

# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER  
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM  
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **6**  
OKTOBER 1973

### Udvalgt banelæsning

*Tom Lauritsen*

#### Danske lokomotiver og motorvogne

Pr. 1.1.73. 160 s. 137 fot. Plasticbind. Kr. 28,40.

*Karl Ernst Maedel*

#### Das Eisenbahn-Jahrhundert

Ny »ægte« Maedel. 210 s. 148 fot. 14 kort. Kr. 91,45.

*H. J. Obermayer*

#### Taschenbuch Deutsche Triebwagen

Nok en nyttig opslagsbog i lommeserien fra Franckh. 224 s. 198 fot. A6 plasticbind. Kr. 32,15.

*S. C. Townroe*

#### The Arthurs, Nelsons and Schools of the Southern

103 s. 5 tegn. + 79 fot. Indb. Kr. 44,30.

*Ron Ziel*

#### Räder müssen rollen

Banerne under 2. verdenskrig på alle fronter. Tekst og fotos. 288 s. 539 fot. Indb. Kr. 105,40.

*F. Marti & W. Trüb*

#### The Gotthard Railway

Engelsk 4-sproget udg. Nu nedsat til kr. 66,45.

De nye kalendere er kommet. Om disse og de nyheder, som savnes her, oplyser vi gerne nærmere.

# H&SE

Dansk og  
udenlandsk  
boghandel

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

## Jernbanekalenderen 1974

I den nye årgang (2. årgang) behandles følgende interessante emner:

Storebæltsoverfarten - Den edmonsonske billet - Lollandsbanen (100 år) - Storstadstrafik (Kbh.) - Styrevogne - Fjernstyring - Faxe Jernbane - Vinge-hjulets historie - DSB uniformer - Skagensbanen - Veteranbaner I: Bandholm & Mariager-Handest - Englandsforbindelsen over Esbjerg (personer).

### JERNBANEKALENDEREN 1974

er udvidet til 26 sider, der rummer 12 store farve-billeder, masser af sort-hvide fotografier samt nyt kort over Danmarks jernbaner og en emneoversigt til brug for indsættelse af de enkelte blade i samle-bind. Een plasticlomme medfølger gratis, ekstra lommer kan rekvireres for kr. 0,60 pr. stk. Kalenderen leveres både til ophængning og som hæfte med omslag. Opgiv ved bestilling venligst hvilken udgave der ønskes. Format: A4, pris: kr. 29,75.

JERNBANEKALENDEREN 1974 fås gennem Dansk Jernbane-Klub, hos boghandlere eller direkte fra forlaget.

Herluf Andersens Forlag, Kærparken 6, 2800 Lyngby  
Telefon (01) 87 60 07

**-IGEN  
et godt tilbud fra**

**SALGS**  **afdelingen**

**Danske lokomotiver og motorvogne 1/1 1973.**

**Af Tom Lauritsen.**

I begyndelsen af oktober udkom denne bog på Frank Stenvalls Förlag.

Bogen indeholder litra og tekniske oplysninger om alle lokomotiver og motorvogne ved DSB og privatbanerne den 1. januar 1973 samt billeder af hver type.

**Danske lokomotiver og motorvogne, 1/1 1973**, er en nyttig håndbog for jernbaneentusiaster og vil altid være rar at have ved hånden, når man læser Jernbanens rubrik »Jernbanenyt - kort fortalt«.

Bogen, der er på 160 sider (A6) med 137 fotos, er indbundet i plastik, og den koster

**28,00 kr.**

**Danske lokomotiver  
og motorvogne  
1/1 1973**

Tom Lauritsen

Bestil bogen nu gennem:

**Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen  
Griffenfeldsgade 56, 4., tv.,  
2200 København N.  
Postgirokontonr.: 17 91 76**



# DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

## Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,  
Nakskovvej 62 A, 2500 Valby.  
Tlf. (01) 46 22 55.  
(normalt kl. 17-19).

## Formand:

Politiadvokat Birger Wilcke,  
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund.  
Tlf. (01 66) ØRdrup 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.

## Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

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

## DJK's nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,  
Mågevej 14, 9000 Ålborg.  
Tlf. (08) 13 16 26.

## DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,  
Murervej 9, 8900 Randers.

## 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 sekretariatet (se overst) - og kon-  
tingentindbetalingen sker på det under  
»Kassereren« angivne postgironummer.

## jernbanen

Nr. 6 - 1973

13. årgang

## Redaktører:

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

Lærer Ole-Christian M. Plum,  
Griffenfeldsgade 56, 4., 2200 Kbh. N.  
Tlf. (01) 39 33 12.

## Annonceekspedition:

Otto Danielsen,  
Geffionsvej 5 B, 3060 Espergærde.  
Tlf. (03) 23 18 60.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

## DJK's roebanetog restaureres



Damplokomotiverne DdS nr. 5 og DdS nr. B 2 foran remisen på Maribo sukkerfabrik i oktober 1966.  
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

I 1966 blev roebanerne omkring Saksøbing sukkerfabrik nedlagt, og et års tid senere ophørte driften på den sidste roebanestrækning ved Nakskov sukkerfabrik. Danmarks største privatbanenet med ca. 450 km spor, 30 lokomotiver og 2500 vogne var ophørt med at eksistere.

Dansk Jernbane-Klub satte sig ved nedlæggelsen i forbindelse med Saksøbing sukkerfabrik med henblik på at erhverve noget materiel for at bevare det for eftertiden. Denne henvendelse resulterede i, at foreningen købte damplokomotiver samt nogle åbne og lukkede vogne fra roebanerne.

Samtidig fik Lolland-Falsters Stiftsmuseum på Dansk Jernbane-Klub's initiativ overladt et tredje lokomotiv og et par vogne af A/S De danske Sukkerfabrikker som et minde om de for landsdelen så karakteristiske smalsporbaner. Stiftsmuseet har siden stillet deres lokomotiv og vogne til rådighed for DJK, der samtidig overtog opsynet med alt det bevarede materiel, tre damplokomotiver og tolv vogne af forskellig art.

Materiellet blev ved velvilje fra firmaet K. Balling Engelsen henstillet på fabrikens område, der er den gamle sukkerfabrik i Maribo. De tre lokomotiver kom ind i den gamle remise, mens vognene på grund af mangel på plads desværre måtte stå udenfor.

Nogle af foreningens lokale medlemmer påbegyndte et restaureringsarbejde, og resultatet af dette blev, at foreningens ene lokomotiv, DdS nr. 5 fra 1913 blev malet og fikset op. Desværre ophørte dette restaureringsarbejde uden at bestyrelsen orienteredes om grundene hertil.

## Vort forsidebillede:

(Vi vover det - og løber »fyrings-risikoen«). Nu er vingehjulet og kronen også forsvundet fra DSB-busserne, som her på »Volvo«-bussen af 1973 års leverance (Odense, juli 1973). Måske skulle »design-medarbejderne« også beskæftige sig med udformning af karrosserier?  
Foto: K. E. Jørgensen.

Først i juli 1973 erfarede man visse problemer, da et af disse medlemmer, Jørgen Nielsen, der nu er udmeldt af foreningen, fra Nakskov, gennem den lokale presse rettede et voldsomt angreb mod Dansk Jernbane-Klub for ikke at have istandsat materiellet.

I en række artikler oplystes det, at materiellet nu var i en sådan tilstand, at det ikke mere ville kunne reddes, bl. a. fordi bestyrelsen skulle have nægtet midler til en istandsættelse. Endvidere oplystes det, at en eventuel reparation af materiellet ville koste mellem 20 og 30.000 kr. i dag, mens man i 1967 kunne have klaret arbejdet for ca. 500 kr.

Det er klart, at bestyrelsen var bekendt med, at roebane-materiellet henstod urørt ved Balling Engelsen i Maribo, og vi har hele tiden gerne villet støtte et arbejdshold økonomisk, men ingen har været ivrige efter opgaven. Angrebet bevirkede dog, at undertegnede få dage senere besøgte materiellet, og dets tilstand var – som ventet – absolut ikke så katastrofal, som man fra anden side havde oplyst pressen om.

De tre lokomotiver står inde i remisen, og syv års henstand kan selvfølgelig spores, men de ædlere dele såvel som kedelbeklædning, førerhus m. v. er i god stand, og alle tre lokomotiver vil kunne bringes til at køre på ny, hvis der foretages det foreskrevne kedeftersyn, som også ville have været nødvendigt efter en kortere tid, hvis lokomotiverne var blevet sat i stand i 1967.

Vi vil nu drage omsorg for, at gangtøj m. v. bliver smurt ind i olie inden vinteren, således at vi sikrer os yderligere mod eventuelle rusttæring.

Ligegyldigt hvor meget maling og imprægneringsmiddel man anvender, vil syv års henstand udendørs vise sine spor på vogne, hvis vognkasser for størstedelen består af træ. Dog må vi erkende, at måske kunne man ved hyppigere eftersyn have undgået, at et hyldetræ var vokset op gennem en vognbund.

De tolv vogne var ved besigtigelsen i slutningen af juli omgivet af højt græs, der holdt meget på fugten omkring dem. Vor første opgave var at give disse vogne en bedre tilværelse var derfor at slå alt græsset og få skabt luft omkring dem. Dernæst har vi besøgt vognene grundigt, og

kun ved tre af de åbne vogne vil det være nødvendigt med væsentlige udskiftninger af træ, hvis de atter skulle køre – som godsvogne.

Da vi ikke umiddelbart kan skaffe den fornødne plads under tag til vognene, har vi set det formålstjenligt her i efteråret at imprægner dem, således at de kan stå endnu én vinter igennem. Vi må så håbe, at vi i 1974 kan få dem under tag.

Arbejdet på vognene er begyndt medio september, alt træ imprægneres, og metaldele på vognkasserne renses og behandles med corrostabil. Bogierne renses og smøres ind i olie, således at vi godt tør sige, at vognene på ny bliver helt præsentable.



Roebanewogne nr. 7 og 3602 efter at der var slået græs omkring dem, således at en restaurering kunne begyndes den 26. august 1973.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Det på DJK rettede angreb har bevirket, at bestyrelsen har sat sig i forbindelse med Stiftsmuseets ledelse, og denne har ikke på noget tidspunkt givet udtryk for at ville bringe aftalen mellem Stiftsmuseet og DJK til ophør. Tværtimod har man overladt foreningen stadig at drage omsorg for bevarelsen af materiellet, ligesom DJK frit kan disponere over det.

Gennem Jørgen Nielsen er Kulturmindeforeningen i Nakskov blevet blandet ind i sagen på en for DJK højst besynderlig måde, idet det af dagspressen fremgår, at DJK har lovet at gå til et møde med Kulturmindeforeningen. DJK har i den skrivende stund ikke modtaget nogen henvendelse fra Kulturmindeforeningen angående roebanemateriellet, og vi kan som følge deraf ikke have lovet det nævnte møde. Vi har, som det er lovet Jørgen Nielsen, været i forbindelse med Stiftsmuseet, men har på intet tidspunkt været informeret om, at samme Jørgen Nielsen skulle være kommet frem med sine anklager som bestyrelsesmedlem af Kulturmindeforeningen i Nakskov.

Spørgsmålet er så blot, hvad vil vi med en færdigrestaureret roetogsstamme, når vi kan præsentere en sådan? Spørgsmålet må desværre stå ubesvaret hen, indtil vi har afklaret fuldstændigt, om der er mulighed for at anvende materiellet til kørsel eller kun til udstillingsbrug. Et er i hvert fald sikkert! Og det er, at bestyrelsen aldrig vil indlade sig på at låne roebanelokomotiverne til udstilling i det fri, da vi mener, at chancen for, at lokomotiverne forgår, derved øges væsentligt.

Ole-Chr. M. Plum.



Sådan så DJK's roebanewogne ud den 26. august 1973 umiddelbart inden »Operation roebane« påbegyndtes.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.



# Nye Mz-lokomotiver

Af afdelingsingeniør Arne Bondesen, DSB/Maskinafdelingen



Det første Mz-lokomotiv af serien 1427-1448 – netop rullet ud af montagehallen hos NOHAB i Trollhättan.

For 19 år siden begyndte en ny æra for DSB, idet en helt ny type lokomotiver så dagens lys. Med leveringen af My 1101-1104 indledtes for alvor overgangen fra dampdriften til dieseldriften for strækningslokomotivernes vedkommende, og det var en naturlig videreudvikling af den dieseldrift, der allerede var begyndt mere end 25 år tidligere med forskellige mindre typer diesellokomotiver og motorvogne.

My-lokomotiverne blev hurtigt meget populære, og da driftssikkerheden viste sig at være meget stor, og da der tilmed opnåedes væsentlige besparelser på drifts- og vedligeholdelseskontoen i forhold til damplokomotiverne, var det en given sag, at DSB valgte at gå videre ad denne vej.

I 1956 anskaffedes My 1105-1124, og i 1957-58 kom My 1125-1144, og allerede med disse to serier var der sket en udvikling, idet lokomotivernes hestekraft var forøget til 1950 HK i forhold til My 1101-1104's ca. 1650 HK.

Til brug for de mindre tog på hovedbanerne og de større tog på sidebanerne var der behov for en mindre og lettere type lokomotiver, og til dette formål anskaffedes i årene 1960-62 45 stk. litra Mx 1001-1045. Vægten af disse er ca. 89 t imod My'ernes ca. 100 t.

Efter Mx'erne fulgte atter en serie My-lokomotiver, nemlig 15 stk. My 1145-1159, der leveredes i 1964-65.

Som bekendt står udviklingen ikke stille, og der blev behov for større og stærkere lokomotiver, og da **General Motors Electromotive Division (EMD)** i årene forinden havde haft succes med sin trykladede dieselmotor i endnu kraftigere lokomotiv end hidtil, blev det besluttet at anskaffe 10 stk. 3300 HK lokomotiver, Mz 1401-1410, til brug på Sjælland og Lolland-Falster, hvor den største internationale trafik foregik. Det første af disse leveredes i 1967 og efterfulgtes et år senere af de resterende ni lokomotiver i serien, som på det tidspunkt var de kraftigste diesellokomotiver med kun én dieselmotor i hele Europa.

Allerede i 1970 fulgte yderligere 16 Mz-lokomotiver (Mz 1411-1426) til indsættelse på strækningerne i Jylland og på Fyn, og med det sidste skud på stammen, Mz 1427-1446, er effekten yderligere øget i forhold til tidligere, idet hver af de 20 nye lokomotiver præsterer 3900 HK og det endda stadig med kun én dieselmotor.

Det nye Mz-lokomotiv af serien 1427-1446 adskiller sig på visse punkter fra de tidligere Mz 1401-1426, ikke blot i det ydre, hvor det er malet rødt-sort-rødt og forsynet med nye hvide påskrifter efter det nye DSB-designprogram, men også i den ydre og indre opbygning, indretning og funktion.

## Førerrummene

Det første, man lægger mærke til her på lokomotivførerens egentlige arbejdsplads, er den nye fører-

rumsstol, der fremtræder i grønt og sort kunststof, og som er kendetegnet ved, at den er konstrueret af fysiurger og indrettet således, at den kan tilpasses enhver lokomotivførers behov eller ønsker. Stolen, der er leveret af det tyske firma Bremshey, kan indstilles i højden og drejes næsten 360°, så den er nem at komme ind på og ud af. Sædet kan rykkes frem og tilbage, ryggen kan vippes og fastlåses i enhver ønsket stilling, således at den bedste støtte opnås, og armlænene kan slås op eller indstilles i passende retninger. Selve stolen er fjedrende op-hængt, således at rystelser eller stød fra skinner og lokomotiv ikke overføres til lokomotivføreren, og fjederanordningen er justerbar, så at der kan kompenseres for lokomotivførers større eller mindre vægt. Stolen kan altså i enhver henseende tilpasses den enkelte fører, og fodstøtten foran stolen har forskellige højder, således at der altid skaffes passende hvile til fødderne. Endelig kan hele stolen vippes frem og delvis ind under førerbordet, så at passage og rengøring i førerrummet gøres lettere.

Kørekontrollen er udformet som et rat ligesom på de øvrige Mz-lokomotiver, og førerbremseventilen er den sædvanlige type D2b fra Knorr, men den direkte

bremse har fået en ny ventil, type Z b-5 L, med håndtag, der kan aftages i løsestillingen.

Instrumentpanelet er forsynet med de sædvanlige manometre, måleinstrumenter for banemotorstrøm og ladestrøm, afbrydere og meldelamper. Placeringen af afbryderne er omtrent som tidligere, således at betjeningen af manøvrestrøm, magnetisering og projektører m. v. »ligger i fingrene«. Som noget nyt er der tilkommet en afbryder for slutsignaler, der tænder de to røde slutsignaler på fronten af lokomotivet i den pågældende ende. Desuden findes en ny afbryder for vinduesvarme. Begge frontruder er nemlig forsynet med en meget tynd guldfilm, der har to funktioner, for det første at fjerne generende sol-reflekser og for det andet at gøre ruden elektrisk ledende, således at der kan sendes en passende strøm gennem ruden, så at synsfeltet kan opvarmes og derved holdes dug- og isfrit. Effekten til rudeopvarmningen tages fra hjælpedynamoen og er på 6 W pr. dm<sup>2</sup>.

Meldelamperne er samlet foroven til venstre på instrumentpanelet i fire rækker à fem lamper, således at der findes passende reserver og således, at



Førerpladsen med den nye type førerstol. På panelet længst til venstre er reserveret plads til betjeningsudstyr for ITC og elektrisk togvarme. Til højre derfor er køreplansholderen anbragt (på billedet er den klappet ind – den kan trækkes ud til magnetlåsen midt på bordplanen).

arrangementet svarer til det meldelampetableau, der indføres i forbindelse med fjernstyresystemet ITC (Internal Train Control) ved styrevognskørsel. I en skråtstillet sektion af instrumentpanelet er der reserveret plads til eventuelt fremtidigt ITC-udstyr og det kommende betjeningsudstyr for elektrisk togvarme, men nærmere herom i det følgende. Her findes desuden en køreplansholder, som kan trækkes ud og fastholdes med magnetlås. Når køreplansholderen ikke bruges, er bordpladen fri til lokomotivførerens disposition.

Alle skabene under førerbordet har oplukkelige låger, så at apparater og dele, der er monteret her, er let tilgængelige.

Defroster-, varme- og ventilationsanlæg, belysning, hastighedsmåler, vinduesvisker og -vasker m. m. og trykknappanel for sanding, varmekedeludslamning, elektrisk horn og dødmandsknap samt let bremsning og løseventil er som ved de tidligere Mz-lokomotiver.

### Maskinrummet

Arrangementet i maskinrummet har måttet ændres for at skaffe plads til et udstyr for elektrisk togopvarmning; således er Vapor-dampvarmekedlen flyttet fra sin hidtidige plads til lokomotivets modsatte ende, nemlig til ventilatorrummet, der støder op til førerrum 1. Den skillevæg, der fandtes mellem varmekedel og dieselmotor, er helt forsvundet, og den skillevæg, der var mellem ventilatorrum og dieselmotor, er ganske vist bevaret på sin oprindelige plads, men den deler lokomotivet på en anden måde end hidtil, idet startpanelet, dieselmotorregulatoren og magnetiseringsregulatoren på de nye lokomotiver nu findes i ventilatorrummet.

**Dieselmotoren** er en 20 cylindret totakts V-formet EMD-diesel type 20-645 E 3, der yder 3900 HK. Den kan startes ved hjælp af to parallelkoblede startmotorer, der får strømmen fra et NIFE-batteri. Dieselmotoren er trykladet, idet en turboladeblæser med fjedrende tandhjulsdriv og friløbskobling er monteret.

Udstødsgassen ledes fra turbinen gennem en stor absorptionslyddæmper med nærmest ovalt tværsnit. Denne lyddæmper har dobbelte vægge, hvis hulrum

er isoleret med en måtte af en særlig varmebestandig mineraluld, såkaldt basaltuld, der yderligere har den egenskab, at de enkelte fibre er mere modstandsdygtige over for rystelser. Måtten er desuden afstivet med ståltrådsnet. Over en fleksibel bælg føres udstødet til en stor nærmest cylinderformet resonansdæmper, der er ophængt i loftet over hovedgeneratoren og den kommende elvarmegenerator. Fra resonansdæmperen går udstødsgassen ud i det fri til taget i nærheden af det elektriske apparatskab.

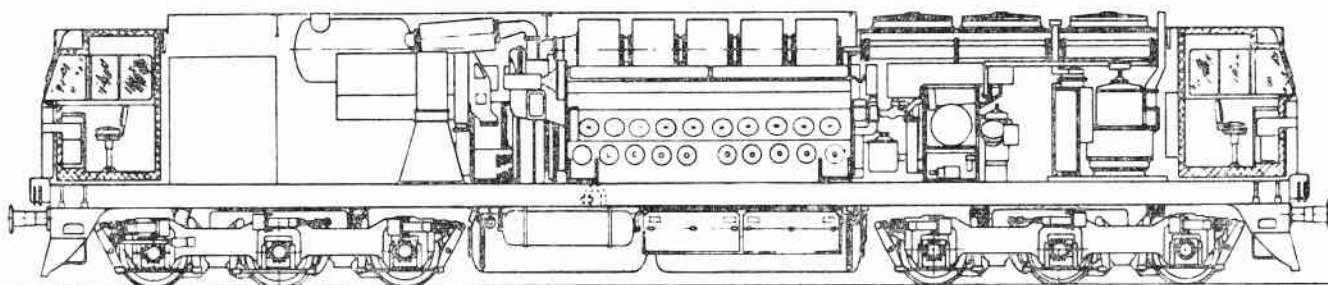
For at få plads til disse store og effektive lyddæmpere, er luftindsugningsfiltrene flyttet fra sidevæggene op på taget, dels over elskabet og dels over dieselmotoren, men samtidig har man opnået den fordel, at lokomotivets ydervægge i deres fulde udstrækning har kunnet dækkes med glasuldmåtter og perforerede aluminiumsplader, således at dieselmotorstøjen, især ventilstøj og støj fra knastakslers m. m., afskærmes mest muligt fra omgivelserne.

Som yderligere hjælp til nedbringelse af støjen og til opsamling og bortledning af det regnvand, der kan trænge ned gennem filtrene i taget, er der ophængt opklappelige jalousilignende gitre over begge sider af dieselmotoren.

**Hovedgeneratoren**, type AR 10 B 4, der er direkte koblet til dieselmotoren, er en 3-faset vekselstrømsgenerator med 60 stk. indbyggede dioder, som ensretter vekselstrømmene til jævnstrøm, der bruges til de seks banemotorer type D 77. Hovedgeneratoren er sammenbygget med vekselstrømsgeneratoren D 14.

**Hjælpedynamo**en, Delco 18 kW, er anbragt oven på hovedgeneratoren og koblet direkte til dieselmotoren, idet den gennem en række tandhjulsudvekslinger står i forbindelse med krumtapakslen. På hjælpedynamoens aksel er anbragt ventilator for hovedgenerator og banemotorer samt elskab.

**Det elektriske apparatskab** findes som sædvanlig umiddelbart bag ved førerrum 2. De afbrydere og sikringsautomater, der normalt betjenes af lokomotivføreren, er direkte tilgængelige gennem en åbning i en af dørene i venstre side af lokomotivet. Herover er anbragt den nyeste teknik, nemlig elleve såkaldte moduler, der ved hjælp af statiske komponenter, transistorer, thyristorer, dioder og andre elektroniske



Snit gennem lokomotivet – bemærk den 20 cylindrede motor og lyddæmperne.

enheder, udgør hjertet i hele lokomotivstyringen. Modulerne er let tilgængelige kassetter, der over stifter og bøsninger er forbundet til den faste installation i elskabet, og som i »miniudgave« indeholder alle de funktioner, der tidligere var spredt over en lang række relæer og store komponenter i elskabet. Modulerne får særskilt ventilation fra banemotorventilationen over et papirfilter i det elektriske apparatskabs modsatte side.

I øvrigt indeholder det elektriske apparatskab de sædvanlige kontaktorer for frem, bak, serie og parallel samt øvrige relæer, modstande, kondensatorer, klemmer og kabelbundter, ligesom der er reserveret plads for eventuelle kommende ITC apparatkasser og -mellemrelæer.

På indersiden af døren ind til skabet har reserve-lamper og -sikringer fået deres plads.

I nærheden af det elektriske apparatskab er der opsat et 30 liters køleskab af absorptionstypen. Her kan lokomotivføreren anbringe sin medbragte mad-pakke og holde mælk eller andre læskedrikke tilpas kolde.

**Ventilatorrummet** indeholder som før nævnt – som noget nyt – varmekedlen, der er den sædvanlige type OK 4625 fra Vapor. I loftet ligger tagkølerelementerne og de tre tagkølerventilatorer, der styres af kølevandstermostaterne og drives fra vekselstrømsgeneratoren. Jalousierne i sidevæggene åbner samtidig med, at den første ventilator går i gang.

Trykluftstativet i venstre side indeholder de sædvanlige apparater.

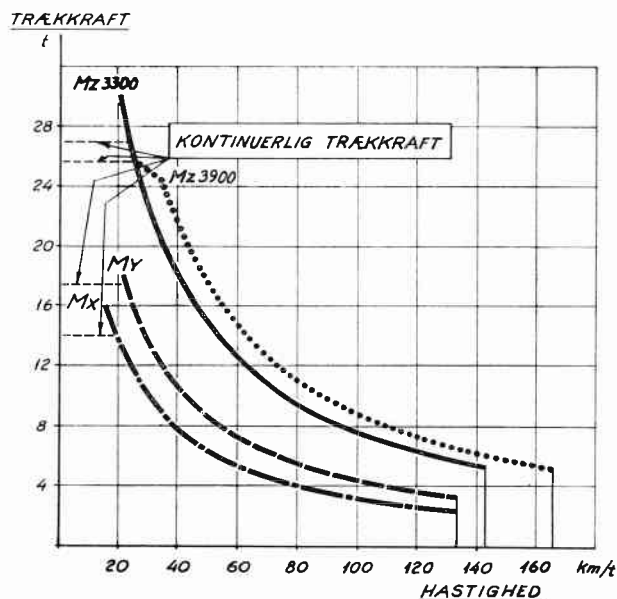
Som en nyhed kan nævnes, at kompressoren, Gardner Denver type WBO, der er direkte koblet til dieselmotoren, er vandkølet, idet dens kølesystem er koblet sammen med dieselmotorens kølesystem. Kompressoren, hvis luftindsugning sker gennem et rørsystem ude fra den frie luft, yder ca. 6 m<sup>3</sup> pr. minut ved 900 O/M.

Kølevandsbeholderen er placeret oven over kompressoren, og påfyldningen af kølevand sker ved tilslutning ude fra lokomotivsiderne gennem faste rørsystemer med afspærringshaner lige ved beholderen. Skueglasset findes på midten af beholderen lige over for varmekedlen.

På førerrumsvæggen ved siden af varmekedlen er anbragt en lille håndvask med tilhørende vandbeholder. Denne foranstaltning afhjælper forhåbentlig et savn, når lokomotivføreren undervejs er blevet snavset efter at have måttet udføre et ekstraordinært eftersyns- eller reparationsarbejde som f. eks. at skifte en trykluftslange i toget.

## TRÆKKRAFTKURVE

| LOKO LITRA Mz (3900 hk) Co - Co |   |                        |  |
|---------------------------------|---|------------------------|--|
| "                               | " | Mz (3300 hk) Co - Co   |  |
| "                               | " | My (1950 hk) A1A - A1A |  |
| "                               | " | Mx (1425 hk) A1A - A1A |  |



## Undervognen

På lokomotivets undervogn findes brændolietanke (3700 liter), vandtanke (4500 liter), hovedluftbeholdere og batterier (NIFE type HFD 18 med lidt større kapacitet end tidligere, nemlig 180 Ah ved 5 timers afladning).

Skueglassene for brændolie og kedelvand er gjort længere og tydeligere, således at aflæsningen af fyldningsgraden går fra næsten tom til næsten fuld tank. Med henblik på en fremtidig overgang til elektrisk varme er kedelvandstanken udformet således, at den senere – ved en enkel omlægning af nogle rørforbindelser – kan anvendes til brændolie, hvorved lokomotivets aktionsradius forøges. Påfyldningsstutsene for kedelvand er forsynet med en palanordning til fastholdelse af låget, og brændoliepåfyldningslågene har fået en simpel fjederanordning, som medvirker til, at lågene ikke tabes. Herved undgås det uheldige spild af vand og olie, som man i visse tilfælde har været ude for på de tidligere lokomotivserier.

Lokomotivets bogier adskiller sig på flere punkter fra de tidligere Mz-seriers bogier, bl. a. ved at der findes en bremsecylinder for hvert hjul. Dette har gjort arrangementet af bremsestænger og -arme enklere og mere overskueligt. I stedet for friktionsbæltinger er der til stabilisering af bogiens bevægelser indført hydrauliske støddæmpere.



## Elektrisk varme

Der er af den internationale jernbaneunion, UIC, truffet bestemmelse om, at personvogne i international grænseoverskridende trafik ikke mere skal være forsynet med både damp- og elvarme, og dette medfører, at nye vogne kun vil være udstyret med elvarme. Derfor har DSB måttet arbejde med at indføre elektrisk opvarmning fra diesellokomotiverne, i første række i de internationale tog, og senere kan man tænke sig, at også tog inden for landets grænser får elvarme i stedet for dampvarme.

Den første begyndelse til virkeliggørelse af dette projekt er gjort, idet der i november 1972 sluttedes kontrakt med AEG om levering af 20 stk. udrustninger for elvarme beregnet til installering i Mz 1427–1446. Samtidig blev der truffet aftale med **NOHAB** om at indbygge udrustningerne i så mange af lokomotiverne som muligt, afhængigt af leveringstiderne. Da de første af elvarmeaggregaterne kan leveres i slutningen af december 1973, regner man med, at de sidste 5–6 lokomotiver af serien kan få elvarmen installeret allerede ved leveringen. De øvrige lokomotiver vil så på et senere tidspunkt få aggregaterne indbygget.

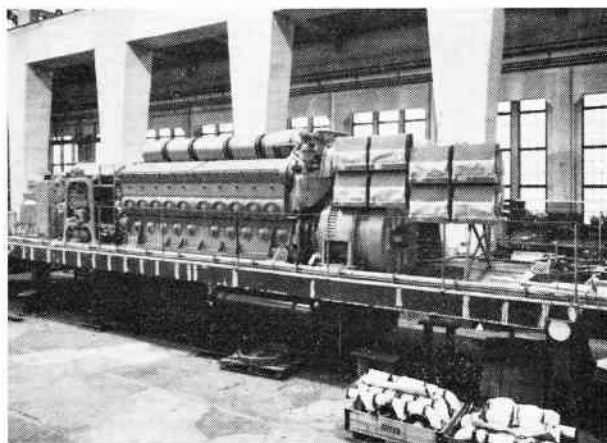
Ibrugtagningstidspunktet for elvarmen vil senere blive bestemt, idet strækningssikringsanlæggene først skal tilpasses til at kunne tåle returstrømmen i skinnerne.

Elvarmeudrustningen til Mz 1427–1446 består af en trefaset vekselstrømsgenerator, som over et gear med udveksling 1:3 kobles direkte til hovedgeneratoren. På ydervæggen i lokomotivets højre side, hvor nu køleskabet står, opstilles et apparatskab for elvarmen. Det indeholder thyristorer og styringsudstyr, elvarmekontaktorer, sikringer og meldelamper for fejl. Køleskabet flyttes til den tid op på elvarmeomformerskabet.

De 3-fasede spændinger omformes, samles og gøres 1-fasede ved hjælp af thyristorerne, således at man som resulterende spænding får en slags indhylningskurve, der nærmest er trapezformet med 1500 V og 50 Hz, uanset med hvilket omdrejningstal dieselmotoren går.

Når denne spænding og frekvens er valgt, skyldes det hensynet til, at en eventuel fremtidig elektrificering af f. eks. hovedbanerne i Danmark – såvel af investeringsmæssige som af driftsøkonomiske grunde – er forudsat at skulle ske med 25 kV og 50 Hz.

Da dieselmotoren således skal levere effekt til både traktion og elvarme, må der foretages en automatisk tilpasning af dieselmotorens omdrejningstal i afhængighed af det øjeblikkelige behov for elvarme. Elvarmeeffekten er på maksimalt 500 kVA, men da dieselmotoren ikke kan præstere en så stor ydelse på de lave omdrejningstal, indføres en automatik, som sikrer at motoren kører svarende til stilling 4, når varmen indkobles. Viser behovet sig at blive mindre under driften, kan omdrejningstallet regule-



Et Mz-lokomotiv bliver til – Mz 1430 »på bedding« i montagehallen hos NOHAB. Samtlige fotos: NOHAB.

res ned, ligeledes automatisk. Når lokomotivføreren ønsker, at der skal præsteres trækraft, drejes kontrolløren op som sædvanlig, og der ydes som hidtil en trækraft svarende til den enkelte kontrollørstilling, men dieselmotoren vil – efter varmebehovet – gå med et større omdrejningstal end forlangt til traktionen. Dette gælder i stillingerne 1–4, men fra stilling 5 til 8 svarer omdrejningstallet til det af føreren ønskede, idet dieselmotoren her er tilstrækkelig overlegen til at præstere effekt til både elvarme og traktion.

På førerpladserne vil der komme en betjeningsafbryder for elvarmens ind- og udkobling, et voltmeter og et amperemeter for varmespænding og -strøm. Desuden vil der blive etableret en kontrol-lampe, der lyser, hvis elvarmen falder ud. På omformerskabets fejltavle kan fejllens art nærmere fastslås, hvis det ikke fra førerpladsen er muligt at genindkoble elvarmen.



Hovedleverandøren af Mz 1427–1446 er som bekendt **NOHAB**, der grundlagdes i Trollhättan i året 1847, samme år, som grunden lagdes til de jernbaner, der senere blev til DSB.

Vognkasser, undervogne og bogier er leveret af **A/S Frichs** som underleverandør. NOHAB har bygget førerrummene og samlet og monteret alle delene, væsentligst General Motors (EMD)'s mekaniske og elektriske udrustning.

Af ovenstående beskrivelse af de nye lokomotivers indretning – både som den er nu, og som den bliver, når elvarmeudrustningen indføres, vil det forstås, at der er anvendt den nyeste teknik overalt, og at der er gjort en indsats for at gøre lokomotivføreren arbejde så let som mulig og hans arbejdsplads så bekvem som mulig samtidig med, at der er skabt et moderne og alsidigt lokomotiv, der er særdeles yde-dygtigt og som trods dets meget store effekt ikke virker generende på omgivelserne, hverken når det står ved perron, på station eller i depot, eller når det kører på strækningerne.

# Jernbanenyt - kort fortalt

## DSB

**I april kvartal er sket nedenstående til- og afgang m. v. af rullende materiel:**

Fra »Nydqvist & Holm AB« (og underleverandører) er leveret 5 stk. diesel-elektriske motorlokomotiver, litra Mz 1431–1435. (Mz-lokomotiver fr. o. m. 1427 er stationeret ved Driftsdepotområde København). (Lokomotiverne blev overleveret til DSB i Helsingør den 3. april, 12. april, 15. maj, 5. juni og 26. juni – derudover er Mz 1436 afleveret den 11. juli, Mz 1437 den 23. august og 1438 den 3. oktober).

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 2 stk. elektriske 2-vognstog, litra Mm/Fs 7781/7281 og 7782/7282.

Diesel-elektriske motorlokomotiver Mz 1407–1410 og diesel-elektrisk motorvogn Mo 1877 (lån) er overflyttet fra Driftsdepotområde København til Driftsdepotområde Århus. Diesel-hydrauliske rangertraktorer (M.A.N.-Ardelt) nr. 113 og 116 er overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København.

Følgende 5 stk. diesel-elektriske motorvogne er udrangeret: Mo 1814, 1882, 1888, 1958, 1962.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 10 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29–84, 518–527 (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«) samt 31 stk. åbne bogiegodsvogne (flade med nedklappelige støtter), litra Rs 390 0 163 – 390 0 193. Fra »Centralværksted Århus« er leveret 6 stk. personvogne (2. klasse – m/kioskafdeling), litra Bk 85–84, 012, 013, 018, 024, 026, 028 (ombygget fra B 20–84, 012, 013, 018, 024, 026, 028) (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster« – visse vogne er mærket med fejlagtigt værkstedsområde) og 2 stk. personvogne (2. klasse m/rejsegodsafdeling), litra BDg 82–64, 201 og 212 (ombygget fra Bgoh 29–64, 201 og 212) (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«). Fra Sverige er indkøbt (brugte) 5 stk. beholdervogne (privat-ejet: »Grindstedværket A/S«, Grindsted): 070 1 406–408, 410, 411.

8 stk. personvogne og 1 stk. postvogn: Cle 82–85, 692 og 694, Cis 29–27, 707–712 samt Pk 5913 er overflyttet fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«; 2 stk. personvogne og 1 stk. postvogn: AB 39–80, 000 og 001 samt Pbh 90–68 106 er overflyttet fra »Jylland og Fyn« til »Sjælland og Lolland-Falster«. (I juli kvartal er yderligere syv Cle-vogne overflyttet fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«. I takt med leveringen af tredive nye Bn-vogne (2. serie) vil et tilsvarende antal Cl- (CII-) vogne blive overført fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn« (5 stk.) henholdsvis kunne udrangeres (29 stk.)).

1 stk. personvogn er udrangeret: CP 3231.

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 7–8/72) og oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1973« (»Jernbanen«, nr. 3/73) kan ajourføres efter ovenstående.

**Pr. 30. juni bestod vognparken af:**

**916 stk. personvogne** (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 7 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT/DSG). I april kvartal er der tilgået driften 10 vogne, og der er udrangeret 1 vogn.

**144 stk. post- og rejsegodsvogne.** I april kvartal er der ikke sket nogle ændringer.

**6102 stk. lukkede godsvogne.** I april kvartal er sket en tilgang på 1 vogn (tjenestegodsvogn: 941 3 500) – og en afgang på 7 vogne.

**3334 stk. åbne godsvogne.** I april kvartal er sket en tilgang på 31 vogne.

**558 stk. tjenestevogne.** I april kvartal er sket en tilgang på 1 vogn: Nr. 356 »Værkstedsvogn for elektrikere« (Mafd), – og en afgang på 4 vogne: Hjælpevogne nr. 102 og 103 (Mafd), nr. 466 (Mafd), nr. 575 (Bafd). (Fortegnelsen over »DSB tjenestevogne« (pr. 31/3 1973) (»Jernbanen«, nr. 3/73) kan ajourføres efter ovenstående; i samme fortegnelse ændres under »Baneafdelingen«: 801–807 »Transportvogne for boreværktøj« til »801, 802, 831–835« (omnummerering af vogne) – og under »Drifts- og administrationsafdelingen«: 808 »Transportvogn for taljeophæng« til »810« – og »vognen« flyttes (anbringes i den numeriske rækkefølge) til »Baneafdelingen« (fejll)).

**635 stk. privatejede godsvogne** (samt 6 stk. godsvogne lejet hos DSB). I april kvartal er sket en tilgang på 5 vogne: 070 1 406–408, 410, 411 (»Grindstedværket A/S«) – og en afgang på 1 vogn: 075 1 396 (»BP Gas A/S«). (Fortegnelsen over »Private vogne – optaget i DSB vognparken« (pr. 31/3 1973) (»Jernbanen«, nr. 3/73) kan ajourføres efter ovenstående).

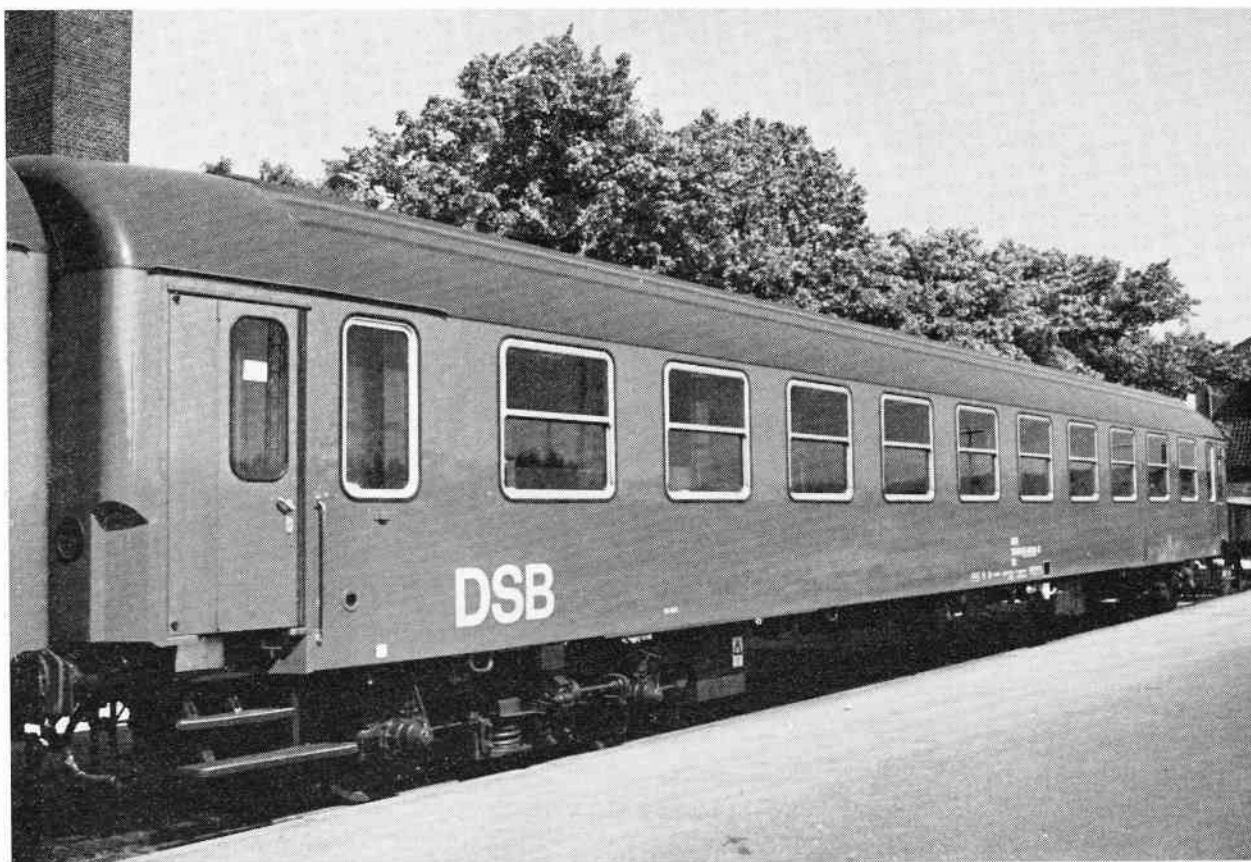
**I oversigten »DSB godsvogne 1972« (Jernbanen«, nr. 4/72) kan kolonnerne »antal vogne« pr. 31. marts 1972 ajourføres pr. 30. juni 1973 således:**

|                    | 1972<br>31/3 | 1973<br>30/6 |     | 1972<br>31/3 | 1973<br>30/6 |
|--------------------|--------------|--------------|-----|--------------|--------------|
| Gklm               | 58           | 43           | Elo | 1293         | 1273         |
| Gklm               | 146          | 89           | PJ  | 2            | –            |
| Gklm               | 256          | 157          | PJR | 1            | –            |
| Gklms              | 709          | 677          | Rs  | 60           | 174          |
| Gkm                | 33           | 25           | Skm | 16           | 15           |
| Gkms               | 199          | 85           | TD  | 2            | –            |
| Gkms               | 312          | 147          | 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           | 43           |     |              |              |
| Ucs (RIV)          | 5            | 17           |     |              |              |
| Ud                 | 20           | 2            |     |              |              |
| Uds                | 22           | 40           |     |              |              |
| Tdgs               | 153          | 280          |     |              |              |
| »30« <sup>1)</sup> | –            | 1            |     |              |              |
| »30« <sup>1)</sup> | –            | 3            |     |              |              |

<sup>1)</sup> Nye vogntyper – (nummerserier: 941 3 500 og 947 0 300).



Hos »Scandia-Randers A/S« er bestilt yderligere 30 stk. 2. klasse personvogne, litra Bn 20–84 775 – 20–84 804, til



2. klasse personvogn (m/kioskafdeling), litra Bk – i endelig udformning (se endvidere »Jernbanen«, nr. 4/72 – side 10).  
Foto: Ole Kien.

levering i perioden maj 1974 – februar 1975. Vognene bliver magen til de tidligere leverede, den automatiske dørlukning suppleres med »åbningshjælp« (et halvautomatisk system) samt dørblokering under kørsel; vandbeholderen i toiletter forsynes med termostattyret el-opvarmning fra batteri ved stilstand i frostvejr. Vognfabrikken har påbegyndt levering af 30 stk. Bn-vogne (2. serie – 20–84 745 f.f.) og – sammen med »A/S Frichs« – levering af elektriske 2-vognstog (12. levering – Mm/Fs 7783/7283 f.f.); vognene i 12. levering (med kun 57 siddepladser pr. vogn) er i øvrigt nærmere beskrevet i en artikel: »Bedre rejsemiljø i S-tog og personvogne« af ingeniør O. Søndergaard, Maskinafdelingen i »DSB bladet kommunikation«, nr. 8/73.

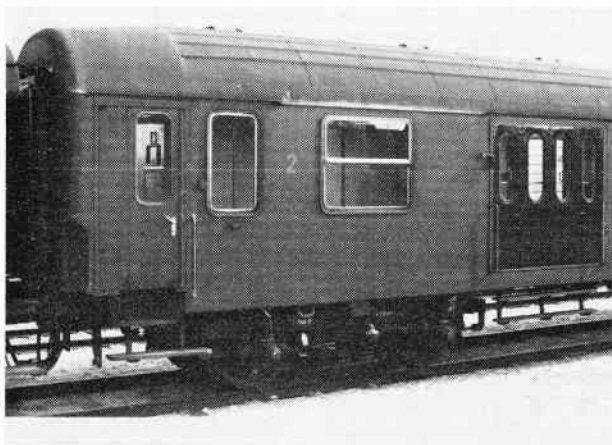
I april og juli kvartaler er der i »Centralværksted Århus« moderniseret yderligere tre BDg-vogne (15. serie) samt syv B-vogne og tolv Bk-vogne (»up-to-date« moderniseringsprogrammet). Ved udgangen af september måned befandt der sig i værkstedet – to BDg-vogne (hvorpå ombygningsarbejdet er indstillet indtil videre) samt 23 stk. B-vogne (»up-to-date« moderniseringsprogrammet), hvoraf de ti var under ombygning til litra Bk. På de vogne, der indtil nu (1. oktober) er udgået fra værkstedet, er der udført de i »Jernbanen«, nr. 1/73 – side 13/14 under pkt. 2)–4), 6)–9) og 12)–16) nævnte forbedringer. Montering af 3-pladssofaer m. v., indvendig bemaling, opsætning af nye gardiner samt ny indvendig beskiltning (beskrevet i ovennævnte artikel af ingeniør O. Søndergaard) påbegyndes først i oktober måned (montering af udstyr for automatisk dørlukning m. v. sker på et senere tidspunkt), hvilket medfører, at 7 stk. B- og 17 stk. Bk-vogne atter må indkaldes til værkstedet for at gennemgå den supplerende modernisering. I april og juli kvartaler er der i »Centralværksted København« moderniseret to Bf-vogne – ved udgangen af sep-

tember måned befandt der sig i værkstedet – fem A- og fire Bf-vogne (»up-to-date« moderniseringsprogrammet).

Det smalstribede brunmelerede møbelstof (2. klasse) (beskrevet i ovennævnte artikel af ingeniør O. Søndergaard) vil – foruden i moderniserede standard-personvogne, i S-togsvogne (af 12. levering) og i de 60 stk. i ordre værende Bn-vogne – blive anvendt ved ompolstring af sæder i Malyntogs-mellemvogne og i de resterende Bf-vogne i »moderniseringsprogrammet«. Til 1. klasse kupeer er valgt bredstribet gråt og brunt møbelstof.

En ajourføring af påskrifter på rødmaledede personvogne – i henhold til »design-programmet«s bestemmelser – er påbegyndt for Bns-vognenes vedkommende og afsluttet for An-vognenes vedkommende; påsætning af korrekt liberier (initial/påskrifter) resterer (pr. 1. oktober) for følgende rødmaledede vogne: 2 stk. Ag (17–61, 038, 039), 5 stk. Bf (27–65, 321, 326, 327, 330, 333), 18 stk. Bn, 13 stk. Bns og 1 stk. BDg (82–64 203). Selv om vedtagelse foreligger for, at kun vogne med gummivulstovergang skal »design-lakeres«, er Bgh 29–63 114 opmalet i ny DSB-farve med tilhørende liberier (men det siges at blive en »enlig svale«). Et antal Malyntogs-mellemvogne er ligeledes opmalet i ny DSB-farve – med en forvirrende forskellighed i opsætningen af nummer og litra – sidste vedtagelse er, at »lyntogslitra« nu skal bestå udelukkende af »store« bogstaver: MA, AM, BM, BR (efter ombygning: BKM) og BS. »Design-lakeringen« af diesellokomotiver har også været »offer« for en lang række »eksperimenter«, hvilke kræver en forklaring i form af en »billedrevue« – som følger i et kommende nummer af tidskriftet.

Et nyt bogstav – »S« – er dukket op i revisionssignaturrammerne. Det betyder ikke, at DSB har fået et nyt værk-



Der er altid detaljer at finde for en jernbane-entusiast. Her er en BD-vogn, der har fået udskiftet drejefoldedørene ind til rejsegodsrummet med nye – med håndtag, således at togpersonalet kan åbne dørene fra perronsiden.

Foto: Gunnar W. Christensen.

sted, det anbringes på vogne, der leveres fra »Scandia-Randers A/S« – og vil være påført sådanne vogne i garantiperioden = 6 måneder for personvognes vedkommende og 12 måneder for godsvognes vedkommende.

I september blev der afholdt forsøg i Nyborg med færgerangering af vogne med automatisk kobling. Forsøgene, der var en fortsættelse af forsøg, der blev afholdt i 1971, havde til formål at afprøve såkaldte »mellemstykker«, der i overgangsperioden, hvor vognene beholder sidepufferne, skal tjene til at holde vognene så langt fra hinanden, at pufferne ikke ekser under kørsel på spor med 120 m kurver (= de seks ældre færger). Mellemstykkerne erstatter altså de rangerplanker, der anvendes i dag. Der er endvidere under forsøgene foretaget sammenkoblingsforsøg med personvogne ved knækvinkler på  $2\frac{1}{2}^\circ$ , idet man under de forrige forsøg konstaterede visse vanskeligheder med sammenkobling under de nævnte omstændigheder.

Det første mekaniske børsteløse vognvaskeanlæg bliver placeret i Århus og forventes ibrugtaget inden køreplansskiftet i maj 1974. Her vil udvendig vask af de i ic-togene indsatte vogne kunne ske hver 6. dag – og af øvrige vogne, der benyttes vest for Storebælt, hver 14. dag. Vogne, der benyttes lokalt øst for Storebælt samt danske vogne, der benyttes i internationale tog, vil fra omkring den 1. december blive vasket i vaskeanlægget på Depotværksted Tåstrup (S-tog). Indtil anlægget i Århus kan tages i brug, påregnes endvidere i Tåstrup vasket vogne, der benyttes i de nuværende lyntog (dog ikke MA-lyntog).

Ved S-togsulykken på Østerport station, den 7. september, bestod de to involverede tog af følgende vogne: Tog 601-46 (H-linien): FS/MM 972/772-975/775-935/805-982/782 – tog 401-47 (E-linien): FS/MM 7205/7705-7169/7669-7148/7648-7113/7613. Vognene med nummer trykt med »fed« type blev så svært beskadigede, at de må udrangeres.



Efter de hidtil gældende planer var det forudsat, at Hareskovbanens ibrugtagen som dobbeltsporet S-bane, indført over Ryparken og Svanemøllen til Boulevardbanen, kunne ske omkring 1. december 1976. Ved Boligministeriets bekendtgørelse nr. 199 af 12. april 1973 om udsættelse af visse bygge- og anlægsarbejder blev påbegyndelsen i april



2. klasse personvogn (styrevogn), litra Bns. Vogne fr. o. m. nr. 29-84 523 er »født« med bomærket på side og front – de øvrige får det påsat for tiden. Foto: Ole Olsen.

og maj måneder af visse arbejder på banen med en nøgleplacering i programmet forhindret. Da der ikke kunne opnås dispensation fra anlægsstoppet for disse arbejder, vil anlægsstoppet bevirke en forsinkelse af banens ibrugtagning. En omfattende revision af arbejdsprogrammerne fastslår, at med en påbegyndelse 1. november 1973 af de udsatte arbejder vil Hareskovbanen kunne ibrugtages som S-bane den 1. oktober 1977, under forudsætning at der opnås dispensation fra det nu (22. august) til 1. oktober 1974 forlængede anlægsstop. De større arbejder, der blev ramt af stoppet, er entreprisarbejder ved Svanemøllen, hvor der af samme grund i øjeblikket er tale om en stærkt nedsat aktivitet, og arbejder med opstilling af køreledningsmaster mellem Buddinge og Hareskov stationer. En række igangsatte arbejder kunne fortsætte uanset anlægsstoppet, bl. a. jord- og ballasteringsarbejder for ny tracé over tidligere militære arealer mellem Svanemøllen og Ryparken. Endvidere kunne et nyt sporstykke mellem km 5,955 og km 5,215 (= en forlængning mod vest af højre nærtrafikspor mellem Hellerup og Østerport (spor 4)) ud for Helgoland stationsplads tages i brug den 29. juli.

Anlægsarbejderne ved Lyngbyvej og Ryparken station beregnes afsluttet i indeværende år, og forholdene for de rejsende på Ryparken station vil, så hurtigt det er muligt efter udløbet af anlægsstoppet, blive forbedret, bl. a. ved etablering af elevator og escalator. Umiddelbart sydvest for Ryparken station er udførelsen af en 300 m lang bro, der skal føre Hareskovbanen over Ydre Bybanes spor og over Lersø Parkallé påbegyndt. Fra Skovbrynet trinbræt til Farum station fortsætter jord-, bro- og sporarbejderne, idet denne strækning kun i begrænset omfang blev ramt af stoppet. Man benyttede den trafikalt noget roligere sommerferietid (7. juli-10. august) til at afbryde togtrafikken mellem Værløse og Farum for at udføre forskellige arbejder på broen over Mølleåen, hvorved denne er bragt i stand til at bære tog med fuld hastighed for strækningen: 90 km/t.

For det andet igangværende S-baneanlæg – strækningen Vallensbæk-Hundige – opnåedes dispensation fra anlægsstoppet. Uanset at nogle arbejders igangsættelse blev forsinket  $1\frac{1}{2}$  måned under afventning af dispensationen, fastholdes den fastlagte færdiggørelsestermin: September 1976.

Den midlertidige baneforlægning mod nord i km 15,7- km 16,5 mellem Glostrup og Tåstrup – af hensyn til bygning af et underførlingsanlæg for Vestmotorvejens nordlige



gren – kunne sløjfes i september/oktober (se endvidere »Jernbanen«, nr. 6/72 – side 13) efter at det østgående nærtrafikspor (spor 3) flyttedes tilbage til oprindelig placering, den 12. august – og det vestgående nærtrafikspor (spor 4), den 16. september.

En forbedring af kurveforholdene – i km 60,0–km 60,6 – i forbindelse med etablering af en ny vejunderføring ved Hansted nord for Horsens er udført; det nordgående spor forlagdes 15 m mod øst, den 22. august – det sydgående, den 12. september.

Leje 3 i Korsør er under ombygning; arbejdet påbegyndtes den 13. august og forventes færdigt den 15. december – i denne periode må man klare sig med to lejer. Ombygnings- og istandsættelsesarbejdet af leje 3 omfatter delvis fornyelse af kajmure og ledeværker, ramning af spuns-vægge og påstøbning af beton for tætning af gamle spuns-vægge, istandsættelse af klapgrav samt etablering af katodisk beskyttelse af spunsvæggene. Desuden omfatter ombygningen fjernelse af den gamle 40 m klap og montering af 40 m klap af moderne type. Efter meget omfattende undersøgelser er det besluttet at tilvejebringe et leje 4 i Korsør, som nu er under projektering.

På Tåstrup station vil der blive etableret en transversal mellem spor 4 (overhalingssporet for fjerntrafikken) og spor 7 (det sydligste S-togs vendespor), dels for lettere at kunne tilføre fjerntrafikvogne til vaskeanlægget på Depotværksted Tåstrup (se ovenfor), dels for at have en nødforbindelse, da en afsporing i den enkeltsporede adgang til depotværkstedet og det nye vedligeholdelsesværksted vil kunne indespærre et betragteligt antal S-togsvogne.

Muligheden for etablering af et industristamspor mellem Avedøre (på Køgebugtbanen) og Avedøre Holme undersøges for tiden.

En ombygning af de fire spor i Boulevardtunnelen mellem Vesterport og Østerport er indledt. På grund af tunnelbundens form og de i øvrigt meget knebne højdeforhold, som ikke tillader noget højdeløft af sporet, er det ikke muligt at gennemføre en ombygning med den overbygning VII Db (60 kg skinne på betonsvælle), som normalt anvendes ved sporombygninger af spor med belastninger som de, der forekommer i Boulevardtunnelen. Overbygningen bliver ballastfri, befæstelsesmaterialerne er uændrede, betonsvellerne bliver i princippet magen til den almindelige betonsvælle, men 3 cm lavere og den nederste del ændres, så den på de nederste 9 cm kan forsynes med en »gummigaloché« med en indlagt 12 mm tyk skumgummimatte.



Baneafdelingen har fået en ny og større type motortrolje – foreløbigt fem stykker. Troljerne (nr. 201–205) er leveret fra det østrigske firma »Plasser & Theurer«; Type OBW 10 – motor: »Deutz« (type F 8 L 413) 192 HK. Transmissionen er diesel-hydraulisk. Foto: Tom Lauritsen.

Hensigten er at forhindre overførsel af rystelser og støj fra sporet til tunnelen. Skinnerne bliver 60 km/m skinner.



Udbygningen af fjernstyringen af det københavnske S-banenet er planlagt at skulle foregå således (under forbehold af anlægsstop m. v.): 1) **København H.–Ballerup** primo 1974, 2) **Valby–Tåstrup** ultimo 1974, 3) **København H.–Østerport** (i endelig udformning) primo 1975, 4) **Østerport–Hellerup** ultimo 1975, 5) **Vallensbæk–Hundige** ultimo 1976, 6) **Svanemøllen–Farum** ultimo 1977, 7) **Hellerup–Holte** primo 1979, 8) **Hellerup–Klampenborg** medio 1979, 9) **Holte–Hillerød** primo 1980. Regelmæssig HKT-drift forventes påbegyndt i august 1976 på Køgebugtbanen og på de ovenfor under punkt 1)–4) nævnte strækninger.

Ibrugtagning af den ny fjernstyringscentral i Helsingør (for strækningen Rungsted Kyst–Helsingør) og nyt relæsikringsanlæg for Holbæk station forventes at ville ske omkring årsskiftet 1973/74: nye relæsikringsanlæg for Valby, Vanløse og Rungsted Kyst stationer tages i brug i januar kvartal 1974.

De to sidste U-signaler med arme anbragt på en fælles mast (se »Jernbanen«, nr. 3/73 – side 17) forsvandt den 26. juli, da Frederikshavn stations U- (og I-) armsignaler erstattedes af daglyssignaler.



I forbindelse med overgang til sommerkøreplan (3. juni – eller den anførte dato) blev der foretaget nedennævnte omdannelser af ekspeditionssteder (**navn trykt med »fed« type** angiver, at ekspeditionsstedet stadig i sikkerhedsmæssig henseende fungerer som togfølgestation (\*) = fjernstyret togfølgestation); angivelsen vedrørende omdannelsen refererer i disse tilfælde kun til den fremtidige status i ekspeditions-mæssig henseende):

*Følgende stationer omdannedes til trinbræt med sidespor: Eskilstrup\*, Fæsteholt\*, Hammerum\*, Holmstrup\*, Jelling\*, Kavslunde\*) (1. juli), Kølke\*, Marslev\*, Over-Jerstal\*, Stoholm\*, Taulov\*, Thyregod\*, Ullerslev\*, Vinderup\*).* *Følgende station omdannedes til trinbræt: Hylke (29. maj).* *Følgende trinbræt (m/ billetsalg m. v.) omdannedes til trinbræt: Knabstrup.* *Følgende »godsstation« omdannedes til sidespor: Ålestrup.*

I forbindelse med overgang til vinterkøreplan (30. september – eller den anførte dato) blev der foretaget nedennævnte omdannelser af ekspeditionssteder (jvf. det ovenfor anførte):

*Følgende stationer omdannedes til trinbræt med sidespor: Avlum\*, Bording\*, Børkop\*, Langeskov (stadig VM-station), Lundby\*, Trolldede (17. september) (indkørsels-signalerne fjernes ikke – men ændres til dækningssignaler (DS)), Vildbjerg\*).* *Følgende stationer omdannedes til trinbræt: Regstrup\* (stadig m/ »Banetjeneste-sidespor«).* *Støvring.* *Følgende trinbræt (m/billetsalg m. v.) omdannedes til trinbræt: Brejning.*

I forbindelse med køreplanen, der træder i kraft søndag den 26. maj 1974 (se artiklen: »Nyt om det store køreplans-projekt »K-74« af kontorchef A. M. Rasmussen i »DSB-bladet kommunikation«, nr. 8/73) indføres begrebet »intercity-tog« (ic-tog), bl. a. for de nuværende lokomotiv-trukne lyntog; ic-togene kommer i »K-74« til at omfatte »time-togene« mellem København og Jylland, men da toggruppen frigøres fra lyntogsbegrebet, vil det være naturligt også at medtage visse andre tog vest for Storebælt, der passer ind i systemet. Under hensyn til det store togantal i



Overgang til vinterkøreplan – den 30. september – satte punktum for MB- og MS-lyntogenes indsats gennem 38 år. Her ses to MS-enheder i »Neptun« (ved Brøndbyøster – 23. juli 1973) på vej til Berlin. Disse – og det resterende fire-vognstog – udrangeres i den nærmeste fremtid; et tre-vognstog overgår til »Jernbanemuseet«. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

ic-systemet er det ikke længere ønskeligt at navngive togene i denne kategori, idet en mængde navne ville give anledning til forvirring og misforståelser ved information og pladsbestilling, og rent praktisk ville navngivning af de mange tog blive meget vanskelig at administrere i henseende til beskiltning, publicering og annoncering. Derfor vil kun MA-lyntogene, der i »K-74« kommer til at køre i samme struktur og med omtrent samme standsninger som hidtil, bevare betegnelsen »lyntog« og de gennem mange år indarbejdede navne. Til gengæld er der skabt et nyt fælles identifikationsmærke for ic-togene, afvigende fra det af DB anvendte.

Tjenestekøreplanerne, der træder i kraft den 26. maj 1974, vil blive fremstillet i A5-format og i ny typografi. Samtidig indføres et nyt tognummersystem, som vist i oversigten på side 15. Oversigten skulle tale for sig selv – blot skal tillægges, at sidste ciffer i tognummeret altid er retningssgivende, jvf. strækningsskitserne på side 15, at der som gennemgående tognumre for personførende tog altid benyttes laveste »strækningsnummer« (dog ikke i regionaltrafik øst for Storebælt, jvf. oversigten »Nummerering af regionaltog øst for Storebælt«, side 15) – og at der som gennemgående tognumre for ikke-personførende tog benyttes bestemmelsesstrækningens tognumre.

DSB bliver nu medlem af TEE-forvaltningernes eksklusive klub, idet København tilsluttes TEE-nettet fr. o. m. den 26. maj 1974 med togene TEE 34/35 København–Hamburg–Bremen–Köln–Stuttgart og v.v. Togene, der får navnet »Merkur«, oprangeres af DB-materiel af speciel TEE-type (kun 1. klasse) – på dansk strækning således: Avm (sidegang) – Avm.

Arbejdet med opbygningen af det ny sikkerhedsreglement er nu tilendebragt, og det havde været hensigten, at reglementet skulle træde i kraft den 1. april 1974. Den noget »anstrengte lokomotivførersituation« medfører, at der ikke for tiden kan afses tid til efteruddannelse af denne personalekategori, hvilket medfører, at **ikrafttrædelsestidspunktet må udsættes til den 1. april 1975**. Det ny SR afløser »Sikkerhedsreglement af 1935« (SR) og »Signalreglement af 1944« (SIR).

Den 1. oktober bortfaldt signal nr. 71: »Slutsignal for elektrisk tog og for lyntogsmateriel« = på hver side af togets bageste vognbøjle rødt lys bagud – endvidere midt på gavlen ved vogntaget brandgult lys bagud. I praksis betyder det, at det nævnte brandgule lys slukkes (afdækkes), og at de to røde lys bagud betragtes som signal nr. 70: »Særligt slutsignal« (indbyggede slutsignallygter).

En indstilling fra en »projektgruppe vedrørende ændret driftsform på visse strækninger« er godkendt. Indstillingen går ud på, at der på visse sidebanestrækninger etableres et system, hvorefter toggangen kan afvikles ved hjælp af køretilladelser givet pr. radio fra en toglederstation til lokomotivførerne – i lighed med den styringsform, der anvendes ved privatbanerne HHJ, LNJ og VLTJ, hvor man gennem anvendelse af togradio (i udkastet til nyt SR for danske privatbaner benævnt »radiostyring«) i trafikafviklingen har opnået en forenkling af driften uden at etablere strækningssikringsanlæg og fjernstyring af stationer. For DSBs vedkommende påregnes systemet i første omgang indført på strækningen Odense–Svendborg, og en skitseprojektering for denne strækning er derfor påbegyndt.

## Nyt DSB-tognummersystem – fra 26. maj 1974 (»K-74«)

|                             | Personførende tog          |                             | Ikke personf. tog |
|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|-------------------|
|                             | Flæste løbedage<br>( > 3 ) | Enkelte løbedage<br>( ≤ 3 ) |                   |
| TEE-tog                     | 1 - 99                     | 1001 - 1099                 |                   |
| Lyn- og IC-tog              | 100 - 199                  | 1100 - 1199                 |                   |
| Internationale tog          | 200 - 499                  | 1200 - 1499                 | 40000 - 49999     |
| Kh - fyn/Sjælland           | 500 - 599                  | 1500 - 1599                 | 7500 - 7599       |
| Kystbanen                   | 2200 - 2599                |                             | 9200 - 9299       |
| Frederikssundbanen          | 2100 - 2199                |                             | 9100 - 9199       |
| "Lille Nord"                | 2000 - 2099                |                             | 9000 - 9099       |
| Hærskovbanen                | 2600 - 2699                |                             | 9600 - 9699       |
| Ba - Kh/Sj - Hf             |                            |                             | 90100 - 99971     |
| Vestbanen                   | 3000 - 3999                |                             | 9300 - 9399       |
| Nordvestbanen <sup>1)</sup> | 4000 - 4999                |                             | 9400 - 9499       |
| Sydbanen                    | 5000 - 5999                |                             | 9500 - 9599       |
| Gudsforbindelsesbanen       |                            |                             | 9800 - 9999       |
| (Fa-) Od-Svg                | 2700 - 2799                |                             | 7200 - 7299       |
| (Kh-) Ng-Fa-Fh/Pa/Ze/Hz     | 500 - 599                  | 1500 - 1599                 | 7500 - 7599       |
| Pa/Sdb-Fa-Az-Fh             | 900 - 999                  | 1900 - 1999                 | -                 |
| Pa-Fa                       | -                          | -                           | 7300 - 7399       |
| Fa-Az                       | -                          | -                           | 7400 - 7499       |
| Az-Fh                       | -                          | -                           | 7900 - 7999       |
| OJ-Had                      | 2950 - 2999                |                             | 7300 - 7399       |
| Ta-Sdb                      | 2900 - 2949                |                             | 7300 - 7399       |
| Fa-Ea-Str                   | 600 - 699                  | 1600 - 1699                 | 7600 - 7699       |
| Tdz-Ea                      | 2800 - 2899                |                             | 7600 - 7699       |
| Az/Rd-Str                   | 800 - 849                  | 1800 - 1849                 | 7800 - 7849       |
| Fa-Hz-Ti                    | 700 - 749                  | 1700 - 1749                 | 7700 - 7749       |
| Az-Sj                       | 750 - 799                  | 1750 - 1799                 | 7750 - 7799       |
| Az-Gr                       | 850 - 899                  | 1850 - 1899                 | 7850 - 7899       |

1) Herunder tog Hk-Ta-Øn-Sg.

Nummerering af regionaltog på Sjælland.

| Til      | Kyst | Vest | Nordvest | Syd  |
|----------|------|------|----------|------|
| Fa       | 22.. | 23.. | 24..     | 25.. |
| Vest     | 32.. | 33.. | -        | 35.. |
| Nordvest | 42.. | -    | 44..     | -    |
| Syd      | 52.. | 53.. | -        | 55.. |

Første ciffer styres af afgangstrækningen.

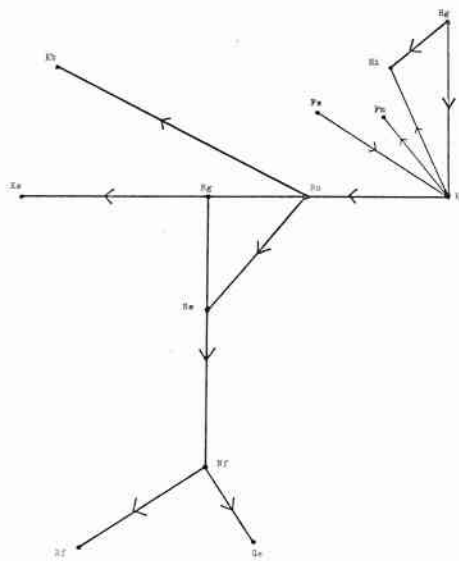
Andet ciffer styres af bestemmelsesstrækningen.

I perioden 15. august-14. september afprøvedes en ændret afgangsprocedure på København H. Den nye procedure, der nu er vedtaget optaget i ovennævnte nye SR, er udformet således, at der køres på udkørselssignalgivningen, idet man påregner at afskaffe de faste lysafgangssignaler. Der indføres samtidig et nyt signal »færdigmelding«, som skal anvendes til 1) underretning fra lokomotivfører til togfører om, at der er stillet signal for udkørsel, 2) underretning fra togfører til lokomotivfører om, at arbejdet ved toget er endt.

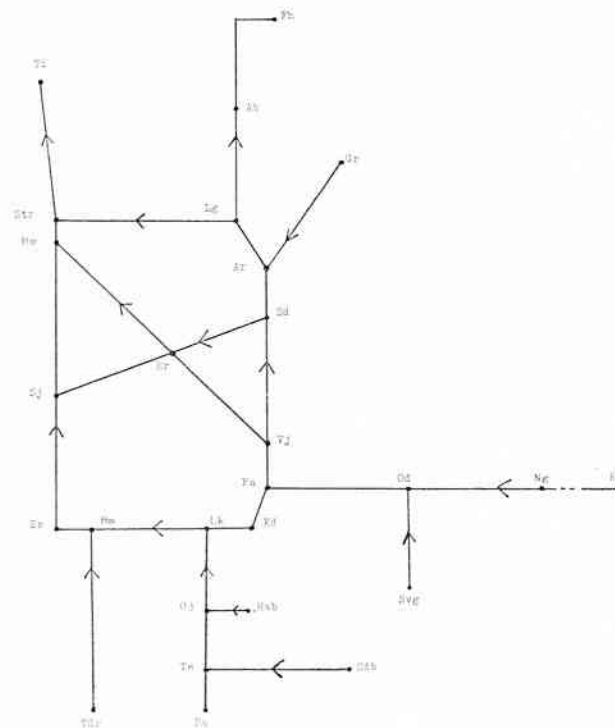
Etablering af radioanlæg (ny type) til forbindelse mellem rangerleder (bærbare radioanlæg) og rangerlokomotiv (fast installation) er nu i fuld gang. Stationerne Korsør, Nyborg og København H. er fuldt udstyret med radioanlæg – og Helsingør er delvis udstyret (bliver fuldt udstyret i november). I løbet af december måned påregnes Rødby Færge station udstyret med radioanlæg. Bortset fra enkelte begynder vanskeligheder af teknisk karakter er der stor tilfredshed med anvendelse af radio til rangerbrug. Den direkte kontakt mellem rangerleder og lokomotivfører medfører, at afviklingen af rangeringen sker med større sikkerhed og smidighed.

Enmandsbetjening af S-tog (»Jernbanen«, nr. 3/73 – side 19) indføres etapevis i takt med etableringen af det fornødne tekniske udstyr, der omfatter særligt udstyr i fører-

## Køretretning for tog med ulige tognumre – øst for Storebælt

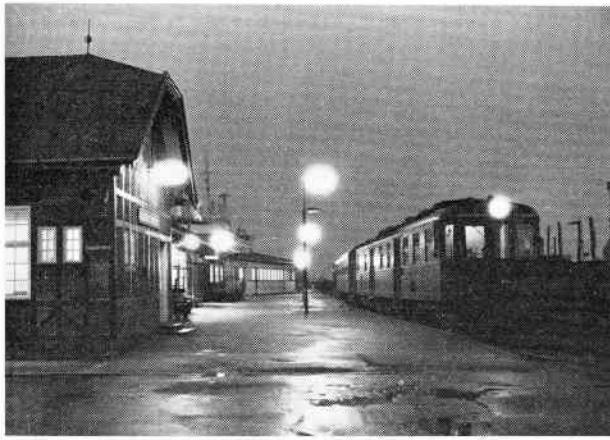


## Køretretning for tog med ulige tognumre – vest for Storebælt



rummene samt teknisk TV til overvågning af ind- og udstigning på i alt 20 stationer. Enmandsbetjening påregnes at kunne iværksættes på linierne A og Ax i november 1974. Når enmandsbetjening er indført på samtlige linier, vil der på basis af den nugældende køreplan kunne spares knapt 200 togførerture.

Billetstempelmaskiner – og stikprøvevis kontrol – indføres på Kystbanen fr. o. m. 1. januar 1974. De første ny billettautomater (se »DSB bladet kommunikation«, nr. 9/73) tages i brug på Kystbane-stationer i marts 1974.



Sidste tog fra »Frihavnsstationen« (tog 670) den 2. juni 1973 bestod af Mo 1829 og CI 29-25 613. Foto: Ole Kien.

Der er etableret faste containertog mellem København Gb. henholdsvis en række jyske og fynske stationer og Hamburg Waltershof. Togene kører – fr. o. m. 24. juli – på alle mandage-fredage i begge retninger, således at der er skabt mulighed for »dag til dag« transport af containere mellem de nævnte terminaler.

Den 1. december tager DSB et nyt elektronisk databehandlingsanlæg (»Siemens 4004/127« – opstillet på København H.) i brug. Anlægget benyttes til pladsreservering for biler på indenlandske færgeoverfarter og på færgeoverfarter i forbindelse med udlandet – og fra overgang til sommerkøreplan 1974 – til pladsreservering i lyn- og ic-tog.

Med udgangen af juni ophævedes »Übereinkommen über die gemeinschaftliche Benutzung von Flachwagen« (POOL-overenskomsten). Lavsidede åbne godsvogne indgår nu i EUROP-overenskomsten, der herefter omfatter følgende vogntyper: Gs/Gbs, E, Ed/Eds, Ks/Kbs, Rs og Ts, alt under forudsætning af, at vognene er forsynet med regimenummer »01« (for Rs-vognene dog regimenummer »11«), og at de tilhører forvaltningerne DB, ÖBB, CFL, FS, NS, SBB/CFF, DSB, SNCF eller SNCB. I en overgangsperiode på ca. fire år (revisionsperioden) vil der stadig forekomme Ks/Kbs-vogne, som bærer påskriften »01 RIV-POOL«, til trods for, at POOL-overenskomsten er ophævet, og der vil fremover forekomme EUROP-Ks/Kbs-vogne tilhørende ÖBB (de østrigske forbundsbaner var ikke med i POOL-overenskomsten).

Jernbanestrækningen Østerport-Københavns Frihavn »forsvandt« formelt den 4. september, i og med at I- og U-signalerne på de to stationer ugyldiggjordes, og »strækningen« (hvor togene i øvrigt fremførtes efter reglerne for rangering) udgik af »Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger« (TIB) og »La«.

Det kan påregnes, at der mellem Post- og Telegrafvesenet og DSB indgås aftale om, at der i byer, hvor der ikke længere er basis for at bevare en egentlig bemandet jernbanestation, men hvor der findes postekspedition i umiddelbar nærhed af jernbanen, af denne (postekspeditionen) varetages enkle »jernbanearbejder«, såsom billetsa'g, salg af abonnementskort i enkle relationer samt reservering af pladser i indenlandske tog og på indenlandske DSB-biloverfarter. Ordningen er indført – som et forsøg – i Vildbjerg fr. o. m. 1. oktober.

Ved et møde i maj måned mellem repræsentanter fra Århus kommune og DSB drøftedes spørgsmålet omkring



Den nye jernbane- og bilfærge M/F »Kronborg« til H-H overfarten blev sat i trafik – og den nye færgeterminal i Helsingør indviedes officielt – den 14. juni.

Foto: DSB (Steenwijk).

den kollektive trafik i Århus området og DSBs rolle i forbindelse hermed. Det besluttedes at nedsætte en fælles arbejdsgruppe, der har fået til opgave at klarlægge, hvorvidt 1) der på en del af Århus-Grenå banen kan drives egentlig bybanetrafik på et samfundsøkonomisk acceptabelt grundlag, 2) der er mulighed for at ændre byudviklingsplaner for stationsbyer (også potentielle) på DSB-strækninger i forbindelse med Århus, således at der kan blive grundlag for bedre trafikbetjening med lokaltog på disse strækninger, 3) der er behov og mulighed for etablering af firmaspor (sidespor) i industri kvarterer, såvel bestående som planlagte, omkring Århus. Resultatet af arbejdsgruppens arbejde skal foreligge i november.

M/F »Prinsesse Benedikte« vil gennemgå en større »opfriskning« inden K-74, således at færgen ikke vil »stikke for meget af« fra de to nye jernbanefærger. Der forhandles for tiden med Statens Istjeneste om denne styrelses overtageelse af S/S »Holger Danske« – og om salg af M/F »Dan« til ophugning.

Ny besiktning (stationsnavn, pictogrammer m. v.) efter bestemmelserne i »designprogrammet« er opsat på Helsingør, Frederiksberg og Vanløse stationer.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

# Foreningsnyt

## Sekretærskifte

Bestyrelsen har bevilget fuldmægtig P. O. Rosenørn fritagelse for hvervet som sekretær (forøget »civilt« arbejds-pres) og overdraget hvervet til suppleanten, politibetjent Finn Beyer Paulsen. **Den ny sekretariatsadresse (»Foreningens generelle adresse«) og det nye sekretariatstelefonnummer finder De på side 3.** BW/EBJ

## Efterlysning

Fredag den 12. oktober forsvandt der ved et indbrud i Fakse Jernbanes remise i Stubberup et par lokomotivplader samt et par gamle lokomotivlygter.

Atter har ubetænksomme personers gerning kastet et sort lys over danske jernbaneentusiaster, og for at få bremsset disse tyverier udsætter Dansk Jernbane-Klub's bestyrelse herved **en dusør på kr. 200,-** til den person, hvis oplysninger vil kunne føre til, at disse sager atter kommer på rette plads. Birger Wilcke

## Kommende møder og udflugter

**Onsdag den 21. november** kl. 20.00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

Foredrag af kontorsjef Martin Killi, NSB, Hovedstyret: »NSB i dag og NSB i morgen«. Foredraget vil blive ledsaget af filmforevisning, hvor der bl. a. vises filmen: »Tog 601 skal frem«.



HHGB's skinnebusser Sm 3 og Sm 4 på Grønnehave station den 1. juli 1973. På denne dag kørte de to skinnebusser for Triangel-klubben, og sandsynligvis bliver det disse vogne, der kommer med i DJK's særtog den 9. december 1973. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

**Søndag den 9. december 1973** finder den årlige juleudflugt sted, og i år har vi valgt at køre med dansk skinnebusmateriel på Gribskovbanen og Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen.

## Planen for udflugten ser således ud:

|                                      |            |
|--------------------------------------|------------|
| København H. (S-tog til Hillerød) .. | afg. 9.02  |
| Hillerød .....                       | afg. 9.50  |
| Hornbæk .....                        | ank. 12.40 |

## Frokostpause

|                           |               |
|---------------------------|---------------|
| Hornbæk .....             | afg. 15.40    |
| Helsingør .....           | ank. 16.40    |
| Helsingør (plantog) ..... | afg. 16.58    |
| København H. ....         | ank. 17.47 .. |

Særtoget på strækningen Hillerød-Gilleleje-Helsingør vil blive oprangeret af to Sm fra HHGB. På samme strækning vil der blive holdt fotostop.

Julefrokosten indtages på Hotel Trouville i Hornbæk, og Salgsafdelingen sørger for, at De kommer i god stemning på turen ved at arrangere lotteri m. m.

**Prisen for udflugten** (incl. frokostplatte på Hotel Trouville) bliver:

|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| fra København H. ....            | kr. 60,00 |
| fra Hillerød til Helsingør ..... | kr. 50,00 |

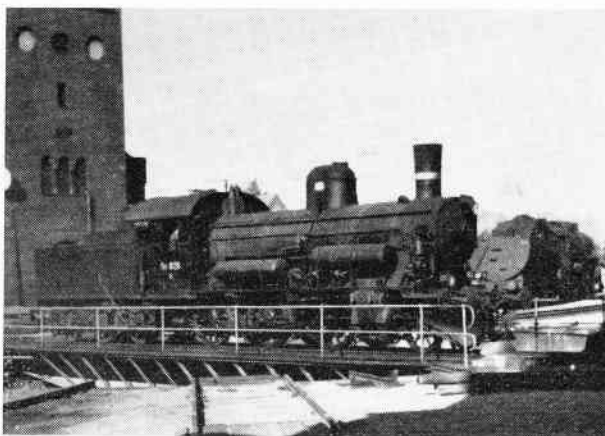
Tilmeldelse sker ved **senest lørdag den 1. december 1973** at indbetale ovennævnte beløb på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. Kvitteringskuponen medbringes og ombyttes i toget med billet. Der gøres opmærksom på, at ordinære rejsehjemler ikke er gyldige til udflugten.

Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Snyd ikke Dem selv for den oplevelse endnu en gang at køre med Scandia-skinnebusser på nordsjællandske privatbanestrækninger. Snart kører der ikke flere af disse skinnebusser, der i over tyve år var det mest anvendte materiel i persontog på danske privatbaner.

POR/PSR

## DJK køber damplokomotiv D 826 af DSB



Her er D 826 i sine velmagtsdage (august 1964) fotograferet på drejeskiven i Korsør. I baggrunden ses E 976.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Mange jernbaneentusiaster har i de seneste år ærgret sig over, at der ikke fandtes flere driftsklare D-maskiner, der kunne anvendes i udflugtstog. Efterhånden havde man af fundet sig med, at de fotogene D-maskiner havde kørt deres sidste tur, men netop som håbet næsten var udsøkt, viste der sig muligheder for atter at se D-maskiner i drift.



Revisionsperioden for dampkedler på damplokomotiver er i sommer blevet forlænget fra elleve til tyve år, hvilket har bevirket, at flere damplokomotiver, der har været hensatte, atter må anvendes i drift, såfremt de ellers er driftsmæssigt i orden.

Dette har bevirket, at blandt andet de to D-maskiner 825 og 826 efter ny trykprøve m. m. atter må køre.

Fra Dansk Jernbane-Klub's side har der længe været planer om at købe et større lokomotiv til brug ved udflygtstog og til at supplere vore maskiner ved museumsbanerne i forbindelse med kørsel på »fremmede strækninger«. Til dette formål synes D-maskinen at være passende, og bestyrelsen har da også rettet henvendelse til DSB for at købe damplokomotivet D 826.

I samme forbindelse kan vi nævne, at D 825 sandsynligvis sælges på lignende måde til Østsjællandske Jernbane-Klub.

Lad os håbe, at handlerne snart går i orden, således at vi i 1974 kan få en rigtig udflygt med et typisk blandettog trukket af en D-maskine på en af sidebanerne.

OCMP

### Delingen af DJK's Nordjyske afdeling

Igenennem de tolv år, Dansk Jernbane-Klub har bestået, er foreningens nordjyske afdeling vokset betydeligt. Desværre har medlemmernes geografiske placering hovedsageligt været omkring de østjyske storbyer, mens kun et fåtal bor i Midt- og Vestjylland.

Det er klart, at de krav til orientering og personlig kontakt mellem medlemmerne og afdelingsledelsen, som er nødvendigt at opfylde for, at man kan tale om en effektiv lokalafdeling, er meget vanskelige at løse i et så stort geografisk område.

Derfor har det længe været Nordjyske afdelings ønske at få afdelingen delt, dog ikke førend der blandt de berørte medlemmer selv var et reelt ønske om at »stå på egne ben« i egen afdeling. Manglende interesse for en nyudskilt afdeling fra medlemmernes side ville kun give den nye afdeling en så skæv start, at dens levetid ville blive ret begrænset.

På samarbejdsudvalgsmødet i København, den 28. april 1973, kom hr. E. Hedetoft frem med ønsket om oprettelsen af en lokalafdeling i det nordlige Jylland, og da man fra foreningens side kender til det arbejde, som Hedetoft og hans arbejdsbold har udøvet på forskellig måde, må man vel holde med os, når man fra vor side ikke nærer nogen fare for at lægge en ny afdeling i disse hænder. At gruppen omkring Hedetoft ikke er uvant med at afholde gode møder, vidner de hyggelige sammenkomster, der sidste vinter afholdtes i Ålborg for DJK-medlemmer og gamle APB-folk.

Heller ikke bestyrelsen i DJK har set nogen fare i forbindelse med en deling, da den har givet sin sanktion, hvilket den gennem foreningens love er berettiget til.

Den nye Nordjyske afdeling og den gamle, nu Midtjysk afdeling, har i det sidste stykke tid ført samtaler, der er mundt ud i, at man ønsker at samarbejde på så mange punkter, som det er muligt. Samtidig skal det da også nævnes, at det nuværende Ålborg/Det nordjyske Storamts grænser er gældende for den nye Nordjyske afdeling.

Nordjyderne gamle afdelingsbestyrelse og den nye Midtjyske afdeling ønsker Dansk Jernbane-Klubs Nord-

jyske afdeling lykke og held i dets virke fremover, og tak for den tid, vi var i samme afdeling.

p. a. v.  
Uffe Andersson.

### DJK's Midtjyske afdeling

**Onsdag den 27. november** kl. 19.30 på Missionshotellet »Ansgar« i Silkeborg (skråt over for stationen).

Ved mødet vil der blive vist film, bl. a. fra »Den skæve Bane«.

I weekend'erne den 8.-9. og 15.-16. december kører der juletræstog i Handest med materiel fra MHVJ. Togene vil afgå fra Handest station til plantagen ca. hver halve time dagen igennem, og for kun kr. 15,00 får De familien med juletræstoget samt et juletræ efter eget valg. **UA**

### Lokalafdelingen Fyn/Syddjylland

**Tirsdag den 20. november** kl. 19.30 i Industripalæet, Albanitorv, 5000 Odense, afholdes der atter medlemsmøde i afdelingen. Programmet er endnu ikke endeligt fastlagt. Sandsynligvis bliver der et causeri med jernbanehistorisk indhold samt gættekonkurrence.

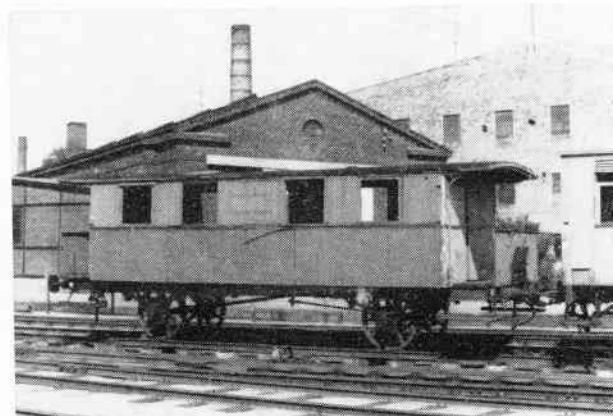
Ved mødet kan der købes kaffe, te, øl og sodavand m. v., og alle jernbaneinteresserede er velkomne.

**N. Chr. Lind.**



### Arbejdsboldet på Frederiksberg station

»Trange tider, langsomt skrider«, især når arbejdskraften mangler. Vi, der indtil nu har fundet frem til foreningens vogne på Frederiksberg station, arbejder i øjeblikket på skovvognen, tidligere specialvogn 501, som gerne skulle



*Specialvogn 501, der gerne næste sommer atter skulle fremtræde som skovvogn på Museumsbanen, på Frederiksberg Station i september 1973. Foto: K. E. Jørgensen.*

være færdig til næste sæson på Museumsbanen. Desværre er mulighederne for at nå dette ikke ret store, hvis ikke De møder op og giver et nap med.

Enhver form for hjælp søges, både »dem med de ti tomfellingre« og faglærte arbejdere (smede, tømrere og malere). Vi arbejder hver lørdag fra ca. kl. 10 på vognen, der

står i spor 17. Adgang til spor 17 sker fra læssevejen forbi syrefabrikken.

Skulle De have lyst til at være med, men ønsker yderligere oplysninger, så bedes De henvende Dem til Finn B. Paulsen, Nakskovvej 62 A, 2500 Valby, eller på telefon (01) 46 22 55, bedst fredag kl. 19.00–21.00.

»De fem«.



## Museumsbanen

### MARIBO-BANDHOLM

Den 23. september kørte Museumsbanens sidste plantog i 1973, og driftsudvalget er nu i fuld gang med at færdiggøre årets driftsberetning med dertil hørende tabeller. Om driftsresultatet kan på nuværende tidspunkt kun siges, at der har været en ringe stigning i antallet af rejser med plantog (2,01 pct.), mens vi må notere os et væsentligt fald i rejsernes antal med særtog.

Driftsudvalget vil nu søge at finde årsagerne til dette fald og vi vil sikkert ændre reklamepolitikken i 1974 med henblik på at forøge passagerantallet. Om driften i øvrigt tillader vi os at henvise til Museumsbanens driftsberetning, der vil blive bragt i et af de næste numre af tidsskriftet.

Aktiviteten i remisen i Maribo er efter sæsonens afslutning på ingen måde stilnet af. Personalet er allerede nu i gang med at forberede sæson 1974. Endvidere har Lollandsbanen i 1974 100 års jubilæum, og ved denne lejlighed vil vi gerne kunne præsentere LJ nr. 19 og personvognen LJ Ca. 16 i ekstra god stand.

Vore lokomotivfolk arbejder ihærdigt med at reparere nr. 19 og KIØGE, således at vi ved sæsonstarten i 1974 skulle have tre pålidelige lokomotiver. I forbindelse med KIØGE's reparation skulle lokomotivet gerne lakeres, og vi vil gerne i forbindelse med en uddannet maler, der eventuelt kunne hjælpe os med dette arbejde i løbet af foråret.

Driftsudvalget og bestyrelsen har i fællesskab drøftet mulighederne for at ændre ledelsesformen ved Museumsbanen med henblik på at få en bedre udnyttelse af de arbejdsdage, som vor arbejdsstyrke frivilligt yder gennem hele året. Fra flere sider har der været peget på, at man i stedet for at vedligeholde alt det materiel, der er placeret i Maribo, kun skulle koncentrere kræfterne om det materiel, der anvendes i driften. Desværre må såvel driftsudvalget som bestyrelsen afvise denne idé, da den vil betyde, at en masse værdifuldt materiel vil gå til grunde. Endelig vil det være i modstrid med foreningens formålsparagraf.

Når man overvejer alle disse problemer vedrørende vedligeholdelse, kan man ikke undgå at komme til at tænke på planerne om en vognhal, der kunne huse en del af vort materiel, og dermed beskytte det for vind og vejr. Lad os håbe, at bestræbelserne for at få bygget en hal må lykkes snart.

Indtil da må vi søge at beskytte alt vort materiel på bedst mulig måde, og for at få en bedre vedligeholdelse af materiellet med den arbejdskraft, vi råder over, er det nødvendigt, at vi gennem en bedre organisation søger at bekæmpe spildtid ud over de nødvendige og hyggelige pauser, der er med til at skabe sammenholdet mellem personalet ved Museumsbanen.

Skulle du ikke have mulighed for at komme til Maribo for at give et nap med dér, så kunne du måske, hvis du har tid og lyst, kontakte foreningens arbejdsleder på Frederiksberg, hvor man er i gang med at restaurere en af de gamle skovvogne, der har kørt mellem København og Klampenborg. (Se i øvrigt afsnittet om arbejdet på Frederiksberg andetsteds i tidsskriftet).

### FAXE's fabrikationsplader

Det er nu lykkedes at finde frem til FAXE's fabrikationsplader, der blev »afhentet« omkring den 5. april 1973 fra remisen i Maribo.

De forløbne måneder er anvendt til et ihærdigt efterforskningsarbejde, der altså omsider har givet resultat, idet pladerne atter er i foreningens varetægt.

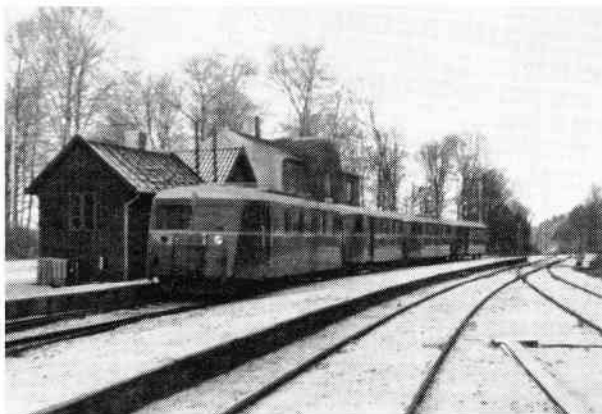
Efter at have »fundet« FAXE's fabrikationsplader er alt sat ind på også at få skaffet LJ nr. 19's til veje, og da vi har visse spor at gå efter, skulle opgaven ikke synes så umulig som hidtil.

I denne forbindelse kan vi nævne, at skulle nogen af vore medlemmer være i besiddelse af oplysninger, der kan hjælpe til med at skaffe alle de effekter, der har været efterlyst her i bladet, til veje, vil bestyrelsen gerne underrettes derom.

JEK

## SALGSafdelingen

### Julekortet 1973



Snart melder tiden sig, hvor man atter går i gang med at sende julehilsner til venner og bekendte, og som jernbaneentusiast er julekortet med et rigtigt jernbanemotiv sikkert en god form for en julehilsen.

Motivet til julekortet 1973 har vi hentet fra Gribskovbanen, og da 1973 sandsynligvis bliver det sidste år, hvor Scandia-skinnebussene stadig anvendes i regelmæssig drift på flere privatbaner hele året, har vi valgt et billede med disse vogne. Motivet er tilmed fra skinnebussernes »første jul«, idet billedet, der viser et firevogns skinnebustog på Kagerup station, er fotograferet af fhv. driftsbestyrer G. Thage den 23. december 1947. De fire vogne på billedet er GDS S 1 og 2 samt GDS T 1 og 2. Prisen for julekortet er som de foregående år 75 øre pr. stk.

Vi har stadig et lille oplag af »Julekortet 1968« (GDS damplokomotiv nr. 10 på Kagerup station, 1940). Dette kort koster 50 øre pr. stk. Endvidere har vi et restoplæg af

»Julekortet 1969/2« (HAJ nr. 3 med tog på Hammelbanegården i Århus i 1907), »Julekortet 1971« (KRB nr. 1 og 2 under snerydning ved Stakhvegård i 1929) og »Julekortet 1972« (E 994 med persontog mellem Roskilde og Gadstrup, 12. januar 1963). Disse kort koster 75 øre pr. stk.

Ved køb af 10 stk. »Jul 1973«, 5 stk. »Jul 1972«, 5 stk. »Jul 1969/2« og 5 stk. »Jul 1968« nedsættes prisen til kr. 15,00.

Da vi sidste år havde flere henvendelser på dobbelte kort, har vi i år forsøgt at få lavet nogle, og prisen for disse er (incl. kuvert) pr. stk. kr. 1,25. De dobbelte kort kan leveres med motiverne fra julekortene 1969/2, 1971, 1972 og 1973. Ved bestilling bedes De gøre opmærksom på, at der ønskes dobbelte kort, og samtidig må De angive hvilke motiver, der ønskes.

Ved køb af 5 stk. dobbelte kort (1973), 3 stk. dobbelte kort (1972) og 2 stk. dobbelte kort (1971) nedsættes prisen til kr. 11,00.

Kortene kan bestilles ved indsendelse af beløbet svarende til det bestilte antal kort + 0,90 kr. pr. forsendelse på **postgirokonto 17 91 76**, adresseret til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4. tv., 2200 København N.** (På talonen til modtageren anføres bestillingen).

### Tillæg til Driftsmateriel II, 1973

Dansk Jernbanearkiv har ladet fremstille et tillæg til DSB's Driftsmaterielfortegnelse II indeholdende 12 tegninger af vogne, der endnu kan ses i drift, men som ikke er optaget i fortegnelsen, f. eks. litra Gklm, Fdk, Klm m. fl. Endvidere medfølger der to sider med tilføjelser til fortegnelsen.

Tillægget er et udmærket supplement til og uundværligt i forbindelse med brugen af DSB-fortegnelsen.

Prisen for tillægget er kr. 5,00 + 0,80 til porto.

### DSB tjenestekøreplan Øst og Vest, 1972/73

Hermed kan vi tilbyde Jernbanens læsere disse værdifulde tjenestekøreplaner, der nu er overgået i historien. I Tjenestekøreplan Øst vil De kunne finde de sidste køreplaner, der var gældende på »den gamle« Kystbane.

Prisen for de to tjenestekøreplaner er kr. 20,00 + 2,00 i porto.

### Jernbanekalenderen 1974

Atter i år har Herluf Andersens Forlag taget initiativet til at udgive en smuk jernbanekalender, der er redigeret af Jan Koed, Jens Koefoed, Torben Nielsen og Erik Sevaldsen.

I den nye årgang behandles følgende interessante emner:

Storebæltsoverfarten – Den edmonsonske billet – Lollandsbanen (100 år) – Storstadstrafik (København) – Styrevogne – Fjernstyring – Faxe Jernbane – Vingehjulets historie – DSB uniformer – Skagensbanen – Veteranbaner I: Maribo-Bandholm og Mariager-Handest – Englandsforbindelsen over Esbjerg (personer).

Jernbanekalenderen 1974 er udvidet til 26 sider, der foruden 12 store farvebilleder rummer masser af sort-hvide

fotografier. Endvidere er der et nyt kort over Danmarks jernbaner samt en emneoversigt til brug for indsættelse af de enkelte blade i samlebind.

Med kalenderen følger gratis en plastiklomme, og om fornødent kan ekstra lommer bestilles for 0,60 kr. pr. stk.

Kalenderen leveres både til ophængning og som hæfte med omslag. Opgiv ved bestilling venligst, hvilken udgave der ønskes. Prisen for Jernbanekalenderen, der er i format A4, er 29,75 + 1,00 i porto.

Nåede De ikke at købe den første udgave af Jernbanekalenderen (for året 1973), kan De nå det endnu. Også i denne kalender er der 12 store pragtfulde farvebilleder samt mange sort-hvide fotografier. Prisen for denne kalender er kr. 27,75 + 1,00 i porto.

Jernbanekalenderen 1974 eller 1973 kan købes gennem DJK's Salgsafdeling, og bestilling afgives ved at indsende ovennævnte beløb på **postgirokonto 17 91 76**, adresseret til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4. tv., 2200 København N.** **OCMP**



### Adresseændring

Som De måske allerede har bemærket af ovenstående, har Salgsafdelingen fået ny adresse fra den 1. november 1973. Adressen er altså fremover: Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4., tv., 2200 København N. Postgirokontonummeret er uforandret 17 91 76.

**OCMP**

### Fortegnelse over det af Stiftsmuseet og DJK bevarede roebanemateriel

De to damplokomotiver, som DJK råder over, er DdS nr. 5 og DdS B 2.

DdS nr 5 blev bygget af Henschel & Sohn i 1913 til A/S De danske Sukkerfabrikker, der anvendte det i en del år til togfremførelse på roebanerne ved Sakskøbing sukkerfabrik, hvor det blev henstillet som reserve, efter at fabrikkens trækraft motoriseredes. DdS nr 5, der i Sakskøbing oprindeligt havde nr. Da 6, kom tilbage til Sakskøbing omkring 1965.

Foreningens andet roebanelokomotiv, DdS B 2, byggedes af Orenstein & Koppel i 1927 og blev anvendt til strækningsskørsel ved Sakskøbing sukkerfabrik indtil roebanerne der blev nedlagt i 1966. Lokomotivet er karakteristisk ved sin høje skorsten, ved at have sidevinduer i førerhuset og dome og to sandkasser på kedelryggen. Kendt på roebanerne som »Lange Maren«.

Lolland-Falsters Stiftsmuseum fik, som nævnt ovenfor, foræret et lokomotiv af A/S De danske Sukkerfabrikker i 1967, nemlig DdS B 4. Dette lokomotiv blev bygget i 1912 af Orenstein & Koppel til sukkerfabrikken »Vestsjælland« i Gørlev. Her anvendtes lokomotivet indtil 1961, da roebanerne i Vestsjælland blev nedlagt, og derefter kom det til Sakskøbing.

Vognparken, der i dag henstår ved K. Balling Engelsen i Maribo, er tre lukkede godsvogne, nr. 7 og 21 samt en skurvogn uden nr. Endvidere er der ni åbne godsvogne til transport af roer med numrene 56, 62, 449, 480, 754, 1106, 3602, 3618. Godsvognen med nr. 3602 er den sidste roebanevogn, der blev bygget. Endelig henstår der en toakslet vogn med resterne af en lukket vognkasse. Denne vogn stammer fra 1898 og har været materialevogn ved Majbølle Saftstation. **OCMP**