

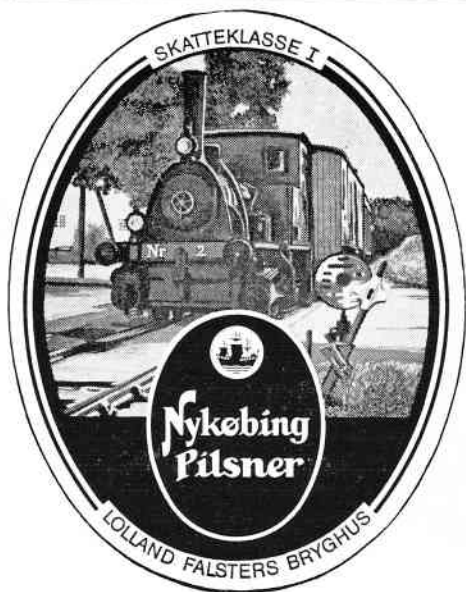
jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **7-8**
DECEMBER 1973

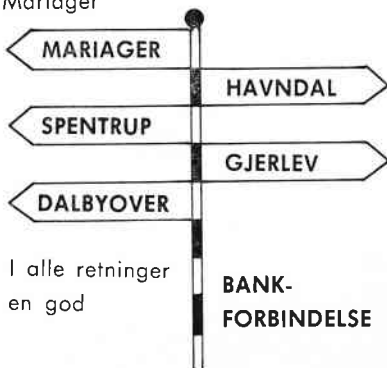


Alle veje fører til

BANKEN FOR MARIAGER OG OMEGN

AKTIESELSKAB - (ØSTJYDSK BANK)

9550 Mariager



Bankbussen kører endvidere til 13 pladser!

Skagenbanen

Skagen

*

Telf. (08) 44 10 10

Er De på sporet af
LEICA, NIKON ELLER HASSELBLAD

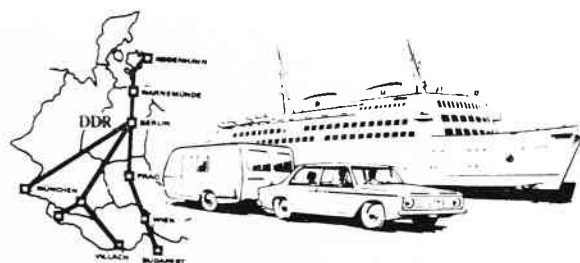
så besøg

FAUNA FOTO A/S

Gl. Kongevej 111 - København V
VEster 8920



Den mest direkte rute



til Syd- og Mellemeuropa

Flere og flere rejser til Berlin, Øst- og Sydeuropa over den gamle rute **Gedser-Warnemünde**. 1.410 km motorvej med gode forbindelser til Sydeuropa venter Dem i DDR.

Overfarten tager kun 1 time 50 min. med den moderne færge »Warnemünde«.

Afg. Gedser	1.15 - 9.55 - 15.10 - *20.15
Afg. Warnemünde	3.45 - 12.25 - 17.40 - *22.45
* Kun torsdag	



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



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

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

Formand:
Politiadvokat Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 2209.

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

Postgirokonto nr. 15 38 30,
adresseret til:
Dansk Jernbane-Klub,
Kassereren,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

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

DJK's nordjyske afdeling:
Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Alborg.
Tlf. (08) 13 16 26.

DJK's midtjyske afdeling:
Uffe Andersson,
Murevej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:
Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

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

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

Medlemskontingent for året 1974:
Ordinære medlemmer kr. 40,00
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. januar 1974) kr. 30,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00
Indmeldelsesformular kan rekvireres
hos sekretariatet (se øverst) – og kon-
tingentindbetalingen sker på det under
»Kassereren« angivne postgironummer.

jernbanen

Nr. 7-8 - 1973

13. årgang

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

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

Annoncøekspedition:
Otto Danielsen,
Gefionsvej 5 B, 3060 Espergærde.
Tlf. (03) 23 18 60.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Girokortet

Kontingentet for 1974

Med dette nummer af tidsskriftet følger et indbetalingskort, der bedes benyttet til snarlig indbetaling af kontingentet for 1974. Kontingentet andrager – i henhold til beslutning på den ordinære generalforsamling den 29. april 1973: **Kr. 40,-** – for medlemmer under 18 år (den 1. januar 1974) dog kr. 30,-.

Det vil være til stor hjælp for kassereren, hvis De husker at påføre Deres medlemsnummer – det er påført medlemskortet (stamkortet).

Bemærk, at kvitteringsdelen på giro-indbetalingskortet – efter postvæsenets kvittering er påført – er gyldigt medlemskort for 1974 og kan indsættes i stamkortet.

Og som vi plejer at afslutte denne lille opfordring: Alle bidrag – små som store – udover det egentlige kontingent – modtages med tak.



**Foreningens medlemmer
og »Jernbanen«
annoncører ønskes
en glædelig jul
og et lykkeligt 1974**

Vort forsidebillede:

Koldt og gråt er det i december måned – så lidt »snedrys« hjælper på humøret – og landskabets udseende. Det kan også jernbanernes personale acceptere, så længe der kun er tale om »snedrys«, for sne i mængder og højtidstrafik »går dårligt sammen«. MS-lyntoget, der ses her på den »jyske østbane« i nærheden af Hylke, er historie nu – de sidste MB- og MS-lyntog udrangeres des i oktober måned.

Foto: DSB (Rodevang)

Et gammelt minde

Bjärred - Lund - Harlösa Järnvägar

Af Birger Wilcke

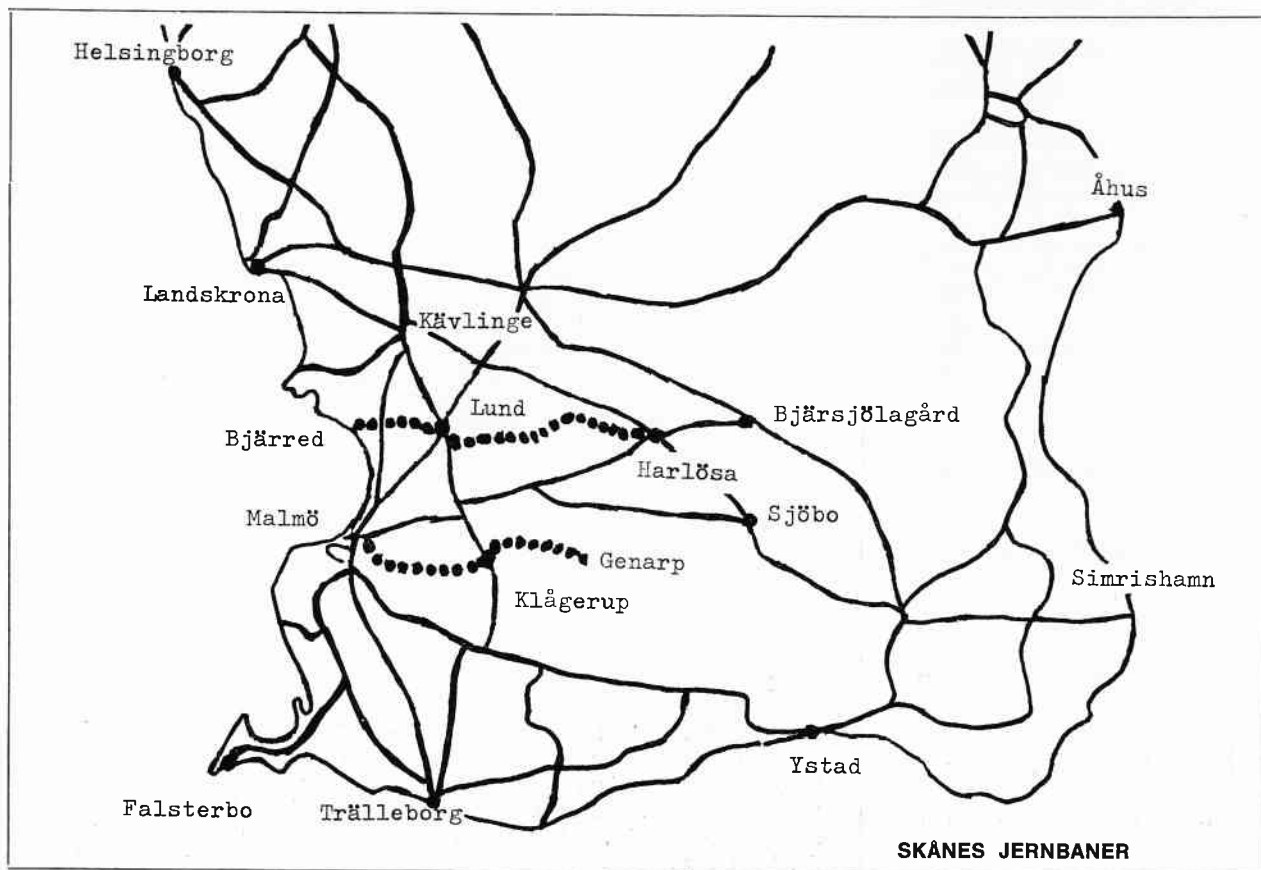
Næppe noget andet landskab i Norden har haft et så tæt banenet som Skåne, både i forhold til landskabets størrelse og dets indbyggerantal. Og næppe noget andet sted er banenettet blevet i den grad indskrænket, efter at man omhyggeligt og systematisk havde ødelagt trafikken ved at indskrænke toggangen til nogle få tog daglig i hver retning. Som en afgået direktør for statsbanerne i Sverige udtalte: »SJ's fremtid ligger på landevejen«. Man havde ventet sig meget mere af statens overtagelse af det private banenet, forhåbninger der i lige så høj grad blev gjort til skamme, som de man nærrede her i landet, da statsbanerne overtog Slangerupbanen og det sydfynske banenet.

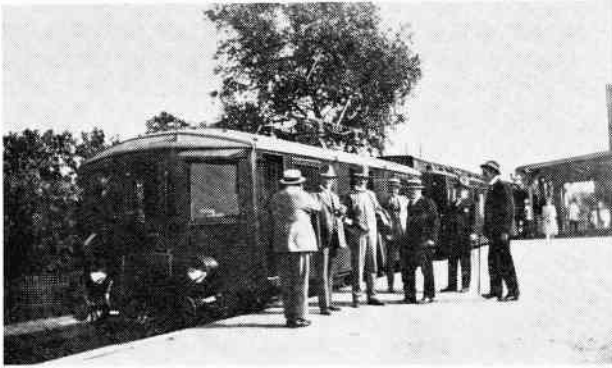
De fleste af Skånes mange privatbaner blev overtaget af statsbanerne under anden verdenskrig, men nogle enkelte kom ikke med, Malmö-Genarps Järnväg, fordi man ikke mente den havde tilstrækkelig almen betydning, Bjärred-Lund-Harlösa Järnvägar, fordi ejeren, Lunds stad, opgav driften af banen allerede inden statsovertagelserne for alvor satte ind.

Det skånske lokalbanenet var fra starten centreret om jernbaneknudepunktet Eslöv på den sydlige stambane, hvorfra der allerede i forrige århundrede byggedes baner ud til Tomelilla-Ystad, Hörby-Kristiansstad, Klippan og Landskrona og Hälsingborg over Billeberga.

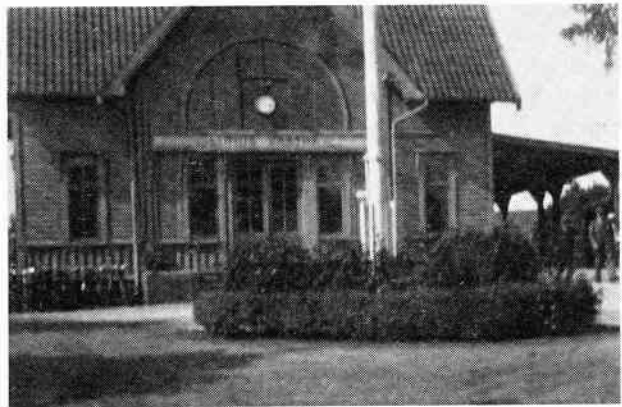
Endvidere byggedes en række linier ud fra Malmö, til Falsterbo, Trälleborg, Ystad og Simrishamn, senere i 1910/11 forøget med sidebanen Dalby-Harlösa-Bjarsjölagård. For ikke at blive udspillet af større sydlige og nordlige nabobyer, Malmö og Hälsingborg, satsede Landskrona endvidere på flere baneanlæg, til Billesholm og Lund-Trälleborg, samt sidst også på at få andel i det fjernere østlige opland ved at tegne aktier i en bane, der fra Kävlinge, 19 km syd for Landskrona, hvortil der var jernbaneforbindelse ad Landskrona-Lund-Trälleborgbanen, strakte sig i sydøstlig retning først til Örtofta, hvor den krydsede den sydlige stambane og herfra videre over Harlösa til Sjöbo på banen fra Malmö til Simrishamn.

Både banerne fra Eslöv til Ystad og fra Malmö til Simrishamn havde på ubehagelig måde gjort indhug i Lunds gamle opland og ved forslaget om anlæg af





Danske privatbanedirektørers udflugt til Lunds Västra, 1920. Yderst til højre ses direktør Kuhlmann. Arkiv BW



Lunds Västra station, 1937.

Foto: Birger Wilcke.

en bane fra Kävlinge over Örtofta, kun en halv snes km nord om Lund ville dette yderligere blive indskrænket. Det var derfor naturligt, at man da disse planer kom frem også begyndte at røre på sig i Lund, hvor der allerede i 1894 afholdtes et møde om at bygge en bane østpå fra Lund til Revinge, 20 km inde i landet.

Da der viste sig stor interesse for planerne, opnåedes der allerede i 1895 koncession på banen, en koncession, som det dog ikke lykkedes at udnytte, da der viste sig uanede vanskeligheder ved at blive enige om indførslen af banen til statsbanernes station, som der oprindeligt var planer om skulle ske nord om byen. Først da planerne om en bane fra Kävlinge var ved at blive til alvor, kom der igen gang i planerne, dennegang om en bane fra Lund over Revinge til Viken på Kävlinge-Sjöbobanen. Der synes dog ikke at have været alt godt samarbejde mellem de to banekomiteer, idet det senere viste sig, at det andet selskab slet ikke ville anlægge nogen station ved Viken, hvorfor man måtte ændre planerne til en bane til Harlösa. 19/12 1902 opnåedes koncession på banen til Revingehed og den 21/10 1904 på fortsættelsen til Harlösa. Man regnede, at der skulle tegnes aktier for 750.000 kr., af hvilke man kun fik de 125.000 kr. hos private – folk på egnen havde åbenbart en fornemmelse af, hvordan det ville gå med den nye banes økonomi, så kommunerne måtte punge ud med resten, heraf Lund kommune med 500.000 kr. og Södra Sandby kommune med 75.000 kr. Udover aktiekapitalen tilvejebragtes den fornødne kapital ved optagelse af et obligationslån på 500.000 kr., som det dog kun var muligt at opnå, efter at man havde formået Lunds stadsfullmägtiga til at tegne kaution for lånet. Nu var byens jernbanebegejstring dog ved at blive en del af borgerne for meget, og der udspandt sig en større fejde om, hvorvidt man nu ikke var gået for vidt, en fejde, der endte med, at den kritiske del af borgerrepræsentanterne overklagede majoritetsbeslutningen til kongen, en klage, der dog blev afvist. Allerede inden dette var sket, var man imidlertid gået i gang med jernbanebyggeriet, således at strækningen til Revingehed kunne åbnes den 27/5 1905 og forlængelsen til Harlösa den 3/2 1906, hvor man 15 dage senere, ved åbningen af strækningen

Kävlinge-Sjöbo opnåede forbindelse sydpå til Ystad og Simrishamn.

Allerede inden man åbnede den i 12 år forberedte bane til Harlösa, var det imidlertid lykkedes at skaffe midler til også at åbne en bane vestpå fra Lund. I 1896 var der opkommet planer om en elektrisk bane, der kunne forbinde byen med beboernes yndlingsbadested Bjärred, der kun lå 11 km fjernt fra byen. Terrænet var fladt og uden vanskeligheder, og man regnede nærmest med at anlægge en elektrisk sporvej, hvortil man ville få den fornødne kraft, enten fra en egen kraftstation ved Fjälje eller fra det påtænkte elektricitetsværk i Lund.

I 1898 holdtes et konstituerende møde i Lund-Bjärreds Järnvägsaktiebolag, og den 23/9 1899 opnåedes der koncession. Allerede på dette tidspunkt var der imidlertid opstået stridigheder i ledelsen, idet det viste sig, at der var for store tekniske vanskeligheder med anlæggelse af en elektrisk bane, hvorfor flertallet af interessenterne i stedet ville anvende damplokomotiver, hvad andre af initiativtagerne ikke ville gå med til. Enden blev, at man købte to damplokomotiver og gik i gang med anlægget af banen.

Man ville gerne have denne åbnet til badesæsonen i 1901, men havde gjort regning uden vært, da det viste sig, at der var store vanskeligheder med at blive enige med statsbanerne om anlæg af en viadukt over disses vestkystlinie ved Flädje. Inden man havde overvundet vanskelighederne, var man kommet godt hen på sommeren, hvorfor banen først kunne åbnes den 27. august, da badesæsonen næsten var forbi, en kedelig bét i starten for det nye foretagende. Også i dette selskab måtte Lund stad tegne en betydelig del af aktiekapitalen og påtage sig kautionsforpligtelser for obligationslån, hvilket yderligere nødvendiggjordes af, at overslaget over udgifterne ved baneanlægget, der var sat til godt 500.000 kr., overskredes med 362.000 kr.

Lund stod nu med to privatbaner, der fra begyndelsen dreves særskilt, men som efter kort tids forløb skulle komme under én ledelse. Bjärredbanen havde sin egen station, nogle hundrede meter vest

for statsbanestationen: Lunds Västra, en fantasifuld træbygning i bedste »Snickarefröjdstil« fra sekelskiftet, malet gul og med høje røde tegltage og et bredt tag ud over perronen. På denne station, der havde sporforbindelse med statsbanestationen, og via denne også med Harlösa-banen, fandtes en lokomotivremise med to pladser og et mindre værksted, der få år efter banens åbning blev nedlagt.

Fra Lund gik banen i stik østlig retning over iladt land, forbi to holdepladser med sidespor, Nybble og Gammelmark, hvor der tillige var en ventehal for de rejsende. Videre til banens to eneste mellemstationer, Fjälje og Leråkra, fra hvilken sidste, der var sidespor til Flädie station på statsbanen med en kurveradius på kun 250 m. Togene fra Lund kørte igennem uden at standse i Leråkra til Flädie, hvorfra de bakkede tilbage til Leråkra og fortsatte på en viadukt over statsbanen forbi holde- og lastpladsen Kanik til Bjärred, 11 km fra Lunds Västra, hvor der var opført en imponant bygning i stil med stationsbygningen i Lund, der tillige indeholdt postkontor og i tidligere tider udskænkning.



Lokomotiv nr. 2 med tog ved holdepladsen Högevall i Lund, sommeren 1937. Foto: Birger Wilcke

Harlösa-banen havde sporforbindelse med Lunds station, hvortil – uvist af hvilken grund – persontogene imidlertid aldrig fremførtes, idet man i stedet havde en holdeplads 600 m syd for stationen, umiddelbart vest for et kommunalt anlæg, hvor der var anlagt en jordperron. Der var ingen sidespor her, hvorfor lokomotiverne, når togene ankom fra Harlösa, vendtes på sydbanegården, kørtes hen i togets bageste ende og skubbede dette til holdepladsen, der bar det pompøse navn Högevall.

Herfra gik banen syd om byen til sin egen station Lunds södra, hvor der var opstillingsspor for banens materiel, lokomotivremise med to pladser og værksted. Stationsbygningen var i modsætning til Bjärredbanens af sten. En uanseelig rød murstensbygning med siderisalit opført af den samme arkitekt, der havde opført Kävlinge–Sjöbobanens stationer og i hovedsagen var mage til banens mellemstationer.

Fra Lunds södra gik banen først i nordlig og derefter i stik østlig retning, forbi en holdeplads med

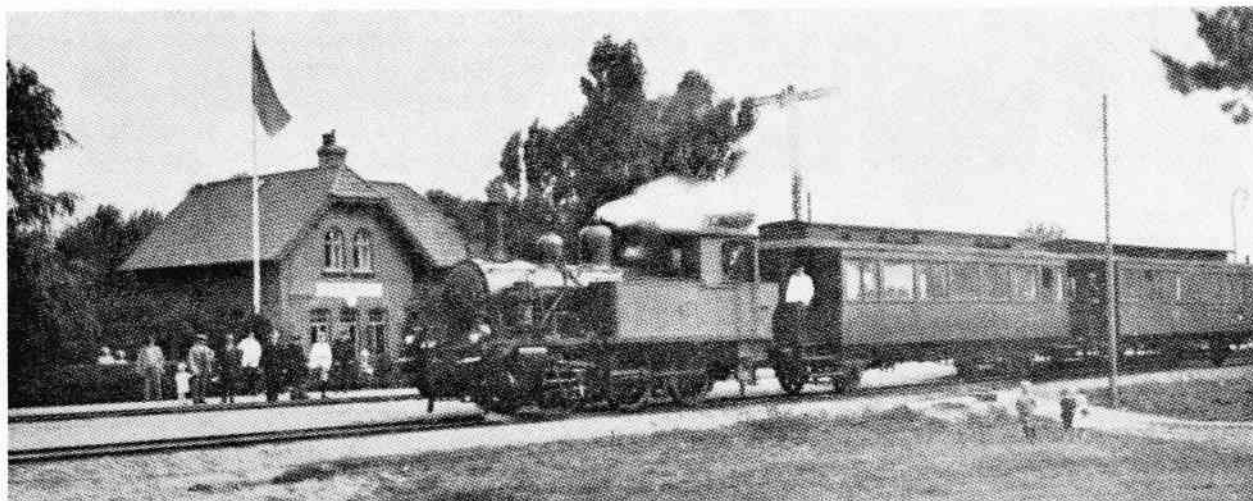
sidespor, Lunds Östra, forbi holdepladsen Arendala, ligeledes med sidespor til Hardeberga station, 7 km fra Lund, hvorfra der var sidespor til en sandstensgrav syd for banen, der senere indkøbtes af Lunds stad, i forbindelse med hvilken der opførtes en makadamfabrik, der gennem mange år var banens væsentligste godskunde. Indtægterne udgjorde herfra op til 200.000 kr. på et år. Efter at have passeret en holde- og lastplads med det poetiske navn, Fågel-sång, opnåedes ved 12 km hovedstationen Södra Sandby ved den store landsby af samme navn med omkring 1000 indbyggere i kommunen, kirke, skole, hotel, bank, mejeri, støberi, handlende og håndværksvirksomheder. Omsætningen ved stationen udgjorde i 1925 ca. 60.000 kr.

Fra Sandby gik banen forbi Skatteberga holdeplads med sidespor til Revingeby station, 20 km fra Lund, og Revingehed station 21 km fra Lund. Revinge er en ret ubetydelig landsby, hvorimod der tidvis var en betydelig trafik til Revingehed, hvor Södra skånska infanteriregimentet havde sin samlingsplads med plads til 2500 mand. Efter at have gået gennem en mindre skov, gik banen på en høj bro over Kävlinge å og nåede 24 km fra Lund, Harlösa station, et nu uddødt jernbaneknudepunkt, hvor foruden de allerede nævnte baner i 1910 tilkom Simrishamnsbanens sidebane Dalby–Harlösa–Bjarsjölagård.

Man havde stillet store forhåbninger til de nye baner. Disse slog til en vis grad til for så vidt de begge var med til at fastholde byens opland, og man for Bjärredbanens vedkommende fik en for datiden fortræffelig transportmulighed ud til vandet. Men for byens økonomi blev de nye baner et dyrt bekendtskab. Bjärredbanen havde, som man kunne forvente, kun en forsvindende godstrafik, dels teglsten fra et teglværk ved Kanik, dels roer og roeaaffald i sæsonen, medens persontrafikken var koncentreret til de få sommermåneder.

Banedriften gav regelmæssigt underskud, som kommunen måtte dække ved lån, som man havde meget ringe håb om nogen sinde at få tilbagebetalt. I 1909 var 2/3 af aktiekapitalen tabt. Banen var uden likvide midler, og i 1910 måtte man give op, hvorefter statsbanerne overtog driften fra den 13/4. Allerede den 22. besluttede kommunen dog helt at overtage banen og fortsatte nu driften af denne lige til dens nedlæggelse.

På lignende måde gik det Lund–Harlösa banen. Det første år gav driften et underskud på op mod 4000 kr., og de følgende år steg tabet støt, først til 20.000 kr. og senere til 55.000 kr., noget uhørt for en jernbane på den tid, hvor der ingen konkurrence var. I 1908 måtte banen bede kommunen om hjælp, og i 1909 overtog denne ansvaret for banens gæld, medens banen det følgende år helt overgik til kommunen. Jernbanemodstanderne klagede også denne gang over kommunens beslutning, men uden resultat. Når kommunen viste en så stor interesse for banen, hang dette imidlertid sammen med, at kom-



Söndra Sandby station med tog.

Arkiv BW

munen var interesseret i at overtage dels stenværkerne i Hardeberga, dels banens to grusgrave. I 1914 var overtagelsen af det hele i orden, hvorefter man påbegyndte en omfattende produktion af makadam, både til kommunens egne veje og til salg til andre.

Fra og med 1911 blev de to baner forvaltet af kommunens kærnerkontor og drevet i fællesskab som kommunal bane. Efter at underskuddet i krigsårene havde været meget betydeligt, forenkledes driften i 1920, og man afskaffede således som en af de første baner stationsmestrene til fordel for ekspeditricer. I 1915 lykkedes det at gennemføre den fra begyndelsen planlagte elektrificering af Bjärredstrækningen, hvilket kostede det i nutidens øjne usandsynligt lave beløb af 90.000 kr., hvortil kom prisen for anskaffelsen af en motorvogn med rejse-godsrum på 43.000 kr. Der anvendtes en spænding på 15.000 V.

Toggangen på Bjärredbanen var som man kan forstå højst forskellig i sommermånederne og det øvrige år. I efteråret 1937 var der således ti tog i hver retning. Der anvendtes fra 19 til 21 minutter til turen, eftersom de gik frem til statsbanen i Flädie, hvortil de 7 fremførtes, eller ej. I sommeren 1937 (1/6 til 5/9) var der derimod femten tog og endnu flere på søn- og helligdage.

På Harlösa-strækningen var toggangen præget af forbindelserne i Harlösa. Der gik på almindelige hverdage tre persontog i hver retning og på onsdage og lørdage fire, medens der på søn- og helligdage var fem. Togstammen overnattede i Harlösa, hvorfra det første tog gik kl. 6.40 om morgenen (efterår 1938) og det sidste kl. 17.10, medens der var tog fra Lund 7.25, 16.10 og 19.22. Herudover var der et dagligt personførende godstog fra Lund Södra 10.55, der ankom 12.40 til Harlösa, hvorfra det returnerede 13.25, med ankomst til Lund 14.52. Udover dette kørtes der særgodstog mellem Lund og Hardeberga i det for stentransporterne fornødne omfang.

I trediverne viste der sig en væsentlig nedgang i banens trafik. Medens man i 1925 havde haft 285.000 rejser, var tallet i 1938 nede på 250.000. Værre var det imidlertid, at indtægterne – på grund af reduktion af billetpriserne for at kunne konkurrere med bilerne – var faldet fra 145.000 kr. til 97.000 kr. Vognladningsgodset havde holdt sig på omkring 110.000 t, medens stykgodset næsten helt var forsvundet. Indtægterne af godstrafikken var gået ned fra 194.000 kr. til 89.000 kr. som følge af reduktioner af fragsatserne. Dette beløb viste imidlertid meget lidt om banens rentabilitet, idet kommunen jo selv fastsatte fragterne for stentransporterne, og det derfor var noget af en formssag, om man ville belaste banen eller stenværket med de transportudgifter, der faktisk afholdtes.

I betænkningen om statens overtagelse af privatbanerne, der udkom i 1936, var der enighed om ikke at overtage Bjärredbanen, der var af helt lokal betydning, ligesom man stillede sig tøvende over for Harlösa-strækningen, hvor man imidlertid fik den idé at indføre direkte motortog Lund statsbanestation–Harlösa–Sjöbo og i stedet nedlægge persontrafikken på den helt umulige strækning Örtofta–Harlösa, som statsbanerne havde måttet overtage 1926, efter at Kävlinge–Sjöbobanen var gået konkurs. Man ville så fortsat lade godstrafikken varetage med damplokomotiver.

Planen blev imidlertid ikke til noget. Kommunen var blevet træt af at drive jernbane og fandt, at trafikken til Bjärred, der var i færd med at overgå til privatbiler, ikke længere krævede opretholdelse af banelinien. Både person- og godstrafikken på Harlösabanen var dårlig, bortset fra stentransporterne fra Hardeberga og transporter for militæret til Revinge-hed. Disse transporter kunne imidlertid klares dels ved at opretholde strækningen Lund–Hardeberga som industribane, dels ved at lade sporet ligge på de 2 km mellem Harlösa og Revinge-hed, medens resten af strækningen kunne rives op.

Medens banen i 1925 havde en driftsindtægt på 370.000 kr. og et overskud af driften på 61.000 kr., var driftsindtægterne i 1938 faldet til 223.000 kr., og der var nu et underskud på 44.000 kr. Hvis driften skulle fortsættes, var det nødvendigt med en ny motorvogn, hvortil kom, at sporet var ved at være udtjent.

I vinteren 1938/39 blev man derfor enige i kommunen om at nedlægge banen. Fra 15/6 1939 op-hørte banedriften bortset fra godstransporterne fra Hardeberga. De øvrige strækninger reves op i løbet af det følgende år. Sporet til Hardeberga, der i de senere år anvendtes meget lidt, blev revet op i tred-serne i forbindelse med anlæg af nye veje, og banen mellem Harlösa og Revingehed er nu det eneste, der er tilbage. Lunds södra station anvendtes til an-det formål, og Lunds västra station blev revet ned i 1948. Banens øvrige stationer findes derimod end-nu. Bjärred anvendtes i mange år som rutebilstation og posthus, som billedet fra 1948 viser.



Bjärred station, 1948.

Foto: Birger Wilcke

Driftsmateriellet på Bjärredbanen udgjordes ved åbningen af to B1 tenderloko, bygget 1901 i Falun, hvoraf det ene solgtes til en industribane i 1925, medens det andet huggedes op i 1936. Hertil kom en to-akslet personvogn og to bogievogne, der alle fandtes ved banens nedlæggelse. Til Harlösa-banen byggedes to trekoblede tenderloko hos Falun, hvortil kom et brugt statsbanelokomotiv af typen 1B + tender fra 1884, der ophuggedes allerede i 1915.

I 1925 købtes et statsbanelokomotiv fra 1874, litra H. Dette ophuggedes 1936. Samtidig med ophugnin-

gen af de ældre lokomotiver i 1936 indkøbtes fra SJ et lokomotiv, der tidligere havde tilhørt den af staten overtagne privatbane Mellersta Södermanlands Järnväg. Dette var et Nohab tenderloko af typen 1C, der anvendtes til banens lukning. Det er nu efter at have tilhørt Hököpings sukkerfabrik, foræret til Trälleborg museum.

Banen havde oprindeligt fire to-akslede person-vogne og niogtyve godsvogne. Senere indkøbtes en bogiepersonvogn, en to-akslet personvogn og en lang række grusvogne, således at man ved luknin-gen disponerede over tolv lukkede godsvogne og otteogfirs åbne vogne. Medens disse sidste over-toges af stenindustrien, ophuggedes det meste af det øvrige materiel kort efter banens lukning.

Bjärred-Lund-Harlösa Järnväg er i dag kun et gammelt minde for de lundensere, der tog til van-det med deres egen sporvej, men jernbaneinteres-serede kan endnu se mange spor efter den. Den ligger ikke langt væk, og en tur til disse ukendte egne kan stadig anbefales en jernbaneentusiast. Harlösa, hvor der endnu er skinner, er i sig selv et besøg værd, og selv om der ikke er særlig kønt lige ved BLHJ, er der så meget desto smukkere ved sø-erne lige syd derfor.

MARIBO BRØDFABRIK (Mariebo Dampmølle)

Maglemervej 7, Maribo
Telefon (03) 88 09 11
Groft brød er godt brød



ØRESUNDSBÅDENE

DANSK RØRINDUSTRI A/S

Fredericia
Tlf. (05) 92 32 66

»Lille DSB-hovedsignallære«

Et ofte tilbagevendende ønske fra dette tidsskrifts læserkreds har været ønsket om, at »Signalreglement af 1944« (SIR) skulle bringes som »føljeton«. Ønsket er ikke uden problematik, for dels er en aftrykning af SIR en større »affære«, og dels står SIR overfor at blive afløst af »Sikkerhedsreglement af 1975« om godt et års tid. Redaktionen har konsulteret trafikinspektør I. N. Kjær, DSB/Trafikplanlægnings-tjenesten/Anlægs- og sikkerhedssektionen, om spørgsmålet. Resultatet af drøftelserne er blevet, at vi nedenfor bringer en oversigt over det vigtigste i det nugældende SIR: Signalbegreberne i hovedsignaler (samt »perronudkørselssignaler«, der ikke betragtes som hovedsignaler i det nugældende SIR) – og visse reglementariske bestemmelser, der knytter sig til disse – i en bearbejdet form, baseret på udvalgets 1. udkast til afsnittet om signaler i det nye reglement. I foråret/sommeren 1974 bringes derefter signalbestemmelserne i den fremtidige – mere »raffinerede« – tabellariske form, der vil blive benyttet i »Sikkerhedsreglement af 1975«.

Erik B. Jonsen



1. Hovedsignalernes anvendelse og kendingsbogstaver.

Hovedsignaler anvendes og betegnes således:

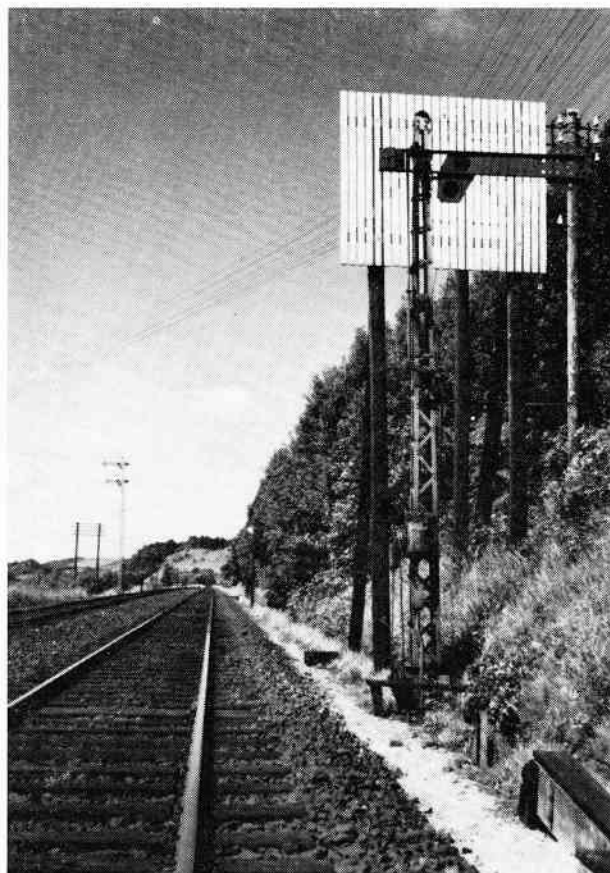
Anvendelse:	Kendingsbogstav:
Indkørselssignal	I
Stationsbloksignal for indkørsel	SI
Stationsbloksignal for udkørsel	SU
Perronudkørselssignal	PU
Udkørselssignal	U
Automatisk mellembloksignal	AM
Dækningssignal (på fri bane, f. eks. ved sidespor, sporskæringer, bevægelige broer o. lign.)	DS
Automatisk mellembloksignal, der tillige er dækningssignal	AM/DS

SI, SU, AM, DS og AM/DS er såvel på mastens forside som bagside forsynet med et firkantet, hvidt skilt med signalets kendingsbogstav(er) i sort. I, PU og U kan på mastens forside være forsynet med tilsvarende skilte.

2. Hovedsignalernes udformning.

Armsignaler: Signalmast med én arm, der ender i en rund skive, eller signalmast med to arme, hvoraf den øverste ender i en rund skive, medens den nederste ender svalehaleformet. Armsignaler suppleres i mørke og usigtbart vejr med signallys (natsignal(er)).

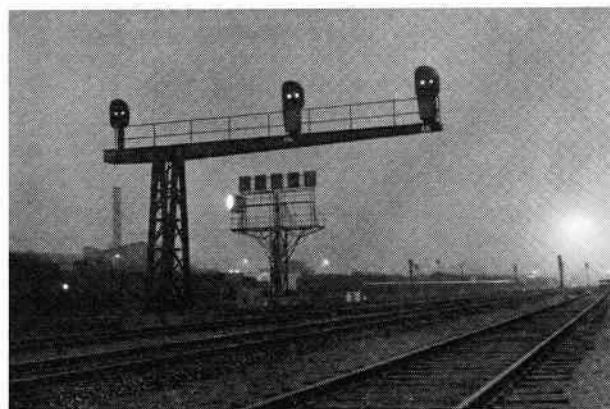
Daglyssignaler: Signalmast med baggrundsplade for 2-6 stk. lanterner (signallys) afhængigt af signalets anvendelse. Baggrundspladen er afrundet foroven og forneden (for PU dog kun afrundet i øverste højre hjørne). Baggrundspladen for I kan have forgrengningsangivelse til én eller begge sider.



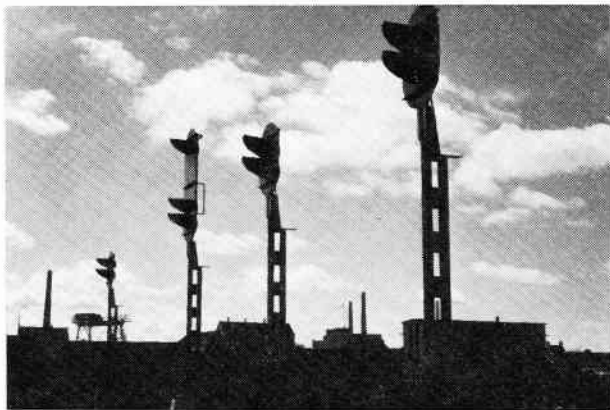
Udkørselssignal (forrest) og indkørselssignal med »gen-nemkørselsvinge« (i baggrunden) af armsignaltypen – et syn, der er forsvundet om få år. Foto: DSB (Rodevang)

Under særlige forhold kan mast og/eller baggrundsplade bortfalde.

Et hovedsignal kan på signalmasten være suppleret med en rund, hvid skive med rød kant, hvorpå der ved tal eller



Perronudkørselssignaler (med og uden bogstavvisere) anbragt på signalbro. Signalbroen i baggrunden »bærer« et antal taltableauer, der underretter pladspersonalet om stillede indkørselstogveje (taltableauer betragtes ikke som signaler). Foto: DSB (Rodevang)



Udkørselssignaler af daglyssignaltypen (med to hhv. tre lanterner).
Foto: DSB (Rodevang)

bogstav er angivet, hvilket spor, sporstykke eller banestrækning signalet gælder for.

Et hovedsignal kan på signalmasten være suppleret med en rektangulær gul plade med bogstav »F« i sort – se pkt. 5.2 og 5.3.

Et hovedsignal kan på eller ved signalmasten være suppleret med en hastighedsviser, et »mærke for kørsel med begrænset hastighed« eller en bogstavviser – se pkt. 6, 7 og 8.

3. Hovedsignalernes opstilling og betydning.

Et hovedsignal gælder kun for det spor (sporstykke), hvortil det hører, og har kun signallys eller arme og signallys gældende for én køreretning. (Der gælder således særlige bestemmelser ved venstresporkørsel).

Hovedsignaler kan være opstillet ved siden af hinanden således, at de danner et signalbillede. Rækkefølgen fra højre mod venstre er den samme for signalerne som for de spor, hvortil de hører. Alle til signalbilledet hørende signaler (daglyssignaler hhv. natsignaler) skal være tændt.

Et armsignal kan være indrettet således, at der vises lys bagud. Dette sker ved brandgult lys, når der vises rødt eller brandgult lys fremad, og ved hvidt lys, når der vises grønt lys fremad.

Et armsignal har kun betydning for tog, når armen(e) viser sig til højre for masten. Signallysene i et armsignal gælder som selvstændige signaler.

Et personførende tog, der holder helt eller delvis ved perron ved et hovedsignal, må ikke genoptage kørslen uden togførerens mellemkomst.

4. Hovedsignalernes normalstilling og tænding.

Normalstillingen er »stop« (signal nr. 1), for PU dog »forbikørsel forbudt« (signal nr. 23) – se pkt. 5.

Daglyssignaler og natsignaler for en køreretning skal være tændt fra 15 minutter, før et kommende tog ventes,

til 10 minutter efter togets forbigørsel. For AM og AM/DS gælder dog, at signalbegreberne normalt er slukkede, når blokafsnittene før og efter signalet er ubesatte, men tændes automatisk, når blokafsnittet før signalet befares.

5. Signalbegreberne og deres betydning.

Signalbegreberne »stop«, »kør«, »kør igennem« og »stop og ryk frem« vises med farvede lys som anført i efterfølgende pkt. 5.1–5.4 og benævnes signal nr. 1, 2, 3 og 4 – i PU dog signal nr. 20, 21, 22 og 20 a. (Herudover kan der i PU ved hvidt lys vises samme signalbegreber som i dværksignaler, hvilke er: »Forbikørsel forbudt« (signal nr. 23 = to hvide lys vandret ved siden af hinanden), »forsigtig forbigørsel tilladt« (signal nr. 24 = to hvide lys skråt opad mod højre), »forbigørsel tilladt« (signal nr. 25 = to hvide lys lodret over hinanden) og »signalet annulleret« (signal nr. 26 = to hvide lys skråt opad mod venstre)).

I hovedsignaler kan vises nedennævnte signalbegreber (jvf. pkt. 5.1–5.4):

I: Signal 1: a–b–c–d–e–f
– 2: a–b–c–d–e–f–g–h–j
– 3: a–c–d–e–f
– 4: a

SI: Signal 1: e
– 2: e–g
– 3: d
– 4: a

SU: Signal 1: a–c–d
– 2: a–c–d
– 3: b–c
– 4: b

U: Signal 1: a–c–d
– 2: a–c–d
– 3: b–c
– 4: b

AM: Signal 1: c–d
– 2: c–d
– 3: b–c
– 4: b

DS: Signal 1: a–c–d
– 2: a–c–d
– 3: b–c
– 4: b

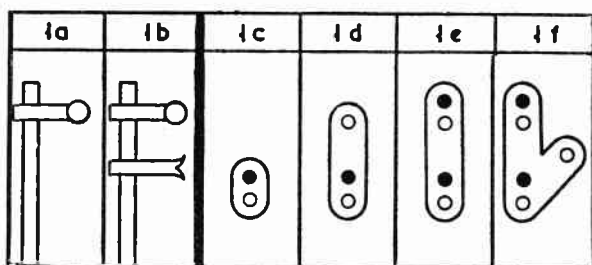
Ved I (daglyssignaler) og SI angiver bogstav trykt med »fed« type, at signalbegrebet vises i forbindelse med hastighedsviser eller – for så vidt angår signal nr. 2 g – i forbindelse med »mærke for kørsel med begrænset hastighed« (*). Signal nr. 3 b vises kun fra SU, U, AM og AM/DS på elektrificerede strækninger.

Ved DS angiver bogstav trykt med kursiv, at signalbegrebet kun forekommer i AM/DS.

*) Signal nr. 2 e og 3 d vises endvidere fra visse I uden hastighedsviser hhv. »mærke for kørsel med begrænset hastighed« på elektrificerede strækninger (fremtidige strækninger med HKT-anlæg). Signal nr. 1 c, 2 c og 3 b vises endvidere fra visse SI uden hastighedsviser på elektrificerede strækninger (som en midlertidig foranstaltning, da SI ikke vil blive anvendt på strækninger med HKT-anlæg).

5.1. Signal nr. 1: »Stop«.

Signalbegreber:



Armsignaler (natsignal): Rødt lys hhv. rødt lys over brandgult lys.

Daglyssignaler: Rødt lys hhv. brandgult lys over rødt lys.

Betydning.

»Stop« tilkendegiver, at toget skal bringes til standsning foran signalet. Er der foran signalet anbragt et »standsningmærke« (signal nr. 114 a = rektangulær hvid plade med bogstav »S« i sort) eller en signaltelefon, skal toget bringes til standsning med førerpladsen ud for standsningmærket hhv. telefonen.

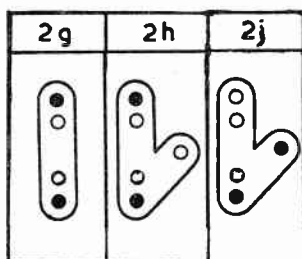
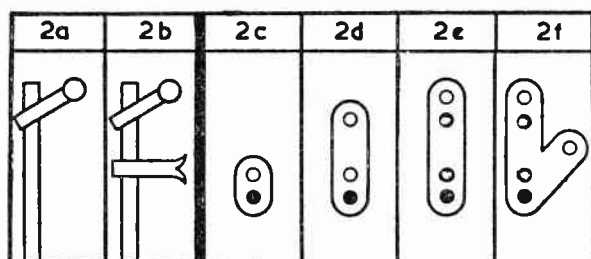
Viderekørsel forbi et hovedsignal, der viser »stop«, må kun finde sted således –

forbi **I** og **SI** – ved rangering, ved telefonisk tilladelse eller ved »stop og ryk frem« – se pkt. 5.4.

forbi **øvrige** – ved rangering, ved telefonisk tilladelse eller skriftlig tilladelse.

5.2. Signal nr. 2: »Kør«.

Signalbegreber:



Armsignaler (natsignal): Grønt lys hhv. grønt lys over brandgult lys.

Daglyssignaler: Grønt lys hhv. brandgult lys over grønt lys.

Betydning.

»Kør« tilkendegiver for såvel planmæssigt gennemkørende som planmæssigt standsende tog fra nedennævnte hovedsignaler følgende:

- I:** Frit til indkørselsvejens endepunkt.
På stationer med SI tilkendegiver »kør« fra I dog, at der er frit til SI.
- SI:** Frit til indkørselstogvejens endepunkt.
- Øvrige:** Frit til næste hovedsignal.

Signal nr. 2 g, 2 h og 2 j (»kør« med begrænset hastighed) tilkendegiver endvidere, at hastigheden ad togvejen fra I, henholdsvis SI, til det normale standsningssted er begrænset og højst er 50 km/t (på visse stationer på Køge-bugtbanen dog 60 km/t) i overensstemmelse enten med hastighedsviserens udvisende eller den hastighed, der er angivet på tavlen: »Mærke for kørsel med begrænset hastighed« (signal nr. 117) – se pkt. 6 og 7.

Signal nr. 2 j tilkendegiver – udover det foran anførte – at togvejen er indstillet til afvigende spor. Det øverste signallys vises til den side, hvortil afvigelsen sker.

Signal nr. 2 c tilkendegiver – på elektrificerede strækninger – fra U, AM og AM/DS uden fast mærke »fremskudt signal følger« (signal nr. 113 = rektangulær gul plade med bogstav »F« i sort), at hastigheden i blokafsnittet efter signalet ikke må overstige 75 km/t.

Vises »kør« fra I, henholdsvis SI, mod et tog, der er **planmæssigt gennemkørende**, skal toget standses (bl. a. for overrækkelse af en meddelelse). Signal »kør« kan i sådant tilfælde bl. a. også betyde, at de for togets viderekørsel nødvendige signaler først kan stilles, efterhånden som betingelserne herfor opfyldes (»gradvis gennemkørsel«).

Særlige bestemmelser for de i oversigten (side 13) anførte strækninger.

På de i oversigten anførte strækninger er hovedsignaler, der efterfølges af et fremskudt signal, forsynet med et fast mærke »fremskudt signal følger« (signal nr. 113). Hovedsignaler **uden** nævnte mærke efterfølges **ikke** af et fremskudt signal, men giver oplysning om det efterfølgende hovedsignals stilling.

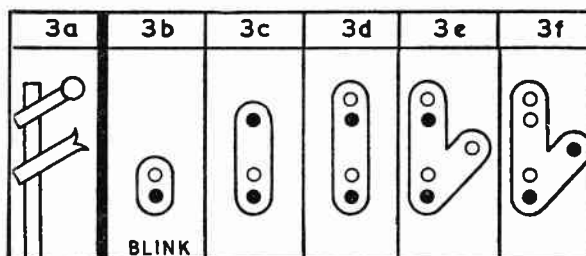
Signal »kør« tilkendegiver ud over det foran anførte –

fra et hovedsignal med ovennævnte mærke – at toget ikke vil møde et hovedsignal, der viser »stop«, uden forud at være averteret herom gennem et fremskudt signal

fra et hovedsignal uden ovennævnte mærke – at det efterfølgende hovedsignal må påregnes at vise »stop«.

5.3. Signal nr. 3: »Kør igennem«.

Signalbegreber:



Armsignaler (natsignal): To grønne lys.

Daglyssignaler: Grønt blinklys hhv. to grønne lys.

Betydning.

»Kør igennem« tilkendegiver for såvel planmæssigt gennemkørende som planmæssigt standsende tog fra nedenævnte hovedsignaler følgende:

I og SI: Frit gennem stationen.

På stationer med gyldigt U viser eventuelle SI, PU og SU »kør igennem«, medens U viser »kør« eller »kør igennem«.

PU og/

eller SU: Frit gennem stationen.

PU/SU viser »kør igennem«, medens U viser »kør« eller »kør igennem«.

Øvrige: Frit til næste hovedsignal, som viser »kør« eller »kør igennem«.

Signal nr. 3 f tilkendegiver endvidere, at togvejen er indstillet til afvigende gennemkørselsspor. Det øverste signallys vises til den side, hvortil afvigelsen sker.

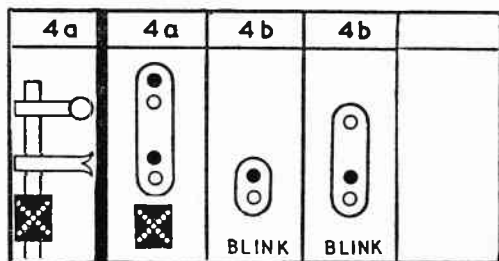
Vises »kør igennem« fra I, henholdsvis SI, mod et tog, der skal standse på stationen, må toget køre ind på denne, men det skal standse ved det normale standsningssted og må ikke afgå, før der er givet afgangssignal.

Særlige bestemmelser for de i oversigten (side 13) anførte strækninger:

På de i oversigten anførte strækninger tilkendegiver signal »kør igennem« ud over det foran anførte, at toget ikke vil møde et hovedsignal, der viser »stop« uden forud at være averteret herom, enten gennem et fremskudt signal eller gennem signal »kør« fra et hovedsignal uden fast mærke »fremskudt signal følger« (signal nr. 113).

5.4. Signal nr. 4: »Stop og ryk frem«.

Signalbegreber:



Armsignaler: Rødt lys over brandgult lys (natsignal) og/eller hvidt, lysende kryds fra hastighedsviseren.

Daglyssignaler: Brandgult lys over rødt lys og hvidt, lysende kryds fra hastighedsviseren hhv. rødt blinklys.

Betydning.

For I og SI: Signal nr. 4 a tilkendegiver, at toget efter standsning foran signalet må køre forsigtigt ind på stationen med højst 30 km/t.

Lokomotivføreren skal under togets indkørsel være forberedt på at befare en anden togvej, end den toget normalt benytter. Signalet giver ingen sikkerhed for, at togvejen er fri, hvorfor hastigheden skal afpasses efter synligheds- og bremseforholdene. Viser signal nr. 4 a mod et planmæssigt gennemkørende tog, skal toget endvidere standse på stationen.

For øvrige: Signal nr. 4 b tilkendegiver, at toget efter standsning foran signalet må køre videre til næste hovedsignal. I det efterfølgende blokafsnit må hastigheden ikke overstige 60 km/t.

6. Hovedsignaler suppleret med hastighedsviser – signal nr. 17.

Signalbegreber:

nr	benævnelse	figur	vises i forbindelse med I og SI på
-	15 km/t	 slukket	"kør" (signal nr. 2 a, 2 b, 2 g, 2 h og 2 j) og "kør igennem" (signal nr. 3 a, 3 d, 3 e og 3 f).
17 a	"Høj hastighed" 75 km/t eller derover		"kør" (signal nr. 2 a, 2 b, 2 e og 2 f) og "kør igennem" (signal nr. 3 a, 3 d, 3 e og 3 f).
17 e	"Frit til SI" 75 km/t		"kør" (signal nr. 2 e og 2 f) og "kør igennem" (signal nr. 3 d, 3 e og 3 f (kun fra I)).
17 b	"Middelstor hastighed" 50 km/t		"kør" (signal nr. 2 a, 2 b, 2 g, 2 h og 2 j) og "kør igennem" (signal nr. 3 a, 3 d, 3 e og 3 f).
17 c	"Lav hastighed" 30 km/t		"kør" (signal nr. 2 a, 2 b, 2 g, 2 h og 2 j) og "kør igennem" (signal nr. 3 a, 3 d, 3 e og 3 f).
17 d	"Afkortet togvej" 30 km/t		"kør" (signal nr. 2 g, 2 h og 2 j).

Anvendelse og betydning.

Hastighedsviser kan være anbragt på eller ved I og anbringes på eller ved SI (se dog fodnoten i pkt. 5) og supplerer det signal, hvortil det hører. Den har kun betydning i forbindelse med hovedsignalets udvisende.

Hastighedsviseren angiver den tilladte hastighed ad pågældende indkørselstogvej fra I til det normale standsningssted. På stationer med SI angiver hastighedsviseren fra I dog kun den tilladte hastighed indtil SI, og hastighedsviseren på SI angiver da den tilladte hastighed fra dette signal til det normale standsningssted. (Se dog fodnoten i pkt. 5).

»Afkortet togvej« (signal nr. 17 d) tilkendegiver i forbindelse med »kør« (signal nr. 2 g, 2 h og 2 j) endvidere, at togvejen er væsentligt kortere end stationens øvrige indkørselstogveje fra pågældende banelinie og, at sporet umiddelbart bag togvejens endepunkt, der er markeret ved et PU, der viser »stop« (signal nr. 20), eller ved et »almindeligt stopmærke« (signal nr. 108 = lodretstillet, rektangulært hvid plade med rød kant og med påskrift »STOP« i røde bogstaver), er besat, henholdsvis spærret ved en sporstopper e. lign.

Om signal »stop og ryk frem« vist fra en hastighedsviser – se pkt. 5.4.

7. Hovedsignaler suppleret med »mærke for kørsel med begrænset hastighed« – signal nr. 117.

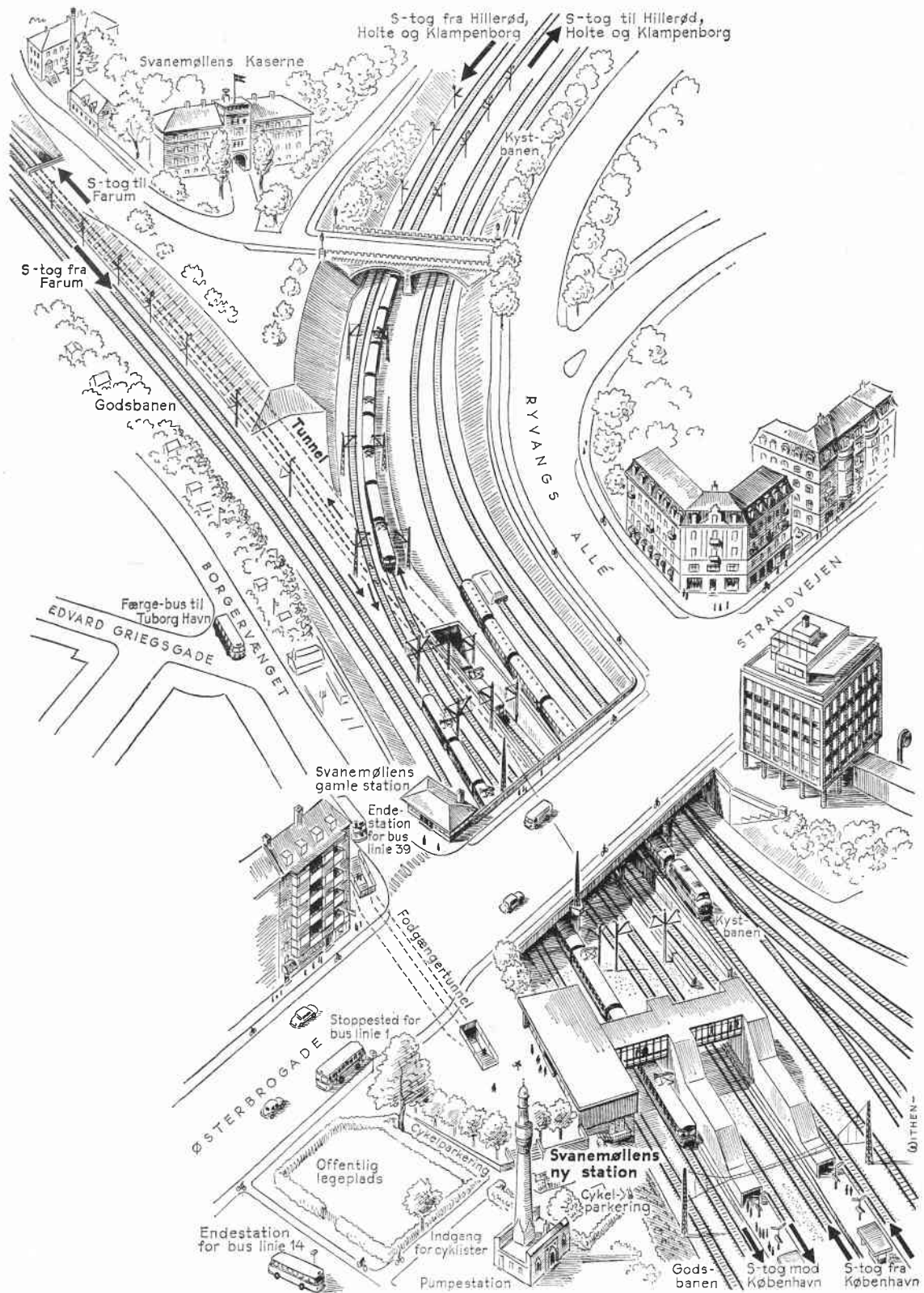
Signalbegreb:

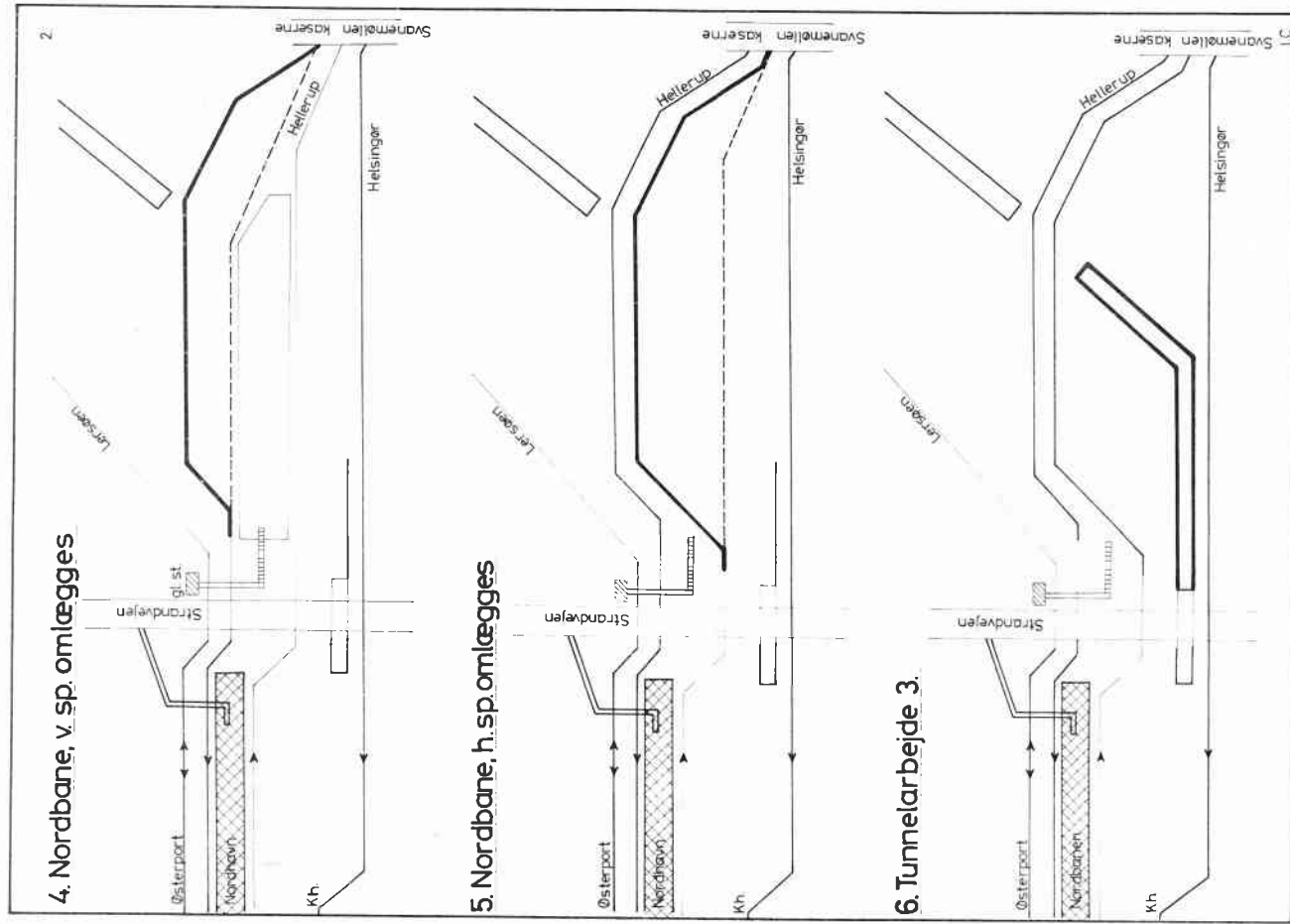
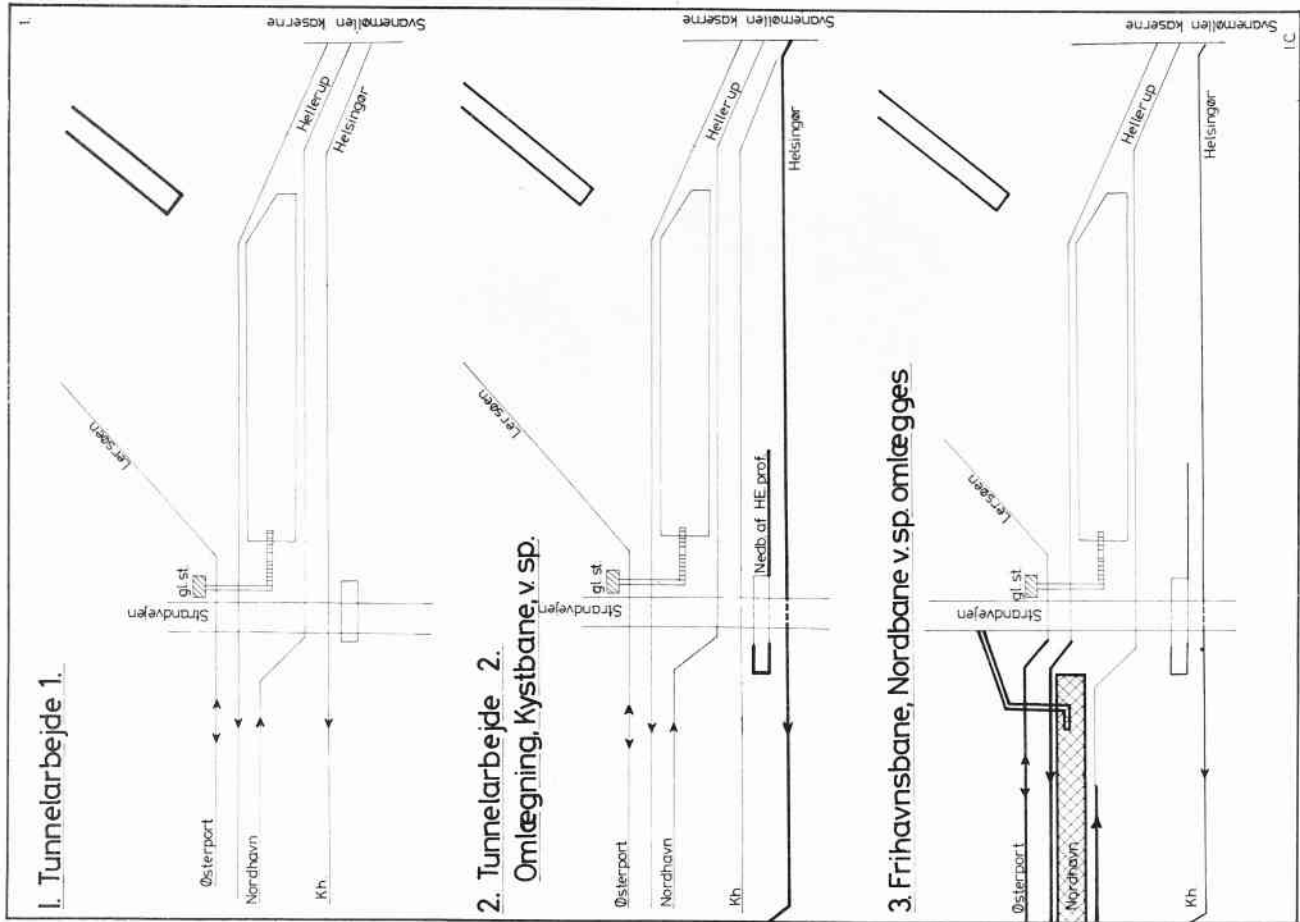


Anvendelse og betydning.

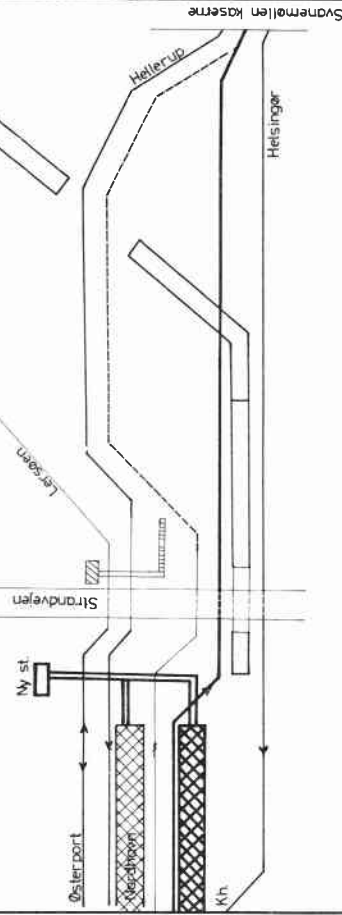
Mærket anbringes på I, der kan vise »kør« med begrænset

Svanemøllen

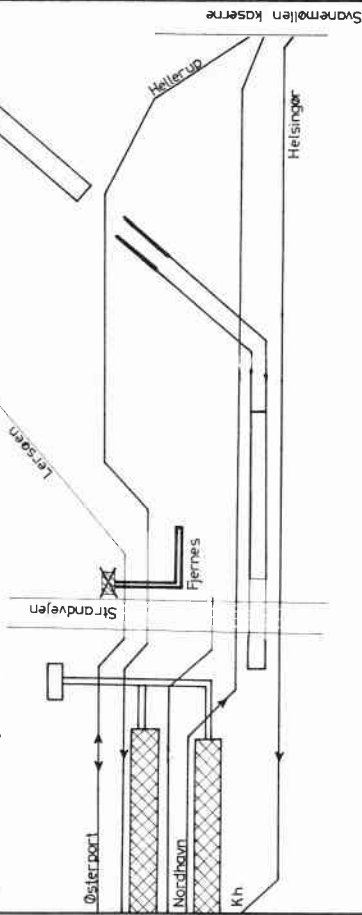




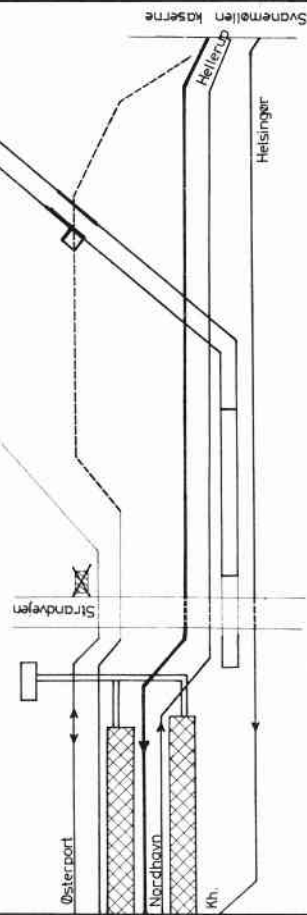
7. Nordbanen, h.sp. tilbagelægges



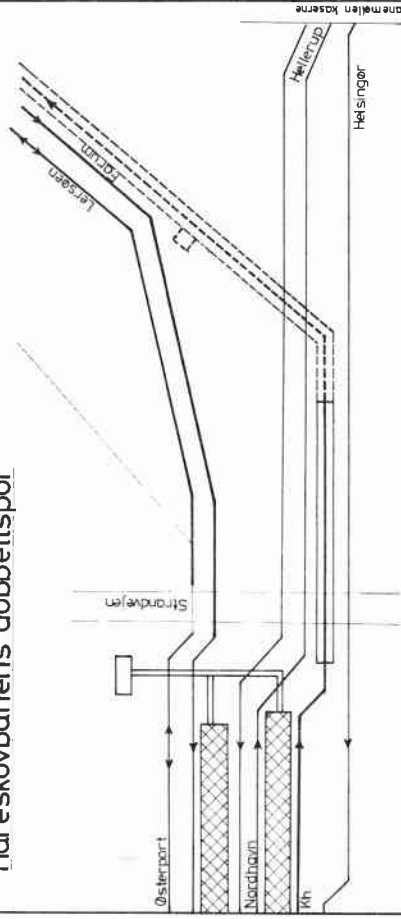
8. Tunnelarbejde, 4.



9. Tunnelarbejde, 5. Nordbanen v. spor tilbagelægges



10. Frihavnsbanen omlægges. Hareskovbanens dobbeltspor



Terminer for anlægsarbejdernes (forventede) udførelse:

1. Tunnelarbejde 1 fuldført i marts 1973.
2. Tunnelarbejde 2 fuldført i marts 1973.
3. Kystbanens venstre spor omlagt i marts 1973.
4. Frihavnsbanen (syd) omlagt i marts 1973.
5. Nordbanens venstre spor (syd) (=fremtidigt Hareskovbanens venstre spor) omlagt i juli 1973.
6. Nordbanens højre spor (syd) omlægges og ny perron (I) samt midlertidig gangbro ibrugtages i marts 1974.
7. Nordbanens venstre spor (nord) omlægges (midlertidigt) i marts 1974.
8. Gammel perron fjernes og Nordbanens højre spor (nord) omlægges (midlertidigt) i juni 1974.
9. Tunnelarbejde 3 fuldføres i juni 1975.
10. Ny stationsbygning, ny perron (II), nye trappehuse og ny gangbro fuldføres i september 1975.
11. Nordbanens højre spor tilbagelægges (endelig placering) i september 1975.
12. Tunnelarbejde 4 fuldføres i februar 1976.
13. Gammel stationsbygning og gangbro fjernes i februar 1976.
14. Tunnelarbejde 5 (inkl. pumpestation) fuldføres i september 1976.
15. Nordbanens venstre spor tilbagelægges (endelig placering) i maj 1976.
16. Frihavnsbanen (nord) omlagt i november 1973.
17. Hareskovbanens dobbeltspor fuldføres i maj 1977.

De anførte tidspunkter er gældende under forudsætning af, at anlægsarbejderne fremover får lov at forløbe ubehindrede.

Tegninger og tekst: DSB/Anlægstjenesten for nærtrafik/3. anlægs-kontor - formidlet af afdelingsingeniør Aage Høiland.

Prøve på nyopstilling af tjenestekøreplan.

NYBORG-KØBENHAVN 1

Øvrige tog Roskilde-København, se strækning 4 og 5.
 Øvrige tog Hvidovre Fjern-København G, se strækning 7.
 Alle jernbanefærger Nyborg-Korsør, se strækning 1 a.
 Færgerne kan afgå 3 min. før anført afgangstid.

	G 9268 Kø-Rg My 1200 Rg-Ig My 750		TEE 35 □ My 200		Ic 160 My 280 (Mx 200)		P 3282 My 200 (Mx 120)		An	Af	An	Af
	An	Af	An	Af	An	Af	An	Af				
Nyborg Fgh.....	—	—	—	—	—	17.49	—	—	—	—	—	—
Korsør.....	—	17.07	—	—	18.49	19.00	—	—	—	—	—	—
Slagelse.....	—	31	—	—	19.14	15	—	19.20	—	—	—	—
Sorø.....	—	48	fra Rf		—	25	19.30	30½	—	—	—	—
Ringsted.....	18.02	18.46	pass.	19.29	—	33	40	41	—	—	—	—
Borup.....	(19.01)	19.05	—	37	—	40	52	53	—	—	—	—
Viby Sj.....	—	13	—	41	—	44	59½	20.00	—	—	—	—
Roskilde.....	—	22	—	48	51	52	20.09	10	—	—	—	—
Hedehusene.....	—	27	—	52	—	57	—	15	—	—	—	—
Tåstrup.....	(33)	43	—	56	—	20.01	19	19½	—	—	—	—
Glostrup.....	—	50	—	59	—	04	—	24	—	—	—	—
Hvidovre Fjern...	—	54	—	20.02	—	07	—	27	—	—	—	—
Valby.....	—	—	—	04	—	08	29	29½	—	—	—	—
København H....	—	—	20.09	—	20.13	—	20.36	20.38	—	—	—	—
Vigerslev.....	—	19.55	—	—	—	—	til Ni		—	—	—	—
Valby Gasværk...	—	til Hg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
København G....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hastighed km/t:	Kø-Hif 80 Hif-Ig 60		120		120		120					
Kører:	Lø		Daglig		Daglig		Daglig					

Merkur.

hastighed (signal nr. 2 g), og som ikke er forsynet med hastighedsviser.

Mærket har kun betydning i forbindelse med »kør« med begrænset hastighed (signal nr. 2 g) og tilkendegiver, at hastigheden fra I til det normale standsningssted ikke må overskride den på mærket anførte hastighed.

8. Hovedsignaler suppleret med bogstavviser – signal nr. 19.

Signalbegreb:

B

Anvendelse og betydning.

Bogstavviseren anbringes på eller ved PU, SU eller U, som gælder for mere end én banelinie, og angiver ved lysende bogstaver, hvortil udkørselstogvejen er indstillet.

Fremgår det af en bogstavviser, at udkørselstogvejen er indstillet til en anden banelinie end den, toget skal benytte, skal der forholdes, som om det tilhørende hovedsignal viste »stop« (signal nr. 1).

Over for en slukket bogstavviser, hvorom lokomotivføreren ikke forud er underrettet, skal der forholdes, som om det tilhørende hovedsignal viste »stop« (signal nr. 1). Har der været vist »kør igennem« (signal nr. 3) fra I, må kørslen dog fortsættes.



Oversigt over strækninger, hvor hovedsignalerne enten er forsynet med fast mærke »fremskudt signal følger« (signal nr. 113) eller giver oplysning om det efterfølgende hovedsignals stilling:

Elektrificerede strækninger

København H.–Korsør

Ringsted–Rødby Færge

København H.–Rungsted Kyst–Helsingør

København G.–»Vigerslev«–»Flintholm«

Nyborg–Fredericia

Fredericia–Lunderskov

Fredericia–Skanderborg

Ålborg–Nørresundby.



Et **fremskudt signal** (der altså ikke betragtes som hovedsignal) giver oplysning om signalgivningen fra det efterfølgende hovedsignal og er opstillet til højre for eller over det spor, det gælder for – 400 m eller 800 m foran hovedsignalet (afhængigt af strækningshastigheden). Et fremskudt signal kan være udformet som 1) armsignal: Signalmast med én arm, der ender svalehaleformet, og som i mørke og usigtbart vejr suppleres med signallys (natsig-

nal), 2) daglyssignal: Signalmast med baggrundsplade for tre, to (undtagelsesvis én) lanterne(r) (signallys).

Et fremskudt signal kan vise 1) signal »Kør forsigtigt«, der tilkendegiver, at det efterfølgende hovedsignal enten viser a) »stop« (signal nr. 1) eller viser »kør« (signal nr. 2) til en togvej med hastighed under 75 km/t – eller 2) signal: »Hovedsignalet viser »kør« eller »kør igennem«« (signal nr. 2 hhv. nr. 3).



et godt dansk lyspunkt

**SM
LAMPEN**

Oplysninger:
SØREN MADSEN
EJBY INDUSTRIVEJ 68 • 2600 GLOSTRUP
TELF.: (01) 45 35 44

Dansk dampkalender 1974.

For året 1974 har Nyboder Hobby, Kronprinsesse-gade 51, 1306 København K, ladet fremstille en kalender, Dansk dampkalender nr. 5/6, der er i format 19 x 22,5 cm. Kalenderen indeholder 25 sort/hvide fotos hovedsagelig med damptog, og disse gengivet i off-set tryk. Prisen for denne kalender er kr. 17,50, og den kan erhverves ved henvendelse til Nyboder Hobby.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Fra »Nydqvist & Holm AB« (og underleverandører) er leveret 2 stk. diesel-elektriske motorlokomotiver, litra Mz 1436 og 1437 (stationering: Driftsdepotområde København). (Lokomotiverne blev overleveret til DSB i Helsingør den 11. juli hhv. den 23. august – derudover er Mz 1438 afleveret den 3. oktober, Mz 1439 den 29. oktober og Mz 1440 den 20. november).

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 3 stk. elektriske 2-vognstog, litra Mm/Fs 7783/7283 – 7785/7285.

Diesel-elektriske motorlokomotiver My 1106 og Mz 1403–1406 er overflyttet fra Driftsdepotområde København til Driftsdepotområde Århus – My 1111–1113, 1116 og 1124 (samt 1118 i november) er overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København.

Damplokomotiv E 987 samt 8 stk. elektriske motorvogne: MM 743, 751, 754, 755, 757, 760, 762, 781 og 4 stk. styrevogne (for elektriske motorvogne): FS 961, 965, 966, 981 er udrangeret. (Hermed er samtlige S-togs motor- og styrevogne bygget før 2. verdenskrig udrangeret).

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 2 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29-84 528 og 29-84 529 og 5 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84, 745–749 (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«) samt 26 stk. åbne bogiegodsvogne (flade med nedklappelige støtter), litra Rs 390 0 194 – 390 0 219. Fra »Centralværksted Århus« er leveret 6 stk. personvogne (2. klasse – m/ kioskafdeling), litra Bk 85-84, 019–021, 032–034 (ombygget fra B 20-84, 019–021, 032–034) (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster« – visse vogne er mærket med fejlagtigt værkstedsområde) og 1 stk. personvogn (2. klasse m/rejsegodsafdeling), litra BDg 82-64 203 (ombygget fra Bgoh 29-64 203) (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«). Fra Sverige er indkøbt (brugt) 1 stk. beholdervogn (privat-ejet: »Dansk Sojakagefabrik A/S«): 070 1 578.

7 stk. personvogne: Cle 82-25, 680–685, 691 er overflyttet fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«.

2 stk. personvogne: Cl 29-25 526 – CP 3220 og 2 stk. rejsegodsvogne: ECO 6239, 6242 er udrangeret.

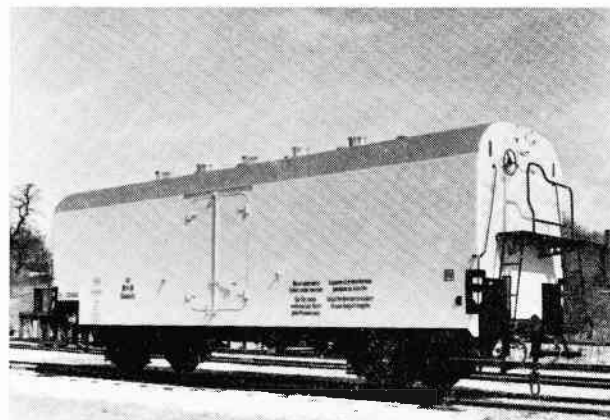
»Stationeringslisten («Jernbanen«, nr. 7–8/72) og oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1973« («Jernbanen«, nr. 3/73) kan ajourføres efter ovenstående.

Pr. 30. september bestod vognparken af:

921 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 7 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT/DSG). I juli kvartal er der tilgået driften 7 vogne, og der er udrangeret 2 vogne.

142 stk. post- og rejsegodsvogne. I juli kvartal er der udrangeret 2 vogne.

6073 stk. lukkede godsvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 13 vogne (heraf 7 stk. tidligere udrangerede vog-



I september udrangeredes DSBs sidste femten kølevogne, nemlig 14 stk. litra lcs (tidl. IKA – vist ovenfor) og 1 stk. litra lcms (tidl. IKN – »prototypen« for IKA-vognene).

Foto: DSB (Foto-Service)

ne samt 6 stk. beholdervogne (tidl. tilhørende »Dansk Esso A/S«) – samtlige »regime 30« vogne – og en afgang på 42 vogne (deriblandt DSBs sidste kølevogne).

3318 stk. åbne godsvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 1 vogn: Nr. 449 »Løbevogn for kørekran (nr. 144)« (Mafd) – og en afgang på 8 vogne: Nr. 330 (Bafd), nr. 437 (Mafd), nr. 558 (Bafd), nr. 563 (Bafd), nr. 635 (Bafd), nr. 688 (Bafd), nr. 781 (Mafd), nr. 941 (Dafd). (Fortegnelsen over »DSB tjenestevogne« (pr. 31/3 1973) («Jernbanen«, nr. 3/73) kan ajourføres efter ovenstående).

627 stk. privatejede godsvogne (samt 6 stk. godsvogne lejet hos DSB). I juli kvartal er sket en tilgang på 1 vogn: 070 1 578 («Dansk Sojakagefabrik A/S») – og en afgang på 9 vogne: 070 0 301, 303–306, 310 («Dansk Esso A/S»), 075 2 201, 202 («Nordisk Gulf-Gas A/S»), 081 5 989 («Albani Bryggerierne A/S»). (Fortegnelsen over »Private vogne – optaget i DSB vognparken« (pr. 31/3 1973) («Jernbanen«, nr. 3/73) kan ajourføres efter ovenstående).

Oversigten »DSB godsvogne 1973« (vognantal m. v. pr. 30/9 1973) bringes i »Jernbanen«, nr. 1/74.



Hos »Scandia-Randers A/S« er i november bestilt yderligere 150 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 330 – 211 5 479. Leveringen sker i 1974 – i forlængelse af leverancen på de tidligere bestilte 130 vogne af samme type.

»Scandia-Randers A/S« har endvidere påtaget sig at »up-to-date« modernisere ti AB-vogne, således at de vil være klar til indsættelse i ic-tog fr. o. m. 26. maj 1974, da det på grund af stort arbejdspress vil være vanskeligt for DSBs egne værksteder at nå at modernisere denne vognserie inden for den fastsatte termin. »Centralværksted Århus« afleverede i øvrigt, den 25.–27. november, de tre første »fuldt« moderniserede vogne (med tre-plads sofaer og ny indvendig beskiltning m. v.): B 20-84, 079, 112 og Bk 85-84 022. »Værkstedet i Nyborg« deltager nu også i »up-to-date« moderniseringsprogrammet.

Anlægsarbejderne i forbindelse med etablering af den tidligere som »Forbindelsesbane« betegnede del af Hareskovbanen imellem Svanemøllen og Emdrup er atter i gang efter det første anlægsstops ophævelse pr. 1. november. I »Jernbanen«, nr. 1/72 – side 18/19, er anlægsarbejdernes forløb nøje gennemgået, men da »arbejdet i marken« kan være vanskeligt at følge, bringer vi – som **bilag** til dette nummer af tidsskriftet – en »visuel« oversigt over de meget omfattende anlægsarbejder. (Der vil endvidere blive mulighed for en besigtigelse »på stedet« i begyndelsen af marts – se »Kommende møder og udflugter«, side 20). Frihavnsbanen forlagdes til ny tracé, den 17. november, idet det ny sporstykke mellem km 11,7 og km 12,8 (beliggende nord for »KS busserviceanlægget« – og ført over nyt underføringsanlæg for Lyngbyvej – »bro 5« på tegningen i »Jernbanen«, nr. 1/72 – side 19) blev taget i brug.

Hele brokomplekset over Lyngbyvej er nu fuldført, således at Ydre Bybanes spor for køreretningen Hellerup-Vanløse kunne flyttes tilbage til oprindelig placering (mellem km 12,2 og km 11,4) i forbindelse med ibrugtagningen af »bro 6« (jvf. tegningen i »Jernbanen«, nr. 1/72 – side 19), den 14. oktober. Samtidig blev nyt trappehus og ny perron for Ryparken station taget i brug. Den 2. december flyttedes Ydre Bybanes spor for køreretningen Vanløse-Hellerup tilbage til oprindelig placering (»bro 3«).

Planlægning og skitseprojektering på strækningen Hundige-Solrød er indledt – med henblik på – ved afholdelse af besigtigelsesforretninger i begyndelsen af 1974, at få banen endelig fastlagt.

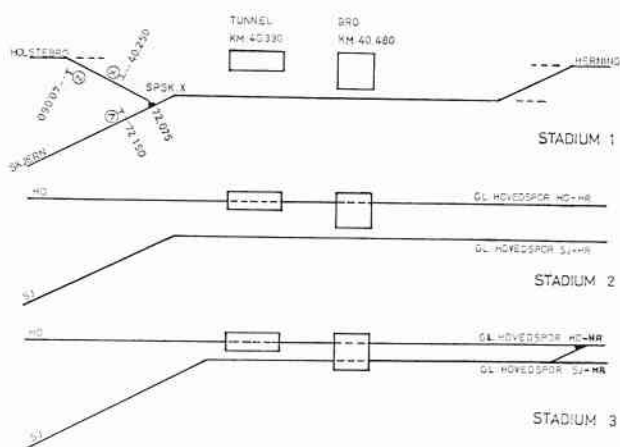
I **Herning** er de anlægsarbejder i den nuværende stations vestende, der påhviler kommunen – en omfattende etape af den nye aflastningsgade (se »Jernbanen«, nr. 7-8/69 – side 9) – nu så vidt gennemført, at Holstebrobanen

kunne anbringes i endelig tracé (i et betydeligt tunnelanlæg under aflastningsgaden), den 7. november, således at de to baners indføring – fra Skjern hhv. Holstebro – til stationen på fælles togvejsspor kunne ophøre. Skjernbanen anbringes i endelig (sænket) tracé i marts 1974. DSBs egne arbejder ved selve stationsflytningen – primært omfattende de nye godsanlæg på sydsiden – er forestående.

I **Holbæk** er opførelsen af de nye stationsbygninger nået så vidt, at den nye post- og telegrafbygning kunne tages i brug i oktober, og den nye stationshovedbygning vil blive taget i brug den 7. januar. Herefter resterer for DSBs vedkommende opførelsen af det nye pakhús og godspladsens sporanlæg m. v. – samt spor- og perronanlæg for OHJ.

Der er indgået aftale med **Horsens** kommune om etablering af rutebilstation ved stationen i finansårene 1973/74 og 1974/75. I forbindelse hermed er det nødvendigt at ændre spor- og perronforhold i pakhúsområdet, ligesom en mindre del af den endelige stationsbygning vil blive gennemført i denne periode. Det er yderligere besluttet, at den endelige ombygning af stationen fremmes til påbegyndelse i finansåret 1976/77.

I forbindelse med selve sporanlæggets ombygning på **Skanderborg** station vil der – i henhold til indgået aftale med Århus amtskommune, Skanderborg kommune og Post- og Telegrafvæsenet om koordinering af parternes anlægsopgaver – blive bygget ny stationsbygning, nyt posthus og ny rutebilstation samt anlagt ny forplads og parkeringsplads med gangtunnelforbindelse fra perronerne under forplads og vej til parkeringspladsen. Arbejderne forventes afsluttet i finansåret 1976/77.



Skematisk plan over sporomlægningsarbejderne i vestenden af Herning station i forbindelse med sænkningen af Holstebrobanen og Skjernbanen. Stadium 1 viser indføringen (fr. o. m. 9. juni 1971) på fælles togvejsspor (Z = I-signal, V og X = U-signal), der ophørte den 7. november – stadium 2 – da Holstebrobanen forlagdes til endelig tracé i tunnel (aflastningsgaden) og underføringsanlæg (bro) for Museumsgade (U-signalerne flyttedes samtidig ind mod stationen til km 71,600 hhv km 40,780). Stadium 3 viser situationen, efter at Skjernbanens sporsænkning er udført, hvilket påregnes at ville ske i marts 1974. (Oplysningen om sidstnævnte forhold i »Jernbanen«, nr. 7/71 – side 9 var ukorrekt).
Tegning: DSB/ANIF

På Sulsted station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1953) taget i brug den 14. november (og stationens arm-signaler afløstes af daglyssignaler); den 15. november blev automatisk linieblok anlæg taget i brug mellem Nørresundby og Sulsted – strækningen fjernstyres fra FC Ålborg fr. o. m. den 11 december med Sulsted som fjernstyret overgangsstation.

Det nye relæsikringsanlæg (type DSB 1964) for Holbæk station tages i brug i januar – ca. 10-14 dage efter ibrugtagningen af den nye stationshovedbygning; ibrugtagningen af automatisk linieblok anlæg på strækningen Vipperød-Holbæk (og fjernstyring fra FC Roskilde) sker samtidig.

Inden overgang til sommerkøreplan i maj 1974 (»K 74«) vil følgende sikringstekniske arbejder være klar: 1) Automatisk linieblok anlæg på strækningen Skanderborg-Hørning, 2) etablering af nye udkørselstogveje på Fredericia station – mod Vejle fra spor 6, mod Kolding fra spor 3 og mod Nyborg fra spor 3 og 7 (af hensyn til mere »kundernelige« omstigningsforhold på stationen), 3) udbygning af rangertogveje mellem Nyborg Færgehal og Nyborg, 4) etablering af AM-signaler mellem Tølløse og Vipperød hhv. Vipperød og Holbæk (af hensyn til tættere togfølge).

På strækningerne København H.-Valby (nær) og Valby-Vanløse afløses de nuværende automatisk linieblok anlæg af tilsvarende af ny type (DSB type 1969 – tilpasset for HKT) i marts hhv. maj måneder 1974, samtidig med at nye

relæsi­k­rings­an­læg (type DSB 1969) tages i brug på Valby (nær) og Vanløse (spor 1/2) stationer (se »Jernbanen«, nr. 6/72 – side 14/15). Et nyt relæsi­k­rings­an­læg for Kø­ben­havn H. (nær) (type DSB 1969) er under projektering og vil kunne tages i brug i foråret 1975.

Nye relæsi­k­rings­an­læg på Padborg (type DSB 1964) og Slagelse (type DSB 1972) stationer forventes (på grund af anlægsstop) først at kunne tages i brug i december 1974 hhv. medio 1975 (se »Jernbanen« nr. 7–8/72 – side 20 og 15).



Det ny sikkerhedsreglement, der vil blive benævnt »Sikkerhedsreglement af 1975«, forventes nu at kunne træde i kraft den 6. januar 1975. Visse »nyheder« i det fremtidige SR vil imidlertid allerede blive gennemført pr. 26. maj 1974 (overgang til ny køreplan – »K 74«) ved ændring af nugældende »Sikkerhedsreglement af 1935« (SR) og »Signalreglement af 1944« (SIR); i SR ændres bl. a. bestemmelserne for a) »togarterne«, således at der for tog, som fremføres af motorvogn(e), fastsættes samme regler som for andre tog med hensyn til beregning af belastning og akselantal, således at motorvognen(e) ikke medregnes (i tjenestekøreplanerne angives en »tom« Mo således: »Mo 0 t«), b) definitionen for personførende og ikke-personførende tog (se nedenfor under omtale af ny udformning af tjenestekøreplanerne); i SIR ændres betydningen af hastighedsviserens nuværende signalbegreber »middelstor hastighed« (50 km/t – signal nr. 17 b) og »lav hastighed« (30 km/t – signal nr. 17 c), således at de fremtidig angiver, at den tilladte hastighed er 60 km/t, henholdsvis 40 km/t eller derunder (se dette nummer af tidsskriftet, side 12) – sidstnævnte betydning vil medføre, at laveste indkørselshastighed – og dermed også udkørselshastighed – der anføres i »Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger« (TIB), bliver 40 km/t, og at alle hastigheder under 40 km/t skal optages fast i »La« og i gennemgående spor afmærkes med stand-signaler.

»K 74-tjenestekøreplanerne« vil – som tidligere omtalt – blive fremstillet A5-format og i ny typografi; af eksemplet på nyopstilling – i medfølgende bilag – vil det kunne ses – sammenholdt med nugældende tjenestekøreplaner – at der er foretaget følgende ændringer:

Rubrikken »Toget er« er bortfaldet, foran tognummeret er anført én af nedennævnte bogstavbetegnelser, der betyder:

TEE = TRANS-EUROP-EXPRESS

L = lyntog

Ic = intercitytog

P = øvrige personførende tog

M = tomt materiel (person-, post- og rejsegodsvogne eller tomme lokomotiver/motorvogne)

G = øvrige ikke-personførende tog,

dobbeltstreg, der angiver dobbeltspor, er bortfaldet, vedtegninger om trinbræt (T) og sidespor (S) – (evt. T S) samt anmærkninger om sidespor er bortfaldet (kan fremtidig alene udledes af TIB),

rubrikken »Største till. hast. km/t:« er ændret til »Hastighed km/t:«, og

rubrikken »Løber:« er ændret til »Kører:«.

Regionaltrafikken på Sjælland forbedres betydeligt ved overgang til ny køreplan, den 26. maj 1974 (»K 74«), idet der for strækningerne **København–Ringsted–Slagelse/Næstved** er udarbejdet »stiv« køreplan baseret på videreførelse fra København H. af Kystbanens »Nivåtog«, som det fremgår af hosstående tabellariske oversigt over de faste minuttal for de enkelte stationer på disse strækninger (hvori også ic-togene (»time-togene« mellem København og Jylland) er medtaget). Det fremgår af oversigten, at regionaltogene, der bl. a. gives standsning i Valby og Tåstrup, fra Ringsted fortsætter hver anden time til Slagelse (med forbindelse til ic-tog) og hver anden time til Næstved. For strækninger uden for den »stive« køreplan er betjeningen således: **Næstved–Rødby Færge** (herunder Næstved) – som i nugældende køreplan, suppleret med enkelte nye tog, bl. a. som følge af omlægninger i den internationale trafik / **Roskilde–Køge–Næstved** – frekvensen forøget fra ni til tolv tog (på hverdage) / **Nykøbing FI.–Gedser** – lokaltogskørslen bortfalder (»strækningen« betjenes af LJ-busser), således at Gedser kun betjenes af personførende tog med forbindelse til/fra Warnemünde / **Holbæk–Kalundborg** (herunder Tølløse og Holbæk) – tillempet »stiv« køreplan med totimers drift, og således at Tølløse, Holbæk, Jyderup og Kalundborg derudover betjenes af et antal tog med forbindelse til/fra »Hurtigruten«. For samtlige strækninger gælder desuden, at »erhvervstrafikken« til/fra København udføres i stort set samme omfang som i nuværende køreplansperiode.

Faste minuttal for »ic-tog« og »regionaltog« på Sjælland – gældende fr. o. m. 26. maj 1974 (»K 74«).

	regionaltog Sg/Ne	ic-tog	regionaltog Hk
Kh af	34	00	04
Val af	39	↓	09
Tå af	49	↓	19
Ro af	01	22	31
Vy af	10	↓	↓
Bo af	18	↓	↓
Rg af	30	↓	↓
So af	40 ¹⁾	↓	↓
Sg en	51 ¹⁾	57	↓
Sg af	↓	58	↓
Ka en	↓	11	↓
Lj af	↓	↓	38
Hv af	↓	↓	45
Tø af	↓	↓	51
Pa af	↓	↓	57
Hk en	↓	↓	03
Gz af	38 ¹⁾	↓	↓
Ne en	49 ¹⁾	↓	↓

	ic-tog	regionaltog Sg/Ne	regionaltog Hk
Ne af	↓	20 ¹⁾	↓
Gz af	↓	30 ¹⁾	↓
Hk af	↓	↓	07
Pe af	↓	↓	13
Tø af	↓	↓	19
Hv af	↓	↓	25
Lj af	↓	↓	31
Kø af	00	↓	↓
Sg en	14	↓	↓
Sg af	↓	20 ¹⁾	↓
So af	↓	30 ¹⁾	↓
Rg af	↓	41	↓
Bo af	↓	52	↓
Vy af	↓	59	↓
Ro af	52	10	40
Tå en	↓	19	49
Val en	↓	29	59
Kh en	13	36	06

1) hver anden time.

Under planlægningen af »K 74« har det vist sig, at muligheden for udarbejdelse af køreplanen – i området øst for Storebælt – uden anvendelse af Mo-vogne foreligger (Frederikssundbanen, Hareskovbanen og »Lille Nord« dog undtaget). På grund af rebroussementet i Ringsted, der for tog uden styrevogn kræver ca. 10 minutter til omløb af trækraft (tilstrækkeligt »Kystbanemateriel« er ikke disponibelt til »K 74«), vil bortfald af Mo + Mo-vognskørslen bevirke en forlængelse af rejsetiderne mellem Næstved (og syd derfor) og Jylland, medmindre anden form for styrevogns-



På Rødby Færge station »mødes« lokomotivleverancer fra syd til nord – og fra nord til syd: V10-diesellokomotiver til TGOJ (leveret af »Henschel«) (øverst), V4-diesellokomotiver til SJ (leveret af »Henschel«) (i midten) og et type 1043 elektrisk lokomotiv til ÖBB (leveret af ASEAI/SJ) (nederst).
Samtlige fotos: Tom Lauritsen

tog kan skaffes. Problemet søges løst ved et samarbejde med Lollandsbanen (LJ), således at privatbanen udfører to dobbeltture mellem Nakskov og Slagelse og v.v. (på hverdage), mod at DSB til gengæld forbedrer rejseforholdene mellem København og Lolland ved at køre to gennemgående tog mellem København og Nakskov og v.v. (ligeledes kun på hverdage).

Ministeren for offentlige arbejder, Jens Kampmann, har tiltrådt, at kørslen med standsende, lokale persontog på strækningerne Nykøbing Fl.-Gedser (Væggerløse, Marrebæk og Fiskebæk), Tinglev-Sønderborg (Bjærndrup, Klipleve, Lundtoft, Tørsbøl, Rinkeæs, Avnbøl og Vester-Sottrup), Lunderskov-Tinglev (Sommersted og Over-Jerstal), Vejle-Skanderborg (Løsning, Hedensted, Hovedgård og Hylke) og Randers-Ålborg (Fårup og Støvring) indstilles i forbindelse med overgang til ny køreplan, den 26. maj 1974, og at de – i parentes – nævnte stationer og trinbrætter samt trinbrætterne Gøderup og Kværkeby (i alt tyve stationer og trinbrætter) nedlægges. En del af de nævnte stationer vil fortsat være bemandede af hensyn til den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen og/eller gods- og postekspeditionsmæssige forhold (nærmere detaljer følger senere).

M/F »Prins Henrik« søsattes fra »Aktieselskabet Nakskov Skibsværft«, den 29. november – og samme værft afleverede M/F »Dronning Margrethe II«, den 1. december.



I »Jernbanen«, nr. 6/73 havde der – i denne spalte – indsnegget sig nedennævnte fejl, der kan rettes som følger: **Side 10**, venstre spalte, i 10. linie f. n.: »(29 stk.)« rettes til »(34 stk.)« – **side 11**, højre spalte, i 7. linie f. n.: »BKM« rettes til »BMK« – **side 12**, venstre spalte, 18. og 19. linie f. o. ændres til: »I Århus etableres et mekanisk vognvaskeanlæg (af traditionel børstetype), som forventes ibrugtaget inden køreplans-« – **side 13**, højre spalte, i 12. linie f. n. slettes »Støvring« – **side 16**, venstre spalte, i 8. og 9. linie f. o. ændres »på København H.« til »i DSB-lagerhuset på Kalvebod Brygge«.

Indførelse af stikprøvevis billetkontrol – og i forbindelse hermed – opstilling af tidsstemplingsmaskiner og billetautomater på Kystbanen (jvf. »Jernbanen«, nr. 6/73 – side 15) sker efter de seneste overvejelser først ved overgang til sommerkøreplan 1974. Ibrugtagningen af det nye elektroniske pladsreserveringsanlæg er udskudt til d. 5. januar.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE
Telefon (01) 87 07 08

Tog hvert 20. minut
mellem Jægersborg og Nærum

Buslinie 172:
Lyngby st.–Fortunbyen–Ørholm

Buslinie 180:
Lyngby st.–Eremitageparken–Gl. Holte

Tro det eller ej:

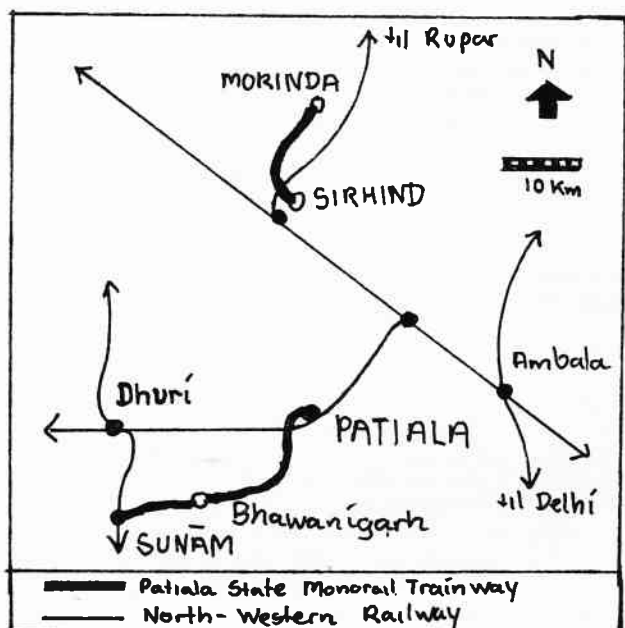
Patiala State Monorail Trainway (P. S. M. T.)

En en-skinnebane, system Ewing.

»Tro det eller ej« er titlen på en ny rubrik i »Jernbanen«, hvor der af og til vil blive berettet om jernbaneforhold af særegen eller snarere utrolig karakter.

Helt så fantastiske forhold, som dem, der er beskrevet i den første artikel, behøver det dog ikke at være. Vi opfordrer læserne til at bidrage med artikler (helst ikke meget større end den følgende), og de eneste krav er mindst én illustration og evt. angivelse af kilder.

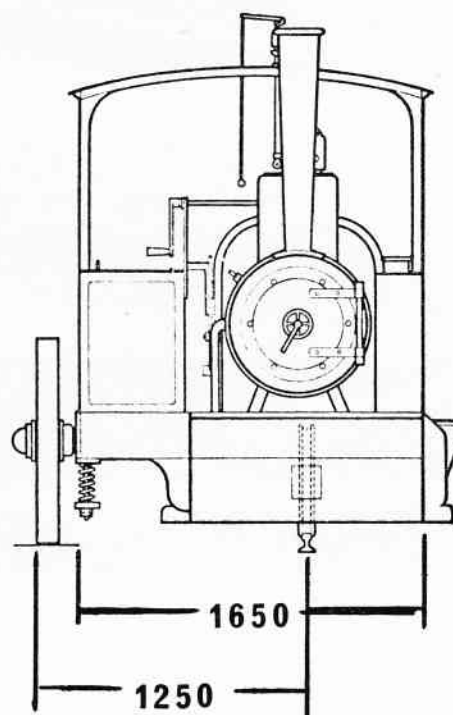
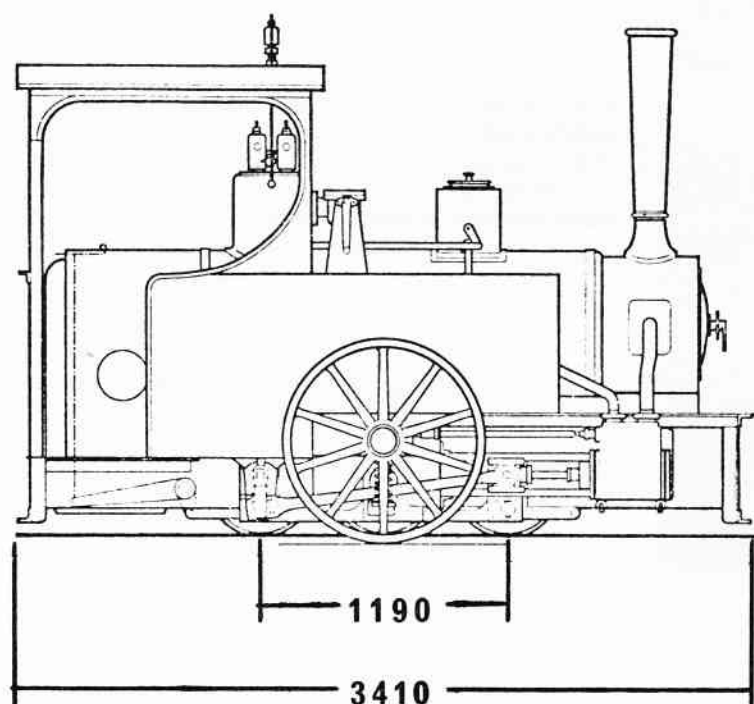
OCMP



★
For 60 år siden fandtes der i den nordlige del af Indien ca. 70 km en-skinnebane med det temmeligt mærkværdige navn »Patiala State Monorail Trainway«. Til trods for, at enhver drift var ophørt i 1927, fandtes en del af det rullende materiel endnu i 1966, hvor det henstod i miserabel stand i et åbent skur i Patiale by.

Dette mærkværdige banesystems historie går tilbage til omkring år 1900, da en engelsk oberst kom til Indien, hvor han arbejdede som ingeniør ved nogle baneanlæg. Ved et af disse prøvede oberst Bowles med godt resultat en en-skinnebane efter system Ewing. Systemet går ud på, at ca. 95 procent af køretøjets vægt hviler på en skinne mens resten bæres af et stort hjul, der er anbragt på køretøjets ene side, og det løber på vejbanen eller jorden ved siden af sporet.

Anlægget var af midlertidig art, men efter at Bowles trådte i tjeneste hos Maharajaen af Patiale, Sir Bhupinder Singh, og blev statsingeniør, anlagde han to en-skinnebaner.



Tegning af en-skinne damplokomotiv, bygget af Orenstein & Koppel til Patiala-Sunam strækningen i 1908.

Den første, der blev åbnet i 1907, var ca. 25 km lang og forbandt byerne Sirhind og Morinda. En af grundene til anlægget var, at man ønskede at få anvendelse for statens 560 krigs-muldyr, når der ikke var krig. At trafikbehovet dog ikke har været så helt lille fremgår af, at der i løbet af én måned i 1908 blev transporteret knapt 20.000 passagerer. På et tidspunkt var der problemer med godstrafikken, idet det blev afsløret, at personalet på Sirhind station havde ladet sig bestikke til at lade godstrafikken gå over til de lokale vognmænds oksekærrer.

Da den indiske Nord-Vestbane i 1927 byggede en side-linie fra Sirhind til Rupar via Morinda, blev trafikken indstillet, men på det tidspunkt var trafikken ad banen allerede faldet voldsomt på grund af den konkurrerende vej-traffic.

Den anden linie, som Bowles i 1908 lod bygge fra Patiala by til Sunam, var en mere abisiøs affære, men der foreligger ikke ret mange oplysninger om den. Meget tyder på, at banen aldrig blev anlagt længere end til Bhamanigarh, og uanset om det sidste stykke blev anlagt eller ej, så fik banen ingen lang levetid, idet trafikken senest i 1914 var indstillet.

Til trods for, at det oprindeligt var tanken at benytte muldyr som trækraft, blev det besluttet at have nogle damplokomotiver i reserve, i det tilfælde, at muldyrene skulle blive trukket tilbage til krigsbrug. Der blev derfor bestilt fire lokomotiver hos Orenstein & Koppel i 1908. Lokomotiverne havde, som det ses af tegningen, tre drivhjul, hvoraf det midterste ikke havde flanger, og de yderste havde dobbelte flanger. Vejhjulet, der ragede ud på højre side af maskinen, var ikke drivhjul. Kedlen var ikke placeret lige over skinnehjulene, men var flyttet 3,5 cm mod vejhjulet, og på lokomotivets højre side var vandtanken placeret.

Vognene var normalt forsynet med to skinnehjul og et vejhjul, men der har også eksisteret bogievogne, hvor hver bogie bestod af to skinnehjul og et vejhjul. Personvognene var normalt åbne vogne med bænke anbragt i længderetningen, men enkelte vogne har dog været udstyret med en lukket vognkasse.

Det er sandsynligvis de åbne vogne, der er omtalt i følgende episode, som Bowles refererer i et brev: På et eller andet tidspunkt besøgte Amir'en af Afghanistan staten Patiala, og P.S.M.T. skulle da transportere hans mangetallige livgarde til et afghansk »Shrine« (helligdom) i nærheden af Sirhind, hvor grænsen dengang gik. Tropperne fandt det umilitært at sidde ned, og de tog derfor opstilling på sæderne – indtil toget satte i gang med et bemærkelsesværdigt resultat. Bowles kommentar var: »A fallen army!«

Det står fast, at damplokomotiverne aldrig blev anvendt på Sirhind-Morinda banen, og meget tyder på, at de kun har kørt på en ca. 2 km lang del af Patiala-strækningen, nemlig strækningen Patiala Station – City Mandi, idet sporet resten af strækningen har været for svagt.

Til trods for, at alt dette ligger mange år tilbage, fandt englænderen H. R. Ambler i 1966 en del materiel fra Patiala-strækningen, der ikke havde været anvendt siden 1914, henstående i en gård i Patiala by. Her stod alle fire damplokomotiver, de to af dem næsten ophugget, og flere personvogne – eller rettere resten af dem. Desværre har vi ikke kunnet skaffe billeder af materiellet frem til denne artikel.

Hvis planerne om at opstille et af lokomotiverne ved Birla Technological Museum i Calcutta og et andet ved Patiala Museum ikke er blevet til noget, står materiellet sikkert i Patiala endnu.

john poulsen

Kilder: The Railway Magazine, februar 1969; Model Engineer, november 1966 og Unusual Railways af J. R. Day og G. Willson, 1957.

Foreningsnyt

Lolland-Falsters Stiftsmuseum skænker museets roebanemateriel til DJK

I nr. 6/73 af tidsskriftet bragtes en omtale af det roebanemateriel, som Lolland-Falsters Stiftsmuseum og DJK råder over.

Imidlertid har Lolland-Falsters Stiftsmuseum meddelt foreningens bestyrelse, at man har besluttet at overdrage foreningen lokomotivet DdS B 4 samt de seks vogne, som Stiftsmuseet i 1967 fik foræret af A/S De danske Sukkerfabrikker.

Vi er meget taknemmelige for den smukke gave til foreningen, og nu håber bestyrelsen blot, at der ikke går for lang tid, før roebanemateriellet på ny kan komme til ære og værdighed i restaureret stand.

Ole-Chr. M. Plum

Kommende møder og udflugter

Tirsdag den 15. januar 1974 kl. 20.00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

På denne aften fejrer vi foreningens 13 års fødselsdag med et »rigtigt« medlemsmøde med kaffebord, filmforevisning, bankospil m. v. Af filmprogrammet kan nævnes, at der vil blive vist film fra foreningens første udflugter, der gik til privatbaner, der i dag ikke mere eksisterer.

Af hensyn til kaffebordet er tilmelding til dette møde nødvendigt, ligesom det er nødvendigt at opkræve et mindre beløb til dækning af kaffen m. v.

Prisen har vi sat til kr. 10,- pr. deltager, og det dækker kaffe med brød samt én spilleplade til bankospillet. Flere plader vil kunne købes ved indgangen.

Tilmelding samt forudbetaling sker ved **senest torsdag den 10. januar 1974** at indbetale beløbet på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæs-gård 21, 2970 Hørsholm.**



Søndag den 27. januar 1974 kl. 10.00 filmforevisning på DSB-skolen, Kalvebod Brygge 34, 4, København V.

Der vil blive vist film, udvalgt i samråd med DSB-skolen, om jernbaneforhold uden for Danmark. Filmene vil blive

kommenteret af overtrafikassistenterne O. G. Knudsen og Ove Scheel.

Billetter til denne forevisning købes ved indgangen, og prisen er kr. 5,-.

I pausen mellem filmene vil der være mulighed for at købe kaffe, te, øl, sodavand m. v.



Onsdag den 13. februar 1974 kl. 20,00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Foredrag af afdelingsingeniør Poul Jensen, DSB: Planlægning af DSB's nærtrafik.



Lørdag den 3. marts 1974 kl. 10.00: Besigtigelse af anlægsarbejderne i forbindelse med Hareskovbanens indføring i Nordbanen m. v. ved Svanemøllen – under ledelse af afdelingsingeniør Aage Høilund, DSB/Anlægstjenesten for nærtrafik. **Mødested:** Forpladsen ud for Svanemøllen station.



Onsdag den 20. marts 1974 kl. 20.00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

Foredrag af overtrafikinspektør, cand. polyt. Ebbe Falk-Sørensen, DSB: DSB's langtidsplanlægning af persontrafikken frem til 1985/1990.



I foråret 1974 planlægger foreningens bestyrelse et antal udflugter. På grund af energikrisen er det endnu uvist, om de planlagte arrangementer kan gennemføres, men såfremt denne og andre hindringer ikke kommer i vejen, vil der blive arrangeret udflugter af Dansk Jernbane-Klub på følgende dage i foråret 1974: 31. marts, 28. april, 19. maj, 23.-26. maj (udenlandsrejse) og 30. juni.

Programmet for de enkelte udflugter vil blive annonceret i de følgende numre af tidsskriftet.

PSR/POR

Lokalafdelingen Fyn/Syddjylland

Tirsdag den 15. januar 1974 kl. 19.30 i Kolding Dagcenter, Fredericiagade 25, Kolding. Medlemsmøde.

Tirsdag den 19. februar 1974 kl. 19.30 i Industripalæet, Albanitorv, Odense. Medlemsmøde.

Tirsdag den 18. marts 1974 kl. 19.30 i Kolding Dagcenter, Fredericiagade 25, Kolding. Medlemsmøde.

Medlemmerne indbydes til at tage lysbilleder og film med til fremvisning (husk egen fremviser). Som sædvanligt kan der købes kaffe, te, øl og sodavand m. v., og alle jernbaneinteresserede er velkomne.

N. Chr. Lind

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Vi har nu overstået sommersæsonen, og vinteren står for døren. Det er allerede nu nødvendigt, at vi starter på forberedelserne til næste sæsons start. På banens generalforsamling lørdag den 24. november vil der blive afgivet beretning over driften i 1973, ligesom der vil blive mulighed for at drøfte sæson 1974, og hvilke forberedelser, der skal gøres til denne sæson ved Mariager-Handest Veteranjernbane.



AHJ Sm 14 i Vester-Tørslev den 16. september 1973.

Foto: Hans-Henrik Rasmussen

Det personale, der allerede er tilknyttet MHVJ, håber, at der i den kommende vintersæson vil melde sig flere medlemmer, der ønsker at hjælpe til med at løse de mange opgaver, der er ved en veteranjernbane.

I sommer har vi fået forbedret alle perronkanterne på stationerne, og i True er opstillet et tidligere bremsehus fra en godsvogn som stationskontor. Det er vel nok det mindste stationskontor i Danmark, men det passer i størrelsen til formålet, hvis ellers ikke stationsbestyreren er »alt for rund«!

Personvognen AHB C 45 er under reparation i Mariager, og ved velvilje fra Scandia i Randers er det lykkedes at fremskaffe de nødvendige reservedele, således at vognen i 1974 atter vil kunne anvendes i MHVJ's tog.

Mens HV 3 kørte veterantog i Århus i forbindelse med Festugen dér, måtte de sidste driftsdage ved MHVJ afvikles med hjælp af skinnebussen AHJ Sm 14.

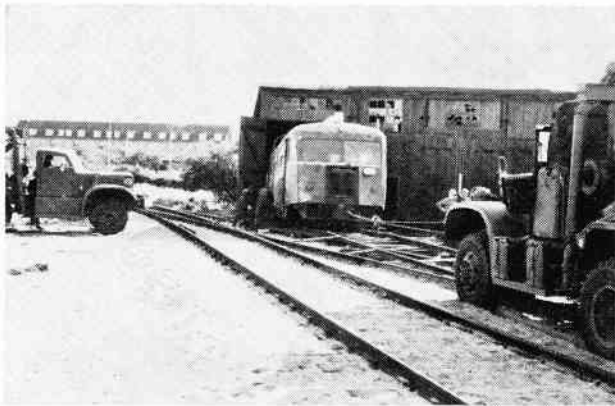
UA/OCMP

DJK's nordjyske afdeling

ETJ Sm 1 atter driftsklar

Skinnebussen ETJ Sm 1, der i et par år har været »inde-spærret« i remisen i Nørresundby, blev den 12. september »befriet af sit fangenskab« med assistance af to kranvogne fra militæret.

Siden julen 1970 havde den stået i remisen med en sprængt cylinderforing, og i efteråret 1971 blev sporforbin-



Skinnebussen ETJ Sm 1 på vej ud af remisen i Nørresundby med hjælp af to militære kranbiler, den 12. september 1973. Foto: Niels Jørgensen

delsen til remisen afbrudt i forbindelse med sporomlægningen af havnesporet i Nørresundby.

I remisen i Nørresundby gik man i 1971 i gang med at reparere skinnebussen, der foruden den ødelagte motor led af diverse rustangreb på udsatte steder. Dette arbejde er blevet fortsat af fire energiske medlemmer, der tålmodigt har ventet på, at deres arbejde skulle krones med held. Det skete, da man den 4. november trykkede på startknappen til motoren, og denne fint og elegant gik i gang.

Skinnebussen, der nu står foran de gamle privatbaneremiser i Ålborg, ligesom FFJ nr. 34, er nu ved at få en tiltrængt »make-up«, og når foråret atter melder sig, vil Limfjordsbanen råde over en velrestaureret skinnebus, der sikkert vil blive misundt af mange, da den på grund af sin beskaffenhed faktisk var opgivet.

K, M, N og O

Referat af generalforsamlingen i DJK's nordjyske afdeling

Cirka 35 interesserede medlemmer af Dansk Jernbane-Klub havde taget plads i CI-vognen, da et særtog fremført af F 663 søndag den 7. oktober 1973 kl. 14.00 afgik fra Aalborg station. Vel ankommet til Romdrup havn bød E. Hedetoft velkommen til forsamlingen og berettede herefter om den udvikling, der var sket, siden 2 mand under de mest primitive forhold var begyndt på istandsættelsen af HV 3 og frem til i dag, hvor »Limfjordsbanen« rår over både driftsmateriel, spor, værksted, mandskab og ikke mindst væsentligt: myndighedernes goodwill. En kreds af medlemmer fra Aalborg-området har derfor nu ment, at der i tilknytning til disse aktiviteter måtte være basis for etablering af en særlig nordjysk afdeling, der gennem arrangementer såsom filmaftener, ekskursioner m. v. kunne tilgodese interessen for jernbanevæsen i bredeste forstand. Initiativtagerne forestiller sig, at lokalafdelingen især skal henvende sig til de ca. 100 DJK-medlemmer, der er bosat nord for linien Hobro-Løgstør-Thyborøn, idet det understregedes, at det enkelte medlem naturligvis står helt frit med hensyn til, hvilken lokalafdeling man eventuelt måtte ønske at knytte sig til. Efter at Hedetoft således havde redegjort for initiativets baggrund og målsætning, overgik forsamlingen til valg af bestyrelse. Som formand valgtes E. Hedetoft, mens Kurt Fjordbak, Martin Jacobsen, Erik Jensen og Hans Meyer valgtes som bestyrelsesmedlemmer. Som suppleant valgtes Torben Poulsen.

Som svar på spørgsmål fra forsamlingen redegjorde den nyvalgte formand for en række forhold i forbindelse med lokalafdelingens etablering. Godt samarbejde med andre lokalafdelinger og veteranbaner vil blive sikret gennem indgåelse af forskellige aftaler. Love på linie med de for andre lokalafdelinger gældende er under udarbejdelse og vil blive forelagt til godkendelse på en ekstraordinær generalforsamling. Om de seneste veteranbane-aktiviteter oplystes, at man havde erhvervet et »klædeskab«, at skinnebus ETJ Sm 1 ved velvillig militær bistand var sporsat og kørt til området ved den tidligere privatbaneremise i Aalborg samt at man i samarbejde med Sct. Georgs Gildet havde kørt en vellykket dampvogstur (F 663+3CI) til Romdrup havn med ca. 200 scleroseramte. Om planerne for de kommende måneder oplystes, at HV 3 skal have overhøderen udskiftet, således at maskinen er klar til indsættelse på MHVJ til næste sæson. Dernæst skal der tages fat på istandsættelse af »Limfjordsbanens« tre personvogne, således at man til næste sommers aktiviteter råder over eget personvognsmateriel af typer og alder svarende til publikums forventninger. Man forventer at komme til at disponere over seks remisepladser i privatbaneremisen, hvorved hovedparten af banens driftsmateriel kan komme under tag.

Generalforsamlingen afsluttedes med et rungende hurra for den nystiftede afdeling, hvorefter toget returnerede til Aalborg med ankomst kl. ca. 17.00»

P. Bech



Foreningen har fået rangertraktoren FFJ M 1207 foræret af DSB's anlægsafdeling i Ålborg. Traktoren, der er en Breuer traktor fra 1929, har fået ny kobling, og den er nu køreklar. M 1207 vil fremover være stationeret ved Limfjordsbanen.

Fra MHVJ har Limfjordsbanen modtaget personvognene ETJ C 1 og OMB B 4. Begge vogne henstår ved privatbaneremiserne i Ålborg, hvor de venter på at blive restaurerede. Dae 21 er i øjeblikket under reparation, og vil være klar til den kommende sæson.

MHVJ's damplokomotiv, HV 3, holder medio november også i Ålborg, hvor man vil forsøge at udbedre skaderne på maskinens overhødere.

OCMP

SALGS afdelingen



Julekortet 1973

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

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

Vi har stadig et lille oplag af »Julekortet 1968« (GDS damplokomotiv nr. 10 på Kagerup station, 1940). Dette kort koster 50 øre pr. stk. Endvidere har vi et restoplag af »Julekortet 1969/2« (HAJ nr. 3 med tog på Hammelbanegården i Århus i 1907), »Julekortet 1971« (KRB nr. 1 og 2 under snerydning ved Stakhavegård i 1929) og »Julekortet 1972« (E 994 med persontog mellem Roskilde og Gadstrup, 12. januar 1963). Disse kort koster 75 øre pr. stk.

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

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

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

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

DJK's bogserie

I Dansk Jernbane-Klub's bogserie kan De måske finde den helt rigtige julegave til jernbaneentusiasten i Deres familie eller venskabskreds.

Flere af bøgerne er allerede udsolgte, og restlagrene af de hidtil udsendte bøger svinder ind. I 1973 er der udkomet to nye bøger i serien, nemlig DJK-bog nr. 34: Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane. Rullende materiel, sporplaner m. m. Prisen for denne bog er kr. 25,00.

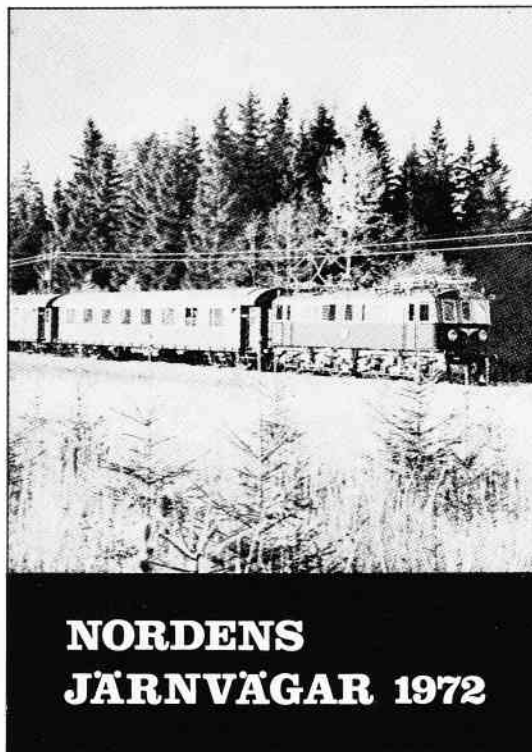
Endelig kommer umiddelbart før jul den længe ventede bog om Horsens-Tørring Banen. Prisen for denne er kr. 30,00, og bestiller De den straks, skulle der være en stor chance for, at De har en god bog til at læse i juledagene.

Nedenfor vil De finde en liste over de DJK-bøger, der endnu kan erhverves gennem foreningens Salgsafdeling:

9. Vejle-Give Jernbane	kr. 12,00
11. Nakskov-Kragenæs Jernbane	kr. 12,00
13. Vodskov-Østervrå Banen	kr. 14,00
20. Køge-Ringsted Jernbane	kr. 32,00
21. Hørve-Værsløv Jernbane (2. udgave)	kr. 20,00
23. Hjørring-Hørby Banen	kr. 20,00
24. Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969	kr. 20,00
25. Horsens-Juelsminde Jernbane	kr. 25,00
27. Gribskovbanen 1880-1924	kr. 48,00
28. Haderslev Amts Jernbaner I:	
Dr. Mauves bane	kr. 40,00
29. Haderslev Amts Jernbaner II:	
Becherer bygger videre	kr. 40,00
30. Altona-Kiel Jernbane	kr. 19,00
31. Horsens-Tørring Banen	kr. 30,00
32. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-1947	kr. 48,00

33. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1947-1972	kr. 20,00
34. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, Rullende materiel, sporplaner m. m.	kr. 25,00

Nordens Järnvägar 1972



1972-udgaven af denne billedårbog bliver på 120 sider i format 18 x 25 cm, og med sine cirka 240 fotografier beretter den på fortræffelig måde om årets begivenheder ved jernbanerne i Danmark, Finland, Norge og Sverige.

Snyd ikke Dem selv for denne pragtfulde bog, der kan bestilles gennem Salgsafdelingen for kr. 41,00 (se adressen ovenfor).

I Salgsafdelingen forhandler vi også de tidligere udgaver af årbogen »Nordens Järnvägar«. Priserne for disse er som følger:

1968-udgaven:	kr. 41,00
1969-udgaven:	kr. 33,00
1970-udgaven:	kr. 33,00
1971-udgaven:	kr. 41,00

Tilbudsliste nr. 14

Omkring den 1. december udkommer Salgsafdelingens tilbudsliste nr. 14. I denne tilbudsliste vil De kunne finde en masse gode tilbud på effekter fra Danmarks jernbaner.

Skulle De ikke i forvejen have tilbudsliste nr. 13, så bestil den med, når De indsender kr. 1,20 i frimærker til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4. tv., 2200 København N.** De vil da modtage begge tilbudslistes.



Salgsafdelingen er lukket for ekspedition i dagene fra den 22. december 1973 til og med den 15. januar 1974.

OCMP

Bog anmeldelser

Tom Lauritsen:

Danske lokomotiver og motorvogne 1/1 1973.

160 sider – rigt illustreret – A6-format – Kr. 28,00.

Frank Stenvalls Förlag, Malmö 1973.

Denne anmeldelse kunne være en lang række af superlatter, men hvorfor gøre noget langt, når det er muligt at skrive kort om noget godt. Tom Lauritsen og Frank Stenvall har taget initiativet til noget, som DJK's bestyrelse skulle have iværksat for lang tid siden – en lommebog (i praktisk plastbind) indeholdende fotos af og tekniske detaljer om samtlige trækraftenheder tilhørende danske jernbaner – én side for hver type – og nummerfortegnelser (med fabriksnumre og byggeår). Jeg kan ikke nok anbefale jernbaneentusiaster (og »professionelle jernbanemedarbejdere« – for den sags skyld) at anskaffe dette lille »værk« – der altid kan være ajourført efter de oplysninger, der bringes her i tidsskriftet. Bogen er ikke uden trykfejl – og egentlige fejl, og man kunne måske have ønsket flere detaljer her og der – men det ændrer ikke det faktum, at her er bogen, som man slet ikke forstår, man har kunnet være uden. De mange juledage i år vil være velegnede til at foretage korrektioner i »den lille røde for jernbaneentusiaster«. (De kunne så sende redaktionen **Deres** forslag til ændringer og tilføjelser).

DJK's Salgsafdeling har den.



Frank Stenvalls Förlag har i øvrigt netop udsendt den højt skattede billedårbog: »**Nordens Järnvägar 1972**«, hvor der på 120 sider i format 18 x 25 cm med ca. 240 fotografier berettes om alt, hvad der hændte i 1972 ved stats- og industribaner i Danmark, Finland, Norge og Sverige. (Prisen er kr. 41,00, og bogen kan bestilles gennem foreningens Salgsafdeling; se venligst herom andetsteds i tidsskriftet).

EBJ

Hans Gerner Christiansen:

Modeljernbaner for begyndere.

74 sider, format 13 x 18 cm, med ca. 35 illustrationer. Kr. 18,75.

J. Fr. Clausens forlag, København 1973.

Det skal med det samme understreges, at Hans Gerner Christiansen selv skriver: »Meningen med denne bog er at give begyndere i den ædle hobby nogle tips om forskellige ting, så han får maksimum af glæde af sin modeljernbane og måske spare ham for ærgrelser ...« (s. 6). Grunden til, at dette fremhæves, er, at der faktisk ikke er meget at hente i denne bog for modeljernbaneentusiaster med bare nogen erfaring.

Det må på den anden side erindres, at der på dansk hidtil ikke har foreligget en »introduktion« til denne hobby, idet den udmærkede »Modeljernbane som hobby« af Kaj Juul-Pedersen nok forudsætter en smule kendskab til emnet på forhånd.

Derfor er det ikke rimeligt at kritisere forfatteren for, at han går i dybden med en del områder, men man kunne nok ønske, at han under alle omstændigheder havde

nævnt, at der findes andre – »mere avancerede« – metoder og teknikker.

Som noget positivt må fremhæves, at bogen stort set opfylder den ovenfor omtalte intention, f. eks. betones nødvendigheden af at undgå den alt for ofte forekommende overfyldning af anlægget med spor på bekostning af landskab og lignende.

Uheldigt er det, at forfatteren på visse områder er præget af en »forældet« teknik, som absolut ikke letter arbejdet for begynderen. F. eks. gennemgår han i forbindelse med landskabsopbygning kun opbygning med papplader og skabeloner, mens han slet ikke nævner den langt nemmere (og mere naturtro) opbygning med styropor (»flamingo-plader«), hvor landskabet ganske enkelt skæres ud med en gammel loddekolbe eller en brødkniv.

Også i forbindelse med vognbygning har forfatteren øjensynligt ikke opdaget de moderne kunststoffer, idet han helt forbigår vognopbygning i plastik (plasticcard), som ikke er vanskeligere end den omtalte vognbygning i træ.

Alt i alt kan man anbefale bogen til de, der kun har et yderst overfladisk kendskab til modeljernbaner, men som ønsker en introduktion til emnet.

For lidt mere erfarne modeljernbaneinteresserede er der ikke meget at hente i bogen.

john poulsen

Peter Konzelmann:

Die Baureihe 01.10

120 sider, 115 fotos, 16 D-mark.

Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier e.V.

Solingen 1, Alfred Nobel Strasse 56, 1973.

Som den fjerde bog i rækken om tyske damplokomotiver har foreningen Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier nu udgivet denne bog om 01.10'erne, de 55 store eksprestogslokomotiver, som i 1939–40 blev leveret til Deutsche Reichsbahn, udstyret med tre cylindre og strømlinet beklædning. Lokomotiverne havde en maksimalhastighed på 150 km/t, og de betegnede et af højdepunkterne i tysk lokomotivbygnings historie.

Bogen er opdelt i to hovedafsnit, hvoraf det første er en særdeles grundig gennemgang af maskinernes tekniske opbygning, ombygninger og stationeringer. Dette afsnit indeholder bl. a. optryk af omløbsplaner for maskinerne, hvoraf det fremgår, at enkelte maskinløb har været på 1100 km dagligt.

Den anden del af bogen er en billeddel med mange udmærkede fotos gengivet i fremragende kvalitet. Man kunne imidlertid nok vente, at der i en bog, der kun behandler én lokomotivtype, var medtaget nogle flere spændende fotos, f. eks. stemningsbilleder. De fleste fotos er temmeligt traditionelle »typebilleder«, hvilket nok hænger sammen med, at man har villet vise mindst et foto af hvert lokomotiv af typen.

Man kan altså konkludere, at »Die Baureihe 01.10«, ligesom de foregående bøger om BR 01, 38 og 39, er en fundgrube for de jernbaneentusiaster, der interesserer sig for tyske lokomotivtyper, mens den som »billedbog« er lidt kedelig.

john poulsen



BØGER i julemåneden

The Hornby Book of Trains

Genoptryk af katalogerne fra 1927-32. Udpens-
ler sortimentet og fortæller om tidens baner.
208 s. rigt ill. 21×27 cm, indb. Kr. 55,35

The Great Trains

Imponerende værk om prestigetog og luksuriøse
vogne. Redaktør: Bryan Morgan. 260 s. 300 fot.
og 40 farveill. 31×26 cm, indb. Kr. 304,25

E. Lyons

**A Historical Survey of Great Western
Engine Sheds 1947**

284 s. omfatter 144 depoter med sporplaner. 230
fot., 10 tegn., 9 kort. 22×27 cm, indb. Kr. 67,90

Railway World Annual 1974

Artikler og fotoafsnit om engelske baner. 136 s.,
151 fot. + 12 farvefot. Indb. Kr. 33,75

Gerd Wolff

**Deutsche Klein- und Privatbahnen Teil 2:
Niedersachsen**

324 s., 474 fot., 58 kort. Indb. Kr. 139,50
Forlang vor nye 4-sidede brochure: »tog og
skibe«.

HÅSE

*dansk og
udenlandsk
boghandel*

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

**Bandholm Maskinfabrik
A/S**

Brdr. Nielsen

Bandholm - Tlf. (03) 88 80 06



**moderne
jernbaner
moderne
signalanlæg**

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

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

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