

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **2**
MARTS 1975



KONGELIG HOFLEVERANDØR



Speno International S. A.

GENEVE



slibetog RR 325/555

Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENDSEN A/S

Amaliegade 10 - DK 1256 København K - Tlf. (01) 14 85 00





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. 5 55 38 30

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

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Ingeniør E. Hedetoft
Salgschef Erik B. Jonsen (næstformand),
Niels Christian Lind,
Politibetjent Finn Beyer Paulsen
(sekretær),
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 Alborg.
Tlf. (08) 13 16 26.

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Murevej 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.

Marlager-Handest Veteranjernbane:

Information og bestilling af særtog:
Overtrafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

Medlemskontingent for året 1975:

Ordinære medlemmer kr. 55,00
Juniormedlemmer (under 18 år
den 1. januar 1975) kr. 40,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00
Indmeldelsesformular kan rekvireres
hos sekretariatet (se øverst) - og kon-
tingentindbetalingen sker på det under
»Kassereren« angivne postgironummer.

jernbanen

Nr. 2 - 1975

15. årgang

Redaktører:

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

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

Annonceekspedition:

Otto Danielsen,
Gefionsvej 5 B, 3060 Espergårde.
Tlf. (03) 23 18 60.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ordinær generalforsamling

Lørdag den 19. april kl. 19.30 afholdes ordinær generalforsamling i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen, 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 medfølger »Jernbanen«, nr. 3/75, som bilag eller udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1976. Bestyrelsen foreslår kontingentet for 1976 forhøjet til kr. 60,- for ordinære medlemmer, juniormedlemmer dog kr. 40,-. Forhøjelsen skyldes bl. a. stigende udgifter til trykningen og udsendelsen af medlemsbladet.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m. v.
Følgende medlemmer af bestyrelsen m. v. er villige til genvalg:
Birger Wilcke (formand),
Mogens Bruun,
Erik B. Jonsen og
Ole-Chr. M. Plum.

Poul Skebye Rasmussen (suppleant),
Hans Hartmann (revisor),
Thorkild Ring Hansen (revisorsuppleant).

6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m. v. og til punkterne 6 og 7 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest den 5. april 1975.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København, i februar 1975.

BESTYRELSEN

Vort forsidebillede:

I forbindelse med overleveringen af MZ-lokomotiver fra Trollhättan til Helsingør benyttedes lejligheden i flere tilfælde til at foretage prøvekørsler i SJ-godstog mellem Göteborg og Helsingborg. MZ 1445 ses her - en forårsnat (21. maj 1974) - efter en sådan rejse - på Helsingborg rangerbangård.

Foto: Ole Kien

BOGTILBUD I MARTS

Gebrüder Bing – Die grossen Nürnberger
Technisches Spielzeug aus der »guten alten Zeit«.
Genoptryk af forhandlerkatalog 1902–1904. 335 s.
Gennemillustreret. Indb. Kr. 158,50

E. T. Honig

Verschiedene Spurweiten in der D.D.R.
Fotoalbum med over 100 fot. Ca. kr. 66,75

Frank Stenvall

Deutsche Eisenbahnen im Bild 1971–72
104 s. 200 fot. Indb. Kr. 46,75

Nordens Järnvägar 1973
Den kendte årbog udkommer i marts. Ca. kr. 46,75

Wilhelm Tausche

Dampflokomotiven der Steyrtalbahn
Smalsporshistorie. 40 s. 9 ill. + 72 fot. Kr. 65,00

J. N. Westwood

Railways of India
192 s. 33 fot. 10 kort. Indb. Kr. 101,25

Vi kan endnu levere følgende udsolgte bøger:

Danske Lokomotiver og motorvogne 1.1.1973

Nordens Järnvägar 1972

Farvel Sporvogn

HÅSE *dansk og
udenlandsk
boghandel*

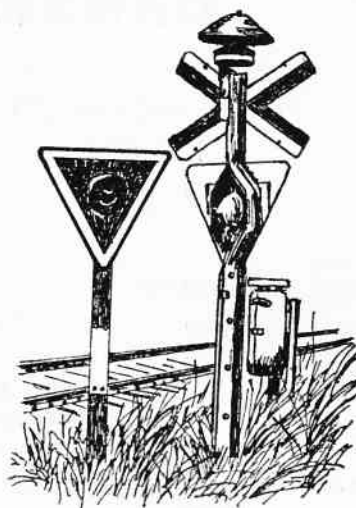
Løvstræde 8 – 1152 København K – Tlf. (01) 11 59 99

Bandholm Maskinfabrik A/S

Brdr. Nielsen

Stålkonstruktioner
Rør- og beholderarbejde
VVS
Certifikatsvejsning
Optisk skæring

Bandholm – Tlf. (03) 88 80 06



Privat-
banerne
Hillerød

Gribskovsbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundredet
Jernbane

MTU

Motoren- und Turbinen-Union
Friedrichshafen GmbH

MAN MAYBACH MERCEDES-BENZ

dieselmotorer – gasturbiner

SUPRAMAR

hydrofil både

SCHOTTEL

bovpropeller – rotorpropeller

SCHAFFRAN

propeller – akselanlæg

repræsenteret af

H. ANKER HEEGAARD

v/ Max Roe-Vesterbrog 10-1620 Kbh. V

(01) 21 46 82



Nye hurtige Intercity-tog til de Tyske Forbundsbaner

Af J. C. Wad

I samarbejde med den tyske industri har de Tyske Forbundsbaner udviklet en ny type hurtigtog, Baureihe 403. Deres maksimale hastighed er på 200 km/t, foruden at de er kendetegnet ved at have en meget høj accelerations-ejne. Firmaet Brown, Boveri und Cie, Mannheim, har spillet en meget vigtig rolle i udviklingen af disse tog, idet det har leveret hele den elektriske udrustning til et af de tre tog, der på nuværende tidspunkt er i drift.

Ved sommerkøreplanens ikrafttræden i 1971 satte Deutsche Bundesbahn deres nye Intercity-drift igang. Den forbinder knudepunkter i Forbundsrepublikken med regelmæssige hurtigtog, der køreplansmæssigt er afstemt efter hinanden.

Denne hurtigtogstrafik udføres for tiden næsten udelukkende af lokomotivtrukne tog, der er kendetegnet ved at have en meget høj komfort.

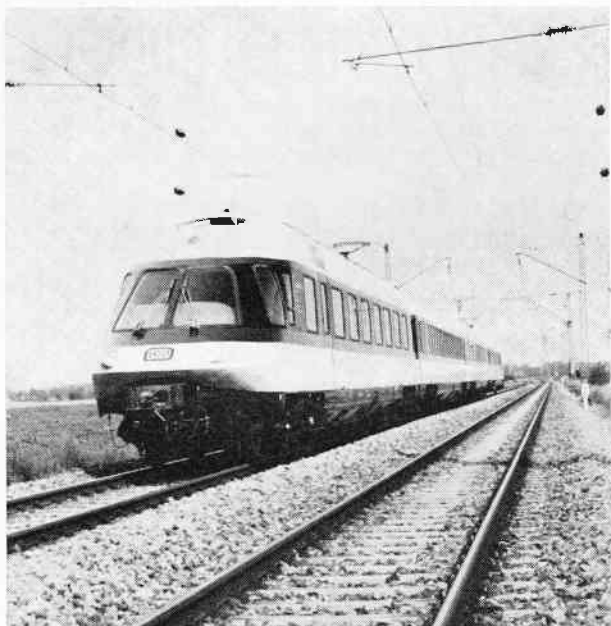


Fig. 1: ET 403 på prøvekørsel. Foto: BBC

For at forøge interessen for Intercity-trafikken, må bl. a. rejsetiden gøres endnu kortere. Det kan man gøre ved at forøge togenes maksimale hastighed samt deres accelerations-ejne selv i de øvre hastighedsområder. Men den ydelse, der er nødvendig for at et lokomotiv kan køre hurtigere, betyder samtidig, at det får et større akseltryk, hvilket belaster overbygningen på strækningerne stærkt.

Alternativet hertil er motortog, hvor man kan fordele fremdrivningsydelsen på alle togets aksler, således at akseltrykket og dermed belastningen på overbygningen forringes. Samtidig betyder det større antal drivaksler, at der opnås en bedre virkningsgrad ved overførslen af fremdrivningskraften.

Ved el-motortogene ET 403 er alle disse synspunkter blevet tilgodeset. Med den meget moderne indretning disse tog har fået, hvilket bl. a. giver sig udslag i, at de

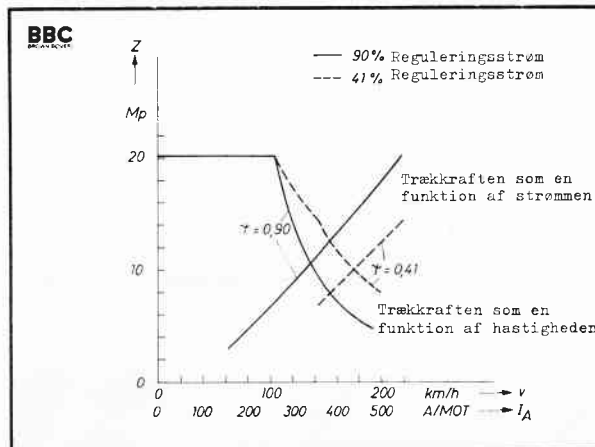


Fig. 2.

med hensyn til komfort hører til den absolutte topklasse, opnås der samtidigt at det bliver endnu mere bekvemt at være Intercity-rejsende.

Motortogets grundstamme er på fire vogne, hvilket vil sige to styrevogne med kupeer, en storrumsvogn samt en spisevogn med et storum og et spiseafsnit, togsekretariat og telefonboks. Det er muligt at sammensætte motortoget på indtil tolv enheder, idet det kan lade sig gøre at sammekoble indtil tre fire-vognstog.

Togets elektriske fremdriftsudrustning er principielt opbygget på samme måde som i S-togene type ET 420. Hver vogn indeholder et komplet sæt fremdrivnings- og bremseudstyr med hovedafbryder, transformator, ensretter, drivmotorer samt anlæg til egenforsyning.

Den elektriske udrustning er for den største dels vedkommende anbragt i bundkar under gulvet, i bogierne og i førerrummet. På taget findes de fartvindskolede bremsemodstande samt højspændingsafbryderne. På de to styrevogne er der desuden anbragt en strømaftager. Gennemgående tagledninger og højspændingskoblinger overfører køretrådsspændingen til mellemvognene.

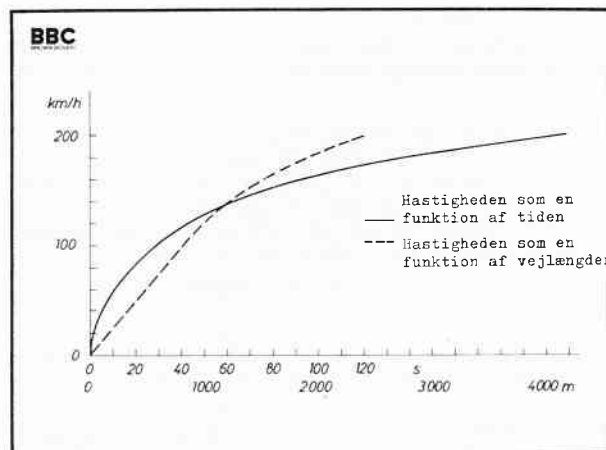


Fig. 3.

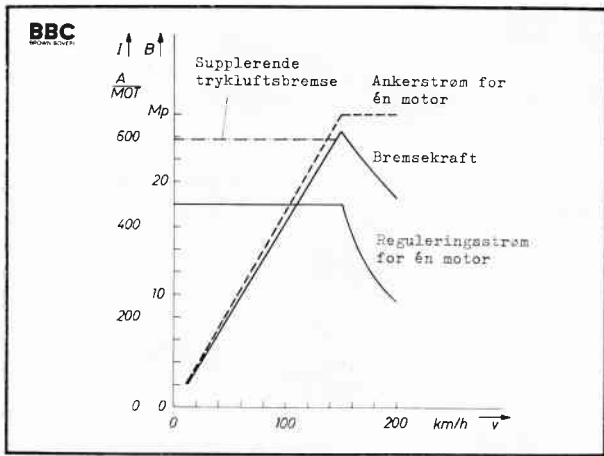


Fig. 4.



Fig. 5.

Fra førerpladsen har lokomotivføreren et godt udsyn – også til instrumentbordet, hvis apparatur er anbragt således, at føreren kan se på dem ved blot at rette blikket en smule nedad.
Foto: BBC

Selve strømforsyningen til togets fremdrivningsmotorer er thyristorstyret. Det vil sige, at disse thyristorer regulerer spændingen til motorerne og dermed motorstrømmen, hvilket bevirker, at trækraften og hermed hastigheden kan reguleres trinløst.

Kraftoverførslen til drivhjulene foregår ved hjælp af et fuldt affjedret ensidigt virkende gummirings kardan-drev.

Hurtigtoget ET 403 har en hastighedsafhængig elektrisk modstandsbremse, der sammen med en trykluft-suppleringsbremse virker som driftsbremse. Ved elektrisk bremsning bliver ankeret på hver af drivmotorerne koblet ind over en modstand, således at motoren kører som generator. Bremskraften kan herved ændres trinløst ved at regulere på motorens magnetiseringsspænding.

For at opnå den krævede værdi med hensyn til begyndelses- og slutaccelerationstiden op til den maksimale hastighed, er den i fig. 2 viste trækraft nødvendig. Togets samlede opkørsel fra stilstand til den maksimale hastighed på 200 km/t varer ca. 2 min., hvilket svarer til en tilbagelagt strækning på 4 km (fig. 3).



DANSUKKER I TAKT MED TIDEN

Ta' en tur med

MARIBO-BANDHOLM MUSEUMSBANE

M. A.

ØRESUNDSBÅDENE

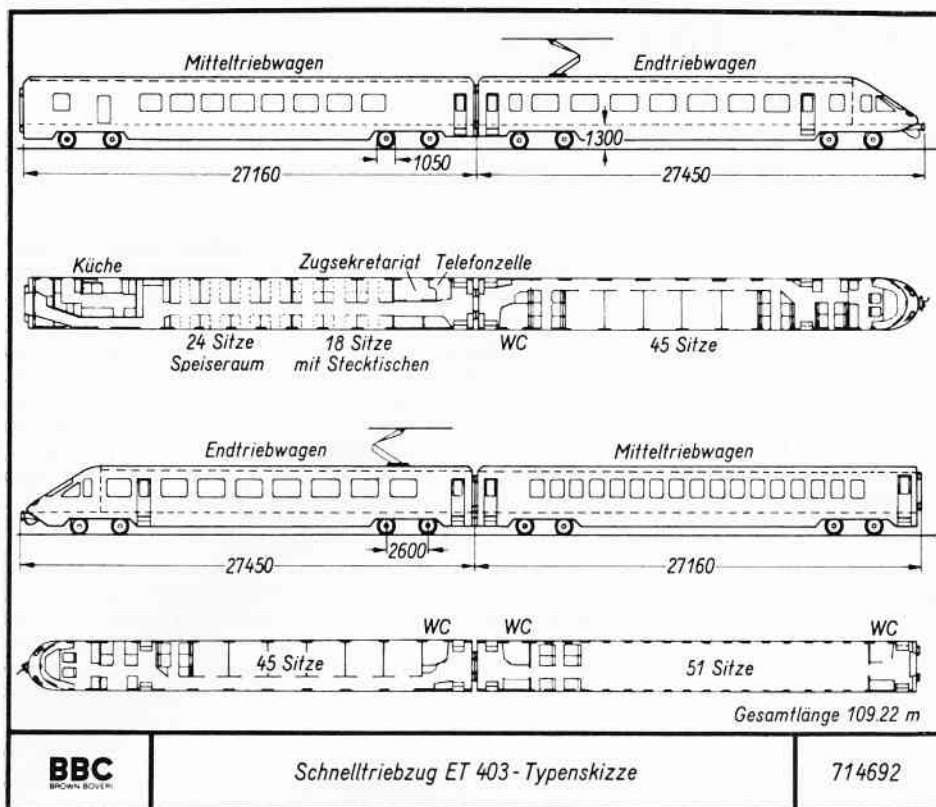


Fig. 6.

I fig. 4 ses et bremsekraftdiagram. Heraf ses at bremsekraften stiger omvendt proportionalt med hastigheden, når man går ud fra den maksimale hastighed, og motorenes maksimale bremsestrøm er konstant. Trykluft-suppleringsbremsen bliver indkoblet ved en hastighed på ca. 145 km/t for at udligne for den faldende kraft fra de elektriske bremsere. Se i ve nedbremsningen fra 200 km/t til stilstand tager ca. 1 min., i hvilket toget har tilbagelagt en strækning på ca. 1650 m.

Til drift af oliepumpe, ventilatorer og kompressorer har ET 403 en trefaset tavle med et hjælpeomformeranlæg. Det består af en ensretterdel, der bliver forsynet med 205 V, $16\frac{2}{3}$ Hz fra en hjælpedriftsvikling på transformerens sekundærside. Foruden dette er der et vognbatteri på 120 V

samt en trefaset vekselretter, med en ydelse på 16 kVA, der giver 3×220 V, 50 Hz.

De af Deutsche Bundesbahn bestilte tre hurtigtog Baureihe 403, blev leveret i foråret 1973.

Før togene kunne indsættes i normal trafik, måtte de gennemgå de for et nyt tog nødvendige og meget omfangsrige undersøgelser og forsøg. Hertil hører de for al hurtigtogstrafik med hastigheder op til 200 km/t nødvendige løbe- og bremsetekniske forsøg. De afsluttende prøvekørsler fandt sted i slutningen af marts 74, og fra sommerkøreplanen 1974 blev de nye motortog ET 403 sat i drift i Intercity-trafikken mellem München og Bremen.

Smalsporede jernbaner, Wales

11.-20. juli 1975. Ferie med udflugter til de talrige smalsporede baner i Wales, f. eks. **Talylyn, Fairbourne, Welsh Highland**. Endvidere besøg på **The Railway Museum** på Penrhyn Castle.

Pris: kr. 1468,-

Prisen inkluderer: Fly Kastrup-London t/r, togtransport London-Wales t/r, kørsel med smalsporede baner, overnatning på vandrerhjem m/ helpension i 8 dage, 2 ekstra overnatninger i London m/ morgenmad, engelsktalende guide, dansk turleder.

Program og tilmelding:

DVL rejser

Kultorget 7, 1175 Kbhvn. K,
tlf. (01) 13 27 27.

De vigtigste tekniske data for ET 403:

Akselrækkefølge: Bo'Bo'+ Bo'Bo'+ Bo'Bo'+ Bo'Bo'

Spændingssystem: 15 kV, $16\frac{2}{3}$ Hz

Max. Hastighed: 200 km/t

Kontinuerlig ydelse (ved 134 km/t og reguleringsstrin 0,90): 3840 kW

Driftsstrøm for en motor: 350 A

Nominal spænding for en motor: 750 V

Trækraft: 20,2 Mp

Største driftsstrøm for en motor: 550 A

Største elektriske bremsekraft: 24,5 Mp

Største bremsestrøm for en motor: 650 A

Hjuldiameter: 1050 mm

Togets total længde: 109,22 m

Tjenestevægt: 236 t

Antal siddepladser: 183

heraf i spiserum: 24

Erindringer i billetform Af P. Thomassen

Ja, hvordan er man blevet sådan. Her er en opgave for psykiatere og andet godtfolk: At finde ud af, hvordan nogen kunne holde ud at være jernbane-fan før 1961, da DJK fik åbnet alt (?) folkets øjne for, at jernbanevæsen også kunne være noget helt andet end »hjul og numre« eller at ligge og rode på dagligstuegulvet med sin legetøjsbane.

Dette stadium har jeg også som dreng måttet igennem og døjet frygteligt, når familien havde jokket på skinnerne og lavet »skarpe krydsninger«. --

Det var nu ikke gulvbanedriften, som startede min jernbaneinteresse. Den stammer fra Dragør i 1927. Vi boede i 20'erne i ferierne forskellige steder i Dragør, sidst hos en togtfører ved Amagerbanen, og han gav mig en dag en håndfuld indsamlede billetter, som blev begyndeisen til min samling og dermed interessen for banerne. Min far rejste en del og havde gerne et par billetter med hjem fra sine rejser, og da jeg begyndte at køre til skole fra Charlottenlund i 1928, opdagede jeg snart, hvor folk smed deres brugte billetter, som de ikke havde fået afleveret ved kontrollen. Jeg er vis på, at jeg kan takke de massevis dybe ryg- og knæbøjninger for, at jeg ikke allerede for 25 år siden så ud, som jeg gør idag.

Når jeg med måneders mellemrum har et ledigt øjeblik (dvs. når jeg får lyst til at lave noget andet end det, som jeg burde) kigger jeg i min samling, og næsten hvor som helst i den dukker der en billet op med »historie« ved. Her er et lille udpluk:

For en snes år siden var jeg så heldig at købe en samling billetter fra årene omkring århundredskiftet. En dag, da jeg kom hjem fra byen, viste jeg kontrollen i Bernstorffsvej en billet fra Københavns Nordbanegaard til Gjentofte (til 20 øre) og bad om at måtte afbryde rejsen og få billetten påtegnet. »Peddersen« (»portør af toende grad og af guds nåde«, som han selv kaldte sig) gloede henrykt på den og sagde, at det ville han gerne overvære, for de havde en ny afdeling på kontoret. Det viste sig at være en brav jydepig, lidt mere end normalsporet og med stor adhærensøvægt. Jeg bad om at få billetten påtegnet, og hun greb stemplet og fik lige set på billetten – både for og bag. »Næi – wa æ det no for konster ... ? Peddersen,

di studekwaj, det æ nouet, do har lawwen!« Hun bad så mindeligt om at måtte få »rariteten«, og det fik hun. Det var heldigvis en dublet.

Et par billetter har en mere makaber historie. F. eks. Gjentofte-Hellerup fra 12. juli 1897. Omkring 50 års dagen for Gjentofteulykken havde et af dagbladene bragt en artikel om min billetsamling, og den havde en bekendt af mig set, hvorefter han sendte mig billetten med følgende beretning: Efter ulykken, der var sket natten før, ville han ud at se på stedet som så mange andre nysgerrige. Han købte straks en billet til at køre hjem på, men da han havde set på hobene af vognruiner og de mange blodspor, følte han sig mindre vel tilpas, og han skulle ikke køre mere med toget den dag. Billetten gemte han i 50 år!

En anden ulykkesbillet er fra Tåstrup til København, stemplet 1.11.1919. Vedkommende, som gav mig billetten, fortalte at han skulle en »skiftedagstur« til staden med det tog, som delvis blev knust ved Vigerslev-ulykken. Han kom intet til selv, men blev så stærkt chokeret, at han spadserede hjem til Tåstrup og glemte at få billetten godgjort.

Et mere muntert minde klæber til en billet fra Svendborg-Fåborg banen fra julen 1946. Under et juleophold i Svendborg havde jeg været en tur i Fåborg og skulle tilbage med »nattoget« – tog 75 – afg. Fåborg 21.15.. For at nyde det snedækkede landskab i måneskin, stod jeg i førerummet på SFB MB eller MD (såvidt jeg husker), et herligt køretøj, som føreren betjente stående ved kontrollen og med den ene fod på en »jernspade«, der tjente til dødmandsanordning. Ved Aakilde trinbræt var der én, som ville med til Svendborg, og han skulle jo have en billet. Det var en af de velkendte togbilletter, som enkelte ordentlige baner bruger i stedet for de elendige ismejeribonier, der gerne er ulæselige. Da den optagne trinbrætrejsende havde betalt sine ca. 75 øre, skulle tog- og motorføreren – vognen var énmandsbetjent – til at klippe billetten, men det var nu ikke sådan, for vognen var startet og kørte næsten alle sine 45 i timen, slingrende og bumpende henad 22 kg skinnerne fra 1916. Og jeg skal leve for, at billetten blev klippet – alle andre steder end der, hvor den skulle have været klippet, for der var heller ikke lys nok. Manden kunne have rejst til både Odense og Nyborg på den billet, uden at der var blevet vovl. Så siger



motorføreren til den rejsende, som han åbenbart kendte: »Hør, ka du itte ta og jokka på den her tingest og tu'e, når vi kommer til træerne li'e før Ollerup!« så overlod han førerpladsen til den rejsende, mens han selv gik hen under lampen og så nærmere på billetten, og så b'ev der både klippet og tudet. De nåede lige at bytte plads, før der skulle standses på Ollerup station. Hyggelige dage på SFJ!

En vinterdag i 1945 havde jeg været i Kalundborg og ville på hjemvejen tage turen ad Hørve-Værsløv Jernbane til en afveksling. Forbindelsen over Hørve var nogenlunde, det vil sige efter køreplanen. For det blev en lang tur. Fra Kalundborg havde jeg taget et tog, der kørte mod Slagelse, og der skulle være et kvarters ophold i Værsløv. Men det blev nu til mange kvarterer, da både tog fra København og fra Slagelse var godt forsinkede. M6 var ret godt besat, og vi sad og ventede og ventede. Der blev ikke

snakket ret meget, da det eneste brugelige emne, vejret, var brugt op. Det var koldt, så jeg havde taget en Astrakhan-hue på. Uden at tænke nærmere over det, tog jeg Pravda frem og begyndte at læse i den. Så blev der helt stille i vognen. Man gloede på den mistænkelige russiske spion, som måske skulle til Havnsø for at se nærmere på de militære anlæg der. Pludselig lød det fra den fjerneste krog af vognen: »Do, Jens Peter, der séder en TØRK dær hæn!.« Men Jens Peter var klogere. »Næi, ded æ nok snarer' en RÜSER. Gu vé, hva fán der står i dæn sprøjt ...« Så var der stille nogen tid, da det pludselig lød fra en anden krog: »Monstro ham, Ignask, skul' komme på i Føllensløw, så ka de tow stabejser snak' sá'men. Han er godt nok PO!ak, men ded æ det samm' katálsk, de lirer á sig.« Heldigvis kom der hverken en »Ignask« eller Ignaz, som han nok har heddet, i Føllensløw, for det var der ikke kommet noget godt ud af. På det tidspunkt så alle polakker rødt, når de så noget russisk.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 4 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7795/7295 - 7798/7298. (Materiellet var pr. 31/12 ikke officielt overtaget af DSB).

Følgende trækraftenheder (og påhængsmateriel) er udrangeret: Damplokomotiv K 582 (overdraget til »Jernbanemuseet«), diesel-hydraulisk rangerlokomotiv MH 332 (efter brand under transport - 3. februar 1974), elektrisk motorvogn MM 805 og styrevogne for elektriske motorvogne FS 956, 988.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 8 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 781 - 20-84 784 og litra Bno 20-84 785 - 20-84 788 (stationering: Sjælland og Lolland-Falster) samt 57 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 3E0 - 211 5 416.

Samtlige Bk-vogne har nu »Værkstedssområde vest« (Århus). Det vil antagelig fremtidigt være mere relevant - her i rubrikken - at anføre personvognsmateriellets »værkstedssområde« (vedligeholdelsesværksted) fremfor stationeringsstedet.

Følgende personvogne er omlitret (i forbindelse med »deklassering« fra 1. til 2. klasse): Ah 17-21, 011-016, 033-036 til Bah 27-21, 011-016, 033-036 og ABxh 38-21, 394, 396-398 til Bxh 28-21, 394, 396-398. Endvidere er Bgoh 29-64 204 omlitret til Bgh (de resterende Bgoh-vogne vil også blive omlitret - for at frigøre betydningen af underlitra »o« = spædbarnskupé - for ny betydning som tidligere omtalt = A+B styreledninger (for anvendelse i MO-tog); spædbarnstoilet vil blive fjernet fra vognene ved en senere lejlighed).

Følgende 9 stk. personvogne er udrangeret: Cl 29-25, 509, 521, 539, 546, 549, 557, 565, 566 - CRS 3602.

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 1/74 - side 7) og oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1974« (»Jernbanen«, nr. 3/74) kan å jourføres efter ovenstående.

Pr. 31. december bestod vognparken af:

952 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne 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.

138 stk. post- og rejsegodsvogne. I oktober kvartal er ikke sket nogle ændringer.

6153 stk. lukkede godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 57 vogne (Hbis) - og en afgang på 79 vogne.

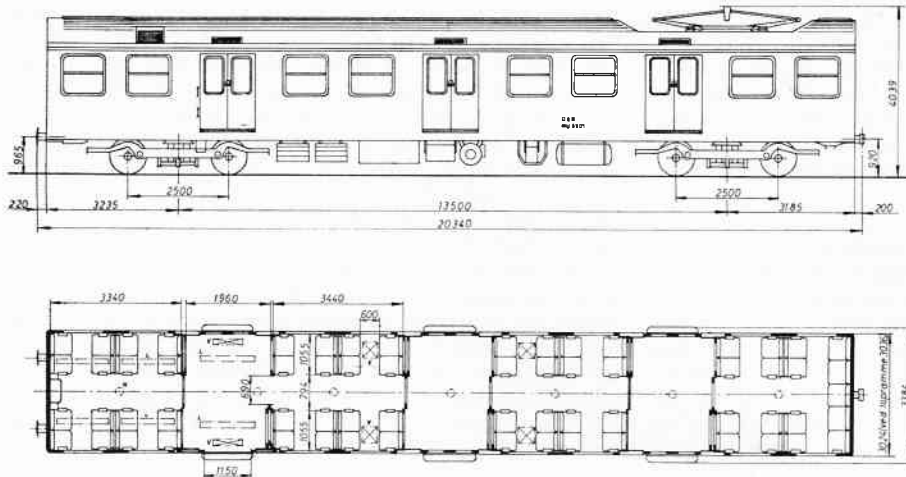
3162 stk. åbne godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 9 vogne (tjenestegodsvogne: 943 2 130 - 943 2 138 - tidl. udrangerede Sk-/Skm-vogne) - og en afgang på 62 vogne.

552 stk. tjenestevogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 1 vogn: Nr. 409 »Togforvarmingsvogn« (Mafd) - og en afgang på 4 vogne: Nr. 329 (Bafd), nr. 404 (Mafd), nr. 507 (Bafd), nr. 579 (Bafd). (Sneplov nr. 112 og 113 er overført fra »Værkstedssområde øst« (København) til »Værkstedssområde vest« (Århus).

643 stk. privatejede godsvogne (samt 8 stk. godsvogne lejet hos DSB). I oktober kvartal er ikke sket nogle ændringer.

*

I februar måned er hos »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« bestilt yderligere 25 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra MU 8541-8565 og 25 stk. elektriske mellemvogne (uden banemotorer), litra FU 8041-8065. Ordren er fordelt på de samme virksomheder, som tilfældet er med de firs vogne, der blev bestilt i 1974 (se »Jernbanen«, nr.



Elektrisk motorvogn af ny type uden førerrum, litra MU. (Det indvendige sædearrangement m. v. i mellemvognen, litra FU, er spejlvendt).

Tegning: DSB

3/74 – side 15); levering sker i forlængelse af de tidligere bestilte vogne: Oktober 1976 – september 1977 (inden den elektrificerede Hareskovbane tages i brug – og således at også Frederiksberglinien kan betjenes med nyt materiel). Hos »Scandia-Randers A/S« er endvidere bestilt 130 stk. tjenestegodsvogne (selvtømmende ballastvogne), litra Fd 946 0 750 – 946 0 879. Vognene, der fortrinsvis skal anvendes ved anlægsarbejder m. v., er af den fra fa. »Talbot« i Aachen tidligere indkøbte type. Det overvejes i øvrigt p.t. at bestille yderligere 15 stk. MZ-lokomotiver.

I oktober kvartal er der i »Centralværkstedet Århus« moderniseret følgende vogne i det såkaldte »up-to-date« moderniseringsprogram: 4 stk. AB-vogne (39-80, 000, 001, 006, 008), 15 stk. B-vogne (20-80, 320, 324, 326, 328, 329, 330, 333, 337, 338 og 20-84, 003, 057, 065, 077, 094, 113) samt 3 stk. BD-vogne (82-80, 021, 023 og 82-84 005). Ved udgangen af december måned befandt der sig i værkstedet 3 stk. AB-, 13 stk. B- (heraf seks med el-varme) og 3 stk. BD-vogne (samt 2 stk. BDg-vogne, hvorpå ombygningsarbejdet er indstillet). I oktober kvartal er der i »Centralværkstedet København« moderniseret tre A-vogne (programmet er hermed afsluttet) og én Bf-vogn – ved udgangen af december måned befandt der sig tre Bf-vogne i værkstedet (og fire vogne var endnu i drift uombyggede). (I tilsvarende oversigt i »Jernbanen«, nr. 6/74 – side 19 – ændres »enogtyve B-vogne« til »nitten B-vogne« – og i opremsningen af vognnumre slettes »035, 060, 071« – og »091« tilføjes).

I februar blev det besluttet at »deklassere« yderligere fire Ah-vogne til litra Bah – det drejer sig om vognene: 024, 025, 071, 072. Hos »Scandia-Randers A/S« er Cl-vognene 29–25, 512, 625 indrettet som »udstillingsvogne« (rødlakerede og mærket »Tjenestevogn 785« hhv. »786«).

Enmandsbetjening af S-tog indføres linievis, begyndende med linie A og Ax den 1. juni. I et enmandsbetjent S-tog skal e'elektroføreren kontrollere, at passagerernes ud- og indstigning er tilendebragt, inden toget afgår fra togekspektionsstederne.

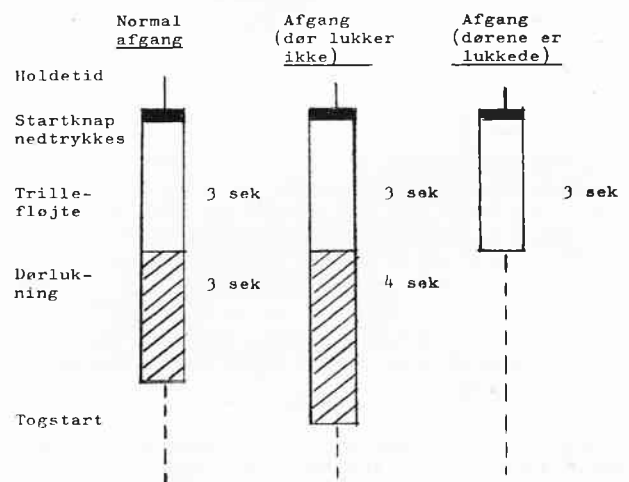
For at gøre det muligt for elektroføreren at forlade førerpladsen og holde fornødent udgik i perronsiden og herfra

iværksætte afgangsproceduren, vil alle nye vogne (fra og med 6. levering) blive udstyret med en del elektriske komponenter (montagearbejdet er i fuld gang såvel i »Centralværkstedet København« som i »Værkstedet Tåstrup« – udstyret er »standard« i vogne fr.o.m. MM 7795/FS 7255), således at en væsentlig del af afgangsproceduren kan foregå automatisk.

Afgangsproceduren deles i følgende faser: 1. **Kontrol af ind- og udstigning**, 2. **Trillefløjtesignal**, 3. **Dørlukning**, 4. **Igangsætning af toget**.

Fase 1 udføres i det nye system af elektroføreren. For at elektroføreren overvågning af ind- og udstigning kan blive effektiv, er der på stationer med krumme spor opsat TV-anlæg, så toget i alle tilfælde kan iagttages i sin fulde udstrækning. (Herved opnår man den fordel, at elektroføreren hele tiden kan overvåge toget i modsætning til togføreren, som på en del stationer må gå ud på perronen for at se hele toget, men i det øjeblik, hvor han giver brummersignal fra et førerrum, kun har overblik over nogle få vogne i toget). Der er foreløbig opsat TV-anlæg på stationerne: Sydhavn, Dybbølsbro, København H., Vesterport, Nørreport, Svanemøllen, Ordrup og Klampenborg (sidstnævnte sted – for afgående 8-vognstog fra spor 6).

Når ind- og udstigning er tilendebragt, trykker e'elektroføreren på knappen »start« i betjeningspanelet (placeret på



dørstolperne i begge sider ved vinduet), og holder denne knap inde. Fase 2, 3 og 4 styres nu automatisk af de indbyggede komponenter. Tidsforløbet for fase 2, 3, 4 ved en normal afgangprocedure er vist i figuren, der tillige angiver tidsforløbet for en afgangprocedure, hvor én eller flere døre ikke lukker, og for en afgangprocedure, hvor dørene er lukkede.

Når toget har bevæget sig ca. to vognlængder, slippes knappen »start«. Toget har nu opnået en hastighed på ca. 20 km/t. Betjeningen af toget ved den videre kørsel foretages herefter fra den normale førerplads – fra startknappen slippes til dødmandspedalen nedtrykkes må ikke gå mere end ca. 5 sekunder, da toget ellers nødbremses.

Såfremt der under afgangproceduren sker et eller andet uregelmæssigt (f. eks. at en passager kommer i klemme i en dør), kan elektroføreren slippe den grønne knap »start« og trykke på den røde knap »stop«. Afgangproceduren afbrydes da, og toget standser (afbremses). Dette vil med det nye system gå meget hurtigere end tidligere, hvor elektroførersens reaktion måtte afvente togførersens observation af det skete og hans afgivelse af brummersignal »stop«. Visse faresituationer opstår i dag fordi passagererne ikke hører togførersens trillefløjte og derfor springer på toget. I det nye system vil der **under hver enkelt vogn være anbragt en trillefløjte**, hvorfor det vil være meget tydeligt for alle, at toget er ved at afgå.

Det nye betjeningspanel i førerrummene har 5 henholdsvis 6 knapper. De to øverste knapper »start« og »stop« er indkapslet i en halvmåne, således at man let kan føle sig frem til dem. Disse knapper anvendes til at starte afgangproceduren henholdsvis at afbryde denne. Knappen »døre« anvendes til at frigøre dørene i den vognside, panelet er anbragt. Knappen »fløjte« anvendes til at betjene togføljeten. Knappen »brummer« anvendes til afgivelse af brummersignaler, når toget er medgivet togfører. Knappen »samtale-anlæg« er kun anbragt i betjeningspanelet i højre vognside og anvendes til samtaler mellem personalet i førerrum, f. eks. ved bremseprøve.

I forbindelse med enmandsbetjening af S-tog bliver ombyggede vogne forsynet med et nyt bremsesystem – **EP-bremsen**.

Den bremsemethode, der i dag bruges i vore S-tog, bygger på det princip, at man har en trykluftledning gennem toget. Denne trykluftledning kaldes for bremseledningen og har et tryk på 5 kp/cm². Enhver bremsning med trykluftbremsen på S-tog indledes ved, at man et eller andet sted i toget lader luft slippe ud af bremseledningen. Dette sker normalt ved førerbremseventilen, men kan også ske ved et brud på bremseledningen eller ved et træk i nødbremsen. Efter at man har fået sænket bremseledningsstrykket, vil vognene på grund af styreventilens funktion begynde at bremse. (Dette gælder naturligvis ikke, hvis vognen er stillet til ledning). Denne bremsemethode er uhyre sikker, da bremsningen kun afhænger af, at man et eller andet sted får hul på bremseledningen.

En ulempe har dog dette bremsesystem, nemlig den, at denne bremsemåde er temmelig langsom, da man er afhængig af, at trykfaldet kommer hele vejen ned igennem bremseledningen, inden bremsningen kan påbegyndes på den sidste vogn. Tilsvarende vil en løsning også medføre, at løsningen på den sidste vogn først vil komme, når trykstigningen er nået igennem hele togets bremseledning.

Indførelse af HKT-anlæg i S-togene vil derimod kræve, at togenes bremsesystem bliver betydeligt hurtigere end i dag, således at bremsningen såvel som løsningen finder hurtigt sted. I anledning af indførelsen af enmandsbetjening på S-togene vil en hurtig løsning og bremsning og dermed en mere præcis bremsning også være ønskelig af hensyn til, at man, som ovenfor nævnt, på nogle stationer har opsat fjernsynsskærme.

Denne præcise bremsning opnår man ved indførelse af den såkaldte EP-bremse. EP-bremsen (EP betyder elektro-pneumatisk) betjenes ligesom den indirekte bremse med førerbremseventilen, men i modsætning til den indirekte bremse (hvor bremsningens påbegyndelse delvis er afhængig af, om trykfaldet er nået til den sidste vogn), vil EP-bremsen blive aktiveret elektrisk, d.v.s. man her får en samtidig og øjeblikkelig bremsning på alle togets vogne. Tilsvarende vil en løsning af bremsen også finde sted på alle vogne samtidig, på grund af et elektrisk signal fra førerbremseventilen over en elektronisk styreenhed går ud i en gennemgående elektrisk ledning og på den måde samtidig påvirker EP-bremsen på samtlige vogne.

Samtidig med indførelse af EP-bremsen vil det dog stadig være muligt at bruge den indirekte bremse. Den indirekte bremse vil under alle omstændigheder være virksom ved bremseledningsbrud, træk i nødbremse samt ved farebremsning.

Prøvekørslerne med materiel med såvel virksomt udstyr (på linie A og Ax – togfører medgives stadig) som uvirksomt udstyr (øvrige linier) er påbegyndt i februar (vognene kan kendes på mærkaten »EP« anbragt i førerrumsvinduet).

*

Anlægsarbejderne på **Køgebugtbanen** mellem **Vallensbæk og Hundige** forløber i fuld overensstemmelse med arbejdsprogrammet med forudsat ibrugtagning ved køreplansskifte september 1976. Samtlige jord- og broarbejder, på nær stationsbroen i Hundige, er stort set fuldført. Sporarbejderne er fremme på Hundige station og tilbage står i løbet af foråret at udføre depotspor m.v. på stationen. Mastefundering og -rejsning forløber i et vist omfang sideløbende med jord- og sporarbejderne og i øvrigt så tæt efter disse som muligt. I januar påbegyndtes ledningsmontagen. Udførelse i marken og på værkstedet i Vanløse af sikrings- og telearbejderne er ligeledes påbegyndt. Bygning for omformerstationen i Hundige er udbudt i efteråret, medens stationsbygningerne i Ishøj og Hundige først igangsættes i august-september.

Anlægsarbejderne på **Hareskovbanen** forløber også i fuld overensstemmelse med det fastlagte arbejdsprogram, der forudsætter den nuværende dieseldrift indført til Svanemøllen den 1. april 1976 og banens overgang til S-togsdrift ved køreplansskiftet oktober 1977. Efter Svanemøllen stations flytning til syd for Strandvejsbroen og forlægning af sporene i forår – sommer 1974 er arbejdet med hovedparten af det resterende tunnelstykke for udadgående Hareskovbanespor langt fremme. Sænkning af 3. og 4. hovedspor udføres i marts/april. Den sidste del af Frihavnsbanen er i februar anbragt i (flyttet til) endelig tracé. Bygningsarbejderne på Svanemøllen station – herunder gangbro og trappehuse i stålkonstruktion – er program-

mæssigt fremme og skal ibrugtages nu til sommer. Per-rontage – i en på grund af de forholdsvis smalle perroner lavere konstruktion end normalt anvendt – er delvis fuld-ført. Den godt 300 m lange sporudfletningsbro for Hare-skovbanen over Ydre Bybane og Lersø Parkallé er i det væsentlige fuldført, arbejdet er fremskyndet på grund af dieseldriftens indføring til Svanemøllen 1. april 1976. Ved Tuborgvej-Emdrupvej er den sidste større jord- og bro-entreprise i gang. Da der ind imellem de forskellige etaper skal ske sporomlægninger (en sådan blev foretaget mellem km 1,2 og km 2,55 den 19. januar) vil arbejdet først være afsluttet i foråret 1976. Sporarbejdet for begge spor er i alt væsentlig fuldført mellem Buddinge og Farum, og på strækningen fra Buddinge ind til Svanemøllen vil spor-arbejdet i alt væsentlig være fuldført inden udgangen af dette år. Mastefundering og -rejsning er fuldført Buddinge-Hareskov (begge st. inkl.) samt mellem Svanemøllen og Ryparken. Køreledningsmontagen er i vidt omfang fulgt umiddelbart efter masterejsning. Bygningsarbejderne for tre omformerstationer – hvortil udstyr er i ordre – er ud-budt. Bygningsarbejderne for stationsbygningerne – bortset fra Ryparken, der af hensyn til stationens ibrugtagning for dieseldrift april 1976 er udbudt – påregnes udbudt som-meren 1976.

Sporombygningsarbejdet i **Boulevardtunnelen** (betonsvel-ler på tunnelgulvet uden ballast) afsluttedes den 9. novem-ber. Arbejdet blev noget forsinket på grund af, at arbejds-processerne har været noget vanskeligere end forudset ved planlægningen af arbejdet. Endvidere blev der umiddel-bart før påbegyndelsen af fjernsporene vedtaget ændrin-ger af sporbeliggenheden for disse to spor, som nu er sænket 5–10 cm og trukket sammen til 4 m sporafstand for at skaffe plads til en fremtidig elektrificering – hvilket også har betydet en mindre forsinkelse.

I forbindelse med sporombygningsarbejder foretages der ofte kurvereguleringer, udveksling af sporskifter, flytning af sporforbindelser og lignende. Dette er også tilfældet i **Klampenborg**, hvor arbejdet dog har fået et noget større omfang end normalt. Da såvel de gennemgående hoved-spor som vigesporene og et par af sporskifterne skulle fornyes på grund af slid, er det blevet besluttet at benytte lejligheden til samtidig med fornyelsen af sporene at ændre disses linieføring, således at gennemkørselshastigheden kan forhøjes fra 40 km/t til 80 km/t, hvilket var det højst mulige uden meget omfattende foranstaltninger. Den stør-ste sideflytning af sporene er 6–7 m. Arbejdet var i det væ-sentlige afsluttet den 1. marts. Der resterer visse perron-arbejder – idet lejligheden er benyttet til at hæve perroner-ne for spor 1 og 4 til 55 cm o.s.

For vejdirektoratets regning er påbegyndt udførelse af en underføring bestående af to ca. **19 m brede** rør under Vest-banens fire spor ved Glostrup. Rørene støbes i en grube ved siden af banen, hvorefter de presses igennem bane-dæmningen under stadig bortgravning af fylden og med sporene – forstærket med afstivninger – hvilende dels på banedæmningen dels på tunnelrørene. Metoden, der i de seneste år har været anvendt ca. 25 gange ved DB, kom-mer ved denne lejlighed for første gang til anvendelse her i landet og indebærer, at man undgår de langvarige hastig-hedsnedsættelser og sporspæringer, der ellers ville have været nødvendige i dette tilfælde. Selve gennempresnin-gen, der sker med en hastighed af 12–15 cm i timen, og som skal foregå kontinuerligt, finder sted i april.

*

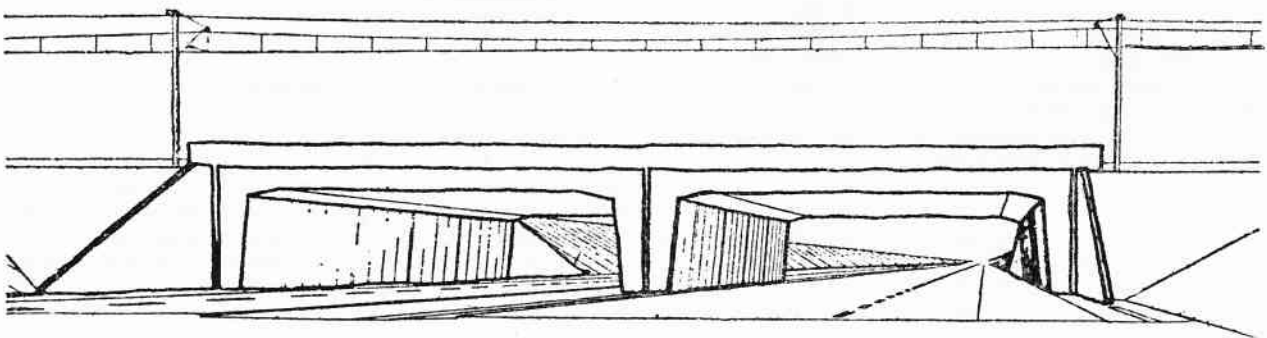
På Vrå station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1953) taget i brug den 10. december, og samtidig afløstes stationens F- og I- signaler af armsignaltypen af dagslys-signa'ler (og stationen er nu også udstyret med PU- og U-signaler). Den følgende dag blev automatisk linieblokanlæg mellem Brønderslev og Vrå taget i brug, og fra den 12. december fjernstyredes Vrå station fra FC Ålborg.

Et nyt midlertidigt sikringsanlæg for Østerport station (fjern) blev taget i brug den 11. december – og dagslys-signaler afløste stationens sidste armsigna'ler – fire stk. af de i alt sytten, som Elektrotjenesten fjernede i hele landet i 1974. Antallet af armsignaler var pr. 1. januar 1975:

	øst	vest	i alt
Indkørselssignaler (I)	22	61	83
Stationsbloksignaler for udkørsel (SU)	5	5	10
Udkørselssignaler (U)	15	41	56
Dækningssignaler (DS)	–	4	4
Togvejssignaler for udkørsel (TU)	8	7	15
Fremskudte signaler (F)	14	27	41
Armsignaler i alt	64	145	209

Den 6. januar nedlagdes Støvring station (som kun fun-gerede som »sikkerhedsstation«), og samtidig bortfaldt de automatiske linieblokanlæg Skørping-Støvring-Ellidshøj.

Den 1. februar blev strækningen København H./Skelbæk-Valby (nærtrafiksporene) indlagt under fjernstyringen fra FC København nær. Det medfører, at alle opkald fra signal-telefoner (Valby ekskl. – da selve stationen er holdt uden-for fjernstyringen indtil videre) går til FC, at S-baneradio



Tegning af underføringen for motorringvejen på Vestbanen mellem Brøndbyøster og Glostrup. De to tunnelrør vejer hver 2900 tons, de er udvendigt 19 meter brede, godt syv meter høje og 25 meter lange.

kan anvendes til sikkerhedsmeldinger – og at højttalerne på Enghave station betjenes fra FC. Fra samme dato fjernstyres hele strækningen Klampenborg (ekskl.) – Helsingør fra FC Helsingør – jvf. »Jernbanen«, nr. 6/74 – side 21.

Rangerrygsignalerne på Århus Rangerbanegård, der er gamle armsignaler, er udslidte. I stedet for at bekoste omfattende reparationer skal der i forbindelse med nedløb fra rangerryggen indføres brug af radio. Herefter vil de gamle signaer blive fjernet. Der vil blive installeret en fast station i hus P for rangerryg I og i hus N for rangerryg II. Endvidere leveres 4 stk. slæbbare anlæg, der er beregnet for anbringelse i rangermaskinerne. Det er hensigten, at anlæggene skal udleveres forud for og afleveres efter hvert nedløb.

*

»Sikkerhedsreglement af 1975« trådte i kraft den 6. januar. Det forudsættes, at alle seriøst arbejdende jernbane-entusiaster anskaffer sig SR – det kan jo lade sig gøre – takket være DSB's velvilje – gennem DJK's sagsafdeling (se bl. a. »Jernbanen«, nr. 6/74, – side 28). Med reglementet følger et introduktionshæfte »– noget om nyt SR«, der på fortræffelig vis gennemgår de nye bestemmelser samt afvigelserne fra tidl. SR og SIR m.v. Derfor skal kun en enkelt detalje trækkes frem: Afgangsproceduren for tog er som bekendt ændret – og i forbindelse hermed er de særlige lysafgangssignaler bortfaldet. På København H. (sporene 1–8) og i Roskilde, Næstved, Korsør, Nyborg, Vejle, Horsens, Skanderborg, Århus H. og Herning er signalerne bibeholdt som et **underretningssignal for togføringen** om, at der er stillet udkørsel for toget. Signalernes virkemåde er samtidig ændret, således at de tænder samtidig med at udkørselstogvejen indstilles. På grund af særlige forhold er lysafgangssignalerne bibeholdt uændret på Helgoland station og i Buddinge og Hareskov. (I det første tilfælde på grund af manglende PU-signaler).

Et sikkerhedsreglement er en levende sag – indtil udgangen af februar var der allerede udsendt 52 rettelser/både til »SR 75«, retfærdigvis skal siges, at de fleste rettelser skyldes »justeringer« af teksten, idet man har udnyttet »gode råd« fra de forskellige personalegruppers instruktionsmøder. En væsentlig ny ting kan imidlertid snart dukke op – ændring af »Kendingssignal for tog« fra ét lys til **tre lys – det såkaldte »trianglelys«**, som kendes hos SJ og DB. Der er i reglementet allerede taget højde for indførelse af den såkaldte »UIC-slutsignallygte« (der kun viser rød lys bagud – og som tænder og slukker ved hjælp af fotocelle, f. eks. ved kørsel ind og ud af tunnel'er). Lygten skal anbringes på selve vognlavlen, hvorfor værkstederne allerede er begyndt at påsætte internationale slutsignalholderer på vogne, der ikke allerede har sådanne (dog ikke på vogne med indbyggede slutsignaler).

I forbindelse med M/F »Prins Henrik«s værfteftersyn (i perioden 6. januar–15. marts – med begrænsning af antal overførselsvogne som følge) indførtes som forsøg såkaldt »personvognsstyring« (meddelelsen om samme forhold i »Jernbanen«, nr. 3/74 – side 18, var lidt forhastet) af vogne i Ic-tog (vogne af litra A-, Ag-, AB-, B-, Bf-, Bk- og visse BD-vogne). Forsøget har været en succes, og derfor indføres personvognsstyring permanent, når påsketrafikken er overstået; også vogne i internationale løb vil blive inddraget i personvognsstyringen. Hensigten med personvognsstyringen er at sikre, at der til enhver tid leveres materiel af fast agt standard til de nævnte tog, at sikre, at materiel let bliver vasket regelmæssigt (enten i automatisk vaskeanlæg eller manuelt – det ny vaskeanlæg i Århus

blev taget i brug i december), at sikre regelmæssig (indvendig) rengøring, på forhånd at kunne tilrettelægge ranger- og rengøringsarbejdet rationelt, at det af de opstillede planer fremgår, hvilke vogne, der haves disponible til forstærkning, at sikre afholdelse af periodiske tekniske eftersyn, forud at kunne beregne, hvormange km vognene kører, derved kan omfanget af revisioner og forbrug af reservemateriel fastlægges, at tilvejebringe grundlag for brug af reservedele og terminer for indkøb heraf.

*

»DSB« redigeres af Erik B. Jensen.

*

NB. Hr. O. Bøye i Aabyhøj har været så venlig at meddele os, at forsidedebillet i forrige nummer af »Jernbanen« er optaget i Assedrup (mellem Århus og Odder).

Skagenbanen

Skagen

*

Telf. (08) 44 10 15



Hads-Ning Herreders
Jernbane

Med damp - til Jernbanemuseet

Torsdag den 17. april 1975 går en mangeårig ønskedrøm i opfyldelse – en ønskedrøm næret af en utalrig skare af jernbane-entusiaster, kulturhistorisk interesserede og DSB-medarbejdere – Danmark får et rigtigt jernbanemuseum – og det i et bygningskompleks, der kun er knapt 25 år gammelt – remiseanlægget i Odense.

Museet åbnes, som det sig hør og bør, ved en officiel indvielse – og for at gøre dagen så festlig som mulig befordres de officielle gæster fra København og Århus med damptog til Odense.

Men DSB vil desuden gerne have damptogene »befolket« med sande venner af virksomheden og museet og har derfor inviteret foreningens medlemmer med i disse ekstratog som »betalende gæster« – til en særdeles favorabel takst.

Mellem København H. og Korsør fremføres ekstratoget af **P 917** og **E 994** – i forspand – mellem Nyborg Færgehal og Odense fremføres ekstratoget af **H 800** – og toget fra Århus H. til Odense fremføres af **R 963**. Togene oprangeres som et rigtigt eksprestog så ud i trediverne – af vogne med harmonikaovergang.

Afgang fra København H kl. 7.48 – ankomst Odense kl. 11.20. Afgang Århus H kl. 7.40 – afgang Fredericia kl. 10.15 – ankomst Odense kl. 11.20.

Medens museet åbnes ved en lille højtidelighed, fortsætter DJK-medlemmerne med »Nyborg-toget« fremført af H-maskinen fra Odense kl. 11.33 til Ringebu (med diverse foto-stop undervejs) – og retur til Fru-

ens Bøge – hvorfra den sidste lille stump af rejsen tilbage til Odense (ad godstogssporet) foregår med »KLK-veterantog« – fremført af denne forenings F-maskine.

Der er derefter gratis adgang til museets samlinger for udflugtens deltagere, der således bliver de første ikke-officielle gæster

Den særlige billet er gyldig til hjemrejse med valgfrie tog samme dag. Prisen for at få lov til at deltage i denne store oplevelse er sat til **kun kr. 50,- fra København eller Århus** (og kr. 20,- for delstrækningen Fredericia-Odense).

Der er kun et begrænset antal pladser til rådighed – så bestil Deres plads allerede i dag – og **senest den 12. april** – ved at indsætte det nævnte beløb (husk at skrive afrejsestation på »talon til modtager«) på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.**

Postgirokvitteringen ombyttes i toget – med en souvenirbillet og adgangsbevis til museet, en folder om lokomotiverne og – en toganmeldelse, som det hedder på »ny SR'sk«.

DSB-togservice sælger øl, vand og smørrebrød til fornuftige priser i toget mellem Odense-Ringebu-Fruens Bøge.

Riv torsdag den 17. april ud af kalenderen – tag gerne en bekendt med – og så er »interessefæller« fra andre foreninger her i landet og vore nabolande selvfølgelig også velkommen.

EBJ/OCMP/PSR

SPAREKASSEN FOR LANGAA OG OMEGN

Langaa – Tlf. (06) 46 13 22

Stevnstrup – Tlf. (06) 46 71 77



Foreningsnyt

Kommende møder og udflugter

Søndag den 6. april 1975: Udflugt med damptog til SJ-Skolan i Ängelholm.

Planen for udflugten ser således ud:

København H. (tog 2222)	afg. kl. 8.23
Helsingør	afg. kl. 9.30
Helsingborg F.	afg. kl. 10.10
Ängelholm	ank. kl. 11.30

Kl. 12.00 bliver der modtagelse på SJ-Skolan. Herefter rundvisning på skolen. I rundvisningen er indlagt pause for lunch i skolens cafeteria. Rundvisningen afsluttes kl. 15.15 med lodtrækning af forskellige gaver, som er givet af SJ-Skolan.

Ängelholm	afg. kl. 16.10
Helsingborg C (via Åstorp, Mörrarp og Ramlösa)	ank. kl. 17.10
Helsingborg F.	afg. kl. 17.50
Helsingør	afg. kl. 18.28
København H.	ank. kl. 19.17

På svensk strækning køres med dampstøt og oprangeret af materiel fra Helsingborg Veteranjärnväg: Damplokomotiv S 6 1611 (1-C-1 (t), bygget 1918) med tre personvogne og en postvogn med åbne endeperroner.

På strækningerne Helsingborg-Kattarp-Ängelholm og Ängelholm-Åstorp holdes der fotostop. Endvidere vil der være gode fotomuligheder ved togets rangering gennem Helsingborg.

Tilmelding sker ved senest tirsdag den 2. april 1975 at indbetale nedennævnte beløb på postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.

Billetter til dampstoget (men **ikke** til besøget på SJ-Skolan) vil kunne købes i toget.

Pris for deltagelse:

fra/til København	dkr. 95,-
fra/til Helsingør	dkr. 80,-
fra/til Helsingborg	dkr. 75,-
Fotografer i egen bil (pr. person)	dkr. 15,-

Deltagere, der er interesseret i at få serveret dagens varme ret i SJ-Skolans cafeteria (pris ca. skr. 10,-) bedes anføre »M« bagpå indbetalingskortets kupon til modtageren.

Af hensyn til arrangementet med SJ-Skolan henstiller vi venligst, at ovennævnte betalingsfrist overholdes!

SJ-Skolan-Ängelholm

Besøget på SJ-Skolan i forbindelse med udflugten den 6/4 vil give indblik i en undervisningsform, der er helt forskellig fra den ved DSB-skolen benyttede.

På DSB-skolen køres en række teoretiske kurser for f. eks. kontorassistenter, sikringskurser for signalbetjente og signalmonterere, motorkursus for ældre lokomotivførere

o.s.v. Alle disse kurser er teoretiske, den praktiske del finder sted »ude i marken«.

SJ-Skolan omfatter praktiske kurser som f. eks. Elfordonsskolan, Vagnskolan, Spårvetsskolan og Signalskolan. På disse kurser arbejdes med ting i naturlig størrelse, en dieselmotor, en omformer o.s.v. På signalskolen er opbygget en modelbane med forskellige stationstyper, hver med sit sikringsanlæg af ældre eller nyere type, komplet med sikringer, relæer o.s.v. På skolen for kørende personale sidder tog- og lokopersonale på »samme« skolebænk i det samme kursus. Over de enkelte ting, f. eks. en dieselmotor, er opbygget tabeauer med signallamper til brug ved øvelse i fejlfinding. En del af disse »stands« vil være betjent af instruktører ved DJK's besøg, således bl. a. modelbanen.

SJ's »Skåneskolar« har foruden i Ängelholm afdelinger for specielle fag i Revingehed, Harlösa og Klippan.

PSR/POR

Onsdag den 9. april 1975 kl. 19.30 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Direktør H. Grundsøe, Lyngby-Nærum Jernbane, taler om: Nærumbanen og Hovedstadens Trafikselskab.

Lørdag den 19. april 1975 kl. 19.30 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen, 1153 København K. Ordinær generalforsamling (se side 3).

Søndag den 25. maj 1975: Udflugt med dampstoget på Fyn. Nærmere i »Jernbanen« nr. 3/75.



Vi har, som omtalt i »Jernbanen« nr. 1/75, valgt at udsende det endelige turprogram for rejsen til Polen som et hefte, der også indeholder artikler om smalsporsbaner, PKP's normalsporede damplokomotiver, sporvejene i Poznan og rettelser til heftet »Polen '74«.

Heftet, der er på 20 sider (A4), udkommer 1. april og kan bestilles ved at indbetale kr. 8,- + 2,- til porto på postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4, tv, 2200 København N.

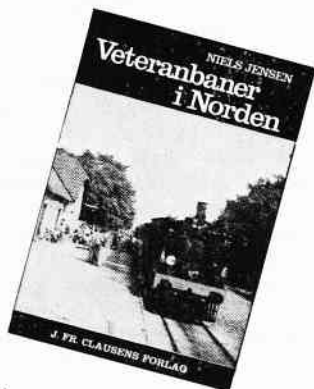
Dette hefte giver sammen med sidste års hefte, »Polen '74«, (der kan fås ved indsættelse af kr. 10,- + 2,- til porto på ovennævnte postgirokonto) en god forhåndsviden for deltagerne, men indholdet har også interesse for jernbaneentusiaster, der ikke deltager i turen.

Programmet for turen bliver:

Søndag den 29. juni 1975: København, Havnegade afg. kl. 20.00 (mødetid senest kl. 19.30). Malmø, Skeppsbron ank. kl. 21.45, afg. herfra med bus kl. 22.00.

Mandag den 30. juni 1975: Ystad afg. kl. 0.00.

Ophold i Polen til og med fredag den 4. juli 1975.



11 03645 1

Veteranbaner i Norden

I sin femte jernbanebog behandler Niels Jensen samtlige nordiske veteranbaner: fire i Danmark, fem i Sverige, to i Norge og en i Finland. Forfatteren beskriver banernes baggrund, miljø og anlæggelse samt det rullende materiel og dets oprindelse.

"Veteranbaner i Norden" er en oplagt bog for jernbaneentusiasten, der i sin fritid arbejder med veteranbanen og materiellet. Desuden er bogen en glimrende baggrundsinformation for de mange, der henlægger søndagsturen til en af de gamle baner.

96 s. ill. kr. 29,75.

**clausen
bøger**

-håndbøger De har brug for

Lørdag den 5. juli 1975: Swinoujcie afg. kl. 0.00. Ystad ank. kl. ca. 6.30. Malmø ank. kl. 8.30. København, Havnegade ank. kl. 10.10.

Udover kørslen på smalsporsbanerne foregår turen i en dansk bus. Under opholdet i Polen arrangeres følgende program:

Kørsel på metersporet bane, Dobra – Stargard, kørsel på 750 mm sporet bane mellem Sroda og Zaniemysl, Plszew Wask og Plszew Miasro og kørsel på 600 mm sporet bane mellem Robakow og Witaszyce, Naklo og Morzewiec samt Witoslaw og Lobzenica. Endvidere arrangeres besøg ved driftsdepoter for normalsporslokomotiver i Poznan og Bydgoszcz.

Der overnattes to gange i Poznan og to gange i Bydgoszcz, begge steder på 1. kl. hotel – begge byer er sportsbyer.

Udover det rent jernbanemæssige vil der indgå besøg ved den velbevarede jernalderby ved Biskupin og i middelalderbyen Chelmno.

Pris for deltagelse i turen bliver kr. 1.025,- og beløbet dækker alle rejseudgifter, incl. køje begge veje mellem Ystad og Swinoujcie, alle måltider excl. drikkevarer (fra frokost mandag til frokost fredag) samt visum til Polen.

Tilmeldelse sker ved senest torsdag den 1. maj 1975 at indbetale kr. 500,- på postgirokonto 811 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. På kuponen til modtageren **SKAL** anføres pas-

nummer og evt. statsborgerskab (Deltagelse i turen er desværre kun mulig for statsborgere i de nordiske lande).

Tilmeldelse kan ikke finde sted efter denne dato (af hensyn til visaansøgning), og ved frameldeelse senere end den 1. maj tilbagebetales det indsatte beløb ikke.

Restbeløbet (kr. 525,-) indbetales senest mandag den 2. juni 1975 på ovennævnte girokonto.

Når De har tilmeldt Dem til turen, vil De modtage blanket til ansøgning om visa til Polen. Til visa'et skal bruges to pasfotos. Den udfyldte blanket med fotos sendes til udflugtsafdelingen senest den 15. maj 1975.

Deltagerantallet er begrænset, og tilmelding vil foregå i den rækkefølge indbetalingerne finder sted.

john poulsen/OCMP

SALGSafdelingen

NYHEDER

Nordvestekspressen

I forbindelse med Nordvestbanens 100 års jubilæum, den 30. december 1974, udgav Salgsafdelingen ovennævnte hefte på 28 sider med 6 illustrationer og 16 fotos. Heftet koster kun kr. 7,- + porto, 1,-.

Postkortserie 102

Denne serie på 7 kort koster kr. 10,- + 1,50 kr. i porto, og sælges kun samlet. Kortene forestiller: 1) Tølløse station med persontog forspændt damplokomotiv af litra Fs, 1908. 2) Tølløse station med persontog fremført af en C-maskine, 1911. 3) Holbæk station med tog forspændt en C-maskine, 1915. 4) Holbæk station; udsigt over sporter-rænet, 1933. 5) Jyderup station med tog under indkørsel, 1908. 6) Holbæk station med persontog fremført af Mx 1005, juni 1971. 7) Tølløse station med persontog mod København, forspændt Mo 1810, maj 1971.

Plakat

I forbindelse med jubilæumskørslen på Nordvestbanen den 28. december havde DJK fremstillet en plakat (format 30 × 44 cm), der foruden køreplanen er forsynet med to fotos.

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (01) 87 07 08



**Tog hvert 20. minut
mellem Jægersborg og Nærum**

Prisen for plakaten er kr. 5,00 + 1,50 i porto pr. bestilling.

Deutsche Eisenbahnen im Bild 1971-72

Pris: 46,- kr. + 2,- i porto (Se anmeldelsen side 17).

Nesttun-Osbanen 1894-1935

Pris: 22,- kr. + 1,- i porto. (Se anmeldelsen side 18).

Nordens Järnvägar 1973

Langt om længe er ovennævnte bog endelig på vej, og den forventes at udkomme omkring den 1. april. Også i år vil der være ca. 240 fotos på 120 sider. Prisen bilver kr. 46,- + 2,- i porto, og De kan allerede nu forudbestille bogen.

Danske industrimotorlok, 1435 mm

Peter Andersen har i 1974 på eget foralg udgivet dette hefte, der er på 16 sider (A5) med 5 fotos.

Salgsafdelingen kan nu tilbyde »Jernbanen«s læsere heftet for kr. 10,- + 1,00 i porto.

DSB SR 1975

Sikkerhedsreglement 75 kan stadig købes gennem Salgsafdelingen som annonceret i »Jernbanen« nr. 6/74 for kr. 94,- + 4,50 i porto.

Der er udkommet nye rettelsesblade. Rettelsesbladene 35-53 kan rekvireres af medlemmer, der har købt SR 75 gennem DJK, mod indsendelse af kr. 1,50 til Salgsafdelingen.

*

De ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af ovennævnte beløb på postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4, tv, 2200 København N.

OCMP

Nordvestbanen er blevet 100 år

Den 30. december 1974 fyldte Nordvestbanen (Roskilde-Kalundborg) 100 år. Ved banens åbning blev grunden til flere stationsbyer langs banen lagt, og derfor benyttede Tølløse stationsby lejligheden til også at fejre sit 100 års jubilæum i slutningen af december 1974.

Selve festdagen blev lørdag den 28. december, og gennem et samarbejde mellem Høng-Tølløse Jernbane og Dansk Jernbane-Klub lykkedes det at få etableret kørsel med damp tog i forbindelse med Tølløse stationsbys jubilæum. Der kørtes med OHJ nr. 38 i særtog mellem Holbæk og Store-Merløse. Herved opnåede man dels at køre på den 100-årige Nordvestbane, dels at køre mellem Store-Merløse og Tølløse, der er de største byer i Tølløse Kommune.

Takket være en stor velvilje fra Høng-Tølløse Jernbanes og DSB's side lykkedes det at få indpasset særtogene i den ordinære køreplan på bedste måde, og mange rejserne benyttede lejligheden til at køre med damp toget, der kørte to gange mellem Holbæk og Store-Merløse samt en dobbelttur mellem Tølløse og Store-Merløse.

OCMP

Dampsafari til England efterår 1975

Verdens første offentlige »passagerjernbanedamp tog« kørte fra Shildon til Stockton via Darlington den 27. september 1825 trukket af Georg Stephenson verdensberømte »Locomotion«. I 1975 kan man altså fejre 150 året for denne historiske begivenhed. Der vil da også i England – og især i området omkring ovennævnte byer – blive arrangeret mange festligheder, udstillinger, damp togtokørsel m. m. i sommeren og efteråret 1975.

Sandsynligvis er der danske jernbaneentusiaster, som kunne tænke sig at deltage i disse jubilæumsfestligheder, og vi arrangerer en grupperejse dertil i dagene **torsdag den 18. september-mandag den 29. september**

Programmet for dagene i England ligger endnu ikke fast, idet vi venter på oplysninger om udflugter, køreplaner, overnatningsmuligheder og priser. Vi vil dog besøge: North York Moors Railway (smalspor), Keighley & Worth Valley Railway, som har landets største samling af normalspor lokomotiver, endvidere Middleton Railway, det nye jernbanemuseum i York, og deltage i jubilæumsfestlighederne i Stockton og Darlington. Måske også en afstikker til Hull, hvor den sidste kulfyrede hjuldamper i regelmæssig fart plasker frem og tilbage mellem Hull og New Holland. Den hedder s/s Lincoln Castle.

Prisen for deltagelse bliver ca. kr. 1.400,-. Yderligere oplysninger fås på nedenstående adresse. Foreløbig tilmelding må vi bede om at få **senest den 15. april**, og endelig tilmelding og et depositum en måned senere.

Venlig hilsen

Ole Jensen
Lollandsbanens Rejsebureau
4900 Nakskov

Bog anmeldelser

Frank Stenvall (red.):

Deutsche Eisenbahnen im Bild 1971-72

104 sider, ca. 200 ill., indb.

Frank Stenvalls Förlag, Malmö 1974

Salgsafdelingens pris: Dkr. 46,00.

Frank Stenvall har nu taget konsekvensen af, at tyske anmeldere har efterlyst en tysk parallel, hver gang de har anmeldt et nyt bind af Nordens Järnvägar.

Han har selv udgivet det første af, hvad der forhåbentlig bliver en lige så populær serie – Deutsche Eisenbahnen im Bild. Dette første bind er udgivet forsøgsvis, og det er nok grunden til, at det dækker to år.

Der er naturligvis heller ikke oparbejdet nogen stor kreds af fotografer, og heri ligger nok forklaringen på de få mangler, der er ved bogen. I afsnittet om banerne i BRD savner man f. eks. fotos i forbindelse med lukningen af smalsporsbanerne på Sylt.

Det samme forhold er formodentlig grunden til, at DDR kun er tildelt 1/5 af bogens sider, hvilket nok bør ændres i evt. senere bind. Dog er det faktisk lykkedes Frank Stenvall at få skildret de vigtigste begivenheder på DDR's jernbaner, og der er bl. a. et glimrende billede af DSB's gamle lyntog som NEPTUN ved Ostkreutz i Berlin.

Billedkvaliteten er som altid i Stenvalls publikationer i top. Der er mange fine stemningsbilleder.

Alt i alt er bogen et prisværdigt initiativ, og den kan anbefales alle, der bare interesserer sig en smule for jernbaneforhold i de to tyske stater.

*

**Ralph Wilson og Frank Stenvall (red.):
Nestun-Osbanen 1894–1935.
64 sider ill. m. 61 fotos, 5 mat. tegn m. m.
Frank Stenvalls Förlag, Malmö 1974.
Salgsafdelingens pris: Dkr. 22,00.**

I 1974 havde en af Norges mindste baner kunnet fejre 80 års jubilæum, hvis den ikke var blevet nedlagt 39 år tidligere. Norsk Jernbaneklubbs lille bog forsøger at genoplive stemningen og miljøet fra den lille 750 mm sporede bane. Det må siges, at det er lykkedes fuldt ud! Bogen er overdådigt illustreret med en mængde fotos og tegninger, og forskellige skildringer og småhistorier er med til at give et levende billede af banen.

Banen var bemærkelsesværdig på flere måder. Det var den første »Tertiærbane« i Norge, og den første norske bane, der blev nedlagt. Trækraften var Mallet-lokomotiver af Decauville-typen, blot bygget til 750 mm spor.

Det eneste man kan beklage er, at bogen ikke altid går i dybden med banens historie, og at afsnittet om det rullende materiel er noget mangelfuldt.

Men når det tages i betragtning, at banen lukkede i 1935, er det beundringsværdigt, hvor meget materiale, der fremlægges, og bogen kan varmt anbefales alle, jernbaneentusiaster, der har en svaghed for småbaner.

John Poulsen

Tag til Odsherred næste gang De skal på udflygt – eventuelt med dansevogn og turistbus.

Odsherreds Jernbane Høng-Tølløse Jernbane

kører gennem Sjællands smukkeste egne
(03) 43 20 80

HUSK:

SALGS afdelingen



Dansk Veteran Jernbane Platte



De har endnu chancen til at erhverve begge platter, nemlig nr. 1 med R 693 og nr. 2 med G 625. Dog må De skynde Dem, hvis De også ønsker at erhverve nr. 1, da der kun er meget få eksemplarer tilbage af det ret beskedne oplag. – Platterne, der sælges til fordel for DJK's arbejde med indkøb og bevarelse af historisk materiel, leveres i smuk gavekarton, og prisen er pr. stk. kr. 85,-.



**Kildebakkegårds Allé 59 A, 2860 Søborg
Telefon SØborg 6844 . Giro nr. 21 10 73**



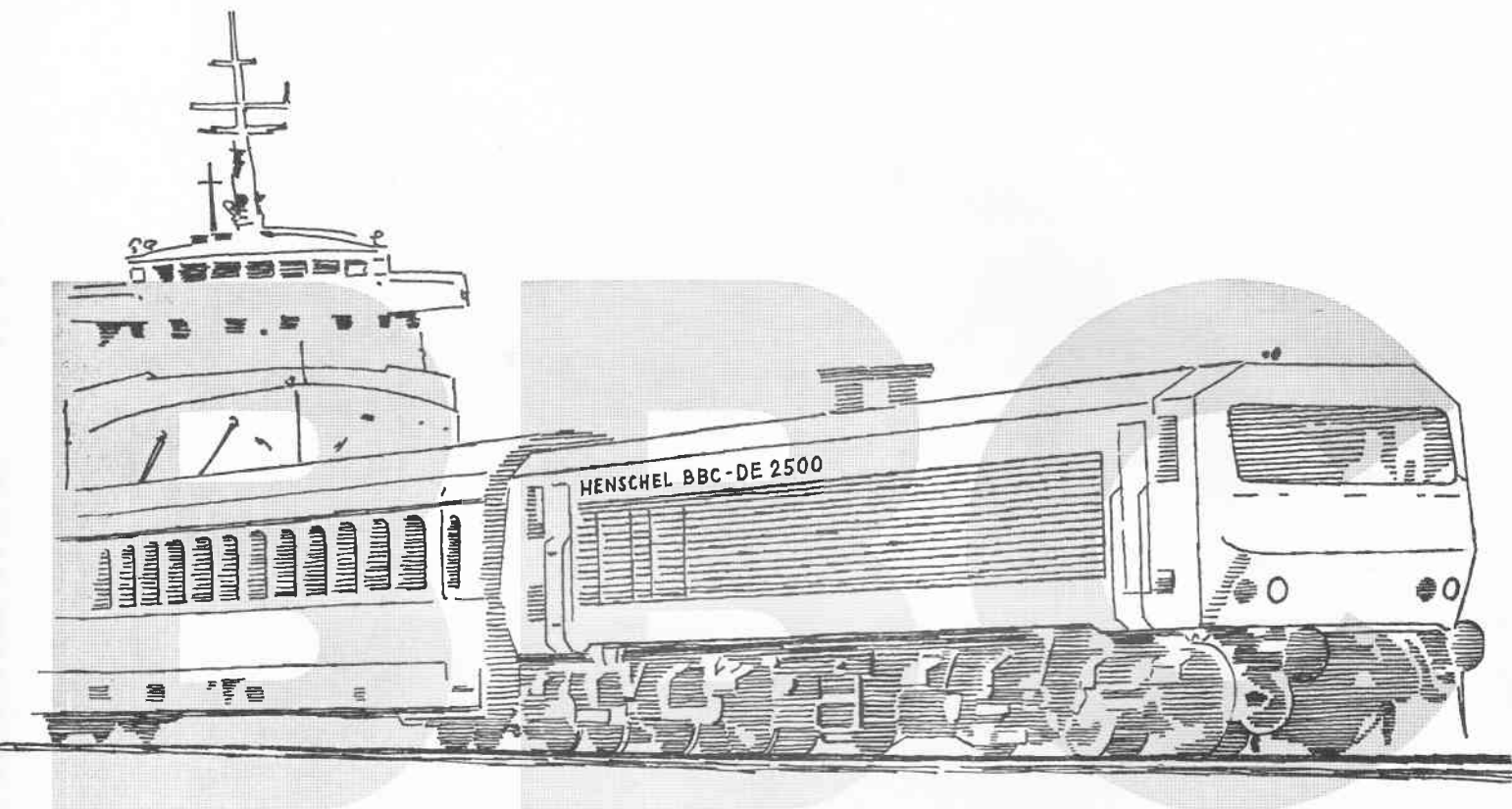
Søndag den 24. november 1974 deltog 115 jernbaneentusiaster i udflugten på Høng-Tølløse Jernbane. Udflugtstoget, der fremførtes af damplokomotivet OHJ nr. 38, ses her ved Conradineslyst. Foto: Ole-Chr. M. Plum



OHJ nr. 38 kørte atter den 28. december 1974 i anledning af Nordvestbanens og Tølløse stationsbys 100 års jubilæum. Mange mennesker benyttede lejligheden til at køre med damptog mellem Holbæk og Store-Merløse.

Foto: Steen Rasmussen, Sjællands Tidende

kvalitet



**Kvalitetsudstyr for toge og færger leveres af BBC
til alverdens baneselskaber.**

**Forskning og årelange erfaringer danner grundlag herfor.
Diesel-el. lokomotiver bl. a. med asynkrone banemotorer.**

**Elektrisk udstyr til S-banevogne, ensretterstationer,
automatiseringsanlæg, klimaanlæg,
opvarmnings- og ventilationsanlæg, køreledningsanlæg,
skibsgeneratorer, hovedtavler, nød- el-anlæg,
turboladere, aut. smøre- og brændseloliefiltre.**

Vor viden står til rådighed.

BBC
BROWN BOVERI