbringelse av hengelås på tyske godsvg.
24/6—48 — j.nr. 1265 M.

De tyske G-vogner som nå er utstyrt med påskriften «Denne vogn må ikke sendes ut av Norge» har ikke hengelåser. Undersøkelser som er foretatt viser at i de fleste tilfelle kan norske G-vognslåser brukes på de tyske G-vogner.

I den utstrekning det er mulig skal hengelåser av Statsbanenes type anbringes på nevnte tyske G-vogner. Låsene anbringes etterhvert som vognene kommer til verksted for reparasjon eller revisjon

Låsene anordnes på tilsvarende måte som på Statsbanenes G4-vogner.

Trykt den 1. januar 1950. Hovedstyret for Statsbanene.

Normal for dørhåndtak i vg.
20/4—36—j.nr. 1050 M.
10/7—36—j.nr. 2023 M.

For etter hvert å komme over til normal type for dørhåndtak i vogner, vil nye vogner heretter bli utstyrt med håndtak etter tegn. nr. 4149 istedenfor håndtak etter tegn. nr. 1195 stykk nr. I, II, III og IV.

Ved utskifting av dørhåndtak under vognenes vedlikehold i verkstedene må håndtak etter tegn. nr. 4149 bli brukt hvor dette hensiktsmessig lar seg gjøre.

De på riegellåser anbrakte T-håndtak — tegn. nr. 1195 stk V og VII — bibeholdes, likeledes de nå på Kiekertlåser anbrakte håndtak.

Når håndtaket anbringes på dører med så stor tykkelse at håndtakets hals (34 mm lang) ikke når inn til dørlåsen, anbringes mellomstykke som eksempelvis vist på tegn. nr. 4168, fig. a.

Anbringelse av hengelås på tyske godsvg.
24/6—48—j.nr. 1265 M.

De tyske G-vogner som nå er utstyrt med påskriften «Denne vogn må ikke sendes ut av Norge» har ikke hengelåser. Undersøkelser som er foretatt viser at i de fleste tilfelle kan norske G-vognslåser brukes på de tyske G-vogner.

I den utstrekning det er mulig skal hengelåser av Statsbanenes type anbringes på nevnte tyske G-vogner. Låsene anbringes etter hvert som vognene kommer til verksted for reparasjon eller revisjon.

Låsene anordnes på tilsvarende måte som på Statsbanenes G4-vogner.

Nøkler for skuffer og skap i konduktørrom og betjeningsrom i sovevogner.
15/6—53—j.nr. 523 M.

Ved Hovedstyrets brev av 12/9-31 — j.nr. 4047 M ble det bestemt at nøkkel nr. 5 med 3 tilholdere skulle brukes i skuffer og skap i konduktørrom og sovevogners betjeningsrom, og at låsene skal forandres, eventuelt utskiftes så nevnte nøkkel passer. Dette er tildels ikke utført og nødvendige forandringer må derfor utføres snarest beleilig, så den tilsiktede ensartethet oppnås. Den forutsatte nøkkel nr. 5 er vist på skisse nr. 1278, rev. 31/8-31.

Hengelåser for godsvogner.
[illegible]12—53—j.nr. 65[illegible]0 I.

Det er konstatert at tyverier fra lukkede godsvogner i enkelte tilfelle kan tilskrives at vognenes hengelåser ikke er i tilfredsstillende stand.

Ved revisjon eller reparasjon av lukkede godsvogner må det derfor påsees at vognenes hengelåser er i orden.

Understillinger.

Etterstilling av stagsøyler på understilling for personboggivogner.
4/6—29—j.nr. 2477 M.

Trevogners stenderverk vil etter hvert gi seg noe og påkjenningen på understillingen økes. Herved vil stagene strekke seg og understillingens langbjelker bøyer seg. Følgen herav er at vognkassens stenderverk gir mere og mere etter i sine forbindelser og tilbøyelighet til knirking tiltar. Det er derfor nødvendig å påse at understillinger som har fått nedbøyninger må bli oppskrudd ved regulering av stagsøylene.

Sikkerhetsbeslag for personboggivogners bærestag.
18/6—42—j.nr. 1322 M.

Etter hvert som personboggivogner (trevogner) kommer inn til verksted skal understillingene forsynes med sikkerhetsbeslag etter tegning nr. 5282 for bærestagene.

Forsterkning av endeparti av underramme for personvogner av stål.
7/1—52—j.nr. 30 M.
27/5—52—j.nr. 583 M.

På flere stål personvogner med underrammens endeparti utført etter tegningene nr. 3608 og 4706 viser det seg at støttebjelken (U-NP 12) mellom lagringene for vinkelarmene for de utbalanserte buffere er deformert slik at det har forekommet at avstanden mellom lagringene er blitt flere mm for kort.

På vogner som har underramme etter foran nevnte tegninger skal det foretas en forsterkning som vist på tegning nr. 6576. Forsterkningen foretas etter hvert som vognene kommer til verksted Oslo, Drammen eller Trondheim distrikt for revisjon.

Det har vist seg at vann som trenger inn ved gjennomføring for dragstang blir liggende i den kasse som dannes av forsterkningen. For å skaffe avløp for dette vannet må det bores 2 stk. 25 mm hull i bunnplaten som vist på tegning 6576 rev. 23/5—52.

Understillinger.

Etterstilling av stagsøyler på understilling for personboggivogner.
4/6—29—j.nr. 2477 M.

Trevogners stenderverk vil etter hvert gi seg noe og påkjenningen på understillingen økes. Herved vil stagene strekke seg og understillingens langbjelker bøyer seg. Følgen herav er at vognkassens stenderverk gir mer og mer etter i sine forbindelser og tilbøyelighet til knirking tiltar. Det er derfor nødvendig å påse at understillinger som har fått nedbøyninger må bli oppskrudd ved regulering av stagsøylene.

Sikkerhetsbeslag for personboggivogners bærestag.
18/6—42—j.nr. 1322 M.

Etter hvert som personboggivogner (trevogner) kommer inn til verksted skal understillingene forsynes med sikkerhetsbeslag etter tegning nr. 5282 for bærestagene.

Forsterkning av endeparti av underramme for personvogner av stål.
7/1—52—j.nr. 30 M.
27/5—52—j.nr. 583 M.

På flere stål personvogner med underrammens endeparti utført etter tegningene nr. 3608 og 4706 viser det seg at støttebjelken (U-NP 12) mellom lagringene for vinkelarmene for de utbalanserte buffere er deformert slik at det har forekommet at avstanden mellom lagringene er blitt flere mm for kort.

På vogner som har underramme etter foran nevnte tegninger skal det foretas en forsterkning som vist på tegning nr. 6576. Forsterkningen foretas etter hvert som vognene kommer til verksted Oslo, Drammen eller Trondheim distrikt for revisjon.

Det har vist seg at vann som trenger inn ved gjennomføring for dragstang blir liggende i den kasse som dannes av forsterkningen. For å skaffe avløp for dette vannet må det bores 2 stk. 25 mm hull i bunnplaten som vist på tegning 6576 rev. 23/5-52.

Stengeanordning for koksskuffer for vogner med schweizerapparat
12/6—53—j.nr. 524 M.

For å hindre at koksskuffer faller av vognene under fart skal det anbringes stengeanordning for koksskuffer som vist på tegning 6899 etter hvert som person- og godsvogner med kasse for koksskuffer kommer til verksted for revisjon. Samtidig må skuffenes håndtak forandres som vist på tegningen.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Sporrenser-vogner.
2/10—53—j.nr. 886 M.

På endel av sporrenservognene som er oppbygget på understilling etter tegning 1334 er den ene hjulsats flyttet 450 mm mot vognmidte, og det viser seg at hjulflensen får for liten klaring mot en av understillingens tverrbjelker slik at hjulflensen sliter spor i tverrbjelkene.

Når sporrenservogner av denne type kommer til verksted for revisjon eller ettersyn, må dette forhold undersøkes og tverrbjelker eventuelt flyttes 65 mm nærmere midte av vogn.

Varmgang på personvogner.
11/6—49 — j.nr. 1040 M.

Idet det henvises til bestemmelsene av 16/5—47—j.nr. 944 M (604,5) angående smøring av personvogners akselkasser bes rapport sendt Hovedstyret over et hvert tilfelle av varmgang på personvogner med opplysning om påvist årsak til varmgangen. Spesielt skal oppgis hvilken hulkilradius vedkommende akseltapp har mot flensen på tappen. Ved hver revisjon forutsettes det spesielt sørget for at akseltappen er helt i orden og at hvittmetallet har den foreskrevne legering.

Trykt den 1. januar 1950.

Hovedstyret for Statsbanene.

Idet det henvises til bestemmelsene av 16/5—47—j.nr. 944 M (604,5) angående smøring av personvogners akselkasser bes rapport sendt Hovedstyret over ethvert tilfelle av varmgang på personvogner med opplysning om påvist **årsak til varmgangen**. Spesielt skal oppgis hvilken hulkilradius vedkommende akseltapp har mot flensen på tappen. Ved hver revisjon forutsettes det spesielt sørget for at akseltappen er helt i orden og at hvittmetallet har den foreskrevne legering.

Varmgang på personvogner.
11/6—49—j.nr. 1040 M.

Det har i den senere tid forekommet temmelig mange varmganger hvor årsaken har vært garn som kiler seg fast mellom tapp og lager.

Garnklatringen kan skyldes forskyvning av garnet i kassen når vognen utsettes for støt. Den kan også skyldes at garnet fryser fast til tappen ved hensetting av vognen i sterk kulde. Man kan imidlertid ikke utelukke den mulighet at garnklatringen i noen tilfelle kan føres tilbake til mindre nøyaktig pakking ved vognens revisjon.

Det innskjerpes derfor at pakking av akselkassene må utføres med omhu.

Garnet skal være helt og uten utstikkende løse ender. Garntullene skal være ombundet med tråd og anbrakt slik i akselkassen at de holdes godt unna lagerskålen.

Pakking av akselkasser.
12/11—51—j.nr. 1369 M.

I Drammen distrikt er det i noen tid foretatt prøver med en tetningsskive etter svensk mønster, istedenfor treskive, i bakkant av lageret. Disse prøver er falt heldig ut og man har funnet at denne tetningsskive bør brukes for alle personvogner med hjulsats IV.

Tetningsskivene vil bli forarbeidet ved Drammen distrikts verksted, hvorfra de øvrige distrikter kan rekvirere ved behov. Det vil ta noen tid før produksjonen kan dekke alle behov og det forutsettes derfor at skivene i første omgang brukes på fjerntogsvogner, og da først og fremst på sovevogner.

Lager for personvogner med hjulsats IV.
9/2—52—j.nr. 69 M.

Det har i den siste tid vært særlig mange varmganger på sovevogner så vel på strekningen Oslo—Bergen som Oslo—Trondheim. Under en konferanse hos maskindirektøren hvor laboratoriesjefen og representanter fra Oslo distrikt var til stede ble det truffet følgende avtale med Oslo distrikts vedkommende:

Varmgang på sovevogner.
15/2—52—j.nr. 221 M.

Samtlige akselkasser på sovevogner med vanlige glidelager tømmes for garn og olje og rengjøres, hvoretter nytt garn mettet med vanlig vognolje (svartolje) legges inn, det påses herunder at akselkasselokk og smørelokk slutter tett til.

Arbeidet hermed foretas snarest mulig og Oslo distrikt treffer avtale med de øvrige distrikter om fordeling av dette arbeid.

Da det er mulig at det ullgarn som for tiden brukes, ikke er så vel egnet som ønskelig, vil det bli undersøkt om det er mulig å skaffe bedre egnet pakningsgarn, men ompakning som foran bestemt må gå sin gang.

Akselkasselokk for pers.vogner.
5/3—52—j.nr. 275 M.

Det har forekommet at akselkasselokk for vanlige glidelagre på personvogner har løsnet slik at vann lett kunne trenge inn i akselkassen. For å hindre dette må mutterne på festeboltene for akselkasselokk for vanlige glidelagre sikres med palmuttere. Det må videre påses at lokkene har god tetning mot kassene. Tetning må eventuelt foretas med hel eller stykkevis pakning.

Det er til dels brukt maskinskruer for feste av akselkasselokkene. Når det finnes akselkasser hvor lokkene er festet med maskinskruer må disse ved første leilighet skiftes ut med pinneskruer hvis muttere sikres med palmuttere.

Forholdsregler ved hjulsatser hvor akseltapper er blåfarget som følge av varmgang.
17/3—52—j.nr. 372/0 M/AO.

Man har hatt en del brudd av akseltapper hvor foretatte undersøkelser viser at bruddet skyldes sterk varmgang av tappen under hvilken lagerskålens bronse har diffundert inn mellom krystallene i stålet og forårsaket innledning til brudd. En slik varmgang vil helt sikkert vise seg på tappen som blåfarging selv om det kan oppstå blåfarging av tappen uten at det er pågått noen særlig diffusjon av gulmetallet.

Man finner det derfor nødvendig inntil videre å bestemme følgende:

Alle aksler som etter varmgang har blåfarging av tappen skal kasseres. De således kasserte aksler sendes Det Kjemiske Laboratorium for nærmere undersøkelse.

Smøring av rullelager.
20/1—53—j.nr. 24 M.

Som beregningsgrunnlag vedrørende smøring av de lagerbokser som er i bruk på det rullende materiell kan brukes de svenske forskrifter «Smörjning av rullagerboxar» hvorav kopier er oversendt. Ytterligere kopier kan fåes ved henvendelse til Maskindirektørens konstruksjonskontor.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Fjærer og fjæropphengninger.

Tegning 3367 er revidert den 29/1—46, revisjonen omfatter forandring av post 18 — fjærlenk og bolter.

Ved fremtidig reparasjon av fjærlenk og bolter på godsvogner hvor disse deler er utført etter denne tegning må hensyn tas til ovenstående forandring.

Forandring av fjærlenk og bolter for godsvogner.
4/2—46—j.nr. 2308/45 M.

Disse vogner er levert med hjulsenter og hjulring støpt i ett, løpesirkelen er 600 mm.

Når hjulbanen er nedslitt slik at hjulringer må påsettes etter tegning Mvg 117 (løpesirkeldiameter 680 mm) må det samtidig med pålegning av nye hjulringer legges 30 mm tykke mellomlegg mellom bærefjær og aksel og dragbånd ved fjærklammer forlenges tilsvarende.

Forandringen er vist på tegning Mvg 190.

Tilhengervogner type Gx, nr. 1452—1455.
4/5—51—j.nr. S. 4354, M. 37.

På 10 stk. G4-vogner er bærefjær etter tegning F. 195 forandret, idet antall fjærblad er minsket fra 12 til 11 på 5 vogner og fra 12 til 10 på 5 vogner.

For å skille disse vogner ut fra de øvrige G4-vogner er fjærklavene malt med *gul* farge på fjærer med 11 fjærblad og med *rød* farge på fjærer med 10 fjærblad.

G4-vogner med forandrede bærefjærer.
14/12—51—j.nr. 1670 M.

Forandringen er utført på følgende vogner:
Bærefjærer med 11 fjærblad:
G4-vogner nr. 40313, 40762, 40965 og 41173.
Bærefjærer med 10 fjærblad
G4-vogner nr. 40241, 40288, 40376, 40927 og 41037.

Når disse vogner kommer til verksted for revisjon eller reparasjon må det påsees at de forandrede fjærer bibehodes. Må en bærefjær byttes ut må det anbringes ny bærefjær med 11 henholdsvis 10 fjærblad. Merkingen av fjærklavene skal inntil videre bibeholdes.

Eventuelle mangler ved disse bærefjærer som bevirker at fjærene må skiftes ut innmeldes til Hovedstyret.

Trykt den 1. januar 1952.

Hovedstyret for Statsbanene.

Forsterkning av dragfjærlås etter tegn. nr. 1090.
18/10—43—j.nr. 2240 M

Etterhvert som vogner med dragfjærlås etter tegning nr. 1090 kommer inn til verksted med skadet dragfjærlås blir denne å erstatte med ny forsterket dragfjærlås. Forstrekningen utføres som vist med rødt på oversendt kopi av tegn. nr. 1090.

Støpestykker for den forsterkede dragfjærlås anskaffes av Drammen distrikt og kan ved inntredende behov rekvireres derfra.

Vedlikehold av skruekobbel for vogner hvis draginnrening ikke forsterkes.
6/9 — 43 — j.nr. 1996 M.

For vedlikehold av skruekobbel på vogner som etter gjeldende plan ikke skal få forsterket dragstell, forholdes på følgende måte:

Når skruen må lages ny, utføres både denne og mutterne etter tegning 3085, mens de gamle lenker og bøyler beholdes, idet hullene såvel i bøylen som i den ene ende av lenkene i rødvarm tilstand dores opp fra 41 mm til 47 mm diameter.

Stykk nr. 9 på tegning 3085 blir ved de reparerte kobbel ikke å anvende, i stedet anbringes stoppskive stykk nr. 8 også på denne side. Dette må gjøres for å forebygge at disse skruekobbel blir forvekslet med skruekobbel på vogner med forsterket draginnretning (kfr. Hst. sirk. nr. 502, § 13).

Nye skruer og muttere forarbeides for alle distrikter ved Drammen distrikts verksted, dog ikke i større utstrekning enn at distriktenes rekvisisjoner på slike skruer og muttere dekkes.

Revisjon av dragkroktegning 3086.
8/10—47 — j.nr 1822 M.

Dragkroktegning nr. 3086 er revidert den 2/10—47.

Revisjonen består i at krokspissens høyde over senterlinjen skal utføres lik 75 mm for alle kroker som fremstilles fra nå av (uansett om kroken skal anbringes på vogner med overgangsbelger eller på annet rullende materiell).

Kroker med spisshøyde lik 86 mm, som finnes på beholdning, skal dog ikke forandres medmindre krokene skal anbringes på vogner med overgangsbelg.

Det har imidlertid vist seg at det i ikke liten utstrekning er anbrakt kroker med spisshøyde 86 mm på vogner med overgangsbelger. Dette medfører skade på overgansbelgene og det innskjerpes derfor at kroker med spisshøyde 86 mm ikke må anbringes på sådanne vogner.

Når vogner med overgangsbelger kommer til verksted for revisjon eller reparasjon må det undersøkes om vognene har dragkroker med spisshøyde 75 mm. Hvis så ikke er tilfelle må kroken forandres til denne høyde.

Trykt den 1. januar 1950. Hovedstyret for Statsbanene.

Ettersyn av godsvogners draginnretning.
2/4 — 48 — j.nr. 651 M.

Etter de innkomne innberetninger om ettersyn av draginnretninger på godsvogner som etter planen ikke skal få forsterket draginnretning, synes den i bestemmelse av 20/12—38—j.nr. 3954 M omhandlede forføyning å være gjennomført på nesten alle vogner. Innberetning til Hovedstyret kan derfor bortfalle fra nå av.

Forføyningen blir dog å gjennomføre på de av omhandvogner som ikke måtte ha den foreskrevne påmalte ring som tegn på at ettersyn allerede er utført. Den foreskrevne utglødning skal i iså fall også utføres.

Sløyfing av krok for hjelpekobbel (sikkerhetskobbel).
8/1 — 49 — j.nr. 2554/48 M.

Som anført i S-sirk. nr. 241 blir krok for hjelpekobbel (sikkerhetskobbel) etterhvert sløyfet på personvogner og på de godsvogner som er utstyrt med trykkluftbremse eller trykkluftledning.

Etterhvert som personvogner og godsvogner med trykkluftbremse kommer til verksted skal kroker for hjelpekobbel fjernes. På endebjelkene skal det påsveises en fast krok etter tegning 6037 for opphenging av ubenyttet skruekobbel. Kobbelbolten blir likeledes å forandre som vist på tegningen.

Det bemerkes at krok for hjelpekobbel inntil videre skal bibeholdes for de personvogner som brukes i de faste togstammer over Bergensbanens høyfjellsstrekning.

Nye skruekobbel for forsterket draginnretning skal heretter utføres etter tegning 6026 (uten sikkerhetskrok).

Revisjon av tegning 6026 — Skruekobbel.
10/3—49 — j.nr. 355 M.

Tegning 6026 er revidert den 3/3—49. Revisjonen består i at lengden på det neddreide parti midt på skruen stk. nr. 12, er øket fra 15 til 20 mm for å gi tilstrekkelig utløp for gjengeverktøyet.

Vedrørende draginnretning på godsvogner.
29/6—49 — j.nr. 1107 M.

Innkomne rapporter viser at skjøtmuffe etter tegning 2808 for dragstangen på flere T13-vogner har tilbøyelighet til å dreie seg slik at det oppstår kollisjon mellom stangen for omstillingsanordningen «Tom—Lastet» og skjøtmuffen.

Ved revisjon av godsvogner må det derfor påsees at skruene i skjøtmuffen er godt tilsatt således at muffen klemmer om dragstangen og forblir stående horisontalt.

Ang. forsterkning av draginnretningen på normalsporte godsvogner.
19/11—49—j.nr. 269 M.

For forsterkning av draginnretningen på normalsporte godsvogner gjelder fremdeles Hovedstyrets brev av 20/2—33—j.nr. 5482/32 M med forandringer som anført nedenfor.

Forsterkningen er i de senere år utført i meget liten utstrekning. Det er derfor nødvendig å igangsette forsterk-

ningen i størst mulig utstrekning så den nå over 20 år gamle plan kan bli fullført i de nærmeste år.

Som det fremgår av RIV, utgave 1948, forutsettes at eksisterende godsvogner i samtrafikk med utlandet skal ha 65 tonns dragstell samt trykkluftbremse eller ledning fra 1/1 1950.

Ved den fremtidige forsterkning bør således *fortrinsvis* følgende vogner forsterkes for så vidt de ikke allerede har 65 tonns dragstell:

1) Vogner som har trykkluftbremse eller ledning.
2) Vogner som har trykkluftbremse eller ledning og som har fått sitt dragstell forsterket til 50 tonn, d.v.s.:
   a) Vogner etter tabell II fra forsterkningsplan av 1928. Disse vogner videreforsterkes ved å forsterke partiet mellom krokenes skjøtmuffe og i samsvar med tabell II^{B}.
   b) Gfo- og Nfo-vogner fra tabell VI^{B}. Nødvendig tegning vil i nær fremtid bli sendt fra Hovedstyret.
3) Vogner som pålegges trykkluftbremse eller ledning får samtidig om mulig 65 tonns dragstell.

Angående de respektive tabeller gis følgende opplysninger til orientering:

Ad tabell I^{B}. På grunn av forestående utrangeringsplan for godsvogner bygget før 1906 skal ingen vogn bygget før 1906 få forsterket dragstell, selv om den måtte ha eller får trykkluftbremseutstyr. Av tabell I^{B} gjenstår å forsterke ca. 300 vogner bygget 1906 og senere. Forsterkning av disse vogner utføres som anført i tabell I^{B} (dog blir skrukobbel uten sikkerhetskrok å anbringe).

Ad tabell II. Vogner forsterket etter forsterkningsplanen av 1928 ca. 190 vogner.

Disse vogner forsterkes (som før angitt) til 65 tonn ved å forsterke partiet mellom krokenes skjøtemuffer, som angitt i tabell II^{B}. Kroken, som er utført etter tegning 2809, men oppboret for 65 tonns skrukobbel utskiftes ikke, idet den ansees god nok for 65 tonn.

Ad tabell II^{B}. Her gjenstår å forsterke ca. 160 vogner. Disse forsterkes i samsvar med tabell II^{B}.

Ad tabell III^{B}. Vogner forsterket etter denne tabell har 65 tonns dragstell bortsett fra at kroken er utført etter tegning 2809. Som ovenfor anført under tabell II skal kroken ikke utskiftes, idet den ansees god nok for 65 tonn.

Av denne tabell gjenstår å forsterke ca. 30 vogner. Disse forsterkes som forutsatt i tabell III^{B} bare ved at vognene får 65 tonns skrukobbel, (uten sikkerhetskrok).

Trykt den 1. januar 1950. Hovedstyret for Statsbanene.

Ad tabell IV^B. Her gjenstår å forsterke ca. 35 vogner.

De vogner som allerede er forsterket ved å få 65 tonns skrukobbel videreforsterkes ikke, idet krok og dragstell for øvrig regnes for 65 tonn.

De vogner som gjenstår å forsterke og som har skjøtemuffe gis bare 65 tonns skrukobbel, mens de vogner som har krok og stang i ett gis helt nytt dragstell, alt i samsvar med det som er anført i tabell IV^B.

Ad tabell V^B. Her gjenstår ca. 65 vogner. Disse forsterkes i samsvar med tabellen i forbindelse med økning av vognbredden.

Ad tabell VI^B. Vogner med dragstell under 50 tonn forsterkes i samsvar med tabellen til 65 tonn. Her gjenstår 4 vogner.

Av vogner med 50 tonns dragstell (84 Gfo- og Nfo-vogner) som allerede er forsterket (73 stk.) ved å anbringe 65 tonns krok og skrukobbel, videreforsterkes ved å forsterke dragstellet mellom krokenes skjøtmuffe. For disse vogner vil som før nevnt tegning bli sendt senere.

De øvrige 11 av disse 84 vogner blir å utstyre med helt nytt 65 tonns dragstell i samsvar med den tegning som vil bli sendt senere.

Til forsterkning av dragstell ble det i 1946 gjort store bestillinger ved private verksteder av nødvendige dragstelldeler (skrukobbel, dragkroker, skjøtmuffer, mellomstykker og hylser for endebjelkene). Disse deler er nå levert og mangel på deler skulle således ikke være til hinder for at forsterkningen igjen kommer i full gang.

For imidlertid å få oversikt over om det er nødvendig å bestille ytterligere deler ved private verksteder blir det innen årets utgang å sende oppgave til Hovedstyret over antall deler som has på lager i distriktet, *reservert for forsterkning* (ved opptelling):

Skrukobbel for 65 tonn	(tegning 3085)
Dragkrok —»—	(» 3086)
Skjøtemuffe	(» 2808)
Hylse	(» 3104)
»	(» 3106)
Mellomstykke i dragfjærlås	(tegning tabell I^B)
—»—	(» » II^B m. fl.)
Fjærskive	(tegning 3092)
»	(» 3093)

Dragstenger og øvrige nødvendige mindre deler som distanserør og bolter med splittkile i dragfjærlås o. l. forutsettes ihvertfall fremstillet i Statsbanenes verksteder.

Utskifting av korsbuffere med hylsebuffere skal også foretas på det under postene 3 og 4 i bestemmelsene av 19/11—42, j.nr. 2807 M (jfr. 604,5 blad 3) oppførte materiell.

Anbringelse av hylsebuffere.
4/3—50—j.nr. 299 M.

Forsterkning av dragstell på personvogner med understilling etter tegn. nr. 459 eller 856. Jfr. serie 604,5 blad 1.
17/3—50—j.nr. S. 4453 M. 2.

På personvogner som har fått forsterket dragstell etter tegning 3746 forekommer det at skjøtmuffen etter tegning 2808 løsner med den følge at stk. nr. 4 og 5 dreier seg og skrur seg ut av stk. nr. 10.

For å unngå dette skal det anbringes en kilesikring etter skisse nr. 1007, datert 1/3—50 i skjøtmuffen mellom dragkrok og stk. nr. 4 på vogner hvis dragstell skal forsterkes etter tegning 3746. Tegning 3746 er revidert den 3/3—50.

På vogner som allerede har fått forsterket dragstell etter tegning nr. 3746 skal kilesikringen anbringes når vognene kommer til verksted for revisjon eller reparasjon. For disse vogner føres utgiften på alminnelig vedlikehold.

Utskifting av korsbuffere med hylsebuffere skal også foretas på det under postene 3 og 4 i bestemmelsene av 19/11—42—j.nr. 2807 M (jfr. 604,5 blad 3) oppførte materiell.

Anbringelse av hylsebuffere.
4/3—50—j.nr. 299 M.

På personvogner som har fått forsterket dragstell etter tegning 3746 forekommer det at skjøtmuffen etter tegning 2808 løsner med den følge at stk. nr. 4 og 5 dreier seg og skrur seg ut av stk. nr. 10.

For å unngå dette skal det anbringes en kilesikring etter skisse nr. 1007, datert 1/3—50 i skjøtmuffen mellom dragkrok og stk. nr. 4 på vogner hvis dragstell skal forsterkes etter tegning 3746. Tegning 3746 er revidert den 3/3—50.

På vogner som allerede har fått forsterket dragstell etter tegning nr. 3746 skal kilesikringen anbringes når vognene kommer til verksted for revisjon eller reparasjon. For disse vogner føres utgiften på alminnelig vedlikehold.

Forsterkning av dragstell på personvogner med understilling etter tegn. nr. 459 eller 856. Jfr. serie 604,5 blad 1.
17/3—50—j.nr. S. 4453 M. 2.

Det har vært en del usikkerhet angående omfanget av utskifting av korsbuffere med hylsebuffere på godsvogner bygd 1911 og senere (jfr. post 3 og 10 i bestemmelsene av 19/11—42, j.nr. 2807 M, 604,5 blad 3).

Inntil videre skal det forholdes på følgende måte:

Korsbuffere utskiftes med hylsebuffere på godsvogner bygd 1911 og senere i forbindelse med dragstangforsterkning (post 3 i foran nevnte bestemmelse).

På godsvogner bygd 1911 og senere som allerede har fått forsterket draginnretning (post 10 i foran nevnte bestemmelse), utskiftes korsbuffere med hylsebuffere på de av vognene som har 650 mm lange buffere og når disse trenger større utbedringer, således at forarbeidelse av nye korsbuffere kan unngås.

Utskifting av korsbuffere med hylsebuffere bør foregå kontinuerlig og det er derfor nødvendig at det til enhver tid has tilstrekkelig beholdning av hylsebuffere for slik utskifting.

Når det anses nødvendig å anskaffe flere hylsebuffere må meddelelse sendes Hovedstyret.

Anbringelse av hylsebuffere på godsvogner.
17/9—51—j.nr. 1268 M.

Ved nærmere undersøkelse av de inntrufne uhell med hylsebuffere har det vist seg at alle tilfelle (unntatt tilfellene med de elektriske lokaltogsett) mest skyldes manglende

Hylsebuffere av tysk utførelse.
7/10—52—j.nr. S. 3712 M. 177.

ettersyn og vedlikehold av bufferne innvendig. Videre har det vist seg at hylsebuffere med låsjern (stk. nr. 5 på tegn. 3357) forefinnes i langt større utstrekning enn først antatt, slik at ombygging til buffere med låsring vil bli et uoverkommelig arbeid for Drammen distrikt. Under forutsetning av at hylsebufferne revideres og vedlikeholdes vil man derfor i hvert fall foreløpig, ikke gå til ombygging av bufferne.

I henhold til det foran anførte tilbakekalles bestemmelsene i Hovedstyrets brev av 16/7—52, S. 3712 M 165 om at buffere med låsjern skal sendes til Drammen distrikt for ombygging.

For omhandlede buffere av tysk opprinnelse med låsjern gjøres i stedet inntil videre følgende bestemmelser gjeldende:

Etter hvert som rullende materiell (så vel norsk som etterlatt tysk) med buffere med låsjern kommer til verksted for reparasjon eller revisjon skal bufferne demonteres, undersøkes og eventuelt repareres.

Før sammensetning av bufferne må det påses at de bufferdeler som brukes gir tilstrekkelig anlegg mellom låsjern og innvendig hylse, slik som angitt på skisse nr. 1249. Særlig må slitasjen av låsjernene ved anleggsflaten som begrenser den innvendige hylses bevegelse utover samt på tilsvarende anleggsflate for innvendige hylse ettersees. Hvis disse kanter er slitt skrå er det mulighet for at disse kiler seg forbi hverandre. Likeledes må det fortykkede parti på låsjernene ikke være så tynnslitt at det ikke oppnås tilstrekkelig anleggsflate. Tilsvarende gjelder for indre bufferhylses ytre diameter ved hylsens ende som skal gi anlegg mot låsjernene.

I tilfelle anleggsflaten på låsjernet er slitt skrå eller det fortykkede parti på låsjernet er så slitt at målet A på skisse nr. 1249 overstiger 196 mm, skal låsjernet kasseres. I tilfelle anleggsflaten på indre bufferhylses krave ved hylsens ende er skråslitt, avdreies denne hvis avdreiningen blir under 5 mm. Blir avdreiningen større pålegges sveis hvoretter avdreining foretas. Er diameteren over indre hylses ende for liten, pålegges også her sveis, hvoretter avdreining foretas. Når sveising foretas på indre hylse må denne alltid utglødes før bearbeidelsen. Når det kan foretas avdreining av kraven ved indre hylses ende for å tilveiebringe rett anleggskant, må det innlegges en plate med tilsvarende tykkelse for enden av stammen for å skaffe riktig fjær-

spenn. Er delene så slitt at reparasjon ikke antas regningssvarende blir de å kassere.

Såfremt det påtreffes låsjern som er fremstillet ved å påsveise (heftsveise) det fortykkede parti i form av en ca. 5 mm tykk plate skal slike låsjern kasseres. Den ytre bufferhylse skal utstyres med smørehull som vanlig for norske buffere (kfr. f. eks. tegning 5749). Ved sammensetning innsettes alle innvendige bufferdeler og sliteflater med fett. Som tegn på at bufferen er revidert påmales på ytre hylses ene side tall for måned og år gjeldende den måned bufferen påsettes materiellet (f. eks. 10.52) som vist på skisse nr. 1250.

Ang. låsjern se også bestemmelse av 8/12—52, 1516/4 F.

Hylsebuffere (Revisjonspåskrift, skivediameter).
19/11—52— j.nr. S. 3712 M. 188.

Skisse nr. 1250 som viser revisjonsmerke for hylsebuffere gjøres herved gjeldende for alle hylsebuffere. Revisjonsmerke skal således for fremtiden ombringes på alle hylsebuffere som har vært nedtatt og reparert samt på nye hylsebuffere levert fra verk.

Ved reparasjon av buffere bør hylsen merkes med distriktsbokstaven (G for Grorud), så snart bufferne er sammensatt og malt, mens derimot måneds- og årstall påmales når vedkommende materiell sendes ut i trafikk. Nyleverte buffere samt buffere på nytt materiell merkes i sin helhet først når materiellet går ut i trafikk.

I forbindelse med reparasjon av hylsebuffere er man blitt oppmerksom på at enkelte verksteder konsekvent kasserer bufferskiver med 370 mm diameter enten skiven er slitt eller ikke.

Det gjøres oppmerksom på at utskifting av bufferskive med 370 mm diam. ikke skal foretas såfremt skiven er brukbar.

Buffere med 370 mm skivediameter tillates brukt på alle *2-akslede* gods- og personvogner, så vel norske som etterlatte tyske, dog unntatt etterlatte tyske godsvogner med litra S, eller vogner av denne type som har fått norsk litra T og norsk nummer i serien 38 100—38 199. På disse vogner anbringes buffere med 430 mm skivediameter..

Når skive med 370 mm må kasseres, skal den erstattes med skive med 430 mm diameter. På en og samme vognende må det ikke anbringes buffere med forskjellig skivediam.

Påtreffes bufferskiver med mindre diameter enn 370 mm, må de utskiftes med nye skiver med 430 mm.

Hylsebuffere av tysk ututførelse. Bestilling av reserve låsjern.
8/12—52 j.nr. 1516/4 F.

Fra firmaet Stahlunion-Export G.m.b. H ved Ingeniørforretningen Atlas A/S Oslo, er det bestilt 4000 stk. låsjern etter fig. A på skisse nr. 1260 og 400 stk. etter fig. B på samme skisse.

Samtlige låsjern vil bli levert til Oslo distrikts lager hvorfra de kan rekvireres ved behov.

Da prisen på låsjernene er rimelig vil det neppe være regningssvarende å reparere låsjern som anført i bestemmelse av 7/10—52—j.nr. S. 3712 M 177.

For hylsebuffere med låsjern etter fig. A på skisse nr. 1260 skal låsjernene derfor erstattes med nye når de er så slitt at de ikke tilfredsstiller kravene i foran nevnte bestemmelse av 7/10—52.

Tilsvarende forholdes med låsjern etter fig. B på skisse nr. 1260 så tilstrekkelig overlapp oppnås.

---

spenn. Er delene så slitt at reparasjon ikke antas regningssvarende blir de å kassere.

Såfremt det påtreffes låsjern som er fremstillet ved å påsveise (heftsveise) det fortykkede parti i form av en ca. 5 mm tykk plate skal slike låsjern kasseres. Den ytre bufferhylse skal utstyres med smørehull som vanlig for norske buffere (kfr. f. eks. tegning 5749). Ved sammensetning innsettes alle innvendige bufferdeler og sliteflater med fett. Som tegn på at bufferen er revidert påmales på ytre hylses ene side tall for måned og år gjeldende den måned bufferen påsettes materialet (f. eks. 10.52) som vist på skisse nr. 1250.

Ang. låsjern se også bestemmelse av 8/12-52, 1516/4 F.

Hylsebuffere (Revisjonspåskrift, skivediameter.) 19/11—52— j.nr. S. 3712 M. 188.

Skisse nr. 1250 som viser revisjonsmerke for hylsebuffere gjøres herved gjeldende for alle hylsebuffere. Revisjonsmerke skal således for fremtiden anbringes på alle hylsebuffere som har vært nedtatt og reparert samt på nye hylsebuffere levert fra verk.

Ved reparasjon av buffere bør hylsen merkes med distriktsbokstaven (G for Grorud), så snart bufferne er sammensatt og malt, mens derimot måneds- og årstall påmåles når vedkommende materiell sendes ut i trafikk. Nyleverte buffere samt buffere på nytt materiell merkes i sin helhet først når materiellet går ut i trafikk.

I forbindelse med reparasjon av hylsebuffere er man blitt oppmerksom på at enkelte verksteder konsekvent kasserer bufferskiver med 370 mm diameter enten skiven er slitt eller ikke.

Det gjøres oppmerksom på at utskifting av bufferskive med 370 mm diam. ikke skal foretas såfremt skiven er brukbar.

Buffere med 370 mm skivediameter tillates brukt på alle *2-akslede* gods- og personvogner, så vel norske som etterlatte tyske, dog unntatt etterlatte tyske godsvogner med litra S, eller vogner av denne type som har fått norsk litra T og norsk nummer i serien 38 100—38 199. På disse vogner anbringes buffere med 430 mm skivediameter.

Når skive med 370 mm må kasseres, skal den erstattes med skive med 430 mm diameter. På en og samme vognende må det ikke anbringes buffere med forskjellig skivediam.

Påtreffes bufferskiver med mindre diameter enn 370 mm, må de utskiftes med nye skiver med 430 mm.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Hylsebuffere av tysk utførelse. Bestilling av reserve låsjern.
8/12—52—j.nr. 1516/4 F.

Fra firmaet Stahlunion-Export G.m.b. H ved Ingeniørforretningen Atlas A/S, Oslo, er det bestilt 4000 stk. låsjern etter fig. A på skisse nr. 1260 og 400 stk. etter fig. B på samme skisse.

Samtlige låsjern vil bli levert til Oslo distrikts lager hvorfra de kan rekvireres ved behov.

Da prisen på låsjernene er rimelig vil det neppe være regningssvarende å reparere låsjern som anført i bestemmelse av 7/10-52 — j.nr. S 3712 M 177.

For hylsebuffere med låsjern etter fig. A på skisse nr. 1260 skal låsjernene derfor erstattes med nye når de er så slitt at de ikke tilfredsstiller kravene i foran nevnte bestemmelse av 7/10-52.

Tilsvarende forholdes med låsjern etter fig. B på skisse nr. 1260 så tilstrekkelig overlapp oppnås.

Forandring av utbalanserte buffere for personvogner av stål.
22/6—53—j.nr. 550 M.

Det er forekommet brudd i vinkelarm for utbalansering av hylsebuffer, og det må derfor foretas endel forandringer og forsterkninger. Således utgår tegning 3620 som erstattes med tegning 6936 som viser solidere utførelse av vinkelarmer stk. nr. 2 og lenker stk. nr. 1, forandringen medfører også forandring av anleggsplaten, se tegningene 3618 rev. 23/4-54 og 3619 rev. 22/4-53, videre er det anbrakt underlagsskive under vinkelarmen, se rev. av 23/4-53 på tegning 3618.

I tilfelle brudd eller deformasjon av delene i utbalanseringsinnretningene skal delene fornyes og forandres som vist på tegningene 6936, 3618 rev. 23/4-53 og 3619 rev. 22/4-53 og 23/4-53.

Vinkelarm og strekklenk etter tegning 6936 forutsettes fremstilt i Oslo distrikt, hvorfra delene kan rekvireres ved behov.

Ved revisjon forutsettes at det anbringes underlagsskive under vinkelarm selv om utbalanseringsinnretningen er i orden. Det må påsees at det oppnås nødvendig nødvendig klaring mellom understillingens kanalprofil NP 12 og øvre strekklenk.

Ved fornyelse av setetrekk i personvogner forholdes inntil videre på følgende måte:

Fornyelse av setetrekk i personvogner.
15/12—50— j.nr. 1957 M.

Sovevogner.

I 1ste og 2nen klasse brukes stoff nr. 973.
I 3dje klasse brukes stoff nr. 931/2.
Begge stoffer har NSB-emblem.

Sittevogner.

I 2nen klasse brukes stoff nr. 973.
I 3dje klasse med stoppede stålrørseter (fjerntogsvogner) brukes et av følgende sellullstoffer:
7508/1 blått med grønn-stripete ruter.
7509/1 rødt med hvite prikker.
7509/2 blått med hvite prikker.
Hver vogn forutsettes å få ensartet stoff og de forskjellige stoffer fordeles noenlunde likt blant vognene.
I *3dje klasse med seter av tre* pålagt filt samt *i lokaltogsvogner og motorvogner* for lokaltog brukes imitert skinn.
I ekspresstogsettene brukes stoff nr. 973.

Trykt den 1. januar 1951. Hovedstyret for Statsbanene.

Ved fornyelse av setetrekk i personvogner forholdes inntil videre på følgende måte:

Fornyelse av setetrekk i personvogner.
15/12—50—j.nr. 1957 M.

Sovevogner:

I 1ste og 2nen klasse brukes stoff nr. 973.
I 3dje klasse brukes stoff nr. 931/2.
Begge stoffer har NSB-emblem.

Sittevogner:

I 2nen klasse brukes stoff nr. 973.
I 3dje klasse med stoppede stålrørseter (fjerntogsvogner) brukes ett av følgende cellullstoffer:

7508/1 blått med grønn-stripete ruter.
7509/1 rødt med hvite prikker.
7509/2 blått med hvite prikker.
Hver vogn forutsettes å få ensartet stoff og de forskjellige stoffer fordeles noenlunde likt blant vognene.

I 3dje klasse med seter av tre pålagt filt samt *i lokaltogsvogner og motorvogner* for lokaltog brukes imitert skinn.

I ekspresstogsettene brukes stoff nr. 973.

Høyden på seter etter tegning 2374 i eldre lokaltogsvogner kan senkes ved innsetting av setene etter Oslo distrikts tegning nr. Od. M. 4140. Høyden av setene bør være ca. 440 mm i forkant.

Seter i eldre lokaltogsvogner.
12/2—51—j.nr. 1864/50 M.

Samtidig bør setene stoppes så overflaten blir flatere enn tidligere.

Forandringen bør gjennomføres når vognene er i verksted for hovedpuss. Utgiftene belastes alminnelig vedlikehold.

Ved revisjon av Ao- og ACo-sovevogner av stål må påses at de skrå sikkerhetsstropper i Ao-avdelingene blir holdt stramme, eventuelt ved innkorting av remmer som måtte ha strukket seg.

Sikkerhetsstropp for overkøye i Ao- og ACo-stål-sovevogner.
22/8—51—j.nr. 841 M.

Samtidig skal det settes inn en stoppeskrue slik at remmen ikke kan falle ut av sporet og mistes når vognen går som sittevogn, således som vist på tegning 4658, rev. 18/8—51.

Trykt den 1. januar 1953. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Fornyelse av setetrekk i personvogner.
16/1—52—j.nr. 64 M.

Ved bestemmelse av 15/12—50 — j.nr. 1957 M ble det foreskrevet at stoff nr. 931/2 med NSB-emblem skulle brukes i 3. kl. sovevogner.

Dette stoff er gått ut av fabrikasjon og restbeholdningen skal reserveres for reparasjoner.

I 3. kl.. sovevogner skal ved fornyelse i stedet brukes cellullstoff som anført for sittevogner, dog fortrinnsvis nr. 7508/1 blått med grønne, stripete ruter.

Fornyelse av setetrekk i personvogner. 15/12—50—j.nr. 1957 M.

Ved fornyelse av setetrekk i personvogner forholdes inntil videre på følgende måte:

Sovevogner:

I 1ste og 2nen klasse brukes stoff nr. 973.
I 3dje klasse brukes stoff nr. 931/2.
Begge stoffer har NSB-emblem.

Sittevogner:

I 2nen klasse brukes stoff nr. 973.
I 3dje klasse med stoppede stålrørseter (fjerntogsvogner) brukes ett av følgende cellullstoffer:

7508/1 blått med grønn-stripete ruter.
7509/1 rødt med hvite prikker.
7509/2 blått med hvite prikker.
Hver vogn forutsettes å få ensartet stoff og de forskjellige stoffer fordeles noenlunde likt blant vognene.

I 3dje klasse med seter av tre pålagt filt samt i *lokaltogsvogner og motorvogner* for lokaltog brukes imitert skinn.

I ekspresstogsettene brukes stoff nr. 973.

Seter i eldre lokaltogsvogner. 12/2—51—j.nr. 1864/50 M.

Høyden på seter etter tegning 2374 i eldre lokaltogsvogner kan senkes ved innsetting av setene etter Oslo distrikts tegninger nr. Od. M. 4140. Høyden av setene bør være ca. 440 mm i forkant.

Samtidig bør setene stoppes så overflaten blir flatere enn tidligere.

Forandringen bør gjennomføres når vognene er i verksted for hovedpuss. Utgiftene belastes alminnelig vedlikehold.

Sikkerhetsstropp for overkøye i Ao- og ACo-stålsovevogner. 22/8—51—j.nr. 841 M.

Ved revisjon av Ao- og ACo-sovevogner av stål må påses at de skrå sikkerhetsstropper i Ao-avdelingene blir holdt stramme, eventuelt ved innkorting av remmer som måtte ha strukket seg.

Samtidig skal det settes inn en stoppeskrue slik at remmen ikke kan falle ut av sporet og mistes når vognen går som sittevogn, således som vist på tegning 4658, rev. 18/8-51.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Fornyelse av setetrekk i personvogner.
16/1—52—j.nr. 64 M.

Ved bestemmelse av 15/12-50 — j.nr. 1957 M ble det foreskrevet at stoff nr. 931/2 med NSB-emblem skulle brukes i 3. kl. sovevogner.

Dette stoff er gått ut av fabrikasjon og restbeholdningen skal reserveres for reparasjoner.

I 3. kl. sovevogner skal ved fornyelse i stedet brukes cellullstoff som anført for sittevogner, dog fortrinsvis nr. 7508/1 blått med grønne, stripete ruter.

Nakkebeskyttere og armlener i personvogner med seter trukket med møbelstoff.
28/2—53—j.nr. 1663/6 M.

Med hensyn til nakkebeskyttere skal det inntil videre forholdes på følgende måte:

1. Nakkebeskyttere av hvitt tekstilstoff skal fortsatt brukes i 2. kl. kupéer, Co3f-vogner og i samtlige ekspresstogsett. Armlener som nå er trukket med møbelstoff skal ved reparasjon trekkes med imitert skinn som harmonerer med møbelstoffets farge.
2. I øvrige vogner som har eller skal få seter med møbelstoff, hvor ryggen er så høy at den gir hvile for hodet, skal øvre felt (samt eventuelt ørelappene) trekkes med imitert skinn som harmonerer med møbelstoffets farge. Også armlener som er forutsatt trukket med møbelstoff skal istedet trekkes med imitert skinn.

For vogner som allerede har fått seter med møbelstoff i sine ryggfelt og på armlener skal nevnte forandring utføres i forbindelse med HP. Inntil imitert skinn er anbrakt må vognene gå med nakkebeskyttere av hvitt tekstilstoff, for så vidt de brukes i tog hvor nakkebeskyttere er forutsatt.

Imitert skinn bestilles gjennom Hovedstyret (Forrådsavdelingen). Utgiftene belastes alminnelig vedlikehold.

Setetrekk i sykekupéer.
2/6—53—j.nr. 497 M.

Når personvogner (BCo, Co og CFo) kommer til verksted for hovedpuss og vognene enten er utstyrt med sykekupé eller skal utstyres med sådan, skal setene i sykekupéen trekkes med pegamoid. Dette gjelder så vel for gamle seter som skal beholdes, som for stålrørseter når slike skal skiftes inn.

Det kan nå skaffes flytende såpe og papirhåndklær og vognene i alle fjerntog skal derfor snarest mulig forsynes med flytende såpe og papirhåndklær.

Såpe- og håndklær i vognene i fjerntogene.
17/11—45— j.nr. 2901 M. 14/1—46— j.nr. 65 M. 4/2—48—j.nr. 233 F.

Nødvendige kasser for papirhåndklær og avfallskurver for brukte papirhåndklær vil bli anskaffet ved Hovedstyrets forføyning. Inntil slike kasser og kurver kan skaffes må papirhånklærne henges i bunter på veggen i WC- og toalettrom.

For å kunne bruke også andre vogner i fjerntog. skal kasser og avfallskurver anbringes i WC- eller toalettrom på *alle* vogner også motorvogner.

Kasser og avfallskurver vil bli fremstillet i Oslo distrikt hvorfra de etterhvert kan rekvireres ved behov.

Anbringelsen foretas når vognene er i verksted for reparasjon eller revisjon.

Alle klosettlokk av moderne type i vognene skal på undersiden forsynes med et håndtak på samme måte som vist på tegningene 3848, 3343, 3210 eller 2953 hvis slikt håndtak ikke allerede er anbrakt.

Håndtak på sete for klosett.
22/11—48— j.nr. 2242 M.

Arbeidet utføres etterhvert som vognene kommer inn i verksted.

Luftforbedringsmidlet Walkers skal anbringes i klosettrom i alle sovevogner og dagvogner i fjerntog.

Anbringelse av luftforbedringsmidlet Walkers i klosettrom i prsonvogner.
23/5—50— j.nr. 565 M.

Luftforbedringsmidlet leveres i tablettform anbrakt i en kurv som leveres med av fabrikanten. Kurven anbringes ca. 250 mm over brystlisten ved et av hjørnene ved ytterveggen.

Det nødvendige antall Walkers kurver (med tabletter) vil bli anskaffet ved Hovedstyrets forføyning.

Trykt den 1. januar 1951.

Hovedstyret for Statsbanene.

Såpe- og håndklær i vognene i fjerntogene.
17/11—45—j.nr. 2901 M.
14/1—46—j.nr. 65 M.
4/2—48—j.nr. 233 F.

Det kan nå skaffes flytende såpe og papirhåndklær og vognene i alle fjerntog skal derfor snarest mulig forsynes med flytende såpe og papirhåndklær.

Nødvendige kasser for papirhåndklær og avfallskurver for brukte papirhåndklær vil bli anskaffet ved Hovedstyrets forføyning. Inntil slike kasser og kurver kan skaffes må papirhåndklærne henges i bunter på veggen i WC- og toalettrom.

For å kunne bruke også andre vogner i fjerntog, skal kasser og avfallskurver anbringes i WC- eller toalettrom på *alle* vogner også motorvogner.

Kasser og avfallskurver vil bli fremstillet i Oslo distrikt hvorfra de etter hvert kan rekvireres etter behov.

Anbringelsen foretas når vognene er i verksted for reparasjon eller revisjon.

Håndtak på sete for klosett.
22/11—48—j.nr. 2242 M.

Alle klosettlokk av moderne type i vognene skal på undersiden forsynes med et håndtak på samme måte som vist på tegningene 3848, 3343, 3210 eller 2953 hvis slikt håndtak ikke allerede er anbrakt.

Arbeidet utføres etter hvert som vognene kommer inn til verksted.

Anbringelse av luftforbedringsmidlet Walkers i klosettrom i personvogner.
23/5—50—j.nr. 565 M.

Luftforbedringsmidlet Walkers skal anbringes i klosettrom i alle sovevogner og dagvogner i fjerntog.

Luftforbedringsmidlet leveres i tablettform anbrakt i en kurv som leveres med av fabrikanten. Kurven anbringes ca. 250 mm over brystlisten ved et av hjørnene ved ytterveggen.

Det nødvendige antall Walkers kurver (med tabletter) vil bli anskaffet ved Hovedstyrets forføyning.

Holdere for papirhåndklær.
20/12—51—j.nr. S. 3889 M. 8.

I flere vogner er det fremdeles anbrakt skap for håndklær etter tegning 4255 som er beregnet for bruk av stoffhåndklær.

Da det er forutsetningen at det bare skal brukes papirhåndklær i WC- og toalettrom skal disse skap erstattes med håndkleholdere for papirhåndklær etter tegning 5585 stk. nr. 1 for så vidt holdere etter denne tegning has på lager eller holdere etter Oslo distrikts tegning Od. M. 4378 utført av plate.

Trykt den 1. januar 1953. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Håndkleskapene blir å erstatte med papirhåndkleholdere etter hvert som vognene kommer til verksted for revisjon.

Holdere kan rekvireres fra Oslo distrikt.

Vannklosetter i personboggivogner av stål.
7/2—52—j.nr. 180 M.

Da det har forekommet endel ulemper ved vannklosettene i de nye midtgangsvogner og sovevogner av stål, må utførelsen av kapsel og øvrige detaljer forandres som vist på tegningene:

6101 (rev. 4/12-51) — Vannklosett
6571 — Kapsel
6572 — Detaljer

Tegningene nr. 6571 og 6572 trer i stedet for tegningene nr. 6096 og 6104.

Forandringene utføres etter hvert som vognene kommer til verksted for revisjon.

Utgiftene belastes alminnelig vedlikehold.

Hekker og hyller.

Klapphekker i sovekupeer.
15/5—36 — j.nr. 1404 M.

Det skal etterhvert oppsettes klapphekker over den nedre køye i 2. kl. sovekupeer og over de 2 nedre i køyer i 3. kl. sovekupeer forsåvidt slike klapphekker ikke allerede er oppsatt. Oppsetningen utføres etterhver som vognene tas inn i verksted for hovedoppussing.

Hekkene utføres som vist på tegningene nr. 3148 og 1397 og forarbeides for alle distrikter under ett ved Trondheim distrikts verksted.

De nå anbrakte nettingposer over køyene borttas etterhvert som klapphekker anbringes.

Hekk over køye i 3. kl. sovekupeer.
10/6—36 — j.nr. 1594 M.

Etterat våre 3. kl. sovevogner er blitt utstyrt med madrasser, tjener øverste køye som oppbevaringssted for madrasser etc. når vognen ikke kjøres med oppredde køyer.

Nedslagshekken etter tegning nr. 1316 på tverrvegg over øverste køye kan således i alminnelighet ikke finne anvendelse og kan derfor sløyfes etterhvert som anledning gis.

Forsterkning av hekker i Comidtgangsvg.
5/1 — 40 — j.nr. 3839/39 M.

I midtgangsvogner med langsgående hekker som vist på tegningene 1405 eller 2404 har det hendt at reisegods er falt ned under vognenes gang på grunn av svikt i hekkesprossene.

For å gjøre hekkene stivere blir det midt mellom de bærende hekknekter hvor avstanden mellom disse er over ca. 1100 mm å anbringe flattjern som fastskrus til hekksprossene, således som vist på tegning 4975. Forsterkningen utføres etterhånden som vognene kommer inn til verkstedet og utgiftene belastes det alminnelige vedlikehold.

Moderniseringsplan av 1946 (kfr. 16/4—46—j.nr. 360 M) Post nr. 11 — Forandring av hekker.
25/3—49 — j.nr. 549 M.

I moderniseringsplanen av 1946 er post nr. 11 — Forandring av hekker — nå utvidet til også å gjelde hekker på langveggene i 3. kl. midtgangsvogner med takoppbygg. Forandringen utføres etter skisse nr. 747 revidert 15/3—49.

Trykt den 1. januar 1950. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Hekker og hyller.

Klapphekker i sovekupeer.
15/5—36—j.nr. 1404 M.

Det skal etterhvert oppsettes klapphekker over den nedre køye i 2. kl. sovekupeer og over de 2 nedre i køyer i 3. kl. sovekupeer forsåvidt slike klapphekker ikke allerede er oppsatt. Oppsetningen utføres etterhvert som vognene tas inn i verksted for hovedoppussing.

Hekkene utføres som vist på tegningene nr. 3148 og 1397 og forarbeides for alle distrikter under ett ved Trondheim distrikts verksted.

De nå anbrakte nettingposer over køyene borttas etterhvert som klapphekker anbringes.

Hekk over køye i 3. kl. sovekupeer.
10/6—36—j.nr. 1594 M.

Etterat våre 3. kl. sovevogner er blitt utstyrt med madrasser, tjener øverste køye som oppbevaringssted for madrasser etc. når vognen ikke kjøres med oppredde køyer.

Nedslagshekken etter tegning nr. 1316 på tverrvegg over øverste køye kan således i alminnelighet ikke finne anvendelse og kan derfor sløyfes etterhvert som anledning gis.

Forsterkning av hekker i Comidtgangsvg.
5/1—40—j.nr. 3839/39 M.

I midtgangsvogner med langsgående hekker som vist på tegningene 1405 eller 2404 har det hendt at reisegods er falt ned under vognenes gang på grunn av svikt i hekkesprossene.

For å gjøre hekkene stivere blir det midt mellom de bærende hekknekter hvor avstanden mellom disse er over ca. 1100 mm å anbringe flattjern som fastskrus til hekksprossene, således som vist på tegning 4975. Forsterkningen utføres etterhånden som vognene kommer inn til verkstedet og utgiftene belastes det alminnelige vedlikehold.

Moderniseringsplan av 1946 (kfr. 16/4—46—j.nr. 360 M) Post nr. 11 — Forandring av hekker.
25/3—49—j.nr. 549 M.

I moderniseringsplanen av 1946 er post nr. 11 — Forandring av hekker — nå utvidet til også å gjelde hekker på langveggene i 3. kl. midtgangsvogner med takoppbygg. Forandringen utføres etter skisse nr. 747 revidert 15/3—49.

Spisevogner.
22/6—51—j.nr. 830 M.

Når spisevogner kommer inn for revisjon skal nettinghekkene i spiseavdelingen fjernes, i stedet settes opp et passende antall klæskroker.

Trykt den 1. januar 1952.

Hovedstyret for Statsbanene.

Gardiner.

Gardintøy.
9/1—35—j.nr. 20 M.

Som trekkgardiner for 2. kl. sittevogner blir det framtidig inntil videre å anvende stoff av bredde 1,0 m og av farge som oversendt prøve (normal 106).

For 3. kl. sittevogner blir det som hittil å anvende stoff av bredde 0,75 m og en farge som oversendt prøve (normal 107).

Begge disse stoffer vil etterhvert som behov inntrer bli anskaffet ved Hovedstyrets forføyning.

Rullegardiner i skyvedører i sidegangsvg. (sittevogner).
6/3—40—j.nr. 275 M.

Rullegardiner i skyvedører mellom kupe og gang i sidegangsvogner (sittevogner) skal fjernes etterhvert som leilighet gis.

I sidegangsvogner som går som sittevogner i nattogene skal disse gardiner bibeholdes.

Festehempe på rullegardiner i sovevogner.
28/—50— j.nr. 285 M.

Festehempene etter tegning 5855 skal anbringes på alle rullegardiner i sovevognenes kupeer etter hvert som vognene kommer til verksted for revisjon eller reparasjon.

Trykt den 1. januar 1951.

Hovedstyret for Statsbanene.

Døren mot åpen plattform ettersees så den får tettest mulig anlegg. På dørens ytterside anbringes langs over- og underkant samt langs forkanten et flattjern (ca. 3×30 mm), som dekker over sprekken mellom dør og dørkarm for å hindre den intense og direkte trekk om døren ikke slutter tett.

2) I vogner som regelmessig eller ofte benyttes i dampoppvarmet tog anbringes dampvarmelegemer i konduktørrommet. Benyttes disse vogner regelmessig eller ofte også i elektrisk oppvarmet tog, anbringes også elektriske varmelegemer i konduktørrommet.

I vogner som vanligvis bare benyttes i elektrisk oppvarmet tog anbringes bare elektriske varmelegemer i konduktørrommet.

3) Konduktørsete og seteryggen pålegges filt og trekkes med pegamoid. (Hvor det allerede finnes løse puter på setet anbringes filt med samme sort trekk også på ryggen).

4) Hvor signallampenes nåværende plass måtte finnes lite hensiktsmessig, flyttes lampene til en gunstigere plass. Gis ingen hensiktsmessig plass for signallampene i konduktørromet, kan disse anbringes på en dertil egnet plass i det tilstøtende godsrom.

Under signallampene skal det overalt være anbrakt spillbrett.

5) Over konduktørrommets vinduer anbringes en vannrenne på lignende måte som vist på skisse nr. 448 datert 25/11—38, rev. 9/10—46.

Utgiftene ved disse arbeider belastes alminnelig vedlikehold.

Skap for sovevognstøy i sovevogner.
16/2—49 — j.nr. 305 M.

Etterhvert som sovevogner kommer til verksted for reparasjon, revisjon eller H.P. skal vognene forsynes med skap for sovevognstøy i sidegangen såfremt skap ikke allerede er anbrakt.

Skapet utføres i likhet med det som er vist på tegning 3153 og anbringes om mulig i gangenden nærmest plattformen. Dersom vognen allerede er utstyrt med Vapor dampoppvarming i sidegangen føres skapet ikke lenger ned enn til ca. 100 mm over kapslen. Er vognen ikke utstyrt med Vapor dampoppvarming i sidegangen føres skapet helt ned og når vognen senere eventuelt får «Vapor» i sidegangen føres kapslen bare frem til skapets sidevegg.

Trykt den 1. januar 1950.

Hovedstyret for Statsbanene.

Skapdøren forsynes med lås for firkantnøkkel og solide hemper for plombering.

Det forutsettes anbrakt skjemaholdere innvendig på skapdøren, tegning for disse vil bli sendt senere.

Lås for firkantnøkkel og solide hemper for plombering skal også anordnes for dørene i skap for sengetøy i sovevogner som allerede har skap (enten i sidegang eller i betjeningsrom) men med andre låsanordninger. Lås og hemper på slike skap anbringes etterhvert som vogner med sådanne skap kommer til verksted.

Moderniseringsplan av 1946
Kfr. 16/4—46— j.nr. 360 M.
Tillegg verørende post 31 — Bedring av konduktørrom.
29/9—49 — j.nr. 1024 M.

I den utstrekning det er mulig skal tegning:

6061 — Innredning av koduktørrom,

fremtidig følges ved modernisering av konduktørrom og den på tegningen viste innredning inngår således i post nr. 31 hvor den måtte bli foreskrevet.

Døren mot åpen plattform ettersees så den får tettest mulig anlegg. På dørens ytterside anbringes langs over- og underkant samt langs forkanten et flattjern (ca. 3 × 30 mm), som dekker over sprekken mellom dør og dørkarm for å hindre den intense og direkte trekk om døren ikke slutter tett.

2) I vogner som regelmessig eller ofte benyttes i dampoppvarmet tog anbringes dampvarmelegemer i konduktørrommet. Benyttes disse vogner regelmessig eller ofte også i elektrisk oppvarmet tog, anbringes også elektriske varmelegemer i konduktørrommet.
I vogner som vanligvis bare benyttes i elektrisk oppvarmet tog anbringes bare elektriske varmelegemer i konduktørrommet.

3) Konduktørsete og seteryggen pålegges filt og trekkes med pegamoid. (Hvor det allerede finnes løse puter på setet anbringes filt med samme sort trekk også på ryggen).

4) Hvor signallampenes nåværende plass måtte finnes lite hensiktsmessig, flyttes lampene til en gunstigere plass. Gis ingen hensiktsmessig plass for signallampene i konduktørrommet, kan disse anbringes på en dertil egnet plass i det tilstøtende godsrom.
Under signallampene skal det overalt være anbrakt spillbrett.

5) Over konduktørrommets vinduer anbringes en vannrenne på lignende måte som vist på skisse nr. 448 datert 25/11—38, rev. 9/10—46.
Utgiftene ved disse arbeider belastes alminnelig vedlikehold.

Skap for sovevognstøy i sovevogner.
16/2—49—j.nr. 305 M.

Etter hvert som sovevogner kommer til verksted for reparasjon, revisjon eller H.P. skal vognene forsynes med skap for sovevognstøy i sidegangen såfremt skap ikke allerede er anbrakt.

Skapet utføres i likhet med det som er vist på tegning 3153 og anbringes om mulig i gangenden nærmest plattformen. Dersom vognen allerede er utstyrt med Vapor dampoppvarming i sidegangen føres skapet ikke lenger ned enn til ca. 100 mm over kapselen. Er vognen ikke utstyrt med Vapor dampoppvarming i sidegangen føres skapet helt ned og når vognen senere eventuelt får «Vapor» i sidegangen føres kapselen bare fram til skapets sidevegg.

Skapdøren forsynes med lås for firkantnøkkel og solide hemper for plombering.

Trykt den 1. januar 1953. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Det forutsettes anbrakt skjemaholdere innvendig på skapdøren, tegning for disse vil bli sendt senere.

Lås for firkantnøkkel og solide hemper for plombering skal også anordnes for dørene i skap for sengetøy i sovevogner som allerede har skap (enten i sidegang eller i betjeningsrom) men med andre låsanordninger. Lås og hemper på slike skap anbringes etter hvert som vogner med sådanne skap kommer til verksted.

Moderniseringsplan av 1946.
Kfr. 16/4—46 —j.nr. 360 M.
Tillegg vedr. post 31 — Bedring av konduktørrom.
29/9—49—j.nr. 1024 M.

I den utstrekning det er mulig skal tegning:

6061 — Innredning av konduktørrom,

fremtidig følges ved modernisering av konduktørrom og den på tegningen viste innredning inngår således i post nr. 31 hvor den måtte bli foreskrevet.

Vannkaraffel og glass i konduktørrom og i postavdeling.
13/3—52—j.nr. 341 M.

Etter hvert som vogner med konduktørrom kommer til verksted for revisjon eller reparasjon skal konduktørrommet utstyres med komplett vannkaraffel og glass i holder. Utstyret tas fortrinnsvis fra personvogner som utstyres med stor karaffel og papirbegerautomater (Hst.'s brev av 22/2 —52 — j.nr. 556/5 M/HS).

Tilsvarende forholdes også med vogner med postavdeling så hver vogn får et komplett sett vannkaraffel og glass i holder i postavdelingen.

Papirbegerautomater.
20/3—52—j.nr. 556/ M/H.S.

Av Hovedstyrets brev av 22/2—52 — j.nr. 556/5 M/HS fremgår at samtidig med montering av papirbegerautomater skal eventuelle små vannkarafler skiftes ut med karafler av større type med ca. 1,5 l innhold.

Alle vogner med papirbegerautomater skal således være utstyrt med karaffel etter tegning 4524 og karaffelholder etter tegning 4525. Holdere for drikkeglass anbringes ikke og drikkeglassholdere som allerede er montert i vognene skal fjernes og inntil videre oppbevares.

Kleskroker i Co3c-vogner.
28/6—52—j.nr. 691 M.

Kleskroker ved skyvedører på mellomvegg mellom sitteavdeling og forgang (som f. eks. på mellomvegg 2 på tegning 3980) i 3. kl. midtgangsvogner er anbrakt slik at yttertøy som er blitt hengt opp på disse kroker er blitt beskadiget.

Omhandlede kroker skal derfor fjernes etter hvert som vognene kommer til verksted.

Innredning i Co3f-vogner. 17/12—53—j.nr. 934 M.

Ved første anledning disse vogner kommer til verksted for revisjon eller reparasjon bes følgende forandringer foretatt:

I toalett for kvinner flyttes vannkaraffel og drikkebegerautomat til yttervegg som vist på tegning nr. 6063, rev. 7/12-53.

De kleshengere som nå er plasert på hver side av kupédør fjernes. Nye kleshengere settes opp under nødbremsehåndtaket, alt som vist på tegning nr. 6466, rev. 9/12-53.

Utgiftene med disse arbeider belastes det alminnelige vedlikehold.

Lintøyskap i gang i Ao-sovevogner. 14/2—53—j.nr. 121 M.

Ved Hovedstyrets brev av 15/12-52 — j.nr. 1175 M, ble det bestemt at lintøyskapet skulle anbringes i det veggfelt på yttervegg som ble fritt når mellomdøren i sidegang nær vognmidte ble fjernet. På dette veggfelt var nødbremsehåndtakene forutsatt anbrakt når det var dør i sidegang og vapor skulle anbringes i sidegangen.

For å få ensartet vaporanlegg i sidegangen skal nødbremseventilen fortsatt anbringes i dette veggfelt, men bare med *ett håndtak*. Nødbremseventilen plaseres slik at den blir tilgjengelig gjennom en luke som kan låses med konduktørnøkkel.

Lintøyskapet plaseres derfor på nærmeste veggfelt på den andre siden av vognmidte og klappsetet på dette veggfelt flyttes til veggfeltet med nødbremsehåndtak.

Førstehjelpskasser. 2/5—53—j.nr. 223 M. Ad trykk nr. 427

Av førstehjelpskasser finnes nå to størrelser, den nye kasse etter tegning 6310 (med tilhørende Md skisser nr. 1127 og 1128), samt den hittil benyttede mindre kasse.

Det er forutsatt at de nye store kasser skal anbringes de fleste steder, mens de mindre kasser skal beholdes under enkle forhold. Til dels skal de mindre kasser erstatte de små førstehjelpsskrin noen steder, slik at man av beredskapshensyn alt i alt får en forsterkning av sanitetsutstyret de fleste steder, jfr. ordningen med førstehjelpsesker til alle baneavdelinger som Hovedstyret for tiden behandler. Det overlates de respektive distrikter å fordele det forøkede utstyr på den mest hensiktsmessige måte.

I konduktørvogner, hvor konduktørrommet er eller blir modernisert med tegning 6061 som rettesnor, anbringes den store førstehjelpskasse etter tegning 6310 på en hylle over

døren til reisegodsrommet. I andre konduktørrom plaseres førstehjelpskassen, for så vidt det er plass til den, også på en hylle på et lett tilgjengelig sted, fortrinsvis på samme sted hvor den mindre kasse har vært anbrakt.

I tilfelle hvor det ikke er passende plass i konduktørrommet plaseres kassen lett tilgjengelig på en hylle i reisegodsrommet.

I forbrenningsmotorvogner plaseres kassen fortrinsvis i ett av skapene som i tilfelle forandres så kassen får plass. Hvis dette ikek lar seg gjøre, anordnes en passende hylle for førstehjelpskassen.

De her nevnte forhold vil bil nærmere omtalt ved første revisjon av Trykk nr. 427.

Moderniseringsplan av 1946.
Jfr. 16/4—46—j.nr. 360 M. Tillegg vedr. post 31. Bedring av konduktørrom. 13/10—53—j.nr. 887 M. (jfr. 29/9—49—j.nr. 1024 M.)

I den utstrekning det er mulig skal tegning 6061 (rev. 1/10-53) — Innredning av konduktørrom — fremtidig følges ved modernisering av konduktørrom, og den på tegningen viste innredning inngår således i post 31 hvor den måtte bli foreskrevet.

For vogner som allerede er modernisert etter tegning 6061 uten revisjon, skal den på tegningen viste åpne reol over nedslagsbordet erstattes med skap etter tegning 6750 som angitt på tegning 6061, rev. 1/10-53.

Belysningsanordninger.

Forandring av oljebeholder for petroleumslampe (for jernbanevg.). *13/5—49—j.nr. 819 M.*

Beholderen for petroleumslampe etter tegning 1018 og 1303 skal forandres som vist på skisse nr. 942, datert 13/9—1949.

Forandringen skal sentraliseres i Oslo distrikt. De øvrige distrikter skal sende sine lampe*beholdere* under adresse: Bispegt. 12, Oslo, snarest.

Utbedring av lysanlegg i personvogner. *12/10—49—j.nr. 1629 M.*

For å rasjonalisere vedlikeholdet og å øke belysningsanleggets virkningsgrad er det nødvendig å skifte ut gamle armaturer med nye nobitbeslag i større utstrekning enn hittil. Verkstedene må være særlig oppmerksomme på vogner som kommer til verksted for reparasjon eller mindre revisjoner. Således bør det, hvis taket i vognen skal males eller repareres, alltid skiftes armaturer hvor ikke dette allerede måtte være gjort. Det skal bare brukes kuleformlamper i nobitbeslag.

Alle lampeholdere og glasskupler i de utskiftede armaturer uttas og utleveres driftspersonalet (ladestasjonene).

For utskiftningen gjelder tegningene 950, 951, 21352 og 21417 generelt.

Smøring av Kardandrivanordninger og lysgeneratorer. *22/4—50—j.nr. 503 M.*

Smøring skal heretter foretas med følgende smøremidler:

Stone lysaggregat.

Snekkekasse, sommer og vinter.	Universal Thuban nr. 80.
Universalledd	
Teleskopledd, nipler	Regal Starfak nr. 2.
Generator, kulelagre	
Opphenging for snekkekasse.....	

AGA lysaggregat.

Drevkasse, sommer og vinter ...	Universal Thuban nr. 80.
Fettnipler	Regal Starfak nr. 2.
Generator, kulelagre	

Trykt den 1. januar 1951. Hovedstyret for Statsbanene.

Belysningsanordninger.

Beholderen for petroleumslampe etter tegning 1018 og 1303 skal forandres som vist på skisse nr. 942, datert 13/9—49.

Forandringen skal sentraliseres i Oslo distrikt. De øvrige distrikter skal sende sine lampe*beholdere* under adresse: Bispegt. 12, Oslo, snarest.

Forandring av oljebeholder for petroleumslampe (for jernbanevg.). 13/5—49—j.nr. 819 M.

For å rasjonalisere vedlikeholdet og å øke belysningsanleggets virkningsgrad er det nødvendig å skifte ut gamle armaturer med nye nobitbeslag i større utstrekning enn hittil. Verkstedene må være særlig oppmerksomme på vogner som kommer til verksted for reparasjon eller mindre revisjoner. Således bør det, hvis taket i vognen skal males eller repareres, alltid skiftes armaturer hvor ikke dette allerede måtte være gjort. Det skal bare brukes kuleformlamper i nobitbeslag.

Alle lampeholdere og glasskupler i de utskiftede armaturer uttas og utleveres driftspersonalet (ladestasjonene).

For utskiftningen gjelder tegningene 950, 951, 21352 og 21417 generelt.

Utbedring av lysanlegg i personvogner. 12/10—49—j.nr. 1629 M.

Smøring skal heretter foretas med følgende smøremidler:

Smøring av Kardandrivanordninger og lysgeneratorer. 22/4—50—j.nr. 503 M.

Stone lysaggregat.

Snekkekasse, sommer og vinter	Universal Thuban nr. 80.
Universalledd	
Teleskop, nipler	Regal Starfak nr. 2.
Generator, kulelagre	
Opphenging for snekkekasse	

AGA lysaggregat.

Drevkasse, sommer og vinter	Universal Thuban nr. 80.
Fettnipler	Regal Starfak nr. 2.
Generator, kulelagre	

Akkumulatorkasser etter tegning 2717 som vanlig brukes på personvogner, har liten utlufting og blir ofte for trange for batteriene.

Det må derfor foretas en del forandringer ved kassene således som vist på tegning 6364.

Akkumulatorkasser som skulle utføres etter tegning 2717 blir i stedet å utføre etter tegning 6364, både på nye

Akkumulatorkasser på personvogner. 4/1—51—j.nr. 9 M.

og eldre vogner. Allerede forarbeidede akkumulatorkasser etter tegning 2717 skal brukes, men deretter gåes over til å bruke kasser etter tegning 6364.

Samtidig omerindres at eldre vogner som bare har *en* batterikasse ved hovedpuss skal påsettes ytterligere en batterikasse så stort batteri (med 6 enkeltkasser kan brukes for vognen).

Kardandrivanordning på eldre vogner.
5/11—51—j.nr. 1461 M.

Vogner som er oppført i Hovedstyrets brev av 31/1—48—j.nr. 169 M og som ikke er ombygget for kardandrivanordning etter de i brevet nevnte tegninger, skal etter hvert ombygges etter følgende tegninger:

6393 — Bro for generatoropphenging,
6391 — Plasering av generatoropphengninger,
6394 — —»— —»—
6395 — —»— —»—
5846 — —»— drivanordning for generator (boggi 1904).

Vogner som allerede har generatorbroer etter tegningene 5844, 5845 og 5875 skal etter hvert som de kommer i verkstedene forandres overensstemmende med tegningene 6390 og 6392.

Generatorrammer som er levert av Stone må forandres slik at boringene til silentblokkene blir overensstemmende med tegning 6392.

For DFo-vognene nr. 91, 937—939, 947 og 948 brukes følgende tegninger:

6377 — Bro for generatoropphenging,
6447 — Plasering av drivanordning for generator (boggi 812),
6400 — —»— generatoropphenging.

For stålvogner med nr. 18151—18168 som ikke er ombygget for kardandrivanordning med generatorbro etter tegning 5875 skal følgende tegninger brukes:

6376 — Bro for generatoropphenging,
5874 — Plasering av drivanordning for generator (boggi 3690),
6397 — —»— generatoropphenging,
6396 — —»— —»—
6399 — —»— —»—

For vogner som ennå ikke er utstyrt med kardandrivanordning vil det i hvert enkelt tilfelle bli gitt beskjed angående anbringelse av kardandrivanordning.

---

og tilfredsstillende plass for elektriske varmeapparater i tilfelle vognene senere skal utstyres med elektrisk oppvarming. Den beste løsning av spørsmålet vil antagelig være å anbringe «Vapor» oppvarming i disse vogner, men da det for tiden ikke kan skaffes tilstrekkelig «Vapor»-utstyr, får bedring av dampoppvarmingsanlegget i vognen utstå.

Imidlertid har det vist seg at man har oppnådd en vesentlig bedring av oppvarmingen ved å gå nøye gjennom anlegget i verkstedet og rette på oppdagede mangler. Det er særlig «spissene» som har vist seg å være mere eller mindre tette. Dessuten har ikke alltid reguleringsanordningen for varmekassene virket tilfredsstillende.

Etterhvert som vognene kommer inn til verksted for revisjon, må dampoppvarmingsanlegget nøye ettersees, særlig må undersøkes at alle spisser (med tilhørende metallduks hette) gir tilstrekkelig avløp for dampen og at varmekassenes regulering er i orden.

Revisjon av tegningene 2670 og 2872. (Mellomstykke for dampvarmekobling).
8/10—47 — j.nr. 2044 M.

Mellomstykke for tømmeventil for damp- og koblingsslange skal heretter bare utføres etter tegning nr. 2872 således som det fremgår av tegningene nr. 2670 (rev. 2/10—47) og 2872 (rev. 2/10—47).

Kondensvannavledere på G_4-vogner.
19/2—48 — j.nr. 2060/47 M.

Samtlige G_4-vogner med dampledning er forutsatt utstyrt med kondensvannavleder «Thermo».

Vognfabrikantene har dog levert endel G_4-vogner med kondensvannavleder av annen utførelse (Marck's kondensvannavledere). Forsåvidt G_4-vogner med andre kondensvannavledere enn «Thermo» kommer til verksted for revisjon eller reparasjon skal kondensvannavlederen utskiftes med «Thermo». Gjengene i vannsamleren etter tegning 1651 må i så fall forandres tilsvarende.

I tilfelle en G_4-vogn med annen vannavleder enn «Thermo» får vanskeligheter med vannavlederen under drift, blir vognene ved første anledning (etter avlessing) å sende til nærmeste verksted for utskifting til «Thermo».

Den fremtidige utførelse av «Thermo» er vist på tegning nr. 5856. Vannsamleren utstyrt med «Thermo» er vist på tegning nr. 5896 (omtegning av tegning nr. 1651 uten forandring av selve vannsamleren).

Trykt den 1. januar 1950. Hovedstyret for Statsbanene.

Sløyfing av tyngdekraftventiler i kondensvannsamlere etter tegn. nr. 1651.

9/7 — 48 — j.nr. 1354 M.

Når person- og godsvogner med vannsamlere etter tegn. nr. 1651 og med tyngdekraftventil kommer til verksted for revisjon skal tyngdekraftventilen fjernes. Hullet plugges med bronseplugg.

Vapor-dampoppvarming i BCo_3-vogner.

19/3—49 — j.nr. 499 M. (Jfr. moderniseringsplan av 1946, 16/4—j.nr. 360 M).

Som rettesnor for anbringelse av Vapor-dampoppvarming i BCo_3-vogner i forbindelse med H.P. og modernisering brukes tegning nr. 5607.

Hvor plassen tillater det bør rørslyngene anbringes med 4 rør over hverandre istedetfor som tegningen viser 2 og 2 over hverandre.

Trykt den 1. januar 1950.

Hovedstyret for Statsbanene.

og tilfredsstillende plass for elektriske varmeapparater i tilfelle vognene senere skal utstyres med elektrisk oppvarming. Den beste løsning av spørsmålet vil antagelig være å anbringe «Vapor»-oppvarming i disse vogner, men da det for tiden ikke kan skaffes tilstrekkelig «Vapor»-utstyr, får bedring av dampoppvarmingsanlegget i vognen utstå.

Imidlertid har det vist seg at man har oppnådd en vesentlig bedring av oppvarmingen ved å gå nøye gjennom anlegget i verkstedet og rette på oppdagede mangler. Det er særlig «spissene» som har vist seg å være mere eller mindre tette. Dessuten har ikke alltid reguleringsanordningen for varmekassene virket tilfredsstillende.

Etterhvert som vognene kommer inn til verksted for revisjon, må dampoppvarmingsanlegget nøye ettersees, særlig må undersøkes at alle spisser (med tilhørende metalltrådduks hette) gir tilstrekkelig avløp for dampen og at varmekassenes regulering er i orden.

Revisjon av tegningene 2670 og 2872. (Mellomstykke for dampvarmekobling).
8/10—47—j.nr. 2044 M.

Mellomstykke for tømmeventil for damp- og koblingsslange skal heretter bare utføres etter tegning nr. 2872 således som det fremgår av tegningene nr. 2670 (rev. 2/10—47) og 2872 (rev. 2/10—47).

Kondensvannavledere på G_4-vogner.
19/2—48—j.nr. 2060/47 M.

Samtlige G_4-vogner med dampledning er forutsatt utstyrt med kondensvannavleder «Thermo».

Vognfabrikantene har dog levert endel G_4-vogner med kondensvannavleder av annen utførelse (Marck's kondensvannavledere). Forsåvidt G_4-vogner med andre kondensvannavleder enn «Thermo» kommer til verksted for revisjon eller reparasjon skal kondensvannavlederen utskiftes med «Thermo». Gjengene i vannsamleren etter tegning 1651 må i så fall forandres tilsvarende.

I tilfelle en G_4-vogn med annen vannavleder enn «Thermo» får vanskeligheter med vannavlederen under drift, blir vognene ved første anledning (etter avlessing) å sende til nærmeste verksted for utskifting til «Thermo».

Den fremtidige utførelse av «Thermo» er vist på tegning nr. 5856. Vannsamleren utstyrt med «Thermo» er vist på tegning 5896 (omtegning av tegning 1651 uten forandring av selve vannsamleren).

Trykt den 1. januar 1951.

Hovedstyret for Statsbanene.

Sløyfing av tyngdekraftventiler i kondensvannsamlere etter tegn. nr. 1651.
9/7—48—j.nr. 1354 M.

Når person- og godsvogner med vannsamlere etter tegn. 1651 og med tyngdekraftventil kommer til verksted for revisjon skal tyngdekraftventilen fjernes. Hullet plugges med bronseplugg.

Vapor-dampoppvarming i BCo3-vogner.
19/3—49—j.nr. 499 M. (Jfr. moderniseringsplan av 1946, 16/4—j.nr. 360 M.).

Som rettesnor for anbringelse av Vapor-dampoppvarming i BCo3-vogner i forbindelse med H.P. og modernisering brukes tegning nr. 5607.

Hvor plassen tillater det bør rørslyngene anbringes med 4 rør over hverandre istedetfor som tegningen viser 2 og 2 over hverandre.

Moderniseringsplan av 1946 Vaporanlegg i Co-sidegangsvogner.
7/7—50—j.nr. 205 M.

Anbringelse av vaporanlegg i Co-sidevogner foretas i likhet med det arrangement som er vist på tegning nr. 6326 og 6327.

Kapping av smijerns ribberør for dampoppvarming.
11/2—50—j.nr. S. 4009 M. 38.

Det har forekommet at ribbene på ribberørene for vaporanlegg har vært helt løse på rørene. For å unngå dette må ribbene på smijerns ribberør heftsveises til rørene på kappestedet *før* kappingen, da ribbene ellers vil løsne fra rørene.

Røkrør for ovn i G4-vogner.
16/12—50—j.nr. 1891 M.

Skisse nr. 1051 viser det røkrør som passer for den for tiden anvendte Ulefoss feltovn nr. 13.

Røkrøret må være utstyrt med stoppeknast som hindrer at røkrøret føres for langt opp gjennom luken mot kontaktledningen. Da røkrøret er likt i begge ender må stoppeknast anbringes i begge ender av røret.

I tilfelle røkrøret er fremstillet av to eller flere deler må delene være slik forbundet at de ikke kan tas fra hverandre etter at røret er ferdig fremstilt for å unngå muligheten av at det settes slik sammen at knastene får feil plass.

For ikke å få mere enn en type røkrør bør fremtidig Ulefoss feltovn nr. 13 brukes, se skisse nr. 1059. Anskaffes andre ovnstyper må i hvert fall uttaket på ovnen være plasert slik at røkrør etter skisse nr. 1051 passer dvs. underkanten av det monterte rør skal være maks. 695 mm over vogngulv.

Er ovn anbrakt må bare foreskrevne røkrør brukes.

Dampledning på etterlatte tyske godsvg.
28/9—51—j.nr. 1067 M.
8/10—51—j.nr. 1357 M.

Dampledningen skal fjernes på alle etterlatte tyske godsvogner, unntatt Oppeln-vogner med 6 m akselavstand og uten bremserhus samt kjølevogner.

Nevnte Oppeln-vogner med varmeledning skal utstyres med norsk koblingsmunnstykke.

Såfremt dampledningen er anbrakt på den annen side av dragkroken enn vanlig på norske vogner, må dampledningen omlegges slik at varmekoblingen kommer på samme side av dragkroken som vanlig for norske vogner, dvs. på venstre side av dragkroken når man ser vognenden utenfra.

For kjølevognene vil det senere bli gitt særskilt meddelelse.

For så vidt vognene er utstyrt med *delt* varmekobling skal disse koblinger oppbevares og antallet oppgis til Hovedstyret.

Fjerning av dampledning utføres i forbindelse med omnummerering, revisjon eller reparasjon.

Schweizerapparater for godsvogner.
22/11—51—j.nr. 1585 M.

Ved utskifting av støpestålbend etter tegning 1423 på schweizerapparater etter tegning 1514 skal nye bend utføres med rett flens for tilslutning til schweizerapparatet slik som vist på tegning 6553, schweizerapparatet blir samtidig å forsyne med et mellomstykke etter tegning 6556, som vist på tegning 1514, rev. 20/11—51.

Når det trenges nye schweizerapparater skal disse utføres etter tegning 6554, de tilhørende støpestålbend utføres etter tegning 6553.

Anbringelse av gjennomgående ledn. for damp- og elektr. oppvarming samt anordning for sykkelopphengning for Gp4-vogner.
11/6—52—j.nr. 715/51 M.

Samtlige etterlatte tyske Oppeln-vogner med akselavstand 6,0 m, lengde over endebjelker 7,8 m og lengde over buffere 9,1 m, uten bremserhus eller uten bremseplattform (vogner som har eller skal få litra Gp4) skal etter hvert utstyres med gjennomgående ledning for damp- og elektrisk oppvarming samt anordning for sykkelopphengning.

20 stk. av omhandlede vogner med nr. 33 100—33 119 har allerede fått dette utstyr og har dessuten fått dører med overgangslem i begge vognender.

4 stk. vogner, med nr. 33 120—33 123 har fått gjennomgående ledning for damp- og elektrisk togoppvarming i Drammen distrikt. Anordning for sykkelopphengning anbringes snarest beleilig av Drammen distrikts verksted.

For de øvrige vogner forholdes således:

1. For allerede omnummererte Oppeln-vogner med nr. 33 124—33 132 skal arbeidet utføres etter hvert som vognene kommer til verksted for reparasjon eller revisjon.

2. For ikke omnummererte vogner blir forføyningen å gjennomføre i forbindelse med omnummerering.

Merk: Det finnes også etterlatte Oppeln-vogner med 6,0 m akselavstand med bremserhus samt Oppeln-vogner med 7,0 m akselavstand dels med og dels uten bremserhus. På slike vogner skal forføyningen *ikke* gjennomføres.

Med hensyn til arbeidets utførelse bemerkes:

a) Gjennomgående ledning for dampoppvarming.
Det vises til bestemmelser av 28/9—51 — j.nr. 1067 M. og 8/10—51 — j.nr. 1357 M. (serie 606,2 blad 6) for vogner som ved overtagelsen var utstyrt med gjennomgående dampledning.
Det har vist seg at flere av disse vogners varmeledning er i dårlig staand og tæret av rust. Ledningen må derfor etterses nøye og eventuelt fornyes. For vogner hvor ledningen må fornyes og for vogner som ikke har dampledning anbringes dampledningen som vist på tegning 4439 med nødvendige tilpasninger.

b) Gjennomgående ledning for elektrisk oppvarming.
På grunn av fjærknektene på disse vogner kan koblingene ikke anbringes etter de internasjonale bestemmelser (RIC blad 8a). For vogner som allerede har fått elektrisk ledning ved NSB er koblingene blitt anbrakt 85 mm nærmere vognmidte dvs. 765 mm fra vognmidte, likeledes er koblingene senket 50 mm dvs. mål fra buffermidte til midte av munnstykke blir 435 mm.
Disse mål skal fortsatt brukes ved anbringelse av koblingene.
Det er mulig at en del av omhandlede vogner allerede hadde elektrisk ledning ved overtagelsen. For slike vogner må det påses at ledningen er i orden. I tilfelle koblingene er anbrakt med større avvikelser enn foran angitt må koblingene flyttes så foran angitte mål holdes.

c) *Sykkelopphengning* utføres etter tegning 6315.
Nødvendige beslag og kroker skal fremstilles i Hamar distrikt hvor det kan rekvireres etter behov. Det antas at sykkelopphengning blir å anbringe i ytterligere minst 20 vogner, men da antallet ikke er nøyaktig kjent bør distriktene bare rekvirere for en vogn av gangen.
Tregrindene forutsettes fremstillet av det verksted hvor anordningen monteres.
Alle påskrifter males og påføres i samsvar med tegning 6378. Angående signalholdere vises til bestemmelsen av 22/3—52 — j.nr. 1399/51 M (serie 612,2).
Utgiftene belastes alminnelig vedlikehold.
Etter hvert som forføyningen gjennomføres blir innberetning å sende Hovedstyret med angivelse av vognnummer.

Trykt den 1. januar 1953. Hovedstyret for Statsbanene.

c) *Sykkelopphengning* utføres etter tegning 6315.
Nødvendige beslag og kroker skal fremstilles i Hamar distrikt hvor det kan rekvireres etter behov. Det antas at sykkelopphengning blir å anbringe i ytterligere minst 20 vogner, men da antallet ikke er nøyaktig kjent bør distriktene bare rekvirere for en vogn av gangen. Tregrindene forutsettes fremstillet av det verksted hvor anordningen monteres.
Alle påskrifter males og påføres i samsvar med tegning 6378. Angående signalholdere vises til bestemmelsen av 23/3-52 — j.nr. 1399/51 M (serie 612,2).
Utgiftene belastes alminnelig vedlikehold.
Etter hvert som forføyningen gjennomføres blir innberetning å sende Hovedstyret med angivelse av vognnummer.

Vaporregulering i midtgangsvogner. 23/11—53—j.nr. 1023 M.

Til orientering er oversendt 2 kopier av hver av tegningene 6380 og 7054 vedrørende vaporregulering i midtgangsvogner hvor håndtakene kan anordnes over hverandre.

Tegningene er utarbeidet på grunnlag av tidligere premiert forslag fra Bergen distrikt.

Man vil spesielt henlede oppmerksomheten på vogner av typene Co3a type 2, Co3c type 2 og CEo3a type 1, som har røranordning etter henholdsvis tegningene nr. 4009, 4269 og 4225.

I disse vogner er noen av vaporventilene regulert ved hjelp av en anordning for konduktørnøkkel under setet i likhet med det som er vist på tegning nr. 4008.

Det er ønskelig at reguleringen av ventilene i nevnte vogner blir forandret i likhet med tegning nr. 6380 og 7054 ved en passende anledning.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

c) Sykkelopphengning utføres etter tegning 6315. Nødvendige beslag og kroker skal fremstilles i Hamar distrikt hvor det kan rekvireres etter behov. Det antas at sykkelopphengning blir å anbringe i ytterligere minst 20 vogner, men da antallet ikke er nøyaktig kjent bør distriktene bare rekvirere for en vogn av gangen. Tregrindene forutsettes fremstillet av det verksted hvor anordningen monteres.
Alle påskrifter males og påføres i samsvar med tegning 6378. Angående signalholdere vises til bestemmelsen av 23/3-52 - j.nr. 1399/51 M (serie 612,2).
Utgiftene belastes alminnelig vedlikehold.
Etter hvert som forføyningen gjennomføres blir innberetning å sende Hovedstyret med angivelse av vognnummer.

Vaporregulering i midtgangsvogner.
23/11-53, j.nr. 1023 M.

Til orientering er oversendt 2 kopier av hver av tegningene 6380 og 7054 vedrørende vaporregulering i midtgangsvogner hvor håndtakene kan anordnes over hverandre.

Tegningene er utarbeidet på grunnlag av tidligere premiert forslag fra Bergen distrikt.

Man vil spesielt henlede oppmerksomheten på vogner av typene Co3a type 2, Co3c type 2 og CEo3a type 1, som har røranordning etter henholdsvis tegningene nr. 4009, 4269 og 4225.

I disse vogner er noen av vaporventilene regulert ved hjelp av en anordning for konduktørnøkkel under setet i likhet med det som er vist på tegning nr. 4008.

Det er ønskelig at reguleringen av ventilene i nevnte vogner blir forandret i likhet med tegning nr. 6380 og 7054 ved en passende anledning.

Festeplate for sikkerhetslenk til 1000 V varmestikker.
21/7-56, j.nr. 543/56 M.

Alt rullende materiell med elektriske varmekoblinger skal være utstyrt med festeplate for sikkerhetslenk til 1000 V. varmestikker etter tegning nr. 7935.

Fremstillingen av platene er sentralisert i verkstedet Sundland, Drammen.

Trykt november 1956.

Hovedstyret for Statsbanene.

For å hindre at nye bremseklosser ved utløst bremse ligger an mot hjulene (subber) er den underliggende trekkstang stk. nr. 4 på tegning 1763 forlenget som vist på tegning 1763 rev. 7/6—50.

Forandringen utføres på vogner med foran nevnte boggier etter hvert som vognene kommer inn til verksted for reparasjon.

Forlengelse av bremsetrekkstenger stk. nr. 4 på tegning 1763 i boggier etter tegningene 1119, 1904 og 2370.

10/6—50—j.nr. 924 M.

Samtlige boggier etter tegning nr. 1119, 1904 og 2370 skal utstyres med sikring av bolt for opphenging av bremsebom i boggirammen. Sikringen utføres etter tegning nr. 6363 og anbringes som vist på tegningene nr. 1904 (rev. 12/9—50) og 2370 (rev. 12/9—50).

Sikring av bolt for opphenging av bremsebom i boggiramme.

18/9—50—j.nr. S. 3712 M. 106.

Trykt den 1. januar 1951.

Hovedstyret for Statsbanene.

For å hindre at nye bremseklosser ved utløst bremse ligger an mot hjulene (subber) er den underliggende trekkstang stk. nr. 4 på tegning 1763 forlenget som vist på tegning 1763 rev. 7/6—50.

Forandringen utføres på vogner med foran nevnte boggier etter hvert som vognene kommer inn til verksted for reparasjon.

Forlengelse av bremsetrekkstenger stk. nr. 4 på tegning 1763 i boggier etter tegningene 1119, 1904 og 2370.
10/6—50—j.nr. 924 M.

Samtlige boggier etter tegning nr. 1119, 1904 og 2370 skal utstyres med sikring av bolt for opphenging av bremsebom i boggirammen. Sikringen utføres etter tegning nr. 6363 og anbringes som vist på tegningene nr. 1904 (rev. 12/9—50) og 2370 (rev. 12/9—50).

Sikring av bolt for opphenging av bremsebom i boggiramme.
18/9—50—j.nr. S. 3712, M. 106.

Tegning 1169 er revidert den 7/12—50. Revisjonen består i at godstykkelsen ved bolt for styringsanordningen er øket.

Revisjon av tegning nr. 1169. Bremseklossholder.
6/1—51—j.nr. 12 M.

Tegning 3174 — bremseskrue, er revidert den 10/2—51. Revisjonen er foretatt for å forhindre at gjengene i mutteren blir deformert mot nedre anslagsring slik at skruen setter seg fast eller går tregt.

Forandringen forutsettes foretatt på de vogner hvor det ansees nødvendig og foretas i forbindelse med revisjon av vognene.

Forandring av bremseskrue.
15/2—51—j.nr. 125 M.

Ved anbringelse av nye eller nydreide hjulsatser må det påsees at bremseflaten på de gamle bremseklosser (med styring på hjulflensen) kan komme til anlegg på hjulringens løpeflate uten at sporet i bremseklossen kiler seg fast på hjulringens flens. Slik fastkiling kan medføre at hjulene låses fast hvorved hjulslag kan oppstå.

Er sporet i bremseklossene for trangt for den nye hjulflens, må klossenes yttre flens slåes av i nødvendig utstrekning, eller nye bremseklosser anbringes.

Kontroll av bremseklosser ved utskifting av hjulsatser.
9/4—51—j.nr. 438 M.

Disse vogner er levert med hjul og hjulring støpt i ett, løpesirkeldiameteren er 600 mm.

Tilhengervogner type Gx nr. 1452—1459.
4/5—51— S. 4354, M. 37.

Når hjulbanen er nedslitt således at hjulringer må påsettes etter tegning Mvg 117 (løpesirkeldiameter 680 mm) må bremsestellet samtidig forandres, idet forbindelseslenken mellom bremsebalansen og bremsebommen innkortes 40 mm, opphengningspunktet for lenker ved klossene flyttes 40 mm, videre må det i sikkerhetsbøylen for bremsebom innsveises et 40 mm langt stykke.

Forandringen er vist på tegning Mvg. 190.

Bremseanordning på boggi etter tegning 3690.
30/5—51—j.nr. 1847/49 M.

Ved revisjon av boggier etter tegning 3690 skal fastpunktet på boggiens endebjelke for bremseanordningen forandres slik som vist på tegning 6384 med detaljer etter tegning 6385. Nye boggier vil heretter få bremseanordning etter tegning 6384.

Smøring av bremsestellets stangsystem.
13/12—51—j.nr. 490 M.

Ved revisjon av vogner skal alle bevegelige deler i bremsestellets stangsystem (herunder bolter samt glideflater for balanser) smøres.

Som smøremiddel kan inntil videre brukes et av følgende smøremidler:

1) Blanding bestående av:
   3 vektsdeler konsistensfett,
   1 veksdel grafitt,
   2 vektsdeler mineralolje.

2) Grafittholdig konsistensfett med lavt frysepunkt som helst bør tilsettes med lys mineralolje for å få en passende konsistens, ikke for tynn.

3) Esso Caszar Light K1 eller smøremiddel av samme art fra andre oljeselskaper.

Sikkerhetsbøyler under bremsebommer på boggier etter 918 skal utføres etter tegning 6440 på de vogner som er nevnt i Hovedstyrets brev av 28/4-51 — j.nr. 556 M.

Sikkerhetsbøyle for bremsebom på boggi etter tegn. 918.
2/7—53—j.nr. 601 M.

Tegning 5802 er revidert 11/11-53. Revisjonen består i forandret tykkelse av flattstål på bremsebom fra 17 mm til standard tykkelse 15 mm, samt henvisning til nye standardblad for bolter og foringer.

Bremsebom etter tegn. 5802.
3/12—53—j.nr. 1092 M.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Når fører-bremseventiler med avtagbart håndtak (nr. 7, St.15, St.60 og St.125) sendes til ventilverksted for revisjon skal de avtagbare håndtak medsendes for kontroll, utbedring av slitasje eller eventuell utskifting med nye håndtak.

Ved innsendelse av førerbremseventiler for elektriske motorvogner for forstadstrafikk skal alle de avtagbare håndtak (for førerbremseventiler nr. 7, St.15 og St.125) medsendes. Ventilene må sendes komplette. For ventiler St.15, St.60 og St.125 må f. eks. underdelen ikke fjernes.

Det innskjerpes at førerbremseventiler som ikke arbeider tilfredsstillende må utskiftes og innsendes for revisjon, midlertidig utbedring i driften må ikke foretas.

Revisjon av førerbremseventiler for trykkluftbremse.
9/2—51—j.nr. 170 M.

Det har forekommet at omstillingsanordning «G-P» på disse vogner under kjøring, kommer ut i snøkanten langs linjen, hvorved håndtaket er blitt skjøvet over i annen stilling. For å forebygge dette skal det påsveises en beskyttelsesplate etter tegning 6424 som angitt på sammenstillingstegning 5591, rev. 18/5—51.

Samtidig skal opphengingspunkt for utløsningsanordningen etter tegning 5698 flyttes som angitt på tegning 5591, rev. 18/5—51.

Forandringen utføres etter hvert som vognene kommer til verksted.

Forandring av omstillingsanordning for Hik-bremse på personvogner nr. 19001—19050.
21/6—51—j.nr. S. 3952 M. 171.

Ved revisjon av førerbremseventiler St.125 skal det bores 2 hull med 2 mm diameter i sleiden således som vist på skisse nr. 1241.

Førerbremseventiler for elektriske motorvogner.
29/8—52—j.nr. 889 M.

Fra og med april måned 1952 annulleres bestemmelse av 22/8—41 — j.nr. 2094 M (serie 607,3 blad 1) angående månedlig innsending av oppgaver over lokomotiver, person- og godsvogner som er blitt utstyrt med trykkluftbremse eller trykkluftledning i den forløpne måned.

I stedet innsendes halvårlige innberetninger med oppgave over nevnte materiell som i det forløpne halvår er blitt utstyrt med trykkluftbremse eller trykkluftledning i Statsb. Verksteder. Oppgaven sendes hver 1/1 og 1/7.

Overgang til trykkluftbremse Månedlige innmeldinger.
17/3—52—j.nr. 2094/41 M.

Revisjon av førerbremseventiler for trykkluftbremse.
9/2—51—j.nr. 170 M.

Når førerbremseventiler med avtagbart håndtak (nr. 7, St.15, St.60 og St.125) sendes til ventilverksted for revisjon skal de avtagbare håndtak medsendes for kontroll, utbedring av slitasje eller eventuell utskifting med nye håndtak.

Ved innsendelse av førerbremseventiler for elektriske motorvogner for forstadstrafikk skal alle de avtagbare håndtak (for førerbremseventiler nr. 7, St.15, og St.125) medsendes. Ventilene må sendes komplette. For ventiler St.15, St.60 og St.125 må f. eks. underdelen ikke fjernes.

Det innskjerpes at førerbremseventiler som ikke arbeider tilfredsstillende må utskiftes og innsendes for revisjon, midlertidig utbedring i driften må ikke foretas.

Forandring av omstillingsanordning for Hik-bremse på personvogn-nr. 19001—19050.
21/6—51—j.nr. S. 3952 M. 171.

Det har forekommet at omstillingsanordning «G-P» på disse vogner under kjøring, kommer ut i snøkanten langs linjen, hvorved håndtaket er blitt skjøvet over i annen stilling. For å forebygge dette skal det påsveises en beskyttelsesplate etter tegning 6424 som angitt på sammenstillingstegning 5591, rev. 18/5-51.

Forandringen utføres etter hvert som vognene kommer til verksted.

Førerbremseventiler for elektriske motorvogner.
29/8—52—j.nr. 889 M.

Ved revisjon av førerbremseventiler St.125 skal det bores 2 hull med 2 mm diameter i sleiden således som vist på skisse nr. 1241.

Overgang til trykkluftbremse. Månedlige innmeldinger.
17/3—52—j.nr. 2094/41 M.

Fra og med april måned 1952 annulleres bestemmelse av 22/8-41 — j.nr. 2094 M (serie 607,3, blad 1) angående månedlig innsending av oppgaver over lokomotiver, person- og godsvogner som er blitt utstyrt med trykkluftbremse eller trykkluftledning i den forløpne måned.

I stedet innsendes halvårlige innberetninger med oppgave over nevnte materiell som i det forløpne halvår er blitt utstyrt med trykkluftbremse eller trykkluftledning i Statsb. Verksteder. Oppgaven sendes hver 1/1 og 1/7.

Plombering av nødbremsehåndbok.
5/6—53—j.nr. 514 M.

Det har forekommet at nødbremsehåndtaket i vogner er blitt plombert med jerntråd. Dette medfører at håndtaket er vanskelig å bevege.

Ved plombering av nødbrenmsehåndtak skal det heretter bare brukes *vanlig hyssing.*

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Når vogner kommer inn i verksted må påses at plombering av nødbremsehåndtaket er i overensstemmelse med det som er anført foran.

Revisjonsskilt for trykkluftbeholdere.
23/10—53—j.nr. 827 M.

I henhold til forskriftene i Trykk nr. 706 punkt III c, skal samtlige hovedluftbeholdere og øvrige luftbeholdere på rullende materiell utstyres med revisjonsskilt i forbindelse med revisjon.

Skiltene utføres etter tegning 6970 og anbringes etterhvert som materiellet er i verksted for revisjon av trykkluftbremseutstyret.

G4-vogner med kontinuerlig automatisk lastveksel.
6/6—47—j.nr. 1187 M.

Det vil om kort tid bli sendt ut i trafikk 10 stk. G4-vogner (nr. 41 098—41 107 med kontinuerlig automatisk lastveksel av A/B Bromsregulators fabrikat.

Eventuell justering av disse lastveksler foretas etter «Forskrifter for montasje og justering av kontinuerlig automatisk lastveksel type AC i forbindelse med hurtigvirkende bremseetterstiller type DR», datert Oslo juli 1946.

Revisjon av hurtigvirkende bremseetterstillere type DR.
10/6—47—j.nr. 987 M.

For revisjon og vedlikehold av hurtigvirkende bremseetterstillere type DR gjelder forskrifter dat. 19/5—47—j.nr. 987 M.

Utskifting av reguleringsmuttere på hurtigvirkende bremseetterstillere av type DR 6.
10/4—51—j.nr. 431 M.

Reguleringsmuttere for disse bremseetterstillere er sammensatt av 2 deler således at en stålring danner anleggsflaten mot låshylsen. Stålringen er festet til mutteren ved 4 sveisenest.

Det har på flere muttere forekommet brudd i disse sveisenest slik at ringen har dreiet seg på mutteren. Leverandøren vil forandre utførelsen og vil omkostningsfritt stille nye reguleringsmuttere til disposisjon mot at de gamle muttere returneres.

Ved revisjon av etterstillerne skal de gamle muttere med 4 sveisenest utskiftes og innsendes til Oslo distrikts verksted, Bispegt. 12, Oslo, hvor de blir samlet og returnert til leverandøren.

Etterstilling av bremsestell i boggier for personvogner utstyrt med automatisk bremseetterstiller.
20/6—51—j.nr. 786 M.

For personvogner utstyrt med automatisk bremseetterstiller er det forutsetningen at bremseetterstilleren skal oppta hele klosslitasjen. Det vesenltige av hjulringslitasjen må derimot opptas ved etterstilling av bremsestellet i boggien ved hjuldreiing og revisjon. Etterstilling i boggien må foretas slik at etterstilleren ved anvendelse av nye bremseklosser får den opprinnelig forutsatte inntagningskapasitet, dvs. avstanden fra måleriss til enden av beskyttelsesrøret blir ca. 10—30 mm kortere enn bremseetterstillerens maksimale inntagningskapasitet.

Foretas ikke etterstilling av bremsestellet i boggien som foran angitt kan etterstilleren skrue seg helt inn og det kan oppstå skade på apparatene.

Ved utskifting av bremseklosser eller etter revisjon av bremsene skrues *dobbeltvirkende* etterstillere *inn* for hånd, således at de ved første prøvebremsing forlenger seg til

riktig slaglengde. *Enkeltvirkende* bremseetterstillere må innstilles for riktig slaglengde.

Revisjon av bremseetterstillere type DR.
18/3—52—j.nr. 372 M.

Ved utskiftning av en låsefjær del 389/55 for bremseetterstillere type DR6 gikk man ut fra at fjæren hadde tapt. seg og fjæren ble derfor forevist leverandøren som i brev dat. 29/2—52 meddeler at denne fjær forekommer i to utførelser, en med 4 mm tråd og fri lengde 39 mm og en med 3,5 mm tråd og fri lengde 51 mm. De fri lengder er nominelle og kan på de ferdige fjærer vise noen avvikelse. Begge fjærer skulle gi samme kraft ca. 12 kg ved en lengde av 18 mm.

Fjæren med 4 mm trådtykkelse er den eldste utførelse Ved sammentrykking til 18 mm blir fjæren praktisk talt stum, innmontert i apparatet kan den riktignok ikke sammentrykkes mere enn til 20 mm, men man fant at det burde være noen større sikkerhetsmargin og den nye fjær med 3,5 mm tråddiameter har en nominell lengde på 16 mm helt sammentrykket.

Begge fjærtyper er direkte utbyttbare mot hverandre og det er med hensyn til virkemåten ingen grunn til å kassere den eldre fjærtypen. De gamle fjærer kan således brukes videre.

G4-vogner med kontinuerlig automatisk lastveksel. 6/6—47—j.nr. 1187 M.

Det vil om kort tid bli sendt ut i trafikk 10 stk. G4-vogner (nr. 41 098—41 107) med kontinuerlig automatisk lastveksel av A/B Bromsregulators fabrikat.

Eventuell justering av disse lastveksler foretas etter «Forskrifter for montasje og justering av kontinuerlig automatisk lastveksel type AC i forbindelse med hurtigvirkende bremseetterstiller type DR», datert Oslo juli 1946.

Revisjon av hurtigvirkende bremseetterstillere type DR. 10/6—47—j.nr. 987 M.

For revisjon og vedlikehold av hurtigvirkende bremseetterstillere type DR gjelder forskrifter dat. 19/5-47 — j.nr. 987 M.

Utskifting av reguleringsmuttere på hurtigvirkende bremseetterstillere av type DR 6. 10/4—51—j.nr. 431 M.

Reguleringsmuttere for disse bremseetterstillere er sammensatt av 2 deler, således at en stålring danner anleggsflaten mot låshylsen. Stålringen er festet til mutteren ved 4 sveisenest.

Det har på flere muttere forekommet brudd i disse sveisenest slik at ringen har dreiet seg på mutteren. Leverandøren vil forandre utførelsen og vil omkostningsfritt stille nye reguleringsmuttere til disposisjon mot at de gamle muttere returneres.

Ved revisjon av etterstillerne skal de gamle muttere med 4 sveisenest utskiftes og innsendes til Oslo distrikts verksted, Bispegt. 12, Oslo, hvor de blir samlet og returnert til leverandøren.

Etterstilling av bremsestell i boggier for personvogner utstyrt med automatisk bremseetterstiller. 20/6—51—j.nr. 786 M.

For personvogner utstyrt med automatisk bremseetterstiller er det forutsetningen at bremseetterstilleren skal oppta hele klosslitasjen. Det vesentlige av hjulringslitasjen må derimot opptas ved etterstilling av bremsestellet i boggien ved hjuldreiing og revisjon. Etterstilling i boggien må foretas slik at etterstilleren ved anvendelse av nye bremseklosser får den opprinnelig forutsatte inntagningskapasitet, dvs. avstanden fra måleriss til enden av beskyttelsesrøret blir ca. 10—30 mm kortere enn bremseetterstillerens maksimale inntagningskapasitet.

Foretas ikke etterstilling av bremsestellet i boggien som foran angitt, kan etterstilleren skrue seg helt inn og det kan oppstå skade på apparatene.

Ved utskifting av bremseklosser eller etter revisjon av bremsene skrues *dobbeltvirkende* etterstillere *inn* for hånd,

således at de ved første prøvebremsing forlenger seg til riktig slaglengde. *Enkeltvirkende* bremseetterstillere må innstilles for riktig slaglengde.

Revisjon av bremseetterstillere type DR.
18/3—52—j.nr. 372 M.

Ved utskifting av en låsefjær del 389/55 for bremseetterstillere type DR6 gikk man ut fra at fjæren hadde tapt seg og fjæren ble derfor forevist leverandøren som i brev dat. 29/2-52 meddeler at denne fjær forekommer i to utførelser, en med 4 mm tråd og fri lengde 39 mm og en med 3,5 mm tråd og fri lengde 51 mm. De fri lengder er nominelle og kan på de ferdige fjærer vise noen avvikelse. Begge fjærer skulle gi samme kraft, ca. 12 kg, ved en lengde av 18 mm.

Fjæren med 4 mm trådtykkelse er den eldste utførelse. Ved sammentrykking til 18 mm blir fjæren praktisk talt stum, innmontert i apparatet kan den riktignok ikke sammentrykkes mer enn til 20 mm, men man fant at det burde være noen større sikkerhetsmargin, og den nye fjær med 3,5 mm tråddiameter har en nominell lengde på 16 mm helt sammentrykket.

Begge fjærtyper er direkte utbyttbare mot hverandre og det er med hensyn til virkemåten ingen grunn til å kassere den eldre fjærtypen. De gamle fjærer kan således brukes videre.

Godsvogner med automatisk kontinuerlig lastveksel type AC2C og bremseetterstiller type DRV8.
2/12—53—j.nr. 1084 M.

Det vil etter hvert bli levert nye godsvogner med kontinuerlig automatisk lastveksel type AC2C og hurtigvirkende bremseetterstillere type DRV8.

For justering av dette bremseutstyr gjelder «Forskrifter for montasje og justering av automatisk, kontinuerlig lastveksel type AC2C i forbindelse med hurtigvirkende bremseetterstiller type DRV8», datert Oslo, oktober 1953.

---

kasthaker pr. belg. De tidligere brukte tverrjern ved disse rammer fjernes. Forøvrig skal alle vogner med overgangsbelger forsynes med det på skisse nr .848 viste oppholdsjern for å sikre at belgrammen har tilstrekkelig høyde over senterlinje av dragkrok for bekvemt å kunne anbringe skrukoblet når belgene er tilbakeskjøvet. Belgramme etter tegning 843 må påsveises ca. 10 mm og belgramme etter tegning 3650 må påsveises et triangel 75×100 mm for å bringe belgrammens underkant opp som forutsatt (10 mm løfting ved stålvogner og 20—30 mm ved trevogner).

Ramme etter tegning 3360 skulle etter tegningen få den riktige løfting, det viser seg dog at utførelsen tildels avviker meget fra tegningen hvorfor målet 1626 må kontrolleres og eventuelt justeres. *Oppholdsjernene må avrundes på kantene for å minske slitasjen på belgen.*

Midtre bærebøyle med tilhørende trinse etc. detalj 9 og 10 tegning 3649 og detalj 18 tegning 3361 borttas da det viser seg at anordningen er mere til ulempe enn nytte. Belgens 2 sidebøyler detalj 14 tegning 3361 henholdsvis detalj 1 på tegning 3649 skal omformes således at bæretrinsen løper *vannrett.* Sidebøylenes plassering på vognen skal bibeholdes uforandret.

Omjustering av belgrammens høydestilling over senterlinje av dragkrok skal således foretas med fjærboltene.

Det må føres tilsyn med at spissen av dragkroken ved vogner med overgangsbelger har den riktige høyde — 75 mm — og at spissen er godt avrundet for å skåne belgbøylene om disse eventuelt er seget ned.

Gjennomføringen av disse forføyninger skal skje snarest. Reviderte tegninger vedrørende overgangsbelgene vil bli sendt om kort tid.

Overgangsbelger.
24/11—47—j.nr. 2343 M.
6/1 — 48 — j.nr. 27 M.

I tilslutning til de retningslinjer for montering av belger som er gitt i bestemmelser av 15/9—47—j.nr. 1671 M skal følgende forandringer foretas:

1) Stillskruene i opphengningsfjærstroppene forlenges 40 mm ved innsveising på det ikke gjengede parti,
2) Oppholdsjernene forandres overensstemmende med revisjon av 14/11—47 på skisse nr. 848,
3) Oppholdsjernenes avstand fra senter av vogn forandres fra 610 til 600 mm,
4) Monteringsmålet og et detaljmål for belgskjermene på tengn. nr. 3360 er rettet tilbake til de opprinnelige mål.

Ved reparasjon av gamle eller fremstilling av nye belger etter hovedtegningene 3360 (for trevogner) og

3650 (for stålvogner) skal det også foretas følgende forandringer:

5) Alle spiler i belgtoppen utføres like lange etter pos. nr. 23 tegning 3361,
6) Vanbrettene utføres uten oppbøyning for midtre bærebjelke, da denne skal fjernes i henhold til tidligere bestemmelse. Videre utføres vannbrettene 300 mm brede mot før henholdsvis 225 og 240 mm. Dette må gjøres av hensyn til den nye kasthakekonstruksjon.
7) Belgbunnen på belger etter tegning 3650 utføres som på belger etter tegning 3360 med 400 mm åpning midt i bunnen.
8) Detaljen «holder for hake for overgangslem» skal sløyfes.

Overgangsbelger.

15/12—48—j.nr. 1671 M.

Det har vist seg at oppholdsjern som er montert etter bestemmelser av 15/9—47—j.nr. 1671 M og 24/11—47—j.nr. 2343 M under togets gang gnager hull på belgsidene. For å bedre dette forhold og for å lette innskyvning av belgene på oppholdsjernene skal disse forandres overensstemmende med revisjonen av 30/11—48 på skisse nr. 848. Tidligere oversendte kopier av denne skisse makuleres.

Overgangsbelger på personvogner.
6/1—51—j.nr. 1961/50 M.

På alle belger som er så stive at det i den kolde årstid ikke er mulig å få hektet belgen opp i ytre hakk skal kasthaken forandres som vist på skisse 1067 (som viser forandring av kasthake etter skisse 777).

Kasthake for belger til stålvogner forandres på samme måte.

Overgangsgrind og gelender.
13/1—51—j.nr. 1484/50 M. 148 M.

Alle vogner med overgangsbelger er utstyrt med både overgangsgrind og overgangsgelender. Det er bestemt at gelender etter tegning 1646 skal sløyfes. Tegning 3641 av grind er revidert 17/10—50.

Etter hvert som vognene kommer til verksted skal gelenderet fjernes og grind fjernes og flyttes så langt mot vognmidte at belgen ikke skades.

Forandringen fremgår av tegning 5985 (rev. 27/12—50) i de fleste tilfelle antas det tilstrekkelig at grinden flyttes til innsiden av vinkeljernsfestet.

Stigtrinn ved bremseplattformer.
3/3—51—j.nr. S. 4132 M. 47.

Bredden av stigtrinnet for oppstigning til bremseplattformen på godsvogner av litra G4, L4, To3, To4, T13, Tlo3, Tlo4 og Tso2 skal økes fra 230 mm til 320 mm utvendig målt.

Som eksempel på forandringen vises til tegning 4081, rev. 13/2—51.

Forandringen utføres etter hvert som anledning gis.

Jerndeler for overgangsbelger.
6/2—52—j.nr. 148 M.

I flere distrikters verksted er det lagret rammer og øvrige jerndeler for overgangsbelger, samlet fra belger hvor selve belgen var utslitt.

Med disse jerndeler skal det forholdes således:

1. Overgangsbelger etter tegning 843 og 1647 med flattjernsrammer:
   Flattjernsrammene og øvrige deler som ikke er felles for nyere belger etter tegningene 3360 og 5976 skal kasseres. Med deler som er felles for nyere belger og som er i god stand forholdes som nevnt under punkt 2.

2. Overgangsbelger etter tegning 3360 og 5976 med vinkeljernsrammer.

Såfremt [delene er i god stand eller i tilfelle bare mindre reparasjoner er nødvendige, skal delene sendes til Oslo eller Drammen distrikts verksted etter avtale med vedkommende verksted som vil sette belgene i komplett stand ved gitt anledning.
Defekte deler, eller deler hvor nødvendig reparasjon vil bli uforholdsmessig kostbar], kasseres.

Overgangsbelger på personvogner. 6/1—51—j.nr. 1961/50 M.

På alle belger som er så stive at det i den kolde årstid ikke er mulig å få hektet belgen opp i ytre hakk, skal kasthaken forandres som vist på skisse 1067 (som viser forandring av kasthake etter skisse 777).

Kasthake for belger til stålvogner forandres på samme måte.

Overgangsgrind og gelender. 13/1—51—j.nr. 1484/50 M.

Alle vogner med overgangsbelger er utstyrt med både overgangsgrind og overgangsgelender. Det er bestemt at gelender etter tegning 1646 skal sløyfes. Tegning 3641 av grind er revidert 17/10-50.

Etter hvert som vognene kommer til verksted skal gelenderet fjernes og grind fjernes og flyttes så langt mot vognmidte at belgen ikke skades.

Forandringen fremgår av tegning 5985 (rev. 27/12-50) i de fleste tilfelle antas det tilstrekkelig at grinden flyttes til innsiden av vinkeljernfestet.

Stigtrinn ved bremseplattformer. 3/3—51—j.nr. S. 4132 M. 47.

Bredden av stigtrinnet for oppstigning til bremseplattformen på godsvogner av litra G4, L4, To3, To4, T13, Tlo3, Tlo4 og Tso2 skal økes fra 230 mm til 320 mm utvendig målt.

Som eksempel på forandringen vises til tegning 4081, rev. 13/2-51.

Forandringen utføres etter hvert som anledning gis.

Jerndeler for overgangsbelger. 6/2—52—j.nr. 148 M.

I flere distrikters verksted er det lagret rammer og øvrige jerndeler for overgangsbelger, samlet fra belger hvor selve belgen var utslitt.

Med disse jerndeler skal det forholdes således:

1. Overgangsbelger etter tegning 843 og 1647 med flattjernsrammer:
   Flattjernsrammer og øvrige deler som ikke er felles for nyere belger etter tegningene 3360 og 5976 skal kasseres. Med deler som er felles for nyere belger og som er i god stand forholdes som nevnt under punkt 2.
2. Overgangsbelger etter tegning 3360 og 5976 med vinkeljernsrammer.

Såfremt delene er i god stand eller i tilfelle bare mindre reparasjoner er nødvendige, skal delene sendes til Oslo eller Drammen distrikts verksted etter avtale med

vedkommende verksted som vil sette belgene i komplett stand ved gitt anledning.

Defekte deler, eller deler hvor nødvendig reparasjon vil bli uforholdsmessig kostbar, kasseres.

Kikkertgelendere på lokalvogner.
4/9—53—j.nr.
S. 3669 M. 47.

Det har i den senere tid forekommet flere uhell ved at publikum har fått klærne fastklemt og ødelagt i skjøten på kikkertgelendrene mellom vognene i de elektriske lokaltogsett. Disse uhell skyldes for det første at endehylsene på gelenderets ytterste rør har fått en gal form på nyere vogner, kfr. Skabos tegn. 1433/A42 og Strømmens tegn. B-25606, i motsetning til den på tegn. 2391 viste riktige form. Videre er i mange tilfelle klaringen mellom gelenderets indre stang (rør) og endehylsen på ytre rør blitt for stor, idet den for alle nye gelendere uansett type og dimensjon skal være 1,0 mm.

For å rette på disse forhold må endehylsene på alle kikkertgelendere undersøkes snarest mulig og erstattes med nye dersom fasongen ikke er i overensstemmelse med den som er vist på tegn. 2391. Slitte deler må byttes ut dersom klaringen mellom gelenderets indre stang og endehylsen ved slitasje er blitt større enn 2,0 mm.

Merk: Gelendere av forskjellig fabrikat har forskjellige rørdiameter.

Kasthake for overgangslem.
10/3—53—j.nr.
75 M.

Kasthake for overgangslem er festet til dørstender med treskruer. Det har vist seg at treskruene har tendens til å løsne og det har forekommet at lemmen har falt ned ved bufferstøt ved sammenkopling av vogner.

I forbindelse med revisjon skal derfor de 2 ytterste treskruer erstattes med gjennomgående bolter, fortrinsvis låseskruer med sprengskive og 6-kantmutter på utsiden hvor plassforholdene tillater det. Enkelte kasthaker (jfr. tegning 1292) gir ikke plass for mutter på utsiden, her anvendes 2 gjennomgående skruer med forsenket hode og mutter på innsiden. Skruelengden må tilpasses så den ikke raker utenfor mutteren.

Med de store overbelastninger som personvognene til sine tider er utsatt for, vil det dessuten også være nødvendig at vognene blir omhyggelig justert når de er i verksted for revisjon, reparasjon m. v., slik at det sikres full bevegelsesfrihet mellom understillingens og boggienes forskjellige deler under vognenes gang. Det skal derfor inntil videre kontrolleres at avstanden — vertikalt målt — mellom understillingsdel og boggidel, som ligger rett over hverandre eller ved utslag av boggiene kan komme rett over hverandre, blir tilstrekkelig stor, og helst ikke mindre enn nedenfor anført. Tallene angir klaringer for vognene i driftsferdig stand med fullt utstyr (således også fylte vannbeholdere) men uten reisende.

Disse klaringer bør være :

For vogner med			
Boggi etter tegn.	Spiralfjær etter tegn.	Saksefjær etter tegn.	Klaring mm.
2557	F 170/171		50
41 190		F. 44	70
457 812 1904		F. 56	110
457 812		F. 45	120

For å oppnå klaringer vil det antagelig bli nødvendig å heve bufferhøyden til det internasjonalt største tillatte mål 1065 mm og foreta individuelle forandringer etter behov. Eksempelvis uttak eller oppbøyning av vinkeljernflens i understilling for å gi klaring for hjulflens, hevning av langstagene på en del eldre vogner (kfr. tegning 2017), omlegning av rør på understilling, forsenkning av enkelte nagler i boggisenterbjelken på understilling etter tegning 1728 eller 2888, forsenkning av hode på akselkasseføring på boggi etter tegning 812 (kfr. bestemmelse av 8/6-43, j.nr. 1218 M) osv.

Disse justeringer og eventuelt nødvendige forandringer blir å utføre selv om de bestilte fjærer ikke måtte være ankommet.

I tilslutning til ovenstående meddeles at de omhandlede fjærskiver som delvis må anbringes ved utskiftning av

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

evoluttfjærer etter tegn. F 65 med spiralfjær etter tegn. F 251 skal utføres som vist nederst til venstre på tegn. 4468. («For boggi med forsterkning etter Oslo distrikts tegning 2942») idet denne utførelse passer for fjærskiver for så vel oppforede som ikke oppforede fjærknekter.

De fleste boggier etter tegning 1904 har etter hvert fått foringer i fjærstropp og fjærknekt i samsvar med Hovedstyrets brev til Distriktsjefen i Drammen, Hamar, Trondheim og Bergen datert 13/12-33 — j.nr. 4240 M. De boggier etter tegning 1904 som ennå ikke har fått disse foringer skal imidlertid ikke utstyres med sådanne, idet de nye spiralfjærer etter tegning F 251 ikke skulle stille seg skjevt som evoluttfjærene.

Hull for fjærstropp i fjærknekt etter tegning 2484, rev. 29/6-24, stk. nr. 1 skal dog fortsatt oppbores fra 50 til 80 mm diameter på boggier hvor det ennå ikke måtte være gjort.

De vogner som skal få skiftet fjærer for å øke vognens bæreevne (kfr. punkt 1, 2 og 3) ovenfor fremgår av den med Hst.brev av 9/1-45 — j.nr. 2748/44 M oversendte fortegnelse.

Oslo distrikt har pr. 20/4-48 mottatt endel av de fjærer som i sin tid ble bestilt for gjennomføring av utskifting av fjærer på personboggivogner.

Utskiftingen som hittil er utført i liten utstrekning på grunn av mangel på fjærer kan derfor igangsettes i samsvar med planen.

Innberetning om vogner som har fått skiftet bærefjærer sendes Hovedstyret 1 gang pr. år (pr. 1. januar).

Utskifting av fjærer på boggi etter tegning 1904 skal dog ikke innberettes.

Maling.

Forskrifter for maling av stål og jern på person- og godsvg. *14/4—50. 547 M.*

Hovedstyrets brev av 3/11—49—j.nr. 733/49 M.

Da Hovedstyret (Forrådsavdelingen) har sendt ut revidert utgave av: «Tekniske betingelser for levering av ferdigreven rusthindrende maling til Norges Statsbaner», er det med brev av 14/4—50—j.nr. 547 M oversendt 5 eksemplarer av nye: «Forskrifter for maling av stål og jern på person- og godsvogner», datert 3. april 1950, j.nr. 547/50 M, som er ajourført med hensyn til henvisninger til de nyreviderte tekniske betingelser.

Disse forskrifter trer i stedet for de forskrifter datert 17. oktober 1949 som ble oversendt med Hovedstyrets ovenfor nevnte brev av 3/11—49—j.nr. 733/49 M.

Trykt den 1. januar 1951. Hovedstyret for Statsbanene.

Maling.

Hovedstyrets brev av 3/11—49—j.nr. 733/49 M.

Da Hovedstyret (Forrådsavdelingen) har sendt ut revidert utgave av: «Tekniske betingelser for levering av ferdigreven rusthindrende maling til Norges Statsbaner», er det med brev av 14/4—50—j.nr. 547 M oversendt 5 eksemplarer av nye: «Forskrifter for maling av stål og jern på person- og godsvogner», datert 3/4—50—j.nr. 547/50 M, som er ajourført med hensyn til henvisninger til de nyreviderte tekniske betingelser.

Forskrifter for maling av stål og jern på person- og godsvg.
14/4—50.
547 M.

Disse forskrifter trer i stedet for de forskrifter datert 17/10—49 som ble oversendt med Hovedstyrets ovenfor nevnte brev av 3/11—49—j.nr. 733/49 M.

For person-, post- og konduktørvogner samt motorvogner av stål eller lettmetall som heretter bygges, vil heretter bli malt med farger som nedenfor angitt:

Farger på stål- og lettmetallvogner.
18/12—51—
j.nr. S. 4551,
M. 209.

Alle utvendige beslag på vognkassen så som overgangsgrinder og rekkverk, overgangslemmens underside, signalholdere m. v. skal, for så vidt ikke annet er angitt, males i samme farge som vognkassen. Det samme gjelder vognkassens endebjelker.

Følgende deler blir å male sorte:

De faste bufferhylser med underlagsplater, bufferskivenes bakside.

Dragkrok og skrukobbel.

Overgangslemmenes overside.

Fast ramme på endevegg for overgangsbelg.

Stigtrinvanger og stigtrin.

Forsterkning av undergurt ved boggisenter.

Boggier, hjul og fjærer og for øvrig alle deler som befinner seg under vognkassens under kant og under vogngulvet.

Trykt den 1. januar 1952.

Hovedstyret for Statsbanene.

Maling.

Forskrifter for maling av stål og jern på person- og godsvg.
14/4—50.
547 M.

Hovedstyrets brev av 3/11-49 — j.nr. 733/49 M.

Da Hovedstyret (Forrådsavdelingen) har sendt ut revidert utgave av: «Tekniske betingelser for levering av ferdigreven rusthindrende maling til Norges Statsbaner», er det med brev av 14/4-50 — j.nr. 547 M oversendt 5 eksemplarer av nye: «Forskrifter for maling av stål og jern på person- og godsvogner», datert 3/4-50 — j.nr. 547/50 M, som er à jourført med hensyn til henvisninger til de nyreviderte tekniske betingelser.

Disse forskrifter trer i stedet for de forskrifter datert 17/10-49 som ble oversendt med Hovedstyrets ovenfor nevnte brev av 3/11-49 — j.nr. 733/49 M.

Farger på stål- og lettmetallvogner.
18/12—51—j.nr.
S. 4551, M. 209.

Person-, post- og konduktørvogner samt motorvogner av stål eller lettmetall som heretter bygges, vil heretter bli malt med farger som nedenfor angitt:

Alle utvendige beslag på vognkassen så som overgangsgrinder og rekkverk, overgangslemmens underside, signalholdere m. v., skal, for så vidt ikke annet er angitt, males i samme farge som vognkassen. Det samme gjelder vognkassens endebjelker.

Følgende deler blir å male sorte:

De faste bufferhylser med underlagsplater, bufferskivenes bakside.

Dragkrok og skrukobbel.

Overgangslemmenes overside.

Fast ramme på endevegg for overgangsbelg.

Stigtrinvanger og stigtrin.

Forsterkning av undergurt ved boggisenter.

Boggier, hjul og fjærer og for øvrig alle deler som befinner seg under vognkassens underkant og under vogngulvet.

Maling av innvendig tak i personvogner.
14/2—53—j.nr.
41/52 M.

Det kjemiske laboratorium har foretatt prøver med forskjellige fabrikata av malinger for å finne en type som tåler vask og som er egnet som maling av innvendig tak i personvogner. De nye gummimalinger har gitt de beste resultater.

Ved HP eller når innvendig tak skal males, skal inntil videre gummimaling benyttes.

Nødvendig maling bestilles gjennom Hovedstyret (Forrådsavdelingen).

Trykt den 1. januar 1954.

Hovedstyret for Statsbanene.

Holdere f. retnings- og nommerskilt f. personvg. samt påføring av klassebetegn. innv. i personvg.

11/10—49—j.nr. 1650 M. (kfr. 18/3—49 j.nr. 463 M).

A. Alle vogner med innbygget plattform skal utstyres med holdere for retnings- og nommerskilt (kfr. tegning 4799 og 3248) slik at disse vogner skal kunne settes i tog hvor retnings- og nommerskilt skal være anbrakt på vognene (kfr. bestemmelse av 18/3—49—j.nr. 463 M, 611,2).

B. Videre skal alle personvogner med litraindeks 1,2 og 3 utstyres med påskrift for klassebetegnelse innvendig i vognene som angitt på tegning:

6267 — Påskrift på endedør og dør mellom 2. og 3. klasse. De på tegningen viste påskrifter anbringes således:

Post 1: «Til 2 kl.» anbringes på dør mellom 2 og 3 klasses avdeling på dørsiden i 3 kl. avdeling.

Post 2: «Til 3 kl.» anbringes på dør mellom 2 og 3 klasses avdeling på dørsiden i 2 kl. avdeling.

For så vidt det er speil i øvre fylling i dør mellom 2 og 3 klasse anbringes påskriftene (post 1 og 2) på en linje, på ramstykket under speilet.

Post 3: «2 kl.» anbringes på plattformsiden av dør mellom plattform og sidegang (eventuelt forgang) i Bo-vogner og til 2 kl. avd. i BCo-vogner.

Post 4: «3 kl.» anbringes på plattformsiden av dør mellom plattform og sidegang (eventuelt forgang) i Co-vogner og til 3 kl. avd. i BCo-vogner.

Påskriftene påmales med sort farge unntatt på dører i mørk mahogny farge hvor hvit farge brukes.

Forføyningene under A og B gjennomføres etterhvert som vognene kommer til verksted for reparasjon eller revisjon.

Trykt den 1. januar 1950. **Hovedstyret for Statsbanene.**

A. Alle vogner med innebygd plattform skal utstyres med holdere for retnings- og nummerskilt (kfr. tegning 4799 og 3248) slik at disse vogner skal kunne settes i tog hvor retnings- og nummerskilt skal være anbrakt på vognene (kfr. bestemmelse av 18/3—49 — j.nr. 463 M, 611,2).

Holdere for retnings- og nummerskilt f. personvg. samt påføring av klassebetegn. innv. i personvogner.
11/10—49—j.nr. 1650 M. Kfr. 18/3—49—j.nr. 463 M.

B. Videre skal alle personvogner med litraindeks 1, 2 og 3 utstyres med påskrift for klassebetegnelse innvendig i vognene som angitt på tegning:
6267 — Påskrift på endedør og dør mellom 2. og 3. klasse. De på tegningen viste påskrifter anbringes således:

Post 1: «Til 2. kl.» anbringes på dør mellom 2. og 3. klasses avdeling på dørsiden i 3 kl. avdeling.

Post 2: «Til 3. kl.» anbringes på dør mellom 2. og 3. klasses avdeling på dørsiden i 2. kl. avdeling.
For så vidt det er speil i øvre fylling i dør mellom 2. og 3. klasse anbringes påskriftene (post 1 og 2) på en linje, på ramstykket under speilet.

Post 3: «2. kl.» anbringes på plattformsiden av dør mellom plattform og sidegang (eventulet forgang) i Bo-vogner og til 2. kl. avd. i BCo-vogner.

Post 4: «3. kl.» anbringes på plattformsiden av dør mellom plattform og sidegang (eventuelt forgang) i Co-vogner og til 3. kl. avd. i BCo-vogner.

Forføyningene under A og B gjennomføres etter hvert som vognene kommer til verksted for reparasjon eller revisjon.

Tegning 6344 er revidert 30/1—51. Skiltet er gitt en enklere utførelse og dets plasering i taket i forhold til vognens mindtlinje er forandret.

Skilt ved takluke i C4-vogn.
3/2—51—j.nr. 141 M.

Trykt den 1. januar 1953. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Retnings- og nummerskilt for personvg. (Vognenes nr. i toget.)

5/1—52—j.nr. 1741/51 M. Jfr. 9/11—51—j.nr. 846 M.

Oppslag på utgående personvogndører.

8/2—52—j.nr. 1055/01.

På stålvognene kan knastene for opphengning av nummerskiltene ikke anbringes som angitt i Hst.'s brev av 9/11—51 — j.nr. 846 M, da det er for liten plass mellom første vindu og avrundingen mot plattformen. På stålvognene skal derfor knastene sveises på den skrå del av sideveggen som går inn mot plattformsidedør som vist på tegning 5815 rev. 20/12—51.

Til oppslag på alle utgående personvogndører er anskaffet pappskilt (i høyre og venstre utførelse) med teksten «Er døra ordentlig stengt?». De nye skilt er lakkert på tekstsiden og erstatter de tidligere påbudte skilt «Er døren ordentlig stengt?».

Skiltene rekvireres fra Billettforvalteren og limes fast på døren ved vinduet over dørlåsen ca. 1400 mm over vogngulv.

Skiltene fastlimes med spritlim (etikettlim) fra Alf Bjerke og strykes deretter over med celluloselakk.

Skiltene settes opp snarest mulig og verkstedene må kontrollere at alle personvogner med utgående dører har disse skilt før de sendes ut i trafikk etter revisjon eller reparasjon.

Plassnummerering og skilting av personvogner.
21/2—53—j.nr. 559/0 M.

Det er bestemt at det skal være tillatt å røke i hele sidegangen på Co2b- og Co2d- vogner, og det skal derfor anbringes tilstrekkelig antall askebegre i sidegang.

Skilt for «røykere» skal ikke anbringes i sidegangen.

Vognenes ordensregler, forsn. nr. 752 B-I og B-II vil få teksten endret overensstemmende med de nye bestemmelser.

Bestemmelsene i Hovedstyrets brev av 20/12-52, j.nr. 559/0 annulleres.

Feste av skilt og påskrifter på stålvogner.
25/6—53—j.nr. 589 M.

For anbringelse av knaster for opphengning av sifre for angivelse av vognens plass i toget, ble det ved Hovedstyrets brev av 5/1-52 — j.nr. 1741/51 M (jfr. 611,2, blad 3) anført at knastene skulle sveises på vognveggen.

I Oslo distrikt er det med godt resultat brukt «Rivnut»-nagler hvori knastene for skiltene kan skrues inn, således som vist på tegn. 6998, og denne metode forutsettes heretter brukt i de tilfelle knaster skal anbringes.

«Rivnut»-nagler kan også med fordel brukes for festeskruer for påskrifter eller ved reparasjon av festeskruer, se f. eks. tegning 4656. I så fall anbringes «Rivnut» og festeskruer i likhet med det som er vist på tegning 6999.

«Rivnut» representeres av Chr. Thaulow & Co. A/S, Kongensgt. 6, Oslo, og dette firma leverer også det nødvendige verktøy. Oslo distrikts verksted har funnet det billigste verktøy« skrunøkkel verktøy» tilfredsstillende for dette formål.

Retningsskilt for personvogner.
29/6—53—j.nr 496 M.

I Hovedstyrets brev av 18/3-48 — j.nr. 463 M (jfr. 611,2, blad 2) er bestemt at det for retningsskiltenes tekst skal brukes bokstaver etter tegning 5899.

For å få retningsskilt i samsvar med RIC med hensyn til bokstavtyper må skiltenes påskrifter forandres så de får bokstaver i samsvar med tegning 6955.

Rettelse i bestemmelse av 18/3-48 — 463 M, 611,2, blad 2, må foretas.

---

malt plate. Den malte påskrift skal utføres med bokstaver av samme type og størrelse som vist på foran nevnte skisse nr. 835 dat. 28/5—1947 og utstyres med en ca. 15 mm bred malt ramme.

De vogner som forsynes med sådan påskrift (enten skilt eller malt påskrift) skal oppgis til Hovedvognkontoret med angivelse av eiendomsmerke, litra og nummer (eksempelvis Dresden G. 1228).

Innberetning skal sendes inn ved utgangen av hver måned.

Røde Kors emblem på syke- og sanitetsvg.
18/10—48—j.nr. 2058 M.

Syke- og sanitetsvogner litra Zo, type 1 og 2, Zu-type 1 og 2 samt Zuo-type 1, 2 og 3 skal være utstyrt med Røde Kors emblem (Genferkorset) på begge vognsider.

Fra militært hold er det gjort oppmerksom på at det påførte emblem på noen av disse vogner ikke har de rette proporsjoner.

Det må derfor foretas kontroll og eventuell rettelse av emblemenes proporsjoner så de blir i samsvar med skisse nr. 899 datert 5/10—48.

Påskrift ang. største tillatte kjørehastighet for personvg. i samtrafikk med Sverige.
15/12—48—j.nr. 2438 M.

Personvogner som brukes i samtrafikk med Sverige skal kunne fremføres i tog med kjørehastighet inntil 100 km pr. time. Vognene må også ha elektrisk oppvarming.

De personvogner som fyller disse betingelser og som kan forutsettes å bli brukt i samtrafikk med Sverige er oppført i nedenstående tabell. Vognene skal forsynes med påskrift angående største tillatte kjørehastighet. Påskriften utføres etter tegning nr. 6055 og skal anbringes etterhvert som vognene kommer til verksted. Arbeidet må påskyndes mest mulig.

a) Vogner som har boggier med akselavstand 2300 mm.

Litra	Type	Antall	Nr.
Ao1a	1	11	103-105, 201, 202, 210, 602, 701, 18003, 18048, 18101.
Ao1a	2	1	206.
ABo1b	1	1	118.
ABo1c	1,2	3	100, 702, 704.
ACo1a	1	9	114-117, 628-630, 653, 705.
ACo1b	1	2	18074, 18075.
ACo1c	1	3	106, 207, 208.
Bo2b	1	3	209, 247, 18064.
Bo2c	4	1	248.
BCo2b	4	16	136-139, 348-352, 573, 574, 883, 18024, 18025, 18065, 18066.

Trykt den 1. januar 1950.

Hovedstyret for Statsbanene.

Litra	Type	Antall	Nr.
Co1a	1	11	155, 158, 159, 199, 200, 579, 786, 890, 891, 18056, 18063.
Co2b	2	40	157, 171, 172, 174, 281, 282, 284, 285, 290-292, 344-347, 563-572, 580, 623, 637-640. 876, 877, 884, 18026-18028, 18057, 18058, 18062.
Co3c	1	20	160, 286-289, 553-562, 18007, 18008, 18059-18061.
Co3c	2	4	665, 666, 747, 18049.

b) Vogner som har boggier med akselavstand 2600 mm.

Litra	Type	Antall	Nr.
Ao1b	1	3	18157-18159.
ACo1d	1	3	18160-18162.
BCo2c	1	3	18151-18153.
Co1c	1	3	18163-18165.
Co2d	1	30	19001-19030.
DFo	14	3	18166-18168.
CFo2c	1	3	18154-18156.

Påskrifter på G4-vogner innrettet for innkobling i hurtiggående tog. (Se S.sirk. nr. 225 og 226).
6/1 — 49 — j.nr. 1692/47 M.

G4-vogner og Hvf4-vogner som er innrettet for innkobling i hurtiggående tog er forsynt med merket [S] (utført som støpt skilt).

Disse vogner skal forsynes med påskrift som angir vognenes største lasteevne for kjørehastigheter større enn 80 km pr. time.« Påskriften skal males på vognene i umiddelbar tilslutning til det støpte skilt [S] således som vist på tegning nr. 5832.

Påskriften anbringes på G4-vogner og Hvf4-vogner med merket [S] etterhvert som vognene kommer inn til verksted.

Ang. påskrifter på tankvg. Kfr. R.I.V.utg. 1948, side 59, § 28, pkt. n og o.
14/1—49 — j.nr. 685/48 D.

Det må påsees at Statsbanenes egne tankvogner har påskrifter i samsvar med den last de fører. Eksempelvis er påskrift vist på tegning 4944 ikke riktig. Enten skal vognen bare benyttes for bensintransport og da ha påskriften «Bensin» «Ildsfarlig», eller bare benyttes for solarolje, fyringsolje eller andre ikke ildsfarlige oljer, og da ha påskriften «Fyringsolje» (kfr. S.sirk. 206), påskriften Ildsfarlig» skal i så fall ikke være påført vognen.

Maling av skilter.
31/8—49 — j.nr. 1134 M.

Ved verkstedet Sundland brukes det for maling av skrift på skilt, som f. eks. skiltet for revisjon av trykkluftbremse etter tegning 5548, en sjablong utført etter forslag av verksmester Kristoffersen, Sundland. Sjablongen er vist på Drammen distrikts tegning D. 11514 S.

Som tegningen viser er sjablongen utført som en enkel treramme påsatt en silkeduk som bestrykes med sjellakk over de partier som ikke skal forsynes med maling. Malingen som brukes i forbindelse med sjablongen må være tykk som sparkelmaling og påstrykes med en gummisparkel. Etter bruk gjøres sjablongen ren med bensin.

Sjablongene har vist seg praktiske og tidsbesparende og det anbefales de andre verksteder å ta opp metoden.

Silkeduk rekvireres hos materialforvalteren Sundland, Drammen, som vil holde lager i fornøden utstrekning.

Påskrift på godsvg. f. internasjonal trafikk.
31/10—49—j.nr. 1617 M.

Etter bestemmelsene i R. I. V. reglementet skal godsvogner som oppfyller de tekniske betingelser for å kunne anvendes i internasjonal trafikk fra 1. januar 1951 være merket RIV

Denne påskrift etter skisse datert 14/10—49, som er oversendt distriktene, skal påføres godsvogner med litraindeks «4»: G4, Hvf4, L4, T4, To4, T14, T1o4, Ø4, Øf4 og Øo4 og som har trykkluftbremse eller ledning for trykkluftbremse.

Vogner litra L4 type 1 og type 2 og Lf4 type 1 gis inntil videre *ikke* RIV-merket. Det må påsees at vognene har gnistbeskyttelsesplater under tregulv over hjulene med bremseklosser.

Påskriftene males på vognene ved det nåværende merke T hvor dette finnes, på T-vognene på sidevinkelen nær endebjelken til høyre på begge vognsider.

Det er forutsetningen at merket T på de her nevnte godsvogner senere skal bortfalle, idet betingelsen for dette merke også er innbefattet i merket RIV

Inntil endelig bestemmelse er fattet herom skal begge merker være anbrakt på de vogner som nå har merket T

Trykt den 1. januar 1950. Hovedstyret for Statsbanene.

Maling av skilter.
31/8—49 —j.nr. 1134 M.

Ved verkstedet Sundland brukes det for maling av skrift på skilt, som f. eks. skiltet for revisjon av trykkluftbremse etter tegning 5548, en sjablong utført etter forslag av verksmester Kristoffersen, Sundland. Sjablongen er vist på Drammen distrikts tegning D. 11514 S.

Som tegningen viser er sjablongen utført som en enkel treramme påsatt en silkeduk som bestrykes med sjellakk over de partier som ikke skal forsynes med maling. Malingen som brukes i forbindelse med sjablongen må være tykk som sparkelmaling og påstrykes med en gummisparkel. Etter bruk gjøres sjablongen ren med bensin.

Sjablongene har vist seg praktiske og tidsbesparende og det anbefales de andre verksteder å ta opp metoden.

Silkeduk rekvireres hos materialforvalteren, Sundland, Drammen, som vil holde lager i fornøden utstrekning.

Påskrift på godsvogner for internasjonal trafikk.
31/10—49. J.nr. 1617 M. 7/1—50—j.nr. 1945/49 M.

Etter bestemmelsene i R.I.V. reglementet skal godsvogner som oppfyller de tekniske betingelser for å kunne anvendes i internasjonal trafikk fra 1. januar 1951 være merket RIV

Denne påskrift etter skisse datert 14/10—49 skal påføres godsvogner med litra-indeks «4»: G4, Hvf4, L4, T4, To4, Tlo4, Ø4, Øf4 og Øo4 som har trykkluftbremse eller ledning for trykkluftbremse.

Med hensyn til L4-vogner type 1 og 2 og Lf4-vogner type 1 bermekes at merket RIV bare må anbringes på vogner som har draginnretning med minst 65 tonns bruddstyrke.

Det må påsees at vognene har gnistbeskyttelsesplater over hjulene på de av vognene som har trykkluftbremse. Vogner med trykkluftbremse som mangler gnistbeskyttelsesplater må forsynes med slike plater som anbringes på samme måte som angitt for G4-vogner m. v. kfr. 603,4.

Det skal videre anbringes sikkerhetsbøyler under bremsebommene på de av vognene hvor slike nå ikke er anbrakt.

Etter R.I.V.s bestemmelser skal det være advarselstegn mot elektrisk kontaktledning ved trin eller stiger som når en høyde av minst 2 m over skinneoverkant. Det må derfor påsees at det er anbrakt varselsskilt med rød pil etter tegning 3064 ved stiger til tak.

Godsvogner med ledning for elektrisk oppvarming skal

ha de gule hjørnemerker som er vist på tegning 4462 (revidert 10/3—49), dette må også påsees.

Ved anbringelse av R.I.V.-merket skal transittmerket falle bort, idet R.I.V.-merket anbringes på transittmerkets plass. På T-vognene anbringes R.I.V.-merket på sidevinkelen nær endebjelken til høyre på begge vognsider.

De avtatte transittmerker oppbevares inntil videre.

Påskrift angående største kjørehastighet på personvg.
31/1—50—j.nr. 128 M.

Person-, post-, reisegods- og godsboggivogner som har boggier med akselavstand 1,98 m eller mindre kan ikke fremføres i tog med kjørehastighet større enn 70 km pr. time (jfr. S-sirk. nr. 257). De person-, post- og reisegodsvogner som har slike boggier skal forsynes med påskrift angående største tillatte kjørehastighet. Påskriften utføres etter tegning nr. 6289. For kjørehastighet påføres: 70 km.

Påskriften anbringes på følgende person-, post- og reisegodsvogner:

Litra	Antall	Nr.
BCo2b	1	736
BCZo2b	1	31
BFo2a	1	242
Co2b	1	768
Co2c	8	125, 131, 203, 243, 244, 761, 762, 901
Co4a	19	127—130, 140—144, 146—150, 194—198
Co4b	6	319—324
Co4d	6	161, 317, 318, 474, 475, 478
CDFo2b	1	802
CDFo3a	2	295, 326
CDFo4c	1	415
CFo2b	3	763—765
CFo2d	6	110, 211, 212, 241, 732, 805
CFo3b	2	325, 479
CFo4a	2	73, 490
DFo	3	801, 803, 804
Fo	7	3044—3047, 15019, 20062, 20063
Fdo	4	20058—20061
Zuo	2	132, 314.

Før påskriften påmales må undersøkes at vognene fremdeles har boggier med akselavstand 1,98 m eller mindre.

Godsboggivogner skal foreløpig *ikke* forsynes med påskrift angående største tillatte kjørehastighet.

Påskrifter på personvogner.
20/4—51—j.nr. 511 M.

For påskrifter angående personvogners utstyr for elektrisk oppvarming og for kardandrift av generator for togbelysning, gjelder følgende tegninger:

6462 — Påskrifter for elektrisk oppvarming (jfr. S-sirk. nr. 297).

Skisse 1086 — Påskrift «Kardan» for påføring av smøringsdato (jfr. Trykk nr. 703, side 8).

Påskrift på godsvogner i internasjonal trafikk.
28/4—51—j.nr. 556 M.

Merket RIV etter skisse datert 14/10 — 49 skal også anbringes på følgende vogner:

G3-vogner type 1 og 4.

Gf3-vogner	Alle typer.
Gv3-vogner	
L3-vogner	
T3- og To3-vogner	
T13 og T1o3-vogner	
T1f3- og T1fo3-vogner	
Tsfo3-vogner	

Det må påsees at vognene har trykkluftbremse eller trykkluftledning, at draginnretningen er forsterket og vognen utstyrt med gnistplater under vogngulvet over trykkluftbremsede hjul og sikkerhetsbøyler under bremsebommen. For Tso3-vognene utføres sikkerhetsbøylene etter tegning 6440.

Det nåværende merke fjernes hvor dette finnes på G-vogner og merket RIV anbringes i stedet.

På L-vogner anbringes merket på sideveggene til høyre for dørene og på T-vogner av alle slag til høyre på sidevinklene nær endebjelken.

Merket anbringes over alt på begge vognsider.

Hvite felter på skivehjul.
9/6—51—j.nr. 746 M.

Merking av skivehjul i henhold til Hovedstyrets brev av 16/9—40, j.nr. 1528 M (jfr. serie 611,3, blad 7), blir også å påmale skivehjul under CFo-vogner som vesentlig brukes i godstog. Merkingen foretas etter hvert som vognene tas inn i verksted for revisjon eller reparasjon.

Omnummerering av etterlatte tyske godsvogner.
8/1 51, S. 4431, M 4.
19/4 51, S. 4611, M. 19.
28/8 51, S. 4611, M. 40.

De tyske godsvogner er nå overtatt av Statsbanene og skal innregistreres i Statsbanenes vognpark med norske nummere og påskrifter.

Godsvognene har i forbindelse med vognnummer angitt hjemstedsstasjon (f. eks. Dresden, Oppeln osv.) som til en viss grad karakteriserer vogntypen.

Ved valg av nummerserier er det særlig for de større typegrupper tatt hensyn hertil. Vogner av samme type vil således, med det kjennskap man har til vognene, få nummer i samme nummerserie.

I store trekk følger omnummereringen følgende retningslinjer:

1. *Lukkede vogner.*
   a) Vogner med tysk hovedlitra G svarende til norsk litra G, i alt ca. 1000 vogner får nummerserien 33000—34299.
   b) Kjølevogner med tysk hovedlitra Gk og T, svarende til norsk litra H, i alt ca. 110 vogner får nummerserien 35000—36099, idet vogner med påskrift «Seefische» får nummerserien 35000—35099. Øvrige vogner får nummerserien 36000—36099.
2. *Åpne vogner.*
   a) Kassevogner med tysk hovedlitra O svarende til norsk litra L, i alt ca. 395 vogner får nummerserien 37000—37499.
   b) Stakevogner med tysk hovedlitra R svarende til norsk litra N, i alt ca. 20 vogner får nummerserien 38000—38089.
   c) Plattformvogner med tysk hovedlitra S, svarende til norsk litra T, ca. 10—15 vogner får nummerserien 38100—38199.
   d) Boggi-plattformvogner med tysk hovedlitra SS, svarende til norsk litra To, ca. 50 vogner får nummerserien 38200—38299.
   e) Spesialvogn med tysk hovedlitra SSt, svarende til norsk litra Tro, 1 vogn som har fått norsk nummer 39000.
3. *Tankvogner: (ca. 350 vogner).*

En vesentlig del av disse vogner vil antagelig bli solgt til private firmaer og vil da bli innregistrert som privatvogner i Statsbanenes vognpark i nummerserien 501000.

De øvrige vogner vil bli innregistrert som statsbanevogner i nummerserien 73100.

I samsvar med disse retningslinjer er den oversendte nummerfortegnelse satt opp.

Foran i fortegnelsen er angitt de bestemmelser som skal følges ved omnummereringen samt påføring av norske påskrifter. Vognene er oppført i nummerorden etter de tyske vognnummere og for hver vogn er det norske vognnummer og litra i den utstrekning man har det nødvendige kjennskap til vognene.

Vogner som ennå ikke er identifisert skal omnummereres og samtidig identifiseres i Oslo—Drammen—Hamar—Trondheim eller Bergen distrikt hvor identifiseringen hittil er utført.

Stavanger og Kristiansand distrikter sender således vogner som ikke er identifisert til Drammen distrikt for identifisering, omnummerering m. v.

Ved henvendelse til Hovedstyret for å få oppgitt vognnummer, må samtidig resultatet av identifisering oppgis.

Omnummerering og påføring av norske påskrifter blir å utføre etter hvert som vognene kommer til verksted for revisjon og/eller reparasjon. For så vidt det er mulig å foreta omnummerering og påføring av norske påskrifter uten i forbindelse med revisjon og/eller reparasjon bør det gjøres i størst mulig utstrekning, idet det er meget ønskelig å få denne forføyning gjennomført på kortest mulig tid.

De fleste vogner gis distriktmerket Oslo.

På samtlige vogner som er identifisert, innstemplet «15» (d.v.s. vognen tilhører NSB) i det innstemplede identifiseringsmerkes nedre høyre kvadrat. Det påmalte identifiseringsmerke fjernes.

Vogner som ikke er identifisert, utstyres bare med det stemplede identifiseringsmerke. Også her innstemples «15» i nedre høyre kvadrat og identifiseringskort sendes Hovedstyret.

Vognene gis bare hovedlitra, idet man foreløpig ikke har tilstrekkelig kjennskap til de enkelte vogner med hensyn til hjulsatser, fjærer, utstyr m. v.

Påskriften: «Denne vogn må ikke sendes ut av Norge», blir etter omnummereringen å fjerne.

I forbindelse med omnummereringen av G-vogner skal norsk godsvognhengelås anbringes på *alle* vogner for så vidt det ennå ikke er gjort (kfr. 24/6—48—j.nr. 1265 M, serie 603,8, blad 2). Hempe for opphenging av låsen (når den ikke brukes) anbringes også. Likeledes anbringes beslag for tollås som vanlig for norske vogner.

Trykt den 1. januar 1952. Hovedstyret for Statsbanene.

For etterlatte tyske godsvogner som er i så dårlig forfatning at de bør utrangeres forholdes som anført i Hovedstyrets brev av 7/6—49—j.nr. S.4388 M.1 (serie 601,3,blad 5). Brukbare vogndeler som hjulsatser, fjærer o. l. må oppbevares som reservedeler for tilsvarende andre vogner.

For å få så meget kjennskap til den enkelte vogn som svarer til data i vognfortegnelsene er det nødvendig at det for hver vogn innsendes et skjema utfylt med visse data og det er utarbeidet 7 skjemaer som skal brukes for de enkelte vogner. Ved behov kan skjemaer rekvireres fra Maskinavdelings ekspedisjon.

Tall for lasteevne.

Det var opprinnelig forutsatt at vognene skulle påføres tall for last i samsvar med påskrevne tall for Ladegewicht avrundet nedad til nærmeste hele eller halve tonn.

Det viser seg imidlertid at for flere vogners vedkommende er tallet for Ladegewicht (og dermed også tallet for last) for høyt i forhold til vognenes hjulsatser. For å få bedre oversikt over vognenes utstyr med hensyn til hjulsatser, bærefjærer og draginnretning skal inntil videre skjema 8 innsendes i tillegg til skjema 1—7 for flest mulig vogner for så vidt vognenes opphold i verkstedet tillater det.

For vogner som har hjulsatser svarende til Statsbanenes hjulsatser I, IV, VI eller B.102b er det ikke nødvendig å fylle ut dimensjonene som er oppført under A på skjema 8. Det er da tilstrekkelig bare å angi hvilke av disse hjulsatser disse vogner har.

De omhandlede dimensjoner for Statsbanenes hjulsatser (mål i mm) er:

Hjulsats	Tapp.diam. for ny hjulsats	Minste tillatte tappdiameter (trykk 735 — 602,2)	Tapplengde	Avstand mellom tappmidte	Nav.diam.	Akselmidte diameter	Høyeste tillatte akseltrykk (skinnetrykk) i tonn
I	89	83	178	1930	{127 {140	114	9
IV	110	100	200	1930	145	135	12
VI	115	105	200	1956	155	145	15
B.102b	115	105	200	1956	145	135	12*)

Etterlatte tyske godsvogner hvis hjulsatser m. v. er oppmålt skal påmales en hvit skive med ca. 30 mm diameter på understillingen. Merket påmales nær og ved siden av revisjonstabellen. Kommer senere en vogn til verksted er det således unødvendig å måle hjulsatser m. v.

Ved innsendelse av skjema 1—7 blir skjemaet eventuelt å påføre en «O» i øvre høyre hjørne etter vogntype som tegn på at vognen er påmalt nevnte hvite skive.

Inntil man får bedre oversikt over de på skjema nr. 8 omhandlede data for etterlatte tyske godsvogner blir heretter tall for last å påføres etter følgende retningslinjer, hvor

L = Ladegewicht i tonn,
V.V. = vognvekt,
Q = tall for last i tonn,
P = største tillatte akseltrykk (skinnetrykk) for vedkommende hjulsats (se foranstående tabell),
n = antall aksler.

A. I tilfelle hvor V.V. + L. 1,05 er mindre enn det som svarer til vognens hjulsatser blir, som før, tallet for Ladegewicht å bruke for last avrundet nedad til nærmeste hele eller halve tonn, dvs. i tilfelle hvor L. 1,05 er mindre enn P.n ÷ V.V.

For vogner med 20 tonns hjulsatser se punkt 5 nedenfor.

B. I tilfelle hvor V.V. + L. 1,05 er lik eller større enn det som svarer til de hjulsatser vognen har, dvs. i tilfelle hvor L. 1,05 er lik eller større enn P.n ÷ V.V. blir tall for last som skal påføres vognen å beregne således (avrundet nedad til nærmeste hele eller halve tonn).

For vogner med hjulsatser svarende til:

1. Hjulsats I : $Q = \frac{9.n \div V.V.}{1,05}$

2. Hjulsats IV : $Q = \frac{12.n \div V.V.}{1,05}$

3. Hjulsats VI : $Q = \frac{15.n \div V.V.}{1,05}$

4. Hjulsats B. 102 b :

For vogner bygd før 1920

blir tall for last : $Q = \frac{12.n \div V.V.}{1,05}$

For vogner bygd 1920 og senere blir hjulsatsene å bytte ut med hjulsats VI.

Trykt den 1. januar 1953. Hovedstyret for Statsbanene.

Dersom vognen etter å ha fått hjulsats VI, går inn under tilfelle A. foran, blir tall for Ladegewicht å bruke som tall for last, avrundet nedad til nærmeste hele eller halve tonn (da man foreløpig ikke kjenner fjærene bør man ikke gå opp med lasteevne svarende til hjulsats VI).

Inntil man får mere oversikt over hvor mange av vognene som fortsatt kan gå med hjulsatser svarende til B.102b må det foreløpig tas vare på disse hjulsatser for reserve, for så vidt de er i god stand.

C. Dersom vognen etter å ha fått hjulsats VI går inn under tilfelle Lx 1,05 lik eller større enn 15.n + V.V. blir tallet for last : $Q = \frac{15.n \div V.V.}{1,05}$

5. *Kontrollberegning av hjulsatser som ikke svarer til NSB's typer I, IV, B.102b eller VI.*

De innkomne skjemaer nr. 8 viser at det finnes adskillige typer hjulsatser på de etterlatte tyske vogner som ikke svarer til NSB's typer.

For ikke å forlenge vognens opphold i verksted skal distriktene selv foreta kontrollberegning av disse hjulsatser.

Skulle kontrollberegningen vise at vognen har hjulsatser som skulle svare til større lasteevne enn den som er påført vognen blir lasteevnen *ikke* å forhøye. Viser kontrollberegningen at vognens påførte lasteevne (Ladegewicht) er større enn den som svarer til vognens hjulsatser, blir tall for last å redusere i samsvar med hjulsatsenes bæreevne.

Etter som man ikke har nøyere kjennskap til de tyske 20 tonns hjulsatser og for å unngå forveksling med svakere hjulsatser skal disse grovere hjulsatser bare regnes som hjulsats VI.

Kontrollberegning av hjulsatsene blir å utføre på følgende måte:

A. Hjulsatser med en avstand fra midte til midte av akseltapper på 1956 mm eller mindre hvor diameteren for tapp og/eller nav, og/eller akselmidte er større enn tilsvarende for hjulsats VI og hvor ingen av de nevnte diametre er mindre enn for hjulsats VI, skal regnes som hjulsats VI og tallet for last blir: $Q = \frac{15.n \div V.V.}{1,05}$

B. Andre hjulsatser som ikke svarer til Statsbanenes type I, IV, B.102b og VI skal kontrollberegnes etter de retningslinjer som er gitt i Hovedstyrets brev av 28/8—51, j.nr. S. 4611 M. 40.

Skjema nr. 8 skal fortsatt sendes Hovedstyret i utfylt stand for alle vogner hvor hjulsatser m. v. blir oppmålt. Hjulsatsenes skinnetrykk som er brukt ved beregning av tall for last påføres skjema 8 (for hjulsatser som ikke svaret til NSB's).

Det gjøres oppmerksom på at det er nødvendig å måle avstand fra midte til midte av akseltapper, tappdiameter, navdiameter og akselmidtediameter. Dette gjelder såvel for hjulsatser som antas å svare til NSB's typer I, IV, B.102b og VI, som for hjulsatser som ikke svarer til nevnte typer.

Påføring av norske vognnummere (jfr. Hovedstyrets brev av 6/8—47, j.nr. 1564 M).

Ved påmaling av norske vognnummere på såvel vognkasse som på understilling skal, for 5 og 6 siffrede nummere avstanden mellom siffer for 100 og 1000 være større enn avstanden mellom de øvrige siffer som vist på tegning 5792.

Rominnhold.

Unntatt tankvogner har visstnok ingen av de etterlatte tyske godsvogner påskrift for rominnhold.

I forbindelse med påføring av norske påskrifter skal, som vanlig for norske vogner, også tall for rominnhold påføres.

For åpne vogner beregnes rominnhold lik det på vognen påførte tall for Bodenfläche multiplisert med den målte karmhøyde innvendig.

For lukkede vogner beregnes rominnhold lik det på vognen påførte tall for Bodenfläche multiplisert med den målte høyde av sideveggen innvendig.

Det tall for rominnhold som påføres den enkelte vogn angis på skjema 1—7.

Gnistplater.

Bestemmelser for anbringelse av gnistplater, gjeldende for norske vogner (jfr. 12/2—51—j.nr. 171 M) gjøres også gjeldende for de etterlatte tyske godsvogner med komplett trykkluftbremse.

Merkelappholdere.

Merkelappholdere etter tegning 3972 skal anbringes på alle etterlatte tyske godsvogner (som ikke allerede har merkelappholder av denne type) i forbindelse med omnummereringen.

Signalholdersko.

Ved Hovedstyrets brev av 5/9—50—j.nr. 1148 M er det gitt beskjed om anbringelse av norske signalholdersko på etterlatte tyske lukkede godsvogner. De øvrige vogner, også tankvogner og private tankvogner, skal også forsynes med

Trykt den 1. januar 1952. Hovedstyret for Statsbanene.

norske signalholdere som anbringes på tilsvarende måte som gjeldende for norske vogner. Signalholdere anbringes om mulig i forbindelse med omnummerering og i hvert fall i forbindelse med revisjon eller reparasjon.

Utgiftene ved heromhandlede forføyninger belastes alminnelig vedlikehold.

For etterlatte tyske godsvogner som pr. 19/4—51 allerede er omnummerert forholdes også som foran anført neste gang vognen kommer til verksted for revisjon. Fortegnelse over nummer på disse vogner vil senere bli oversendt.

Fjerning av bremserhus.

Med hensyn til fjerning av bremserhus forholdes som for tilsvarende norske vogner, kfr. bestemmelser av 22/10—51—j.nr. 1344 M. (601,e).

Innstempling av vognnummer på personvogners og motorvogners understillinger.

1/7—52—j.nr. 699 M. (Jfr. 12/5—14—j.nr. 1801 M. serie 611,3 blad 1.)

For å kunne identifisere personvogner og motorvogner etter en eventuell brann eller lignende, skal heretter innstemplingen «NSB 00000» (vognnummeret) anbringes med ca. 20 mm høye bokstaver på et passende sted ved venstre ende av vognens langbjelker (undergurter) på begge vognsider.

På stålvogner anbringes innstemplingen så vidt mulig umiddelbart til høyre for vognkassens krumning inn mot endeplattform eller endeparti; på trevogner umiddelbart til høyre for stigtrinnet. På lettmetallvogner skal det ikke foretas innstemplinger. Innstemplingen foretas første gang vognene kommer til verksted, uansett om innstempling etter tidligere bestemmelser av 12/5—1914 — j.nr. 1801 M (serie 611,3 blad 1) er foretatt tidligere.

Tidligere bestemmelser av 12/5—1914 oppheves herved for personvogners vedkommende. For godsvogner vil det senere bli gitt nærmere beskjed.

Påskrifter på G4-vogner innrettet for innkobling i hurtiggående tog.

28/8—52—j.nr. 862 M. (Jfr. 6/1—49—j.nr. 1692/47 M.)

Følgende G4-vogner er blitt utstyrt med Hikp1-bremse:

G4-vogner nr. 40 000—40 074, 40 120—40 144, 40 460—40 597, 40 633—40 657 og 40 688—40 747.

Vognene tilfredsstiller således fordringene for «S»-merket og bes utstyrt med «S»-merke når vognene kommer til verksted for reparasjon eller revisjon.

Merket «S» etter tegning 5005 med lastpåskrift etter tegning 5832 anbringes som vist på tegning 6483, dog kan «S»-merket males direkte på vognveggen og ikke som støpt skilt som vist på tegningen.

Før «S»-merket anbringes må det kontrolleres at vognene har Hikp1-bremse og dermed omstilling Godstog—Persontog og Tom—Lastet, eventuelt Godstog—Persontog og automatisk lastveksel og at vognene er merket RIV jfr. serie 611, 3 side 17.

Plassnummerering og skilting av personvg.
20/12—52—
j.nr. 559/0 M.

Det vil i nær fremtid bli utgitt Trykk nr. 809: Plan over plassnummerering og skilting av personvogner.

For de fleste vognlitra vil den nye plan ikke medføre forandring i vognene.

Det er ønskelig at vogner som må omskiltes blir forandret så snart som mulig.

Videre er det bestemt at det skal være tillatt å røyke i hele sidegangen på vogner litra Co2b og Co2d. Nødvendige askebegre samt skilt «Røykere» blir å anbringe på yttervegg i sidegangen utenfor kupéer som er skiltet «Røyking ulovlig» i vogner litra Co2b og Co2d.

Innberetning om at forføyningen er gjennomført er unødvendig unntatt for vogner litra Bo2a og Bo2b. For disse vogner innberettes hertil pr. telefon til Trafikkavdelingen (tlf. nr. 161) etter hvert som den enkelte vogn er forandret.

Etter hvert som vognene kommer til verksted for revisjon, må det kontrolleres at alle vogners skilting er i samsvar med den nye plan, samt at nødvendige askebegre forefinnes i sitteavdelinger, kupéer, sideganger m. v. hvor røyking tillates.

Innstempling av vognnummer på personvogners og motorvogners understillinger. 1/7—52—j.nr. 699 M. (Jfr. 12/5—14—j.nr. 1801 M. serie 611,3 blad 1.)

For å kunne identifisere personvogner og motorvogner etter en eventuell brann eller lignende, skal heretter innstemplingen «NSB 00000» (vognnummeret) anbringes med ca. 20 mm høye bokstaver på et passende sted ved venstre ende av vognens langbjelker (undergurter) på begge vognsider.

På stålvogner anbringes innstemplingen så vidt mulig umiddelbart til høyre for vognkassens krumning inn mot endeplattform eller endeparti; på trevogner umiddelbart til høyre for stigtrinnet. På lettmetallvogner skal det ikke foretas innstemplinger. Innstemplingen foretas første gang vognene kommer til verksted, uansett om innstempling etter tidligere bestemmelser av 12/5-14 — j.nr. 1801 M (serie 611,3, blad 1) er foretatt tidligere.

Tidligere bestemmelser av 12/5-14 oppheves herved for personvogners vedkommende. For godsvogner vil det senere bli gitt nærmere beskjed.

Påskrifter på G4-vogner innrettet for innkobling i hurtiggående tog. 28/8—52—j.nr. 862 M. (Jfr. 6/1—49—j.nr. 1692/47 M.)

Følgende G4-vogner er blitt utstyrt med Hikp1-bremse:

G4-vogner nr. 40 000—40 074, 40 120—40 144, 40 460—40 597, 40 633—40 657 og 40 688—40 747.

Vognene tilfredsstiller således fordringene for «S»-merket og bes utstyrt med «S»-merke når vognene kommer til verksted for reparasjon eller revisjon.

Merket «S» etter tegning 5005 med lastpåskrift etter tegning 5832 anbringes som vist på tegning 6483, dog kan «S»-merket males direkte på vognveggen og ikke som støpt skilt som vist på tegningen.

Før «S»-merket anbringes må det kontrolleres at vognene har Hikp1-bremse og dermed omstilling Godstog—Persontog og Tom—Lastet, eventuelt Godstog—Persontog og automatisk lastveksel og at vognene er merket RIV, jfr. serie 611,3 side 17.

Plassnummerering og skilting av personvogner. 20/12—52—j.nr. 559/0 M.

Det vil i nær fremtid bli utgitt Trykk nr. 809: Plan over plassnummerering og skilting av personvogner.

For de fleste vognlitra vil den nye plan ikke medføre forandring i vognene.

Det er ønskelig at vogner som må omskiltes blir forandret så snart som mulig.

Videre er det bestemt at det skal være tillatt å røyke i hele sidegangen på vogner litra Co2b og Co2d. Nødvendige askebegre samt skilt «Røykere» blir å anbringe på ytter-

vegg i sidegangen utenfor kupéer som er skiltet «Røyking ulovlig» i vogner litra Co2b og Co2d.

Innberetning om at forføyningen er gjennomført er unødvendig unntatt for vogner litra Bo2a og Bo2b. For disse vogner innberettes hertil pr. telefon til Trafikkavdelingen (tlf. nr. 161) etter hvert som den enkelte vogn er forandret.

Etter hvert som vognene kommer til verksted for revisjon, må det kontrolleres at alle vogners skilting er i samsvar med den nye plan, samt at nødvendige askebegre forefinnes i sitteavdelinger, kupéer, sideganger m. v. hvor røyking tillates.

Påskrifter på godsvogner. 8/5—53—j.nr. 385 M.

Da det gamle transittmerke («T»-merket) ikke lenger har noen praktisk betydning, idet godsvogner for internasjonal trafikk nå skal være merket RIV, skal T-merket fjernes fra *alle* godsvogner. De avtatte T-merker kan kasseres.

Vedlikehold av påskrifter på godsvogner. 30/9—53—j.nr. 858 M.

Det klages fremdeles over at påskriftene på godsvogner blir dårlig vedlikeholdt, og etter en stikkprøve på stasjonsområdene må man være enig i at så er tilfelle for mange vogner. Det synes som om manglene kan deles i 3 grupper:

1. Fremdeles påtreffes vogner hvor man ved forandring av en påskrift bare forandrer enkelte sifre. Eksempelvis hadde kjølevogn nr. 36030 fått påført ny vognvekt: VV 15880 kg ved å påmale 588, mens VV, første og siste siffer samt kg ikke var oppfrisket og meget utydelig. Dertil var tallhøyden for 588 vesentlig lavere enn resten av påskriften. Bestemmelsen i brev av 8/3-50 — j.nr. 367 M må derfor innskjerpes.
2. Ved påmaling av ny dato for revisjoner synes det som det ikke alltid blir ordentlig rengjort før ny dato påmales, med det resultat at den nye dato forsvinner og den gamle kommer fram.
3. Påskrifter på etterlatte tyske godsvogner blir delvis påmalt en tynn jernplate som påskrues vognveggen med inntil 8 små skruer. Er hullene i platen trange i forhold til skruediameteren vil skruene lett arbeide seg ut under vognens gang, idet det blir innbyrdes bevegelse mellom veggbordene. Eksempelvis nevnes etterlatt tysk G-vogn med norsk nr. 33905 hvor påskriftsplaten var falt av på den ene vognside, mens 5 av 8 skruer var falt ut av den annen vognsides påskriftsplate.

Man anser påskrifter malt direkte på vognkassen for å være det beste, men ønskes påskriftsplater av tynn jernplate benyttet, bør platen festes med 4 kraftige skruer, en i hvert platehjørne. Hullene i platen bør være vesentlig større enn skruediameteren, og er skruehodet for lite, anbringes skive. De øvre skruer bør være vel tilskrudd, mens de nedre, som anbringes midt i platehullene, ikke bør tilsettes for sterkt for å få mulighet for bevegelse når vognkassebordene beveger seg i forhold til hverandre.

Hver gang en vogn er inne i verksted må påskriftene inspiseres og utydelige påskrifter må oppfriskes.

Innstempling av vognenes nummer på understillingen.
5/3—53—j.nr. 152 M.
(Jfr. 12/5—14—j.nr. 1801 M. 611,3.)

Da det etter hvert blir flere vogner med malte påskrifter, blir muligheten for feil påføring av vognnummer større når vognenes nummer oppmales på ny. Det er derfor nødvendig at det finnes innstemplet vognnummer for kontroll i tilfelle av tvil.

Etter hvert som vognene kommer til verksted må det derfor påsees at det finnes tydelig innstempling av vognnummer.

Mangler innstempling eller er den opptæret, må ny innstempling foretas og det innstemplede vognnummer må til enhver tid holdes i lesbar stand.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

—35—j.nr. 9201 T — revideres minst 1 gang hvert annet år og justeres med toleranser som for handelsvekter bestemt. Hvis det før den foreskrevne revisjon skal foretas, oppdages at en vognvekt viser feilaktige veieresultater må forholdet undersøkes og feilen i tilfelle rettes straks.

Overbelastning av personvg. Veining.
24/2—43 — j.nr. 487 M.
20/4—48 — j.nr. 822 M.

Spørsmålet om overbelastning av personvogner er tatt opp til behandling og det er i den anledning nødvendig å kjenne vognenes virkelige vekt.

Nye veininger har imidlertid vist at de i vognfortegnelsene oppførte tall for vognvekter tildels avviker fra nye vektresultater hvorfor alle to- og fire-akslede personvogner (også post- og reisegodsvogner) blir å veie etterhvert som de kommer til verksted for revisjon. Alle vogner skulle derved kunne bli veiet i løpet av ca. et år.

Veiningen forutsettes utført med vognene i full driftsferdig stand og det ønskese oppgitt hvorvidt vanntankene var tomme eller fulle ved veiningen. Resultatet av veiningen innberettes til Hovedstyret en gang årlig (pr. 1. januar).

Kontroll av tallet for påført egenvekt på normalsporede godsvogner.
23/5—49 — j.nr. 776 M.

For å kontrollere tallet for påført egenvekt (V.V.) på etterlatte utenlandske godsvogner skal slike vogner kjøres over vognvekt etterhvert som de måtte komme til verksted for reparasjon eller revisjon.

Trykt den 1. januar 1950. Hovedstyret for Statsbanene.

—35 — j.nr. 9201 T — revideres minst 1 gang hvert annet år og justeres med toleranser som for handelsvekter bestemt. Hvis det før den foreskrevne revisjon skal foretas, oppdages at en vognvekt viser feilaktige veieresultater må forholdet undersøkes og feilen i tilfelle rettes straks.

Overbelastning av personvogner Veining.
24/2—43—j.nr. 487 M.
20/4—48—j.nr. 822 M.

Spørsmålet om overbelastning av personvogner er tatt opp til behandling og det er i den anledning nødvendig å kjenne vognenes virkelige vekt.

Nye veininger har imidlertid vist at de i vognfortegnelsene oppførte tall for vognvekter tildels avviker fra nye vektresultater, hvorfor alle to- og fire-akslede personvogner (også post- og reisegodsvogner) blir å veie etter hvert som de kommer til verksted for revisjon. Alle vogner skulle derved kunne bli veiet i løpet av ca. et år.

Veiningen forutsettes utført med vognene i full driftsferdig stand og det ønskes oppgitt hvorvidt vanntankene var tomme eller fulle ved veiningen. Resultatet av veiningen innberettes til Hovedstyret en gang årlig (pr. 1. jan.).

Kontroll av tallet for påført egenvekt på normalsporede godsvg.
23/5—49—j.nr. 776 M.

For å kontrollere tallet for påført egenvekt (V.V.) på etterlatte utenlandske godsvogner skal slike vogner kjøres over vognvekt etter hvert som de måtte komme til verksted for reparasjon eller revisjon.

Veiing av private tankvogner.
22/12—53—j.nr. 1066 M.

Da A/S Norske Shell har hatt vanskeligheter med lastvekten med en av sine større avtagere, er 2 av A/S Norske Shells tankvogner 501012 og 501014 blitt kontrollveiet. Vogn 501012 veiet 12 400 kg og 501014 veiet 11 700 kg. Dette er en differanse på henholdsvis 1,7 og 1,0 tonn i forhold til den tidligere påførte vognvekt.

For å få rettet på eventuelle feilaktige påskrifter bes samtlige tankvogner kontrollveiet og eventuelt påført beriktigede tall for vognvekt og last etter hvert som de av en eller annen grunn kommer til verkstedet.

Lasteevnen avrundes som vanlig nedad til nærmeste hele eller halve tonn.

Før vognen veies må det kontrolleres at de har helt tomme tanker.

Da det er A/S Norske Shell som har påtalt forholdet, bør deres vogner fortrinsvis tas først.

Trykt den 1. januar 1954. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Etter hvert som vognene kontrollveies bes dette meddelt hertil med angivelse av vognnummer, vognvekt og lasteevne. Samtidig sendes gjenpart til de 2 øvrige distrikter (av Oslo, Drammen og Trondheim) så man unngår at samme vogn kontrollveies 2 ganger.

---

på åpne godsvogner med side- og endevegger eller karmer (vogner litra K, Ko, L, Lf, Ls, M, Mf, Ms, Msf, MK, N, No, Nf, Nfo, NP, NPo) blir fortsatt å benytte de nuhavende flyttbare holdere etter tegning 2948 (kfr. bestemmelse av 17/4—26—j.nr. 2089 M — 612,2), idet disse holdere dog av hensyn til den endrede utførelse av signalmidlene blir å forandre som vist med rødt på den oversendte kopi av nevnte tegning nr. 2948. Forandringen foretas av hvert distrikt for de holdere som vedkommende distrikt har.

Når det tiltrenges nye flyttbare holdere, blir disse å anskaffe etter tegning nr. 4408 og utføre for alle distrikters vedkommende ved Drm. distrikts verksted.

Utgiftene ved heromhandlede forføyninger belastes det alminnelige vedlikehold.

Holdere for sluttsignaler på plattformvg.
6/5 — 40 — j.nr. 670 M.
29/6—40 — j.nr. 1006 M.

De faste sluttsignalholdere etter tegn. 4644 stk. nr. 1 for plattformvogner, kan bli farlige for skiftepersonalet.

For å unngå dette skal nevnte holdere gjøres svingbare således som vist på tegn. 5056 slik at de kan slåes inn langs endebjelken når de ikke brukes. Alle faste holdere etter tegn. 4644 stk. nr. 1 som has på lager blir å forandre i Oslo distrikts verksted hvorfra de igjen vil bli tilbakesendt etter forandringen.

Plattformvogner som allerede har fått anbragt de omhandlede faste signalholdere må få holderne forandret til svingbare etterhvert som vognene er inne i verksted.

På tegn. nr. 4636 (rev. 28/6—38) anbringelse av signalholdere på plattformvogner er foretatt nødvendige rettelser og påført henvisninger til gjeldende tegninger av signalholdere. Tidligere oversendte tegninger vedrørende utførelse og anbringelse av signalholdere på plattformvogner annulleres.

Anbringelse av sluttsignaler på G4-vogner.
11/9—42 — j.nr. 2174 M.

På G4-vogner har det forekommet at skruene i hjørnevinklene har stukket for langt frem så det har vært vanskelig å få sluttsignallampen på plass i holderen.

Etterhvert som G4-vogner kommer inn til verksted må dette forhold undersøkes og om nødvendig utbedres som angitt på skisse nr. 587 dat. 7/9—42.

Presenning i konduktørrom til bruk v. evt. ulykkestilfelle.
22/4—26 — j.nr. 1749 M.
21/3—49 — j.nr. 519 M.

I reisegodsvogner skal det være anbragt en presenning av størrelse ca. 2,0×2,5 m til bruk ved eventuelle ulykkestilfelle. Presenningen tilveiebringes av utrangerte vognpresenninger.

For å skaffe presenningen en fast plass og for mest

mulig å unngå at presenningen blir stjålet, skal den heretter oppbevares i verktøyskapet i reisegodsrommet med tilføyelse på listen over skapets innhold.

For å hindre at skaplåsen dirkes opp utenfra skal det innvendig i skapet innfelles et stykke flattjern over stangen til spagnoletlåsen.

Arbeidet utføres etterhvert som vognene kommer til verksted.

Mal f. hjulslag.
1/11—49 — j.nr. 1732 M.

I alle reisegodsvogner skal det anbringes en mal for kontroll av hjulslag.

Malen forarbeides etter vedlagte skisse nr. 987 datert 19/10—49.

Alle vognvisitører forutsettes også tildelt en slik mal.

Signalholdere og signalmidler på jernbanevg.
22/3—52—j.nr. 1399/51 M.
22/4—52—j.nr. 445 M.

Det er i den senere tid fremkommet klager over vanskeligheter med signalholdere og signalmidler på jernbanevogn.

Det skal derfor forholdes som nedenfor angitt med alle person- og godsvogner, deriblant også etterlatte tyske vogner etter hvert som vognene kommer til verksted for revisjon.

A. Alle vogner skal utstyres med faste holdere for slutt- og ekstratogsignaler.
Dette gjelder så vel vogner som hittil er forutsatt utstyrt med faste holdere, som vogner hvor flyttbare holdere hittil er anvendt (jfr. serie 612,2 blad 1 og 2). Herved bortfaller bestemmelsene av 24/8—38 — j.nr. 2215 M om bruk av flyttbar holder på K, L, M, MK, N, og NP vogner med diverse underlitra.

B. Signalholdernes plasering og befestigelse.
Fastskruing av signalholdere etter tegning 857 og 3033 med treskruer nr. 14 på tynne trevegger gir for dårlig feste for holderne ved bruk av tunge elektriske signallamper. Befestigelsen av holderne skal derfor foretas på følgende måte:

1. Alle signalholdere etter tegning 857 og 3033 som heretter anbringes på en vogn skal få skruehullene boret opp til 8,2 mm.

2. På alle vogner hvor signalholderne blir anbrakt på trevegger eller karmer med tykkelse *mindre* enn 45 mm brukes nye holdere etter tegning 6566 festet med ⅜″ låseskruer. Derved får alle G4-vogner nye sluttsignalholdere festet som vist på oversendt kopi av tegning 6482.

3. På de vogner hvor signalholderne festes på trevegg eller karm med tykkelse på 45 mm eller mere skal gamle holdere etter tegning 857 og 3033 fortsatt anvendes, såfremt slike has på lager eller er blitt ledige som følge av bestemmelsen under punkt 2. Holderne skal imidlertid festes med 5/16″ senkhodeskruer som vist på skisse nr. 1185. Nye holdere til slike vogner blir dog å anskaffe etter tegning 6566.

4. På de vogner hvor signalholderne fastskrues i veggstender (f. eks. G2-, G3-, H-vogner og personvogner)

med treskruer nr. 14 × 1½″ gjøres foreløpig ingen forandring medmindre signalholderne av en eller annen grunn blir tatt av. I så fall skal hullene bores opp som nevnt under punkt 1 og holderne skal festes med treskruer nr. 20 × 2″.

5. For anbringelsen av signalholdere gjelder generelt: En sluttsignalholder anbringes nær hvert vognhjørne på vognens langside og en ekstratogsignalholder anbringes på hver vognende. På vogner litra L anbringes holderne som vanlig på L4-vogner. På K-, M-, MK-, N- og NP-vogner anbringes sluttsignalholderne så høyt som mulig på karmene, men ikke høyere enn at signalmidlene kan påsettes fra bakken eller stigtrinn. Ekstratogsignalholder anbringes vanligvis på vognkarmene. Hvor spesielle forhold gjør seg gjeldende (f. eks. ved bremserhus, plattform) må påses at holderne anbringes slik at signalene blir godt synlige. Signalholdere på nedfellbare vognkarmer må plaseres slik at de ikke beskadiges når lemmen slås ned.
   På vogner litra Ø og Øo anbringes sluttsignalholderne på hjørnestenderne. På rett vegg brukes signalholder etter tegning 5056 pos. 3 og på skrå vegger holder etter tegning 5056 pos. 5. Det på tegningen angitte mål 120 mm tilpasses så avstanden mellom holdernes åpninger blir ca. 2400 mm. Holderne anbringes ca. 1600 mm over bakken. Som ekstratogsignalholder på Ø- og Øo-vogner brukes holdere etter tegning 5056 pos. 5 anbrakt på vognens endebjelker som vanlig på T-vogner, kfr. tegning 4636, se også avsnitt D.

6. Enhver montering av signalholdere må kontrolleres ved prøvning med signallampe og signalskive og det må påses at anbringelsen av signalmidlene ikke hindres av hjørnevinkler, beslag eller lignende.
   Ved vognteknisk revisjon må det likeledes kontrolleres at signalmidlene uten vanskelighet kan anbringes på vognene. Om nødvendig må holderne flyttes. Signalholderen kan om nødvendig anbringes på venstre side av vognens midtlinje kfr. tegn. 4636. Slik kontroll bør gjennomføres i en revisjonsperiode regnet fra 1/4—52.

C. Forandring av sluttsignalskive.

Tegning 3958 — Sluttsignalskive erstattes av tegning 6567. Alle eksisterende sluttsignalskiver kontrolleres og forandres om nødvendig, så avstanden mellom skivens tangent og flattjernslabben blir 5 $^{+0}_{-1}$ mm overensstemmende med tegning 6567.

D. Svingbare sluttsignalholdere.

Tegningene 4636 og 5056 er revidert. Som det fremgår av tegningene er den svingbare sluttsignalholder flyttet lavere på endebjelken og den kvadratiske del av stammen minsket fra 110 til 90 mm, for å muliggjøre utsvingning av holderne selv om lasten rekker utenfor vognens endebjelke.

Etter hvert som vogner med svingbare holdere kommer til verksted for revisjon flyttes holderne for sluttsignalene 25 mm lenger ned, se tegning 4636 rev. 7/7—52 og holderne, tegning 5056 stk. nr. 1 rev. 7/7—52, forandres ved å redusere den kvadratiske del med 20 mm fra 110 til 90 mm. Det er ikke nødvendig å kappe den sylindriske del tilsvarende. For nye holdere utføres dog stk. nr. 1 som reviderte tegning viser.

Utgiftene ved heromhandlede forføyninger belastes alminnelig vedlikehold.

Forarbeidelse av signalholdere etter tegning 6566 pos. nr. 1 og 2 sentraliseres ved Drammen distrikts verksted, Sundland, hvorfra distriktene kan rekvirere signalholdere etter behov.

Trykt den 1. januar 1953.

Hovedstyret for Statsbanene.

SIGNALHOLDERE OG SIGNALMIDLER

1.
Alle vogner skal være utstyrt med faste signalholdere,

Anbr. av holdere
22/3-52, jnr. 1399/51 M.
30/6-56, jnr. 601/56 M.
2/1-58, jnr. 940/57 M.

a) for sluttsignaler på langsiden ved hvert vognhjørne,

b) for ekstratogsignal på hver vognende.

Holderne skal plaseres så signalene blir godt synlige og slik at anbringelsen av signalmidlene ikke hindres av hjørnevinkler, beslag eller lignende.

Signalholdere skal utføres etter gjeldende tegninger og alle holdere - også de som allerede er anbragt på vognene - skal tilfredsstille lære etter tegn. 8087. Fremstilling av holdere etter tegn. 3033 II, 5056, 6566 I og II samt 7937 - samtlige revidert 2.12.57 - er sentralisert ved verkstedet Sundland, Drammen.

Verkstedene skal ved vognrevisjon kontrollere såvel at vognen er utstyrt med holdere etter de til enhver tid gjeldende bestemmelser som at signalmidlene uten vanskelighet kan anbringes. Mangler skal straks rettes.

2.
På vogner med karmer eller kasse skal signalholdere anbringes på karm eller kasse så høyt som mulig. Signalmidlene må dog kunne settes på fra bakken eller fra stigtrinn.

Holdere på nedfellbare vognkarmer skal plaseres så de ikke kan skades når karmen slåes ned.

Det skal nyttes holdere etter tegn. 6566, rev. 2.12.57, festet med 3/8" låseskruer.

Hvor tykkelsen av karm eller kasse er 45 mm eller mere kan nyttes gamle holdere etter tegn. 857 og 3033 I, rev. 2.12.57, når slike has og de tilfredsstiller fastsatt lære. Holderne skal dog da festes med 5/16" senkehodeskruer etter skisse 1185, rev. 13.11.56.

Trykt i mars 1958

3.
På vogner hvor signalholderne festes til trevegger skal eller kan nyttes holdere og befestigelse som bestemt ovenfor i pkt. 2 alt etter veggtykkelsen.

På G4-vogner skal signalholderen festes som vist på tegn. 6875, rev. 9.4.55.

Hvor holderne er festet til veggstendere (f.eks. G2, G3, H-vogner og personvogner) med treskruer nr. 14 x 1 $\frac{1}{2}$" skal det ikke gjøres noen forandring medmindre holderne av en eller annen grunn blir tatt av. I så fall skal hullene bores opp og holderne festes med messing treskruer nr. 20 x 2".

4.
På plattformvogner skal signalholderne anbringes etter tegn. 4636, rev. 5.8.57. Det skal nyttes holdere etter tegn. 5056, rev. 2.12.57 og på bremsehus etter tegn. 7937, rev. 2.12.57.

5.
På Q-vogner skal signalholderne anbringes etter skisse nr. 424, rev. 13.11.56. Det skal nyttes holdere etter tegn. 7937, rev. 2.12.57, for sluttsignal og holdere etter tegn. 3033, rev. 2.12.57, for ekstratogsignal.

6.
På Φ-vogner skal holderne for sluttsignal anbringes på hjørnestenderne - 1600 mm over bakken og avstanden mellom holderåpningene skal være ca. 2400 mm (holderne tilpasses). Holderne for ekstratogsignal skal anbringes på endebjelkene som på T-vogner.

Det skal nyttes holdere etter tegn. 5056, rev. 2.12.57, pos. 3 for rett vegg, og pos. 5 for skrå vegg og for ekstratog-signal.

7.
Signalmidler

Sluttsignalskiver skal utføres etter tegn. 6567, rev. 2.12.57. Eksisterende signalskiver skal kontrolleres og eventuelt

bringes i overensstemmelse med denne tegning. Forandrede signalskiver stemples med en 10 mm høy "R" på ene bredside av labben.

Ekstratogsignalskiver skal utføres etter tegn. 3957, rev. 2.12.57.

Signallampeholdere (overgangsstykke) for signallamper med konisk, kvadratisk fot skal utføres etter tegn. 1082 II, rev. 7.6.56.

Trykt i mars 1958.

Hovedstyret for Statsbanene.

Utsparingene i treverket for opphenging av nedre dørlem skal økes i høyderetningen fra 40 til 48 mm som vist på tegning nr. 4444, rev. 28/6—50.

Forandringen utføres etter hvert som G4-vogner kommer til verksted for revisjon eller reparasjon.

Innredning av G4-vogner for troppetransporter.
1/7—50.
S. 4372 M. 4.

Trykt den 1. januar 1951.

Hovedstyret for Statsbanene.

Utsparingene i treverket for opphenging av nedre dørlem skal økes i høyderetningen fra 40 til 48 mm som vist på tegning nr. 4444, rev. 28/6—50.

Forandringen utføres etter hvert som G4-vogner kommer til verksted for revisjon eller reparasjon.

Innredning av G4-vogner for troppetransporter.
1/7—50—j.nr. S. 4372 M. 4.

Ved Hovedstyrets brev av 1/7—36 — j.nr. 1676 M (serie 612,3) ble det bestemt at overgangslemmer på Gfo-vogner skulle beholdes av hensyn til dobbelte bremseposter.

Det er ikke lenger nødvendig å ta dette hensyn og heretter skal ved leilighet overgangslem og grind med tilbehør også fjernes i godsromenden på Gfo-vogner. Som følge herav er vedlikeholdet av de tilhørende hengslede eller fastskrudde endedører heller ikke påkrevd og disse døråpninger (i så vel G- og Gf- som i Gfo-vogner) skal ved fremtidige vognkassereparasjoner paneles igjen (Forføyningen gjelder ikke G4-vogner med endedører og overgangslemmer.).

Overgangslemmer og dører på G, Gf og Gfo-vogner.
26/4—52—j.nr. 455 M.

Trykt den 1. januar 1953. **Hovedstyret for Statsbanene.**

INNREDNING FOR MILITÆRTRANSPORT

1.
G4-vogner skal være utstyrt med:

Beslag i G4-vogner.
24/11-38, S 2716 M 2.
27/4-55, S 2716 M 67.

a) Beslag for anbringelse av troppetransportbenker mv. - tegning nr. 4443, rev. 13.2.40 og 4444, rev. 7.3.57.

b) Tetningsplater - skisse 1481.

c) Luke i tak for gjennomføring av røkrør for koksovn - tegning nr. 4760, rev. 7.10.50. (Anbringelse av ovn - skisse 1051.)

d) Kroker i tak - tegning nr. 4787.

Utgiftene til forføyningene belastes fornyelsesfondet med kr. 100,- pr. vogn.

2.
Det er anskaffet deler for innredning av 30 stkr. G4-vogner for militærtransport. Delene er fordelt med 10 sett til hvert av distriktene Oslo, Drammen og Trondheim.

Innredning av G4-vogner.
1/6-49, S 4372 M 1.

Hvert sett består av:

8	stk.	sko for hestebom	tegn.	4444,	stk.	nr.	1a
4	"	sko for hestebom	"	4444,	"	"	1b
2	"	opplagervinkler for geværrekker	"	4444,	"	"	3 høyre
2	"	opplagervinkler for geværrekker	"	4444,	"	"	3 venstre
3	"	dørbom	"	4444,	"	"	6
1	"	dørbom	"	4444,	"	"	7
4	"	bom (heste- eller benkebom)	"	4445,	"	"	1
2	"	bom (midtbom for benker)	"	4445,	"	"	2
8	"	benk	"	4445,	"	"	3
8	"	benk	"	4445,	"	"	4
2	"	rekke for geværer	"	4445,	"	"	5
2	"	stengebom for geværer	"	4445,	"	"	6

Trykt i juli 1957.

Hovedstyret for Statsbanene.

Oppvarming av G2- og G3-vogner
21/6-54, S 3531 II 15.

3.

a) 90 stkr. Ulefoss feltovner med røkrør samt dørbrett etter tegning nr. 6690 er fordelt således :

Oslo	distrikt	25
Drammen	"	10
Hamar	"	10
Trondheim	"	20
Stavanger	"	5
Bergen	"	15
Kristiansand	"	5

Utstyret skal oppbevares sentralt og lett tilgjengelig.

Det skal kontrolleres at utstyret til enhver tid er tilstede og er komplett.

b) Ovn med røkrør anbringes som vist på tegning nr. 7196.

DIVERSE UTSTYR FOR GODSVOGNER

1.

a) Kjölevogner skal være utstyrt med gulvrister. Verkstedene skal kontrollere at det riktige antall er til stede, eventuelt sörge for at dette blir i orden.

Kjölevogner
9/1-50, jnr. 33 M.
24/5-50, jnr. 789 M.
19/1-56, jnr. 374/57 M.
10/5-57, jnr. 3/56 M.

Tidligere tyske kjölevogner, som mangler gulvrister, skal utstyres med rister. Ristene må tilpasses hver enkelt vogn. I vogner med ett kjölerom skal ristene ordnes i 3 lengder i lengderetningen og i 4 bredder i tverretningen. I vogner med flere kjölerom skal antallet tilpasses etter skjönn, dog ikke ristskjöter i döråpninger.

b) I vogner litra Hv1, Hv2, Hv3 og Hvf3 skal bunkers og luker fjernes etter hvert som utstyret trenger reparasjon eller fornyelse. Samtidig skal nye kjöttkroker anbringes - antall etter plassforholdene.

Innberetning med vognnr. skal sendes Hovedstyret etter hvert som arbeidet gjennomföres.

2.

I G2- og G3-vogner skal anbringes krok etter skisse 1141 for opphenging av lykt. Krok av annen type eller störrelse skal skiftes ut. Arbeidet skal utföres ved revisjon eller reparasjon av vognene.

Krok for lykt i G2- og G3-vogner.
13/9-51, jnr. 1011 M.

3.

Lt-vogner skal påsettes presenningsringer etter tegning 1549 pos II og anordnet som vist på tegning 8174.

Presenningsringer på Lt-vogner.
14/5-57, jnr. 311/57 M.

4.

Nye rörstaker skal utföres etter tegning 5486, rev. 13.11.57, pos 3.

Nye surrekjettinger (stakekjettinger) skal utföres etter tegning 1470 IV, rev. 13.7.57. Tegningen viser også kjettingens feste til de nye staker.

Rörstaker, kjettinger og strammebjörn.
30/7-57, jnr. 632/57 M.
25/11-57, jnr. 879/57 M.
9/1-58, jnr. 921/57 M.

Trykt i april 1958. Hovedstyret for Statsbanene.

Feste av nye kjettinger til staker etter tegningene 1347 og 5486, pos. 1, skal utföres etter skisse nr. 1729.

Strammebjörn skal utföres etter tegning 1470, rev. 13.7.57, pos. 1.

Fremstilling av rörstaker og strammebjörn er sentralisert i verkstedet Sundland, Drammen.

ningsapparater — ikke anvendes ved høyspente elektriske anlegg før strømmen er slått av og heller ikke ved slukning av karbid.

Brannslukningsapparater.
21/5—38—j.nr. 1190 M.

For biler og busser kan brukes «Tetra Trygg» tetraklor kullstoffapparater (1,1 liters). For biler og busser med plass for inntil 16 personer brukes et slikt apparat, for biler og busser med plass for over 16 personer brukes 2 apparater. Apparatene fåes fra A/S Berg-Trygg, Dronningens gate 16, Oslo.

For biler og busser hvor det er anbrakt «Total»-apparater kan utbytning med «Tetra Trygg» foretas etterhvert som det blir anvendelse for «Total»-apparatene på annet hold.

Fjernelse av kjøttkroker i 10 stk. G3-vg.
22/6—46—j.nr. 1160 M.

G3-vognene nr. 3053, 3589, 5661, 8297, 10350, 10354, 14116, 14201, 14220 og 15204 er utstyrt med kjøttkroker. Disse kjøttkroker skal fjernes etterhvert som nevnte vogner kommer til verksted for revisjon.

For såvidt påskriften: «Må bare brukes for kjøttransport fra Oslo Ø.» ennå ikke er fjernet, skal den samtidig fjernes.

Vognene blir deretter å sende ut i vanlig trafikk.

Innventar i konduktørvg.
18/9—46—j.nr. 1790 M.

De i konduktørromene innlagte nøkler for koblingsslange for trykkluftbremse skal utføres etter skisse nr. 667 dat. 9/12—43.

Det nødvendige antall nøkler for Stavanger og Kristiansand distrikter rekvireres fra Drammen distrikts verksted. Behovet i de øvrige distrikter dekkes fra eget verksted.

Gulvrister i kjølevogner.
9/1—50—j.nr. 33 M.

Når kjølevogner er i verksted for reparasjon eller revisjon må det påsees at vognene har det riktige antall gulvrister.

Varmegodsvg.
19/5—50—j.nr. 744 M.

For varmegodsvogner må det påsees at vognenes utstyr, som ovner med luker og utmuring, røkkanaler, koksbokser o. lign. er i orden.

Trykt den 1. januar 1951.

Hovedstyret for Statsbanene.

Gulvrister i etterlatte tyske kjølevogner.
24/5—50—j.nr. 789 M.

Gulvarealet i disse vogner er så forskjellig at det ikke er mulig å finne standardstørrelser for ristene og disse må derfor tilpasses hver enkelt vogn.

Alle etterlatte tyske kjølevogner som mangler gulvrister skal ved første anledning utstyres med slike.

I kjølevogner med et kjølerom anordnes ristene i 3 lengder i vognens lengderetning og i fire bredder i vognens tverretning. I vogner med flere kjølerom tilpasses ristenes antall etter skjønn, dog således at ristskjøtene ikke kommer i døråpningene.

Som rettesnor vises til tegning nr. 5154.

---

ningsapparater — ikke anvendes ved høyspente elektriske anlegg før strømmen er slått av og heller ikke ved slokning av karbid.

Brannsloknings-apparater.
21/5—38—j.nr. 1190 M.

For biler og busser kan brukes «Tetra Trygg» tetraklor kullstoffapparater (1,1 liters). For biler og busser med plass for inntil 16 personer brukes et slikt apparat, for biler og busser med plass for over 16 personer brukes 2 apparater. Apparatene fås fra A/S Berg-Trygg, Dronningens gate 16, Oslo.

For biler og busser hvor det er anbrakt «Total»-apparater kan utbytning med «Tetra Trygg» foretas etter hvert som det blir anvendelse for «Total»-apparatene på annet hold.

Fjernelse av kjøttkroker i 10 stk. G3-vg.
22/6—46—j.nr. 1160 M.

G3-vognene nr. 3053, 3589, 5661, 8297, 10 350, 10 354, 14 116, 14 201, 14 220 og 15 204 er utstyrt med kjøttkroker. Disse kjøttkroker skal fjernes etter hvert som nevnte vogner kommer til verksted for revisjon.

For så vidt påskriften: «Må bare brukes for kjøttransport fra Oslo Ø.» ennå ikke er fjernet, skal den samtidig fjernes.

Vognene blir deretter å sende ut i vanlig trafikk.

Gulvrister i kjølevogner.
9/1—50—j.nr. 33 M.

Når kjølevogner er i verksted for reparasjon eller revisjon må det påses at vognene har det riktige antall gulvrister.

Varmegodsvg.
19/5—50—j.nr. 744 M.

For varmegodsvogner må det påses at vognenes utstyr, som ovner med luker og utmuring, røykkanaler, koksbokser o. lign. er i orden.

Trykt den 1. januar 1953. **Hovedstyret for Statsbanene.**

Gulvrister i etterlatte tyske kjølevogner.
24/5—50—j.nr. 789 M.

Gulvarealet i disse vogner er så forskjellig at det ikke er mulig å finne standardstørrelser for ristene og disse må derfor tilpasses hver enkelt vogn.

Alle etterlatte tyske kjølevogner som mangler gulvrister skal ved første anledning utstyres med slike.

I kjølevogner med ett kjølerom anordnes ristene i 3 lengder i vognens lengderetning og i fire bredder i vognens tverretning. I vogner med flere kjølerom tilpasses ristenes antall etter skjønn, dog således at ristskjøtene ikke kommer i døråpningene.

Krok i tak i G2- og G3-vg.
13/9—51—j.nr. 1011 M.

Krok etter skisse nr. 1141 for opphenging av lykt skal anbringes i alle G2- og G3-vogner etter hvert som vognene kommer til verksted for revisjon eller reparasjon.

Dersom en vogn har krok av annen type eller størrelse skal den skiftes ut.

Utgiftene belastes alminnelig vedlikehold.

Inventar i konduktørvogner.
15/8—52—j.nr. 856 M.

Nøkler for koblingsslanger for trykkluftbremse som legges inn i konduktørvogner skal utføres etter skisse nr. 667 rev. 29/7—52.

De nøkler som nå finnes i konduktørvogner utskiftes enten med forlengede gamle (som vist på skissen) eller med nye nøkler. Utskiftingen foretas etter hvert som vognene er i verksted for revisjon.

Det nødvendige antall nye nøkler for Stavanger og Kristiansand distrikter rekvireres fra Drammen distrikts verksted. Behovet i de øvrige distrikter dekkes fra eget verksted.

Bestemmelse av 18/9—46 — j.nr. 1790 M annulleres.

Brannslokningsapparater.
16/2—53—j.nr. 1512/1.

Hovedstyrets brannvernkomité har avgitt innstilling til nye forskrifter for bl. a. valg av apparattyper for NSB, men Hovedstyrets behandling av innstillingen er ennå ikke avsluttet.

Som overgangsordning inntil nye forskrifter blir fastsatt gjelder følgende foreløpige retningslinjer for bruk og omplasering av brannslukningsapparater:

De pulverapparater (f. eks. Total C og J) som nå finnes på elektr. lokomotiver og motorvogner, stasjonære elektr. anlegg og apparatrom m. v., skiftes etter hvert ut med kullsyresnøapparater. De pulverapparater som derved blir ledige, brukes til å komplettere slukningsutstyr til personvogner og plaseres på de steder hvor de vil passe best. Assuransesprøyter bibeholdes, men ikke i tog. Beredskapshensyn krever økt antall apparater og vil lette all omplasering.

Ved rekvirering av nye apparater må det tas hensyn til foran nevnte utskifting og omplasering.

---

utføres forbindelsen som vist på skisse nr. 714 dat. 14/4—45, for vogner med boggi etter tegning 41 eller 241 må den på skissen viste anordning tilpasses.

Arbeidet utføres etterhvert som vognene kommer til verksted for revisjon.

Utgiftene føres på alminnelig vedlikehold.

Ved fremtidig anbringelse av jordforbindelse for metalldeler på vogner med trebolster skal den ovenfor nevnte jordforbindelse mellom understilling og boggi anbringes.

Jording av takluke og røkrør i G4-vogner.
16/12—50.
J.nr. 1891 M.

Etterhvert som G-vogner kommer til verksted for reparasjon eller revisjon skal det anbringes jordforbindelse for takluke og røkrør. Jordforbindelsen utføres på følgende måte:

a) *G4-vogner med ståltak.*

Lukehalsen utstyres med 4 stk. jordingsfjærer som vist på tegning nr. 4760, rev. 7/10—50. Spesiell jordforbindelse for luken anbringes ikke.

Advarselsskilt etter tegning nr. 6344 anbringes som angitt på tegningen.

b) *G4-vogner med tretak.*

1. Vogner med luke etter tegning 5822 (leverte vogner). Luken jordes og lukehalsen utstyres med 4 jordingsfjærer som vist på tegning nr. 5822, rev. 9/10—50.

   Advarselsskilt etter tegning nr. 6344 anbringes som vist på tegningen.

2. Vogner med luke etter tegning nr. 6295 (vogner i bestilling) blir utstyrt med jordforbindelse ved vognfabrikkene. Jernbanens verksteder må dog anbringe advarselsskilt etter tegning nr. 6344.

Det nødvendige antall skilt etter tegning nr. 6344 (1500 stk.) fremstilles i Oslo distrikt og kan ved behov rekvireres derfra.

G4-vogner som ikke er utstyrt med jordforbindelse og advarselsskilt i samsvar med foranstående tillates ikke brukt for transport av reisende.

Trykt den 1. januar 1951.

Hovedstyret for Statsbanene.

utføres forbindelsen som vist på skisse nr. 714 dat. 14/4—45, for vogner med boggi etter tegning 41 eller 241 må den på skissen viste anordning tilpasses.

Arbeidet utføres etter hvert som vognene kommer til verksted for revisjon.

Utgiftene føres på alminnelig vedlikehold.

Ved fremtidig anbringelse av jordforbindelse for metalldeler på vogner med trebolster skal den ovenfor nevnte jordforbindelse mellom understilling og boggi anbringes.

Jording av takluke og røkrør i G_4-vogner.
16/12—50—
j.nr. 1891 M.

Etterhvert som G-vogner kommer til verksted for reparasjon eller revisjon skal det anbringes jordforbindelse for takluke og røkrør. Jordforbindelsen utføres på følgende måte:

a) *G_4-vogner med ståltak.*

Lukehalsen utstyres med 4 stk. jordingsfjærer som vist på tegning nr. 4760, rev. 7/10—50. Spesiell jordforbindelse for luken anbringes ikke.

Advarselsskilt etter tegning nr. 6344 anbringes som angitt på tegningen.

b) *G_4-vogner med tretak.*

1. Vogner med luke etter tegning 5822 (leverte vogner). Luken jordes og lukehalsen utstyres med 4 jordingsfjærer som vist på tegning nr. 5822, rev. 9/10—50.

   Advarselsskilt etter tegning nr. 6344 anbringes som vist på tegningen.

2. Vogner med luke etter tegning nr. 6295 (vogner i bestilling) blir utstyrt med jordforbindelse ved vognfabrikkene. Jernbanens verksteder må dog anbringe advarselsskilt etter tegning nr. 6344.

Det nødvendige antall skilt etter tegning nr. 6344 (1500 stk.) fremstilles i Oslo distrikt og kan ved behov rekvireres derfra.

G_4-vogner som ikke er utstyrt med jordforbindelse og advarselsskilt i samsvar med foranstående tillates ikke brukt for transport av reisende.

Trykt den 1. januar 1952.

Hovedstyret for Statsbanene.

Varselsskilt om høyspenning.
30/10—51—
j.nr. 1604/50 M.

I henhold til sikkerhetssirkulære nr. 297 er forutsatt at varselsskilt etter tegning 3064 skal være anbrakt på alt rullende materiell ved stiger eller trin som er høyere enn 2 m over skinnetopp.

Da denne forføyning ennå ikke er gjennomført må det ved revisjon eller reparasjon av rullende materiell påsees at slike skilt er anbrakt på alt rullende materiell som i henhold til nevnte sirkulære skal være forsynt med varselskilt.

Denne bestemmelsen gjelder også for private vogner som er innregistrert i Statsbanenes vognpark, interne vogner (f. eks. revisjonsvogner for kontaktledning — samt alle etterlatte tyske vogner såvel omnummererte som ikke omnummererte).

Anbringelse av skilt foretas i likhet med det som er vist på skisse nr. 185. Det bøyde varseltrin blir også å anbringe, men for så vidt det finnes mere hensiktsmessig kan trinnet sveises til sidevangene dersom det ikke medfører ildsfare.

Vogner som allerede er utstyrt med varselskilt etter tegning 3064, men ikke med bøyet varseltrin skal utstyres med slikt trin neste gang vognen kommer til verksted for revisjon eller reparasjon.

For Statsbanenes vogner belastes utgiftene alminnelig vedlikehold, for privatvognr belastes utgiftene vogneieren.
