

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **1**
FEBRUAR 1973

Hög effekt – Hög hastighet



Det första av 26 NOHAB-GM dieselelektriska 3300 HP lokomotiv för Danmark med GM's nya överladdade 16-cyl. dieselmotor, växlade för 143 km/h.

1972-74 levereras till DSB 20 nya 3900 HP lok med 20 cyl. motorer och ny elektronisk reglerutrustning, växlade för 165 km/h. Dessa lok kommer att få utrustning för elektrisk tåguppvärmning med kraftuttag från dieselmotorn.

NOHAB

LOCOMOTIVE DIVISION

S-461 01 TROLLHÄTTAN SWEDEN

Tel. 0520/180 00 Cables: NOHAB Telex: 42084



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ORdrup 8267
(normalt kl. 17-19).

Formand:

Politivadokat Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ORdrup 2209.

Kasserer:

Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.
Tlf. (03) 17 88 04.

Postgirokonto nr. 15 38 30,

adresseret til:
Dansk Jernbane-Klub,
Kassereren,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Sekretær:

Fuldmægtig P. O. Rosenørn,
Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ORdrup 8267.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Salgschef Erik B. Jonsen (næstformand),
Niels Christian Lind,
Lærer Ole-Christian M. Plum,
Afdelingsingeniør H. O. Thorkil-Jensen,
Overtrafikassistent K. Vahl,
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:

Overtrafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Information og bestilling af særtog:
Povl Yhman,
Vesterbrogade 179, 1800 København V.
Tlf. (01) 31 98 16.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Information og bestilling af særtog:
Stationsforstander K. Bertelsen,
Skolevænget 25, 9550 Mariager.
Tlf. (08) 54 10 59.

Medlemskontingent for året 1973:

Ordinære medlemmer kr. 40,00
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. januar 1973) kr. 30,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
sekretæren (se ovenfor) – og kontingent-
indbetaling sker på det under »Kasse-
rer« angivne postgironummer.

jernbanen

Nr. 1 - 1973

13. årgang

Redaktører:

Salgschef Erik B. Jonsen (ansvarsh.),
Esthersvej 19 B, 2900 Hellerup.
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Lærer Ole-Christian M. Plum,
Rantzaugade 9, 4., 2200 København N.
Tlf. (01) 39 33 12.

Annonceekspedition:

V. Tange,
Frederiksberg Allé 62, 5.,
1820 København V.
Tlf. (01) 21 10 11.
Postgirokonto nr. 19 07 50.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ordinær generalforsamling

Søndag den 29. april 1973 kl. 10.00 afholdes ordinær general-
forsamling i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, under-
tagen (store sal), 1153 København K.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år
og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medføl-
ger »Jernbanen«, nr 2/73, som bilag eller udsendes sepa-
rat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året
1974. (Bestyrelsens forslag offentliggøres i »Jernbanen«,
nr. 2/73).
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m. v.
Følgende medlemmer af bestyrelsen m. v. er på valg:
Birger Wilcke (formand),
Mogens Bruun,
Erik B. Jonsen og
Ole-Christian M. Plum.
— — —
Poul Skebye Rasmussen (suppleant),
Vagn Lindstrøm (revisor) og
Thorkild Ring Hansen (revisorsuppleant).
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrel-
sesmedlemmer m. v. og til punkterne 6 og 7 på dagsordenen
skal være formanden i hænde senest den 15. april 1973 – for-
slag der ønskes bekendtgjort for medlemmerne inden general-
forsamlingen – dog den 18. marts 1973.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til general-
forsamlingslokalet.

København, i februar 1973.

BESTYRELSEN

Vort forsidebillede:

Åh, ja – en MY i ny »design-lakering« – næ – – det er jo ikke **det** vingehjul –
og der står NOHAB og ikke DSB på fronten. Statsvirksomheden skulle da vel
ikke være så dårligt kørende, at de sidste afdrag ikke er betalt, således at leve-
randøren har hentet sin ejendom igen? Banegården ser nu mærkelig ud – vog-
nene ser mærkelige ud – hvad er egentlig det her for noget? Ja, kære læser,
det må De blade hen på side 16 for at finde ud af. Foto: Bruno Kock.

HOED KALKVÆRK

Balle, Jylland
Tlf. (06) 33 70 16

B.P. SERVICE
v/ K. Madsen

Vesterbro 44 (v/ rundkørslen)
Maribo – (03) 83 09 33

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen
Stationsvej – Bandholm
(03) 88 80 55

C. Å. RINGTVED & SØN

Entreprenør – Bygmestre

Banevej 1 – Skelstrup
Tlf. Maribo (03) 88 14 15

VIKING HAVREGRYNS MØLLE A/S

Højrup, Fyn
Tlf. (09) 64 10 62

Gå til tandlægen

2 gange årligt

O. H.

FA. SV. HERMANN'S EFTF.
El-artikler

v/ Flemming Lindhardsen
Vesterbrogade 15
Maribo. – Tlf. (03) 88 09 88



ØRESUNDSBÅDENE

A/S P. HATTEN & CO.

MARIBO – NAKSKOV



MARIAGER
TRÆLASTHANDEL A/S

TELEFON (08) * 54 14 00 - KOMMER OVERALT



Musik skal der til
CLEAR SOUND

PRIORGADEN 1 A
9000 Aalborg - Tlf. (08) 13 98 51

MARIBO BRØDFABRIK
(Mariebo Dampmølle)

Maglemer vej 7, Maribo
Telefon (03) 88 09 11

Groft brød er godt brød

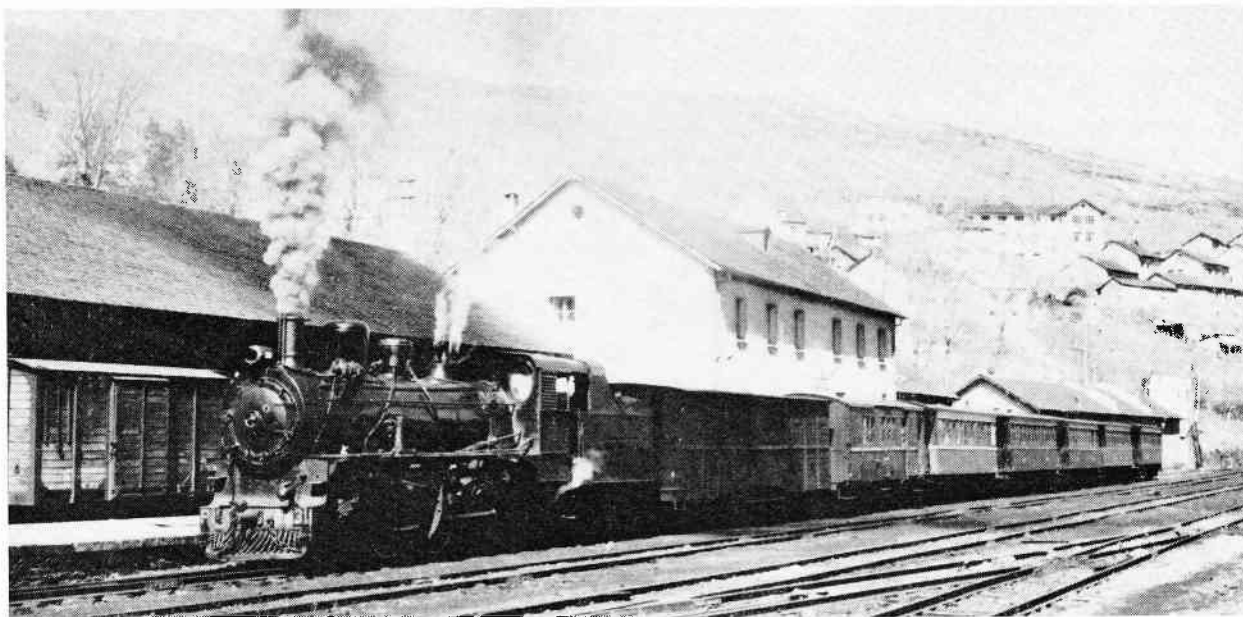


ØSTBANEN

4652 HÅRLEV
(03) 68 60 19

Jernbaneparadis - uden sidestykke

Af Tom Lauritsen



Villablino station – med persontog fremført af damploko P.V. 31.

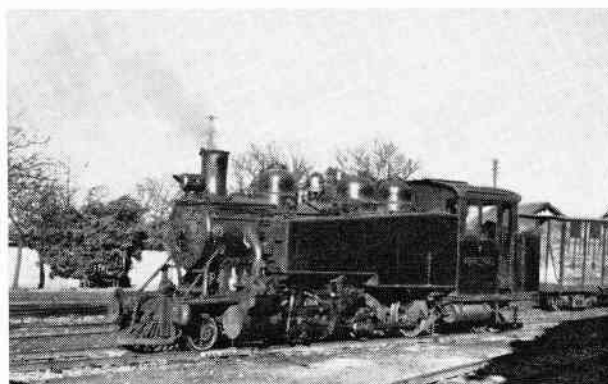
Foto: Tom Lauritsen

Et af de rejsemål, der står øverst på store dele af verdens talrige jernbaneentusiasters hitliste, er den lille spanske by Ponferrada, beliggende i det nordvestlige Spanien, ca. 125 km vest for León. Byen i sig selv er ikke særlig seværdig, den bærer præg af stor fattigdom, men dens betydning for os ligger i, at den er endestation for den metersporede privatbane Ponferrada-Villablino, en strækning på 64 km.

Jernbanen, der bærer initialerne P.V., hvilket betyder »Ferrocarril de Ponferrada a Villablino«, ejes som et datterselskab af den i området altdominerende koncern M.S.P., der står for »Compagnia Minero Siderúrgica de Ponferrada, S.A.«. Denne koncern ejer desuden hele områdets mange kulminer og driver foruden P.V. også en del fødelinier til denne med såvel 600 mm som 1000 mm sporvidde. Privatbanens primære opgave er at transportere kul fra de mange miner nord for Ponferrada ned til denne bys RENFE-linie, hvorfra den videre distribution sker med bredsporet (1674 mm) bane. Men P.V. kører daglig 2 persontog og er derfor optaget i den officielle spanske publikumskøreplan.

Det, der gør denne strækning så attraktiv for jernbaneentusiaster, er simpelthen, at alle tog, såvel persontog som godstog, fremføres med damplokomotiver. Banen ejer nemlig ikke andet og ventes at blive et af de sidste steder i Europa, hvor man endnu vil kunne opleve at se et rigtigt damptog »in natura«. Alt rul-

lende materiel er særdeles velholdt og bærer præg af omhyggelig pleje trods hårdt dagligt arbejde. Til den daglige drift råder man over ikke mindre end 21 aktive damplokomotiver samt et enkelt (nr. 22), der normalt er henstillet under tag bagest i et vognskur, dog tilsyneladende driftsdueligt. De 10 ældste maskiner er leveret til banens åbning af Baldwin i U.S.A. i 1919 og bærer forskellige navne, påmonterede i fine messingplader på hver side af maskinernes førerhuse. Det er tendermaskiner, mens resten, med undtagelse af det hensatte og en lille rangermaskine (nr. 21), der fast anvendes i Ponferrada, er forsynede med toakslede tendere. Banens værksteder og remiser samt administration er beliggende i Ponferrada, hvor ba-



Damploko P.V. 7 i Ponferrada.

Foto: Tom Lauritsen

nen også har egen lokalstation, altssammen nordvest for RENFE-stationen.

Men lad os tage en tur med det ene persontog, der afgår kl. 12.05. Der er hele tre vognklasser at vælge imellem. På udturen køber jeg billet til tredje klasse, her kan man bedst komme i kontakt med den lokale befolkning. Toget er oprangeret af damplokomotiv P.V. nr. 31, en lukket godsvogn, en pakvogn samt 5 store personvogne med vognkasse af træ og åbne endeperroner, alle sammen fireakslede. Tredie klasse har træsæder, her er mange rejsende ved afgangen fra Ponferrada, mest arbejdere, men også koner, der har været på indkøb i byen om formiddagen. Det første stykke vej går banen gennem efter nordspanske forhold frodige marker, hvor de lokale bønder ses i hårdt arbejde med deres primitive redskaber, trukket af okseband. Et sted ses en storke-rede med et nyankommet storkepar, der er i fuld gang med at bosætte sig. Efter at have gjort ophold ved et par stationer begynder banen at stige og inden længe går den mellem stejle bjergsider. Ved Cubillos station samt et par andre steder undervejs observeres sporforbindelser til nærliggende kulminer, hvorfra der tilføres banen talrige vognladninger kul. Inden længe er der etableret kontakt med de omkringsiddende passagerer, især hjælper det at lade en medbragt pakke cigaretter cirkulere. Det er ikke hver dag, banen beforder udlændinge, så man er genstand for megen opmærksomhed. Trods sprog-vanskeligheder diskuteres livligt ved hjælp af arme og ben, og ind imellem må man også læske ganen med en cirkulerende rødvinssunk. Videre går rejsen gennem slugter og talrige tunneler, og snart løber banen langs floden Sil, som følges lige til vi efter at have kørt gennem den længste tunnel når frem til endestationen Villablino. Her er tilsyneladende intet uden en station, men ved nøjere eftersyn opdages, at denne banegård er opsamlingssted for flere miner i området. Flere små 600 mm banesystemer findes i omegnen. Det kan anbefales at besøge disse, men det vil føre for vidt at komme nærmere ind på disse i denne forbindelse.

I Villablino findes tilsyneladende ingen drejeskive at vende lokomotiverne på, derimod vendes hele to-

get på en trekantforbindelse og er kort efter ankomsten igen parat til at returnere. Såvel på op- som på nedturen krydses et stort antal godstog med kultransporter og tomme godsvogne, alt efter køreretningen. I Ponferrada er der behov for maskinkraft til at rangere med RENFE's bredsporede godsvogne, hvori kullene ved hjælp af en rampe styrtes ned i fra de metersporede godsvogne. Til dette brug ejer M.S.P. 4 bredsporede trekoblede damplokomotiver, hvoraf det ene dog som regel er udstationeret i en nærliggende by, San Miguel de las Duenas, hvor der også foregår en del af selskabets rangering.

Jeg håber med disse linier at have givet enkelte læsere »blod på tanden«, og anbefaler på det kraftigste at besøge dette dampens paradis. Husk blot, inden De begynder at fotografere, at få udstedt en »Autorisazione«, som er en tilladelse til at fotografere på selskabets ejendom. Den fås som regel uden besvær på stedet i administrationsbygningen. Har man den ikke, risikerer man at spille en masse tid i klørerne på banepolitiet, hvorefter man alligevel tvinges til at hente en.

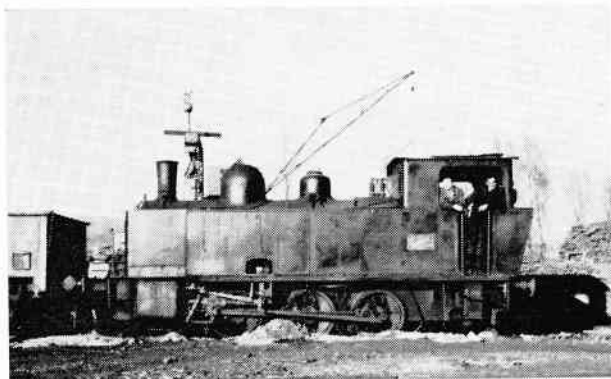
Til sidst bringes en fortegnelse over banens lokomotiver:

Meterspor, P.V.:

1	"Francisco Cambo"	1CL1T	Baldwin	52625	1919
2	"Conde de los Gaitanes"	1CL1T	Baldwin	52626	1919
3	"Marques de Aldama"	1CL1T	Baldwin	52656	1919
4	"Ortiz Muriel"	1CL1T	Baldwin	52657	1919
5	"Villabaso"	1CL1T	Baldwin	52658	1919
6	"Landaluce"	1CL1T	Baldwin	52659	1919
7	"Arana Lupardo"	1CL1T	Baldwin	52681	1919
8	"Ponferrada"	1CL1T	Baldwin	52682	1919
9	"Wagner"	1CL1T	Baldwin	52683	1919
10	"Villablino"	1CL1T	Baldwin	52684	1919
11		1CO-T2	Krauss	7626	1920
12		1CO-T2	Krauss	7630	1920
13		1CO-T2	Valencia	101	1950
14		1CO-T2	Valencia	102	1950
15		1CO-T2	Valencia	115	1950
16		1CO-T2	Valencia	151	1956
17		1CO-T2	Krauss	?	
18		1CO-T2	Krauss	6917	1914
19		1CO-T2	Krauss	7631	1920
21		1CO-T	Borsig	5032	1912
22		OCOT	Freudenstein	138	1908
31		1CO-T2	Maffei	3350	1913

Bredspor 1674 mm, M.S.P.:

2	OCOT	Nasmyth Wilson	411	1891
51	OCOT	Haine St.Pierre	1382	1922
53	OCOT	Couillet	1794	1924
54	OCOT	Energie	357	1927



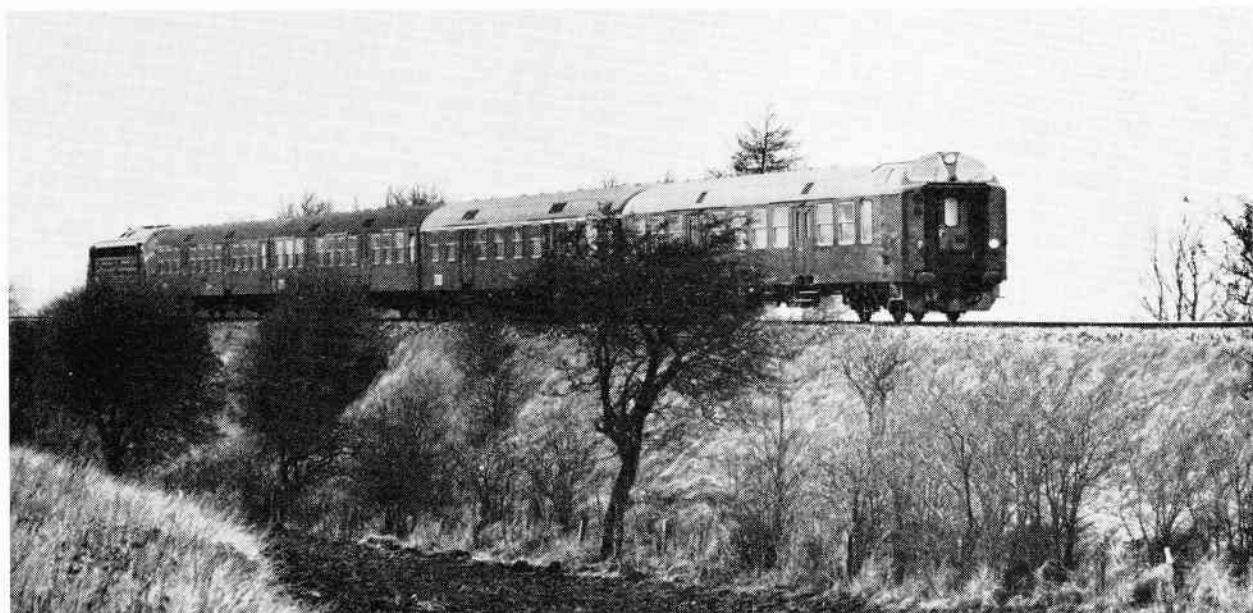
Damploko (bredspor) M.S.P. 54 (ENERGIE, Belgien 357/1927) i Ponferrada. Foto: Tom Lauritsen

Som det forhåbentlig fremgår af ovenstående, er Ponferrada absolut et besøg værd, og disse linier skulle gerne kunne anvendes som en introduktion til ferierejsen, som samtidig kan kombineres med besøg i et par RENFE-dampcentre som f. eks. Miranda de Ebro, der passeres undervejs gennem Spanien. Yderligere kan turen fortsættes videre til Portugal, som man heller ikke bør lade sig snyde for at besøge, hvis mulighederne er der. Men stands under alle omstændigheder et par dage i Ponferrada.

God tur!

ITC-systemet

– efter materiale stillet til rådighed af »Dansk Signal Industri A/S«



»ITC-styrevognstog« – her under prøvekørsel på Nordvestbanen.

Foto: DSB (Rodevang)

I 125-jubilæumsåret tog DSB et nyt elektronisk transmissionssystem i anvendelse i forbindelse med etableringen af de første interne styringsanlæg til lokomotivtyperne, litra Mx og My (– og på et senere tidspunkt – Mz).

Transmissionssystemet anvendes dels ved multiplækørsel mellem ovennævnte lokomotivtyper, dels ved manøvrering af ét eller to lokomotiver fra en styrevogn (litra Bns) over ét gennemgående kabel. Føreren kan således enten fra førerrummet i et lokomotiv eller i en styrevogn styre ét eller to lokomotiver med de normale betjeningshåndtag, nemlig frem-bak håndtag, kørekontroller og bremsehåndtag.

Allerede fra begyndelsen af trediverne har DSB indset fordelene ved styrevognstog, der kan køre i begge retninger uden tidskrævende rangerbevægelser. De første styrevognstog efter dette princip var S-togene (1933), fulgt af de røde lyntog (1935) – men disse tog og Ma-lyntogene (1963) falder på grund af deres »helhedsløsning« med hensyn til vogndesign og andre forhold ikke helt ind under det, man i dag opfatter som styrevognstog. De første »rigtige« styrevognstog blev sat i drift i 1951 og bestod af Mo-motorvogne med mellemvogne og styrevogne, indrettet/ombygget fra personvogne, litra CR. Siden da er der kommet nye »modeller« af disse styrevognstog (m/styrevogne af litra CPS, Cls og Bhs), men de har alle den ulempe, at mellemvognene (bl. a. litra ABhl, Bhl og Cll) skal udstyres med tre specielle og meget kraftige 19-korede kabler til at overføre styreordene til motorvognen(e). Ligeledes er det begrænset, hvor

mange mellemvogne, der kan indgå i toget, dels på grund af kablernes egenskaber, dels på grund af motorvognen(e)s ydeevne. Mellemkablerne er endvidere ret kostbare, således at de ikke kan være standard i den samlede vognpark – de såkaldte A+B+C-styrevognstog anvendes derfor kun i den mere lokalprægede trafik; en anden ulempe ved systemet er, at der ikke kan overføres meldinger om motorens driftstilstand m. v. til styrevognen.

Tanken om en mere udbredt anvendelse af styrevognstog har imidlertid aldrig været skrinlagt hos DSB, og ideen blev igen aktuel efter fremkomsten af den moderne datateknik, og efter at der fastsattes normer for kabelanlæg i jernbanevogne af den internationale jernbanestandardiseringskomité – ORE.

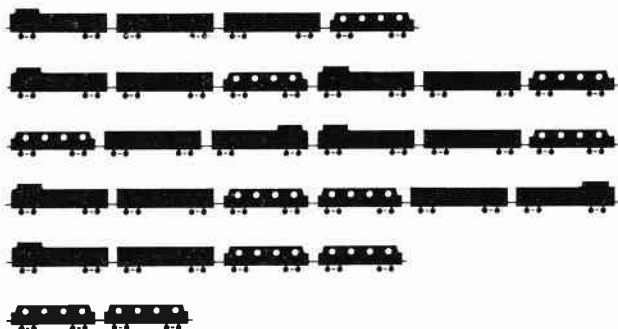
I 1968 indledte DSB de første undersøgelser for at få etableret et decideret internt styringsanlæg mellem et moderne dieselelektrisk motorlokomotiv og en styrevogn placeret i den modsatte ende af toget. Fordelen ved et sådant system, baseret på det internationalt standardiserede 12-korede kabel i vognene, er helt tydelig, idet der dels kan spares kostbar og tidskrævende rangering på endestationerne, dels at en togstamme kan oprangeres uden tanke for, om vognene nu også har de nødvendige – specielle kabelanlæg; f. eks. kan en udenlandsk gennemgående – forsinket – vogn indsættes i det først afgående tog på strækningen, selv om dette er et styrevognstog. Dertil kommer, at styrevognstog vil være af stor betydning for en stiv køreplan med tæt trafik, som det vil være tilfældet på Kystbanen nu fra sommeren

1973 – og på de øvrige sjællandske strækninger fra sommeren 1974.

Den 6. november 1969 resulterede undersøgelserne i, at DSB skrev kontrakt med »Dansk Signal Industri A/S« om levering af fjernstyringsudstyr til 25 lokomotiver og 13 styrevogne – og denne kontrakt er senere blevet udvidet, bl. a. i takt med bestilling af yderligere Bns-vogne.

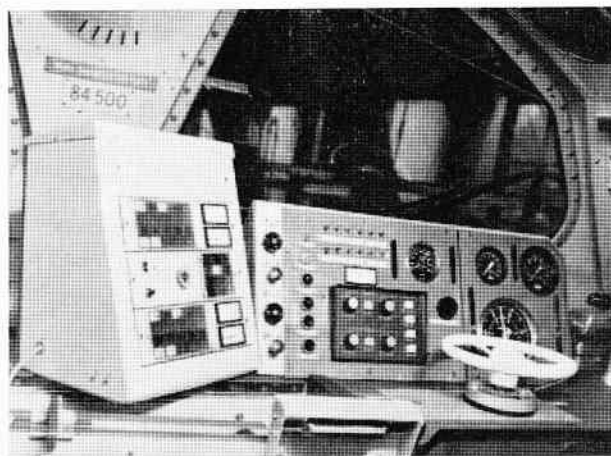
Det kontraherede fjernstyringssystem, der har fået navnet **ITC** – »**I**nternal **T**rain **C**ontrol«, er baseret på helt moderne principper. Transmissionen mellem lokomotiv(er) og styrevogn sker principielt ved samme digitale teknik, som anvendes i datamater, og fjernstyringsudstyret fungerer også efter samme principper som en datamat. For at optage mindst mulig plads er anlægget opbygget af moderne integrerede kredse.

I et styrevognstog – med ITC-systemet – kan indgå to lokomotiver, der begge kan fjernstyres, samt i princippet et ubegrænset antal almindelige vogne og styrevogne, som kan sammensættes i næsten vilkårlig rækkefølge, men af sikkerhedsmæssige grunde fremføres toget naturligvis fra det førerrum, der er placeret i togets yderpunkt i kørselsretningen, jvf. vedstående figur.



Systemet er baseret på, at lokomotivføreren betjeningsmæssigt skal mærke mindst mulig forskel på, om styringen foretages fra et lokomotiv eller fra en styrevogn. Førerrummet i **styrevogne** er derfor indrettet som en normal betjeningsplads i et lokomotiv, dog suppleret med **indikeringspaneler for to fjernstyrede lokomotiver**, samt et panel for indstilling af ønsket funktion i fjernstyringsanlægget. Lokomotivføreren skal derfor, udover en éngangsindstilling af fjernstyringssystemet i det førerrum, hvorfra toget fremføres, kun betjene de normale betjeningshåndtag for frem, bak, hastighedsregulering, bremsning etc. For hver betjeningshandling udsendes automatisk ordre til de(t) lokomotiv(er), der fjernstyres. Fremføres toget fra et lokomotiv, kan man derfra fjernstyre det andet lokomotiv, der eventuelt indgår i toget. Betjeningspladserne i **lokomotiver** suppleres derfor med **et indikeringspanel for indikeringer fra det fjernstyrede lokomotiv** og med et panel for indstilling af fjernstyringsanlæggets funktion.

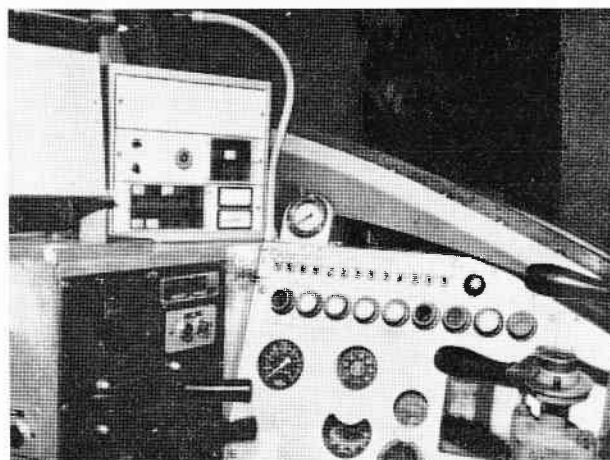
Driftstilstanden på et fjernstyret lokomotiv indikeres kontinuerligt til det førerrum, hvorfra toget frem-



Førerpladsen i litra Bns. Til venstre indikeringspaneler for to fjernstyrede lokomotiver (øverst og nederst) og indstillingspanel for fjernstyringssystemet (i midten).

Foto: DSI

føres, f. eks. overføres måleværdier for banemotorstrøm og batterispænding samt indikeringer om unormal kølevandstemperatur, smøreolietryk og hjulslip ved kraftige accelerationer m. m. Overføringshastigheden for ordrer og indikeringer er så høj, at de ordrer, lokomotivføreren giver, udføres praktisk taget uden forsinkelse i de(t) fjernstyrede lokomotiv(er), og indikeringerne sendes kontinuerligt ind på panelet, således at føreren til stadighed er informeret om driftstilstanden på samme måde, som hvis han befinder sig i lokomotivet. Selv om systemet således har stor kapacitet, kræver det kun to korer – af de tolv – i den gennemgående kabelforbindelse – et stort fremskridt i forhold til det tidligere system, hvor der benyttes op til tre kraftige kabler, hver med nitten korer, hvor kun de nødvendige ordrer kan overføres; ITC-systemets to korer kan give op til 32 ordrer til hvert af de to lokomotiver, der kan indgå i toget – og der kan samtidig hjemtages op til 32 indikeringer og to analoge måleværdier fra hvert af de to lokomotiver.



Førerpladsen i et diesellokomotiv (her litra My) med indikeringspanel for et fjernstyret lokomotiv (nederst) og indstillingspanel for fjernstyringssystemet (øverst). Foto: DSI

ITC-systemet er imidlertid ikke blot et overførsels-system. I systemet er indbygget bestemte sikkerhedsfunktioner, som gør det umuligt at fremføre toget, hvis ikke bestemte krav er opfyldt – er der således et brud på eller en kortslutning af transmissionsledningen eller udebliver dødmandskontrollen, nødbremses toget. I udformningen af ITC-systemet er der endvidere taget hensyn til de bestemmelser om automatkoblinger, som er truffet af den internationale jernbaneunion (UIC/ORE); bl. a. muliggør den automatiske kobling en hurtig deling og samling af tog på stationer, hvor flere strækninger mødes – ITC-systemet er forberedt til, at denne deling og samling kan foregå over fjernstyringssystemet. ITC-systemet kan endvidere umiddelbart udbygges således, at man fra lokomotiv eller styrevogn kan frigive døre i højre eller venstre side, lukke døre, tænde og slukke kupébelysning m. v. (funktioner, som dog togføreren i første omgang skal udføre – ved manøvrer under anvendelse af den nævnte 12-korede kabelforbindelse – se i øvrigt nedenfor). Herudover er ITC-systemet forberedt til at kunne udbygges med et fremtidigt system, der over de samme to korer kan opsamle og databehandle indkodede oplysninger fra de vogne, der indgår i toget, bl. a. automatisk optælling af vognantal, opsummering af vognvægt og -længde og registrering af slutvognskontrol.



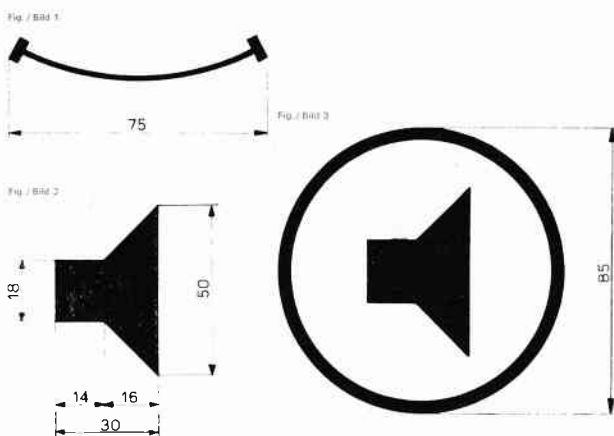
Nye og moderniserede personvogne er/bliver forsynet med et gennemgående 12-koret kabel med stikforbindelser på vognlavene placeret i døråbningen ved gummivulsten. Ved hjælp af dette kabel kan der – udover hvad der er omtalt i ovenstående artikel – foretages forskellige manøvrer fra vogn til vogn og til lokomotiver, efterhånden som materiellet bliver udrustet dertil, jvf. nedenstående oversigt.

A.: Tænding og slukning af lys. På tavlen i el-skabet kan der med omskiftere, mærket »Ud« og »Ind«, slukkes og tændes for lyset i selve vognen eller hele togstammen.

B.: Toilet aflåsning. Aflåsningen foretages på omskifter »Toilet døraflåsning« anbragt på tavlen i el-skabet. Med denne omskifter kan toiletterne i hele togstammen aflåses, og denne aflåsning skal ophæves igen efter behov på en af tavlerne i toget. Dørene kan i el-aflåst tilstand åbnes indefra af passagerer samt udefra af togfører med kupénøgle – men døren vil igen være aflåst, når den lukkes. På tavlen i el-skabet er anbragt en blå lampe, der lyser, når el-aflåsningen er i funktion; meldelamperne i vognen(e) for »toilet optaget« lyser også, når toiletter el-låses.

C.: Brummersignal »Kør«. Signalet (SIR nr. 47 b) til lokomotivfører kan gives fra alle dørsteder med kupénøgle, som drejes mod højre; lang og kort tone gives ved at holde nøglen drejet mod højre i længere eller kortere tid.

D.: Automatisk dørlukning. Dørlukningen betjenes fra endemellem)perronnerne ved hjælp af kupénøgle, der drejes mod højre til stopanslag og holdes et par sekunder. Døren ved betjeningsstedet lukker ikke ved dette signal, den skal lukkes af togføreren, når denne er steget op i vognen; dørene kan derefter først åbnes igen efter 12–15 sekunder. Når dørene er lukket, slukkes de gule (på RIC-vogne, blå) meldelamper på vognsiden. (Der agtes endvidere indført automatisk døraflåsning, således at dørene ikke kan åbnes under kørslen. På en vognakselende monteres en dynamo,



Signaturer for højttalerudstyr på personvognsmateriellet (anbringes på vognkassens nederste del – nær vognmidte).
Fig. 1: Vogn med højttalerledning (gennemgående), fig. 2: Vogn udstyret med højttalere, fig. 3: Vogn udstyret med højttalere, forstærkeranlæg og talested (mikrofon).

der ved en vis hastighed giver en spænding, der, ved hjælp af en elektromagnet ved hver dør (med en pal), låser døren og blokerer denne, indtil vognen igen kører langsomt eller omtrent står stille. Der arbejdes endvidere på udvikling af et system for automatisk døråbning, betjent af passagerer – antagelig ved påvirkning af dørhåndtag).

E.: Højttaleranlæg. Der er anbragt højttalere i kupeer (med volumenkontrol) og sidegang i sidegangsvogne – og i vognafdelinger i midtgangsvogne. **F.: Højttaleranlæg og forstærker m/ talested.** (Som pkt. E). Ved siden af el-skabet i vognlavlen – eller i togførerkupéen – er der placeret et forstærkerskab med en mikrofon, der kan udtages. Når skydeafbryderen på mikrofonens skaft skydes væk fra mikrofonen, tændes en rød signallampe; når der tales fra én af vognene, vil de røde signallamper lyse i samtlige forstærkerskabe og indikere, at anlægget er i brug – der kan da ikke tales fra de andre vogne.

Udstyr:	A	B	C	D	E	F
Litra:						
A			(X)	(X)	X	(X)
Ag			(X)	X	X	(X)
An	X	X	X	X		X
AB			(X)	(X) ¹⁾	X	(X)
ABg				(X) ¹⁾	(X) ²⁾	
B			(X)	(X) ³⁾	X	(X) ³⁾
Bf				(X) ⁴⁾	(X) ⁵⁾	
Bg				(X) ⁶⁾	(X) ⁶⁾	
Bgc				(X) ¹⁾	X ⁷⁾	
Bk			(X)	X		X
Bn	X	X	X	X		X
Bns	X	X	X	X		X
BD			(X)	(X) ¹⁾	X	(X)
BDg				(X) ¹⁾	X	(X)

Signaturforklaring: X = vogne af pågældende litra har nævnte udstyr; (X) = vogne af pågældende litra vil – ved modernisering – få nævnte udstyr.

Noter: 1) forberedt for nævnte udstyr (dog ikke ABg 38–61 286), 2) ABg 38–61 285, 287–292 har nævnte udstyr – øvrige (dog ikke ABg 38–61 286) er forberedt for nævnte udstyr, 3) B 20–84, 145–154 har nævnte udstyr (B 20–80, 321–339 er forberedt for automatisk dørlukning), 4) p.t. moderniserede

vogne (se ⁵⁾) er **forberedt** for nævnte udstyr, ⁵⁾ Bf 27–65, 321–325, 327, 329, 330 (p.t. moderniserede vogne) **har** nævnte udstyr, ⁶⁾ Bg 29–63, 049...098, 181–188 (i alt 50 vogne) er **forberedt** for nævnte udstyr, ⁷⁾ **kun** udstyret med gennemgående højttalerledning.

NB. Det under pkt. E og F nævnte højttalerudstyr omhandler kun udstyr af UIC-type (og således ikke udstyr af »national type«, som findes i litra Bf (endnu ikke moderniserede), Bfh, Buh, BRh – og visse CI-vogne (udflugtsvogne)).

Status: 15.01.72.



Pr. 15. januar var følgende tolv lokomotiver udstyret med fuldt funktionsdueligt ITC-udstyr – samt radio: Mx 1017, My 1115, 1145–1148, 1151–1156. (Det samlede program er omtalt i »Jernbanen«, nr. 6/72 – side 12; i »Jernbanen«, nr. 7–8/72 – side 25, højre spalte, 13. linie f. n. ændres teksten til: »Det planlægges at bestille yderligere ITC- og radioudstyr til femten« – teksten i 7. (delvis), 6. og 5. linie f. n. udgår).

E.B.J.

Ohs Bruks Järnväg

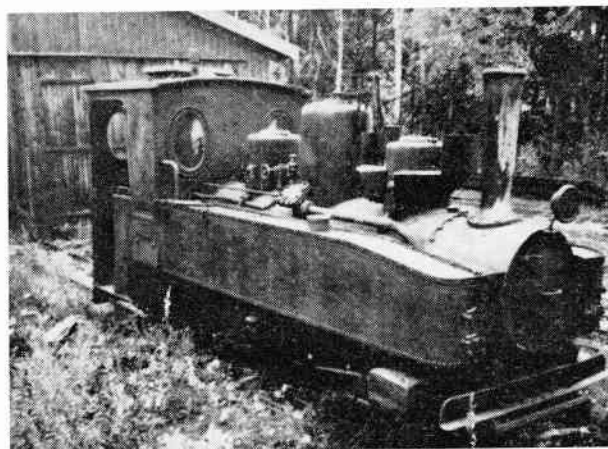
Af Preben Clausen

I 1971 var jeg på ferie i Sverige i nærheden af Värnamo i Småland. En dag da jeg var inde i en lille by, der hedder Bor og som ligger ca. 15 km sydøst for Värnamo, ville jeg hen for at se på jernbanestationen. Stor var min forbauselse da jeg opdagede, at der fra stationen udgik et sidespor, som ved en nærmere undersøgelse viste sig at have 600 mm-sporvidde.

Da interessen var vakt, fik jeg undersøgt, hvad det var for en bane. Til alt held gik der en ung mand i nærheden, og jeg spurgte ham, om han kendte noget til denne bane. Han fortalte, at han havde været med til at oprette **Ohs Bruks Järnvägs Museiförening**, som drev den nu nedlagte OBJ.

Banen blev anlagt i årene 1908–10 og blev taget i brug straks efter færdiggørelsen. Banen forbandt papirfabriken i Ohs med Bor station på Borås-Alvesta Järnväg. Til at begynde med trafikeredes banen med et damplokomotiv af »Decauville«s fabrikat, og en kort tid kørte også et ombygget »Hålltorpslokomotiv« på banen. Senere indkøbtes to tyske feltbanelokomotiver, hvoraf det ene dog kun brugtes som reserve. Disse lokomotiver anvendtes helt frem til 1948, hvor de blev fortrængt af et diesellokomotiv, som indkøbtes fra Kosta-Lessebo Järnväg. I løbet af 1950 blev samtlige damplokomotiver ophugget, men diesellokomotivet findes stadig sammen med et mindre diesellokomotiv, som blev bygget på Ohs Bruk. Trafikken på banen blev indstillet, da industriferien i 1967 begyndte, men sporet fik lov til at blive liggende, og i maj måned 1970 blev Ohs Bruks Järnvägs Museiförening stiftet med det formål at bevare og at trafikere banen. Endvidere ville man forsøge at bevare materiel fra andre »brugs-baner« (industribaner) med samme sporvidde, 600 mm. OBJ er 15 km lang, og den løber igennem den dejlige Smålandsnatur, så denne bane er virkelig et besøg værd.

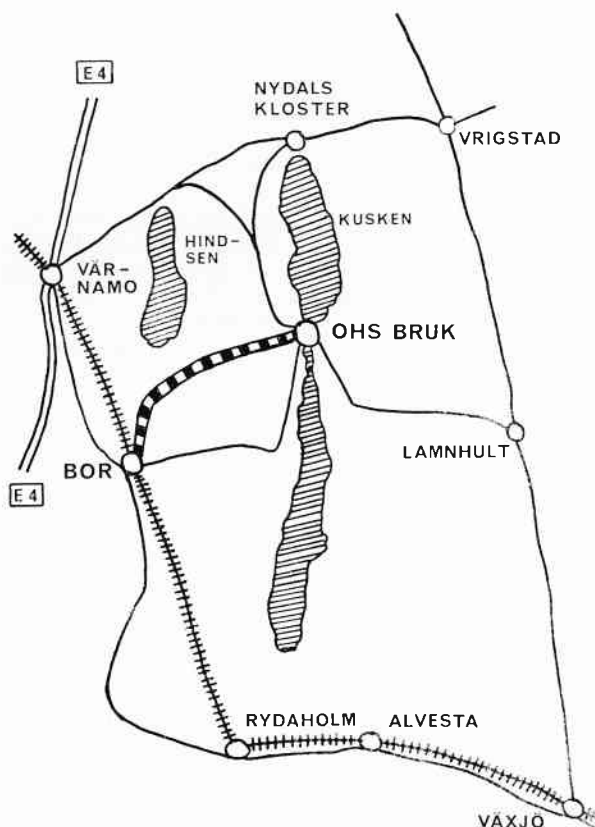
Som trækraft har banen det tidligere omtalte lokomotiv fra KLJ, der er bygget i 1937 og har en tjenestefærdig vægt



Damploko »Emsfors nr. 2« i Emsfors.

Foto: Ohs Bruks Järnvägs Museiförening

på 7 tons. Fra Eds Bruk har OBJ et mindre motorlokomotiv, og de har også to endnu mindre motorlokomotiver, som vejer omkring 3 tons. Desuden findes der et par motordraisiner. Fra Emsfors Bruk har OBJ fået et damplokomotiv foræret, der blev taget ud af drift i 1952. Emsfors nr. 2 blev bygget af Hartmann i Tyskland i 1919 og har byggenummer 4183. Nr. 2 kom til Emsfors i 1920, da banen var under anlæg, men benyttedes ikke så meget som nr. 1, som banen havde fået lidt tidligere. Det interessante ved nr. 2 er, at det er magen til et af de to indkøbte feltbanelokomotiver, som var i brug fra 1921 til 1950. Da jeg var der, havde man planer om at købe endnu et damplokomotiv.



Situationsskitse af OBJ.

Tegning: Ole-Chr. M. Plum



Motorlokomotivet »Ohs« (tidl. NAEJ 2, KLJ 1).

Foto: L.-E. Gufstafsson

Det vognmateriel, der blev overtaget fra den nedlagte OBJ, var meget slidt, og det krævede et stort arbejde at få disse vogne gjort køreklare. Det er fortrinsvis lange tømmervogne banen har, og de er blevet til nogle morsomme vogne, indrettet til persontransport.

Den 25. juli 1970 blev banen indviet på behørig vis med musik og hvad dertil hører. Indvielsestoget blev fremført af OBJ nr. 1 (KLJ nr. 1). Endvidere var der i toget to tømmervogne til passagererne, og disse vogne var blevet udstyret med bænke og rækværk, for at de kunne bruges til formålet. Efter åbningen indledtes den daglige drift med to dobbeltture hver lørdag og søndag. I begyndelsen og slutningen af hver sæson køres kun hveranden søndag, idet området omkring Bor er ret tyndt befolket.

Men det er ihvertfald en bane, der er værd at besøge, hvis De skulle komme på disse kanter, der ligger ca. 150 km nordøst for Helsingborg – det forlyder i øvrigt, at vor forening vil arrangere en udflugt dertil?



Vil De vide mere om »Ohs Bruks Järnväg«, så skulle De anskaffe Dem publikationen: **»Småländska Järnvägar«**, der er udgivet af »Frank Stenvalls Förlag« i Malmö – i samarbejde med »Ohs Bruks Järnvägs Museiförening« – i 1972. Publikationen indeholder en række bidrag om jernbanerne i Småland, domineret af smalsporromantikken – og i første række – Ohs Bruks Järnväg, som behandles i to artikler – om industribanen – og om museumsjernbanen.

»Småländska Järnvägar« (64 sider – rigt illustreret) koster **sv. kr. 18,00** – og kan bestilles ved indsættelse af beløbet på **svensk postgiro 632147-5**, adresseret **Frank Stenvalls Forlag, Köpenhamnsvägen 47 a, S-217 71 Malmö, Sverige.**

EBJ.

Kollektiv trafik i fremtiden - bedre udnyttelse?

Af Per Jensen

Året 1972 er gået, det samme er 125 år for dansk jernbanevæsen. 125 år med opgang og nedgang i antallet af banestrækninger. Nedgangen betyder som bekendt ikke, at jernbanerne i Danmark er på vej mod den totale død. Derimod at man nu er nået ned på et forholdsvis rationelt banenet (måske har nogle strækninger lidt en meningsløs død), hvis opgave i fremtiden gerne skulle være at række en betydningsfuld og hjælpende hånd i løsningen på miljøproblemerne.

DSB har fremtidsperspektiver liggende, der vil gøre jernbanen endnu mere attraktiv som transportmiddel, og fra politikernes side er man ved at vågne op og forstå, at jernbanen bør udnyttes bedre. Man vil nu umiddelbart tro, at man skal opleve et jernbanens come-back inden for overskuelig fremtid.

Men et gammelt ordsprog hedder »Gennem trængslerne til stjernerne«, og jeg er bange for, at vi jernbane-fans, som nok er blandt dem der følger bedst med i trafikpolitiske spørgsmål, vil blive tiiskuere til noget i retningen af en kamp mellem individuel og kollektiv trafik. Den kollektive trafik har i dag visse »skønhedsfejl« som f. eks. utilstrækkelig afgangshyppighed, på visse områder for lave hastigheder, og, i hvert fald for rutebilers vedkommende. Knap så god komfort. Disse problemer har vel eksisteret i en del år, og samtidig har inden for disse år flere og flere mennesker anskaffet deres eget transportmiddel, personbilen. Denne er grundet sin fleksibilitet (dør til dør) behagelig i mange tilfælde. Det er således klart og bekendt, at privatbilismen har frarøvet den kollektive trafik mange – ja alt for mange – kunder. Til gengæld er de kendte miljøproblemer opstået.

Men nu lyder det i det fjerne, at man helt eller delvis må tilbage til tog og rutebiler og rejse sammen med den ikke-bilende del af befolkningen. Disse røster kommer tilsyneladende nærmere og nærmere fra det fjerne. Men kravene til et kollektivt transportapparat fungerende som godt alternativ til biltrafikken er store. Stor afgangshyppighed, høj hastighed o.s.v. Tilsyneladende vil DSB leve op til dem.

Så har vi blot følgende spørgsmål: Vil publikum (de i øjeblikket bilende) påskønne en sådan standardisering og stige over til det kollektive? Dette bør vides før de store investeringer foretages. Går man i gang med at begrænse den individuelle trafiks muligheder vil det afgjort hjælpe. Men følgerne af sådanne begrænsninger bliver desværre nok nogle bitre stridigheder mellem politikere og borgerne med egen bil. Tænker man sig, at disse bilende borgere bliver i deres hidtidige position og det kollektive transportnet samtidig udbygges som tidligere nævnt, har vi en meget ulykkelig situation. Som resultat af denne risikeres måske at kollektiv trafik opgives med et skuldertræk: »Nå ja, så er bilen nok det bedste alligevel.« Derpå er vi tilbage i samme spor med et noget tilbagetrukket kollektivt trafikapparat og en fortsat miljøødelæggende privatbilisme.

Men lad os håbe at fornuften sejrer, og den kollektive trafik får chancen for at blive godt udnyttet. Det vil altid gøre det noget mere interessant at være jernbaneentusiast og følge udviklingen frem til resultatet, der vil være med til at løse de påtrængende spørgsmål i miljøkrisen.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I oktober kvartal er sket nedenstående til- og afgang af rullende materiel:

Fra »Nydqvist & Holm AB« (og underleverandører) er leveret 1 stk. diesel-elektrisk motorlokomotiv, litra Mz 1427.

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 3 stk. elektriske 2-vognstog, litra Mm/Fs 7772/7272 – 7774/7274.

Diesel-elektriske motorvogne Mo 1957 og 1998, der var beordret udrangeret, er **atter taget i brug** efter reparation ved »Centralværksted Århus«; motorvognene (1957 midlertidigt) er stationeret i Driftsdepotområde København. Mo 1877 er midlertidigt overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København.

I »design-programmet«s bestemmelser om »liberi« indgår, at litra-angivelserne på trækkraftenheder (og bivogne) påmales med »store« og »små« bogstaver – denne beslutning vil være retningsgivende også for denne spalte i fremtiden.

Fra »Vognfabrikken Scandia« er leveret 8 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29–84, 500–507 (stationer:

nering: »Sjælland og Lolland-Falster«) samt 18 stk. specielle lukkede godsvogne (selvtømmende – med tag, der kan åbnes), 574 0 282 – 574 0 299 og 15 stk. åbne bogiegodsvogne (flade med nedklappelige støtter), litra Rs 390 0 080 – 390 0 094. Fra »Centralværksted Århus« er leveret 1 stk. undervisningsvogn (privatejet: »Jydsk Teknologisk Institut«, Århus): 095 0 981 – ombygget fa FM 870.

I forbindelse med ombygning (ændring af kupeer og fjernelse af spædbarnstoilet) har Bgoh 29–64 209 skiftet litra (og nummer) til »Bgh 29–63«; i forbindelse med modernisering har følgende vogne skiftet litra: Ah 17–61, 038, 039, 052 til »Ag«; i forbindelse med »deklassering« fra 1. til 2. klasse har Afh 17–61, 340–350 skiftet litra (og nummer) til »Bfh 27–61«.

9 stk. personvogne er udrangeret (hhv. overført til »tjenestevognparken« – se nedenfor): CI 29–25, 527, 534 – CO 2702 – CP 2802, 2889, 2910, 3221 – CPL 3247, 3255; rejsegodsvogn ECO 6265 er udrangeret.

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 7–8/72) og oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1972« (»Jernbanen«, nr. 4/72) kan å jourføres efter ovenstående.

Pr. 31. december bestod vognparken af:

897 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 7 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT/DSG). I oktober kvartal er der tilgået driften 8 vogne, og der er udrangeret 9 vogne.



Dieselettrisk motorlokomotiv, litra Mz (3. serie). Bemærk den højere »tagrejsning« (indeholder det forstærkede lyd-dæmpningsudstyr), de kraftigere aluminiums-vindueskantlister og de indbyggede slutsignaler. Mz 1427 ankom til København, den 5. december – 1428, den 9. januar. (Udførlig teknisk beskrivelse af afdelingsingeniør A. Bondesen bragtes i »DSB-bladet kommunikation«, nr. 12/72).

Foto: NOHAB

144 stk. post- og rejsegodsvogne. I oktober kvartal er der udrangeret 1 vogn.

6114 stk. lukkede godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 22 vogne – og en afgang på 4 vogne.

3235 stk. åbne godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 15 vogne – og en afgang på 2 vogne.

560 stk. tjenestevogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 5 vogne: Nr. 766–770 »Udstillingsvogne« (tidl. CO 2702, CP 2852, 2895, 2912, 2910).

596 stk. privatejede godsvogne (samt 6 stk. godsvogne lejet hos DSB). I oktober kvartal er stationeringen af 3 stk. CIWLT-sovevogne (udenfor »pool-aftalen«) ophørt – der er sket en tilgang på 1 vogn: 1 stk. 095 0 – og en afgang på 3 vogne: 3 stk. 070 0 (overgået til »tjenestegodsvognparken«, jvf. meddelelse i »Jernbanen«, nr. 7–8/72, side 27/venstre spalte/7.–12. linie f.o.). (»A/S Phønix«, Vejen har lejet: Ucs 910 6 020 og 910 6 037 – nye numre: 092 0 104 og 092 0 105).

I oversigten »DSB godsvogne« (»Jernbanen«, nr. 4/72) kan kolonnerne »antal vogne« pr. 31. marts à jourføres pr. 31. december således:

	31/3	31/12		31/3	31/12
Gklm	58	43	Elo	1293	1273
Gklm	146	89	PJ	2	–
Gklm	256	159	PJR	1	–
Gklms	709	688	Rs	60	75
Gkm	33	25	Skm	16	15
Gkms	199	87	TD	2	–
Gkms	312	149 ¹⁾	Fd	150	149
Gkms	48	17			
Gs	2	–			
Gs	768	767			
Gs	1993	1992			
Gs-t	16	18			
Hkrs	49	48			
Hks	50	49			
Uahk	3	1			
Ucs	47	39			
Ucs (RIV)	5	17			
Ud	20	9			
Uds	22	33			
Tdgs	153	262			
»30« ²⁾	–	3			

¹⁾: En vogn (139 9 300) tidl. udrangeret – atter taget i brug.

²⁾: Ny vogntype – »olietransportvogne« (nummerserie: 947 0 300).



Hos »Vognfabrikken Scandia A/S« er bestilt 10 stk. 1. klasse personvogne, litra A 20–84 015 – 20–84 024, til levering i perioden februar 1974–maj 1974. Vognene skal supplere de tidligere leverede 15 stk. A-vogne og bliver magen til disse, dog således at det indvendige udstyr udformes i overensstemmelse med »design-grupperne«s beslutninger (bl. a. større og bedre toilet ved bortfald af vaskerum, forbedret sofakonstruktion og forbedrede ind- og udstigningsforhold (tre trin)). Varme- og ventilationsudstyret bliver af samme type (»Brown-Boveri«) som i An-, Bn- og Bns-vognene – og de nye A-vogne leveres med nyeste type drejefoldedøre med automatisk dørlukning og tilhørende meldelamper m. v. Ovennævnte fabrikant skal endvidere levere yderligere 130 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 200 – 211 5 329, magen til de tidligere leverede 200 stk. Leveringen af vognene er beregnet påbegyndt i juni 1973 og forventes afsluttet inden marts 1974.

I oktober kvartal er der i »Centralværksted Århus« moderniseret yderligere otte ABg-vogne (12./13. serie – som hermed er færdiggjort) og tre Ag-vogne (14. serie). Ved udgangen af december måned befandt der sig i værkstedet – tre Ag-vogne (14. serie) og seks BDg-vogne (tidl. Bgh 29–63 111 og Bgoh 29–64, 201, 203, 206, 207, 212) (15. serie); når moderniseringen af disse ni vogne er afsluttet ved udgangen af marts måned, **udsættes moderniseringen af de resterende tretten BDg-vogne** (tidl. Bgh/Bgoh) (15. serie) **samt »dacapo-moderniseringen« af tidligere moderniserede ABg/Bg-vogne** (se »Jernbanen«, nr. 7/71 – side 8; det drejer sig om ca. 140 vogne (af »vogngruppe II«), der er forsynet med gummiulst, nye endeperroner, drejefoldedøre, ny avertering m. v., men som skal have forbedrede ind- og udstigningsforhold, indbyggede slutsignaler m. v.) **indtil videre, af hensyn til forceret modernisering af et antal UIC-standardvogne (af »vogngruppe I-fjern«), som nævnt nedenfor.** Igennem det sidste halve års tid har »Centralværksted Århus« i øvrigt forsynet de elleve først afleverede Bgc-vogne med tre indstigningstrin, indbyggede slutsignaler, gennemgående højttalerledning (12-koret standardkabel), således at samtlige Bgc-vogne nu har identisk udstyr. I »Centralværksted København« er der i oktober kvartal moderniseret to Bf-vogne; ved udgangen af december befandt der sig i værkstedet – tre Bf-vogne – samt en A-vogn (18–84 010), hvor arbejdet på sidstnævnte dog var stoppet, afventende »design-grupperne«s afgørelse om indvendig indretning m. v.

I designprogrammet for personvognsmateriellet indgår en række forhold, hvis gennemførelse har afgørende indflydelse på den rette image for iværksættelsen af »K-74«. Det drejer sig navnlig om at sikre identiteten af de tog, der skal køre i det primære fjernnet (»A-nettet«). Driftsafdelingen har derfor anmodet Maskinafdelingen om at forcere »up-to-date moderniseringen« frem, således at der er foretaget designmæssige og tekniske ændringer i det mindste i de vogne, der er nødvendige til »overførselsstammerne« til lyntogene (inkl. reserve) i »K-74«, d.v.s.: 15 stk. A-vogne (hvortil kommer 10 stk. nyleverede vogne), 10 stk. AB-vogne, 80 stk. B-vogne og 25 stk. Bk-vogne. Denne »up-to-date modernisering« gennemføres nu på/i det nævnte antal vogne i perioden februar 1973–maj 1974 og på de resterende vogne (10 stk. AB, 89 stk. B og 30 stk. BD) inden udgangen af 1975. Når moderniseringen på dette tidspunkt er afsluttet, vil der være gennemført nedennævnte forbedringer på i de i alt 259 vogne:

1) 3-pladssofaer på såvel 1. som 2. klasse i ny udførelse med forbedret siddekomfort og stofbetræk i ny design, samt bordarrangement ved alle pladser med henblik på togserving,

2) Ændret belysning ved anvendelse af lysrørsarmaturer i ny type for nedadrettet lys. Endvidere trinbelysning for ind- og udstigning ved placering af lyskilden i endeperronloftet ved hvert dørsted,

3) Frostsikret, udvidet toilet i ny design i forbindelse med inddragelse af vaskerum (som udført i Bk-prøvevognen (85–84 027)),

4) Mere komfortable ind- og udstigningsforhold ved indførelse af ekstra trin,

5) Automatisk dørlukning og automatisk døråbning (der findes dog intet kombineret system færdigt for UIC-standard drejefoldedøren, hvorfor et udviklingsarbejde først må gennemføres – det tilstræbes, at den automatiske dørlukning gennemføres med senere mulighed for påbygning af udstyr til automatisk åbning – i forbindelse hermed påregnes indført blokering af dørene under kørslen),

af vognene i ny design-farve, inkl. påskrifter m. v. gennemføres ved, at rensning, slibning og spartling samt fuldstændig behandling af de felter, der er dækket af vinduesrammer, udføres af »Centralværksted Århus«, der også foretager maling af undervogn og levering af serigrafifarvede til påskrifter. Herefter sendes vognene til »Scandia«, der i sit fuldt udbyggede anlæg for to-komponent (DD) maling, kan opmale en vogn hveranden dag.

Indtil moderniseringen af UIC-standardvognene er gennemført, vil ca. 25 vogne konstant være beslaglagt til formålet, men da vognene udtages blandt vogne, der ligger i nærheden af revisionsgrænsen, vil behovet for revisionsvogne til gengæld være minimalt. I perioden vil vogne af »vogngruppe II« kun være beslaglagt til normal vedligeholdelse, således at disse kan indsættes som erstatning for standardvogne om nødvendigt.

Opmaling af lokomotiver i ny design-farve vil finde sted i »Centralværksted København«; man vil dog her ikke kunne nå at færdiggøre samtlige strækingslokomotiver inden »K-74«, hvorfor der i nogen tid derefter må påregnes anvendt ikke-design-malede lokomotiver som trækraft for lyntog.

Personvognsparken er – som tidligere omtalt her i tidskriftet (se »Jernbanen«, nr. 7/71 – side 7) – inddelt i vogngrupper. Med henblik på det grundlæggende princip, at det nyeste materiel anvendes i de mest repræsentative tog, er der foretaget en opstilling af kombinationsmuligheder mellem trækraft og vogntyper, som vist i vedstående oversigt. Som det fremgår af oversigten (side 17), er antal og udstyr (som beregnet ved starten af »K-74«-projektet – der må påregnes afvigelser, for så vidt angår vogne af »vogngruppe III« samt Mo-vogne) for den enkelte trækraft og vogntype anført i rammer. De mellem rammerne viste forbindelseslinier angiver kombinationsmuligheder mellem trækraft og vogne samt vogne indbyrdes (opmærksomheden henledes dog på, at andre vogne end litra An, Bn og Bns, nemlig vogne med signatur »+« og »streg – fuldt optrukken« = udstyret med 12-køret standardkabel, også vil kunne indgå i »ITC-styrevognstog«). I den vandrette gruppering er vognene opstillet efter ensartet standard og udstyr således:

1. **række (Rk 1):** Vogne (»vogngruppe I-fjern«) fortrinsvis til udlandstog (RIC-mærkningen fjernes i den kommende tid på alle andre end de her anførte vogne – se i øvrigt oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1972«, der medfulgte »Jernbanen«, nr. 4/72, som bilag).
2. **række (Rk 2):** Vogne (»vogngruppe I-fjern«) til fjerntrafik.
3. **række (Rk 3):** Vogne (»vogngruppe II«) til regionaltrafik samt reserve for fjerntrafik.
4. **række (Rk 4):** Vogne (»vogngruppe III a.«) til supplement og reserve for regionaltrafik.
5. **række (Rk 5):** Vogne (»vogngruppe III a./b.«) til lokalbetonet trafik i forbindelse med litra Mo.
6. **række (Rk 6):** Vogne (»vogngruppe I-nær«) til nærtrafik omkring København samt til regionaltrafik på Sjælland.



Den nye – og noget omstridte – færgeterminalbygning, der er opført overfor stationen i Helsingør, blev taget i brug den 7. december.

Den 17. december blev en midlertidig sporforlægning ved Ryparken station taget i brug, således at tog i køreretningen Hellerup–Lersøen føres over det nye underføringsanlæg for Lyngbyvej (bro 3), der til sin tid skal benyttes af tog i den modsatte køreretning; den midlertidige træperon fungerer herefter som øperon – og det sidste gamle

underføringsanlæg nedbrydes – og erstattes af et nyt (bro 6 – se i øvrigt skitsen i »Jernbanen«, nr. 1/72 – side 19).



Sikringstjenesten har også i 1972 »jagtet« armsignaler; årets resultat blev 59 signaler af alle arter (se »Jernbanen«, nr. 1/72 – side 20), men der er stadig et stykke igen, inden alle er forsvundet. Antallet af armsignaler var pr. 1. januar 1973:

	øst	vest	i alt
Indkørselssignaler (I)	26	82	108
Stationsbloksignaler for udkørsel (SU)	10	5	15
Udkørselssignaler (U)	18	62	80
Mellembloksignaler (M)	–	–	–
Dækningssignaler (DS)	2	2	4
Togvejssignaler for indkørsel (TI)	–	–	–
Togvejssignaler for udkørsel (TU)	8	9	17
Fremskudte signaler	15	36	51
Armsignaler i alt	79	196	275

Der er foretaget forsøg med elektrisk togopvarmning på Padborg station og på strækningen Padborg–Tinglev i dagene 12.–15. februar. Ved forsøgene benyttedes et af DB lejet diesellokomotiv med elektrisk varmeaggregat og tolv DB-personvogne forsynet med el-varme. Togopvarmnings-systemet virker ved 50 Hz vekselstrøm og benytter sporet som returleder; systemet kan indvirke på sporisolationerne, dels således at de hertil hørende dele kan tage skade, dels i uheldige tilfælde således, at sporet registreres frit, selv om det er besat. Forsøgene blev afholdt for nærmere at belyse disse forhold og de ændringer ved anlæggene, som det vil være nødvendigt at træffe af hensyn til indførelse af elektrisk togopvarmning på DSB-strækninger.



Køreplansåret 1973/74 indledes søndag den 3. juni; i år bliver køreplansændringerne meget beskedne, men **en lang række stationer** (på fjernstyrede strækninger) **bliver omdannet til trinbrætter**. De personførende tog Køben-

**Det er da soleklart, at persienner eller
rullegardiner bedst beskytter Deres smukke
hjem.**

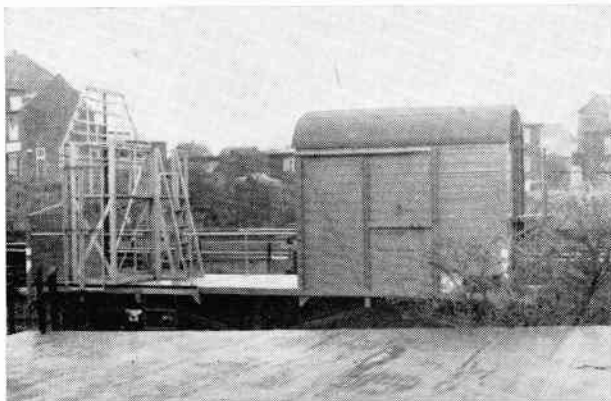
Det er ligeså soleklart, at man henvender
sig til

Tom Lydolph

på Ndr. Fasanvej 190 A eller ringer på
34 98 99 og aftaler tid for et uforpligtende
besøg.

Vi vejleder – ta'r mål og monterer.

Faste kapper i træsorter der matcher med
stuens øvrige interieur.



Tjenestevogn, nr. 491 – »profilmålevogn« (ombygget fra lukket godsvogn, litra Gklms – og ikke litra Elo, som fejlagtigt anført i »Jernbanen«, nr. 7-8/72 – side 27).

Foto: Per Topp Nielsen

havn H.-Københavns Frihavn inddrages, således at også nattoget fra Stockholm føres over Helsingborg-Helsingør. M/f »Malmöhus« vil dog stadig medtage passagerer. I den storkøbenhavnske nærtrafik foretages visse ændringer: **Linie Cx** (mandage-fredage i myldretimerne) **forlænges Herlev-Ballerup**, hvilket kan lade sig gøre, efter at transversalen med tilhørende køreledningsanlæg mellem spor 1 og 2 i vestenden af Ballerup station retableres nu til foråret (fjernet fra oprindelig placering af hensyn til perronforlængelse); dette har som følgevirkning, at Cx-stammerne kan opformeres til 8 vogne (bedre depotsporplads i Ballerup end i Vanløse), at uhensigtsmæssig tomkørsel Vanløse-Herlev og Klampenborg-Herlev kan bortfalde, hvilket igen medfører, at frigørelse af depotsporplads i Klampenborg kan muliggøre løsning af kapacitetsproblemet på Vallensbæklinien. **Der etableres endvidere ekstrakørsel på Frederiksberglinien** (Fx) mellem Frederiksberg og Hellerup (mandage-fredage i myldretimerne). Passagerantallet på linie F er ikke så stort, at 10-minutters drift er nødvendig af kapacitetsårsager, men efter ændringen af S-togskøreplanen og køreplanen for Frederikssundbanen pr. 1. oktober 1972 har den mindre del af passagererne, som i myldretimerne rejser mod/fra Frederiksberg og Nørrebro fået rejsetiden forlænget med 14-19 minutter, efter at »knuden« i Vanløse er opløst – Fx-kørslen vil mildne dette forhold.

Der sker visse redaktionelle ændringer i tjenestekøreplanerne: 1) krydsninger og overhalinger mellem plantog på stationer på fjernstyrede strækninger samt på overgangstationer til fjernstyrede strækninger angives ikke længere i tjenestekøreplanen, men kan alene udledes af de grafiske planer, 2) angivelserne »X« og »S« i stedet for ankomsttid vil ikke længere blive anvendt, 3) hvor et tog kun standser af hensyn til krydsning eller overhaling angives ankomsttiden i parentes.

For indøvelse af personale og afprøvning af materiel fremføres nedennævnte Mo-tog – i perioden 8. januar-2. juni – som »ITC-styrevognstog« (My el. Mx-Bn-Bns): Mandage-fredage: 621/626-629/632-743/748-667/668 – lørdage: 621/626-629/632-743/748 – søndage: 1107/1132-621/626-629/632-641/642. I perioden indtil MB-/MS-lyntogene atter indsættes i eksprestog »Neptun« (indtil 30. marts), indsættes nævnte materiel i Mo-løb mellem København H. og Holbæk hhv. Rungsted Kyst på mandage til fredage – således: 729/736-641/642.

Af »skibsregistrerings-tekniske« årsager døbttes den nye (tre-dækker) automobilfærge til Halskov-Knudshoved overfarten – »Romsø« – i stedet for »Heimdal«, som anført her i forrige nummer af tidsskriftet.

Den 10. januar blev den sydlige forbindelse til spor 2 på Værlose station afbrudt – af hensyn til anlægsarbejder; der er herefter ingen krydsningsmulighed på stationen. Den 1. februar nedlagdes det offentlige læssespor på stationen.

Med gyldighed fra den 1. januar 1973 trådte en ny udgave af »Overenskomst om den gensidige benyttelse af person- og rejsegodsvogne i internationale trafik (RIC)« i kraft.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

Vort forsidebillede:

NOHAB-demonstrationslokomotiv, type: 1950 hk NOHAB-GM dieselelektrisk motorlokomotiv (16-cyl. EMD-motor, type 567 C / akselanordning: (AIA) (AIA)), fotograferet på Bastuträsk station i Norrland – marts 1960. SJ lejede dette lokomotiv af fabrikanten i perioden februar-november 1960; maskinen anvendtes bl. a. som trækraft for persontog (som her) og godstog på strækningen Bastuträsk-Skelleftehamns Övre – samt for malmtog på sidebanen mellem Boliden og Slind, af hvilken årsag det forsynedes med SJ's specielle malmtogs-bremse (anbragt til højre for kobling/trækkrog). Lokomotivet kørte i alt 58.000 km i Sverige – forud for dette havde det tilbagelagt 270.000 km på finsk bredspor – lejet af VR (finske statsbaner). Maskinen – bygget i Trollhättan i 1959 – med byggenummer 2402 – solgtes derefter til NSB, hvor den fik litra/nummer Di3b 643. NSB købte i øvrigt i 1959 to tilsvarende lokomotiver af samme litra – med numrene: 641 og 642; derudover har de norske statsbaner i årene 1954-1969 anskaffet 32 stk. lokomotiver af tilsvarende type, dog med akselanordning: Co'Co' – litra Di3a. Typen, Di3b, er – i forhold til sidstnævnte – mindre vellykket »set med NSB øjne«, da man ikke kan udnytte hele lokomotivets vægt til adhæsion – og heller ikke største-hastigheden. SJ købte ikke denne type – men lokomotiver (med central anbragt forerrum – à la MT), litre T43 (1425 hk) – VR købte ingen GM-lokomotiver – og DSB var jo allerede »solgt på ideen«.

EBJ.

A. E. Durrant

The Steam Locomotives of Eastern Europe.

Revideret udgave af samleværket om østeuropæiske og tyrkiske lok. 160 s. 100 fot. Tegn. Indb. Kr. 76,40.

Frank Stenvall

Nordens Järnvägar 1971.

Årets udgave af den vellidte billedrevue udkommer midt i februar. 120 s. 240 fot. Indb. Kr. 47,25.

Gerd Wolff

Deutsche Klein- & Privatbahnen.

Teil 1: Schleswig-Holstein/Hamburg. Koncentreret jernbanehistorie. 131 s. 189 fot. 24 kort. Kr. 56,25.

HASE

Dansk og
udenlandsk
boghandel

Løvstræde 8 - 1152 København K - Tlf. (01) 11 59 99

Foreningsnyt

Kontingent

Kassereren beder endnu en gang om snarlig indbetaling af kontingent for 1973. Der var vedlagt giroindbetalingskort i tidsskriftets nr. 7-8/72 og skulle det være bortkommet, finder De let kassererens adresse og postgironummer på s. 3.

Opmærksomheden henledes på, at adgang til generalforsamlingen kun gives medlemmer med gyldigt medlemskort for 1973 – at tilsendelsen af »Jernbanen« ophører (fr. o. m. nr. 3/73), såfremt kontingentindbetaling for 1973 ikke har fundet sted senest den 1. april.

NB. Det på bagsiden af postgiro-indbetalingskortet anførte beløb for junior-medlemsskab beror på en fejl – kontingentet er **kr. 30,00**.

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 7. marts 1973 kl. 19.30: Besøg på DSB-skolen, Kalvebod Brygge 34, 4., 1560 København V. Se programmet i »Jernbanen«, nr. 7-8/72 – side 32.

Søndag den 25. marts 1973: Udflugt med tre-vogns lyntog (MS-AA-MS) på strækningen København-Korsør.

Planen for udflugten ser således ud:

København H.	afg. kl. 9.40
Korsør	ank. kl. 11.38
Frokostpause.	
Korsør	afg. kl. 14.18
København H.	ank. kl. 15.54

Der vil blive arrangeret fotostop undervejs – bl. a. i Borup, Kværkeby, Viby, Ringsted, Sorø og Slagelse. I Korsør vil særtoget blive ombordsat på og ilandkøre fra færge 40.

Pris for deltagelse er kr. 45,00.

Tilmeldelse sker ved **senest torsdag den 15. marts 1973** at indbetale ovennævnte beløb på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. Kvitteringskuponen medbringes og ombyttes med billet i toget, hvor også særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Vi gør opmærksom på, at der KUN er 152 pladser i toget. Det kan derfor være risikabelt at løbe an på, at der kan købes billet i toget. Med hensyn til 1. klasse kan vi oplyse, at der i toget vil blive solgt pladsbilletter til pladserne i AA-vognen for kr. 10,00 pr. stk. for en dobbeltrejsse.



MB 410 i »Neptun« på Københavns Hovedbanegård, den 14. oktober 1972. Foto: Ole-Chr. M. Plum

Frokosten indtages på færge 40. Ønsker De frokostplatte til kr. 20,00 incl. betjeningsafgift mærkes giroalonen til modtageren med et »M« på bagsiden. Der bliver adgang til restaurationen fra kl. 12.15 og alle må være fra borde igen senest kl. 13.45.

Onsdag den 4. april 1973 kl. 20.00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen, 1153 København K.

Foredrag af arkitekt Jens Nielsen, DSB, Generaldirektorens sekretariat, om: »Ny design i DSB«.

Efter foredraget afholdes auktion over diverse ældre skilte, køreplaner m. m. fra Salgsafdelingens »gemmer«.

Søndag den 29. april 1973 kl. 10.00: Generalforsamling (se side 3). **P.O.R**



Året 1973's store udflugtsrejse bliver en rejse på Bergensbanen – fra Oslo til Bergen (med kørsel på sidelinier) – arrangeret af Norsk Jernbaneklubb.

Studierejse foregår i dagene, torsdag den 31. maj (Kristi Himmelfartsdag) til søndag den 3. juni; **Dansk Jernbane-Klub arrangerer tilslutningsrejse** med nattoget fra (onsdag den 30. maj) og til (mandag den 4. juni) København. Mod indsendelse af frankeret kuvert (90 øre) til **Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet, Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund**, kan De allerede nu få tilsendt fotokopi af NJK's informationskrivelse om studierejsten. Nærmere om priser og tider følger i næste nummer af »Jernbanen«. **POR**

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland

Tirsdag den 20. marts kl. 19.30 i Industripalæet, Albanitorv, Odense. Gættekonkurrence, forevisning af lysbilleder og film (tag gerne egne med). Endelig slutter vi mødet med lidt snak om DJK's ordinære generalforsamling, der afholdes i København søndag den 29. april 1973.

I forbindelse med møderne, der arrangeres i samarbejde med Kolding Lokomotiv Klub, vil der kunne købes kaffe, the, øl og sodavand.

Alle interesserede er velkomne!

Lind

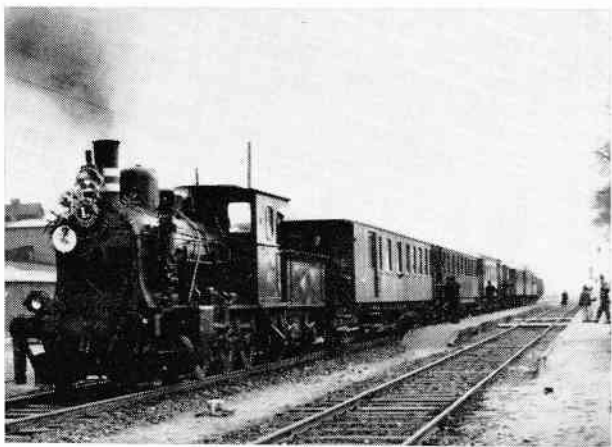
Museumsbanen

MARIBO-BANDHOLM

Traditionen tro kørte vi den 10. december 1972 det årlige juletræstog for Lions Club i Nykøbing. Lokomotivet, der trak toget, var ligesom sidste år Museumsbanens flagskib, LJ nr. 19. Turen til Ryde forløb uden vanskeligheder, men da toget skulle afgå derfra igen voldte nr. 19 så store problemer, at en hjælpemaskine måtte rekvireres fra Maribo.

Båndamatørklubben fra Nykøbing havde installeret højttalere i alle vognene, og i Museumsbanens nye udflugtsvogn var opstillet et juletræ, til stor glæde for alle – især de yngre blandt deltagerne. Juletræstoget må – på trods af nedbrud – anses for en årligt tilbagevendende succes, idet passagerantallet stiger fra år til år; så hastigt, at det snart kan knibe med pladserne.

Ved et personalemøde i januar blev driftsudvalget for 1973 sammensat. Det kom til at bestå af Preben Clausen, Ole Jørn Koch, W. E. Dancker-Jensen, Povl Yhman, Birger Bruun, Ole Agger Hansen og John Krouel.



Årets juletræstog for Lions Club i Nykøbing fremførtes af Museumsbanens damplokomotiv LJ nr. 19. Toget, der her ses i Grønge, kørte den 10. december 1972.

Foto: Jørgen Jensen

Selv om der synes at være længe til den 18. maj, hvor sæsonen starter, er der alligevel ikke for megen tid til alle de små og store arbejder, der skal udføres på vogne og lokomotiver, inden de kan indsættes i sommerens mange tog. Ganske vist er pakvognen, HHGB D 1, næsten færdig-restaureret, men der er stadig meget at gøre, thi også personvognen LB C 21 skal på værksted for at få skiftet plader.

Der hersker en akut mangel på såvel kyndig som ukyndig arbejdskraft, og skulle der være nogen, der har interesse i at hjælpe til med at bevare et stykke privatbane-historie, så er der arbejde nok. Kniber det med tiden og måske også med lysten til at komme til Maribo og arbejde, så er der også andre muligheder for at hjælpe. Vi kan f. eks. bruge alle slags værktøj, så som skiffenøgler, rør-tænger, hamre, stemmejern, høvle m m.

Har De noget i overskud, som De eventuelt vil overlade til arbejdsholdet i Maribo, bedes De kontakte et af drifts-udvalgets medlemmer, der så vil sørge for afhentning.

Af driftsberetningen (bringes i nr. 2/73 af tidsskriftet; red.) vil det kunne ses, at passagerantallet, specielt i plan-togene, stadig stiger. I køreplanen for 1973 vil der derfor ske en udvidelse af køreplanen, således at der på de lørdage, hvor der køres, vil være fire togpar.

I 1973 køres der altså fire togpar søn- og helligdage i tiden 18. maj-23. september og fire togpar på lørdage i ti-den 23. juni-25. august.

Vel mødt i Maribo!

JK

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Medlemmer, der ønsker at forrette tjeneste ved MHVJ i sæsonen 1973, der strækker sig fra 20. maj til 30. septem-ber, bedes melde sig til Hans Jørn Fredberg, Johannes Ewalds Vej 8, 9000 Ålborg. Man bedes - så vidt muligt - angive hvor mange eller hvilke søndage, der kan afses.

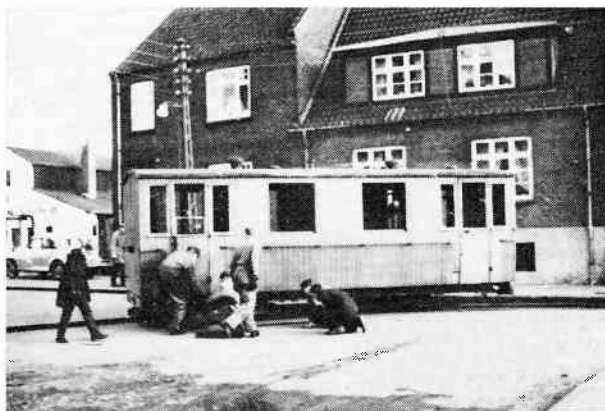
Ved MHVJ er der altid brug for en hjælpende hånd i ma-skin- eller togtjenesten, ligesom der er brug for personale

til betjening af kiosken i Handest og til vedligeholdelsen af banens materiel.

Såfremt der melder sig tilstrækkeligt mange medlemmer, som ikke er prøvede i sikkerheds- og signalreglement, vil et kursus blive afholdt inden sæsonstarten. **HJF**

»23«

Netop grundet forskellige årsager er det blevet aktuelt igen at give nogle oplysninger m. v. om et af foreningens »køre-tøjer« påmalet ejendomsmærket VVGJ 23, henstående i Vejle.



I marts måned 1965 overtog DJK vognkassen til VVGJ C 23 fra Sct. Georgshjemets Børnehave i Vejle, hvor den havde stået på legepladsen. Her ses VVGJ C 23 under transporten derfra. Foto: Ole-Chr. M. Plum

Arbejdet med vognkassen kan forhåbentlig færdiggøres inden for en overskuelig fremtid; men som ved så mange andre opgaver inden for vort virke, er der et par vigtige mangler, der måske kan løses på bedste og billigste måde ved at rette en henvendelse til medlemmerne om hjælp angående forbindelser m. v., idet der jo her »kun« er tale om »skrivebordsarbejde«.

Som det beskrives nedenfor har vi brug for ca. 17 m² møbelstof til beklædning af træbænkene. Om nødvendigt kan der bruges 2 forskellige farver, dog helst sammen-sættelige, til de 2 afdelinger. **Hvem kan hjælpe?** - Senere ved montering af undervogn bliver der brug for 2 sæt eger-hjul med rullelejer af lille type (dækseldiameter ca. 16 cm). Der skal også bruges en caloriefereovn, evt. kan en alm. centralvarmekedel bruges som attrap. **Hvem kan anvise?**

Som det måske er bemærket, restaureres vognkassen i Vejle. Det er tanken at søge at vise en gammel vogn, mo-derniseret til brug i motortog. Det er derfor glædeligt, at »Ålborggruppen« har villet påtage sig at genopbygge un-dervognen med udgangspunkt i de bestående vanger og pufferplanker; altså alt det, der skal til for at vognkassen kan køre på egne hjul, og dermed forhåbentlig i de tog, der påtænkes kørt i Ålborg-området af DJK.

Denne vogn med nuværende litra C har som de fleste andre af foreningens køretøjer også sin historie. Vognen stammer fra Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane, der måtte indstille driften i 1957. Strækningen åbnedes i to omgange, først Vejle-Vandel 1897 og i 1914 Vandel-Grindsted. SCAN-DIA byggede vognen som kupévogn i 1897 og den blev literet VVJ 1 (litra A) med kupéinddelingen III - II - II - III, hvilket gav et pladsantal på 10+8+8+10. Den oprindelige belysning bestod af lygter i kupeerne således: 1 - 2 - 2 - 1.

Disse blev i 1903 fornyet, formentlig med et nyt system. I 1914 blev der installeret el-belysning, system Rosenberg, med en særpræget montering af de 8 lampesteder, idet der af hensyn til den ringe loftshøjde blev lavet huller i taget for at fatningerne kunne »forsænkes«. På taget blev der fastskruet nogle stykker træ af udseende som flagstangs-knopper, hvori fatningerne kunne anbringes. Samme år skete der en ændring i ejendomsmærket til VVGJ 1 (litra A).

Den største forandring skete dog i 1933, da vognen på banens værksted blev ombygget til »23« (litra C) som led i en moderniseringsforanstaltning med statstilskud og indrettet som midtgangsvogn med to lige store kupeer med ialt 33 pladser (III kl.). Af andre ændringer kan nævnes: De oprindelige glidelejer blev udskiftet med S.K.F.-rullelejer, og der blev monteret tryklufsbremse med tilhørende nød-bremsegreb. Som varmekilde blev installeret et simpelt luftopvarmningssystem, et C. M. Hess-Caloriefefyr. Indvendigt blev træsæderne, de gamle III kl. samt de nyfremstillede, betrukket med »Bouclé«-tæppestof. Desuden blev den oprindelige skillevæg mellem de 2 II kl. kupeer forsynet med en dør samt glas til begge sider. Udvendigt blev den oprindelige jernpladebeklædning ændret til teak. Herunder blev vinduesarrangementet »for II kl.« ændret samtidig med at optræksvinduerne af træ blev udskiftet med rammer af messing.

Taravægt: Opr. 7.700 kg. Efter ombygningen 7.400 kg. Længde o. p. 7.740 mm. Akselafstand: 3.700 mm. — Som så mange andre veltjente vogne blev »23« også kun lidt benyttet efter, at skinnebusserne kom til VVGJ i 1948, men den fik dog lov til at »opleve« banedriftens indstilling.

Arbejdshold Vejle

Efterlysning!

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane savner:

2 stk. messingskilte »VLTJ«, der er stjålet fra traktor nr. T 16.

2 sæt messingbogstaver, der danner »VLTJ M 2«. Disse er stjålet fra motorvogn M 2.

1 sæt messingbogstaver, der danner »VLTJ M 4«. Bogstaverne er stjålet ved indbrud i week-enden 6.-7. januar 1973.

1 stk. messingskilt »VLTJ« samt 1 stk. skilt »Hensche' & Sohn, Cassel, nr. 9982 — 1910«, der også er stjålet ved indbrud i week-enden 6.-7. januar 1973.

J. Frandsen
Direktør ved VLTJ

Med DSB til Sibirien

Jernbaneentusiaster se her:

Hvad er en tur med DSB til Ålborg, ja nogle få timers jernbanerejse, men i forhold til drømmen om uafbrudt jernbanerejse i flere dage i det rullende jernbanehotel, »den russiske sovevogn«, på den Transsibirske jernbane igennem så fremmedartet og afvekslende natur, at et hvert øjeblik er uforglemmeligt, så kan det vel siges at være en daglig begivenhed. Drømmen om den Transsibirske jernbane kan blive til virkelighed ved at De tilmelder Dem til den store Sibiriens-rejse, som DSB rejsebureau »Nørre« arrangerer i samarbejde med det russiske rejsebureau »Intourist«. Der er planlagt to afgange, hhv. **19/5** og **1/9 1973** — med 10 dages varighed.

Turen starter i Kastrup Lufthavn, hvorfra der flyves til Moskva. Umiddelbart efter ankomsten til Moskva er der transfer med bus til hotellet. Man tilbringer en nat i Sovjetunionens største by, der har et væld af seværdigheder, der helt sikkert vil fange Deres opmærksomhed og give Dem en oplevelse af meget høj karat.

Næste dag fortsættes med tog i 2 dage ad den Transsibirske Jernbane gennem Sibirien, der kendetegnes som de mægtige floders, søers og de uendelige sletters land op til hovedstaden Novosibirsk. Man opholder sig 2 dage i denne ualmindelig skønne by, der ligger ved den enormt store flod Obfloden, og er USSR's 4. største by. Byen rummer utallige monumenter, parker, biblioteker, universitet samt teatre og operaer, der helt bestemt gør byen til et besøg værd.

Rejsen fortsætter igen ad den Transsibirske Jernbane en anelse længere sydpå ned til byen Irkutsk med ankomst dagen efter. Også her er ophold 2 dage, og man får lejlighed til at stifte bekendtskab med denne by, der er et stort industri- og kultur-center. Desuden findes der talrige teatre, cirkus, museer m. m. Ikke langt fra Irkutsk ligger verdens dybeste sø »Bajkalsøen«, der har en dybde på 1741 meter. Bajkal søen ligger i et af Sibiriens allerskønneste områder og danner rammen om et fantastisk udflugtsmål.

Efter endt ophold i Irkutsk flyves der videre mod byen Bratsk som næste rejsemål. Bratsk ligger nord for Irkutsk og er en ret ung by, der blev grundlagt i forbindelse med indvielsen af det kolossale store kraftværk, benævnt Bratsk-værket. Opholdet i denne by varer en dag, hvorefter der flyves tilbage til Moskva.

I Moskva overnattes, hvorefter maskinen bringer Dem tilbage til Kastrup efter 10 berigende dage, garanteret fulde af oplevelser.

Prisen andrager for ovennævnte arrangement med hel-pension på hotellerne i dobbeltværelser, kr. p. p. 2344,-. Indtegning kan finde sted i DSB rejsebureau »Nørre«, Frederiksborggade 42, 1360 København K. — Tlf. MInerva 3442.

N. A. Kristensen

Nye sporvognsplatter

De to sporvognsplatter fra Bing & Grøndahl, som blev lanceret af Skotsman Jensens magasin i forbindelse med nedlæggelsen af den sidste danske sporvognsline i 1972, har været en stor succes.

Nu får de to platter med henholdsvis den sidste el-sporvogn og den første hestesporvogn selskab af tre nye sporvognsplatter udført i samme serie. Ligesom de to tidligere platter er de tre nye tegnet af kunstnerene Werner Knudsen.

I Skotsman Jensens trafikserie følger nu som platte nr. 2 hestesporvognen »Hønen«, der kørte indtil 1915. Som nr. 3 i serien følger den to-etages sporvogn fra Frederiksberg, tegnet midt i krydset Gl. Kongevej-Falkonerallé. Endelig kommer som nr. 4 den første københavnske el-sporvogn, linie 7, med åben bivogn.

Med platterne følger en gratis brochure, der kort fortæller om sporvognenes historie. I brochuren er også medtaget omtale af de to første platter, der indgår i serien som nr. 1 og nr. 5.

OCMP

Boganmeldelser

Siegfred Nielsen:

... Og så kommer toget, Trine!
50 sider – Rigt illustreret – Kr. 18,-.
Signalpostens Forlag, København 1972.

H. Gerner Christiansen og O. Winther Laursen:
Små tog på spinkle skinner.

208 sider – Rigt illustreret – Kr. 74,00.
J. Fr. Clausens Forlag, København 1972.

Niels Jensen:

Danmarks Jernbaner 1847–1972.
272 sider – Rigt illustreret – Kr. 46,50.
J. Fr. Clausens Forlag, København 1972.

Indtil for en halv snes år siden kunne jernbaneinteresse-rede til en vis grad overkomme at følge med i al den udenlandske litteratur, der vedrørte det område inden for jernbaneinteressen, der var hans eller hendes speciale, for slet ikke at tale om den danske, hvor der kun kom en enkelt jernbanebog i ny og næ. De tider er forlængst forbi, alene den engelske jernbanelitteratur er det uoverkommeligt at følge med i, selv om man som jeg holder sig til lokalbanelitteraturen. Også den danske litteratur er nu ved at strømme over alle bredder. Alene til dette nummer af bladet har vi modtaget tre nye danske jernbanebøger. Og hvad skal man så sige om dem? Skal der nævnes et fællestræk må det vist være, at ingen af bøgerne bygger på dybere studier eller bringer væsentligt nyt stof frem.

For at tage den mindste og hurtigst læste først. Forhen-værende stationsforstander Siegfred Nielsen har skrevet en bog ». . . og så kommer toget, Trine«, om sine erindringer fra Danmarks overtagelse af Nordslesvig. Bogen er meget velskrevet og morsom at læse og indeholder, så vide jeg kan skønne, ingen fejl. Den har måske større interesse for den, der er interesseret i Sønderjyllands historie end for jernbaneentusiaster, da den indeholder meget lidt om driftsmateriellet og kun få talmæssige oplysninger, men bortset herfra kan dette sympatiske erindringsværk kun anbefales.

Også på anden måde vækker bogen hyggelige minder. Med sit primitive udstyr og noget ujævne billedangivelse minder denne serie om DJK's første bøger, da det kun var en lille og trofast skare, der hengav sig til læsningen af denne form for litteratur.

Helt anderledes er den nydelige bog, to af de mest fantastiske jernbaneentusiaster i dette land, de herrer Hans Gerner Christiansen og Ole Winther Laursen, har udgivet. »Små tog på spinkle skinner« er særdeles smukt trykt og indeholder nogle fremragende billeder, hvor forfatterens tekniske kunnen som fotografer og indleven i småbanemiljøet fuldt kommer til deres ret. De to forfattere udtaler da også i indledningen, at bogen nærmest må opfattes som en billedbog med lidt oplysende tekst, og det ville derfor være uretfærdige alene at bedømme bogen efter teksten.

Hvad jeg derimod synes med rimelighed kan kritiseres, er den måde, bogen er lagt til rette på, med fyrrer sider om normalsporede danske privatbaner og intet om de smalsporede, hvortil kommer 150 sider om udlandet, der praktisk talt udelukkende handler om smalsporbaner. De danske tekstsider indeholder ikke meget af interesse for den, der kender blot lidt til danske privatbaner, og kan, på grund af forkortelser og kendsgerninger, der forudses

bekendte, dårligt læses af andre. Billederne er gode, men for de flestes vedkommende af motiver, som er kendte i forvejen.

Læsningen af det store udenlandske afsnit vanskeliggøres i nogen grad af, at der savnes kort over de enkelte landes smalsporet og af den ulighed, der er i behandlingen af de forskellige banesystemer. Fra Polen og Øst-tyskland og i nogen grad også fra den iberiske halvø får man en mængde oplysninger, de fleste af os ikke kender, hvorimod afsnittene om Norge, Sverige, England og Frankrig ikke indeholder meget nyt.

For enkelte af de vesteuropæiske landes vedkommende skæmmes teksten af temmelig åbenlyse fejl, – f. eks. er teksten om Dala-Ockelbo-Norrunds Järnväg – der tydeligt er skrevet forkert af efter de svenske privatbaners jubilæumsskrift fra 1926 – helt misvisende, og meget bedre er det ikke med oplysningerne om kredsbanerne ved Slesvig, hvor f. eks. den afbildede motorvogn betegnes som en kielervogn, hvad den ikke var. Man kan derfor blive en smule skeptisk også med hensyn til pålidelighe-den af de oplysninger, man ikke kan kontrollere.

Men trods disse kritiske bemærkninger, der til en vis grad hænger sammen med, at forfatterne har villet have for meget med i en enkelt bog, kan det anbefales at købe denne, og jeg håber på flere, hvor forfatterne måske kan koncentrere sig lidt mere om enkelte lande eller baner.

Også om den sidste af de nyudgivne bøger, kan der naturligvis siges noget godt. Den indeholder en oversigt over samtlige danske baner med oplysninger om åbnings-dage og nedlæggelser; samt om en række andre forhold ved banerne, herunder stationer, trinbrætter og remiser.

Da værket »Danmarks Jernbaner« fra 1936 nu i nogen grad er forældet og vanskelig at få fat i, må man erkende, at der er brug for en sådan oversigtsbog, men en forud-sætning for, at denne har nogen interesse er det, at den ikke er alt for fuld af fejl, og her tør det nok siges, at det kniber. Jeg har ikke haft tid til at gå alle oplysning-erne igennem, men har måttet koncentrere mig om privat-banerne, som jeg kender mest til. Her kan der næppe være tvivl om at en meget stor del er skrevet af efter »Dan-marks Jernbaner«, men dette er der i og for sig intet at sige til. Man kan hente en mængde oplysninger her, og disse er som regel rigtige .

Værre er det, når man indhenter sine oplysninger om banernes stationer og trinbrætter næsten udelukkende fra publikumskøreplanerne for to bestemte år (1950 og 1972), for så brænder man fingrene. Redegørelsen for Kalve-havebanen er således superb. Denne bane havde nemlig i sin køreplan indført såvel jernbaneholdepladser som rutebilholdepladser og anført tog og rutebiler i samme plan. Niels Jensen har her ikke lagt mærke til, at ved halvdelen af de angivne »stationer« var det kun togene, der standsede, og ved halvdelen kun rutebilerne. Vi bliver herefter opvartede med jernbanestationer som Hjortsholm og Langebæk Korsvej, der aldrig har eksisteret andre steder end i forfatterens fantasi. Hvordan man kommer til følgende oplysning er i øvrigt uforståeligt: »Bakkebølle, Hjortsholm (T), Bakkebølle (T)«, men det er måske en trykfejl, der har sluttet sig til misforståelserne.

Ved de baner, hvor man i publikumskøreplanen har nævnt de mindre holdepladser forneden på siden, har for-fatteren ikke gjort sig den umage at føre disse ind på deres pladser i rækken af de øvrige stationer og trin-brætter, og ved Horsens Vestbaner har man endelig helt opgivet at nævne dem. At de trinbrætter, der ikke står i

den almindelige publikumskøreplan i hovedsagen er nævnt for så vidt angår Ålborg Privatbaner, men ikke for Vest-sallingbanen, skyldes formentlig, at forfatteren har været i besiddelse af en tjenestekøreplan for de førstnævnte baners vedkommende, men ikke for den sidste.

Billederne er ganske gode, men det er uheldigt, at teksterne er mangelfulde, og de fleste af billederne udate-rede. Allerværst er det naturligvis, når man p. 193 angiver, at billedet forestiller amtsbanegården i Gråsten, der slet ikke kan ses på billedet, der derimod viser statsbanestationen og en lille del af amtsbanernes sporareal. At afsnittet om de sønderjyske amtsbaner i øvrigt er så fuldt af fejl og mangler, at det er helt værdiløst, skal kun nævnes for en fuldstændigheds skyld.

Der er fejl i alle jernbanebøger, og også adskillige i de af DJK udgivne. Dette er nok uundgåeligt, men når det drejer sig om et opslagsværk, og der kan påvises fejl ved næsten hver eneste banestrækning, bliver værdien af den pågældende bog lidt dubiøs. Trods alt er der dog et væld af oplysninger i Niels Jensens bog, og flertallet af disse er jo rigtige, så hvis De ikke har et større jernbanebibliotek, tør man vel nok alligevel anbefale at købe bogen.

Jeg vil dog tillade mig at give forfatteren det råd med på vejen i fremtiden at indskrænke sin produktion og til

gengæld også anvende højre hånd ved udarbejdelsen af sine bøger.

Birger Wilcke

Jan Koed, Jens Koefoed og Erik Sevaldsen (red.):

Jernbanekalenderen 1973

24 sider – Kr. 27,75.

Herluf Andersens Forlag, Lyngby 1972.

Forlæggeren, der tog det prisværdige initiativ tidligere på året, at udgive den herlige jubilæumsbog: »Danmarks Jernbaner i 125 år«, har igen en glædelig overraskelse til jernbane-entusiasterne (og de professionelle jernbanemænd), en kalender med »jernbanemotiver« (nydelige farvefotografier, bl. a. Asger Bergh) – det specielle ved kalenderen er, at den successivt vil blive til en bog (en medfølgende prøve på en gennemsigtig plasticlomme viser, hvordan kalenderbladene »efter brugen« kan anbringes i et ringbind og grupperes efter den enkeltes forgodtbefindende). Farvefotografierne (emnevalget) bærer vel en smule præg af, at »DSB har haft en finger med i spillet«, men fotos og tekst på kalenderbladenes bagside (»fortid« der knytter sig til forsidens »nutid«) er mere end kalenderens pris værd; de tre ovennævnte redaktører er mestre for »DSB-teksten«, P. Thomassen mester for »privatbaneteksten«. Advarsel: Køber De den i år – så bliver De ved.

EBJ



Søndag den 8. oktober deltog ca. 90 af foreningens medlemmer i turen til Skånska Järnvägars strækning mellem Brösarp og St. Olof. Her ses udflugts-toget, der blev fremført af lokomotivet SJ 1779 – KUNGEN mellem Vitaby og St. Olof.

Foto: Peter Præstrud

Enhver Black&Decker er begyndelsen til et komplet værksted

En Black & Decker boremaskine kan meget mere end at bore huller. Den kan save, pudse, slagbore, pumpe, slibe og klippe hæk. Alt sammen ved hjælp af tilbehør, der er nemme at montere og til priser, som gør det muligt at opbygge et komplet værksted uden at ofre en formue.

Boremaskiner med 1 hastighed fra kr. 185,-, med to fra kr. 258,-, med fire fra kr. 498,- og med slagbor fra kr. 393,-.



Black & Decker

5 års fabriksgaranti - 12 måneder uden forbehold

Alle priser er vejledende og incl. moms.



LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF



3 NYE NUMRE I SPORVOGNS-SERIEN



Platte nr. 2
»HØNEN« DEN SIDSTE
HESTESPORVOGN



Platte nr. 3
»FREDERIKSBERG-
SPORVOGNET«



Platte nr. 4
OMBYGGET »SYREVOGN«
med åben bivogn

NYHEDER I SKOTSMAN JENSENS trafik-platteserie - Stk. kr. 31,50

Efter de to første sporvognsplatter, nr. 1 og nr. 5 har Bing & Grøndahl nu fremstillet 3 smukke platter med de mest karakteristiske sporvogne, som indgår i serien som nr. 2, 3 og 4 (se illustrationerne). Send Deres bestillingskort og vi sender platterne overalt. De kan afhente eller reservere platterne i vor forretning. Alle 5 sporvognsplatter i smuk gaveæske til kr. 155,00. En smuk gave, af stigende værdi, til minde om sporvejene i København. Brochure med sporvejenes historie i København medfølger gratis. Også den store D.S.B. jubilæumsplatte leveres så længe lager haves.

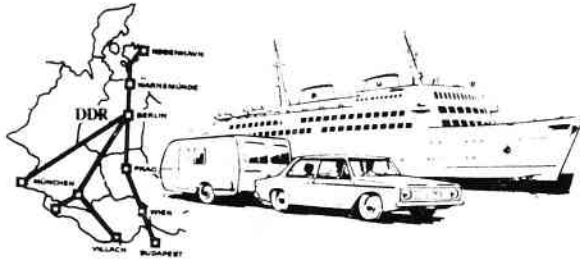


Eneforhandling:

SKOTSMAN Jensen

Frederikssundsvej 325
2700 Brh.
Telf. (01) 60 02 01

Den mest direkte rute



til Syd- og Mellemeuropa

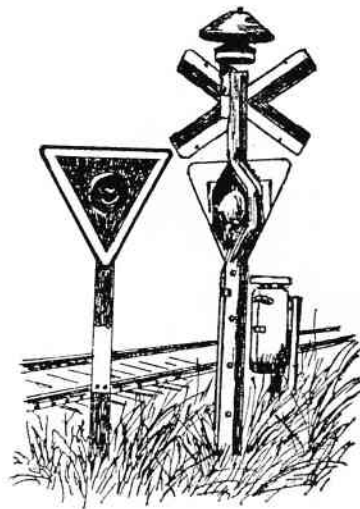
Flere og flere rejser til Berlin, Øst- og Sydeuropa over den gamle rute **Gedser-Warnemünde**. 1.410 km motorvej med gode forbindelser til Sydeuropa venter Dem i DDR. Overfarten tager kun 1 time 50 min. med den moderne færge »Warnemünde«.

Afg. Gedser	1.20 - 9.55 - 15.10 - *20.15
Afg. Warnemünde	3.55 - 12.30 - 17.40 - *22.45
* Kun torsdag	



DDR's TRAFIKREPRÆSENTATION
Informationsbureau, Vesterbrogade 84,
1620 København V. Telf. (01) 31 22 21.

JUNKERS
SAVVÆRK A/S
KØGE



Hillerød
Privat-
baner

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane

Skagenbanen

*

Skagen
Telf. (08) 44 10 10

Bandholm Maskinfabrik A/S

Brdr. Nielsen

Bandholm - Tlf. (03) 88 80 06