

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



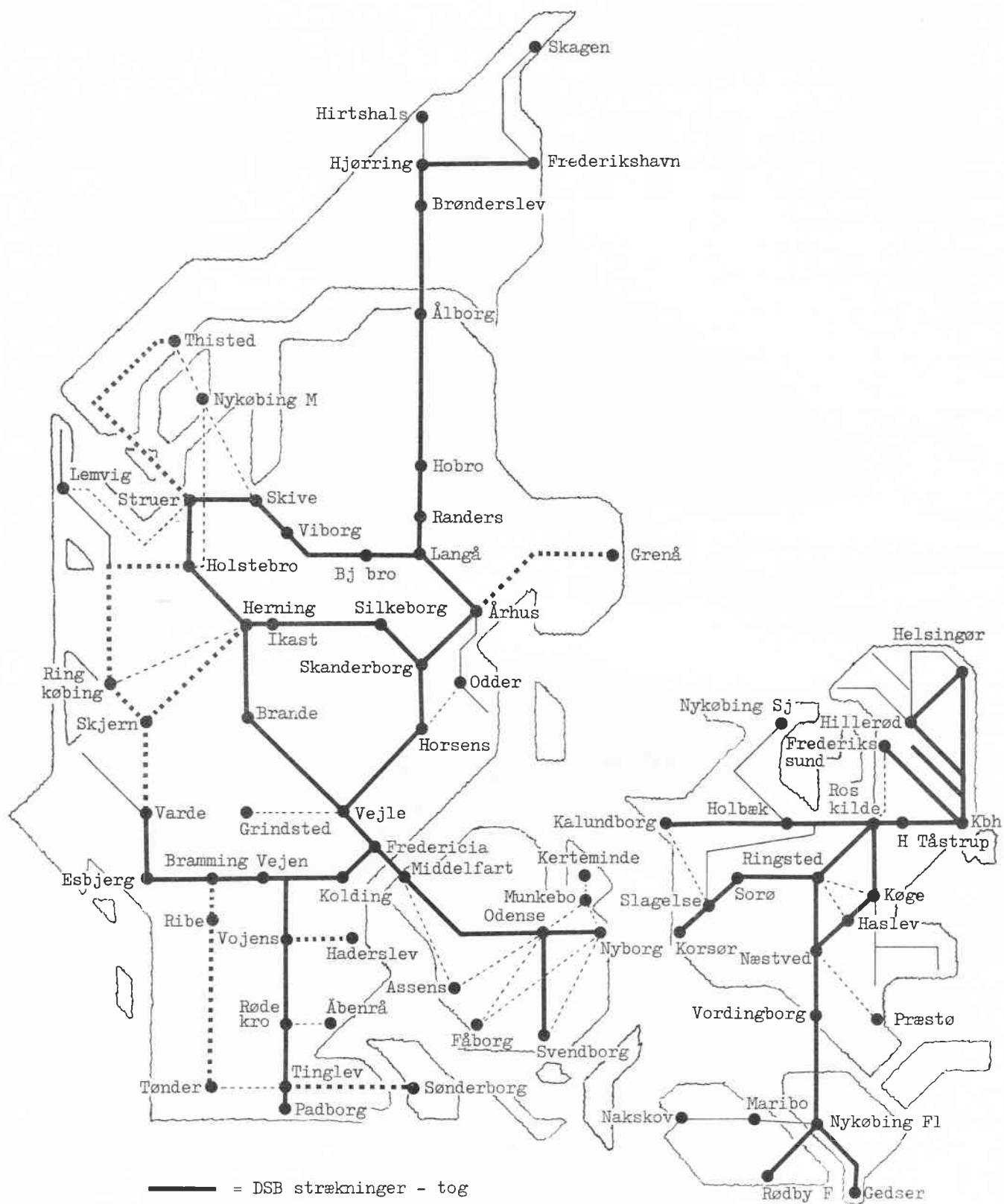
FORENINGEN DRIVER

MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM

MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

LIMFJORDSBANEN

NR. **6**
OKTOBER 1975



— = DSB strækninger - tog

..... = DSB strækninger - tog/bus

— = Privatbaner

----- = Tilbringerlinier - bus

● = Bysamfund med over 5000 indbyggere og enkelte andre, der er knudepunkter.



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:
Politivadokat 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:

Ingenlør 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:

Ingenlør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Ålborg.
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,
Falkvej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

Medlemskontingent for året 1975:

Ordinære medlemmer kr. 55,00
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. januar 1975) kr. 45,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00
Indmeldelsesformular kan rekvireres
hos sekretariatet (se øverst) – og kon-
tingentindbetalingen sker på det under
»Kassereren« angivne postgironummer.

jernbanen

Nr. 6 - 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 Espergærde.
Tlf. (03) 23 18 60.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Plan 1990

Med sin langtidsplan: „Plan 1990“, der præsenteredes den 13. oktober, lægger DSB op til en kraftig udbygning af den kollektive trafik. DSB regner med en betydelig vækst i trafikmængderne både for persontrafikken og godstrafikken som baggrund for denne udbygning.

På **persontrafikområdet** udbygges hovednettet, som vil blive betjent af lyn- og Intercitytog med afgang mindst én gang i timen, til 160 km/t. Materiellet bliver af høj standard, og der arbejdes med en videreudvikling af de materieltyper, der kendes i dag. Alle væsentlige bydannelser i Danmark omfattes af DSB's hovednet (se skitsen side 2). I planen er medtaget etablering af en ny storstation i Høje Tåstrup. Denne station skal være knudepunkt for fjern- og nærtrafik, ligesom der bliver omstigning fra busser, og der bliver langtids-parkeringspladser. Øst for Storebælt regnes med fortsat udbygning af regionaltrafikken, som den kendes i dag. Vest for Storebælt etableres, som supplement til lyn- og Intercitytog, et regionalnet til betjening af de mindre bysamfund. På visse strækninger og for visse stationer med ringe passagerunderlag er opstillet to alternativer, der dels bygger på tog betjening og dels på bus betjening. Der regnes med en fordobling af DSB's passagertrafik udenfor S-baneområdet.

Planen lægger op til en fortsat udbygning af **S-banenettet**, som i 1981 vil være nået til Høje Tåstrup, Måløv og Køge.

På **godsområdet** omfatter planen et nyt dør-til-dør system med ca. 10 store terminaler, hvor omlæsning mellem bane og lastbil foregår.

For DSB's **færgeoverfarter** påregnes – selv om der etableres faste forbindelser over Storebælt og Øresund i planperioden (frem til 1990) – med investering i nye færger og i færgelejer, efter behov i takt med den trafikale udvikling. I forbindelse med nødvendig hovedreparation af færgelejer i Nyborg og Korsør tænkes bygget lejer af en ny type, der muliggør samtidig rangering på to spor til og fra færgerne. Dette giver større kapacitet og væsentlige besparelser. De eksisterende tre Intercityfærger ombygges til den nye brede lejetype, og fremtidige færger bliver af en firesporet type.

I planen peges også på muligheden for elektrificering af hovednettet, som både økonomisk og driftsmæssigt vil være en fordel.

DSB's Plan 1990 er et oplæg til politisk stillingtagen og vil derefter danne grundlag for DSB's dispositioner og investeringer i de kommende år.

Foreningens medlemmer anbefales på det varmeste at anskaffe et eksemplar af „Plan 1990“ – hæftet sælges gennem DSB kioskerne på stationer, i tog, på færger – for fremstillingsprisen – kr. 10,-.

Vort forsidebillede:

OHJ/HTJ – lynettetog i Rotenburg (Wümme) tirsdag den 30. september 1975.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

Bandholm Maskinfabrik A/S

Brdr. Nielsen

Stålkonstruktioner

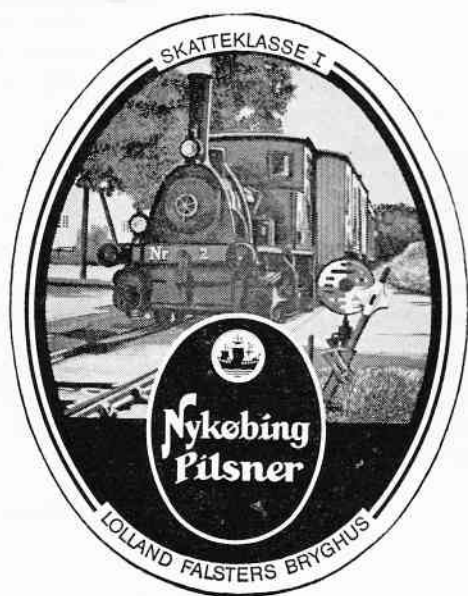
Rør- og beholderarbejde

VVS

Certifikatsvejsning

Optisk skæring

Bandholm – Tlf. (03) 88 80 06



ØRESUNDSBÅDENE

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

Odsherreds Jernbane Høng-Tølløse Jernbane

kører gennem Sjællands smukkeste egne
(03) 43 20 80

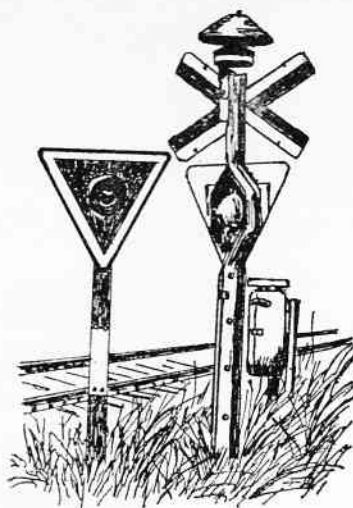
LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08

25/8 1975 - 75 år

*

Tog hvert 20. minut
mellem Jægersborg og Nærum

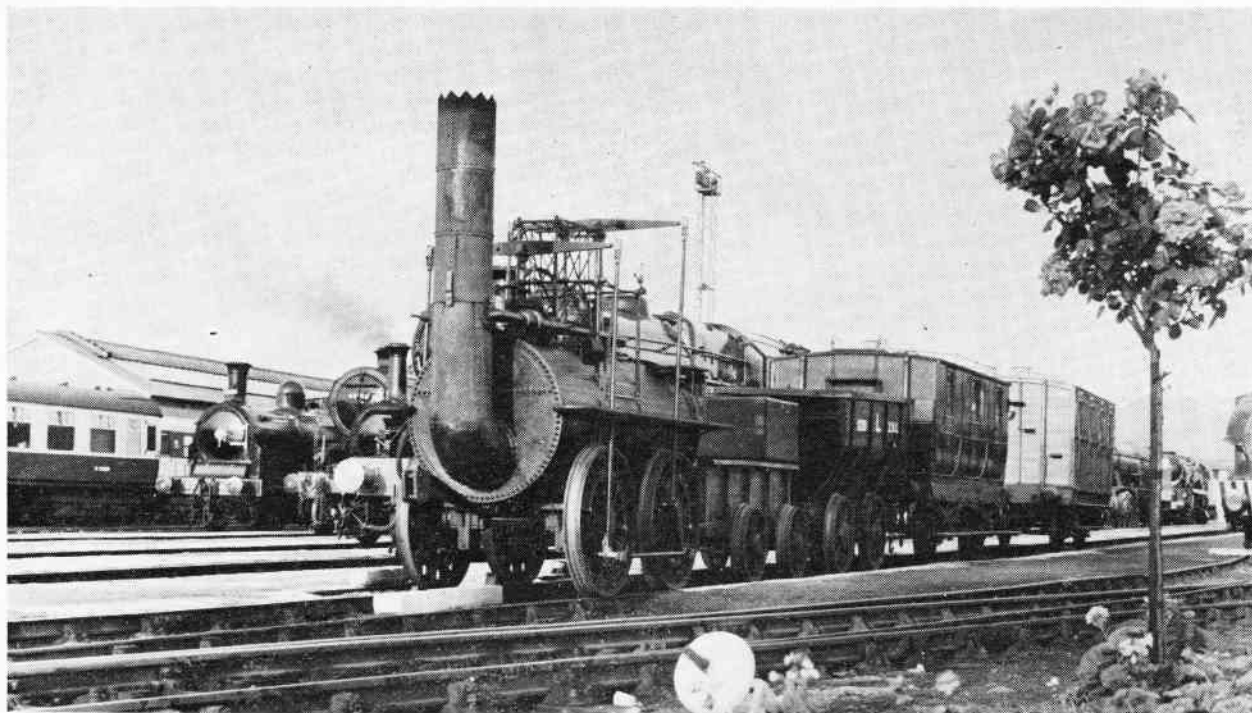


Privat- banerne Hillerød

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane

Jernbanens 150 års dag

Af professor Sv. Aa. Andersen



Fra udstillingen i Shildon. I forgrunden ses kopien af „Locomotion“.

Foto: R. O. Coffin

Lidt forhistorie

I „ingeniøren“ for 26. september vil De kunne finde et referat af Steam-cavalcaden i Shildon i grevskabet og kulminedistriktet Durham syd for Newcastle-on-Tyne i anledning af 150-året for åbningen af den første offentlige jernbane i verden med lokomotivdrift og af den samtidigt afholdte udstilling – Rail 150 Exhibition.

Da der kun var en begrænset plads til rådighed i bladet; måtte mange enkeltheder udelades, og nogle af dem vil De finde nedenstående tillige med forskellige af de fotografier, der med stor venlighed er blevet stillet til min rådighed.

I slutningen af det 18. århundrede begyndte kondensationsdampmaskinen efter James Watts patenter at brede sig. Hans firma, Boulton & Watt, tog sig betalt på den måde, at de betingede sig en vis del af den besparelse i brændselsudgifter, man opnåede ved anvendelse af deres patenterede konstruktioner – dvs. en vedvarende betaling. Det faldt bl. a. de stoute Cornishmen for brystet, og i Cornwall blev det derfor hilst med glæde, da deres landsmand, Richard Trevithick, havde held til at omgå Watts patenter ved at sende spildedampen ud i luften i stedet for at kondensere den. Derved fik man så enkel en konstruktion, at det blev muligt at bygge det første, primitive lokomotiv, der blev prøvekørt i 1803, og trods Boulton & Watts energiske modstand vandt „Højtryksdampmaskinerne“, som de kaldtes, stor fremgang i de følgende år, men mest til stationære anlæg.

Trevithick, der var af en flygtig natur, opgav snart arbejdet med lokomotivets videre udvikling, men andre tog op-

gaven op, og blandt dem, der kunne se, hvilken fremtid, de havde, var den unge George Stephenson, den senere så berømte jernbanebygger. Han så klart, at skulle transporten foregå på skinner, f. eks. fra kulminerne til indskibningshavnene, måtte man kunne bygge driftssikre lokomotiver. Det eksperimenterede han med i Killingworth-kulgruberne ved Newcastle, hvor han var ansat, og hvor han forøvrigt samtidig med Sir Humphrey Davies opfandt sikkerhedsgrubelampen.

Han kom i forbindelse med en af egnens store finansmænd, Edward Pease, en kvæker og uldkøbmand i Darlington, der i 1818 indsendte til parlamentet en ansøgning om bevilling til bygning af den jernbane, der senere kom til at hedde Stockton & Darlington Railway. Så stor var hans tillid til G. S., at han i 1823 sammen med ham og hans søn Robert og ejeren af Bedlington Ironworks, Michael Longridge, grundlagde den senere verdenskendte lokomotivfabrik Robert Stephenson & Co.

Bevillingsansøgningen blev afslået, efter sigende bl. a. fordi et medlem af overhuset, lord Darlington, gjorde gældende, at banen ville ødelægge det krat, der var hans bedste rævetilholdssted. En ny ansøgning, fra 1821, blev dog godtaget i 1823, og det blev bestemt, at „it may be lawful after passing of this Act to make loco-motive or mobile engines and to use and employ the same upon said railway“.

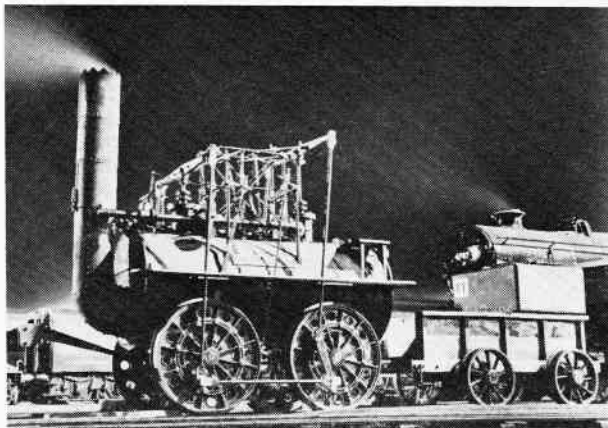
Det berettes, at ordet „loco-motive“ først blev strøget i ministeriet, fordi man troede, at det var navnet på et eller andet ukendt dyr, som skulle erstatte de hidtil anvendte heste.

George Stephenson blev antaget som leder af bygningen af jernbanen, der skulle gå fra Witton-le-Wear kulminerne via Darlington til havnebyen Stockton-on-Tee og fortrinsvis bruges til transport af kul, der herfra sejlede til London. Det viste sig hurtigt, at det blev en god forretning sammenlignet med kanaltransport. I det første kvartal transporteredes der 168 tons, i 1828 20.000 tons og syv år senere det dobbelte.

„Locomotion“

Direktionen for S. & D.-jernbanen bestilte hos Robert Stephenson & Co. fem lokomotiver, af hvilke nr. 1, „Locomotion“, var det først leverede. Det så ud som det vil fremgå af British Railways fotograf R. O. Coffins vedføjede udmærkede fotografi af den minutiøst korrekt udførte kopi, der deltog i kavalkaden den 31. august.

På den tid, da den oprindelige maskine blev bygget, havde man endnu ikke opfundet den manglede røgrøkedel,



„Locomotion“.

Foto: R. O. Coffin

der blev så karakteristisk for alle senere damplokomotiver. I den cylindriske kedel med plane endebunde, 1200 mm i diameter og 3 m lang, var der indbygget en enkelt røgrørskanal med 457 mm diameter. I dens ene ende var risten indbygget. Den havde et areal på 4 kvadrattod eller 0,38 m² (den gamle Malle fra Centralværkstedet i København havde R = 0,59 m²). Kedeltrykket var 3,5 atmosfærer, hedebladen ca. 4,5 m², effekten ca. 10 hk. og vægten ca. 6 tons.

Af fotografiet vil man se, at der var et virvar af stænger til kraftoverføringen og styringen, og det var virkelig et syn at se det hele fungere under paraden. Styringen var forøvrigt noget af et kunststykke. Både ved igangsætning og omstyring måtte glideren betjenes med håndkraft ved hjælp af de håndtag, der ses på hosstående tegning, der stammer fra en artikel af ingeniør Rüggenberg i tidsskriftet „Die Lokomotive“, hefte 1, 1941, om lokomotivstyringens udvikling. Det krævede megen erfaring hos føreren at kunne koble glidetrækstangen ud og ind i de rette øjeblikke, og det var stærke kræfter, der udløstes – omtrødt som i gamle dage, når man skulle starte bilmotoren med et håndsving, der skulle kobles ud i rette tid for ikke at slå tilbage på grund af kompressionen. Først i 1842 fik man Stephensons kulissestyring, hvor det hele kunne betjenes ved hjælp af skiftestangen og senere skifteskruen på førerpladsen, og hvor man også kunne regulere fyldningen. „Locomotion“ havde så godt som ingen ekspansion af dampen i cylindrene, hvad der iøvrigt hørtes tydeligt på dampslagene under kørslen.

Lokomotiver havde ingen fjedre, så der var mange rystelser under gangen, hvad der også resulterede i mange brud på de støbejernshjul, der anvendtes. For at noget sådant ikke skulle ske under kavalkaden, havde kopien støbestålhjul.

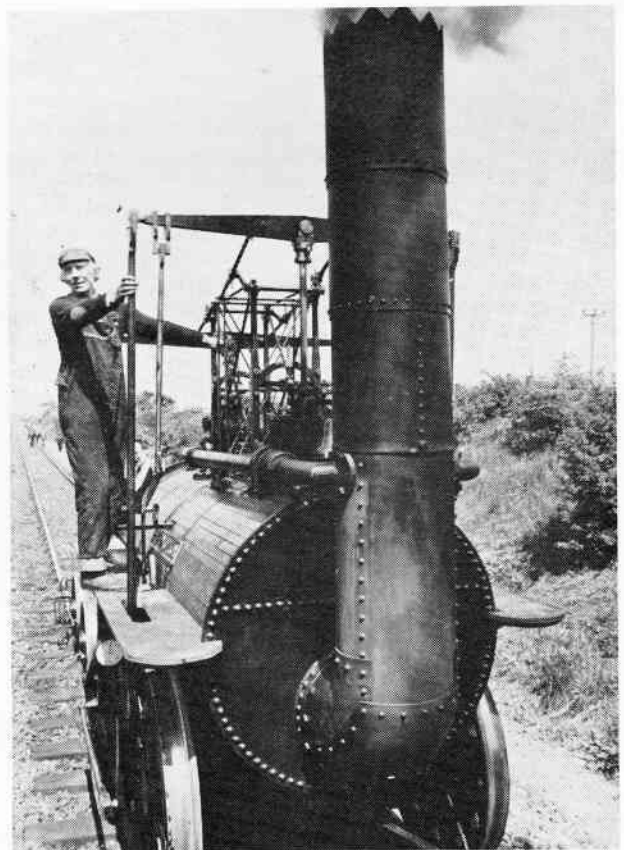
Som man kan se af illustrationerne, havde „Locomotion“ to koblede hjulpar, og krumtappene og lejerne i kobbeltængerne var så kugleformigt afdrejede, som man nu kunne det med datidens drejebænke, for at give tilstrækkeligt spillerum under kørslen. For at sikre fortsat omdrejning gennem dødpunkterne, var krumtappene forsat 90° for hinanden, og der måtte derfor anvendes den viste vingekrumtap på det ene hjulsæt.

„Locomotion“ blev leveret få dage før banens åbning, og der var derfor kun tid til nogle få prøveture. Det fortæller, at da man første gang skulle fyre op under kedlen, var der ikke noget tørt fyrstøj ved hånden, så man måtte tænde op med et forstørrelsesglas. Godt, det var solskin.

For dem, der vil vide mere om „Locomotion“ kan der henvises til Brian Reads detaljerede beskrivelse i Loco-Profile No. 25.

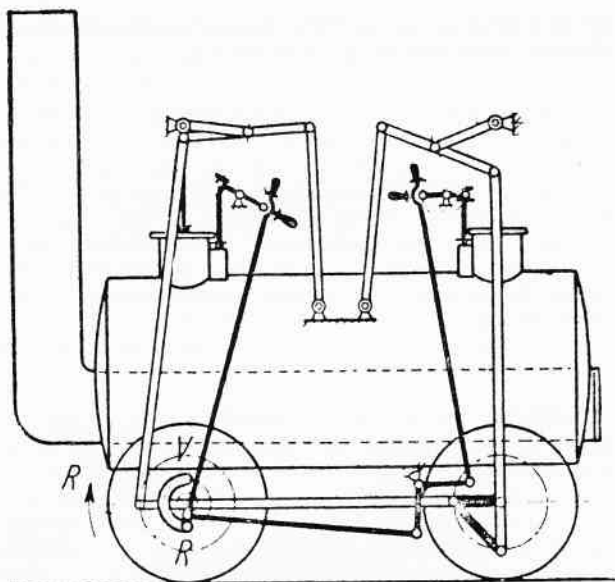
Banens åbning

På den første del af strækningen fra Witton-kulminen var der to meget stærke stigninger og op ad dem blev vognene trukket ved hjælp af et kabel. Det længste var over to kilometer langt, så man kan forstå, at de indbudte bendrede det 80 hk dampdrevne spil, konstrueret af George Stephenson selv. Imellem strækningerne var vognene hestetrukne. Det var jo et hårdt slid for dyrene, og det blev ikke mindre af, at de måtte løbe med, når vognene



„Locomotion“.

Foto: R. O. Coffin



Både ved igangsætning og omstyring måtte glideren betjenes ved håndkraft ved hjælp af de håndtag, der ses på tegningen.

ved egen kraft og ofte med stor hastighed løb ned ad stigningerne. Banen anskaffede derfor nogle åbne godsvogne, kaldt „Dandy cars“, som hestene oplærtes til selv at gå op i, når nedturen skulle begynde.

I Shildon blev „Locomotion“ spændt for toget og med G. S. selv som fører begyndte den første tur. Vognvægten var omkring 80 tons og togstammen synes at have bestået af 6 vogne, lastet med kul, én vogn for de tilsynsførende, én lukket personvogn (Experiment) for direktøren, 6 vogne med „strangers“, 14 vogne med jernbanens arbejdere og til slut yderligere 6 vogne med kul, i alt 34 vogne – en ganske imponerende oprangering. Bagefter fulgte 24 andre vogne, trukket af heste, med flere arbejdere.

Den ca. 40 km lange strækning blev tilbagelagt på ca. 6 timer, hvori er medregnet tiden til omrangering i Darlington, hvor bl. a. 6 kullastede vogne blev frakoblet og kullene fordelt mellem menighedens fattige. Andre ophold var forårsaget af, at der var to gange, hvor en vogn løb af de skrøbelige støbejernsskiner og måtte skaffes af vejen, og en gang var der en rejsende, der faldt af toget, „dreadfully crushing“ sin fod.

Man har opgjort den gennemsnitlige fart til ca. 13 km/h og den højeste til ca. 25 km/h. På et stykke af strækningen kørte toget om kap med en diligence, og man noterede med tilfredshed, at mens denne blev trukket af 4 heste og medførte 16 rejsende, trak lokomotivet 600 rejsende foruden alle kullene. Der var ganske vist kun udstedt 300 billetter, så resten måtte være kommet om bord undervejs og sad så på kullene.

På en mellemstation fik man et orkester med og med „God save the King“ og 21 salutskud fra nogle attenpundskanoner, opstillet til lejligheden, kørte toget ind på banegården i Stockton, hvor festlighederne fortsatte med middag for både arbejderne og de indbudte fremmede. Skåltalerne var mange, så først henad midnat kunne deltagerne begive sig hjem efter en historisk dag – til fods eller med hestevogn.

Årene derpå

„Locomotion“ gjorde tjeneste i 15 år og blev derpå benyttet stationært til pumpedrift, indtil det i 1857 fandt sin plads på perronen på Darlington jernbanestation, hvor det endnu står, og hvorfra det har gjort udflugter til forskellige udstillinger både i England og udenlands.

Der var mange børnesygdomme. Hjul og aksler var skrøbelige og havarerede og en kedelekspllosion udeblev heller ikke. Direktionen klagede flere gange til Robert Stephenson & Co. og bemærkede f. eks. en gang, at den havde måttet have en smed på maskinen en hel uge for at få den køreklar. Den, der fik det hele til at gå, var vel nok Timothy Hackworth, en af George Stephensons tidligere medarbejdere, som var blevet maskinmester ved banen. Han byggede selv lokomotiver, først, i 1827, et trekoblet med udvendige, lodrette cylindre. Det var „Royal George“, vel med allusion til kongen, George IV, men måske også til ære for G. S. Til Rainhill-konkurrencen byggede han „Sans Pareil“, der af mange blev ansat for bedre end Stephensons „Rocket“, der vandt, selv om den kun havde to røgrørskanaler og ikke Rakettens mangerøgrørskedel. Takket være ikke mindst Hackworths indsats gik udviklingen videre, men det er en anden historie.

De runde årssdage

Englænderne med deres sans for traditioner har ikke for sømt at fejre de runde årssdage for Stockton & Darlington jernbanens åbning. I 1875 blev der afholdt en lokomotivudstilling i Darlington. På stationen blev „Locomotion“ løftet lidt, så hjulene kom fri af skinnerne, og fra en stationær dampkedel blev der ledet damp til gliderkasserne, så gangtøjet kom i funktion og publikum kunne se – og høre –, hvorledes det hele virkede. Røgen ud af skorstenen fik man ved afbrænding af nogle oliemættede klude i fyrrassen, men tryk på kedlen undgik man klogeligt. På selve årssdagen serverede man i et telt middag for 950 indbudte med Lord Mayor of London som æresgæst – den gang var banen jo forlængst kommet i skinneforbindelse med hovedstaden. Den var for øvrigt allerede i 1863 indgået i North Eastern Railways net.

Ved 100-årsfestlighederne var maskinen naturligvis endnu skrøbeligere, og for at den kunne deltage i den planlagte kavalkade, besluttede man at lade den køre kold, trukket af en benzinmotor, som man indbyggede i tenderen! For at den ikke skulle forstyrre optoget, hvis den skulle havarere, kørte den sidst, som nr. 54, så den i givet fald blot kunne blive stående uden at stoppe de forudkørende 53 lokomotiver.

Nu, da 150-årsdagen var i sigte, gik man en anden vej, der allerede blev besluttet for nogle år siden, da nogle lokomotiventusiaster under Michael G. Satows inspirerende ledelse besluttede at bygge en tro kopi af „Locomotion“, som det stod i Darlington. Det var et dristigt projekt, men „the building of the replica ... involved whole-hearted co-operation and great encouragement and generosity in time, effort and materials by a host of organisations and individuals in the North-East of England“, og lokomotivet blev bygget af egnens læringe på fabrikker og tekniske skoler. De gjorde deres arbejde så godt, at de ville have opnået højeste karakter ved enhver svendep prøve. „Locomotion“ førte da også paraden på mønsterværdig vis.

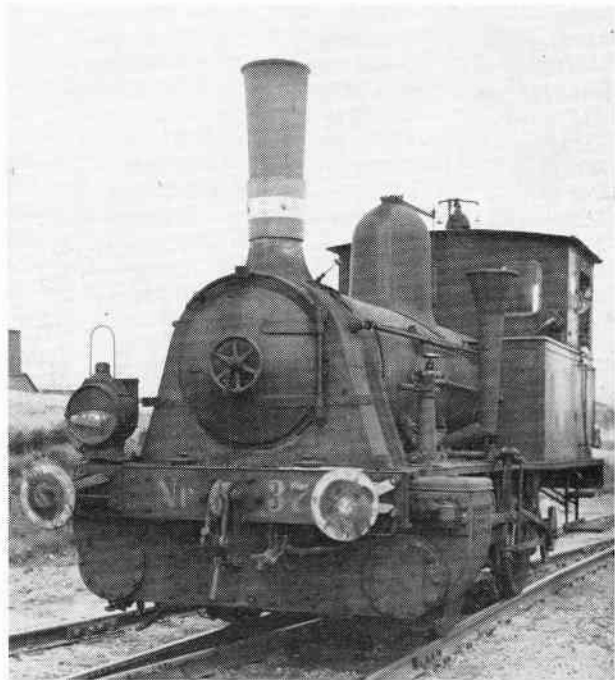
Rail 150 Exhibition

I ugen før kavalkaden var der en udstilling af henvend 100 lokomotiver og nogle karakteristiske vogne i en af Shildon

vognfabrikens store haller og på det omliggende spor-areal. De var alle med én undtagelse engelske og fra engelske jernbaner. Undtagelsen, der stod omtrent midt i hallen, var DSB's tidligere Hs, nr. 385, der fik en meget smuk omtale. I Stockton Darlington Railway News stod det opført som nr. 3 i listen over „The Stars of the Show“ lige efter så berømte maskiner som Flying Scotsman og Sir Nigel Gresley. I det officielle katalog bemærkes det, at

det har elektrisk lys og både fløjte og klokke og at „its chimney rivals that of „Locomotion“.“

Ellers var det nok nr. 4747, et 2-C lokomotiv fra L.M.S., der vakte størst opmærksomhed, for ved udstillingens åbning havde the Rt. hon. William Whitelaw taget fri fra sine daglige politiske bekymringer og navngivet det. Det kom til at hedde George Stephenson, en sen, men vel-motiveret gestus ved afslutningen af dampdriften i England til den mand, der startede den. Lokomotivet var det sidste i England, som var forsynet med en udvendig Stephenson styring.



DSB Hs 385 var det eneste udenlandske lokomotiv på udstillingen. Her ses Hs 379. Foto: Jernbanemuseet.

Kavalkaden søndag den 31. august

Dagen før regnede det, men søndagen oprandt og forløb med lunt og solfyldt sommervejr. Der var omkring 300.000 tilskuere fra næsten alle dele af verden samlet i Shildon og langs strækningen i Darlington. Til adskillige af dem var der solgt specielle billetter i forvejen med angivelse af nummeret på det særtog, de kunne returnere med, og systemet virkede gnidningsløst. De billetter skal nok blive en sjældenhed for samlere.

Præcis kl. 14,00 hørte man trods BBC's højtalermusik det første lokomotivfløjt og de første hårde dampslag, og der kom så „Locomotion“ kørende, hilst med begejstrede hurraråb fra tilskuerne og med utallige fotografiapparater rettet mod sig. Som nævnt har B.R.s fotograf R. O. Coffin ved mr. Wm. Skeats venlige mellemkomst sendt mig nogle ualmindelig skarpe billeder, hvoraf nogle er gengivet her. I paraden deltog i alt 32 damplokomotiver, ét elektrisk kommutator-lokomotiv fra den tidligere Metropolitan Railway, nu London Transport, og et dieselelektrisk motortog. Blandt damplokomotiverne var mange kendte. Der var som nr. 2 det omtalte „George Stephenson“ og blandt de ældre G.N.'s ukoblede Stirling lokomotiv med sine 2400 mm drivhjul og det første engelske „Atlantic“ lokomotiv, Henry



L.N.E.R. Nr. 4472, „Flying Scotsman“.

Foto: R. O. Coffin



1825
1975

Passenger Railways 150th Anniversary

Souvenir Ticket
To Shildon
From Darlington
and return

Issued subject to the Regulations and
Conditions in the Publications and Notices
of the British Railways Board.

Not transferable BR 4364/1

Sunday 31 August 1975

Valid only by train no

7

on return journey

No 1178

IMPORTANT: See over for return journey



„Evening Star“

Foto: R. O. Coffin

Oakland, også fra G.N.R., bygget i 1898 med to cylindre, udvendig anbragt. Det var kun 9 år før Danmark fik sit første af denne type, P-maskinen, der dog var et compound-lokomotiv med fire cylindre. Alle de deltagende lokomotiver var naturligvis nylakerede i de gamle farver: L.N.E.R.'s æblegrønne, L.M.S.R.'s karmoisinrøde, de gamle M.R.'s chokoladebrune, for blot at nævne nogle få. Et af de fornemste var den kongebå „Sir Nigel Gresley“ Pacific, den, der skaffede Gresley hans knighthood, og det var forøvrigt et af denne serie, nr. 4468, „Mallard“, der den 3. juli 1938 satte verdensrekord for damplokomotiver, 204 km/h. Med en vognvægt på 300 tons tilbagelagde disse maskiner den ca. 640 km lange strækning mellem Kings Cross i London og Edinburgh på godt 8 timer, og det var ikke ualmindeligt, at de efter et kort ophold på endestationen kørte retur og således tilbagelagde 1280 km på ét døgn. De var forsynede med korridortendere, så man kunne skifte lokomotivpersonale på halvvejen, og naturligvis kunne de også tage vand op under fart.

Så var der Flying Scotsman og den lyseblå „Gordon“, et 1-E lokomotiv, der blev bygget over 900 af under krigen til War-Department. Mange blev sendt udenlands, og de kunne gøre tjeneste på selv svagtbyggede strækninger, da deres akseltryk kun var 12,5 tons. De kunne tage kurver med kun 90 m radius (4½ chains).

Pladsen tillader ikke at nævne ret mange flere, men der var da M.R.'s chokoladebrune compoundlokomotiv nr. 1000. Det er trecylindret og en af de få typer med dobbelt ekspansion, der er blevet bygget i større antal i England.

Damplokomotivernes lange række blev afsluttet med det sidste i England byggede damplokomotiv, et femkoblet godstogslokomotiv, der fik det vel valgte navn „Evening Star“. Skønt det kun har 1400 mm drivhjul, blev det dog også benyttet til hurtigtog og siges at have opnået en hastighed på 145 km/h.

Så var fortiden forbi, og til allersidst kom der en prøve på, hvad fremtiden vil bringe: Et elegant, strømliniet luksuriøst British Railway High Speed dieselelektrisk togsæt, om hvilket dieselglade deltager sagde, at der havde været vanskeligheder med at få det til vedvarende at køre kun 8 km/h.

Vi tilskuere til denne begivenhed kan ikke være taknemmelige nok over for de mange, der har arbejdet med dens

tilrettelæggelse. Det gælder dem, der allerede er nævnt, men en tak bør også gå til hovedkomiteen og dens formand, viscount Downe, til mr. Semmens, formanden for the Stephenson Society, til mr. Mich. Wheeler, der stod for udvælgelsen af lokomotiverne til udstillingen og til Bill Harwey, der efterså alt for at intet uheld skulle indtræffe under kavalkaden, og sidst, men ikke mindst, de mange navnløse, lærlingene og deres formænd, de mange virksomheder og selve British Railway, uden hvis historiske interesse det hele ville have været umuligt at gennemføre. Een til bør nævnes, W. O. Skeat, sekretær i Consultative Panel for the Preservation of British Transport Relics. Han var den første, der reddede et udrangeret lokomotiv fra ophugning og fik det hensat til udstilling.

Museet i York

Der har i mange år været et lokomotivmuseum i York, indrettet i en gammel remise under ret primitive og halvmørke forhold. Nu er det blevet moderniseret og udvidet og blev indviet på selve årsdagen, den 27. september, af prins Philip, hertugen af Edinburgh. Det skal drives sammen med Science Museum i South Kensington, London, under undervisningsministeriet, og det er sammensluttet med det righoldige Clapham museum i det sydlige London – til fortrydelse for mange London'ere og vel også en del turister, der ikke har lejlighed til at rejse til York. En sådan rejse er nu umagen værd, York er med sine gamle mure, den smukke katedral og de mange gamle huse inden for murene værd at besøge og museet er nu vel nok det smukkeste og historiske – helt op til vore dage – mest righoldige i Verden.

Lokomotiverne, 24 ialt, står opstillet med front mod den store midterdrejeskive, parat til en snak som den, Rudyard Kipling beretter om i sin novelle 007, og mod en mindre drejeskive står der 19 vogne, fra kongevogne og en dynamometervogn til en Dandy-car. Desuden er der mange modeller og et bibliotek og mange kræfter er sat ind på at udbygge museet i de kommende år.

Dér vil man da i fremtiden kunne se nogle af de smukkeste lokomotiver fra de mange år, hvor det var dampen, der var jernbanernes trækraft og bar vidne om George Stephensons fremsyn.

Hvad en Triangelmotorvogn også kan bruges til

Af John Poulsen

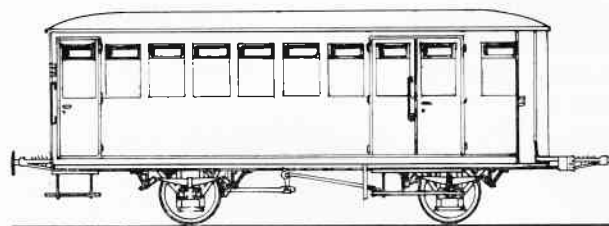
Triangelmotorvognene var i mange årtier blandt privatbanemotorvogne, nok den kendteste danske motorvogntype. Udbredte som de var på næsten alle landets privatbaner, hvor de mange steder gjorde tjeneste til langt op i tresserne, er de kendt af alle jernbaneinteresserede, og selv af alle yndere af gamle motorvogne. De fleste triangelmotorvogne ydede privatbanerne en lang og tro tjeneste gennem godt 30 år, selv om de blev sat noget i skyggen af skinebusserne i starten af halvtredserne.

Mange af dem gennemgik små ombygninger, fik nye motorer og lignende, men de lignede dog stadig sig selv. Det er ikke den denne artikel handler om, for de bliver alle behandlet i en bog om triangelmotorvogne, der kommer inden så længe. De triangelvogne artiklen handler om er dem, der på deres gamle dage blev brugt til noget helt andet, end det oprindeligt var meningen. I de fleste tilfælde fordi selv en triangelmotorvogn kunne slides op. D.v.s., det var ofte kun det mekaniske udstyr, der var udslidt, mens vognkassen og undervognen var i relativ god stand. Og så var det jo nærliggende at bruge dem.

Det mest omfattende eksempel på dette er DSB's ombygning af 8 ML-vogne til undervisningsvogne i årene 1958-65. ML-vognene var benzin-elektriske motorvogne bygget af Triangel i 1929-30. De var under krigen blevet forsynet med dieselmotorer, men i løbet af halvtredserne blev de overflødiggjort af MO-vognene af 1800-serien og enkelte sidebane-nedlæggelser. En del blev derfor ombygget til undervisningsvogne litra ZU for Jysk teknologisk Institut. Vognenes maskinanlæg m.v. blev fjernet, en del vinduer blændet, og i den ene gavl blev der indbygget en fløjdyr af hensyn til ind- og udlæsning af maskiner til undervisnings- og undersøgelseslokalerne, der var indrettet i vognen. Og i denne form, i den karakteristiske hvid/blå bemaling eksisterer de stadig.

For fuldstændigheds skyld skal nævnes, at DSB også har brugt dele fra ML-vogne, og især bogier til forskellige specialvogne, og at HFHJ's tidligere Mayback-vogn kørte som personvogn C 7 på ML-bogier.

Imidlertid havde nogle privatbaner allerede under og efter krigen ombygget Triangelmotorvogne til personvogne. NFJ havde i 1943 pillet motorerne ud af deres tre-akslede M 2 fra 1929 og benyttede den som personvogn C 28. I denne form eksisterede vognen indtil 1963, hvor den ophuggedes.

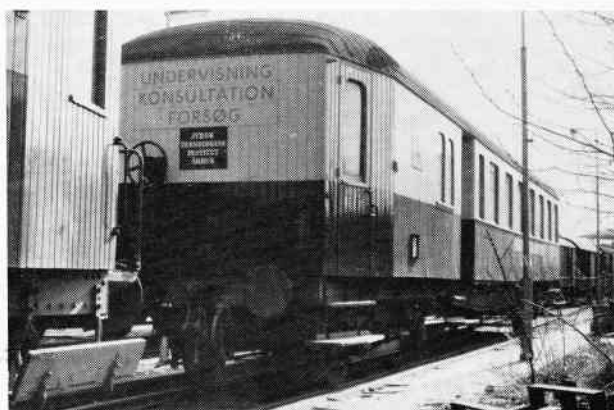


Tegning af RGGJ pakvogn B 2.

Hos OKMJ led Triangel's forsøgsvogn fra 1931, der ved banen havde haft M 2, samme skæbne i 1951. Vognen var bygget som en dieselmekanisk forløber for Triangel's store diesel-elektriske boggiemotorvogne med maskintruck midt under vognen. Maskinanlæggets placering gjorde ombygningen meget enkelt, man fjernede blot maskintruck'en og afmonterede kadan- og snekkedrev, der var placeret i den ene yderboggie. Som personvogn C 8 eksisterede vognen indtil 1966.

I 1942 frembragte RGGJ ved en ombygning af banens gamle Triangelmotorvogn M 1 fra 1924 en temmelig kurios rejsegodsvogn B 2. Man pillede motor m.v. ud og blændede alle vinduer på nær den øverste del, så vognen fik en række højsiddende glughuller. Som motorvogn havde vognen haft centralkobling, og pufferplanker sad af denne grund noget lavt. Der opstod derfor et problem, da man ville forsyne vognen med almindelige puffer, for de ville komme til at sidde for lavt. Men det løste man meget enkelt, for man drejede pufferne 45° og monterede dem kun i tre af pufferkurvens flige, så pufferens midterlinje kom næsten til at flugte med pufferplankens overkant.

Lige modsat så mistede den vogn ETJ ombyggede i 1952 nogle bemærkelsesværdige puffer. Banens M 1 var leveret i 1925 med centralpuffer, som alle de tidligste Triangelvogne, men banen havde senere forsynet den med almindelige puffer og trækkrog. „Almindelige“ er nu så meget sagt, for pufferhylstrene, der åbenbart var af „eget fabrikat“, var firkantede. Desværre erstattedes disse hjemmelavede puffer med almindelige kurvepuffer, da vognen ombyggedes til personvogn D 1.



DSB ZU-vogn, Odense 1975.

Foto: John Poulsen



ETJ personvogn D 1, Ebeltøft 1962.

Foto: E. Munk Christensen

Udover sådanne detaljer var de fleste af disse ombygninger ikke særlig ekseptionelle. Som regel begrænsede man sig til at fjerne maskinanlægget, evt. blænde et par vinduer og indsætte nogle ekstra sæder i det tidligere førerrum.

En enkelt ombygning – nemlig HFHJ's – var imidlertid ret fantasifuld. Vognen var en af DSB's gamle treakslede MC-vogne fra 1926, der under krigen havde ført en omflakkende tilværelse på NPMB og LNJ, og dernæst i 1953 var blevet solgt til ophugning til Stålvalseværket i Frederiksværk. Her forbarmede HFHJ sig over den, købte den i 1954 og ombyggede den næsten til uigenkendelighed. Vognen blev fuldstændig ryddet, og vognenderne ombyggedes, så enhver rest af de tidligere førerrum forsvandt. Da sidedørene dermed forsvandt, måtte vognen have åbne endeperroner, og det fik den i ordets egentligste forstand. For da man ikke ville ofre en forlængelse af taget, ragede det kun 10-20 cm ud over vogngavlene.

Men var endeperronerne luftige, så var vognens indre til gengæld luksuriøst. Blå lædersofaer, blomsterarrangementer og specielle børnesæder bragte C 28 op i Kuhlman-car-klassen. (Betegnelsen Kuhlman-car var et vittigt spil på HFHJ's daværende direktør Kuhlman's navn og betegnelsen på de kendte luksusvogne, Pullman-cars).

Mange år senere, i 1966 stod Hillerød Privatbaner for endnu en fantasifuld ombygning af en Triangelvogn. Det var denne gang GDS' treakslede M 5 fra 1932, der omdannedes til motortrolje for baneafdelingen. Af den oprindelige motorvogn bibeholdt man undervognen, og på denne opbyggedes et førerhus bag en motorhjelme og et lad, hvor der monteredes en hydraulisk kran. Som motortrolje slås den vist kun ud af OHJ's „oversavede“ skinnerbus-trolje.



GDS motortrolje M 5, Melby 1969, Foto: John Poulsen

Den danske jernbanehistorie var ved starten af halvtreserne, da Ålborg Privatbaner indsatte skinnerbusser, nær blevet beriget med en anden opfindsom ombygning af Triangelmotorvogne. Da de nemlig efter skinnerbusanskaffelserne fortrinsvis skulle anvendes i postførende tog og mindre godstog, overvejede APB at ombygge en eller flere af de toakslede Triangelmotorvogne fra 1929 til post-, pak- og ilgodsmotorvogne. Man havde tænkt at indrette et stort postrum med skydedøre bag i vognen. I resten af den tidligere passagerafdeling skulle så indrettes et rum til befordring af fisk, hvorfor man havde tænkt sig at indbygge skydelemme i den nederste del af vognsiden. Endelig kunne en del af førerrummet ligesom tidligere benyttes som rejsegodsrum. Desværre blev ombygningen af ukendte grunde ikke til noget.

Mens alle de nævnte ombygninger nærmest var deklasseringer, så fandt der i 1956 en ombygning af en Triangelmotorvogn sted, der nærmest må betegnes som en

ophøjelse. Dette år blev nemlig SKRJ's M 4 ombygget til et diesel-„lokomotiv“, af en vittig sjæl navngivet „David“. Historien bag det var imidlertid knap så morsom for banen, for vognen, der var leveret af Triangel i 1932 som benzin-mekanisk motorvogn og senere havde fået dieselmotor, var først på året brændt. Forsikringssummen var ret beskedet, men det lykkedes banen at prakke vognfabrikken Scandia den utaknemmelige opgave på at genopbygge køretøjet. Men nu da det alligevel skulle genopbygges ville man faktisk hellere have et diesellokomotiv eller i al fald en vogn, der var styrbar fra begge ender, tilbage!

At SKRJ faktisk havde brug for et lokomotiv blev klart for Scandia, da man måtte rette vrangen op, fordi banen havde hængt en enorm betonklods op under vognens bagende for at forøge adhæensionsvægten. Det havde desværre resulteret i, at vognen var blevet noget skruetrigget. Det var heller ikke så enkelt at lave en Triangelvogn af den almindelige toakslede type dobbeltrettet, for vognen havde en almindelig kraftig lastbilsgearkasse med direkte mekanisk skift. Scandia løste dog problemet ganske enkelt, idet man placerede et højtliggende førerhus lige over gearkassen og førte en forlænget gearstang op i førerrummet, der var fælles for begge kørselsretninger. Foran og bag førerhuset opbyggedes to smallere og lavere kasser, hvoraf den forreste rummede motoren og køleren. Den anden var nærmest anbragt for symmetriens skyld, og var på det nærmeste tom, idet der dog var anbragt skydedøre, så den kunne benyttes som pakrum. Helt tom var den nu ikke, for Scandia fandt åbenbart ikke ideen med betonklodsens så tosset endda. Men denne gang placerede man den klogeligt over bagakslen. Den blev først anbragt, da „lokomotivet“ var næsten færdigt, så man valgte at støbe den på stedet inde i den lange „snude“. Det var sidevæggene imidlertid ikke tykke nok til, så de begyndte at bulne ud, efterhånden som man hældte beton ind, så de måtte støttes med bjælker fra værkstedsgulvet indtil betonen var tør! Det barokke diesel-„lokomotiv“ David eksisterer i bedste velgående på ØSJS den dag i dag, så helt tosset har det jo ikke været.

Det var således en hel del af Triangelns motorvogne, der endte deres dage som noget helt andet. Udover de nævnte var der nogle få vognkasser der endte som skure, en enkelt som omklædningsrum på Børglum stadion.

Atter andre var til det sidste motorvogne, men henslæbte deres sidste år som arbejdskøretøjer for baneafdelinger, ofte ryddet for sæder m.v., eller degraderedes til „rangermaskiner“ som f. eks. LJ M 5.



ØSJS M 1 (ex. SKRJ M 4), Haarlev 1974.

Foto: John Poulsen

Nye Y-tog til Odsherreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane

Af Ole-Chr. M. Plum



Materielparade ved Waggonfabrik Uerdingen. Fra venstre ses lynettetog til HP/SB, type 628, 614 og 420, sommer 1974.
Foto: Waggonfabrik Uerdingen

Den 31. juli 1975 ankom de første to Y-tog til Odsherreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane. De to tog, OHJ-HTJ Ym 51–Ys 251 og Ym 52–Ys 252, var dagen før startet fra Waggonfabrik Uerdingen i Krefeld i Vesttyskland. I togene var repræsentanter fra de to baners bestyrelser, direktør Helmø fra Tilsynet med Privatbanerne, grosserer Degn fra firmaet Harald V. Lassen, der repræsenterer fabrikken i Danmark, værkmester Göbel-Poulsen, undertegnede og naturligvis banernes direktør, Erik Johansen. Endvidere havde nogle af deltagerne inviteret deres koner med på turen.

I Krefeld var selskabet blevet vel modtaget af Waggonfabrik Uerdingen allerede den 28. juli. På denne dag var der rundvisning på fabrikken, der foruden at bygge Y-tog til danske privatbaner bygger godsvogne til bl. a. Deutsche Bundesbahn. Til DB bygger man også lette nærtrafiktog af typen 420. Disse tog indsattes første gang i drift på den nye S-bane i München, der åbnedes i 1972 i forbindelse med Olympiaden. Togene er siden døbt „Olympia-Züge“, og de bygges nu til indsættelse på S-baner i andre større tyske byer, Frankfurt, Bonn m. fl.

På fabrikken var man i gang med en større ordre på lukkede godsvogne med forskydelige sidevægge til DB, og på fabrikken, der p.t. afleverede 3–4 vogne hver dag, kunne man se denne type godsvogn på alle stadier.

Waggonfabrik Uerdingen har et nært samarbejde med søsterfabrikken Düwag i Düsseldorf, og de to fabrikker deles om arbejdet på den måde, at hvis man i Düsseldorf har for meget arbejde, og der i Krefeld er mindre at lave, ja, så bygger man sporvogne i Krefeld for fabrikken i Düsseldorf, ligesom det kan tænkes, at man bygger godsvogne m. v. i Düsseldorf. Åbenbart var det i Krefeld, at man i



Et „Olympiatog“ består af tre vogne.
Foto: Waggonfabrik Uerdingen

sommer manglede arbejde, for her var en stor serie af treleddede sporvogne til bl. a. Bielefeld under bygning. Endvidere foretog man alt større reparationsarbejde på sporvogne fra Krefeld.

Desuden foretages en stor del af revisionerne og reparationerne på de tyske postvogne, der ejes af Deutsche Bundespost, på fabrikken i Krefeld.

Endelig laver man på Waggonfabrik Uerdingen en stor del halvfabrikata til den tyske jernindustri. F. eks. laves et stort antal lastvognskoblinger og ringfjedre på fabrikken, der iøvrigt beskæftiger omkring 3000.

Samme dag, som man så fabrikken, kørtes der også prøvetur til Kleve ved den Hollandske grænse. På denne tur afholdtes den for lynettetogene snart obligatoriske „Cognac-prøve“. Prøven, der viser togenes rolige gang i sporet, består i, at man anbringer et snapseglass fyldt til randen med cognac på et af askebægrene, mens togene kører 70–80 km/t. Hvis der ikke spildes noget, har toget bestået sin prøve. (Det bør vel nævnes, at Ym 51–Ys 251 bestod prøven, selv om jeg ikke tror, at den kan foretages påny på OHJ's og HTJ's spor, der er noget spinklere end det vi kørte på mellem Krefeld og Kleve).



OHJ/HTJ Ym 251–Ym 51 på fabrikken i Krefeld, 28 juli 1975.
Foto: Ole-Chr. M. Plum

Hjemkørslen forløb uden uheld. Vi var hele tiden forud for særtogsplanen. Der startedes fra Krefeld 8.45 og ca. kl. 19.00 kørte vi ind til Puttgarten. Togene ankom til Rødby ca. 23.00 og den 31. juli startedes fra Rødby Færge kl. 9.40 med kurs mod Ringsted. Herfra fortsattes til Slagelse og Høng. Her var banerne vært ved en sammenkomst på Høng Hotel. Der var mange lykønskninger til banerne med de nye tog. Bl. a. talte borgmestrene fra Høng og Stenlille kommuner, og begge gav de udtryk for, at man måtte ønske den kollektive trafik i Vestsjællands amt styrket. Borgmester Belling fra Høng nævnede også, at man eventuelt kunne udvide den kollektive trafik med persontrafik på Slagelse-Vørslev banen, der som bekendt i de sidste år kun har fungeret som godsbane til Gørlev, når man ser bort fra HTJ's kørsel mellem Høng og Slagelse.

Amtsborgmesteren for Vestsjællands amt udtrykte sin glæde over den forbedring i det daglige rejseliv, som det ny materiel er udtryk for, selv om det var blevet noget mere bekosteligt end beregnet.

Efter sammenkomsten kørtes der præsentationstur på begge baner. På Høng-Tølløse Jernbanes stationer var der mødt mange mennesker frem i det flotte sommervejr for at se på nyhervelserne, og de nye tog fik mange rosende ord med på vejen.

I Nykøbing spillede juniorafdelingen af Holbæk-garden og også her var der mødt en del mennesker for at modtage de nye tog.

De to første Y-tog på OHJ og HTJ kom hurtigt i drift på banerne, og snart var de blevet meget populære blandt såvel de rejsende som personalet.

Man så nu kun hen til afhentningen af de tre sidste tog i slutningen af september måned, således at man for alvor kunne køre de fleste tog med det nye materiel.

Søndag den 28. september rejste der atter en gruppe til Krefeld for at afhente de tre sidste tog. Denne gang var gruppen hovedsagelig sammensat af personale fra de to baner, der gerne ville besigtige fabrikken. Ved rundvisningen om mandagen så man blandt andet på de tre vogne fra GDS/HFHJ, der snart ville være færdige. Reparationen af de tre vogne, der beskadigedes i februar ved togsammenstødet i Kregme, har været meget omfattende, og når de atter kører fra fabrikken er det næsten som helt nye vogne.

Hjemturen den 29. og 30. september forløb nogenlunde planmæssigt, og snart vil alle fem tog være indsat i driften på OHJ og HTJ, der nu kan være stolte af at præsentere det nye materiel for sine kunder.

Togenes udstyr og indretning

De nye lynettetog til OHJ og HTJ adskiller sig i det ydre ikke meget fra de tog, der nu gennem ti år er leveret til danske privatbaner, og det tekniske udstyr er også stort set svarende til disse tog. Interiøret er gjort lysere ved anvendelse af en beklædning som lyst egetræ på vognenes vægge og stolens bagsider. Sæderne er udformet med større magelighed og bedre polstring end i de hidtidige tog. Stolene er betrukket med den sidste rest af DSB's gamle 1. klasses betræk – „Marsbetræk“, – som er købt hos DSB.

Der er 56 siddepladser for ikke-rygere i styrevognen og 40 for rygere i motorvognen + 10 pladser (delvis på klapsæder) i bagagerummet.

De hidtil leverede lynetter har ikke været indrettet således, at publikum kunne stige ind gennem bagagerummet. Da de fleste tog på HTJ og mange tog på OHJ over en del af strækningen er énmandsbetjente, har det været nødvendigt at få togene indrettet således, at indstigning kan ske i nærheden af føreren (af hensyn til billetkontrol og -salg) d.v.s. igennem bagagerummet i den ene køreretning.

Som noget helt nyt er de nye tog udstyret med røde og grønne lamper ved dørene. De benyttes til at vejlede de rejsende ved énmandsbetjente tog for at afkorte togenes ophold på stationerne.

Den røde lampe betyder, at indstigning ikke må ske ad døren ved siden af lampen.

(fortsættes side 18)

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Fra „A/S Frichs“ og „Scandia-Randers A/S“ er leveret 3 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7803/7303 – 7805/7305.

Diesel-hydraulisk rangertraktor (Köf) nr. 277 er overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København. På grund af lokomotivmangel i „øst“ (diverse haverier m. v.) er fra „vest“ udlånt: MX 1034, 1042 og MY 1108, 1133.

Damplokomotiv F 663 er udrangeret (solgt til DJK/Limfjordsbanen).

Fra „Scandia-Randers A/S“ er leveret 8 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20–84 796 – 20–84 803 (værkstedsområde: Øst (København)) samt 56 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 480 – 211 5 535. Fra Sverige er indkøbt (brugte) 11 stk. beholdervogne (privatejet: „Kommunekemi A/S“, Nyborg): 070 1, 001, 002, 004, 005, 019, 020, 023–027.

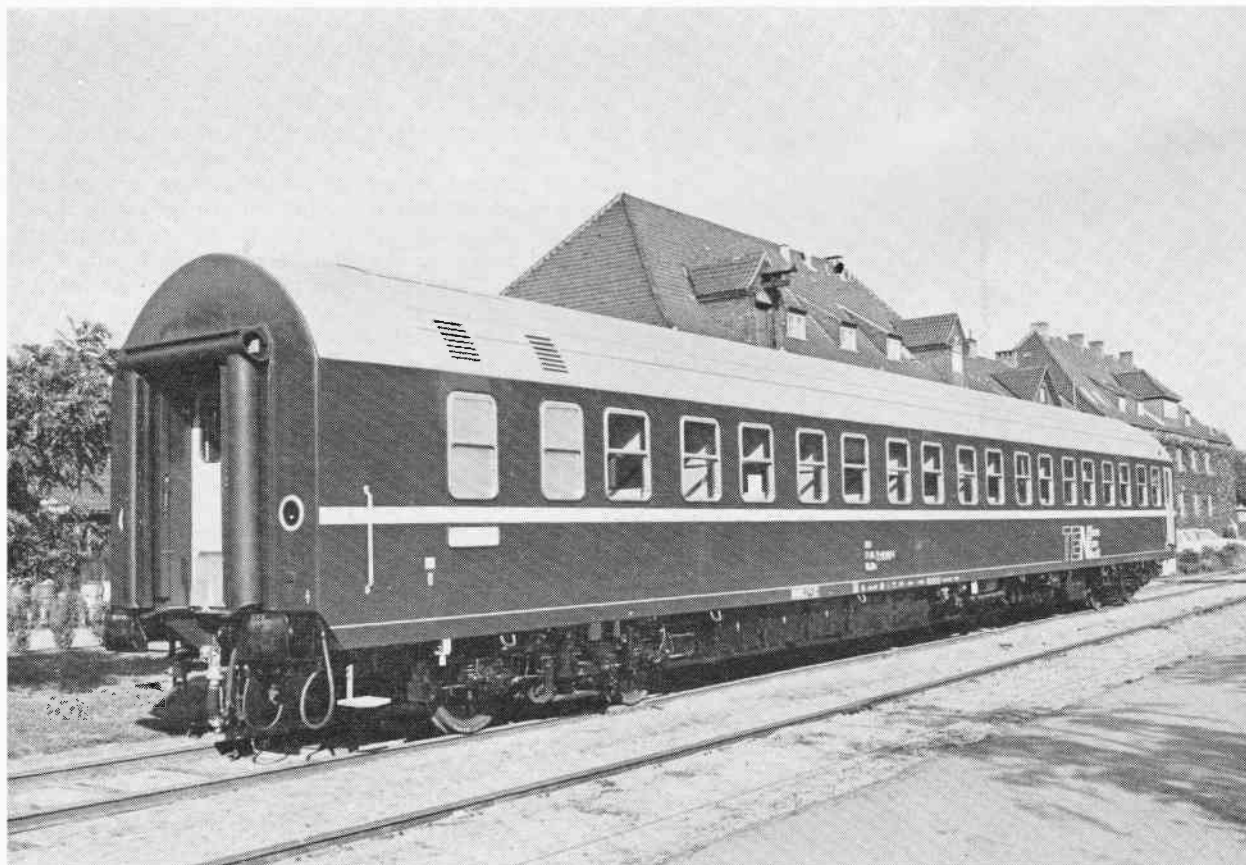
Følgende personvogne er omlitret (i forbindelse med „deklassering“ fra 1. til 2. klasse): Ah 17–21 024 til Bah 27–21 024 og ABxh 38–21 391 til Bxh 28–21 391; endvidere er Bgoh 29–64 205 og 29–64 211 omlitret til Bgh.

I forbindelse med ændring af postvognsløb (ved overgang til sommerkøreplan) er følgende vogne overført fra Værkstedsområde „Vest“ (Århus) til Værkstedsområde „Øst“ (København): P 90–84 811, Ph 90–68 215, Pmh 90–68 708.

Følgende 10 stk. personvogne er udrangeret: Ah 17–61 041 – ABh 38–61 280 – Cl 29–25, 532, 535, 541, 552, 554, 563, 589, 620: følgende 7 stk. rejsegods- og postvogne er udrangeret: Dah 92–28, 111, 112 – Dk 6104, 6106 – Pa 90–28 009 – Pk 5916, 5921.

„Stationeringslisten“ („Jernbanen“ nr. 1/74 – side 7) og oversigten „DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1974“ („Jernbanen“, nr. 3/74) kan ajourføres efter ovenstående.

Nye reviderede udgaver af „personvognsoversigten“ og „godsvognsoversigten“ følger i et af de kommende numre af „Jernbanen“.



Den første DSB-ejede sovevogn (type T2S), litra WLAB 71–40 840 ankom til „Centralværkstedet København“ den 20. september. De to vogne blev indsat i „Nord-West-Express“ mellem København og Hoek van Holland, den 12. oktober.

Foto: Ole Kien

Pr. 30. juni bestod vognparken af:

952 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 5 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I april kvartal er der tilgået driften 8 vogne – og der er udrangeret 10 vogne.

130 stk. post- og rejsegodsvogne. I april kvartal er der udrangeret 7 vogne.

6225 stk. lukkede godsvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 56 vogne (Hbis) – og en afgang på 10 vogne.

3116 stk. åbne godsvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 1 vogn (tjenestegodsvogn: 943 2 140 – tidl. udrangeret Skm-vogn) – og en afgang på 24 vogne.

545 stk. tjenestevogne. I april kvartal er sket en tilgang på 6 vogne: Nr. 745 „Remise-tårnvogn“ (Mafd), nr. 757–760 „Transportvogne for sporværktøjsmateriel“ (Bafd), nr. 787 „Udstillingsvogn“ (tidl. litra BRh-designforsøg) (Kafd) – og en afgang på 10 vogne: Sneplov nr. 115–117, 120, 123, 124, (Bafd), nr. 321 (Bafd), nr. 611 (Bafd), nr. 697 (Bafd), nr. 911 (Mafd).

631 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I april kvartal er sket en tilgang på 11 vogne: 070 1, 001, 002, 004, 005, 019, 020, 023–027 („Kommunekemi A/S“) – og en afgang på 16 vogne: 070 0 686 („Polypren A/S“), 070 1, 504–517, 524 („Dansk Sojakagefabrik A/S“).

*

DSB har siden forsommeren været plaget af et alvorligt problem – revner i diesellokomotivernes hjul, således at lokomotiver har måttet tages ud af drift af denne grund i et omfang, man ikke tidligere har været ude for. Situationen udviklede sig indtil midten af juli i ugunstig retning. Værksteder og driftsdepoter måtte yde en betydelig indsats for at undgå alvorlige afbræk i trafikafviklingen. Der måtte i stort omfang ændres i mandskabsture og maskinløb. Overflytning af lokomotiver mellem „Vest“ og „Øst“ blev en daglig begivenhed. I „Centralværkstedet Århus“ blev der med kort varsel truffet aftale om, at ca. 50 medarbejdere skulle flyttes til loko-bogearbejde – i hovedsagen fra vognmoderniseringer. Der blev i akutte situationer præsteret både overarbejde og lørdag-søndagsarbejde.

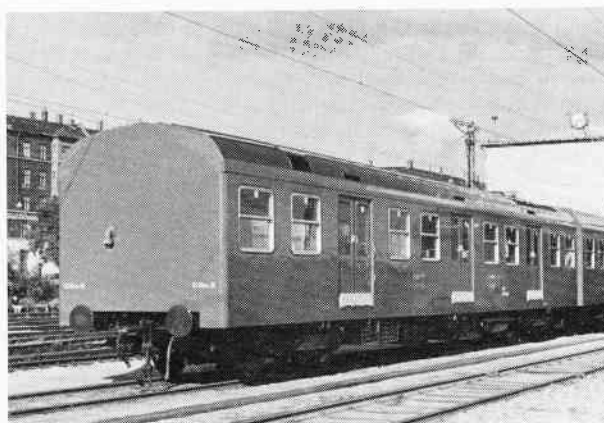
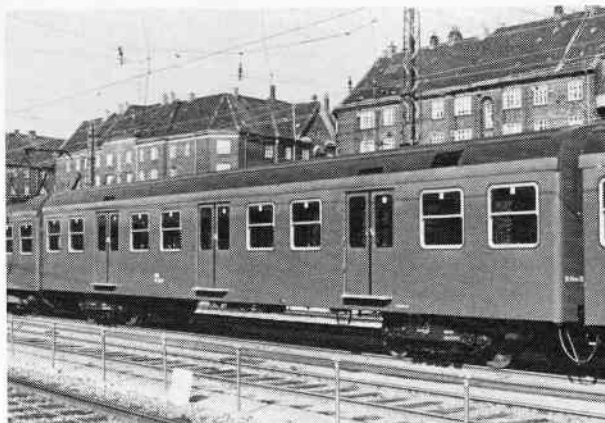
På et tidligt tidspunkt blev eksperter fra Maskinafdelingen sat ind på at undersøge, hvad årsagen til revnernes opståen kunne være. Det var iøjnefaldende, at revnerne næsten udelukkende opstod på MY-lokomotiver, der kørte på Sjælland. Hjulmaterialet blev undersøgt, hjultemperaturer blev målt, bremsedelene blev kontrolleret, forholdene ved togenes opbremsning blev vurderet i forbindelse med togformering og regularitet, og man konsulterede andre jernbaneforvaltninger. Man blev klar over, at revnedannelsen var en følge af høje temperaturer (over 250° C), der opstod ved bremsningen. Specielle egenskaber ved bremsedelene i forbindelse med overbelastning synes at gøre forholdene værre på litra MY, sammenlignet med litra MX og MZ, ligesom hjulfabrikatet havde betydning. Ved gentagne temperaturmålinger kunne man konstatere, at hovedårsagen måtte tilskrives den intensive kørsel med regionaltogene (ITC-tog), og at forholdene forværredes i forbindelse med sommerens stærke solvarme – der blev målt skinnetemperaturer på over 50° C. Strækningen Roskilde-Holbæk viste de mest ekstreme resultater. Dette gav anledning til, at belastningen på denne strækning, pr. 11. juli,

blev reduceret fra 240 t (6 vogne) til 200 t (5 vogne), og maksimalhastigheden blev sat ned fra 120 km/t til 100 km/t.

Det ser nu ud til – i skrivende stund – at forholdene er under kontrol, og at dette i det væsentlige skyldes, at lokomotivernes bremser belastes mindre, efter at der pr. 11. august er foretaget yderligere tilpasning af køreplaner, oprangeringsplaner og maskinløb, bl. a. er der indsat to arbejdende MY-(MX-)lokomotiver som forreste og bageste køretøj i et antal tog mellem Nivå og Holbæk, der ikke har kunnet nedformeres af kapacitetshensyn.

I august måned er hos „Scandia-Randers A/S“ bestilt yderligere 22 stk. Bn-(20–84 829 – 20–84 850) og 8 stk. Bns-vogne (29–84 537 – 29–84 544) (alle med el-varme). Når disse vogne er leverede, råder DSB over i alt 210 regionaltrafikvogne, og der vil derefter ikke blive anskaffet flere af disse vogntyper, hvis det besluttet at anskaffe VT 628-togsæt.

I april kvartal er der i „Centralværkstedet Århus“ moderniseret følgende vogne i det såkaldte „up-to-date-moderniseringsprogram“: 4 stk. AB-vogne (39–40, 002–005) og 12 stk. B-vogne (20–80, 310, 321, 331, 332, 334, 336 og 20–84, 008, 039, 043, 052, 099, 100). Ved udgangen af juni måned befandt der sig atten B-vogne i værkstedet (samt to BDg-vogne, hvorpå ombygningsarbejdet er indstillet). I samme



De første MU- og FU-vogne er leveret fra „Scandia-Randers A/S“ – og enkelte er sat i drift. Øverst ses FU 8001 (og MU 8501 skimtes til venstre) – nederst MU 8502 set fra den af de „blinde“ ender, der er forsynet med ordinært træktræk og puffere.
Foto: Ole Kien

periode er der i „Centralværkstedet København“ moderniseret én Bf-vogn, og der var ved kvartalets udgang tre Bf-vogne under modernisering.

Dels for at imødegå kritik af, at det er utilfredsstillende for passagerer, at Ah-vogne med det såkaldte „Mars“-betræk og Bah-vogne indrangeres i samme tog, dels for at hæve kvaliteten på 1. klasse i bolig/arbejdsstedtrafikken vil sæderne i seks af de „bedste“ (tidligere, i mindre omfang moderniserede) Ah-vogne (17–21, 018, 020, 026, 027, 030, 032) blive ombetrukket, samtidig med at der foretages en mindre opfriskning af vognene. I Værkstedssområde „Vest“ (Århus) vil fem Ah-vogne blive „deklasseret“ til 2. klasse (nyt litra Bah).

*

Fjernstyring af strækningen Horsens (ekskl.)–Hørning (inkl.) iværksættes fra den ny midlertidige FC Skanderborg, den 12. september. Fr.o.m. den 4. oktober blev strækningen Valby (inkl.) – Ballerup (ekskl.) inddraget under fjernstyringen fra FC København nær. (For Vanløse stations vedkommende omfatter fjernstyringen kun sporene 1 og 2 samt vendesporene i øst og vest – øvrige spor på Vanløse er underlagt stationsbestyreren i Vanløse kommandopost).

Et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1964) for Padborg station blev taget i brug den 14. oktober – nærmere herom i næste nummer af „Jernbanen“).

*

Ved en ændring af „Sikkerhedsreglement af 1975“ pr. 1. oktober er fastsat, at standsignalerne 1) „standsignal „stop“ følger“, 2) „stop“ og 3) „hastighedsnedsættelse følger“ fremover på alle strækninger – bortset fra S-banerne – skal opstilles 800 meter foran henholdsvis standsignal „stop“, farepunktet på fri bane og standsignal „hastighedsnedsættelse begynder“. (På S-banerne bibeholdes bestemmelsen om 400 meter afstand).

Alle standsningsmærker, der markerer et HKT-afsnits endepunkt, vil fremtidig blive udformet som rød/hvide mærker (se „Jernbanen“, nr. 6/72 – side 14). Er et sådant mærke opstillet foran et signal eller ved perron, vil det **tillige** være påmalet bogstav „S“ eller tal i sort. De nye standsningsmærker vil allerede nu kunne ses på strækningen København H./Skelbæk-Vallensbæk.

På **Svendstrup Jylland** station nedlagdes overhalings-sporet (spor 1) den 31. juli; sporene 2 og 3 benævnes herefter 1 og 2. **Hørning** station omdannedes den 15. september til ubemandet trinbræt med sidespor – dog kun i ekspeditions-mæssig henseende, idet Hørning nu (se ovenfor) er fjernstyret togfølgestation – og i øvrigt overgangsstation til fjernstyret strækning. **Godsbanen Dalmose-Skælskør** nedlagdes den 27. september. I forbindelse med nyskiltning (design) og med henblik på etablering af nyt sikringsanlæg ændredes spornumrene for perronsporene (S-tog) på **Klampenborg** station den 4. oktober. Sporene 0, 5 og 6 benævnes nu 5, 6 og 7.

Efter en periode af prøvekursler af systemet med én-mandsbetjente S-tog iværksættes den endelige én-mandsbetjening den 9. august på linierne A og Ax. Den 27. september indførtes én-mandsbetjening på linie E mellem Tåstrup og Hillerød (der er etableret TV-anlæg på stationerne Holte og Allerød). Der er endvidere indsat S-togsmateriel med HKT-udstyr på linierne E og Cx mellem Tåstrup/Ballerup og Hillerød – kørslen finder dog sted efter ydre signaler, idet den eneste HKT-strækning endnu, som bekendt, er strækningen København H./Skelbæk-Vallensbæk.

Arbejdet med Hareskovbanens tilslutning til det øvrige S-banenet ved Svanemøllen station skrider planmæssigt frem, og strækningen påregnes åbnet for S-togstrafik den 1. oktober 1977. Allerede fra foråret 1976 påregnes arbejdet dog så langt fremme, at den nye tilslutningsbane til Svanemøllen station kan åbnes. Fra den 25. april 1976 vil Hareskovbanens dieseltog derfor som tidl. omtalt få endestation i Svanemøllen i stedet for som nu i København L. Hareskovbanens nye køreplan (gyldig fra den 25. april 1976) er optaget i „DSB køreplan“ – vinter 1975/76. (I sikkerhedsmæssig henseende bliver Svanemøllen og Ryparken stationer én togfølgestation, der vil blive benævnt Øbro).

Der foretages i forbindelse med ibrugtagningen af Køgebugtbanens forlængelse til Hundige den 27. september 1976 ikke ændringer i det øvrige S-banenets køreplan, idet nuværende linie A (og i myldretimerne også linie Ax) i stedet for at have endestation i Vallensbæk forlænges til/ fra Hundige. De faste minuttal for linie A ventes at blive:

Vallensbæk	af	07 – 27 – 47
Ishøj	af	10 – 30 – 50
Hundige	an	13 – 33 – 53
Hundige	af	06 – 26 – 46
Ishøj	af	09 – 29 – 49
Vallensbæk	af	12 – 32 – 52

Indpasning af Hareskovbanens tog mellem øvrige S-tog på strækningen Svanemøllen–København H har nødvendig-gjort udarbejdelse af en helt ny køreplan for hele S-banenettet. Gennem arbejdet med en række køreplansudkast har det vist sig muligt at opstille en køreplan, som indebærer en mere økonomisk anvendelse af ressourcerne, og som samtidig bedre end den nugældende køreplan tilgodeser det aktuelle behov på de enkelte strækninger. **S-77 køreplanen** er endvidere konstrueret således, at der umiddelbart kan indarbejdes den nødvendige udvidelse med en ny regionallinie på Køgebugtbanen ved ibrugtagning af en eventuel del-etape Hundige–Solrød i 1979.

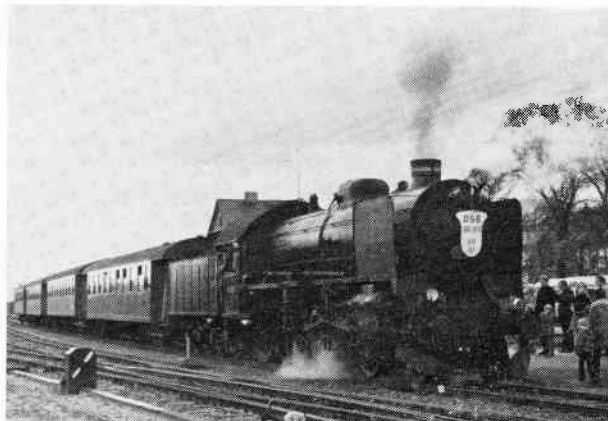
Den vigtigste nyskabelse i køreplanen er overgangen fra den nuværende 20 min. køreplancyklus til 15 min. køreplancyklus, således at togene i princippet kører i 15 min. cyklus på **alle** strækninger, hvilket indebærer 4 tog pr. time mod i dag 3 tog pr. time. I myldretimerne suppleres med x-tog i fornødent omfang. Der er også mulighed for udtynding fra 15 til 30 min. drift i særligt trafiksvage tidsrum. Det kan f. eks. være i morgentimerne på søndage på alle linier samt aftentimerne på visse linier, f. eks. Hillerød- og Klampenborglinierne. Herved opnås en bedre overensstemmelse mellem trafikbetjeningens omfang og et forholdsvis lille antal passagerer på tidspunkter, hvor drifts-omkostningerne, specielt lønninger, er særligt belastende.

Af fordelene ved denne nye opbygning af køreplanen med 30/15 min. drift i stedet for 20/10 min. drift kan eksempelvis nævnes:

- bedre afstemning af trafikudbuddet med behovet. (Nuværende 10-min. drift dagen igennem giver ikke i alle tilfælde tilfredsstillende udnyttelse, og i aftentimerne er 20-min. kørsel i mange tilfælde en for kraftig reduktion af trafikudbuddet).
- ensartet køreplansfrekvens uden for myldretimerne. (Nuværende skiftende frekvens 10 hhv. 20 min. drift på Tåstrup-, Ballerup- og Høltelinierne afløses i princippet af fast 15 min. drift).
- bedre tilslutning til den øvrige DSB trafik i Hovedstadsområdet.



Kender De lukket privatejet godsvogn 1205-158 OGS ?? – ikke! Det kan De komme til, hvis De ser filmen „Olsen-banden på sporet“, for deri optræder denne Gkllms-vogn som rullende pengeskab. Foto: Per Topp Nielsen



I anledning af Varde-Ringkøbing banens 100 års jubilæum kørtes den 8. august ekstratog med R 946 (her på Varde st.) – samme maskine var også under damp den 24. juni, da DFDS fejrede Esbjerg-Harwich rutens 100 års jubilæum ved at lade bådtoget „Engländeren“ fremføre af R 946 mellem Fredericia og Esbjerg. Foto: L. Krone

(Regionaltogene på Kystbanen samt mod Roskilde kører i 30 min. cyklus, således at korte omstigningstider kan opnås i Klampenborg og Tåstrup).

- bedre koordineringsmulighed med HT-busser.
(15/30 min. køreplan cyklus vil muliggøre en mere hensigtsmæssig tilrettelægning af buskørslen på oplands-ruterne, hvor passagertallet ikke giver underlag for hyppigere betjening end hver halve time. 30 min. drift er her langt at foretrække frem for den 20-40 min. drift, som den nuværende 20 min. køreplan cyklus nødvendig-

Personvognsstyring af Ic-materiel iværksættes som forsøg i vinteren/foråret 1975. Under K 75 er styringen udvidet til at omfatte alt materiel i Ic-tog, DSB-materiel i internationale tog, postvogne, rejsegodsvogne litra Dh og styrevogsløb for MO-tog i Jylland/Fyn, i alt 426 vogne. Af den samlede beholdning på 1071 vogne den 1. juni var således ca. 40 % under programmeret styring ved starten af K 75. Ved overgang til vinterkøreplan er liggevojnene litra Bgc indlagt i styringen. Det var hensigten, at styringen fra januar 1976 skulle udvides til regionaltogsmateriellet på Sjælland, hvorefter ca. 60 % af personvogsmateriellet ville være omfattet heraf, dette opgives imidlertid indtil videre, da personale ressourcerne i stedet vil blive brugt til særlig styring under juletrafikken – og under de „store færgers“ eftersynsperiode i foråret 1976 (reduceret vognoverførselsmulighed).

DSB har truffet aftale med DB om leje af to sæt dobbeltmotorvogne, type VT 628, med vandkølet hhv. luftkølet motor i perioden november/december-februar. Togsættene vil blive anvendt i plantog i daglig drift i stedet for MO- eller lokomotivtrukne tog i Jylland og på Fyn.

Fr.o.m. 1. december indsættes de ti Bno-vogne på Frederikssundbanen.

Der har siden maj måned været foretaget prøvesejladser med Hurtigrutens færger øst om Samsø gennem Lindholm Dyb. Det har hidtil ikke været muligt at sejle ad denne rute, da færgerne havde pligt til at følge de minestrøgne tvangsruter. Disse tvangsruter er først blevet ophævet i foråret 1975. Alle danske farvande er nu frie for sejlads. Sejlrueten gennem Lindholm Dyb er ca. 3 sømil kortere end den hidtidige rute vest om Samsø, hvilket betyder, at der ved bibeholdelse af de nuværende sejltider kan spares ca. 1,5 mio. kr. om året ved sejlads ad den østlige rute på

grund af mindre olieforbrug og mindre slitage på maskineriet. Den ny afmærkning af passagen gennem Lindholm Dyb er nu bragt i orden af Farvandsdirektoratet. Herefter skal Hurtigrutens sejlads primært foregå øst om Samsø. Den nuværende rute vest om Samsø bibeholdes som alternativ rute, der kan anvendes efter skibsførerens skøn, f. eks. i dårligt vejr.

DSB har i august sluttet aftale med NSB om tilkobling af et norsk pladsreserveringssystem til DSB-PLADS. Det norske system vil omfatte reservering af sidde- og sovepladser i tog fra ca. 50 pulte fordelt over hele Norge. Pultene, der forbindes med edb-anlægget i København via datatransmissionskanaler fra Oslo, vil desuden have mulighed for at reservere direkte i DSB-PLADS, ligesom de danske pulte vil få adgang til at reservere direkte i det norske system. Driftsstart for det samlede DSB/NSB system er foreløbig planlagt til 1. september 1977.

Den 1. september blev der atter foretaget en række organisationstilpasninger i Generaldirektoratet:

1. De administrative funktioner (Personalekontoret, Velfærds- og uddannelseskontoret og Organisationskontoret) udskiltes fra Drifts- og administrationsafdelingen og placeredes som stabsfunktioner under Generaldirektøren. Samtidig sammenlagdes Personalekontoret og Velfærds- og uddannelseskontoret til en Personaletjeneste.
2. Salgs- og servicefunktionerne fra Kommerciel afdeling, herunder Administrationssektionen og Markedsudviklingssektionen samt Drifts- og trafikplanlægningsfunktionerne i Drifts- og administrationsafdelingen sammenlagdes til en ny afdeling, der benævnes **Afsætnings- og produktionsafdelingen**.
3. Af de resterende funktioner fra Kommerciel afdeling overflyttedes Indkøbs- og forsyningskontoret til Økonomi- og Salgs- og reklamesektionen til Generaldirektørens sekretariat.

I „fremtidens DSB“ („Plan 90“ – der blev offentliggjort den 13. oktober) er skitseret følgende funktionsopdeling: 1) Afsætning og produktion, 2) Bane-, maskin- og elektroteknik og 3) Økonomi og administration.

*

„DSB“ redigeres af Erik B. Jonsen.

Foreningsnyt

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 5. november 1975 kl. 19.30 i „Karnappen“, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen, 1153 København K.

Direktør G. H. Bjerregaard fra VNJ taler om „Vestbanen i går, i dag og i morgen“.

*

Søndag den 9. november 1975: Udflugt med OHJ/HTJ's nye lynettetog fra København H. til Nykøbing Sj.

Udflugten er tilrettelagt for at præsentere de sidst ankomne lynettetog for foreningens medlemmer og andre jernbaneinteresserede. De nye tog på OHJ og HTJ adskiller sig på flere måder fra de hidtil leverede lynetter, og er for jernbaneentusiasten, der interesserer sig for moderne jernbanedrift, nok et studie værd.

Planen for udflugten ser således ud:

København H.	afg.	8.40
Roskilde	afg.	9.08
Holbæk	afg.	9.45
Arbejdertog Holbæk-Nykøbing Sj.		
Nykøbing Sj.	ca. ank.	13.00
Frokostpause		
Nykøbing Sj. (tog 22)	afg.	14.45
Holbæk	ank.	15.55
Roskilde	ank.	16.39
København H.	ank.	17.06

Særtoget mellem København H. og Nykøbing Sj. fremføres af Ym-Ys-Ym-Ys.

Pris for deltagelse er:

Fra København/Roskilde	kr. 45,-
Fra Holbæk	kr. 27,-

Under opholdet i Nykøbing Sj. arrangeres der spisning (frokostplatte) på Hotel Odsherred. Pris: Kr. 33,75 (excl. drikkevarer). Ønsker man at deltage i fællesspisningen bedes dette meddelt til Ole-Chr. M. Plum på tlf.: 01-39 33 12 (bedst mellem kl. 16.30-18.00) senest torsdag den 6. november 1975. Frokosten skal ikke forudbetales.

Tilmelding sker ved **senest fredag den 7. November 1975** at indbetale ovennævnte beløb på postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Kvitteringskuponen skal medbringes og ombyttes i toget med billet. Friпас og kort er ikke gyldige til særtogene.

Onsdag den 3. december 1975 kl. 19.30 i „Karnappen“, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K.

Traditionen tro holder foreningen på denne aften sit årlige jule-andespil med et væld af gevinster såvel spiselige som læselige. Der bliver også auktion og lotteri. Tag familien med til denne aften.

POR/PSR

SALGS  **afdelingen**

DSB tjenestekøreplan 1974/75

Atter i år kan vi tilbyde Jernbanens læsere DSB tjenestekøreplanen fra afvigte driftsperiode. Prisen er kr. 25,- + porto 4,-.

Tillæg til DRM 1 og DRM 2, 1975

Endelig har vi fået tillæg 1975 til DSB's driftsmaterielfortegnelse bind 1 og 2 hjem. For medlemmer, der har købt DRM 1 og 2 gennem Salgsafdelingen, kan tillæg 1975 erhverves ved indsendelse af kr. 2,- i frimærker pr. tillæg til Salgsafdelingen.

DSB SR 1975

Her er man nu nået til rettelsesblad nr. 72. Har De købt SR 1975 gennem Salgsafdelingen kan De få rettelsesblade ved indsendelse af kr. 1,50 i frimærker. Husk at anføre sidst modtagne rettelsesblad.

SIR 1975 for Privatbanerne

Også til SIR for privatbanerne er der udkommet en stak rettelsesblade. Desværre har antallet været ret stort, hvorfor vi har måttet betale trykningen af dem. Rettelsesblade til SIR 1975 kan fås ved indsættelse af kr. 11,- på Salgsafdelingens postgirokonto.

Banemærker

Hermed kan vi atter tilbyde Dem nogle banemærkesæt fra danske privatbaner. De i nr. 6/74 annoncerede sæt kan stadig leveres. Desuden kan vi nu levere:

15 forskellige fra Bornholms Jernbaner	kr. 27,-
30 forskellige fra Ebeltoft-Trustrup Jernbane	kr. 32,-
100 forskellige fra Hads-Ning Herreders Jernbane .	kr. 54,-
50 forskellige fra Hjørring Privatbaner	kr. 42,-
25 forskellige fra Høng-Tølløse Jernbane	kr. 27,-
50 forsk. fra Troldehede-Kolding-Vejen Jernb. . .	kr. 44,-
75 forskellige fra Aalborg Privatbaner efter 1916 .	kr. 46,-

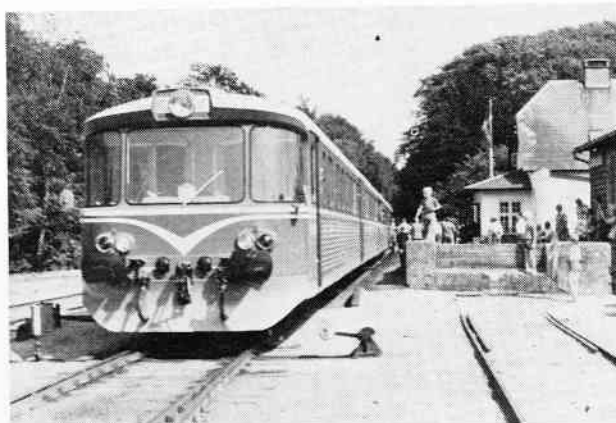
Ved køb af alle 7 sæt nedsættes prisen til kr. 250,-.

Banemærkerne bestilles ved at indsætte ovennævnte beløb + 3,00 i porto på Salgsafdelingens postgirokonto.

Salgsafdelingens postgirokonto og adresse er: 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4. tv, 2200 København N.

OCMP

Nye tog ... (fortsat fra side 13)



Dianalund station, 31. juli 1975.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

Grøn lampe viser, hvor indstigning bør ske af hensyn til billetvalg og kontrol.

Udstigning sker fortrinsvis ad de midterste døre i toget. Dørene åbnes af den rejsende ved tryk på knappen ved siden af døren inde i toget.

Hvis der ikke er tændt nogen lamper kan indstigning ske ad alle togets døre og billettering sker i toget.

Togene har i modsætning til de på Sjælland og Lolland-Falster allerede kørende lynetter puffer og traditionel kobling i enderne ved førerrummene. Denne udformning tillader, at togene kan medføre en postvogn, og i særlige tilfælde en eller to godsvogne.

Togene har ikke været billige. Den samlede pris bliver ca. 18 mill. kroner – imod budgetteret 16,3 mill. kroner.

Boganmeldelser

J. Guldbæk Christensen:

Damptrækraft i model.

200 sider (A 4), med ca. 150 tegninger og et lignende antal fotografier.

Signalpostens Forlag, København 1975.

Pris: Kr. 138,-.

Modelbanelitteraturen var i en årrække af langt større omfang end litteraturen om de store jernbaner. I de senere år synes forholdet at være omvendt. Så meget des mere glædeligt er det, når der endelig udkommer et større værk om modelbanebygning. Fabriksinspektør Guldbæk Christensens bog om dampkraften er såvel det største som det smukkeste modelbaneværk, der er udkommet på dansk. Jeg er ikke selv modelbanebygger eller rettere sagt har kun været det i beskedent omfang for adskillige år siden. Jeg har derfor vanskeligt ved at bedømme værdien af bogen som rent modelbaneværk, men det forekommer mig, at de enorme mængder af detaljtegninger og de indgående anvisninger må muliggøre det for selv ikke-eksperter at give sig i lag med dette det vanskeligste område inden for modelbanebygningen. Jeg tror, at mange der ikke hidtil har vovet sig igang med at bygge deres egne lokomotiver, vil føle sig fristet til det efter at have set Guldbæk Christensens bog.

Men denne bog er langt mere end blot en modelbanebog. Den har med sine startede fotografier, der er blændende godt gengivet, bud til alle, der interesserer sig for danske jernbaner. Selvom man kender en del af billederne, hvilket jo er uundgåeligt, da der for adskillige lokomotivtypers vedkommende kun eksisterer ganske få billeder, er der så mange nye fotografier og så megen detailkundskab

at finde, at bogen hører med til dem, som enhver jernbaneentusiast bør erhverve. Jeg har gennem mange år undret mig over, hvordan Ulf Holtrup bar sig ad med år efter år at udgive tidsskrift af en så høj standard som „Signalposten“. Jeg beundrer ham derfor, at han også har været i stand til at give sig i lag med at udgive et så omfangsrigt og i kvalitet så højtstående værk, som det, der her er tale om.

Jeg ønsker til lykke med bedriften til både forfatter og udgiver og opfordrer DJK's medlemmer til i størst muligt omfang at anskaffe sig bogen.

Birger Wilcke

Hansjürgen Wenzel: Die Baureihe 57

6. bind i serien »Deutsche Damplokomotiven«.

250 sider, 240 fotos, format 14,5×21,0 cm.

Verlag Eisenbahn-Kurier 1974.

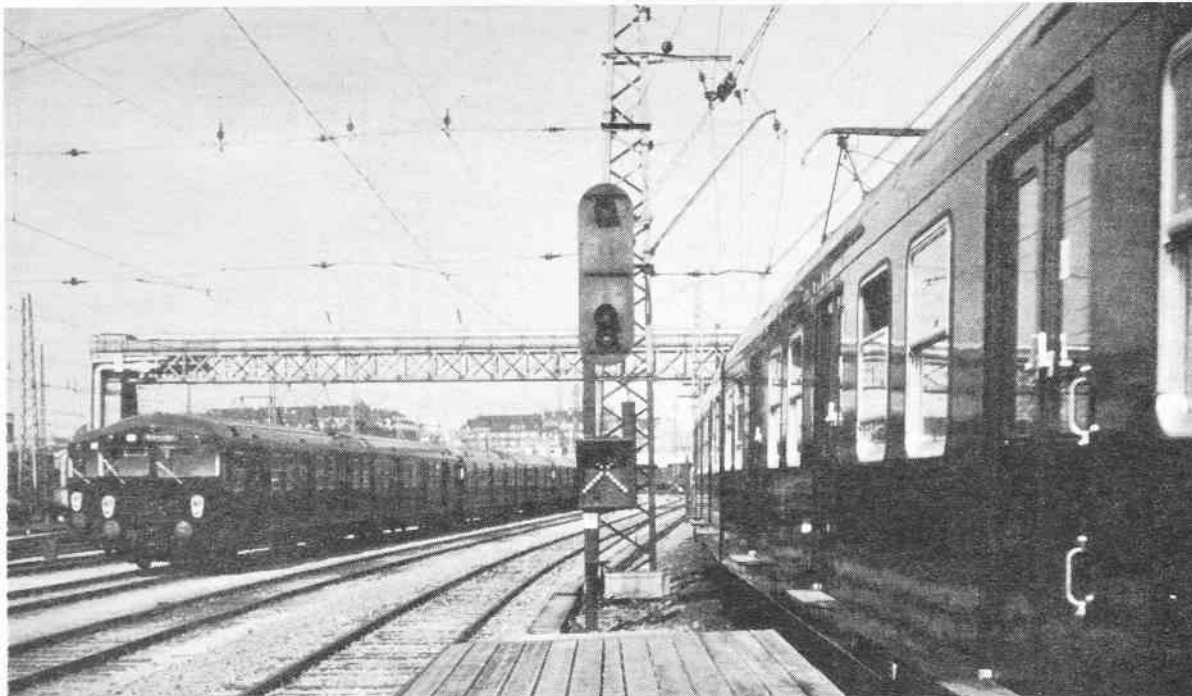
For nylig udkom det 6. bind i Eisenbahn-Kuriers bogserie om tyske damplokomotiver. Bogen behandler den preussiske G 10, der senere blev Baureihe 57 ved DR og DB. I alt blev der bygget godt 2600 af denne store o-E-o godstogsmaskine, og typen blev gennem to verdenskrige spredt over store dele af Europa, fra Norge til Grækenland.

Under 2. verdenskrig blev typen også benyttet i Danmark, hvilket er illustreret med Dancker-Jensens billede af 57 2282 i Munkebjerg i 1942.

Bogens billedafsnit, der rummer 250 fotos fra 1910 til 1971 optaget af jernbaneentusiaster fra 10 forskellige lande, viser maskinerne i drift under vidt forskellige forhold i 16 lande. Der er billeder af 57'ere fremførende alt fra persontog til pansertog.

Bogen kan absolut anbefales kendere, hvorimod den nok vil virke lidt ensformig for jernbaneentusiaster med et mere overfladisk forhold til tyske lokomotivtyper.

John Poulsen



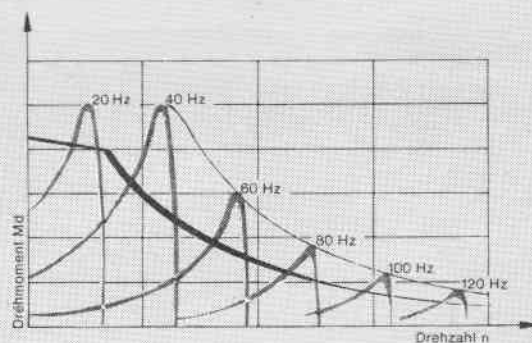
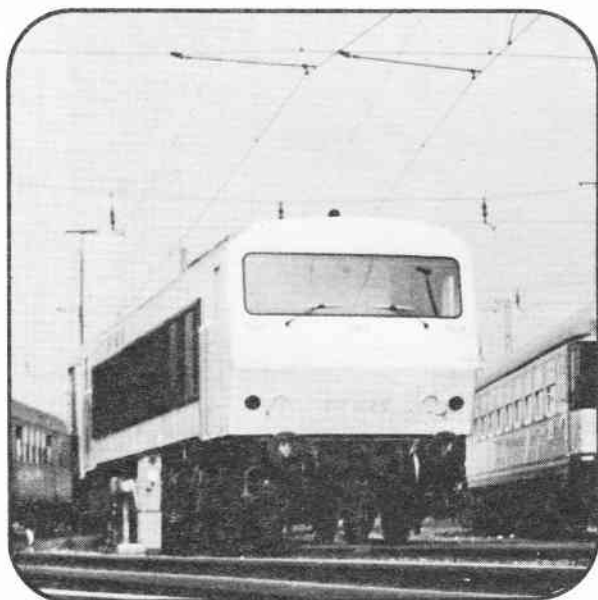
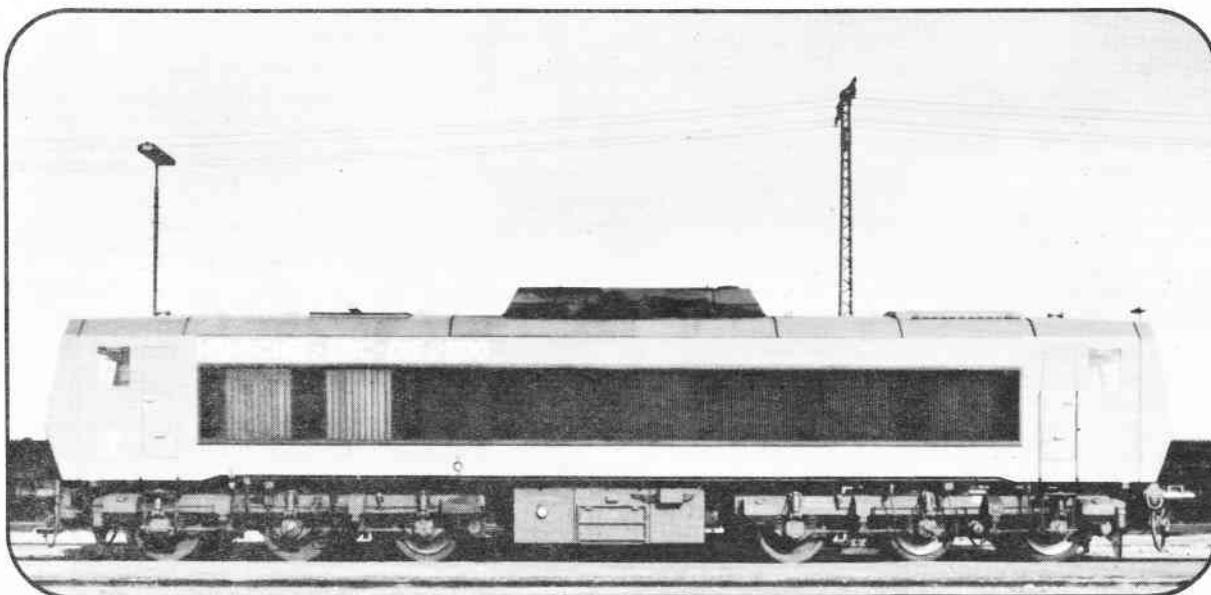
**moderne
jernbaner
moderne
signalanlæg**

DSI leverer materiellet til S-banens nye sikrings-, linieblok-, fjernstyrings- og hkt-anlæg, samt styrevogns- og loko-udrustninger til DSB's rullende materiel

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

Stamholmen 175 - 2650 Hvidovre - Telefon (01) 49 03 33

Nu serieproducerer BBC/Henschel lokomotiver med asynkrone banemotorer.



Den asynkrone kortslutningsmotor er med sin enkle og robuste konstruktion særdeles velegnet til banedrift. Det af BBC udviklede statiske frekvens- og spændingsreguleringsudstyr er den nødvendige forudsætning for, at banemotorerne altid arbejder i et stabilt og økonomisk optimalt punkt på Md/n-kurven.

Afd: EH

A/S NORDISK BROWN BOVERI · Vester Farimagsgade 7 · 1606 København V. tlf. (01) 15 62 10

BBC
BROWN BOVERI