



jernbanen

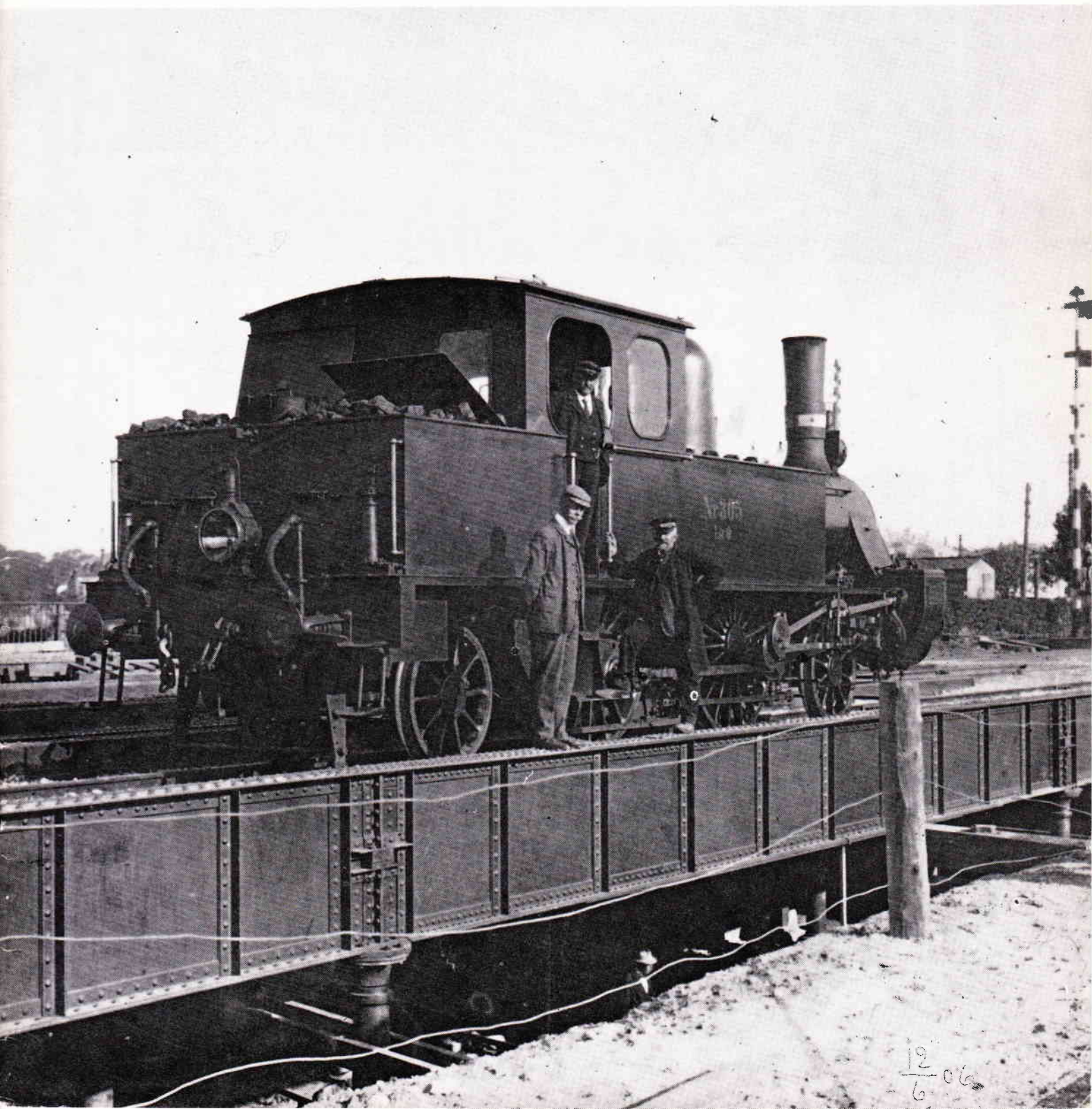
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

5

19. ÅRGANG

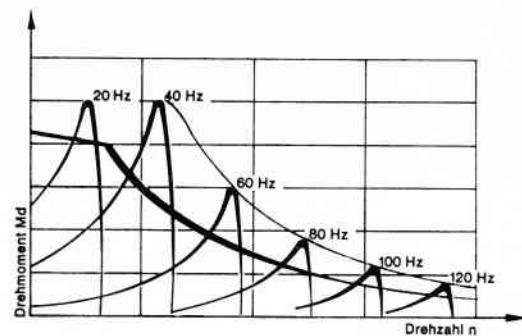
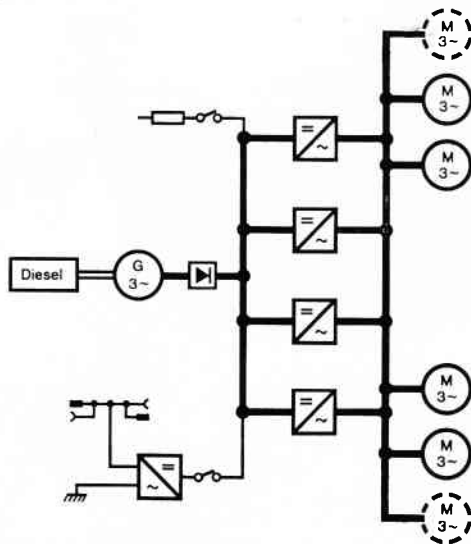
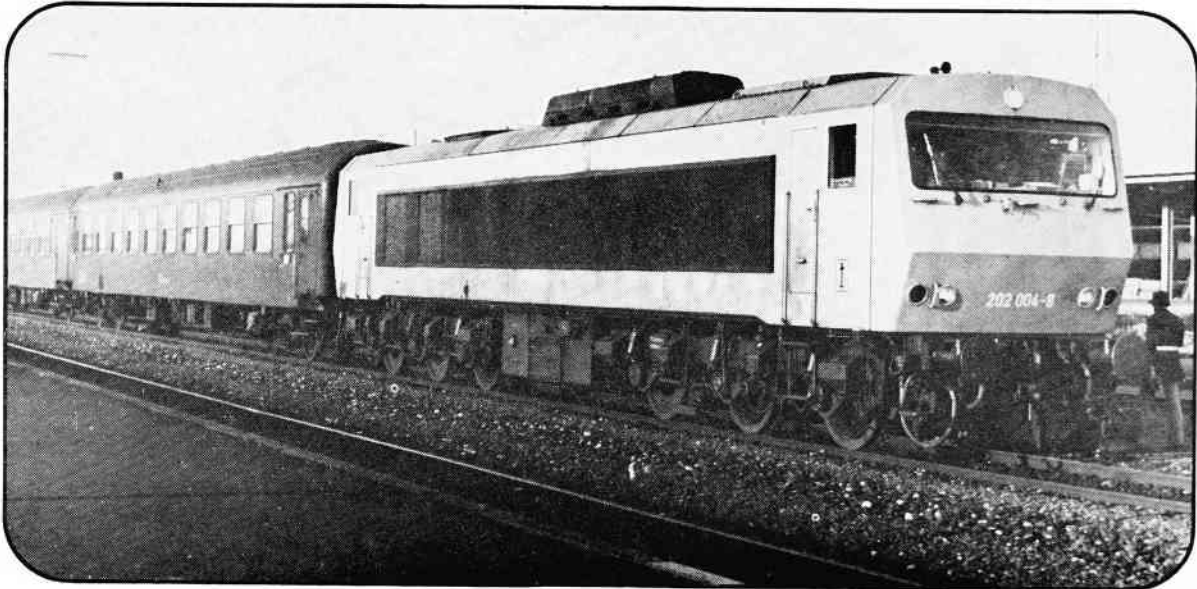
OKTOBER / NOVEMBER 1979

KR. 12,50



12 06
6

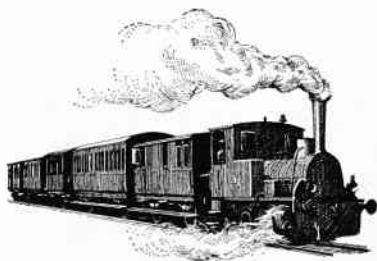
BBC-asynkronteknik til elektriske og dieselelektriske lokomotiver



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.

BBC
BROWN BOVERI

BBC Nordisk Brown Boveri A/S - Afd. E · Vester Farimagsgade 7 · 1606 København V · Tlf. (01) 15 62 10



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
Holmevej 8
4340 Tølløse
Tlf. (03) 48 53 83

Redaktionskomité:

Bent Jacobsen
Erik B. Jonsen
Finn Beyer Paulsen
Ole-Chr. M. Plum
Birger Wilcke

Annonceekspedition:

Klosterstræde 23, 1157 København K.
Tlf. (01) 12 62 45

JERNBANEN udsendes omkring den 25.
i månederne februar, april, juni, august,
oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter om-
kring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de en-
kelte forfatteres egen regning og er
ikke nødvendigvis udtryk for redaktio-
nens eller Dansk Jernbane-Klubs me-
ning.

JERNBANEN tilsendes medlemmer af
Dansk Jernbane-Klub – vedr. medlem-
skab, se de orange midtersider.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Forsidebilledet:

Prøvebelastning ved Hellerup (5. spor
fra vest) med DSB O 305, 12. juni 1906.
Mere om dette billede side 108 i slut-
ningen af artiklen MÆND – LOKOMO-
TIVER – PERSPEKTIVER – INITIATIVER.
Foto: DJK's arkiv.

19. årgang

Oktober/November 1979

Nr. 5

Med Museumsbanen til 200 års postjubilæum



OHJ nr. 5 - LB C 21 - NPMB E 41 - HHGB D 1 - DSB Do 5604 på broen
mellem Masnedo og Sjælland, 15. september 1979. Foto: Erik Buus.

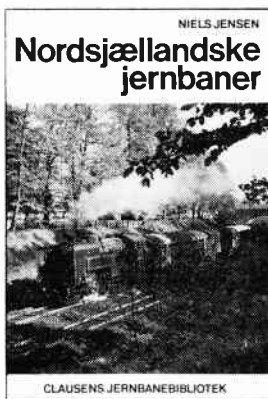
Den 15. september 1979 fejrede postkontorerne i Vordingborg, Nykøbing FI.,
Sakskøbing, Maribo, Nakskov, Rødby og Nysted 200 års jubilæum.

Naturligvis havde de syv postkontorer gjort en masse for at festliggørde
jubilæet. Således var der bl.a. fremstillet jubilæumskuverter, som efter
behørig frankering kunne blive stemplet med jubilæumsstempel på de
respektive postkontorer, og mange filatelister har sikkert benyttet sig af
dette tilbud.

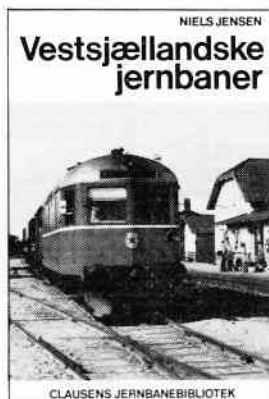
I anledning af jubilæet havde postkontorerne lejet et damp tog hos
Museumsbanen, og med damplokomotivet OHJ nr. 5 kørtes der posttog
mellem Nakskov og Vordingborg den 15. september. Alle breve, der blev
befordret med toget, fik foruden afsenderposthusets jubilæumsstempel
også et særligt stempel, hvorefter det fremgik, at det pågældende brev
havde været befordret med jubilæumstog, der forøvrigt havde tognum-
mer 6542.

Endnu en gang var et af vore gamle tog i focus ved en festlig begiven-
hed, og dette viser, at bl.a. Dansk Jernbane-Klub's opgave omkring beva-
relsen af historisk jernbanemateriel i køreklar stand absolut har sin be-
rettigelse.

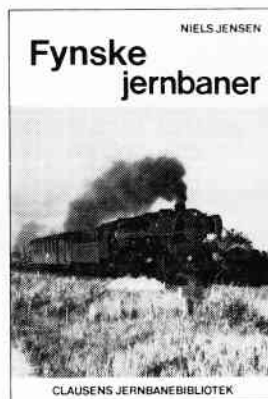
Ole-Chr. M. Plum.



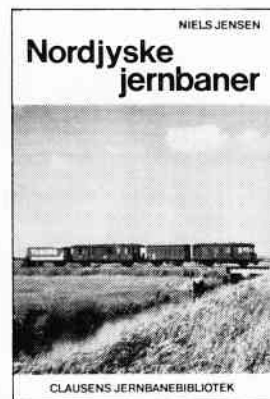
Nordsjællandske jernbaner
80 s. Kr. 29,50



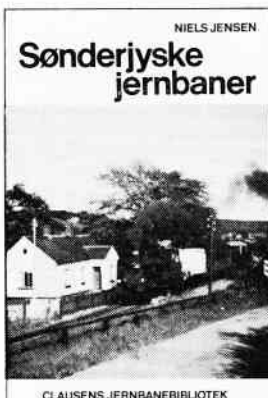
Vestsjællandske jernbaner
103 s. Kr. 46,50



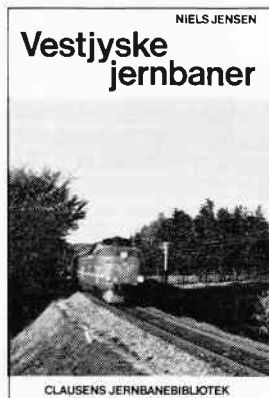
Fynske jernbaner
112 s. Kr. 36,10



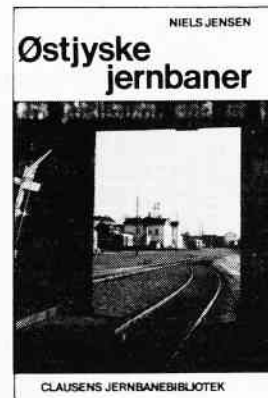
Nordjyske jernbaner
120 s. Kr. 40,25



Sønderjyske jernbaner
80 s. Kr. 29,50



Vestjyske jernbaner
112 s. Kr. 40,25



Østjyske jernbaner
156 s. Kr. 58,60



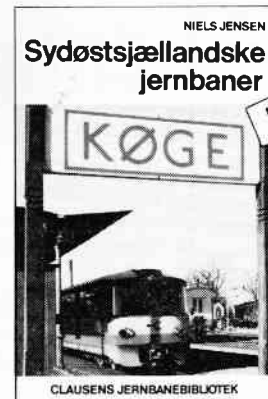
Jernbaner på Lolland-Falster
og Bornholm
112 s. Kr. 39,70



Danske jernbanefærger
96 s. Kr. 43,50



Midtjyske jernbaner
116 s. Kr. 58,50



Sydøstsjællandske jernbaner
96 s. Kr. 56,30

NYHED

**Clausens
jernbanebibliotek
skrevet af
Niels Jensen.**

KUPON

Send mig pr. postopkrævning:

- ☐ Nordsjællandske jernbaner
- ☐ Vestsjællandske jernbaner
- ☐ Fynske jernbaner
- ☐ Nordjyske jernbaner

- ☐ Sønderjyske jernbaner
- ☐ Vestjyske jernbaner
- ☐ Østjyske jernbaner
- ☐ Jernbaner på Lolland-Falster og bornholm
- ☐ Danske jernbanefærger
- ☐ Midtjyske jernbaner
- ☐ Sydøstsjællandske jernbaner

Navn _____

Adresse _____

Postnr./by _____

Gennem boghandler _____

Kuponen kan sendes til:

Clausen Bøger, Landemærket 11, 1119 København K.

GR/95

db clausen bøger - håndbøger De har brug for

Mænd - Lokomotiver - Perspektiver - Initiativer

Af Povl Wind Skadhauge

Anledningen til denne artikel, i hvilken der først og fremmest bringes en anmeldelse af bogen, er Dansk Lokomotivmands Forening's jubilæumsskrift **LOKOMOTIVETS MÆND**, udgivet i anledning af foreningens 80-års jubilæum. 184 sider i format 21x25 cm. Fyldigt illustreret i sort-hvid og farver. Lærredsbind. Bogladepris kr. 160,-.

LOKOMOTIVETS MÆND lyder både af medlemsfortegnelse og af roman, men er ingen af delene. Det foreliggende værk ligner hverken telefonbogen eller HAVETS HELTE. Men det har andre kvaliteter. Såvel i henseende til udstyr som indhold har den danske litteratur om jernbaner og jernbaneforhold her fået en kærkommen tilvækst. Bogens pris forekommer ikke ligefrem lav, men afgørende for bedømmelsen er det naturligvis, hvad man sammenligner med. Mange andre udgivelser for et (i bedste forstand) specielt publikum – og det må man trods alt erkende, at der er tale om – er også ganske dyre i forhold til de bøger, der kan sælges i store oplag, men situationen kan næppe forventes bedre i et så forholdsvis lille sprogområde som det danske.

Når man ser på pengene, skal det selvfølgelig tillige tages i betragtning, at jubilæumsværket som bogarbejde er en særdeles gennemarbejdet ting, som det er en fryd at få i hånden. Indbinding, papirkvalitet og skrift (Aldus antikva overalt undtagen i hovedtitlen) vidner om et sikkert greb i tilrettelæggelsen. Det omtrent kvadratiske format er, som man næsten ville vente, udnyttet til en asymmetrisk opsætning. Derved er det muliggjort i rigt mål at variere billedformater og teksters udstrækning på en sådan måde, at mange opslag virker på en gang både som små selvstændige kompositioner og som naturlige bestanddele af en større, disciplineret helhed.

LOKOMOTIVETS MÆND er ikke en samlet fremstilling, men består af en række særskilte artikler, og skønt en del af dem helt direkte angår lokomotivets mænd, er titlen måske ikke så betegnende for bogen som helhed – men hvad skulle man egentlig have kaldt et værk som dette? Indholdet er nemlig følgende:

Forord af Dansk Lokomotivmands Forening's nuværende formand, K. B. Knudsen.

1. kapitel: Det begyndte sådan, af redaktør H. Larsen-Bjerre.
2. kapitel: De første MY'er – Fra damp til diesel, af maskinchef E. Risbjerg Thomsen.
3. kapitel: DSB i 1970'erne, af generaldirektør Povl Hjelt.

4. kapitel: Lokomotivmanden og hans signaler, af overingeniør W. Wessel Hansen.
5. kapitel: Sikkerhed og sundhed, af kontorchef P. Roland Christensen.
6. kapitel: Sikkerhed og helbred, af tillidslæge Axel H. Schleisner.
7. kapitel: Den nye DSB-skole, af overtrafikinspektør Erik Svendsen.
8. kapitel: Rekruttering og uddannelse af lokomotivinstruktør og personalekonsulent E. Greve Petersen.
9. kapitel: Organisationerne og forhandlingsretten, af kontorchef Gunnar Kragballe.
10. kapitel: Motivet lokomotivet, af forfatteren Ib Koch-Olsen.

En efterskrift, af H. Larsen-Bjerre.

Der slutes med et navneregister og et sagregister. Redaktører har været to af forfatterne, H. Larsen-Bjerre og E. Greve-Petersen. Sidstnævnte, der var lokomotivmandsforeningens formand i den lange periode fra 1947 til 1976, var også manden, der fik ideen til bogen – og den var god. I forordet giver hans efterfølger som formand, K. B. Knudsen, denne motivering: »... at det var mere relevant at beskrive udviklingen for lokomotivets mænd gennem dette spand af år (de 80 år frem til jubilæumsdagen, 1. januar 1979). Dermed vil ikke alene den enkelte lokomotivmand få en bog som sin egen med mulighed for i erindringen at genkalde mangt et forhold omkring arbejdet som lokomotivmand gennem ansættelsesårene, men samtidig kan vi udadtil give den store kreds af jernbaneinteresserede et udmærket billede af udviklingen inden for en række områder af DSBs virksomhed.

LOKOMOTIVETS MÆND sigter altså i flere retninger. Alligevel er der mere linie i indholdets sammensætning, end det måske ved første øjekast ser ud til. Flere af kapitlerne er endda meget nær forbundet, skønt de er skrevet af forskellige. Men de vidtspændende emner og det store antal forfattere betyder samtidig, at lokomotivet og dets mænd fremstår i en række divergerende (men ikke nødvendigvis kontrasterende) perspektiver. Alt efter temperament og indstilling vil flere eller færre af disse uvægerlig interessere en dansk jernbaneentusiast. Det er en af grundene til, at der her i Jernbanen bringes en anmeldelse nu, selv om der er gået adskillige måneder siden udgivelsen, og på trods af, at dagspressen viste bogen betydelig interesse, da den udkom, således at Jernbanens læsere må formodes på forhånd at være bekendt med dens eksistens.



Udgivelsen af LOKOMOTIVETS MÆND kan blandt andet tages som et tegn på, at interessen for jernbaner og tog holder sig levende i Danmark, og som altid er lokomotivet i centrum. Det samme er tilfældet i adskillige andre lande, og der er rundt omkring efterhånden udfoldet mange bestræbelser på at bevare lokomotiver af ældre dato, enten vedligeholdte driftsklare eller som her: sat på museum i gammeldags forstand. Interiør fra National Museum of History & Technology, Smithsonian Institution, Washington.

Foto: Ole Buch Skadhauge.

Det vil føre for vidt at gå ind på samtlige kapitler. Og skønt det i bund og grund er uretfærdigt, skal af pladshensyn kun nogle få omtales nærmere. Det er dem, der umiddelbart skønnes at ville påkalde sig den største interesse uden for lokomotivfolkernes egen kreds (men vurderingen kan meget vel vise sig at være forkert). – I Wessel Hansens kapitel bringes en oversigt over udviklingen af jernbanesignaler ved DSB. Det er lykkedes på kun ni sider at give et klart indtryk både af de tilgrundliggende opfindelser, tekniske muligheder og de ved driften indvundne erfaringer, alt sat ind i historisk sammenhæng. Skønt den skriftlige fremstilling er kort og knap, efterlader den en levende forestilling om sit emne. Det vellykkede resultat skyldes nu nok også, at et stort antal fikse små skitser af signaltyper og -billeder følger teksten tæt – og der er oven i købet »lys« i dem!

Risbjerg Thomsens artikel er ligeledes en historisk redegørelse. Egentlig er der, som titlen også antyder, to artikler, og de kan uden problemer læses uafhængigt af hinanden. Tilsammen beslaglægger de en femtedel af bogens sidetal. I den ene fortælles ret detaljeret om anskaffelsen af DSBs første store diesellokomotiver til togfremførelse, efter de i USA udviklede principper. Man får en hel del enkeltheder fra de forudgående studier, de mangesidede overvejelser og de omfattende praktiske prøvninger. Det påpeges også, hvorledes man nøje fulgte driftsøkonomien for de fire første Nohab-byggede MY-lokomotiver, og der er en økonomisk opstilling fra 1954–55 over deres præstationer og udgifter over for de tilsvarende tal fra fire bestemte damplokomotiver af litra E, i sin tid offentliggjort i Vingehjulet. Den afgørende forskel lå ikke i, at damplokomotiverne havde to mands besætning, mens en enkelt kunne klare det hele på de nye trækraftenheder. Udgiften til brændstof betød langt mere, både i absolutte og relative tal. Læseren kan derfor ikke helt frigøre sig for spørgsmålet om, hvordan sammenligningen var faldet ud, hvis »kontrolgruppen« havde bestået af splinternye oliefyrede damplokomotiver af helt moderne konstruktion. Hvor mange år ville dieselmaskinerne da

have været om at indtjene sig selv, når man yderligere tog hensyn til, hvilken forrentning den investerede kapital krævede, og ikke bare gik ud fra at skulle afdrage anskaffelsessummen?

I den anden artikel gør Risbjerg Thomsen i mere summarisk form rede for den meget hurtigt forløbne overgang fra damp til diesel hos DSB. Målt i bruttotonkilometer nåedes allerede i 1956–57 ligevægt, og fra 1963 tegnede dampen sig kun for ganske få procent. For rangeringens vedkommende gjorde noget tilsvarende sig gældende. Det vises i letforståelige grafiske fremstillinger, hvorledes de tekniske og økonomiske relationer ændrede sig fra år til år mellem 1954 og 1967. Fra den ledsagende tekst citeres følgende – der er væsentligt: »Som det vil ses, betales der mindre pr. liter gasolie, leveret i DSB-lagertank, i 1967 end i 1954, medens der, når der tages hensyn til den normale prisudvikling, i virkeligheden, regnet i 1954-priser, var sket et fald i olieprisen til en trediedel. – Når man betragter denne udvikling, bliver det i høj grad forståeligt, at der i 1970'erne måtte nås et vendepunkt, hvor oliepriserne måtte tage et stort spring opad. På den anden side kan det også forstås, at der fremkom en meget gunstig økonomi for DSBs dieseldrift i de mange år, hvor olieprisen reelt var stadig faldende.«

Næste gang lokomotivmændene jubilerer, bliver der formentlig et – stort – kapitel om overgangen til el-drift på hovedlinierne. Den kommer den tidligere chef for maskinafdelingen af gode grunde ikke ind på. Imidlertid kan Povl Hjelt i sit brede billede af DSB i 1970'erne selvfølgelig ikke se bort fra den elektrificering, der er på vej, og i efterskriften tager H. Larsen-Bjerre ligeledes dette emne op. Det sker ganske kort, men det allersidste billede i de danske lokomotivmænds bog illustrerer fremtidsperspektivet ved at vise et svensk tog.

Ib Koch-Olsens bidrag udgør ligesom Risbjerg Thomsens en femtedel af bogen. Men Koch-Olsen må have haft et i en vis forstand utaknemligt job. For i hans emne er der

stof nok ikke bare til en hel bog, men til en hel serie bøger. Motivet lokomotivet, som overskriften til kapitlet lyder, er nok valgt som en leg med ordene og er i virkeligheden en alt for snæver betegnelse. Det ville ikke være rimeligt i denne sammenhæng at holde lokomotivet isoleret, og det er heller ikke gjort. Det, der behandles af Koch-Olsen, er nemlig intet mindre end jernbanen som tema og inspirationskilde for de forskellige kunstarter. Og han holder sig, hvad der også ville være besynderligt i denne forbindelse, naturligvis ikke til de hjemlige forhold alene; jernbanen er jo hverken i oprindelse eller udbredelse nogen speciel dansk foreteelse. Motivet lokomotivet er på den måde det kapitel i jubilæumsbogen, der har de videste perspektiver. Mere end et strejftog bliver det dog ikke og kan ikke blive; emnet er for mangfoldigt. Ikke bare i maleri og grafik, men også i digtning, musik og film er jernbanens verden afspejlet. Man kunne endda have føjet det faste fotografis kunst til, men det gør forfatteren ikke. Ej heller optræder billedhuggerkunsten undtagen i nogle få bemærkninger, for om den og jernbanen er der kun lidet at sige. At rullende materiel her og der opstilles som skulpturer, sker jo normalt ikke ud fra kunstneriske bevæggrunde – og er en helt anden historie.

Behandlingen af jernbanen i kunsten påkalder sig så stor interesse, fordi der på dansk kun foreligger ganske lidt trykt materiale om emnet. Den eneste bog, der uden videre melder sig i erindringen, er Christian Stub Jørgensen: JÆRNBANEN I DANSK DIGTNING fra 1930. Og skønt der dog fx findes en del bøger på tysk og engelsk om jernbane-plakatkunst og om jernbanen i malerkunsten samt afsnit om det samme plus film, musik – og frimærker – i en del af de almene jernbanehåndbøger, er den relevante fremmedsprogede litteratur absolut heller ikke overvældende. (Det føles derfor som en udpræget mangel, at man har afstået fra at knytte litteraturhenvisninger – så sparsomme de end måtte være – til Koch-Olsens artikel. Det er et af de få punkter, man kan kritisere lokomotivmændenes bog på. Et andet er, at en del af bogens brugere efter alt at dømme vil savne en specificeret redogørelse for kilderne til billedmaterialet (som helhed); den korte oversigt mellem indholdsfortegnelse og forord byder på mere taksigelse end vejledning.)

I kraft af omstændighederne ville det være glædeligt, om fremkomsten af LOKOMOTIVETS MÆND kunne blive den udløsende faktor for en række initiativer. Først og fremmest tænkes der her på filmens område. Filmen kan med god ret betegnes som det tyvende århundredes kunstart. Da den er en bevægelsens kunst, har jernbanen straks fra første færd været et oplagt motiv og er det endnu. I en forrygende amerikansk spillefilm af nyere dato, CHICAGO-EKSPRESSEN med Gene Wilder og Susan Hampshire i hovedrollerne, er der fx tog for alle pengene, og man har i den en værdig nutidig pendant til Buster Keaton's klassiske GENERALEN. Som dem er der ikke helt få spillefilm, der foregår i et jernbanemiljø, eller hvor toget er af væsentlig betydning og bogstavelig talt spiller en hovedrolle. Men der er andre, både danske og udenlandske film, hvor toget bare er statist. Antallet af sådanne spillefilm, der indeholder kortvarige optagelser af lokomotiver, tog, skinner, stationsbygninger og andet godt fra samme skuffe, er overordentlig stort. Man kan næsten ikke tænke på film i det hele taget, uden at jernbane-

scener dukker op i erindringen. Hvor det drejer sig om en ikke-historisk handling, har de pågældende sekvenser en i reglen upåagtet dokumentarisk værdi. Når dertil lægges en række partier fra dokumentarfilm af alle tænkelige slags, har man udover de egentlige »jernbanefilm«, d.v.s. spillefilm af førstnævnte art plus dokumentarfilm med jernbanebygning eller -drift som det egentlige emne, en guldgrube at tage af.

Men guldet skal først findes og vaskes ud. Var det utænkeligt, at der fx blandt Dansk Jernbane-Klubs medlemmer fandtes nogle med så meget kendskab til film og kontakt til branchens folk, at de turde give sig i kast med opgaven? Dens første del måtte være at samle oplysninger og foretage en systematisk registrering, hvortil forskundskaber både på jernbanens og filmens område nok kræves i et vist mål – men som bekendt blev Rom ikke bygget på en dag! Publicering af en registrant eller katalog – eller hvad navnet nu skulle være – ville være et passende resultat af anstrengelserne, men kun i første omgang. På længere sigt burde der arbejdes på at samle selve filmene, d.v.s. få lov at kopiere sekvenser af jernbanemæssig interesse. Redigeret efter forskellige tekniske og historiske kriterier ville der blive nogle vidunderlige værker ud af arbejdet. At mange barrierer skal overvindes, og at der også er brug for penge, står klart. Måske kunne man være så heldig med den rigt illustrerede registrant på bordet at få frigivet midler fra et eller flere af de fonds, der har et kulturhistorisk formål? Og måske vil et internationalt samarbejde mellem filminteresserede medlemmer fra jernbaneklubber i flere lande være nødvendigt, hvis det hele skal blive til noget?

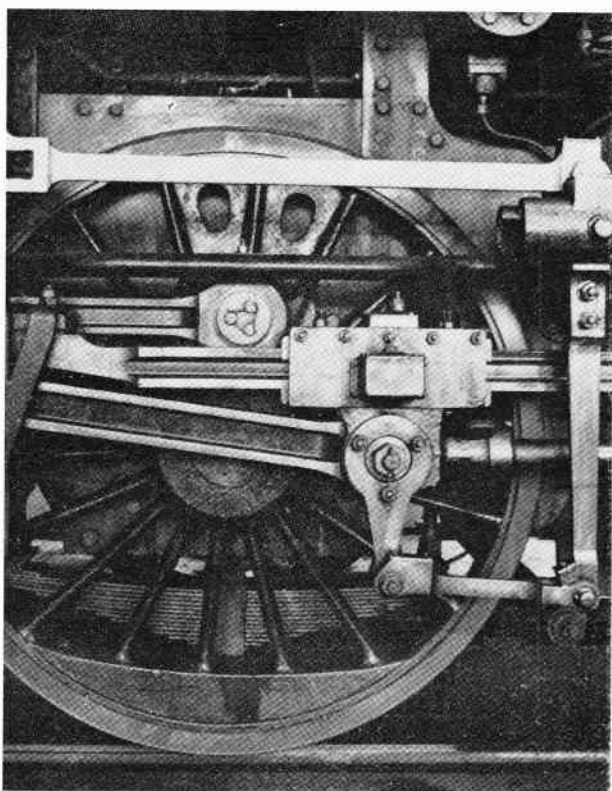


I et af kapitlerne i LOKOMOTIVETS MÆND skriver E. Risbjerg Thomsen historien om indførelse af dieseldrift på statsbanerne i Danmark. Men på det tidspunkt, da lokomotivmændene markerer deres forenings 80 års beståen ved at udsende bogen, er nogle af DSBs større diesellokomotiver allerede aldrende, og elektrificeringen er inden for rækkevidde. Det er derfor ikke så meget et spørgsmål om hvor mange, men om hvor få år der skal gå, for en situation som denne er rent historisk. På billedet buldrer nemlig en af maskinerne fra den første serieleverance af DSB-diesellokomotiver til togfremførelse, MY 1117, endnu i gammel bemaling, som tom maskine ind i Haslev Orned en junaften i 1978 efter at have afventet krydsning med tog 5165 på Haslev station.

Foto: PWS.

Parallelt med film-arbejdet kunne man også meget ønske, at der blev taget initiativer på andre områder, fx

den traditionelle billedkunst: maleri, tegning og anden grafik. En pragtfuld dansk billedbog, som må have lige stor interesse hos kunstelskere og jernbaneentusiaster samt gode muligheder for eksport til andre lande, ligger i virkeligheden og venter – på at blive fundet, samlet og udgivet. En vandreudstilling på vort lands museer, i rådshushaller og andre egnede udstillingslokaler måtte gerne løbe af stabelen ved samme lejlighed. Til en begyndelse kunne man dog forestille sig noget så enkelt som at søge et eller flere af maleren G. A. Clemens' billeder udsendt i god farvereproduktion i originalt eller i hvert fald stort format. I **LOKOMOTIVETS MÆND** gør Koch-Olsen netop opmærksom på denne ikke så kendte danske maler, og en af bogens helsides illustrationer er et remiseinteriør fra Clemens' hånd, som er ganske dejligt at skue. Det kunne være mindst lige så godt at have på væggen som det meste af, hvad der er at få af udenlandske jernbanebilleder, fotos indbefattet.



MOTIVET LOKOMOTIVET hedder det sidste og længste kapitel i lokomotivmændenes jubilæumsbog. Det handler om jernbanen som kunstnerisk tema. Overraskende nok – men formentlig af mangel på plads – kommer kapitlets forfatter, Ib Koch-Olsen, ikke ind på fotografiets kunst. Motivet lokomotivet er ellers en fællesnævner for mange jernbaneinteresseredes friidsaktiviteter, selv om flere ud fra rent billedmæssige hensyn må beklage, at de kun på museumsbaner og ved særlige arrangementer kan finde et motiv med så megen appel og dekorativ effekt som dette. Og motivet lokomotivet kunne tillige stå som motto for flertallet af de jernbane-fotobøger, der har se dagens lys inden for de senere årtier i ind- og udland, til manges glæde. I dem findes der forresten ikke så få optagelser, der gør det berettiget at tale om fotografi som kunstart. Billedet forestiller krydshovedet og dets nærmeste omgivelser på DSB litra S, højre maskine.

Det skal for en sikkerheds skyld pointeres, at der med opfordringen til at arbejde med billedkunsten ikke så meget tænkes på den særlige jernbane-genre, som fremfor

alt har udviklet sig i England, hvor den bl.a. tæller navne som C. Hamilton Ellis, H. M. le Fleming, V. Welch og – måske den mest artistiske – Terence Cuneo. Dette helt specielle maleris værdi kan nok diskuteres, men bør ikke underkendes. Imidlertid er et opsøgende arbejde aldeles unødvendigt over for det; dets olie-billeder og akvareller synes ofte at være blevet til netop med det primære formål at danne basis for illustrationer i jernbanebøger. Og selv om denne påstand eventuelt ikke holder stik, er der næppe meget af værdi at finde, som ikke allerede er reproduceret i store oplag og dermed gjort tilgængeligt for et større publikum.

Det kunne være fristende at skitsere yderligere eksempler på mulige initiativer, men er det mon nødvendigt? For interesserede vil det allerede antydede sandsynligvis være tilstrækkeligt til at vise, i hvilke mange retninger man kan bevæge sig. Tilbage står kun at udtale håbet om, at den her anmeldte bog virkelig må blive en igangsætter, og at det arbejde, der igangsættes, må krones med held. Kan lokomotivmændene fra de jernbaneinteresseredes kreds få en bedre lykønskning til deres forenings 80 års jubilæum, end at **LOKOMOTIVETS MÆND** bliver begyndelsen til nye jernbanekulturhistoriske aktiviteter, og at der kommer noget værdifuldt ud af dem?



Forsidebilledet

Fotografiet på forsiden af dette nummer af *Jernbanen* er på samme måde som artiklen ment som en hyldest til den jubilerende lokomotivmandsforening. Ligesom billederne i artiklen findes det ikke i **LOKOMOTIVETS MÆND**, men kunne have været en passende illustration til flere af bokens kapitler, eftersom det rummer adskillige af de elementer, der gør en jernbane til en jernbane: landskab, broer, signaler, lokomotiv og – ikke at forglemme – mænd. Ingen ville vel finde på at kalde forsidebilledet et fotografisk mesteværk, men det er nu ikke så tosset endda, og charme kan man i hvert fald ikke frakende det. For at opleve det fuldt ud må man søge at sænke sig tilbage til 1906. Hele datidens jernbanesituation kan naturligvis ikke opridses her, men lad blot følgende om lokomotiverne være nævnt:

I de store industrilande byggedes der i årene omkring århundredskiftet damplokomotiver i et omfang som næsten aldrig før eller siden. DSB anskaffede sine mange egentlige standardmaskiner, K til passagertog, G og D til godstog, Hs og F til rangering. Og til at klare opgaverne i den københavnske nærtrafik fik man litra O, der sit lette og elegante udseende til trods var DSBs tungeste lokomotiv, indtil de første maskiner af store litra P viste sig i 1907, åbnet efter, at billedet er taget. Det var derfor ikke så underligt, at O nr. 305 deltog i en belastningsprøve, selv om det er en pudsig tanke for hver den, der har oplevet i dagligdags trafiksituationer at se netop de to typer – litra O og P – stå side om side den ene dag efter den anden. Ved sådanne lejligheder så O-maskinen nærmest vægtløs ud!

De genopstandne luksustog

Lidt om et rejsebureau, der har genoplivet flere af tredivernes berømte luksustog

Af John Poulsen

I Schweiz ligger rejsebureauet IntraFlug, der er enestående ved, at det ejer et komplet luksustog fra trediverne. Med dette togsæt har man genoplivet nogle af førkrigstidens berømteste luksustog, som f.eks. Orientekspres.

Materiellet, der benyttes i disse tog, er overtaget fra det internationale sovevognsselskab, der drev togene før i tiden. IntraFlug benytter således op til 4 originale pullman-vogne, der er blevet grundigt istandsat, og ført tilbage til den oprindelige skikkelse fra 1929. De er alle af det internationale sovevognsselskabs – CIWL – type »Cote d'Azur«, benævnt sådan efter det første luksustog, hvori typen benyttedes. De rene pullman-tog opstod i slutningen af tyverne som meget hurtige og eksklusive tog, der kun førte første klasse (ud af dengang tre vognklasser) og hvortil der krævedes særlige, ret høje luksustillæg. IntraFlugs 4 pullman-vogne hører til de mest komfortable af »Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des grands Express Européens« vogne, med kun 28 siddepladser pr. vogn. Indretningen bestod, som det ses af skitsen, af løse lænestole i en opstilling med kun en på hver side af midtergangen og små borde med bordlamper imellem. Den indvendige dekoration var udført af berømte kunstnere fra Art Decor og bestod af højpoleret mahogni-træ med indfældede lysere mønstre. Med denne indretning og i de oprindelige blå/creme farver fremtræder IntraFlugs pullmanvogne nu, og er efter udrangeringen af de sidste af CIWLs egne pullmanvogne i 1972 de mest luksuriøse jernbanevogne i Europa; lige bortset fra private/statslige salonvogne.

Et ekstra plus udover den fornemme komfort i pullman-luksustogene var, at der serveredes i alle vogne, og oprindeligt havde ca. hver anden vogn derfor et køkken, hvorfra serveringen i denne og nabovognen foregik. Des-



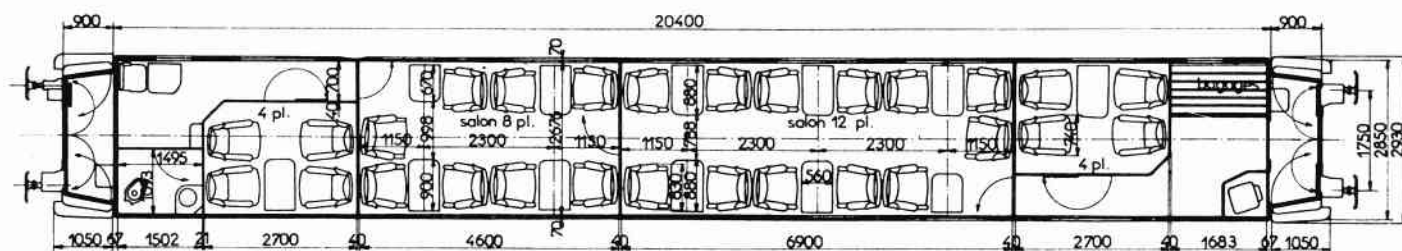
værre er der ikke bevaret nogen af disse pullmanvogne med køkken, så selskabet har i stedet anskaffet en almindelig blå stålbygget CIWL-spisevogn fra 1926, der stilsmæssigt passer ind i billedet

Når der køres luksustog over længere afstande, benyttes endvidere op til 7 af IntraFlugs sovevogne, der ikke er mindre luksuriøse. De er alle af CIWLs type Lx – den mest luksuriøse sovevognstype bygget i større antal i Europa. De havde oprindeligt kun 10 senge i meget store enekupeer (gammel 1. kl.), men da konjunkturerne for luksusrejser i trediverne fulgte de økonomiske, ombyggedes de så de helt eller delvis førte kupeer med to senge (LX 16 eller 20, hvor tallet angiver pladsantal). Også i disse vogne var vægbeklædningen højpoleret mahogni med indfældede mønstre, og tæpperne, sofaernes polstring og de mange messinggenstande og frem for alt de meget store og rummelige kupeer gav LX-vognene et luksuspræg, der stilistisk set på mange punkter mere hørte århundredskiftet end 1920'erne til. Som de eneste af CIWLs sovevogne, havde Lx-vognene da også ovale vinduer i de udvendige døre, hvilket ellers var forbeholdt pullmanvognene.



Interiør af Pullmanvogn i Nostalgie-Orient-Express.

Foto: IntraFlug.



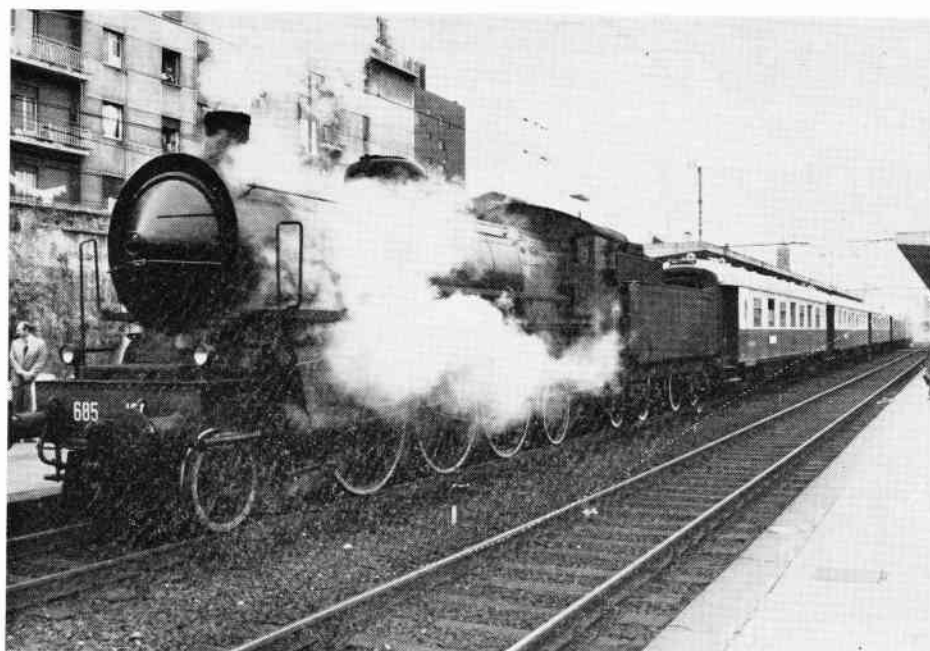
Tegning af Pullmanvogn af «Cote d'Azur-typen».

Til tider suppleres det ovennævnte InterFlug-materiel med lejet materiel fra CIWL og ældre statsbanemateriel. Således er f.eks. Nostalg-Orient ekspres oprangeret af: 4 sovevogne Lx16 – CIWL bruser-vogn (ombygget fra pullmanvogn) – 1 sovevogn Lx16 – CIWL barvogn (tidl. pullmanvogn) – 2 sovevogne Lx16 – 2 Pullman-vogne – Spisevogn – Pakvogn med mad og vinforråd (som regel en ældre italiensk pakvogn). Som trækraft anvendes ofte damplok (i Orient-Ekspres i Jugoslavien og Tyrkiet) eller ældre elektrolok. Ud over Orient-ekspres, der genoplives hvert år, kan af andre berømte tog som har løbet på IntraFlugs foranstaltning nævnes: »Cote D'Azur Pullman«, og i forbindelse med en vinhøsttur noget så nærliggende som »Bordeaux-Reims Express«.

Blandt de rejsende i IntraFlugs luksustog er jernbane-enthusiasterne kun en lille del, for der kan være mange andre grunde til at holde ferie på denne helt anderledes måde. Hos nogle måske netop den tidstypiske nostalgi, en mere eller mindre bevidst længsel efter »la belle epoque«, der kun kunne kaldes smuk af de, der havde råd. Andre deltager måske fascinerede af den stemning af mystik og eventyr, som uvægerligt fremkaldes af Orient-ekspres navn, når man erindrer sig Agatha Christies, Graham Greenes og mange andres bøger og film med dette tog som scene for mystiske damer, barske mænd og spioner. Og et har vore dages Nostalg-Orientekspres-rejsende dog tilfælles – også med deres forgængere –

de har mulighed for at se stort på prisen. For den er høj; således koster en enkelt tur på tre dage Zürich-Istanbul ca. kr. 5.200. Heri er så inkluderet fuld pension, byrundturer og naturligvis særtogsbillet 1. kl. pullman/sovevogn samt dampfremførsel af toget over kortere strækninger. Komforten består heller ikke kun i behagelige og fornemme vogne men også i en udstrakt service. Der er et personale på ca. 25 stewarders, kokke o.s.v.; hovedsagelig folk fra CIWL. Og en berømt italiensk chefkok, der sørger for, at måltiderne, der nydes i toget, præsenterer specialiteter fra det land, der netop passerer. Uanset alt synes prisen i alt fald ikke at afskrække, for interessen for IntraFlugs luksustogsarrangementer er stor. Måske ligger en del af forklaringen i følgende iagttagelse: »Mange vil spørge sig selv: når det er så underholdende at rejse i »den gamle stil«, så må der være noget galt med den moderne turisme« (W. Siebeck i Die Zeit).

Ved siden af de specielle luksustogs-arrangementer, der kun delvis henter sit publikum blandt jernbaneenthusiaster, arrangerer IntraFlug også et omfattende udbud af rejser, der mere specifikt henvender sig til jernbaneinteresserede. Under titlen »Damplok-foto-safari« arrangeres således ture til især østeuropæiske lande og balkanstaterne. Specielt i DDR har bureauet arrangeret en del dampstøtøge – herunder f.eks. eksprestog Berlin-Dresden med BR 01. På de såkaldte specialitets-uger har man kunnet køre med stort set samtlige tilbageværende lokomotivtyper i DDR,



Særtoget Gotthard-Pullman med damplokomotiv FS 685.196 i Monza, Italien, april 1977.

Foto: IntraFlug.

Specialitetsuge i DDR: IntraFlug-særtog med to Pullmanvogne, Mitropa-spisevogn, sovevogn for personalet og kølevogn med madforråd forspændt BR 01.204, 62.015 og 52.8 i Löbau, maj 1978.
Foto: IntraFlug.



og befordringen skete her med et særtog bestående af to pullmanvogne og en Mitropa-spisevogn fra trediverne, mens overnatningen skete på hoteller.

Også damplok-foto-safarierne er i forhold til priserne på jernbaneudflugter herhjemme ret dyre, men priserne inkluderer fuld pension i pullmanvogne og hoteller. Og da man normalt begrænser deltagerantallet til ca. 40 – af hensyn til fotostop m.v. – er det forståeligt, at særtogsarrangementer bliver meget dyre. På det sidste er man dog også begyndt at arrangere en del ture i et lavere prisniveau, med billigere hoteller og uden pullman-vogne.

Udover priserne har den for danskere ret ubekvemme tilrejse via Vesttyskland vel nok været medvirkende til, at disse arrangementer ikke har haft de danske jernbaneinteresseredes store bevågenhed. Tilrejseproblemet er imidlertid løst nu, hvor det danske rejsebureau HANSA-FOLKETURIST – der er specialist i Østeuropa og Balkan – er blevet agent for IntraFlug. Det betyder, at IntraFlugs arrangementer incl. tilrejse fra Danmark vil kunne købes hos dette bureau, der udsender et dansksproget specialprogram for jernbaneentusiaster omkring nytår. Dette, samt IntraFlug-programmet med foto m.v., vil kunne rekvireres ved at indsende kr. 2,50 i frimærker til: **Hansa Folketurist, Åboulevarden 80, 2200 København N.**

MF-HOBBY

v/ Arne Jensen

Middelfartvej 132 – Odense

Tlf. (09) 16 60 30

Stort udvalg i hobbyartikler

Fleischmann og andre grænse mærker i modeltog



Industrigade – Assens

9550 Mariager

Tlf. (08) 58 34 22

KATBJERG AUTO

v/ Vagn Andersen

Katbjergvej 2
Tlf. (08) 55 51 81

Alle autoreparationer udføres

Stort udvalg i
Bedre Brugte Biler

BJARNES FRIKØB MARKED

v/ BJARNE HANSEN

Havepladsvej 136 – Fredericia
Tlf. (05) 92 06 74

Alt i kolonial – konserver – dybfrost
Vine – Spirituosa – Tobaksvarer



KOFODS KØD OG VIKTUALIE

Knudshovedvej 51
Nyborg
Tlf. (09) 31 46 51

Alt i 1. kl. kød, flæsk
og hjemmelavet pålæg

Platter og smørrebrød leveres på bestilling

DSB LITRA ME 1501-15

Af Jens Chr. Wad

En lang streng vinter er forbi. De fleste brugere af den kollektive trafik erindrer den sikkert endnu. DSB var meget hårdt ramt af aflysninger og forsinkelser, selv om DSBs personale gjorde et kæmpearbejde for at undgå det. Men det kan jo ikke skjules, at de ældste diesel-elektriske lokomotiver hastigt nærmer sig deres 25 års jubilæum, og det er jo begrænset, hvad man kan byde en sådan gammel svend, selv om det i vinterens løb viste sig, at det var nogle af »de gamle«, der klarede sig bedst. For det gik jo desværre hen og viste sig, at de sidst leverede lokomotiver, litra MZ serie IV, havde nogle alvorlige fejl og mangler, som ikke just gjorde dem egnede til denne vinters drift.

Men kravene til den kollektive trafik stiger, og ikke mindst set i lyset af de sidst forekomne stigninger på olie. Heldigvis har Folketinget nu vedtaget en anlægslov vedrørende elektrificering af hovedbanerne, men der vil jo gå endnu mange år, før denne lov er ført ud i livet, og i mellemtiden skal hjulene stadig rulle. Derfor har DSB set sig nødsaget til at anskaffe endnu nogle diesel-elektriske lokomotiver, således at man kan aflaste nogle af de ældre enheder og være bedre dækket ind med hensyn til reserver. Den 31. marts i år blev der derfor truffet aftale med den vesttyske lokomotivfabrik Henschel i Kassel, Scandia i Randers og B.B.C. om levering af foreløbig 7 stk. diesel-elektriske lokomotiver litra ME, således forstået, at Henschel bygger de første 2 lokomotiver, medens Scandia skal være underleverandør på de resterende 5. B.B.C. leverer hele den elektriske udrustning, på nær hovedgeneratoren, til alle lok. Leveringen af det første lokomotiv vil efter planen finde sted i uge 47 i 1980. Nr. 2 i uge 51 og resten ca. 3 måneder senere.

DSB har yderligere fået option på levering af endnu 8 lokomotiver af samme type. Bestemmelsen herom træffes i løbet af eftersommeren 1979.

Umiddelbart efter leveringen skal de første lokomotiver igennem omfattende prøveforsler, inden de sættes ind i normal drift. Bemærkes skal det også, at stationeringen i første omgang vil blive værkstedsområde øst.

I første omgang er der skabt mulighed for, at leverancen af litra ME kommer til at omfatte 15 stk., men der er i det sidste stykke tid fremkommet ønsker fra DSBs side om at få bevillinger til indkøb af bl.a. 6 lokomotiver, så mon ikke, hvis pengene bevilges, det også bliver af samme type.

Nu kan man jo så med rette spørge, hvad det er, der har gjort denne type lokomotiv til den fortrukne? Også set på baggrund af, at man gennem snart et kvart århundrede har fået alle sine toglokomotiver fra samme leverandør. Svaret må vel findes ved de asynkrone banemotorer. En teknik, som nok fremover vil vinde større og større udbredelse både inden for diesel-elektriske, som for rent elektriske lokomotiver. Denne lokomotivtype fremkom første gang, da Henschel fremstillede 3 forsøgslok. i samarbejde med B.B.C., benævnt DE 2500 og hos D.B. litereret som BR 202 (se »Jernbanen« 5/77).

Det ville vel være naturligt, når vi skal gennemgå litra ME, så at starte med vognkassen, da det jo nok også er den, de fleste vil se mest til. Design er blevet moderne; også ved udformningen af dette lokomotiv. Det kommer ikke til at ligne ret meget af det, der kører i dag, men bliver holdt i det såkaldte nye lyntogs-design med bl.a. »knækkede« vognsider samt fastmonterede sneplove. Hjulstillingen CoCo og totalvægten 112 tons med et akseltryk på 19 tons. Længde over puffer på 20,8 m og en hjuldiameter på 1100 mm. Størst tilladte hastighed bliver 175 km/h.

Når vi så kigger ind på den anden side af vognkassen, vil vi se på den rent tekniske udformning af denne lokomotivtype. For at tage det største først, så er der hovedmotoren med tilhørende hoved- og magnetiseringsgenerator. Der er her tale om en velkendt, gennemprøvet konstruktion fra litra MZ serie I og II med få modifikationer, nemlig G.M.s 16-cylindrede dieselmotor type 645 E 3 B (med turboladning), der udvikler 2450 kW (3300 hk) v/900 omdr./min.

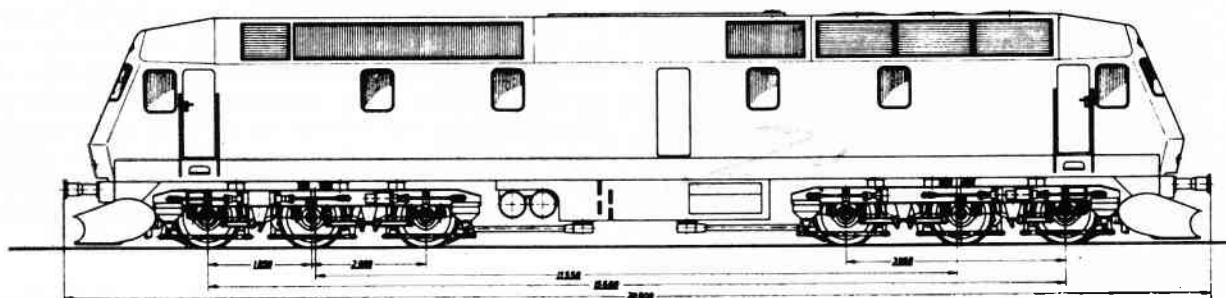


Fig. 1a: Litra ME.

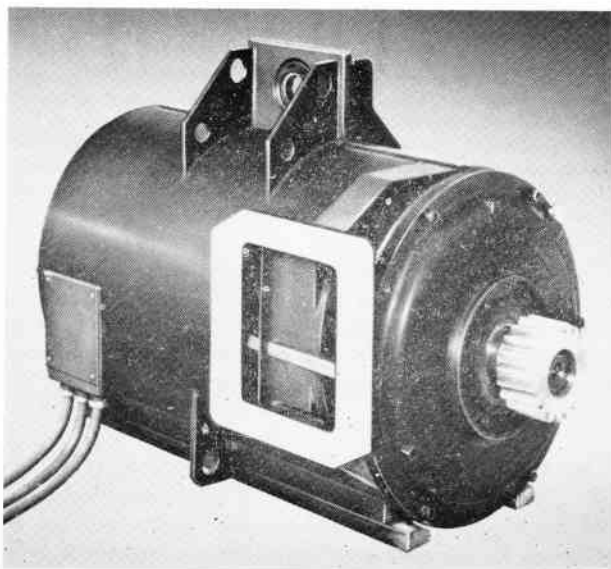


Fig. 1b: Asynkron banemotor til litra ME.

Nu kan det jo nok undre nogen, at denne lokomotivtype har en mindre effekt, end de sidst leverede lokomotiver litra MZ, især med de krav, der stilles til togfremførsel i dag. Dette skal der dog komme en forklaring på senere. Foruden generator er køleudstyr, sm.o.pumpe, hr olie-pumper, div. filtre samt luftkompressor identisk med det, der er anbragt i litra MZ, idet dette gerne skulle bevirke mindre vedligeholdelsesomkostninger, da der her er tale om velkendte komponenter, som vedligeholdelsesperso-

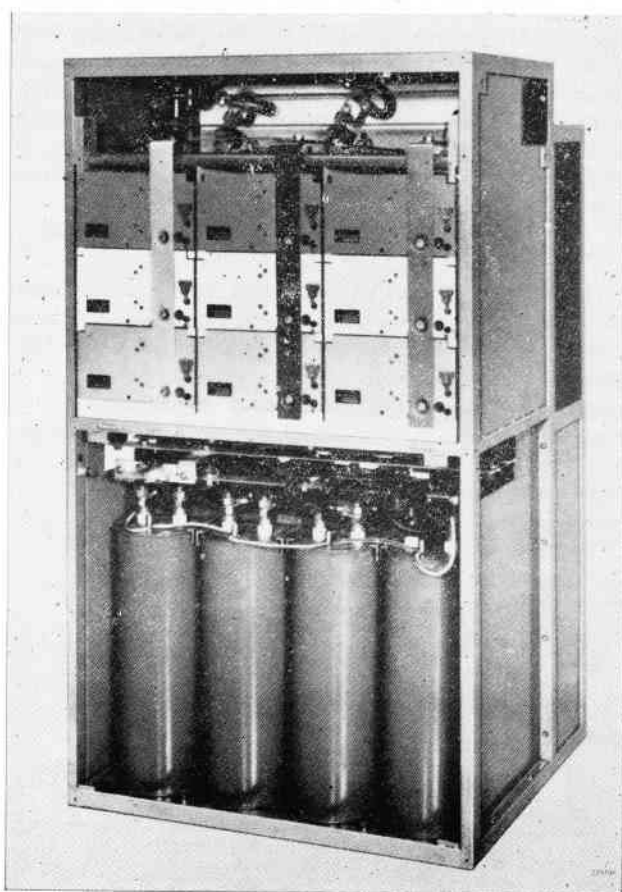


Fig. 1c: Trefaset vekselretterenhed.

nale kender i forvejen, foruden det, at man undgår investering i nye store reservedelslagre. Med hensyn til lyd-dæmperen, er der her tale om Henschel's egen konstruktion, der opfylder de samme krav, som er stillet til litra MZ serie IV, vedrørende støj til omgivelserne. Luftindsugningen til dieselmotoren m.m. er på denne lokomotivtype anbragt i taget. Der er endda mulighed for i frostvejr at opvarme denne indsugningsluft.

For vi begynder en mindre gennemgang af de enkelte komponenter, der er nødvendige for lokomotivets fremdrift, var det måske en idé at se på et diagram, der viser deres placering i helheden (fig. 2).

Fra dieselmotoren går vi fra vekselstrømsgeneratoren 1 via en ensretter 2 over til en jævnstrømssamleskinne 3. Herfra forsynes vekselretterene 4, der igen forsyner de enkelte banemotorer 5. Fra jævnstrømssamleskinnen 3 er der endvidere tilsluttet en vekselretter 7 for togvarmen 8 samt bremsemodstandene 6.

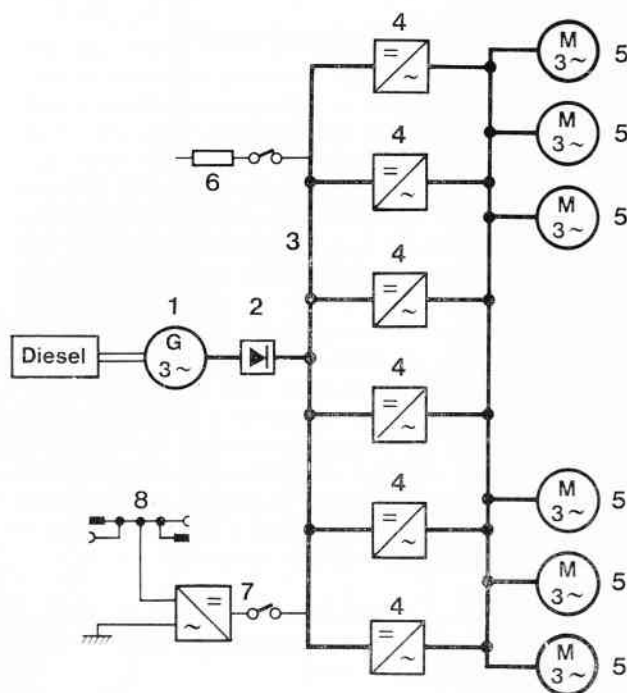


Fig. 2: Hoveddiagram litra ME.
 1. Generator.
 2. Ensretter.
 3. Jævnstrømssamleskinne.
 4. Vekselretter.
 5. Asynkron banemotor.
 6. Bremsemodstand.
 7. Vekselretter for togvarme 8.

Men hvad er det så, der gør denne lokomotivtype til noget særligt. Jo, her må svaret vel blive, at det her er muligt at anvende en asynkron-motor til fremdrivning. En asynkron-motor er en vekselstrømsmotor – også kaldet en kortslutningsmotor – der udmærker sig ved hverken at have slæberinge eller børster, og derfor er overordentlig driftssikker foruden, at dens startmoment er ca. 2 gange dens normale fuldlastmoment. Navnet asynkron er afledt af, at der er en forskel imellem statorens og rotorens frekvenser, det såkaldte »slip«.

Nu ved vi jo, at et af kravene til lokomotivfremdrifter, at denne kan foregå trinløst og glidende, hvilket på ud-

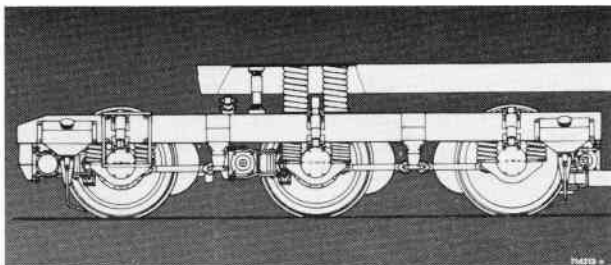


Fig. 3: Bogiekonstruktion litra ME.

mærket måde kan lade sig gøre med en jævnstrømsbanemotor. Men sammenligner man de to motortyper, vil der først og fremmest være en stor forskel i vægten, som i dette tilfælde, hvor en banemotor til litra ME vejer ca. 1100 kg eller ca. det halve af en tilsvarende banemotor fra litra MZ. Dette betyder bl.a., at der opnås en reduktion af de uaffjedrede roterende masser, hvilket har stor betydning for lokomotivets løbeegenskaber. I øvrigt er banemotorerne anbragt i bogiekonstruktioner, fabr. Henschel (fig. 3). Der er her tale om en rammekonstruktion, hvor der er opnået væsentlige vægtbesparelser, uden at dette er gået ud over styrken. Kombinationen af denne bogiekonstruktion og de asynkrone banemotorers lave vægt gør, at der her samlet er opnået en vægtbesparelse på ca. 10 tons i forhold til litra MZ.

Som nævnt før, stilles der jo visse krav til lokomotivfremdrift, og vi ved, hvordan dette kan gennemføres med en jævnstrømsbanemotor, men det er ikke muligt at anvende denne form for motorregulering på en vekselstrømsmotor. Når vi skal regulere omdrejningshastigheden på en vekselstrømsmotor, har vi fire muligheder, nemlig:

1. Regulering af primærspænding.
2. Indkobling af modstand i rotorkredsen.
3. Polomkobling.
4. Frekvensregulering.

De tre første punkter kan vi se bort fra med det samme, da de henholdsvis svækker drejningsmomentet, ikke kan anvendes på en kortslutningsmotor og giver trinvis hastighedsregulering. Så er der faktisk kun frekvensreguleringen tilbage, og her findes en formel, hvor man kan beregne en motors omdrejningshastighed ud fra dens frekvens, idet $n = 50 \times f/p$, hvor en n = omdrejningshastigheden, f = frekvensen i Hz og p = antallet af motorens polpar. Af dette kan vi se, at da en asynkron-motors omdrejningshastighed er proportional med frekvensen, kan omdrejningshastigheden ændres, når frekvensen ændres. Dette fører os faktisk frem til én af nyskabelserne i denne lokomotivtype, nemlig vekselretterne.

Som vi tidligere har set i fig. 2, er vekselretterne 4 anbragt mellem jævnstrømssamleskinnen 3 fra generatorens ensretter og vekselstrømssamleskinnen til banemotorerne 5. Tager vi nu sådan en vekselretter (4 i fig. 2) og tegner ud rent elektrisk (fig. 4), vil det nok se noget forvirrende ud, men jeg skal prøve at give en forklaring på virkemåden. Vekselretteren består af thyristorer, siliziumdioder, drosselspoler og kondensatorer, altså udelukkende kontaktløse elementer. Drosselspoler og kondensatorer er anbragt der af hensyn til kredsløbets reaktans

og kapacitans, medens dioderne og thyristorerne nærmest må sammenlignes med en ensretter. For thyristorens vedkommende er der tale om en såkaldt styret ensretter.

Som før omtalt, kan man regulere omdrejningshastigheden på en asynkron-motor ved hjælp af frekvensen, men dette gør det nu ikke alene, idet vi også gerne skulle have fort en trefaset effekt frem til motoren, der svarer til dens øjeblikkelige behov. Når man taler om trefaset effekt i en vekselstrømskreds, kommer der bl.a. en formel i anvendelse, der hedder $P = \sqrt{3} \times U \times J \times \cos \phi$. Kigger man lidt på denne formel, vil man kunne se, at bliver der reguleret på spændingen U , vil dette have indflydelse på effektstørrelsen P . Ser vi på det elektriske forløb, når en af banemotorerne skal »rotere«, så sker der det, at vi tager en positiv jævnspænding fra jævnstrømssamleskinnen, som fører til thyristorerne »pt«. Vi kan nu med en spænding på nogle få volt »tænde« thyristorerne i spærretrækningen, således at den tilførte jævnspænding vil stige fra 0 og til en vis positiv værdi. Gentager vi nu dette, men denne gang med en negativ jævnspænding, så vil vi få, at denne jævnspænding stiger fra 0 og til en vis negativ værdi. Kobler man nu disse to ting sammen, vil man få en spændingskurve, der går fra 0 til +, ned over 0 til - og tilbage til 0. En sådan kurve kaldes en sinuskurve og er karakteristisk for en vekselspænding. Nu var der jo før tale om, at vi havde brug for variable spændinger. Dette styres ganske enkelt ved at »tænde« thyristoren i kortere eller længere tid. Men vi skulle jo også bruge frekvensen. Tænker vi os to positive bølgetoppe og tæller op, hvor mange af dem vi har hvert sekund, så er dette et tal for frekvensen. I dette tilfælde kan vi opnå den frekvens vi ønsker ved at regulere på thyristorens »tændingsinterval«. Kobler vi nu sådan tre enheder sammen, vil de hver for sig afgive en vekselspænding, der ligger 120° forskudt fra de andre, med andre ord, en trefaset vekselspænding, som vi kan frekvensregulere fra 0-125 Hz.

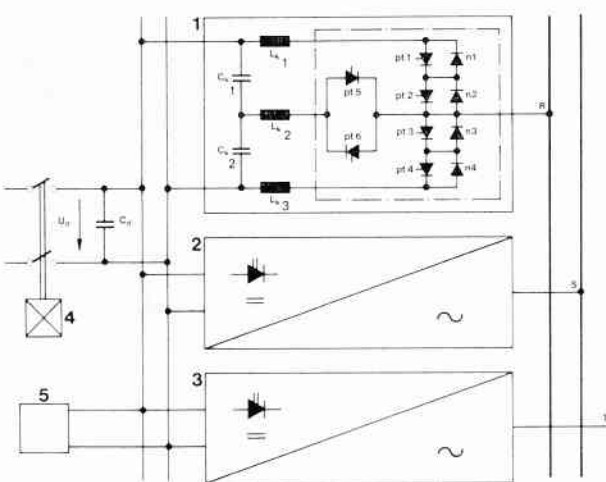


Fig. 4: Strømskema for vekselretter.
 1. Vekselretter fase R.
 2. Vekselretter fase S.
 3. Vekselretter fase T.
 4. Hurtigvirkende afbryder.
 5. Overvågningsudstyr.

Tænker vi os lokomotivet i startøjeblikket (fig. 5), hvor banemotorerne skal yde deres største drejningsmoment, da vil disse kræve en stor strøm, og derfor en forholdsvis lille spænding. Men på grund af vekselretteren, så vil vi

fra generatoren have en stor spænding og en forholdsvis lille strøm. Dette er årsag til, at man i selve igangsætningøjeblikket må have en særlig regulering af dieselmotoren, da den faktisk skal køre i tomgang på det tidspunkt, hvor lokomotivet skal yde sin største trækraft. Dette har videre perspektiver, idet man har kunnet vælge en belastning til dieselmotoren, så man til enhver tid kom til at ligge på det mest fordelagtige sted i driftskurven. Dette, foruden at banemotorerne alle er parallelkoblet, og at man derfor ikke kan få »hjulslip« gør, at man har kunnet vælge en mindre dieselmotor.

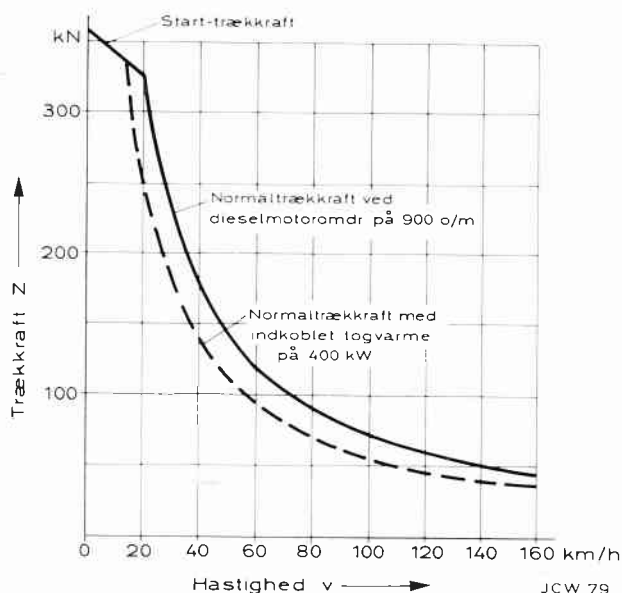


Fig. 5: Trækraftdiagram.

Men der kommer også et tidspunkt, hvor der skal bremses, og også her er litra ME lidt speciel, da f.eks. den elektriske bremseeffekt er større, end selve fremdrivningseffekten, nemlig 2550 kW. Dette skulle give en ret stor aflastning af selve trykluftbremsen, idet vi rent elektrisk kan bremse ned til stilstand (fig. 6). Når lokomotivet skal bremse, så sker der det, at man nu igen regulerer på frekvensen til banemotorerne, men denne gang med omvendt fortegn, idet man nu til stadighed holder statorfrekvensen under rotorfrekvensen. Banemotorerne kører nu som generatorer og afbremser da hermed lokomotivet. Den udviklede bremseeffekt går nu baglæns gennem vekselretterne og kommer ud som en jævnstrøm på jævnstrømssamleskinnen. Her er der to muligheder, idet denne effekt først og fremmest kan anvendes til togvarme, noget der vil have en ret stor betydning i den sjællandske regionaltrafik, eller også kan den føres hen til nogle luftkølede modstande.

Vi nævnte togvarme, og her har lokomotivet den fordel, at man ikke skal have en speciel generator til dette formål, men forsynes direkte fra hovedgeneratoren og jævnstrømssamleskinnen, hvor man via en særlig vekselretter får den effekt, man ønsker til togets opvarmning. Det er det særlige ved vekselretteren for togvarme, at skulle en af vekselretterne til banemotorerne gå i stykker, så kan denne kobles ind og anvendes i stedet for.

Vi har nu talt om det rent tekniske, men der skal jo også en mand m/k til at fremføre lokomotivet. Han får til sin rådighed et førerrum, der tilgodeser de sidste nye ergonomiske principper, der bl.a. anvendes i de sidste nye S-tog. Foruden dette, er førerrummet i litra ME forsynet med air-condition således, at man kan holde en konstant temperatur, uanset de ydre forhold.

De vigtigste funktioner er samlet foran føreren, bl.a. det kombinerede håndtag for kørsel og bremsning, der har 15 køre- og bremsetrin. Lokomotivet er endvidere udstyret med ITC-ATC og strækingsradio.

Alt i alt skulle dette gerne blive en lokomotivtype, som DSB får glæde af i mange år. Den asynkrone fremdrivningsteknik vil jo nok blive fulgt med en vis interesse og indgå i overvejelserne ved anskaffelse af elektriske lokomotiver, for det må også lige bemærkes, at fjerner man dieselmotoren fra litra ME og sætter en transformer ind i stedet, og anbringer en pantograf på taget, så kan lokomotivet køre videre som elektro-loko.

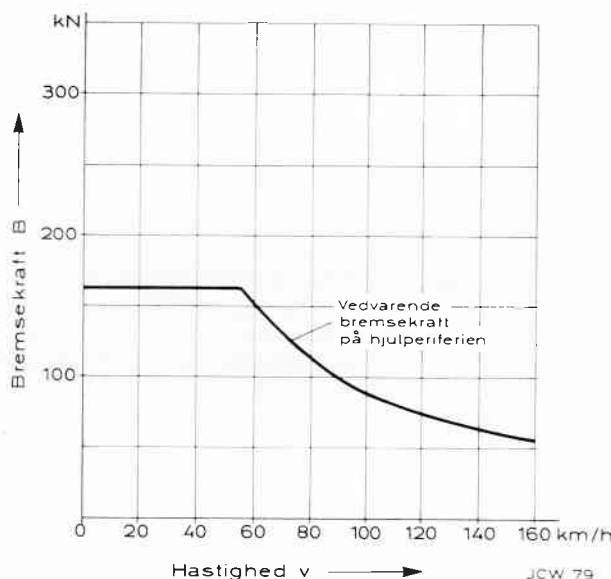


Fig. 6: Bremsekræftdiagram for el-bremser.

En dejlig weekend i DDR

Rejs ud. Oplev noget nyt.
Prøv en anderledes ferie.
En weekendrejse til Berlin,
Warnemünde, Rostock eller
Greifswald.

- Priser m/bus fra kr. 395,-
- Specielle grupperejser for jernbaneentusiaster arrangeres gerne.

Yderligere information:
DDR's Trafikrepræsentation
Vesterbrogade 84
1620 V
(01) 24 68 66



Hansa 01-39 62 24
Folketurist
Avenue 80 - 2200 N DRF

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 10 stk. (5 sæt) diesel-hydrauliske motorvogne, litra MR 4053-4062 og 41 stk. containerbærevogne, litra Sgs 444 0 059 - 444 0 099.

Diesellokomotiverne MX 1002 og 1003 er overført fra Maskinområde Århus til Maskinområde København.

Fra Tyskland er indkøbt (brugte) 2 stk. beholdervogne (privatejet: »Tjærekompaniet A/S«, Nyborg): 070 1, 065, 066.

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt - 50 hertz) er 5.-8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret på følgende vogne: Ag 17-61 039 til »17-44« - B 20-84, 040, 047, 051, 056, 063, 065, 075, 076, 078, 083, 088, 095, 096, 105, 112, 138, 145, 146 til »20-83«.

I »Centralværkstedet Århus« er Bgh 29-64 202 »normaliseret« (børnekuppen fjernet) - 5.-8. ciffer er som følge heraf ændret til »29-63«.

ABg-vognene 38-61, 326-340 er »deklasseret« til ren 2. klasse - som følge heraf er litra ændret til Bv 28-61 (samme numre) (58. pladser); forud herfor flyttedes ABg 38-61, 321-334 fra Værkstedssområde øst (København) til Værkstedssområde vest (Århus).

I forbindelse med ændring af postvognsløb ved overgang til sommerkøreplan 1979 byttede følgende postvogne værkstedssområde: P 90-84 812 fra vest til øst og Ph 90-68 215 fra øst til vest.

Personvogn Bg 29-63 168 er udrangeret (efter driftsuheld).

Oversigten »DSB person-, post- og bagagevogne 1979« findes på side 119 i dette nummer af tidsskriftet - oversigten er ajourført pr. 1. juli 1979, og de ovennævnte ændringer er indarbejdet i oversigten.



Pr. 30. juni 1979 bestod vognparken af:

858 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 2 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I april kvartal er sket en afgang på 1 vogn.

105 stk. post- og bagagevogne. Vognantallet er uforandret i forhold til foregående kvartal.

5232 stk. lukkede godsvogne. I april kvartal er sket en afgang på 21 vogne.

2811 stk. åbne godsvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 41 vogne - og en afgang på 37 vogne.

575 stk. tjenestevogne. I april kvartal er sket en tilgang på 5 vogne: Nr. 1222, 1223, 1225, 1227, 1228 »Skinne-transportvogne« (Bafd.) - og en afgang på 3 vogne: Nr. 36 (Bafd.), nr. 460 (Mafd.), nr. 822 (Mafd.).

602 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I april kvartal er sket en tilgang på 3 vogne: 070 1, 065, 066 (»Tjærekompaniet A/S«), 097 0 200 (»Erik Levison A/S«, Herlev) - »Udstillingsvogn« (tidl. CI 29-25 616)).



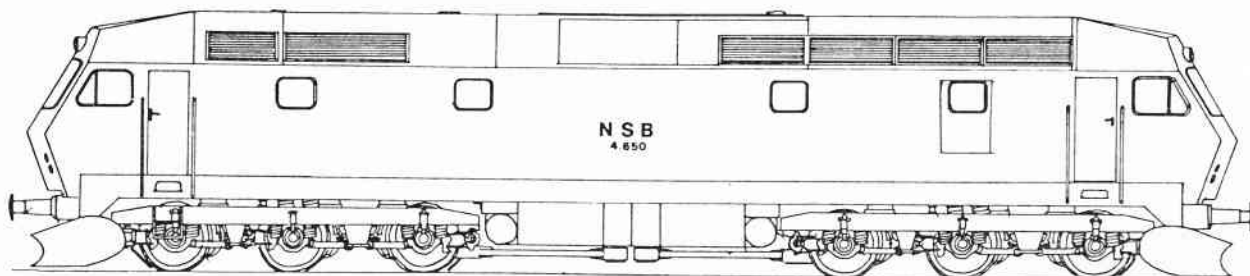
De 15 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra ME, der som nævnt i »Jernbanen«, nr. 3/79 - side 75/76 er bestilt hos »Thyssen Industrie A. G. Henschel«, vil blive leveret i tidsrummet december 1980-oktober 1981. »Scandia-Randers A/S« skal som nævnt levere lokomotivkasser og bogier til alle lokomotiver, bortset fra de to første, der bygges helt og holdent på den vesttyske fabrik.

De Norske Statsbaner (NSB) har i efteråret 1978 bestilt fem lokomotiver, type Di 4, af ganske tilsvarende udførelse og udstyr. DSB og NSB har derfor indledt et samarbejde om udveksling af erfaringer med henblik på udformningen af konstruktive detaljer ved lokomotiverne og deres indretning, afprøvning og vedligeholdelse. Specielt kan NSBs vintererfaringer komme DSB til nytte, og ME-lokomotiverne udstyres således med en underhængt sneplov svarende til den af NSB normalt anvendte. NSB har desuden for nylig bestilt seks elektriske lokomotiver, type El 17, der indeholder samme styrings- og trefasesystem for banemotorerne som de dieselelektriske lokomotiver, hvilket kan give interessante oplysninger i det videre arbejde i forbindelse med elektrificeringen her i landet.



Den 17. maj 1979 blev loven om elektrificering af DSBs hovedstrækninger vedtaget, jvf. »Jernbanen«, nr. 3/79 - side 78.

Forud herfor er gået mange diskussioner og debatter i adskillige komiteer og arbejdsgrupper. Blandt de vigtigste kan nævnes 1) **Traktionsudvalget**, hvis betænkning fra 1956 valgte dieseldriften som den øjeblikkelige afløser af dampdriften, men pegede på en senere elektrificering som det vigtigste. 2) **El-system-arbejdsgruppen**, der i 1971-72 undersøgte 25 kV, 50 Hz- og 15 kV, 16 2/3 Hz-systemerne og pegede på det førstnævnte som teknisk og økonomisk bedst egnede og på grundlag heraf fastlagde 1500 V, 50 Hz som det el-varmesystem, der skulle indføres på diesellokomotiver og vogne til indenlandsk trafik. 3) **Elektrificeringsgruppen**, der i 1974-76 undersøgte de tekniske og økonomiske aspekter ved dieseldrift og elektrificering



NSBs nye diesel-elektriske lokomotiv, type Di 4, får en række konstruktionsdetaljer fælles med DSBs tilsvarende litra ME. Bemærk iøvrigt de underhængte sneplove, som også danske lokomotiver nu skal udstyres med.
Tegning: NSB »På sporet«.

og indstillede sidstnævnte som den fremtidige driftsform og samtidig bekræftede den tidligere trufne afgørelse om system. Gruppen anvendte til sin vurdering af diesel-/el-drift DSBs MZ-lokomotiver og et af de nyere el-lokomotiver, type Rc, der var repræsentativt for el-driften og for hvilke to typer et stort erfaringsmateriale forelå (»Jernbanen«, nr. 3/78).

Forundersøgelingsprojektet for elektrificering, også kaldet elektrificeringsprojektet, begyndte sit virke i 1978 med fem projektgrupper, hvoraf én beskæftigede sig med trækraft. Denne projektgruppe har foretaget en grundig analyse af en lang række kendte lokomotiver fra udlandet, der kunne komme på tale som egnede til danske forhold. Gruppen har udsendt en statusrapport, der behandler de undersøgelser og vurderinger, som er foretaget. Der er modtaget et stort studiemateriale fra en lang række potentielle lokomotivleverandører, f.eks. AEG, Alstom, ASEA, BBC, GEC, Henschel, SGP, Siemens og Strömberg samt en sovjetrussisk lokomotivfabrik. Der har været afholdt møder med leverandørerne, og der er vurderet mange forskellige tekniske udførelser og principper. Gruppen har besøgt flere af lokomotivfabrikkerne og har endvidere konsulteret forskellige jernbaneforvaltninger, bl.a. BR, DB, NSB, RAG og ÖBB, der som brugere af forskellige lokomotivtyper har givet væsentlige informationer om drifts- og vedligeholdelsesmæssige aspekter.

Mange problemområder er blevet undersøgt i gruppens arbejde, og her skal blot nævnes enkelte: Leveringsmuligheder, medvirken af dansk industri, traktionssystemer, elektriske forstyrrelser, netforhold, bremses, bogier, vedligeholdelse, uddannelse og afprøvning samt naturligvis de trafikale krav og trækraftforhold. Gruppen har fundet fordele og mangler ved de forskellige systemer og skal i sit videre arbejde udarbejde egentlige kravsspecifikationer for de første prototype- og serielokomotiver, hvorefter der fra et antal kompetente leverandører skal indhentes tilbud på el-lokomotiver af størrelsesordenen 3–4 MW, dels med thyristorteknik, dels med trefasevekselstrømsteknik.

Den endelige afgørelse af, hvilken lokomotivtype, der skal vælges til de første anskaffelser, må træffes ud fra en samlet vurdering af priser, teknik og alle øvrige forhold. Lokomotivprisen alene er ikke den afgørende faktor, men den valgte teknik vil samtidig være bestemmende for dimensioneringen af de faste anlæg og for de forholdsregler, der skal træffes til at imødegå forstyrrelser på eksisterende sikrings- og teleanlæg. I løbet af de 10–15 år, som gennemførelsen af elektrificeringen forventes at vare, må det påregnes, at den tekniske udvikling går stærkt

videre, og at behovet for el-traktion kan ændres i et sådant omfang, at der på et senere tidspunkt skal anskaffes el-lokomotiver i ændret udførelse og størrelse, ligesom der også kan blive brug for elektriske motorvognssæt.



Prototyperne af de nye S-tog, litra FC/MC, gennemgår for tiden et intensivt afprøvningsprogram. Det første 4-vognstog med ASEA-udrustning (FC/MC 6005/6505–6506/6006) leveredes fra »Scandia-Randers A/S« den 21. april hhv. 5. maj, og ASEA udførte afprøvninger og justeringer til og med uge 24. Derefter påbegyndtes Maskinafdelingens afprøvninger af togets acceleration, bremses, løbeegenskaber, ekstern og intern støj m.m. I den første del af programmet udførtes samtidigt målinger af påvirkningerne på sporisationer, kabelpåvirkninger m.v. på strækningen Hundige–Solrod Strand.

Det første 4-vognstog med GEC-udrustning (FC/MC 6001/6501–6502/6002) afleveredes fra vognfabrikken den 4. juli hhv. 9. august, hvorefter GEC gik igang med deres afprøvninger og justeringer. Da disse var gennemført, udførte Maskinafdelingen afprøvninger i nogenlunde samme omfang, som beskrevet for første 4-vognstog med ASEA-udrustning, men denne gang på strækningen Buddinge–Farum.

Andet togsæt med GEC-udrustning og andet togsæt med ASEA-udrustning leveres i løbet af efteråret. Disse tog skal hver for sig gennemgå et noget enklere afprøvningsprogram, og der skal køres prøver med 8-vognstog. Disse sidste prøver ventes at være afsluttet med udgangen af november måned. Togene kan ventes indsat i plantog til driftsmæssig afprøvning fra januar 1980, i det omfang de øvrige prøver tillader det.



Den planlagte udvidelse af regionaltrafikken på Sjælland betyder, at DSB må anskaffe mere materiel. Der er i juni måned indgået kontrakt med »Scandia-Randers A/S« om levering af yderligere 15 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20–84 888 – 20–84 902. Vognene vil blive leveret i perioden marts–september 1980. Levering af 7 stk. Bn-vogne, bestilt i marts 1978, indledtes i oktober; 7 stk. Bns-vogne, ligeledes bestilt i marts 1978, vil blive leveret i tidsrummet november 1979–januar 1980. De skitserede driftsoplæg for regionaltrafikken øst for Storebælt i perioden 1981–83 kræver yderligere 17 stk. nærtrafikvogne. Disse vogne påregnes at blive prototypevogne for en ny generation vogne til nærtrafikken. Der er forud for ordreafgivelsen iværksat undersøgelser ud fra økonomiske,



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 5 . 1979

Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:

Dansk Jernbane-Klub,
Baunevej 129, 2630 Taastrup
Tlf. (02) 52 00 02 (normalt kl. 18-19).

Formand:

Politimester Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund, Tlf. (01) 64 22 09.

Kasserer:

Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 38 30
Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Regnskabschef Mogens Bruun (næstformand)
Lokomotivmester Preben Clausen
Ingeniør E. Hedetoft
Niels Christian Lind
Bent Nathansen
Eigil Neergaard
Politiasistent Finn Beyer Paulsen (sekretær)
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Georg Schmidt

DJK's nordjyske afdeling:

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

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Information og bestilling af særtog:
John Krouel,
Mønsvej 11, 4600 Køge. Tlf. (03) 66 15 85.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

H. J. Fredberg,
Tyttebærvej 69, 9560 Hadsund. Tlf. (08) 57 35 67.

Limfjordsbanen:

Information og bestilling af særtog:
E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

Medlemskontingent for året 1979:

Ordinære medlemmer kr. 75,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1979) kr. 50,00
Optagelsesgebyr kr. 10,00

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos sekretariatet (se øverst)
- og kontingentindbetalinger sker på det under »Kassereren« angivne postgironummer.

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt«
må være sekretariatet i hænde

Lørdag den 17. november 1979.

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 28. november 1979 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Foreningens formand, Birger Wilcke, og Ove Gyllenkrok Thomsen viser billeder og fortæller om jernbanerne i Indien. Birger Wilcke har været i Indien i begyndelsen af 1950'erne, mens Ove Gyllenkrok Thomsens rejse dertil foregik i 1978.



Onsdag den 12. december 1979 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø:

Julemøde, hvor vi har planlagt en rigtig familieaften med film, andespil, auktion m.v. Programmet er tilrettelagt således, at hele familien kan få noget ud af det, så mød derfor talrigt op. Plader til andespil koster kr. 5,00 pr. stk. eller kr. 15,00 for 4 stk. til 8 + 2 spil. Ved auktionen vil der være flere specialiteter, der ganske naturligt vil have alle jernbaneentusiasters interesse.

NYT FRA AFDELINGERNE

Midtjysk afdeling

Mandag den 5. november 1979 kl. 19.30 på Herning Centralbibliotek, mødelokale 4, Brændegårdsvej 2, 7400 Herning: Medlemsmøde.

Fredag den 9. november 1979 kl. 19.30 i Aarhus Oliefabriks lokaler, H. N. Clausensgade 11, Aarhus: Midtjysk afdeling afholder generalforsamling og medlemsmøde.

Fredag den 7. december 1979 kl. 19.30 i Kulturhuset, mødelokale 3, Stemannsgade 2, 8900 Randers: Medlemsmøde.

Mandag den 10. december 1979 kl. 19.30 på Herning Centralbibliotek, mødelokale 4, Brændegårdsvej 2, 7400 Herning: Medlemsmøde.

Til ovenstående møder i midtjysk afdeling vil mødedeltagerne få lejlighed til at fremvise film og lysbilleder og fortælle om egne oplevelser, ligesom der vil blive lejlighed til udveksling af nyheder og almindelig diskussion om vor fælles interesse, jernbanerne.

Ved møderne kan der købes kaffe/the og brød i begrænset omfang.

Henvendelse vedr. de enkelte møder kan ske til:
Uffe Andersson, Murevej 9, 8900 Randers (vedr. møder i Randers og Århus).

Ole Linå Jørgensen, Tværvænget 8, Hammerum, 7400 Herning (vedr. møderne i Herning).

DJKs afdeling Sydjylland/Fyn

Tirsdag den 13. november 1979 kl. 19.00 på Grand Hotel, Jernbanegade 18, 5000 Odense C: Medlemsmøde.

Onsdag den 28. november 1979 kl. 19.00 i Sct. Jørgens Gård, Hospitalsgade 4, 6000 Kolding: Medlemsmøde.

Fredag den 7. december 1979 kl. 18.30 på Grand Hotel, Jernbanegade 18, 5000 Odense C: Julefrokost. Tilmelding nødvendig senest mandag den 3. december til **N. Chr. Lind, Ågade 50, 5270 Næsby**.



Ovenstående møder er arrangeret for medlemmer af DJK, KKK, SHS, IBK samt medlemmer af øvrige jernbaneklubber og andre interesserede.

Tag lysbilleder og film med (ved film bedes egen fremviser medbragt).

Der vil ved møderne kunne købes sædvanlig forplejning, kaffe, the m.v.

N. Chr. Lind.

NYHEDER FRA SALGSAFDELINGEN

Tillæg til DRM II, juli 1979. For medlemmer, der har købt DSB driftsmateriellet DRM II gennem DJKs Salgsafdeling, kan tillæg 1979 nu erhverves ved indsendelse af kr. 2,50 i frimærker til Salgsafdelingens adresse (se side B 19).



Rettelsesblade til DSB SR 1975. Så er rettelsesblad nr. 205 kommet, og som sædvanlig kan de medlemmer, der har købt DSB SR 1975 gennem DJKs Salgsafdeling få tilsendt disse mod at indsende kr. 2,50 i frimærker til Salgsafdelingen (se adressen side B 19).

Er De kommet bagud med rettelsesblade, beder vi Dem snarest at bestille disse. Pr. 1.12.1979 vil vi kun kunne levere rettelsesblade fra nr. 163 (rettelsesblade før dette nr. er udkommet før 1. maj 1978).



Post i Danmark

En ny serie af porcelænsplatter har set dagens lys og det er denne gang Danmarks Postvæsen, der bliver genfortalt på Bing & Grøndahls porcelæn.

Man starter i kronologisk orden med Chr. d. IVs postforordnings snørklede gotiske skrift, og indfældet heri det første frimærke fra 1851. Herefter det første fodpostbud fra 1806, kugleposten, den første postdamper, første postbil o.s.v., indtil man ved seriens slutning når frem til det moderne postvæsen, vi kender i dag.

Ligesom sporvognsplatterne er det også Skotsman Jensen, Husum, der lancerer de nye postplatter, der er udført i sort på hvid bund med »postkasserød« tekst, og posthornet i ægte guld.

Vi spår den nye serie en stor succes, da postvæsenet med de røde frakker trods alle strejker og genvordigheder har en stor plads i kundernes hjerte.



UK-Modeller

Den opmærksomme læser har sikkert bemærket annoncerne for firmaet UK-Modeller i Albertslund.

Normalt behandler vi kun sjældent vore annoncører i det redaktionelle stof, men her er altså én af undtagelserne. Årsagen er, at UK-modeller i dette efterår påbegynder udsendelse af modelsamlesæt i størrelse HO af dansk jernbanemateriel.

UK-Modellers første danske model bliver DSBs damplokomotiv litra C med dele, således at modelbyggeren kan fremstille en C-maskine som denne type så ud ved leveringen eller efter ombygning. De enkelte modelsæt produceres af det engelske firma N. & K. C. Keyser, som er specialister inden for området.

Selve overdelen til lokomotivet fremstilles i hvidmetal, mens de finere dele fremstilles i ætset nysølv. Modellen kan samles med to-komponent lim. Undervognen er fremstillet i messing med en Keyser 12 V jævnstrøms motor. Der følger transfers med, mens maling og lim ikke er med i modelsættet, der vil kunne købes for ca. 400,00 kr.

Inden jul vil UK-Modeller også udsende et byggesæt med Triangelmotorvogn, DSB litra Me.

Hvis de danske modeller vinder interesse vil der senere følge et modelbyggesæt med DSBs damplokomotiv litra E samt nogle danske person- og godsvogne.

Jernbaneentusiaster, der også har interesse for jernbaner i mindre målestok, og som interesserer sig specielt for danske modeller, har altså noget at glæde sig til.

Nye bøger:

Redaktionen har foruden bogen LOKOMOTIVETS MÆND, der er anmeldt i artiklen, der starter på side 105 i Jernbanen nr. 5/79, modtaget følgende nye bøger, der kan have interesse for tidsskriftets læsere:

HISTORISKE SEJLSKIBE fra middelalderen til vore dage af A. Cucari. 318 sider med mange illustrationer, hvoraf mange er i farver. Pris: kr. 98,-.



FLY FRA HELE VERDEN 1939-1945 af E. Angelucci og P. Matricardi. 318 sider med mange illustrationer, hvoraf mange er i farver. Prisi: kr. 98,-.

Begge ovennævnte bøger er udsendt på forlaget Hamlet A/S.

Dansk Jernbane-Klub - salgsafdelingen

HOLMEVEJ 8 - 4340 TØLLØSE - POSTGIRO 3 17 91 76



PRISLISTE - OKTOBER 1979

Dansk Jernbane-Klubs bogserie

Nedenfor finder De en liste over de DJK-bøger, der endnu kan erhverves gennem DJKs Salgsafdeling.

11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915-1965 (kun få eks.)	kr. 20,00
29. Haderslev Amts Jernbaner II: Becherer bygger videre (kun få eks.)	kr. 60,00
30. Altona-Kiel Jernbane 1844-1864	kr. 23,00
31. Horsens-Tørring Banen	kr. 35,00
32. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-1947	kr. 60,00
33. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1947-1972	kr. 30,00
34. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, 3. del, (rullende materiel m.v.)	kr. 30,00
36. Lollandsbanen 1874-1974	kr. 135,00
37. Næstved-Præstø-Mern Banen (2. udg.)	kr. 63,00
38. Nærumbanen 1900-1975	kr. 78,00
39. Hornbækbanen 1906-1916-1976	kr. 68,00
40. Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976	kr. 80,00
41. Vestbanen 1903-1978	kr. 85,00
42. Østbanen 1879-1979	kr. 148,00

Bøgerne kan erhverves ved at indsætte ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**, sammen med porto, der for en enkelt publikation er kr. 3,50 (dog kr. 5,00 for nr. 36, 38, 40, 41 og 42). Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen højest kr. 10,-.

Øvrige DJK-udgivelser (porto inkl. i prisen)

Motormateriel, bind 1, Triangelvognene	kr. 110,00
Slagelse-Næstved Banen 1892-1971	kr. 5,00
Nordvestbanen 1874-1974 (Nordvestekspressen)	kr. 8,00
De gamle lyntog	kr. 15,00
Den sjællandske Sydbane i 100 år, 1870-1970	kr. 12,00
Mariager-Handest Veteranjernbane. Fortegnelse over driftsmateriellet, januar 1977. (2. udg. 1978)	kr. 27,00
Museumsbanen Maribo-Bandholm. En beskrivelse af museumsmateriellet	kr. 12,00
Mariagerbanen 50 år	kr. 18,50
Plan 88. Rapport fra planlægningsgruppen ved Museumsbanen Maribo-Bandholm	kr. 12,00
Damplokomotivet og dets betjening af Hedetoft	kr. 15,00
Dansk Jernbanekalender 1977	kr. 10,00
Dansk Jernbanekalender 1978	kr. 10,00
Dansk Jernbanekalender 1979	kr. 12,00
Dansk Jernbanekalender 1980	kr. 35,00
Dampkraft - Ja tak! (mærkater, 13 cm i diam.)	kr. 5,00

Bøger fra andre forlag m.m. (porto inkl. i prisen)

Tisvildebanen af P. Thomassen	kr. 25,00
Kystbanen 1897-1972 af P. Thomassen	kr. 90,00
Hirtshalsbanen gennem 50 år af P. Thomassen	kr. 70,00
Sorø-Vedde Banen af P. Thomassen	kr. 51,00
Midtbanen af P. Thomassen	kr. 87,00
Dampvogne og Landevejslokomotiver af P. Thomassen	kr. 93,00
Broagerbanen af P. Thomassen	kr. 39,00
Padborg-Tørsbøl banen af P. Thomassen	kr. 39,00
Med Lemvigbanen gennem 100 år af P. Thomassen	kr. 160,00
Danmarks Jernbaner - køreplan 1.2.1945 (KLK)	kr. 25,00
Veterantog (Kolding Lokomotiv Klub)	kr. 18,00
Danmarks Damplokomotiver af W. Bay (m. tillæg)	kr. 400,00
En gammel Jernbanemands Erindringer, 1854-1882 af H. H. A. Rambusch	kr. 89,50
Lokomotivkjørsel af Michael Reynold. Oversat af H. H. A. Rambusch, 1978. Faksimile 1978	kr. 49,00
Nordens Järnvägar 1974	kr. 60,00
Nordens Järnvägar 1975	kr. 60,00
Deutsche Eisenbahnen im Bild 1976	kr. 70,00
Kulrøg og Dampslag	kr. 58,00
Danske Damplokomotiver - som jeg så dem ..	kr. 70,00
Danske lokomotiver og motorvogne 1976-01-01	UDSOLGT
DSB's Sikkerhedsreglement, SR 1975	kr. 115,00
DSB's tjenestekøreplan 1975/76	kr. 32,00
DSB's tjenestekøreplan 1976/77	kr. 32,00
DSB's tjenestekøreplan 1977/78	kr. 38,00
DSB's tjenestekøreplan 1978/79	kr. 40,00
DSB's tjenestekøreplan - S-tog - 1972-76 (løsbl.)	kr. 25,00
Odense-Svendborg Banen 1876-1976	kr. 67,00
Ryomgård-Gjerrild-Grenå Jernbane	kr. 12,00
Jernbanemateriel 2, Q-vognene	kr. 33,00
Privatbanemateriel 1	kr. 18,50
Dampkraft i vintervejr. Snevinteren på Høng- Tølløse Jernbane 1978-79	kr. 38,50
Dansk Jernbanearkiv, startsæt (1-4)	kr. 72,00
Dansk Jernbanearkiv, sæt 5-8 (pr. stk.)	kr. 32,00
Dansk Jernbanearkiv, sæt 9-13 (pr. stk.)	kr. 35,00
Dansk Jernbanearkiv, Ringbind	er p.t. udsolgt
Sådan husker jeg - OKMJ	kr. 28,00

Da jernbanen kom til Ebeltoft	kr. 30,00
Vandelgrisen	kr. 38,50
En vestjysk privatbane (Vestbanen)	kr. 39,00
Frederikshavn Jernbanestation	kr. 73,00
Smalsporede industrilok, Nordjylland (1. del) ..	kr. 27,00
Smalsporede industrilok, Sydjylland (2. del) ..	kr. 27,00
Smalsporede industrilok, Sjælland m.v. (3. del)	kr. 27,00
Die letzten Dampflokomotiven der Polnischen Staatsbahnen	kr. 96,00
Serien »Hvad man ser fra Toget«, genoptryk fra 1906:	
Hefte 1: København-Gjedser	kr. 19,00
Hefte 2: Kalundborg-Slagelse & Skjelskør-Næstved	kr. 19,00
Hefte 3: Frederiksbundsbane	kr. 19,00
Hefte 4: København-Kalundborg	kr. 19,00
Hefte 5: København-Helsingør	kr. 17,00
Hefte 6: København-Korsør & Sorø-Vedde	kr. 17,00
Alle 6 hefter	kr. 100,00
En jubilerende bane i foto. Østbanen 1879-1979 (ØSJK)	kr. 27,00



Ældre årgange af »Jernbanen«

11. årgang, 1971	kr. 30,00
12. årgang, 1972	kr. 30,00
13. årgang, 1973	kr. 35,00
14. årgang, 1974	kr. 35,00
15. årgang, 1975	kr. 40,00
16. årgang, 1976	kr. 45,00
17. årgang, 1977	kr. 50,00
18. årgang, 1978	kr. 50,00

Pr. bestilling på årgange af »Jernbanen« skal tillægges kr. 10,00 til porto.

Desværre kan vi ikke påtage os at levere enkeltnumre fra andre årgange end 1977 og 1978.

Farvepostkort:

- 253: D 826 med udflugtstog mellem Dalmose og Sandved, 1974.
- 254: D 826 med veteranog på Helsingør station, 1974.
- 5101: Museumstoget for fuld damp i Merretskov med ØSJS nr. 2, KJØGE.
- 5105: Tog med lokomotiv ØSJS nr. 2, KJØGE, på Bandholm station.
- 5106: Damplokomotiv OHJ nr. 5 med tog i Merretskov.
- 5107: Lokomotiv ØSJS nr. 2, KJØGE, med togstamme fra Østbanens åbning i 1879 bestående af ØSJS D 11 - E 26 og LJ Lc 195.
- 5108: Lokomotiv ØSJS nr. 2, KJØGE, med Østbanetog, anno 1879 i Bandholm.
- 5109: Damplokomotiverne OHJ nr. 5 og LJ nr. 19 foran remisen i Maribo.
- 5110: Motorvognen ØSJS M 3 med blandetog i Stubberup.
- 5111: Dansk skinnebustog i Hårlev.
- 5112: Faxe Jernbanes lokomotiv nr. 1 under rangering med mellemvogn.
- 5113: D 826 med tog ved Grubberholm på ØSJS.

- 5114: D 826 med blandetog ved Lille Skensved.
- 5115: VLTJ M 4 med VLTJ Ep 58 og C 2 mellem Rønland og Harboør.
- 5116: VLTJ nr. 6 med blandetog i Harboør.
- 5117: Lemvig station med svensk skinnebustomateriel.
- 5118: D 826 med persontog i Søllested på LJ.
- 5119: Damplokomotiv OHJ nr. 38 under snerydning ved Kulby på HTJ 1979.
- 5120: Damplokomotiv OHJ nr. 38 med sneplovstog i Stenlille, 1979.
- 5121: Damplokomotiv OHJ nr. 38 med sneplovstog i Høng.
- 7501: Veteranog med HV 3 i nærheden af Lunddal trinbræt.
- 7502: Veteranog med lokomotiv HV 3 på Mariager station.

Farvepostkortene koster kr. 1,50 pr. stk. Der leveres kun ordrer på mindst 12 stk., og forsendelsen er da inkluderet i prisen.

Opmærksomheden henledes på de tre nye farvepostkort 5119, 5120 og 5121. Disse kort kan først leveres ca. 1. december 1979. Ved køb af 10 stk. af hver inden 31. december 1979 nedsættes prisen til kr. 40,00.

Postkort – sort/hvide

- 111: HV 3 med tog på Mariager station.
- 112: HV 3 med veteranog ved Lunddalen.
- 113: HV 3 med tog på strækningen Mariager-Handest.
- 114: DSB C 708 med godstog ved Aunsøgård (Julekort 1967.)
- 115: Snerydningstog på Kagerup station, 1940 (Julekort 1968).
- 116: DSB E 994 med persontog mellem Roskilde og Gadstrup, 1963 (Julekort 1972).
- 117: Gribskovbanens skinnebustog i Kagerup, december 1947 (Julekort 1973).
- 118: Persontog med O-maskine ved Syvstjernen, januar 1950 (Julekort 1974).
- 119: OHJ nr. 38 med sneplovstog i Tølløse, 1970.
- 120: OHJ nr. 38 med udflugtstog i Asnæs, 1974.
- 121: D 826 med persontog mellem Holsteinborg og Sandved, 1974.
- 122: D 843 med tog 2878 ved Dalmose, maj 1964.

De sort/hvide postkort koster kr. 1,00 pr. stk. Der leveres kun ordrer på mindst 12 stk., og forsendelsen er da inkluderet i prisen.

Bestillinger til Salgsafdelingen, der skal ekspederes inden jul, må være Salgsafdelingen i hænde senest mandag den 10. december 1979.

Alle hidtidige prislister udgår og erstattes af ovennævnte.



Ovennævnte publikationer kan bestilles ved indsættelse af ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.**

Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.



OBS: Leveringstiden er normalt ca. 14 dage.

DSB person-, post-, og rejsegodsvogne 1979

Gøgstav- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn 1.kl. 2.kl.	Værkstedssområde øst Vognnummer	Antal	Værkstedssområde vest Vognnummer	Antal	Litraet i alt
S	89-51	1)	001	1			1
WLAØm	75-80	34	460,461	2			2
A	18-80	48	-		000-007	8	
A	18-83	48	015-024	10	008-014	7	25
Ag	17-44	42	-		038,039,043-052	12	12
An	18-84	64	600-613	14			14
AB	39-80	24	30		000-019	20	20
ABg	38-44	18	40				
ABg	38-61	18	40	15	248-250,252,255,285-293,295, 296,298-301,303,304,309, 321-325	28	46
ABhl	38-21	18	40	3	265-269,272	6	6
B	20-80	-	60		300-339	40	
B	20-83	-	60		000-009,037,039,040,042-044, 047,048,051,052,054,056, 061-071,074-079,081,083,085, 087-091,094-100,103-105, 111-113,119,127,131,132,136, 138,140,145-147,151-153,507, 508,514,516-518,520-525,528, 533-535,537,539,541,543 035,036,038,041,045,046,049, 050,053,055,057-060,072,073, 080,082,084,086,092,093,101, 102,106,109,110,115,126,129, 130,142,148-150,154 321-340	93	169
Bf	27-65	-	60			36	20
Bfh	27-61	-	56	10		20	10
Bg	29-44	-	72	25			
Bg	29-63	-	72	15	084-095,097,098,154-156, 158-163,175-178,181-188, 190-194,196-199	44	84
Bgc	59-44	-	45				
Bgc	59-64	-	45	13			13
Bgh	29-63	-	72		109,110,112,114-144,202,204, 205,208-210	40	
Bgh	29-64	-	68		211	1	41
Bghl	29-63	-	72		145-148	4	4
Bhl	29-25	-	71		400-404	5	5
Bhs	29-27	-	73	4	821,823,825,827-829	6	10
Bjh	29-24	-	72		301-308	8	8
Bk	85-83	-	42		035-043	9	
Bk	85-84	-	48		010-034	25	34
Bn	20-84	-	80	171			171
Bno	20-84	-	80	10			
Bns	29-84	-	72	30			10
Bns	29-84	-	68	15			45
Bv	28-61	-	58		326-340	15	15
Bxh	28-21	-	60		392-396,398	6	6
BD	82-80	-	36		020-029	10	
BD	82-83	-	36		005,010-019	11	21
BDg	82-64	-	40	5			5
BDh	82-24	-	44		259-261,263,264,266-268, 270-280	19	19
Cle	92-25	-	61		670,671,672,673,674,675,676, 677,678,680,681,682,685,687, 688,692	16	16
Cll	29-26	-	87		481,482,484,485,486,487,491, 495,632,633	10	10
Cls	29-27	-	87		701,702,703,704,705,706,707, 708,709,711,712,713,714,715, 717,718	16	16
I alt				343		515	858

Dh	92-68				001-032	32	32
ECC		2)	6280	1			1
Dh	91-28		139-150	12			12
P	90-84		800-812	13	813,814	2	15
Pbh	90-28		101-104	4			
Pbh	90-68		106	1	107-110	4	9
Ph	90-68		201-214	14	215-221	7	21
Pk					5913,5917	2	2
Pmh	90-68		701-710	10	711-713	3	13
I alt				55		50	105

komfortmæssige og driftsmæssige forhold, idet der bygges på erfaringer fra lyntogsprojektet.

I 5 årsplansperioden 1979–1985 er det planlagt at anskaffe 116 stk. 2-akslede containerbærevogne med støddæmpere. DSB har i forvejen 100 stk. containerbærevogne, litra Sgs (bogievogne) uden støddæmpere. Erfaringerne har vist, at der sker væsentlig færre skader på gods og containere, når vognene forsynes med støddæmpere, der sammen med pufferne formindsker de stødpåvirkninger, vognene udsættes for under rangeringen. På denne baggrund blev det besluttet, at den næste serie containerbærevogne udstyres med støddæmpere. DSB har derefter indgået licensaftale med »Waggonfabrik Talbot« om bygning af 2-akslede containerbærevogne og har i tilslutning hertil indgået kontrakt med »Scandia-Randers A/S« om levering af foreløbig 50 stk. containerbærevogne, litra Lgjs 440 4 000 – 440 4 049 til levering i løbet af 1980 – de første fem leveres i marts måned. De nye vogne vil blive anvendt i DSBs stykgodsbefordring i forbindelse med indførelsen af det nye godssystem.

Belært af forrige vinters besværligheder har DSB-ledelsen besluttet følgende:

1. Anskaffelse og montering af underhængte frontplove på 165 diesellokomotiver og 52 Bns-vogne.
2. Anskaffelse og montering af 6 stk. storplovskær til montering på seks eksisterende Scandia sneplove, nr. 127–132.

3. Anskaffelse, med henblik på forsøg, af en finsk »OTSO« plovbørste til snerydning på rangerområder (monteres på Mh-lokomotiv).
4. Anskaffelse af 12 stk. vejgående traktorer med sneslynger til rydning ved Banetjenestens foranstaltning.

Materiellet søges anskaffet/monteret i størst muligt omfang inden vinteren 1979/80, men under hensyntagen til den betrængte lokomotivsituation vil kun en mindre del af lokomotiverne og Bns-vognene være klar, inden vinterens trængsler (måske) atter melder sig. Nu må man næsten håbe på, at vejrot bliver sådan, at der ikke er handlet i panik.

»Scandia-Randers A/S« skal installere ol-varmeaggregat i MZ-lokomotiver af 2. serie (1411–1426) og således, at monteringen er tilendebragt omkring 1. september 1981. Det første MZ-lokomotiv (1424) er indgået i vognfabrikken i begyndelsen af september. Varmeaggregatet i det første lokomotiv er identisk med det, der har været monteret i MY 1155 (der nu kun anvendes i godstog). Der monteres samtidig ITC-udstyr i de nævnte MZ-lokomotiver (inkl. koblinger for trykluftfødeledninger) samt ATC-anlæg (fuld udrustning i 1424 – de øvrige forberedes for montage). Det forventes endvidere, at 1424 får påsat frontplov (prototype) under opholdet på vognfabrikken.

På København H. hjemsøgte en pyroman en række personvogne den 23. juli. Svært beskadigede blev A 18–83 017,

Bøger i focus

Bekmann/Schmidt/Wagner: **Dampflokomotiven im Ruhrgebiet**. Kørsien med damplok 1972–1977 i tekst og billeder. Stationeringer. 120 s. 125 fot. 2 kort. Tværformat ib. Kr. 144.–.

Alfred B. Gottwaldt: **Die Baureihe 61 und der Henschel-Wegmann-Zug**. 112 s. 100 fot. Kr. 71,25.

Hugh Hughes: **Steam Locomotives of India, Part 2 – Metre Gauge**. Afsluttet 1975/76. 96 s. 81 fot. 5 kort. Kr. 55,65.

Hugh Hughes: **Steam Locomotives in India, Part 3 – Broad Gauge**. Nutidens lok indtil april 1977. 96 s. 70 fot. 4 kort. Kr. 62,60.

Popular Model Railroads you can build. Håndbog af medarbejdere ved Model Railroader. 144 s. A4. Genemill. Kr. 51.–.

Friedhelm Schiersching: **Lichterpracht in der Modellbahnstadt**. Tog- og gadebelysning. 84 s. 16 fot. 45 ill. Kr. 54,25.

Hansjürgen Wenzel: **Die Baureihe 24**. 92 s. tekst m/ 2 diag. + 274 fot. A5 ib. Kr. 120,50.

J. N. Westwood: **Railways of India**. Kortfattet redigering for banernes historie. 192 s. 33 fot. 4 kort. Ib. Kr. 48.–.

HASE

P. Haase & Søn
Boghandel as

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



et godt
dansk
lyspunkt

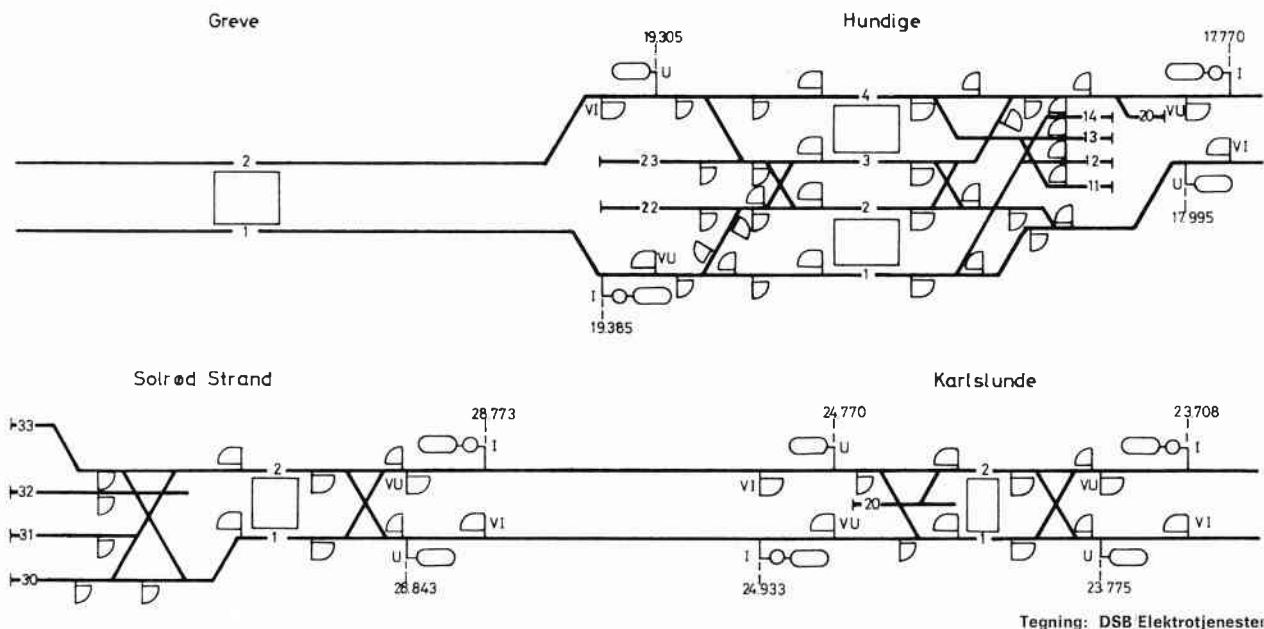
SM LAMPEN

Oplysninger:

SØREN MADSEN LAMPE A/S
EJBY INDUSTRIVEJ 68, 2600 GLOSTRUP
TELF.: (02) 45 35 44



Signalplacering Hundige - Solrød Strand



Tegning: DSB Elektrotjenesten.

ABg 38-61 311, B 20-83 074, Bg 29-63 057 og Bk 85-84 023; fire af disse vogne må delvis genopbygges hos »Scandia-Randers A/S«. Den 28. september brændte af uopklarede årsager B-vogn 20-84 093 i tog 131 nord for Hobro; denne vogn må antagelig også forsynes med ny vognkasse m.v.

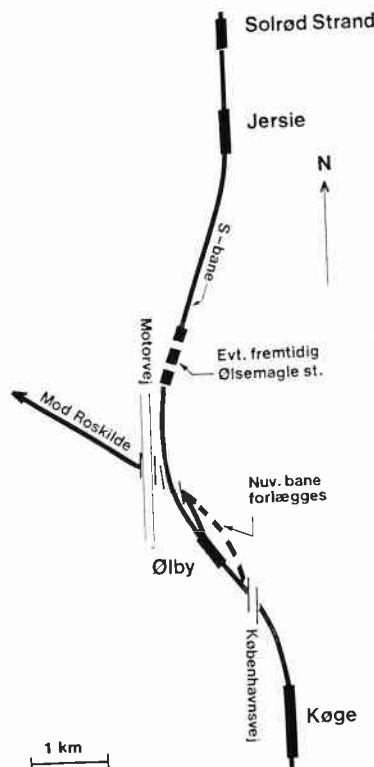
DSB-ledelsen har besluttet, under hensyn til de stærkt stigende passagertal, at undlade skrotning af udrangerede MO- og personvogne indtil videre. Hensat materiel skal beskyttes bedst muligt, bl.a. mod hærværk.



Sikringsanlægget på Hundige station ændredes i perioden 21. juni-14. juli i forbindelse med ibrugtagningen af stationens sydende. Grænsen mellem anlægsspor og stationsområde flyttedes den 22. juni til stationens I- hhv. U-signal fra/mod Karlslunde. Mandag den 13. august blev strækningen **Hundige-Solrød Strand** med mellemstationerne **Greve** (holdested på fri bane) og **Karlslunde** (fjernstyret togfølgestation) officielt overdraget fra anlægssinstanser til Driftsområde Københavns Hovedbanegård (trafikfunktion S-tog) Sikringsanlæggene på stationerne (type DSB 1969), de automatiske linieblokanlæg og HKT-anlæggene blev taget i brug den nævnte dag kl. 15.00 – og strækningen fjernstyres fra FC København H. (nær); signalplaceringen fremgår af vedstående signalplan.

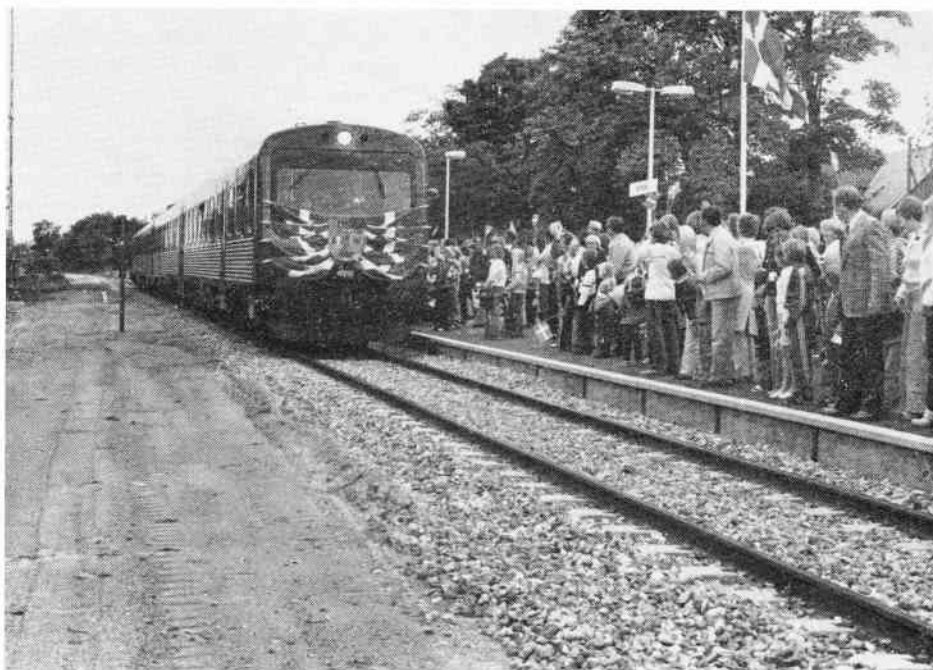
På Kystbanen indlagdes et sporskifte i km 16.077 (ved den ny Strandmøllebro) i højre spor i køreretningen Rungsted Kyst-Klampenborg, den 27. juni; sporskiftet, der giver adgang til et midlertidigt sidespor, er sikret ved aflåsningsanlæg (elektromagnetisk nøgleafslåsning) underlagt Klampenborg station. På **Nivå** station blev en ny transversal mellem spor 2 og 3 i nordenden af stationen taget i brug den 16. juli. Transversalen forenkler omrangeringsproceduren på stationen (hvor »vendestammerne« nu normalt har 34 minutters opholdstid af regularitetshensyn, d.v.s. to stammer er samtidig til stede), således at særlig ranger-

leder er overflødig, idet lokomotivfører hhv. togfører omrangerer stammen fra ankomst i spor 2 til afgang i spor 3 (efter »Helsingør-toget«s passage) ved kørsel på dværgsignalerne (stationen er fjernstyret fra FC Helsingør).



Skitse af 4. etape af Køgebugtbanen (Solrød Strand-Køge).

Tegning: DSB - AnIn.



Indvielsestoget på Århus Nærbane (den 4. august 1979) ankommer til Hjortshøj. Toget er smykket med Århus og Rosenholm kommuners byvåbener.

Foto: DSB - Reklamesektionen.

I forbindelse med ombygningen af **Køge** station, som følge af den dobbeltsporede indføring af S-banestrækningen Solrød Strand-Køge, blev et nyt spor 3 (beliggende ca. 10 m øst for det oprindelige spor 3) taget i brug den 17. juli. Sporet er beliggende ved en 90 meter lang midlertidig perron. Mellem Lille Skensved og Køge station hhv. i nordenden af Køge station blev der den 5. august foretaget en forlægning af strækningsspor, idet der blev ibrugtaget et nyt sporstykke mellem km 51.5 og km 53.0. Det ny spor er beliggende ca. 10 meter øst for det tidligere (se i øvrigt vedstående skitse).

Forud for åbningen af Århus nærbane (se nedenfor) blev to automatiske bomanlæg: Overkørsel nr. 7 (Skibbrogade) og overkørsel nr. 10 (Sibirien) mellem Århus H. og Århus Ø. taget i brug den 3. august. Bomanlæggene er i afhængighed af gadesignalanlæggene, der igen er indbyrdes afhængige således, at gadetrafikken ad Havnegade-Skolebakken-Kystvejen normalt kan foregå på »grøn bølge« i signalerne. Bomanlæggene, der styres gennem tændstederne, vil i givet fald kunne bryde den »grønne bølge«, hvorfor anlæggene er suppleret med et særligt **underretningssignal**, der giver oplysning om det gunstigst mulige tidspunkt for togkørsel uden gene for den »grønne bølge«. Underretningssignalerne, der består af en ca. 2 meter høj stander, viser klart lys i toppen, når det gunstige tidspunkt indtræffer, hvor toget kan følge vejtrafikkens »grønne bølge«. Signalerne er dog kun vejledende for lokomotivførerne. Fr.o.m. den 4. august afvikles trafikken mellem Århus H. og Århus Ø. uden medgivelse af rangerleder, jvf. »Jernbanen« nr. 3/79 – side 78.

På **Højby** station blev et »nyt« relæsikringsanlæg (type DSB 1954) modificeret – altså genbrug) taget i brug den 31. august. Stationen er udstyret med I-signaler – og lysafgangssignaler ved spor 1 og 2. Højby er togfølgestation, som fjernbetjenes fra FC Odense. Fjernbetjeningen og kontrollen af sikringsanlægget sker via det offentlige telefonnet. Alle tog skal give melding ved ankomst til stationen, hvorfor såvel tog som arbejdskøretøjer, der befarer

strækningen, der grænser op til Højby, skal være udstyret med mobilt radioanlæg. Strækningssradioens »rangerdel« benyttes.

Sporanlægget på **Funder** station (engang en betydningsfuld forgreningsstation) er i perioden 24. august til 12. oktober stærkt reduceret. Det tidligere læssespor, der benyttedes af Banetjenesten, er fjernet, spor 1 er derefter »B-spor«, det tidligere spor 2 er ændret til spor 1 – og det tidligere spor 3 benævnes herefter spor 2.



Århus Nærbane åbnedes lørdag den 4. august i forbindelse med indvielsestogets ankomst til Hornslet kl. 11.21. Første tog for offentligheden afgik fra Århus H. kl. 12.10 – og fra Hornslet kl. 12.25.

Nærbanens længde er 24,8 km; der er etableret syv nye standsningssteder (stationsforkortelse i parentes):

Europaplads (erstatte hidtidigt stop ved havnestationen) (Eu).

Skolebakken (Bak) i km 1.2

Vestre Strandallé (Vsa) i km 3.9

Torsøvej (krydsningsstation) (Tov) i km 5.1

Hjortshøj (Ht) i km 12.5

Skødstrup (krydsningsstation) (Øds) i km 15.4

Løtten (Lt) i km 17.2.

(km angiver kilometringen regnet fra Århus Ø.) **Dagstrup** trinbræt nedlagdes samme dag.

Prognoserne over brug af den nye nærbane har været behæftet med nogen usikkerhed, fordi det er første gang, en sådan form for drift etableres på en eksisterende jernbanestrækning. I det første år regnedes med mindst 300.000 passagerer lokalt mellem stationerne på strækningen Århus-Grenå, d.v.s. en stigning på ca. 450 pct. I denne beregning er der taget hensyn til, at flere af bysamfundene langs nærbane fortsat vil blive busbetjent

i ret stort omfang. Derimod er tallene ikke justeret efter den seneste udvikling med stigende passagertal, som følge af de højere benzinpriser. På Århus-Grenå banen har tendensen været særlig tydelig, efter at der ved overgangen til sommerkøreplanen den 27. maj skete en udvidelse af kørslen mellem Århus og Grenå fra 5 til 9 tog daglig. Således kunne der i juni konstateres en fremgang i passagertallet på 71 pct. i sammenligning med sidste år. I august, hvor nærbanen var i drift (på nær de fire første dage) kom passagertallet op på godt 50.000. På hverdage ligger det daglige tal nu på omkring 2000 og på lørdage og søndage på omkring 1400. Der må derfor regnes med et årligt passagertal på mere end det dobbelte af det estimerede, antagelig omkring 600.000-700.000.

De samlede udgifter ved etablering af nærbanen kan foreløbig opgøres til ca. 34,5 mio. kr. inklusive materiel. DSB står for anskaffelsen af materiel til i alt 22 mio. kr. En tidligere planlagt udgift til billetautomater bortfalder, idet der er betjening ved togpersonale. Udgiften til krydsningsstationer, indretning af standsningssteder, diverse sporarbejder, sikrings- og teleanlæg beløber sig til ca. 7,5 mio. kr. DSB har udført disse arbejder, men udgiften dækkes af kommunerne. Kommunerne har selv udført og betalt etablering af vej- og stianlæg samt gademæssige ændringer til i alt 5 mio. kr. Hertil kommer et beløb til arbejder på Århus havn udført af Århus Havnvesen. Disse arbejder har bl.a. været kædet sammen med større kloakeringsprojekt, og den andel, som skal kontores nærbanen, er endnu ikke opgjort.



60 år efter at de første tanker om en flytning af Frederikshavn station fremkom, er projektet blevet realiseret. Den nye banegård blev taget i brug fredag den 28. september

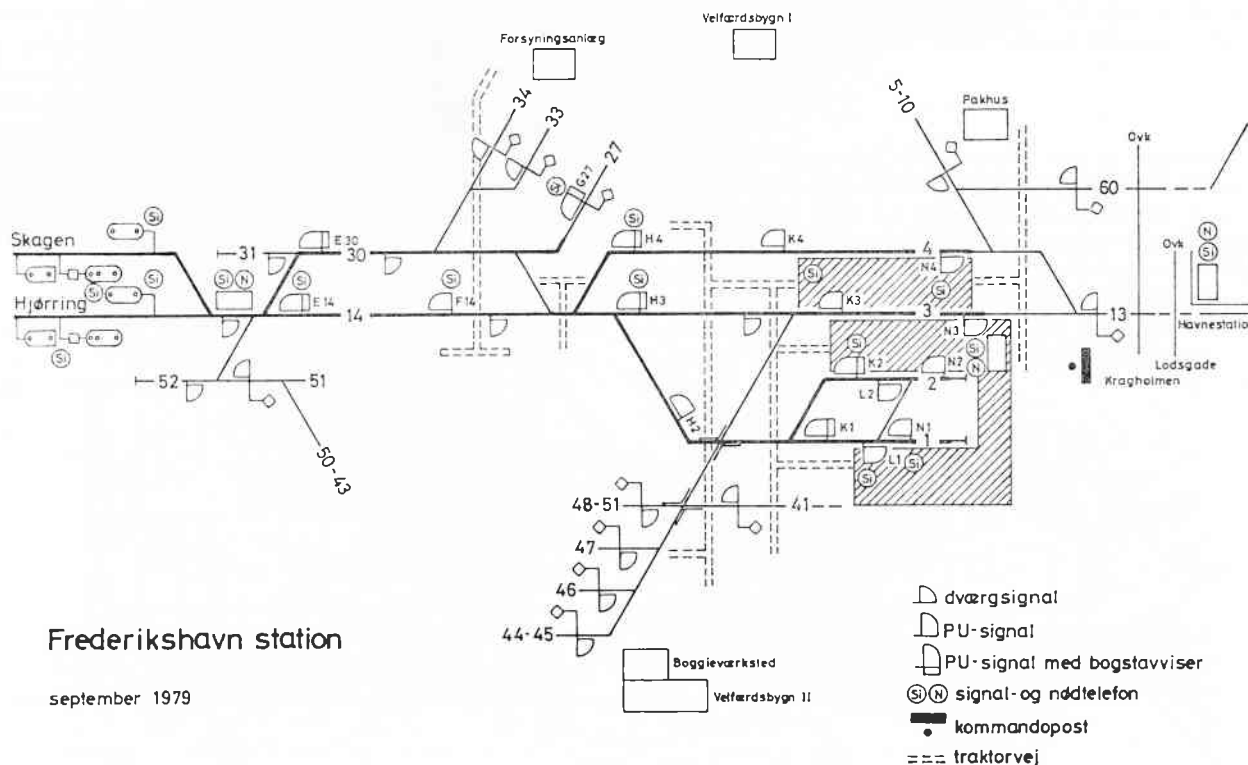


Læskærmene på Europaplads trinbræt (tidligere Århus Havn) er af Århus Sporvejes standardtype. En tilsvarende er opstillet på Skolebakken trinbræt. De øvrige læskærme er af DSB-typen, bl.a. kendt fra de nyere københavnske S-banestationer. Foto: DSB - Reklamesektionen.

samtidig med ankomsten af et indvielsestog, som udsendes fra den hidtidige station (fra 1871) ad Skagensbanens spor via sporskiftet for forbindelsen til den ny station.

Den officielle indvielse blev foretaget af borgmester Villy Christensen efter taler af generaldirektør Povl Hjelt, DSB, og vejdirektor Per Milner, Vejdirektoratet.

Sidste DSB-tog, der ankom til den gamle station, var tog 101 og SB-tog 5 – sidste afgang fra den gamle station var DSB-tog 160 og SB-tog 8. Første DSB-tog, der afgik fra den ny Frederikshavn station, var tog 168 og SB-tog 16 – de først ankomende tog var DSB-tog 105 og SB-tog 9. I det togfrie interval mellem togene 160 og 105 omstilledes sporskiftet i km 329.85 mellem Kvissel og Frederikshavn til korsel mod den nye station. Sporskiftet og sporet

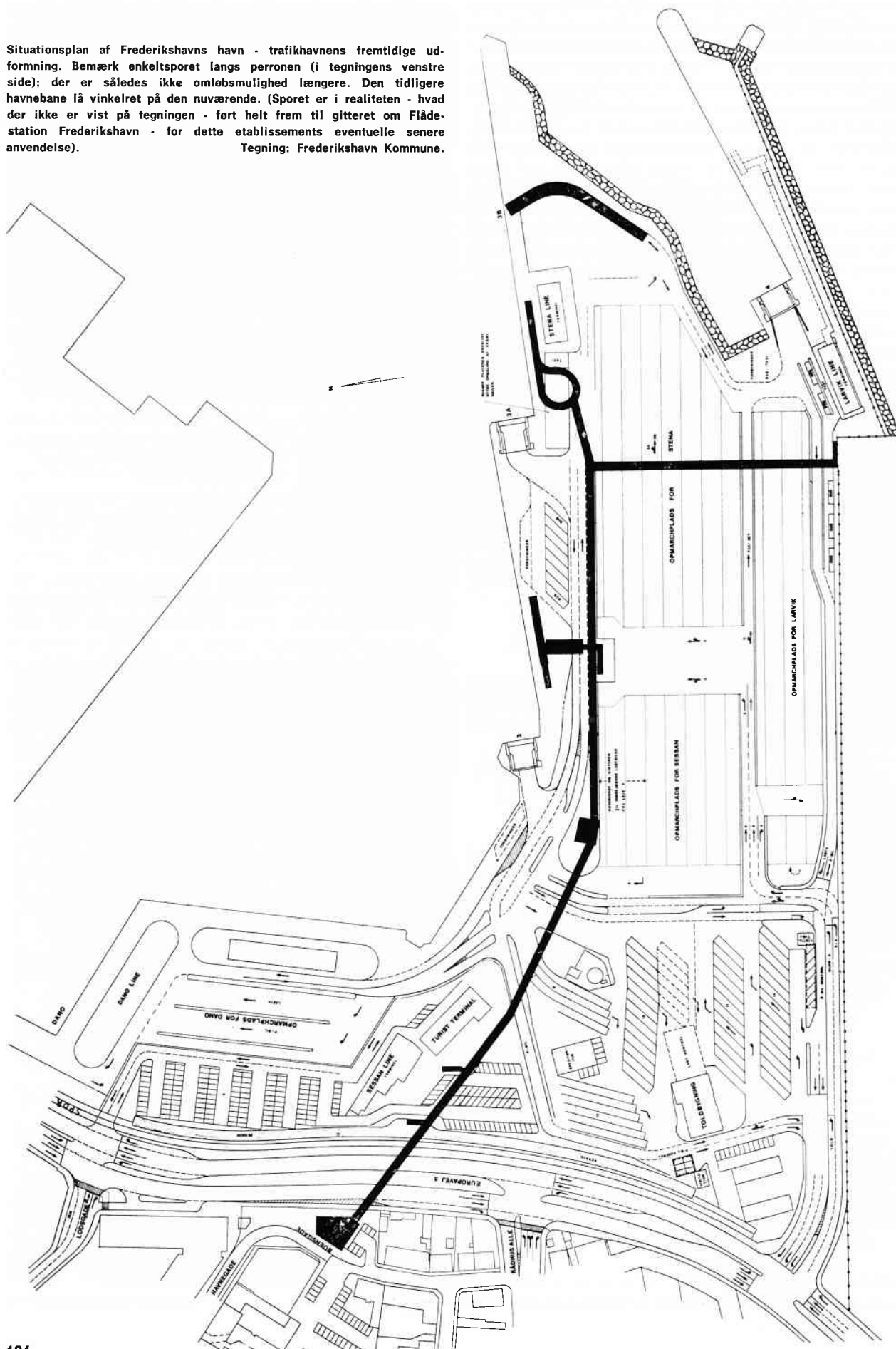


I næste nummer af »Jernbanen« bringes en skematisk totalplan af den ny Frederikshavn station.

Tegning: DSB Elektrotjenesten.

Situationsplan af Frederikshavns havn - trafikhavns fremtidige udformning. Bemærk enkeltsporet langs perronen (i tegningens venstre side); der er således ikke omløbsmulighed længere. Den tidligere havnebane lå vinkelret på den nuværende. (Sporet er i realiteten - hvad der ikke er vist på tegningen - ført helt frem til gitteret om Flåde-station Frederikshavn - for dette etablissemments eventuelle senere anvendelse).

Tegning: Frederikshavn Kommune.



Indvielsestog til Solrød Strand
bestående af DSB FC 6005 - MC 6506
- MC 6506 - FC 6006 mellem Greve
og Karlslunde, 29. september 1979.
Foto: Erik Buus.



til den gamle station bevares, indtil sporoptagningerne og nedrivningen af bygninger m.v. er afsluttet. Sporforbindelse fra Skagensbanen til den gamle station blev straks afbrudt af Banetjenesten efter indvielsestogets passage. (Tog 105 var således det første plantog, der befarede den nye strækning mellem km 329.85 og km 331.95.)

DSBs nye anlæg på Kragholmen i Frederikshavn omfatter hovedbygning, pakhus, velfærdsbygning og bogieværkstedbygning. Banegården har tre perroner (med fire spor) til betjening af DSBs og Skagensbanens tog, og der er sporforbindelse til en **havneperron**. Herfra fører en 550 meter lang **gangbro** ud til færgerne mod Sverige og Norge. Denne gangbro passerer desuden Europavej 3, så der ligeledes bliver bedre forbindelse mellem færgerne og Frederikshavns centrale bydel.

I sammenhæng med banegårdsflytningen er gennemført en række vejarbejder betalt af henholdsvis Vejdirektoratet og Frederikshavn kommune. Hertil kommer, at den foreløbig sidste del af Europavej 3 har skullet tilpasses den nye banegård og havnestation. Frederikshavn kommune har indrettet en meget smuk forplads ved banegården. Med banegårdsflytningen bliver der frigivet et område på ca. 18 hektar, som Frederikshavn kommune vil anvende til en række servicefunktioner, et vist boligbyggeri samt friarealer. Desuden er der ved banegårdsflytningen opnået den fordel, at seks overkørsler i den centrale bydel forsvinder.

Sikringsanlægget (type DSB 1972) og de tilhørende signaler på den ny station blev taget i brug om morgenen den 28. september. Sikringsanlægget giver mulighed for følgende togveje:

- Fra Hjørring til sporene: 1, 2, 3 og 4.
- Til Hjørring fra sporene: 1, 2, 3, 4 og 27.
- Fra Skagen til sporene: 1, 2, 3 og 4.
- Til Skagen fra sporene: 1, 2, 3, 4 og 27.

Anlægsudgifterne ved banegårdsflytningen har andraget godt 80 mio. kr. Heraf betaler DSB og kommunen hver ca. 30 mio. kr. og Vejdirektoratet ca. 20 mio. kr., mens Skagensbanen yder et beløb på 1 mio. kr.



Lørdag den 29. september 1979 kl. 11.30 kunne H. M. Dronning Margrethe II erklære **3. etape af Køgebugtbanen mellem Hundige og Solrød Strand for åbnet**. Forud for dette havde Dronningen og indvielsesgæsterne gennemkørt strækningen i et prototype S-tog (ASEA-stammen).

Lovgrundlaget for banen er: Lov nr. 284 af 18. juni 1948 (ekspropriationsloven) og lov nr. 240 af 7. juni 1972 (anlægsloven).

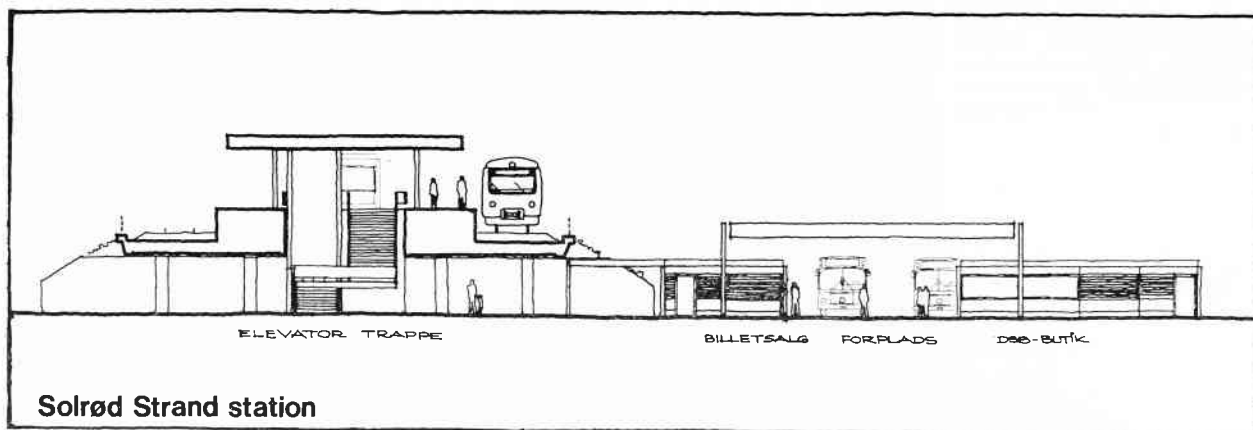
Linieføring og arealerhvervelser: Linieføring og stationsplaceringer blev fastlagt i 1949. Arealerhvervelserne, der blev påbegyndt omkring midten af 1950'erne, udgør ca. 50 ha og har berørt ca. 525 lodsejere.

Banens længde og stationer: 3. etape omfatter Køgebugtbanens km 18.7 – km 29.3 (målt fra Københavns Hovedbanegård), det vil sige ca. 11 km. Stationerne er (stationsforkortelser i parentes):

Greve (Gre) i km 21.9,
Karlslunde (Klu) i km 24.4
begge beliggende i Greve kommune.

Solrød Strand (Sol) i km 29.3
beliggende i Solrød kommune.

Jord- og broarbejder: 80.000 m³ blød bund er udskiftet med grus og 500.000 m³ fyld tilført. Det vil sige ca. 50 m³ jordarbejde pr. m bane. Der er udført 32 broanlæg, heraf 18 stitunneler. Det giver en passagemulighed af banen for gennemsnitlig hver ca. 350 m.



Solrød Strand station

Tegning: DSB AnlN.

Sporarbejder: Banen er udført som dobbeltsporet bane med overgangsmulighed (transversaler) fra højre til venstre spor og omvendt i Hundige, Karlslunde og Solrød Strand. Overbygningen er udført med skinner 45 kg/m på betonsveller i skærveballast. Skinnerne er som ved alle nyere anlæg sammensvejt på hele strækningen (langskinnespor). Den maksimale stigning er 15 promille. Anlægget er udført for maksimalhastighed 100 km/h med mulighed for senere forøgelse til 120 km/h. I sydenden af Hundige samt på Solrød Strand er anlagt depotspor med vaskeperroner.

Køreledningsanlæg: Der er ophængt ca. 22 km køretråd samt bæretov og forstærkningsledninger på 234 betonmaster og 117 stålmaster. Systemet er det samme (Y-ophæng) som anvendt på Vallensbæk-Hundige og som tillader maks. hastighed 120 km/h. Ved Karlslunde og Solrød Strand er opført to nye omformerstationer for strømforsyning (1500 volt jævnstrøm).

Sikringsanlæggene er af type DSB 1969 med fjernstyring fra FC København H., samt HKT anlæg m.v. Der er anvendt ca. 200 km kabel, og langs hele strækningen er som ved alle nye S-baneanlæg etableret kabelkasse.

Trafikpladserne, der er anlagt og bekostet af kommunerne, omfatter busholdepladser, taxi og »kiss and ride« pladser, kort- og langtidsparkering samt cykelparkering. Ved såvel Greve som Karlslunde forefindes 3 buspladser og ved Solrød Strand 8 (heraf 3 for ledbusser). Ved Solrød Strand omfatter langtidsparkeringen henved 100 pladser med mulighed for udvidelse.

Anlægsprogrammet: Anlæggene er i hovedtrækkene udført med: Jord- og broarbejder samt mastefundamenter i perioden april 1975 til slutningen af 1977. Sporarbejderne fra begyndelsen af 1976 til slutningen af 1977. Køreledningsmontage fra begyndelsen af 1977 til begyndelsen af 1979. Sikringsanlæg fra begyndelsen af 1977 til midten af 1979. Bygningsanlæg m.v. fra begyndelsen af 1978 til midten af 1979. Jord- og broarbejderne har været opdelt på 17 entrepriser.

Den samlede udgift til faste anlæg, ekskl. ekspropriationer og kommunale udgifter har andraget ca. 135 mio. kr., det vil sige ca. 12 mio. kr. pr. km. Beskæftigelsesmæssigt kan det ganske groft anslås, at anlægget i gennemsnit

har givet direkte beskæftigelse hos leverandører, entreprenører og i DSB til ca. 100 m/k pr. år i den 4½ årige anlægsperiode.



I en række posttog, der ikke medfører passagerer, forekommer der på stationer undervejs heller ikke sikkerhedsmæssige opgaver. Det er derfor aftalt med personaleorganisationerne og Post- og Telegrafvæsenet, at medgivelse af togfører ikke er nødvendig i sådanne tog, og at postpersonalet giver melding direkte til lokomotivføreren, når arbejdet ved postvognene er afsluttet. Meldingen anvendes såvel på togets udgangsstation som på stationer undervejs, hvor der finder postudveksling sted. Denne melding kan gives enten ved **blåt blinklys** påmonteret postvognen, eller – når sådant lys ikke findes (indtil videre) – ved håndsignal, der om dagen er en udstrakt arm – og om natten ét hvidt fast lys. I tog med togfører gives meldingen om postarbejdets afslutning direkte til togføreren. Ordningen er gældende fr.o.m. 30. september 1979; værkstederne har i længere tid monteret blå lygter på postvogne, bl.a. i forbindelse med løbende revisionsarbejde.



Ved overgang til vinterkøreplan, den 30. september, iværksattes den nye køreplansstruktur for det københavnske S-banenet: **S 79** – som er nøje gennemgået i »Jernbanen«, nr. 4/78 – side 101. Af »designmæssige« årsager benævnes supplementslinierne: Bb og Cc og ikke som tidligere anført BB hhv. CC.

Den **maksimale timepræstation** i S 79 er 2.270,4 togkm i forhold til 2.109,0 km i S-77; det **maksimale stamme-forbrug** er uændret 63, medens **vognforbruget** er steget fra 484 i S 77 til 504 i S 79. Disse 504 vogne er placeret ti forskellige steder i nattetimerne; nytilkommen depotstation er Solrød Strand, medens Vanløse ikke længere benyttes. Antallet af vogne på de enkelte stationer er således pr. 30. september 1979:

Tåstrup	94
København H.	116
Solrød Strand	28
Hundige	56
Ballerup	64
Frederiksberg	18
Klampenborg	24

Holte	32
Hillerød	40
Farum	32

Disse tal omfatter kun vogne i drift, hertil kommer 50 vogne i værkstedsreserve, som alle vil være placeret i Tåstrup. Endvidere påregnes der indsat yderligere 16 vogne i drift af de nye S-tog, som er under afprøvning.

I hele HT-området har det på grund af ændringerne i S-togskørslen været nødvendigt at ændre køreplanerne for ca. 90 buslinier for at opnå den bedst mulige korrespondance mellem tog og bus – en opgave, der selvsagt ikke kan lykkes 100 procent. Som et særligt vanskeligt eksempel kan nævnes linie 162, der har berøring med ikke mindre fire S-banestationer. I Køgebugtområdet overtager S-banen den væsentligste del af transportarbejdet, men på trods af driftsreduktionerne der regner Hovedstadsområdets Trafiksekselskab alligevel med en forøgelse af driftsomfanget på ca. 1,5 mio. buskm på årsbasis.



Rutebiltjenesten har fået en ekstra bevilling til indkøb af busser af hensyn til den forventede trafikstigning i forbindelse med etablering af amtskommunale trafiksekselskaber, jvf. »Jernbanen«, nr. 4/79 – side 93. Der er bestilt yderligere 20 stk. Volvo chassiser med karosserier fra »Aabenraa Karosserifabrik«; busserne bliver leveret i 1980. Nummerserien for 1979–1981 års leverancer bliver herefter: 651–812.



DSB har i august udsendt »Årsberetning 1978«, der på grund af finansårets omlægning kun omfatter ni måneder, nemlig perioden 1. april – 31. december 1978.

Driftsresultatet for de ni måneder viser, at DSB fik godt 250 mio. kr. i tilskud. Lægges man hertil afskrivning og forrentning, udgjorde det samlede tilskud til brugerne af DSBs transportydelse ialt 621 mio. kr. I det foregående finansår (tolv måneder) var det samlede tilskud på 925 mio. kr. Det er vanskeligt at drage sammenligninger mellem de to finansår, dels på grund af det tidsmæssigt »amputerede« 1978, dels på grund af ændrede forhold i hovedstadsområdet, hvor Hovedstadsrådet pr. 1. april 1978 overtog det økonomiske ansvar for visse baner.

På tværs af regnskabsmæssige ændringer går imidlertid flere klare udviklingstendenser. Det er således klart, at udviklingen i DSBs passagertrafik fortsat er positiv. Antallet af såvel tog- og busrejser stiger stadig. Stigningen har været særlig kraftig i den regionale togtrafik på Sjælland, men også i DSBs hovedstrækninger i det øvrige land har der været trafikfremgange i de seneste år. Stigningen i busrejser skyldes bl.a. en fremgang i skolebørns rejser. Alt i alt er antallet af togrejser steget med ca. 10 pct. siden finansåret 1975–76, og det samme er tilfældet med busrejser.

I årsberetningen omtales udviklingen i antallet af passagerer på enkelte banestrækninger i de seneste 5 år. På strækningen København–Helsingør er passagerantallet steget fra 3,3 mio. i 1974 til 3,8 mio. i 1978. På strækningen

Roskilde–Ringsted steg antallet fra 3,2 til 3,7 og på strækningen Odense–Fredericia fra 1,3 til godt 1,4. På overfarterne skete der et generelt fald i 1978 i forhold til 1977/78, men det skal ses i sammenhæng med den store mertrafik i sommeren 1977 som følge af konflikter på de private Kattegatruter.

Godstrafikken har det ikke alt for godt i disse år og havde det heller ikke i 1978. Især transitgodset, der er udsat for hård konkurrence fra Østersørutene mellem Sverige og kontinentet, udviser tilbagegang. Andre godsarter, bl.a. stykgods og banepakker, ligger konstant trods ret store takstforhøjelser gennem de seneste år.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

Skønhed som De ikke aner,
findes langs private baner

DEN TRANSSIBIRSK JERNBANE

En rejse med verdens længste og mest sagnomspundne jernbane fra **Moskva** i Europa til **Khabarovsk** i Det fjerne Østen er simpelthen et storslået eventyr.

På togrejsen fra Moskva og østpå gøres ophold i Novosibirsk, Irkutsk og Khabarovsk. Den 8.430 km lange jernbanerejse foregår i 4-personers kupeer. Strækningen København–Moskva og Khabarovsk–Moskva–København er med ordinært rutefly. I de nævnte byer er der indtil flere udflygter med i rejsepris.

Hotellerne er første klasse, og De får fuld forplejning. Dansk rejseleder på hele turen.

Afgang: torsdag den 20/12.

Priser fra **kr. 3.545,-** ekskl. tillæg for 15 dage.

Rekvirer program og detaljeret turbeskrivelse.

Alle former for både grupperejser og individuelle rejser til Sovjetunionen, DDR, Tjekkoslaviet, Bulgarien, England og Fjernøsten arrangeres.

ALT REJSE

VESTERBROGADE 6 D – 1620 KØBENHAVN V

TLF.: 01 – 12 20 30

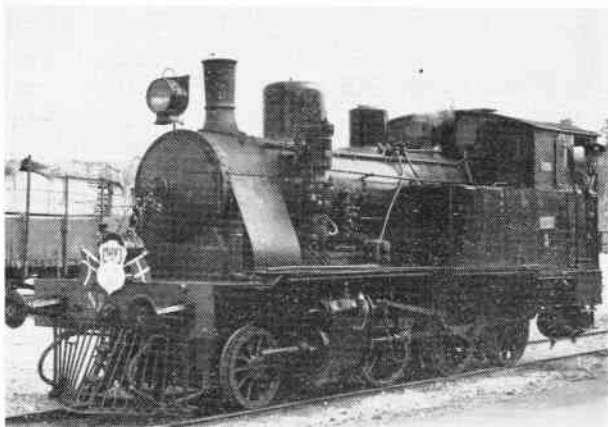


Privatbanerne

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Antallet af rejsende, der blev befordret med banens tog og rutebiler i 1978 var 31.432 større end i 1977, og det samlede rejsendetal var 307.568. Stigningen var størst i banens tog. Den befordrede godsmængde var 44.379 t, hvilket var ca. 2.500 t mere end i 1977.

I 1978 er damplokomotivet VLTJ nr. 5 solgt til Kolding Lokomotiv Klub. VLTJ nr. 5 blev anskaffet af Vemb-Lemvig Jernbane i 1911 fra Henschel & Sohn i Cassel. Ved VLTJ har man således nu kun et damplokomotiv, VLTJ nr. 6 fra 1910, tilbage.



Damplokomotivet VLTJ nr. 5, som i 1978 er solgt til Kolding Lokomotivklub, var i årene 1969-1971 lejet af Mariager-Handest Veteranjernbane. Det var således VLTJ nr. 5, der trak indvielsestoget på MHVJ den 2. maj 1970, hvorfra billedet stammer. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Personvognen VLTJ C 2 er også i 1978 blevet solgt, og køberne er medlemmer af Dansk Jernbane-Klub, Mariager-Handest Veteranjernbane. VLTJ C 2 blev bygget på maskinfabrikken »Vulcan« i Maribo i 1899 som en sidegangsvogn med en 1. kl., to 2. kl. og fem 3. kl. kupeer, toilet og åbne endeperroner. I slutningen af tyverne blev A 301, som vognen oprindeligt hed, omlitret til A 2. Efter en ombygning i 1940 til storrumsvogn med lukkede endeperroner og kun én vognklasse litreredes vognen til C 2.

Spormoderniseringen på VLTJ fortsætter. I foråret og sommeren 1979 er spormoderniseringen koncentreret til strækningerne mellem Klinkby og Strande samt Vejlbj (»Victoria Street Station«) og Vrist. Det nye spor lægges i skærver, der kommer med skib fra Norge og losses i Lemvig havn. Skinnerne sammensvejses af et tysk firma, og endelig vil stoppemaskiner fra DSB justere det nye spor på VLTJ. I september måned var der således en stoppemaskine fra DSB på VLTJs nordlige strækning.

Som omtalt i Jernbanen nr. 3/79, side 71 og i Jernbanen nr. 4/79, side 97, blev strækningen Vemb-Lemvig 100 år den 20. juli 1979.



Foreningens damplokomotiv D 826 har været anvendt meget i sommer. Her ses lokomotivet i Bonnet, 20. juli 1979. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

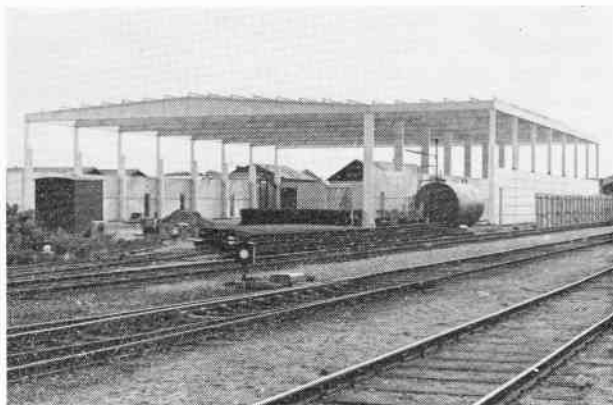
Dagen blev festligt holdt med en reception i et nyt mødelokale, der er indrettet i direktorens tidligere kontor. På 1. sal i den store stationsbygning i Lemvig er den ene fejlfaldighed blevet nedlagt, og sammen med det tidligere mødelokale er der nu indrettet hovedkontor i lyse og venlige omgivelser.

Bygningen af den nye remise- og værkstedsbygning skrider godt fremad. Selve råhuset står nu færdigt, og tagdækningsarbejdet er afsluttet. I selve bygningen er man i gang med at støbe arbejdsgrave m.v., og et nyt vaskeanlæg er ved at blive monteret.

I midten af september begyndte DSB sporlægningen foran den nye remisebygning. Alle nye spor på remiseområdet lægges i skærveballast.

Til kørsel med ballasttog er motorvognen VLTJ M 6 sat i køreklar stand. VLTJ DI 12 anvendes til de ordinære godstog, og motorvognen VLTJ M 4 er hensat med et defekt kølesystem.

Til brug ved udkørsel af ballast i forbindelse med spormoderniseringen har VLTJ købt tre ballastvogne ved Hjørring Privatbaner. De tre vogne ved VLTJ litreret VLTJ nr.



Den nye remise- og værkstedsbygning til VLTJ i Lemvig præsenterede sig på banens jubilæumsdag, den 20. juli 1979, som på dette billede.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Diesellokomotivet VLTJ MI 12, der fremfører de fleste godstog på VLTJ, under indkørsel til Vemb den 26. juli 1976. Foto: Mikael Christensen.



1, 2 og 3 – i øvrigt samme numre som ved HP. Vognene er tidligere DSB-vogne af litra Th, som kom til Hjørring Privatbaner i 1970.

Tankerne om at ombygge en dansk skinnebus til motor-trolje i lighed med Odsherredsbanens nr. 43 og Vestbanens MT 1 er opgivet. I stedet har banen fra DSB indkøbt et brugt sporvedligeholdelseskøretøj, der nu er ombygget til krankøretøj på VLTJ.

Ved Thyborøn færge er etableret et nyt trinbræt.



»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Søren Larsen og Ole Linå Jørgensen. »Privatbanerne« er på grund af pladmangel denne gang reduceret til kun at omfatte en bane.

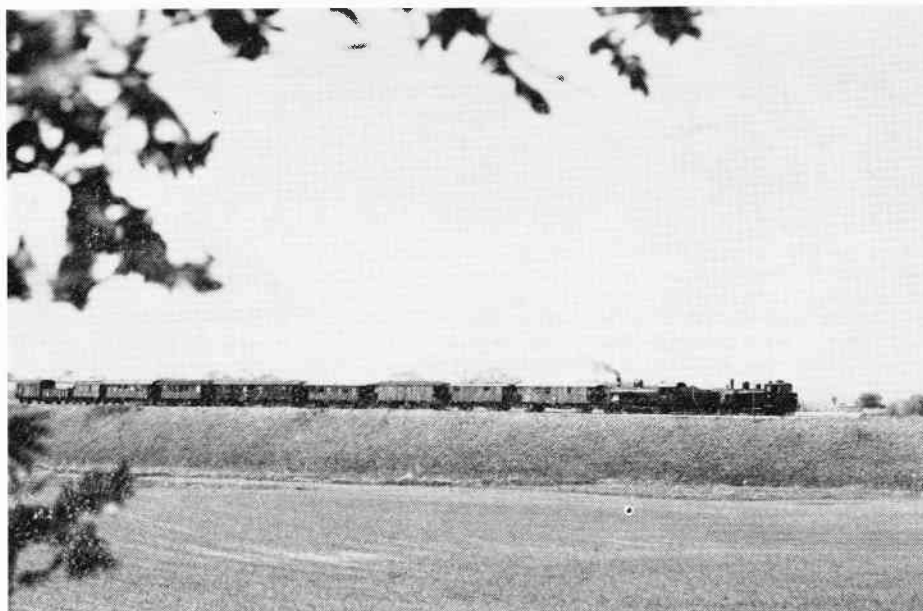
STØT VORE

ANNONCØRER

– DE STØTTER OS!

**Så gik
den sommer ...**

Udflugten på MHVJ den 20. maj 1979 med damplokomotiverne D 826 og HV 3 (her er toget »fanget« på dæmningen ved V. Torslev på vej til Mariager) foregik i det dejligste forårsvejr, og nu - mindre end fem måneder senere - kan vi se tilbage på en sommer som så mange andre. Desværre vil mange af denne sommers billeder få os til at huske sommeren 1979 som gråvejrets sommer. Foto: Asger Christiansen.



Dansk Veteran Jernbane Platte 1980

Den 7. Jernbane Platte med damplokomotivet K 564 som motiv er kommet.

Med dette nummer af Jernbanen følger en brochure om disse platter, der sælges til fordel for DJK's arbejde. Benyt bestillingskuponen, hvis De er interesseret i disse platter.



Foreningen til motorfærgeren KORSØR's bevarelse

Med dette nummer af tidskriftet følger en brochure om den nystiftede forening. Medlemskab sker ved henvendelse til: **Erhvervskontoret, Caspar Brands Plads 9, 4220 Korsør.**



POST I DANMARK

Danmarks Postvæsens historie genfortalt på Bing og Grøndahl porcelæn



Platte nr. 1:
Kong Christian IV's »Forordning for Postbudde« fra 1624. Danmarks første frimærke, udført i guld 4 R.B.S. fra 1851, indsat som midtpunkt i forordningen.



Platte nr. 2:
Københavns fodpost ca. 1806, med høj hat og gong-gong, der overrækker ung pige et brev. Efter datidig stik. Baggrunden tidstypisk bindingsværksbygning

Platte Nr. 3 KUGLEPOSTEN fremkommer i februar 1980



Platte nr. 4:
Danmarks første postdamper »MERCURIUS« fra 1828 til 1857. Hjuldampere sejlede på Storebælt og ses her i Nyborg Havn.



Platte nr. 5:
Danmarks første postbil fra 1903 ved Børsen, hvor Chr. IV indrettede det første postkontor.

Platterne er udført i hvid porcelæn, sort og rød tegning, ægte guldkant og gulddekoration.
Diameter 18 cm.

PR. STK. KR. 128,00

Sendes overalt + omkostninger.

SKOTSMAN Jensen
AKTIESELSKAB

FREDERIKSSUNDSVEJ 323-325
2700 BRØNSHØJ KØBENHAVN
TLF. (01) 60 20 01 & (01) 28 92 48
POSTGIRO 2 06 53 39

Nyt fra Nordjylland og FFJ nr. 34

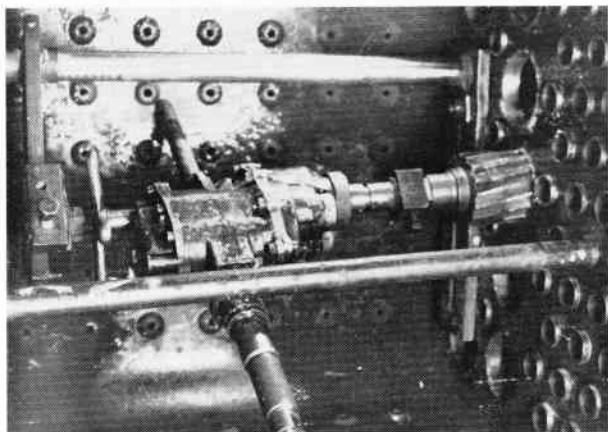
af E. Hedetoft; fotos: K. M. Jacobsen

Intet nyt er godt nyt, siger et gammelt ord, og når det er et stykke tid siden, vi har ladet høre fra os, er det netop et tegn på, at det har gået ganske godt.

Vores køresæson, der begyndte lidt svagt, blev ganske god, selv om der ikke har været kort særtog. Det elendige vejr har frataget folk lysten til at komme ud, pengestramningen har sikkert også sin andel, og endelig var vi udsat for at måtte afbestille bestilte særtog, fordi sporet var under reparation. Havde vor driftsområdechef O. W. Hansen ikke grebet ind, var vi såmænd ikke kommet til at køre en meter i sommer, men han klarede skærene for os.

Vi har nu så mange uddannede lokomotivbesætninger, at det kunne lade sig gøre at forsætte arbejdet i remisen på nr. 34 også om søndagene. Det har betydet, at tenderen nu er færdig bortset fra nogle enkelte bremses. Den blev indvendig behandlet med Epoxy, uden at det kom til arbejdsnedlæggelser eller fysiske blokader af arbejdsstedet. Det betyder, at tenderen vil kunne holde i mange, mange år.

Vort andet projekt i denne tid er kedlen. Vi var nogle stykker, der tilbragte feriedagene med at ordne rør i kedlen og gøre den klar til trykprøve. Det var meningen, at den officielle trykprøve skulle have været den 19. august, men der kom den berømte mand i vejen med en slæde.



Billedet er taget fra askekassen op i fyrkassen på nr. 34 og viser op-rivning af huller til overhederrør (diametren af rival er 102 mm). Rivningen foretages med luftboremaskine, og med et specialfremstillet mellemstykke mellem boremaskine og rival.

Ved de foreløbige trykprøver viste der sig nogle knækkede støttebolte, og det fænomen, at overhederrørene i visse tilfælde ikke kunne valsnes tætte på grund af urundheder i hullerne. (Trekantvalsning i sidste driftsperiode.) Det betød en måneds ekstraarbejde, men den 16. september aftaltes med den tilsynsførende, civilingeniør W. Bay som prøvedato. En måned går hurtigt, så det var nødven-

digt at gå til sagen, og det klaredes akkurat til 10 min. før Bay arriverede. Vi nåede det, men vi gjorde også den erfaring, at man kun skal tro på sig selv i sådanne situationer. Der var nogen, som svigtede, da vi skulle låne et vist stykke værktøj.

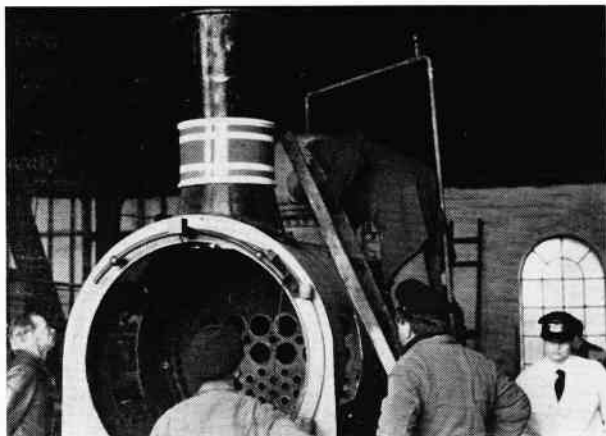


Valsning af overhederrør i fyrkassen foregår manuelt med en valse, hvis diameter er ca. 95 mm.

Men uanset alle genvordighederne lykkedes det at få tryk på kedlen, og efter et grundigt eftersyn af den af W. Bay blev kedlen godkendt med glans, og vi kan nu sige, at der med sikkerhed kommer et køreklart lokomotiv ud af FFJ nr. 34. Det arbejde, der mangler, er nu kun et spørgsmål om at montere en hel masse dele, der tilsammen giver et stk. damplokomotiv.



Valsningen i røgekammeret er blevet udført med forlængere til skrallen, således at trækket blev udenfor røgekammeret. Valsen til de små rør har en diameter på ca. 46 mm.



Ved trykprøven den 16. september blev alt undersøgt meget nøje for godkendelsen fandt sted. Her kontrollerer civilingenior W. Bay domnen for tæthed, og snart efter kunne kedlen godkendes, således at den videre opbygning af damplokomotivet FFJ nr. 34 kunne begyndes.

På andre fronter var den 16. september 1979 også skelsættende.

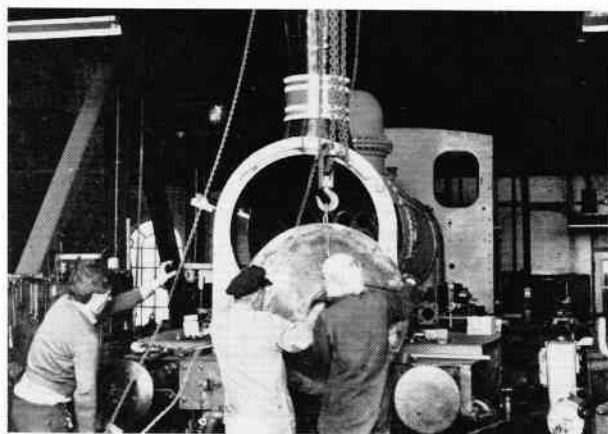
Vi indviede vores radioanlæg på lokomotivet F 663, så vi nu er i forbindelse med kommandoposten under hele turen til Grønlandshavnen og tilbage.

Det anlæg, vi har fået Generaldirektoratets tilladelse til at benytte, og som vi har fået til en favorabel pris, er et Stornoanlæg. Det har en sendeeffekt på 16 gange en almindelig Walkie, nemlig 8 Watt og har krystaller slebet til Statsbanernes rangerradio kanal 19 (457,825 Mhz) og med selektivt opkald på 2 Khz. De ydre tegn på radioen er få og små. På taget er fastgjort en cirkulær stålplade med en diameter på 80 cm, og i centrum er stavantennen, der er 406 mm lang, anbragt. Inde i førerhuset er selve radioudstyret anbragt i et tidligere toiletskab, og vittige hoveder kalder anlægget for »Badekarret«.

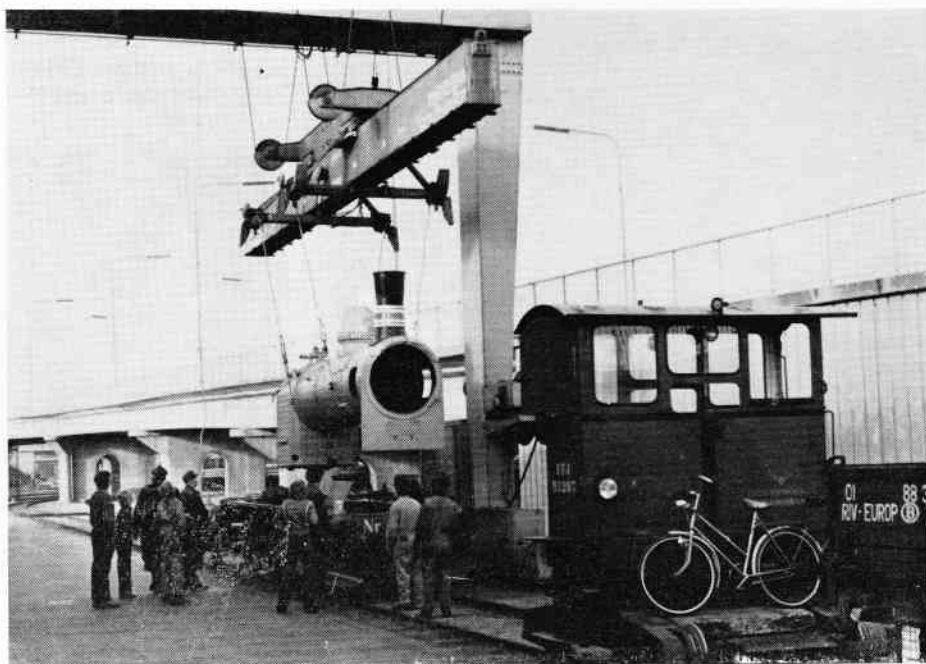
Det får strøm fra maskinens akkumulator (driftsspænding 10–15 V), og det fungerer udmærket. Der er kun et sted, hvor vi passerer under Konti-Scan-højspændingsledningerne, at der er »sus« på.

Det er en betryggelse for os nu at vide, at vi kan få hjælp med det samme, dersom vi kommer i en trængt situation, og vi har også den glæde, at vi nu kan melde os og få indkørsel uden at skulle standse først.

Af glædelig nyt kan vi også meddele, at på turen gjorde Mogens Bendtsen tjeneste som fyrbøder med Bay som censor, og Mogens bestod den praktiske prøve med glans. Vi ønsker til lykke.



Den 29. september kunne nogle af de store dele af FFJ nr. 34 sættes på plads på selve lokomotivets undervogn. Her er det røgkammerdøren, der er ved at finde sin rette plads igen.



Det var et »drømmesyn«, da kedel og fyrkasse til FFJ nr. 34 atter kunne bringes på plads på den omhyggeligt restaurerede undervogn den 29. september 1979. Limfjordsbanens egen rangertraktor FFJ M 1207 sørgede for transport af såvel undervogn som kedel til containerkranen, der så anbragte kedel m.v. på undervognen. I de næste numre af JERNBANEN vil vi følge afslutningen af istandsættelsen af FFJ nr. 34, som personalet ved Limfjordsbanen håber at kunne sætte i drift i 1980.

Nyt fra UK-Modeller

Nu er flere måneders forskningsarbejde færdigt, og vores leverandør i England er i gang med produktionen af vores første danske lokomotiv, som skulle være parat til levering i slutningen af november.

Vi har valgt:

DSB litra C maskine

i HO hvidtmetal samlesæt, med motor og alle dele klar til samling med lim. Hvis man hellere vil have lokomotivet færdigbygget, kan det også klares. Denne sæsons katalog er nu færdigt – udvalget er større end sidst, med mange flere løsdele. Med kataloget er der også et informationshæfte, som beskriver produkterne, og giver vejledning i brug af f.eks. Plastikard. Prisen på katalog + hæfte er stadigvæk 5 kr.

Med venlig hilsen

UK-Modeller

Postbox 32, 2620 Albertslund

- S 124: SB M 2 har fået udtaget motoren. Oplysningerne om »motor» og »effekt» slettes.
- S 131: VLTJ 5 solgt til »Kolding Lokomotiv Klub». Oplysningerne om VLTJ 5 slettes (byggenummer og -år).
- S 139: VNJ 11 solgt til »Kolding Lokomotiv Klub». Oplysningerne på siden slettes.
- S 141: VNJ MB 54 monteret med Leyland-motor som MB 51 og MB 53, jfr Supplement 1977-01-01 og 1978-01-01.
- S 147: ØSJS Sm 14 under ombygning til motortrolje. Ombygningen ikke afsluttet pr 1979-01-01.
- S 149: Følgende nye MB tilføjes: MB 24, 25. »Byggeår» rettes til »1953, 1954, 1956». Følgende fodnote tilføjes: »MB 24 1954-1978 SJ Y6 1017» og »MB 25 1956-1978 SJ Y6 1098».
- S 149a: Ny side tilføjes. Se under »HHJ/HTJS 27», side 84a. Skinnebussen ikke nynummereret ved ØSJS.
- S 149b: Ny side tilføjes. Se under »HHJ/OHJS 42», side 84b. Skinnebussen ikke nynummereret ved ØSJS.

Supplement 1979-01-01 til

Danske lokomotiver og motorvogne 1976-01-01

- S 18: R 946 udrangeret (overdraget Jernbanemuseet). Samtlige oplysninger slettes.
- S 24: MH 330 udrangeret.
- S 26: Oplysningerne om MH 330 slettes.
- S 34: Elektrisk generator til togopvarmning er installeret i MZ 1427, 1428, 1429, 1430 og 1431.
- S 35: Følgende angivelser tilføjes:

MZ 1456	Bofors-Nohab	3022	1977
MZ 1457	Bofors-Nohab	3023	1977
MZ 1458	Bofors-Nohab	3024	1977
MZ 1459	Bofors-Nohab	3025	1977
MZ 1460	Bofors-Nohab	3026	1977
MZ 1461	Bofors-Nohab	3027	1977
- S 38: MM 791, 794, 795, 796, 798, 800, 802, 803, 806, 807, 808, 809, 810, 812, 814, 815, 816, 817, 818 og 819 udrangeret. Samtlige oplysninger på siden slettes.
- S 41: Oplysningerne om MM 791, 794, 795, 796, 798, 800, 802, 803, 806, 807, 808, 809, 810, 812, 814, 815, 816, 817, 818, 819 slettes.
- S 44: Følgende nye MU-vogne tilføjes:

MU 8554 Frichs 1471 1977	MU 8560 Frichs 1477 1978
MU 8555 Frichs 1472 1977	MU 8561 Frichs 1478 1978
MU 8556 Frichs 1473 1978	MU 8562 Frichs 1479 1978
MU 8557 Frichs 1474 1978	MU 8563 Frichs 1480 1978
MU 8558 Frichs 1475 1978	MU 8564 Frichs 1481 1978
MU 8559 Frichs 1476 1978	MU 8565 Frichs 1482 1978
- S 45: MO 1823, 1830, 1833, 1834, 1845, 1858, 1862, 1866, 1867 og 1871 udrangeret.
- S 46: MO 1961, 1973, 1974, 1978, 1982, 1987, 1990 og 1992 udrangeret.
- S 47: Oplysningerne om MO 1823, 1830, 1833, 1834, 1845, 1858, 1862, 1866, 1867 og 1871 slettes.
- S 48: Oplysningerne om MO 1961, 1973, 1974, 1978, 1982, 1987, 1990 og 1992 slettes.

- S 54: Traktor 70 udrangeret. Samtlige oplysninger på siden slettes.
- S 60: AB 1 solgt til Lollandsbanen — LJ M 15. Oplysningerne på siden overføres til ny side 104b.
- S 81: HHJ T 1 har fået ny motor. »Motor» rettes til »Ford Thames, 6-cylindret». »Effekt» rettes til »150 HK/1800 omdr».
- S 82: HHJ Sm 22 solgt til »Omstigningsklubben». Oplysningerne på siden slettes.
- S 84a: HHJ/HTJS 27 solgt til Østbanen. Oplysningerne på siden overføres til ny side 149a. Endnu ikke nynummereret ved Østbanen.
- S 84b: HHJ/OHJ S 42 solgt til Østbanen. Oplysningerne på siden overføres til ny side 149b. Endnu ikke nynummereret ved Østbanen.
- S 85: Følgende ny YBM tilføjes: »Ikke omnummereret». Bygget af ASJ-L i 1954.
Følgende fodnote tilføjes: »1978 fra SJ Y6 1025».
- S 91: HP 41 solgt til Lollandsbanen. Oplysningerne på siden overføres til ny side 104a.
- S 92: HTJ G 625 solgt til »Dansk Jernbane-Klub». Oplysningerne på siden slettes.
- S 96: HTJ (41) udrangeret. Oplysningerne på siden slettes.
- S 98: LJ M 2 solgt til »Veteranbanen Bryrup—Vrads». Oplysningerne på siden slettes.
- S 102: LJ M 11 har fået ny Leyland-motor. »Effekt» rettes til »200 HK/1800 omdr».
- S 104: LJ M 13 udrangeret. Oplysningerne på siden slettes.
- S 104a: Ny side tilføjes. Se under »HP 41», side 91. HP 41 hedder nu LJ M 13.
- S 104b: Ny side tilføjes. Se under »AB 1», side 60. AB 1 hedder nu LJ M 15.
- S 112: OHJ D 857 solgt til »Kolding Lokomotiv Klub». Oplysningerne på siden slettes.



OHJ 45, 46

OHJ 45, Holbæk 1978

Akselrækkefølge
Byggested
Byggenummer
Byggeår
Transmission
Motor
Effekt
Maksimalhastighed
Længde over puffer
Akselafstand
Tjenestevægt
1965—1978 Nora Bergslags Järnväg T26, T25.



MR 4010-4009, Lystrup station 1978

Akselrækkefølge
Byggested
Byggenummer
Byggeår
Transmission
Motor
Effekt
Maksimalhastighed
Længde over puffer
Akselafstand
Tjenestevægt
Antal siddepladser
Fast sammenkoblet til tovgangstog med samlet længde på 44670 mm.

Side 49a:

Fabrikationsnumre for dieselhydrauliske motorvogne, litra MR

MR 4001	Uerdingen	83006	1978	MR 4032	Scandia	29027	1978
MR 4002	Uerdingen	83006	1978	MR 4033	Scandia	29028	1978
MR 4003	Uerdingen	83007	1978	MR 4034	Scandia	29029	1978
MR 4004	Uerdingen	83007	1978	MR 4035	Scandia	29030	1978
MR 4005	Uerdingen	83008	1978	MR 4036	Scandia	29031	1978
MR 4006	Uerdingen	83008	1978	MR 4037	Scandia	29032	1978
MR 4007	Uerdingen	83009	1978	MR 4038	Scandia	29033	1978
MR 4008	Uerdingen	83009	1978	MR 4039	Scandia	29034	1978
MR 4009	Uerdingen	83010	1978	MR 4040	Scandia	29035	1978
MR 4010	Uerdingen	83010	1978	MR 4041	Scandia	29036	1979
MR 4011	Uerdingen	83011	1978	MR 4042	Scandia	29037	1979
MR 4012	Uerdingen	83011	1978	MR 4043	Scandia	29038	1979
MR 4013	Uerdingen	83012	1978	MR 4044	Scandia	29039	1979
MR 4014	Uerdingen	83012	1978	MR 4045	Scandia	29040	1979
MR 4015	Uerdingen	83013	1978	MR 4046	Scandia	29041	1979
MR 4016	Uerdingen	83013	1978	MR 4047	Scandia	29042	1979
MR 4017	Uerdingen	83014	1978	MR 4048	Scandia	29043	1979
MR 4018	Uerdingen	83014	1978	MR 4049	Scandia	29044	1979
MR 4019	Uerdingen	83015	1978	MR 4050	Scandia	29045	1979
MR 4020	Uerdingen	83015	1978	MR 4051	Scandia	29046	1979
MR 4021	Uerdingen	83016	1978	MR 4052	Scandia	29047	1979
MR 4022	Uerdingen	83016	1978	MR 4053	Scandia	29048	1979
MR 4023	Uerdingen	83017	1978	MR 4054	Scandia	29049	1979
MR 4024	Uerdingen	83017	1978	MR 4055	Scandia	29050	1979
MR 4025	Uerdingen	83018	1978	MR 4056	Scandia	29051	1979
MR 4026	Uerdingen	83018	1978	MR 4057	Scandia	29052	1979
MR 4027	Uerdingen	83019	1978	MR 4058	Scandia	29053	1979
MR 4028	Uerdingen	83019	1978	MR 4059	Scandia	29054	1979
MR 4029	Uerdingen	83020	1978	MR 4060	Scandia	29055	1979
MR 4030	Uerdingen	83020	1978	MR 4061	Scandia	29186	1979
MR 4031	Scandia	29026	1978	MR 4062	Scandia	29187	1979

MR 4041—4062 leveres 1979.

ANDERS NIELSEN

Murermester

Refshale Byvej 11
Maribo
Tlf. (03) 88 28 13

Reparationer – Badeværelser – Tilbygninger

Tilbud gives uden forbindelse

STOKKEMARKE KRO

v/ Palle Lotze

V. Landevej 264
Tlf. (03) 91 10 08

Det gode spisested

Hyggelige lokaler – Populære priser

Selskaber modtages indtil 200 kuverter

HYLLINGE KRO

14 km fra Næstved mod Slagelse

Tlf. (03) 74 41 29

1. kl. køkken – Populære priser

Nyistandsatte lokaler

Selskaber modtages indtil 150 personer

Velkommen hos

IRENE og FINN JENSEN
(Nyt værtspar)

RØDBY HAVN AUTO- OG PLADEVÆRKSTED

v/ Niels Chr. Krag

Færgevej 17
Tlf. (03) 90 52 02

Alle autoreparationer udføres

Opretning og pladearbejde udføres
med moderne værktøj

Fagmæssig udførelse – Hurtig levering

237 HR ASGER BERGH
PILEHUSENE 84
2600 GLOSTRUP

BODEGA SPAR 2

v/Bent Hansen
Lodsvej 1 – Dalmose
Telefon (03) 58 84 44

Stedet hvor man mødes
og hygger sig med vennerne

BP LOLLAND DEPOT

Evald Jørgensen
Havnen – Sakskøbing
Tlf. (03) 89 44 11

Vil De have service –
så kør til



KJELD MORTENSEN Service

Østre Landevej 46 – Maribo
Telefon (03) 88 00 72

Maskinvask og Quick Service

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen
Bandholm – (03) 88 80 94



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Platterne sælges til støtte for
Dansk Jernbane-Klub's arbejde



De kan endnu erhverve

- Jernbaneplatte nr. 2 – 1975, Litra G. 625
- Jernbaneplatte nr. 4 – 1977, FFJ nr. 34
- Jernbaneplatte nr. 5 – 1978, Litra F. 663
- Jernbaneplatte nr. 6 – 1979, Litra E. 978
- Jernbaneplatte nr. 7 – 1980, Litra K. 564

Platterne er udført i Bing & Grøndahl's smukke blå underglasur design .-

Leveres i smuk gavekarton – **Pris kr. 117,- pr. stk.**



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Kildebakkegårds Allé 59 A
2860 Søborg – Tlf. (01) 67 68 44
Postgiro nr. 4 21 10 73

