



jernbanen

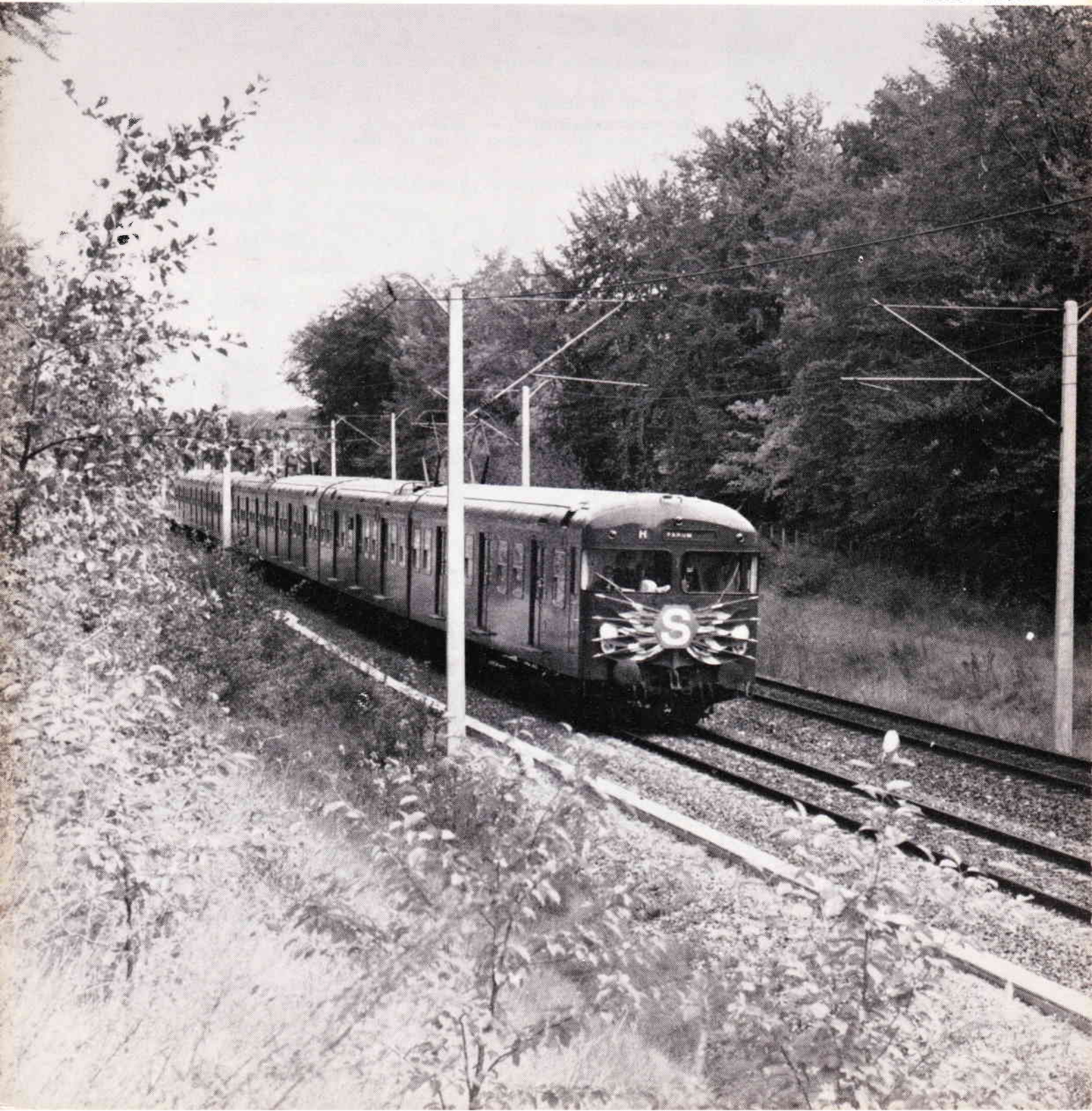
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

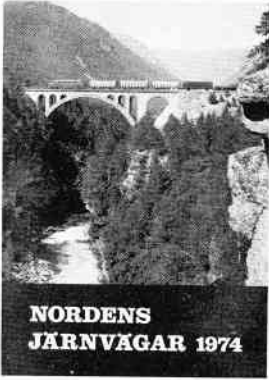
5

17. ÅRGANG

OKTOBER/NOVEMBER 1977

KR. 10,00





Nordens Järnvägar 1974

Nu er den udkommet! Den syvende udgave af årbogen om Danmarks, Sveriges, Norges og Finlands jernbaner. Med 238 fotos illustreres små og store hændelser i det år, hvor vi fik K-74, fejrede mange strækningers jubilæer og måtte se en del interessant materiel blive udrangeret. 120 sider. 3 kort. **Kr. 62,15.**

Nordens Järnvägar 1971, kr. 40,75 og Nordens Järnvägar 1973, kr. 47,45 er de eneste af de foregående årgange, som stadig kan fås.

Kulrøg og Dampslag

Damplokomotivernes sidste tyve år i Danmark.

Hans Gerner Christiansen, Arne Kirkeby og Ole Winther Laursen

Et fint og ofte nostalgisk album, hvor læseren i teksten også får noget at vide om lokomotivernes anvendelse. 120 sider. 180 fotos. **Kr. 62,15.**



Danske Lokomotiver og Motorvogne 1976-01-01

Tom Lauritsen

Den anden udgave af den populære håndbog om hele Danmarks trækraft er fuldstændig revideret og har mange nye billeder. Der er foto og tekniske oplysninger om hver type, foruden løbenummer og fabriksnumre, hos DSB og privatbanerne. 152 sider. A6 plasticbind. **Kr. 38,80.**

Spår av ett Sekel

En billedkavalkade over de svenske sporvejes udvikling igennem deres 100-årige eksistens i tilsammen 13 byer. 168 sider. 350 fotos, materieltegninger m. m. **Kr. 90,65.**

Til salg i jernbaneklubberne og hos boghandleren.

Frank Stenvalls
Förlag

H&SE

Dansk og
Udenlandsk
Boghandel

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

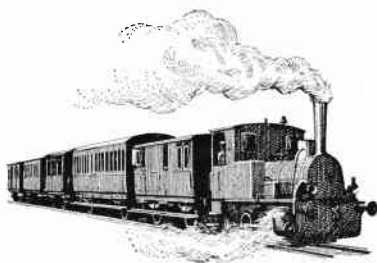


moderne
jernbaner
moderne
signalanlæg

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

CTAMHOLMEN 175 · DK-2650 HVIDOVRE · TLF (01) 490333



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

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

Redaktionskomité:

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

Annonceekspedition:

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

JERNBANEN udsendes omkring den 20. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter omkring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de enkelte forfatteres egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Dansk Jernbane-Klubs mening.

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

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Forsidebilledet:

Lørdag den 24. september 1977 kørte indvielsestoget, der markerede Hareskovbanens overgang til S-togs drift, fra København H. til Farum. Foreningens medlem, Jakob Stilling, »fangede« toget midt i Hareskoven.

17. årgang

Oktober/november 1977

Nr. 5

EKSTRA BLADET OG »FUT-TOG«

Bladet, der tør hvor andre ti'er, bragte den 17. september en af sine velkendte »bang-overskrifter«: FRP-FOLK FORSKER FUT-TOG«. Da det vel kan tænkes, at ikke alle vore læsere tager del i boulevard-pressens lyksaligheder, tillader vi os at citere »høy«:

»Fremskridtspartiets folketingsmedlemmer er blevet helt vilde med at tage på skatteyderbetalte pamperrejser til udlandet. I næste uge skal fem af dem på en officiel rejse til England for at studere futtog.

Det er folketingets trafikudvalg, der sammen med trafikminister Kjeld Olesen og embedsmænd fra DSB og ministeriet skal fire dage til London, hvor man med stor nidkærhed som British Rails gæster skal sætte sig ind i problemerne omkring elektrificering af jernbanedriften.

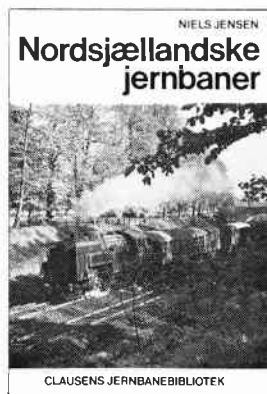
De fem fremskridtsfolk og deres rejsekammerater skal bl. a. ud at køre med verdens hurtigste tog, diesel-intercitytoget fra Paddington station, et tog, der skyder den nette fart af 200 km i timen (hold jer nu fast, venner).

Det danske rejseselskab skal også køre med andre strækninger, se på motorveje, besøge jernbanens værksteder og forskningscenter. Studieturen vil bringe danskerne ikke blot til London, men også til Bristol og Birmingham.

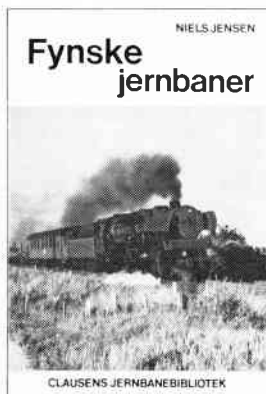
I rejsen til England deltager ialt 27 personer. Udgifterne er ikke endelig gjort op. Men regningen til statskassen bliver næppe under 50.000 kr.«

Ekstra-bladet, der bl. a. anvender megen tid på research af det (såkaldte) svage køns anatomi, kunne også godt have tjent os i at have foretaget lidt forskning i baggrunden for ovennævnte rejse. Det er nok muligt, at Fremskridtspartiet og dets medlemmer har bedt om disse »øretæver«, men i dette tilfælde gælder det simpelt hen om at sælge landets næststørste parti på, at vi skal have vore fjernbaner elektrificerede – til gavn for beskæftigelsen – og til gavn for miljøet (og det er da »in-ømner«). Hensigten helliger altså nu og da det forkerte middel – selv for Ekstra Bladet.

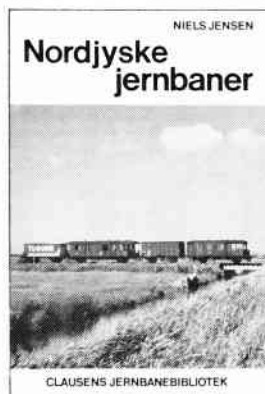
ebj.



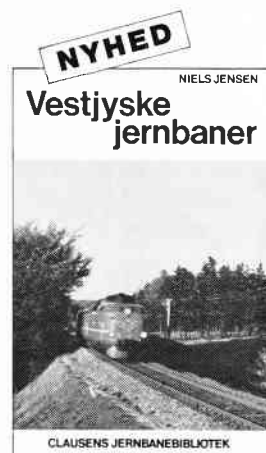
Nordsjællandske jernbaner
af Niels Jensen
80 s. Kr. 28,95



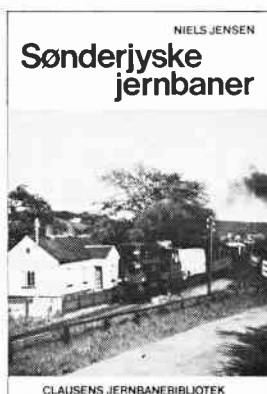
Fynske jernbaner
af Niels Jensen
112 s. Kr. 35,40



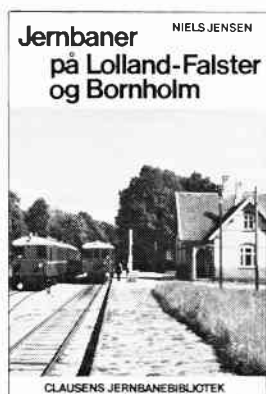
Nordjyske jernbaner
af Niels Jensen
120 s. Kr. 39,50



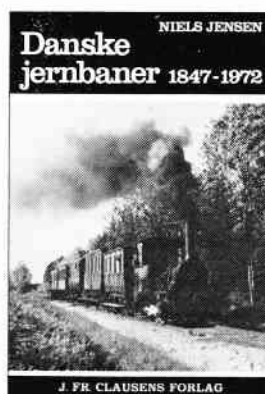
Vestjyske jernbaner
af Niels Jensen
112 s. Kr. 39,50



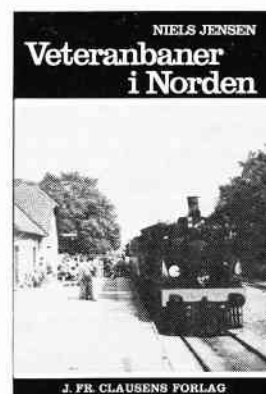
Sønderjyske jernbaner
af Niels Jensen
80 s. Kr. 28,95



Jernbaner på Lolland-Falster
og Bornholm
af Niels Jensen
112 s. Kr. 38,95



Danske jernbaner 1847-1972
af Niels Jensen
270 s. Kr. 59,00



Veteranbaner i Norden
af Niels Jensen
96 s. Kr. 30,50



Farvel til dampen
af Niels Jensen. En billedbog med korte, ledsagende
tekster om hvert lokomotiv. 2 farvebilag samt ca. 100
spændende gamle sort/hvide fotos. 80 s. Kr. 57,95.

Send mig pr. postopkrævning

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Nordsjællandske jernbaner | <input type="checkbox"/> Jernbaner på Lolland-Falster og Bornholm |
| <input type="checkbox"/> Fynske jernbaner | <input type="checkbox"/> Danske jernbaner 1847-1972 |
| <input type="checkbox"/> Nordjyske jernbaner | <input type="checkbox"/> Veteranbaner i Norden |
| <input type="checkbox"/> Vestjyske jernbaner | <input type="checkbox"/> Farvel til dampen |
| <input type="checkbox"/> Sønderjyske jernbaner | |

Navn _____

Adresse _____

Postnr./by _____

Gennem boghandler _____

Kuponen sendes til:
Clausen Bøger, Landemærket 11, 1119 København K,
der videresender ordren til boghandleren.

56

db clausen bøger - håndbøger De har brug for

DE 2500 eller BR 202 (et vendepunkt hos DB)

red. af Jens Chr. Wad



De tre prototypelokomotiver af typen BR 202.

Foto: BBC.

Den tyske lokomotivindustri har i snart to årtier skaffet sig et godt navn både i ind- og udland ved den meget intensive udvikling af diesellokomotiver med hydraulisk kraftoverføring. I samarbejde med DB og de store tyske firmaer er der udviklet Baureihen (BR) med hydraulisk kraftoverføring, der strækker sig fra 120 hk helt op til 5400 hk. Ved hele tiden at anvende de tekniske og teknologiske muligheder, der er blevet udviklet, har det været muligt at fremstille et kraftoverføringssystem, der med sin ringe vægt har været ethvert andet system overlegent.

Som sikkert mange ved, har DB udrustet så godt som hele sin lokomotivpark med kraftige men relativt lette lokomotiver, hvoraf nogle af de største ved en ydelse på 2500 hk i fire-akslet udførelse kun har et akseltryk på ca. 20 tons, netop på grund af den hydrauliske kraftoverførsels ringe vægt. For at overføre den samme ydelse i et diesel-elektrisk lokomotiv, må man anvende mere end fire aksler. Men på trods af disse iøjnefaldende fordele, udebliver de afgørende gennembrud på verdensmarkedet for de diesel-hydrauliske lokomotiver, idet deres markedsandel ikke en-

gang er nået op på 20 pct. De diesel-elektriske lokomotiver behersker, som de altid har gjort, dette marked.

En vægtig grund til at foretrække den elektriske kraftoverførsel er den overskuelige opbygning og stabile udførelse af de anvendte dele. Generator, afbrydere og drivmotorer har i årenes løb gennemgået en udvikling, der har gjort dem meget driftssikre med et minimum af vedligeholdelse.

Ved den hydrauliske kraftoverførsel overføres kraften fra dieselmotoren til drivhjulene over maskindele af meget høj kvalitet, der i udførelse og vedligeholdelse stiller meget store krav. Et stort antal hurtigroterende tandhjul, lejer, koblinger, kardanled, aksler o. s. v., der kun ved omhyggelig pleje og ved ikke at mishandle lokomotivet ved ukyndig behandling, kan opnå en tilfredsstillende levetid.

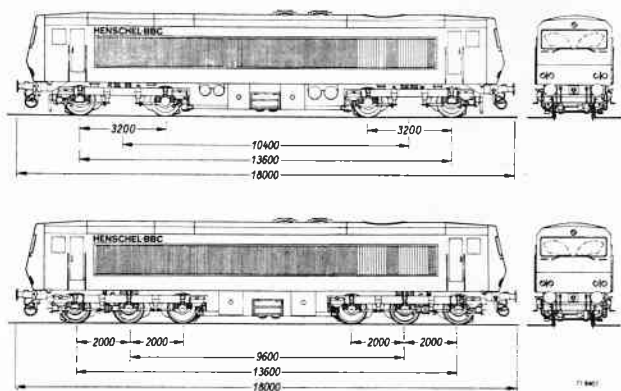
I 1965 blev de to firmaer Rheinstahl Transporttechnik og BBC stillet over for den opgave at udvikle en ny lokomotivteknik, der havde følgende hovedtræk: Akseltryk fra

12,5 tons, sporvidde fra 1000 mm, universal-fremdrivnings-teknik uden omskiftning eller drivvariationer. Akselrækkefølge BB eller CC. Opbygning fra en grundenhed, hvorved man kunne anvende flest mulige dele i de forskellige enheder. Alt i alt ret krævende krav, men de to firmaers forskningsafdelinger gik i gang med at løse opgaven, som man gjorde færdig trin for trin.

Opgaven blev løst, og man fik et lokomotiv, der kunne leveres både i fire-, som i seks-akslet udførelse, uden at det var nødvendigt at udføre særlige ændringer. I den fire-akslede udførelse har man et akseltryk på 20 tons med et brændstofforråd på 4 tons og en elektrisk togvarmeenhed på 400 kW. Det samme lokomotiv har i den seks-akslede udførelse et akseltryk på 14 tons.

Lokomotivets profil er valgt således, at det kan befære alle normalsporede, men også de fleste smalsporede baner i Afrika, Sydamerika og Asien, idet det har en sidehøjde på 3,8 m og en længde over pufferne på 18 m.

Selve maskinanlægget består af en række grundelementer, der sammenbygges udenfor lokomotivet og afprøves der. Denne enhed består af dieselmotor, generator og en central luftkøler til køling af generator og drivmotorer. Dieselmotoren er bygget af MAN under typebetegnelsen V 6 U 23/23 T 2 og udvikler sin højeste ydelse på 2500 hk ved 1500 o/m. For at nedsætte motorens byggehøjde med 300 mm, har man erstattet de oprindelige to MAN udstødsgasturboladere med fire af BBC-fabrikat. For enden af dieselmotoren er generatoren anbragt, og for enden af denne igen er luftkøleren monteret. Som før nævnt bliver hele denne enhed samlet monteret i lokomotivet.



Lokomotivets hoveddimensioner i fire- og seks-akslet udførelse.

Tegning: BBC.

Alle de for dieseldrift nødvendige hjælpeenheder udgør sammen med køleren også en enhed. Denne enhed omfatter kølelementer, luftkøleren, en varmeenhed til kølevandskredsløbene, kølevandsekspressionsbeholder, varmevekslere til køling af smørelolie og stempelkøleolie, smøreliefilter, smørelieforpumpe samt smøreliespindel-pumpe, brændstofpumpe samt et par mindre enheder. Alt dette bliver samlet til én enhed, hvorpå det bliver anbragt i lokomotivet, og der mangler nu kun at forbinde enheden til brændstof-beholder og påfyldte kølevand. For enden af generatoren er der anbragt en mindre hjælpegenerator, og for enden af denne igen er der anbragt en luftkompressor.

Det tredje til maskinanlægget hørende store aggregat er den bag luftkompressoren liggende strømtavle, hvorfra forsyningen til drivmotorerne foregår. Den midterste del af denne tavle indeholder modstandene til lokomotivets elektriske bremse. Ved prøvekørsel af dieselmotoren kan den fra generatoren udviklede elektriske energi omdannes til varme i disse modstande.

Tager man nu disse hovedenheder og anbringer samlet udenfor lokomotivet og tilslutter enkelte reguleringsenheder samt en brændstofbeholder, så har man en prøvestand for det samlede lokomotiv. Dette har især betydning for mindre jernbaneselskaber, idet de herved undgår store investeringer til prøvestande for de enkelte dele. Ved skader på enkeltdele i lokomotivet bliver disse udskiftet med tilsvarende dele fra prøvestanden, og lokomotivet kan hurtigt være tilbage i normal drift.

Bag førerrum 1 er der anbragt endnu en aggregatenhed, nemlig omformertavlen for den elektriske forsyning til toget. Er der ikke tale om nogen elektrisk togforsyning, så kan der i enkelte tilfælde blive tale om at anbringe indretning for vacuum-bremser.

Førerummets indretning er gjort så funktionelt som muligt, idet man kun har medtaget de instrumenter, der er absolut nødvendige for en sikker fremførsel af lokomotivet. Dette betyder, at instrumentpanelet er delt op i en informations- og en aktionsdel. Informationsdelen med bremstrykmanometre, samt diverse lamper (med letforståelige symboler) nødvendige for lokomotivets drift, samt aktionsdelen, som består af hastighedsregulering, tog- og maskinbremse, kontakter for start af dieselmotor, belysning, frem- og bakkørsel, indkobling af vekslerretter, sanding og indkobling af »Indusi«.

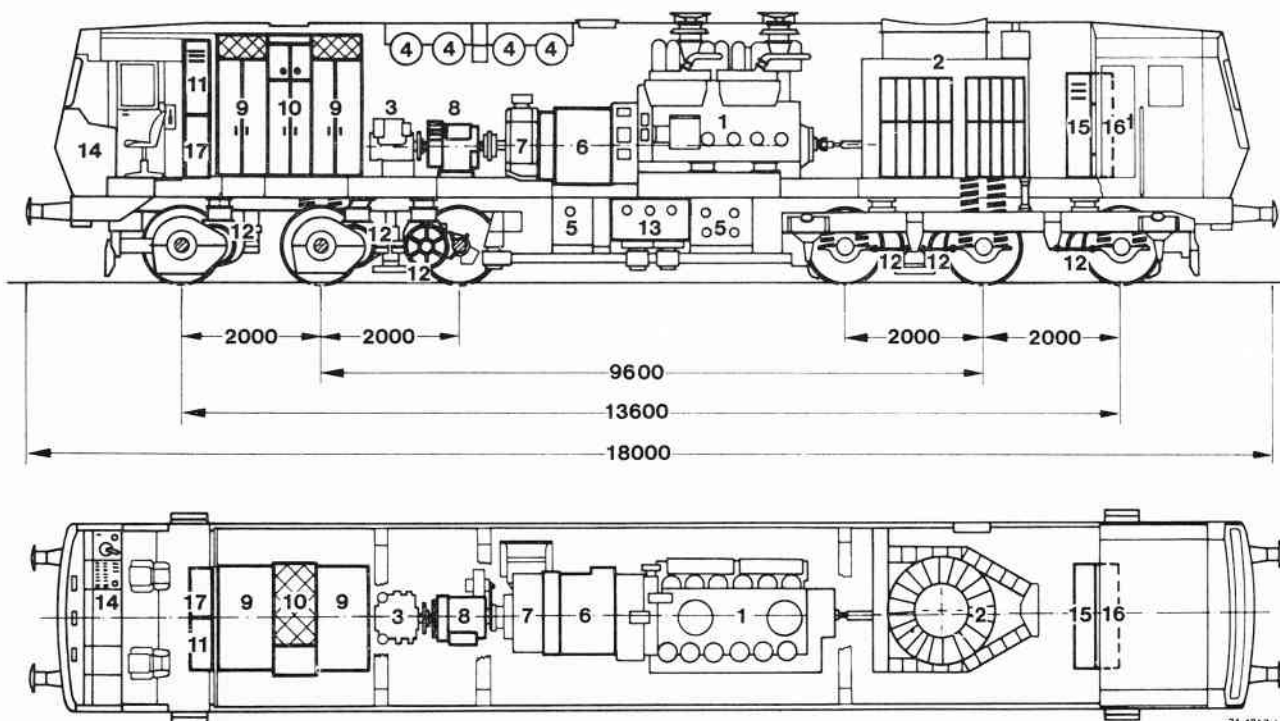
Men den mest epokegørende nyhed ved denne lokomotivtype må vel nok siges at være det elektriske system, og her ikke mindst de asynkrone drivmotorer. Selve reguleringsudrustningen er også i takt med den udvikling, der er sket indenfor halvlederteknikken, blevet til små lethåndterlige elementer, der hovedsagelig består af thyristorer, dioder, drosselspoler, kondensatorer m. m.

På de fleste i dag kendte diesel-elektriske lokomotiver anvender man en vekselstrømsgenerator, men den her frembragte vekselstrøm ensrettes for at blive anvendt i jævnstrømsdrivmotorer, der jo som bekendt kan hastighedsreguleres trinløst. Man da der her, som før nævnt, anvendes vekselstrømsmotorer til fremdrivning, var det måske på sin plads at kigge på lidt teori, inden vi fortsætter.

Et af de krav, der blev stillet ved udviklingen af lokomotivet var, at det skulle have en universel fremdrivnings-teknik uden drivvariationer. En asynkronmotors omdrejningssastighed kan reguleres på følgende fire måder:

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

Punkt 1 bevirker, at drejningsmomentet svækkes. Mindsker man f. eks. spændingen kvadratrod 3 gange vil feltet



1) Dieselmotor, 2) Dieselmotorens køleanlæg, 3) Luftkompressor, 4) Hovedluftbeholder, 5) Brændoliebeholder, 6) Hovedgenerator, 7) Ventilationsanlæg til køling af generator og drivmotorer, 8) Hjelpegenerator, 9) Vekselretter, 10) Bremsemodstande, sikringer, ensretter m. v., 11) Elektrisk styreenhed, 12) Asynkron-drivmotor, 13) Batteri, 14) Manøvrerepult, 15) Vekselretter for el-varme, 16) Anlæg for »Indusi« og 17) Styringsudstyr, relæer, ladedioder m. v.

Tegning: BBC.

og dermed også rotorstrømmen formindskes kvadratrods 3 gange, hvilket vil betyde, at drejningsmomentet mindskes med tre gange, hvilket slet ikke kan accepteres ved lokomotivdrift, hvor vi netop skal bruge det største drejningsmoment ved igangsætning. Angående punkt 2 kan dette ikke anvendes ved en kortslutningsmotor, hvorfor vi kan se bort fra det her. Polomkobling vil give en trinvis hastighedsregulering og er derfor imod de givne forudsætninger. Der er nu kun frekvensreguleringen tilbage. Med hensyn til frekvensregulering (hastighedsregulering) anvender man følgende formel, som er generel for vekselstrømsmotorer $n = 50 \cdot f/p$, hvor $n =$ omdrejningstallet, $f =$ frekvensen og $P =$ antallet af polpar. Heraf kan uledes, at da en asynkronmotors omdrejningshastighed er proportional med frekvensen, kan omdrejningshastigheden ændres, når frekvensen ændres.

Som tidligere nævnt er motorens drejningsmoment meget afhængig af spændingen, men også forskellen mellem net- og rotorfrekvens bestemmer størrelsen af det afgivne drejningsmoment og hermed den mulige trækraft. Af dette kan ses, at drivmotorerne skal kunne forsynes med en trinløs regulerbar spænding og frekvens. Her er det, den såkaldte vekselretter kommer ind i billedet. Men vi springer nu lidt i teksten for at prøve at følge strømmevej fra generator til drivmotorer.

Når man normalt taler om en vekselstrømsgenerator med diodeensrettere for et diesel-elektrisk lokomotiv med jævnstrømsfremdrivningsmotorer, må man dimensionere en sådan ud fra bl. a. den højeste strømstyrke ved igangsætning af lokomotivet samt den givne spænding ved maks.

hastighed. Andre forhold, så som serie-, paralleldrif m. v. spiller også ind. Alt i alt ting, som er årsag til, at en sådan generator må dimensioneres i området 140–150 pct. af den virkelige ydelse, hvilket ikke gavner virkningsgraden. Denne overdimensionering kan vi imidlertid helt se bort fra i dette tilfælde, idet man kun behøver at tage hensyn til drivmotorens driftskurver samt dieselmotorens ydeevne. Dette er så blevet til otte-polet direkte koblet vekselstrømsgenerator på 1800 kVA der, afhængig af dieselmotoren, løber med et omdrejningstal på 600–1500 o/m med en dertil svarende frekvens på 40–100 Hz.

Fra generatoren føres den afgivne effekt nu over en tre-faset ensretter til den før nævnte vekselretter, der skal sørge for, at vi får de til enhver tid ønskede spændingsfrekvensværdier. Den består i korthed af thyristorer, siliciumdioder, drosselspoler og kondensatorer, der tilsammen udgør en elektronisk enhed, der muliggør at den tilførte jævnspænding omdannes til en vekselspænding, samt at man kan få en trinløs regulering af frekvensen fra 0–125 Hz. For at tage et eksempel på virkemåden, kan vi tænke os lokomotivet i igangsætningsøjeblikket, hvor fremdrivningsmotorerne kræver maks. strøm og følgelig min. spænding, vil vekselretteren bevirke, at generatoren afgiver min. strøm og maks. spænding. Kort sagt virker vekselretteren faktisk som en »transformator«. Det vil nok for nogen lyde en smule ulogisk, at ved lokomotivets største trækraft afgiver dieselmotoren en minimal ydelse, men det er altså de faktiske forhold.

Dette har imidlertid videre perspektiver, idet man des-årsag står ret frit med hensyn til valg af belastningsdia-

gram for dieselmotoren. Det dieselmotoren skal trække, kan opdeles i seks punkter, nemlig:

1. Fremdrivningsydelse
2. Tryklufforsyning
3. Drift af køleventilator
4. Forsyning af sekundær el-tavle
5. Drift af hjælpepumper
6. Elektrisk togopvarmning

For nu at få den højeste udnyttelsesgrad af dieselmotoren, har man udstyret den med et reguleringssystem, der er meget lig det kendte BBC-servoreg.anlæg. Foruden dette har dieselmotoren en Woodward-regulator, der foruden at regulere omdrejningstallet også regulerer »fyldningen«. D.v.s. indstillingsværdien af dieselmotorens brændstofpumper ved et givet omdrejningstal og en given belastning.

Eks.: Har fyldningen en bestemt værdi (vilkårlig) og modtager regulatoren nu et ønske om en ændring (årsagen kommer vi ind på senere), så sammenligner regulatoren disse to signaler og leverer afhængig af afvigelsen et digitalsignal til vekselretterens frekvensregulering: »højere- eller lavere ydelse«. Dette signal vil afstedkomme følgende: Højere ydelse: Vekselretteren øger frekvensen på afgangssiden. Lavere ydelse: Vekselretteren sænker frekvensen på afgangssiden. Nu kan man så med rette spørge: hvorfor? For det første for at få dieselmotoren til at arbejde på det gunstigste punkt af sin driftskurve og for det andet at forhindre, at den bliver overbelastet. Tænker vi os f.eks. at en cylinder falder ud eller vi kører på en halvdårlig br.olie, så i stedet for at øge fyldningen og måske derved overbelaste de enkelte cylindre, så sænker vi drivmotorernes ydelse. Omvendt vil et kraftoverskud også komme drivmotorerne til gode, idet hvis f.eks. den elektriske togopvarmning udkobles, så vil de her ca. 500 hk automatisk indgå i fremdrivningskraften, og kan f.eks. anvendes til en øgelse af togets hastighed.

Drivmotorerne – en af de epokegørende ting ved dette lokomotiv – er hurtigt overset. Motorerne er i sig selv på grund af deres enkle opbygning fantastisk robuste. Desuden kommer man med en motorvægt på 1100 kg i den seks-akslede udførelse og 1800 kg ved den fire-akslede ned på så lave værdier for uaffjedrede roterende masser, at det er muligt at konkurrere med de hydrauliske lokomotiver.

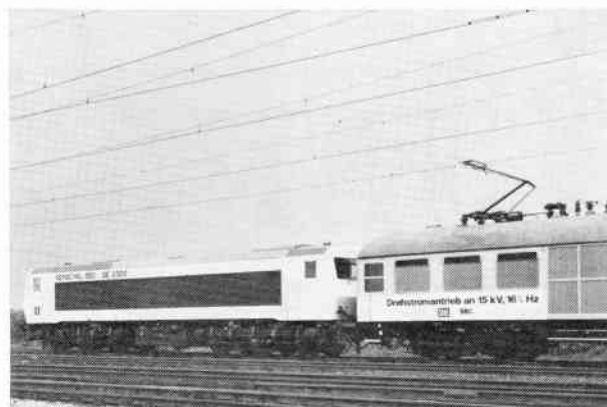
Men foruden alt dette er det forsynet med mange flere finesser, som det vil føre for vidt at komme ind på. Dog skal nævnes f.eks. en meget avanceret elektrisk bremse eller også den elektriske kobling mellem de enkelte drivmotorer, der forhindrer hjulslip.

Efter fremkomsten af DE 2500 fik man lyst til at forsøge sig med asynkronmotor drift på det elektriske net (15 kV – 16 2/3 Hz). Det blev udført ved, at man i en tilkoblet styrevogn anbragte en strømaftager (pantograf), en transformator og en tavle for forsyning af de forskellige hjælpeindretninger i lokomotivet.

Denne styrevogn leverede altså energi direkte til vekselretterindgangen på lokomotivet og erstattede dermed

dieselmotor og generator med tilhørende ensretter. Ved prøvekørslerne viste dette system sig at have ganske betydelige fordele, idet man f.eks. fik en cos på noget nær 1. Ved dette forstås, at dens reaktive effekt, d.v.s. den blindstrøm, der ved normale el-lokomotiver føres tilbage til nettet, her er praktisk talt lig 0. Desuden viste det sig, at der her næsten ingen elektriske forstyrrelser forekom på signalsystemerne.

Disse virkelig vellykkede prøvekørsler har nu (april 77) resulteret i, at DB har bestilt 5 stk. elektriske lokomotiver i fire-aksleret udførelse med et akseltryk på 20 tons og en effekt på 5600 kW (7600 hk). Lokomotiverne vil blive leveret Baureihe 120 og skal leveres inden for de næste 2 år.



Forsøgskørsel med DE 2500 som el-lokomotiv, hvor den tilkoblede styrevogn sørger for el-forsyning .
Foto: BBC.

Denne Baureihe bringer DB nærmere et længe næret ønske, nemlig at få et lokomotiv, der er lige anvendeligt til gods- og persontrafik. Med sin fine acceleration og en max. hastighed på 160 km/t kan de nuværende krav for normal persontogstrafik tilfredsstilles. Men lige så velegnede lokomotiverne er til persontogstrafik, lige så velegnede er de til den svære godstrafik, idet den specielle reguleringsudrustning, der er anvendt i den diesel-elektriske udgave af lokomotivet, med meget få modifikationer finder anvendelse i den rent elektriske udgave.

Effektmæssigt vil BR 120 indenfor godstrafikområdet komme til at svare til DB's nuværende svære godstogsmaskine BR 151.

På nuværende tidspunkt er der af firmaet BBC udviklet flere forskellige lokomotivtyper med asynkron fremdrivningsmotorer, og mon ikke det er et firma, der vil være med i kapløbet om levering af lokomotiver til DSB, når og hvis vi engang får el-drift.

**Dansk Jernbanekalender
1978!**

se side B20

Bro over Strandmølledammen

af ingeniør, dr. phil. Thorkild Schiøler

Den 80 år gamle bro for kystbanen over Strandmølledammen bør bevares for eftertiden.

Om et par år har DSB afsluttet sit ny brobyggeri over Strandmølledammen. Derefter er det tanken at nedrive den gamle bro af jern, som den ny har gjort overflødig.

Broen hører til en af landets ældste broer af jern og den bør bevares for eftertiden. Den skæmmer ikke landskabet, for den gemmer sig bag store træer og er kun synlig fra en sti under en meget spids vinkel. Det er ikke nemt idag at afgøre, om broen om nogle årtier vil blive betragtet som noget enestående. I sin konstruktion har den meget til fælles med Eiffeltårnet, der er fra samme epoke.

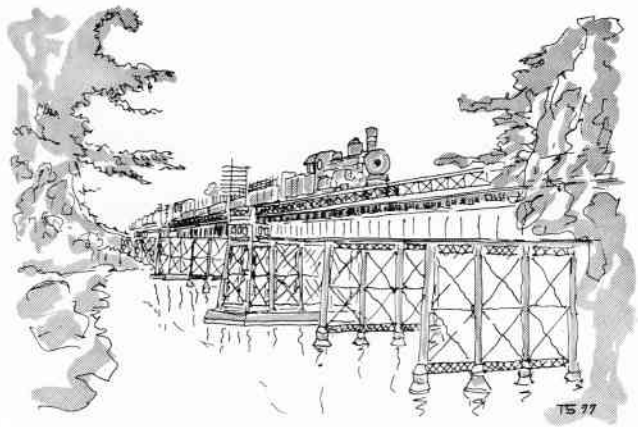


Broens endelige skæbne har i mere end et år været drøftet mellem 11 forskellige myndigheder; uden at man er kommet til nogen afgørelse.

Det var måske en idé at se sagen fra en tolvte side. Som udgangspunkt kunne man begynde at citere en af vore professorer i brobygning, som har sagt det på følgende måde: »Den er jo et eksempel på en epoke«.

Vi gemmer på den tids jernbanevogne og lokomotiver. Vi bør også gemme på en enkelt jernbanebro af jern fra århundredskiftet.

Broen omtales første gang i Ingeniøren årgang 1895. Vi får at vide, at der vil blive tale om noget ret enestående her i landet. Det var en alvorlig opgave dengang, at bygge en tre hundrede meter lang jernkonstruktion.



Broen består af fire pladejernsdragere. Rigtige nittede dragere. Ikke noget med svejsninger. Søjlerne er stål-støbte og rørformede. Rigtige søjler med kapitæl og basis. De må være beregnet efter Euler-formelen, for Ostenfeldt havde endnu ikke publiceret sin søjleformel.

Efter to års arbejde var broen færdig, og så skulle den prøves.

Der findes et dejligt billede af selve broprøven i Ingeniøren fra 1897. Efter reglementet bestod et prøvetog af seks udrangerede tendere af typen fra Kanada-maskinerne. Disse blev fyldt med sten og vand og vejede derefter 25 tons – eller 4 tons pr. løbende meter. Så koblede man to maskiner af typen litra O til togstammen, og afsted ud på broen gik det. Så fik det briste eller bære. Det bar.

Det var løvrigt ikke så mærkeligt, for broen var beregnet for en belastning på 5,6 tons pr. løbende meter. Det var belastningsnormen dengang.

Der er ikke ændret så meget som en nitte ved konstruktionen siden århundredskiftet. Broen har fået nye sveller et par gange, men ellers er der intet sket. Til gengæld er belastningerne blevet ændret. Hvert tiende minut døgnet rundt drøner en Mx, My eller Mz over den gamle bro, og sådan en fyr er faktisk ganske tung. Regner man lidt på belastningerne, ja, så viser det sig, at f. eks. My'ren er 50 pct. tungere end 90'ernes prøvetog.

Men frygt ikke.

MODELBYGGER?

Mangler du

- Messingprofiler
- Træprofiler
- Fræsedede træplader til vogn- og husbygning
- Tagventiler, akselboks spor O
- Skinner, skinnesøm

Skriv efter prisliste

JP HOBBY Fiskene 47
3650 Ølstykke
v/ Erik Juul-Pedersen Tlf. (03) 17 63 12



Skørringevej 13 – Øster Skørringe
Telefon (03) 90 80 45

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper
Brugskunst til udsmykning af hjemmet

Sandby Autolakereri

GUNNAR JACOBSEN

Tårsvej 22 – Sandby

Tlf. (03) 93 15 05

Alt indenfor autolakering udføres

Fornuftige priser



et godt
dansk
lyspunkt

**SM
LAMPEN**

Oplysninger:

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



BANEGÅRDSRESTAURANTEN

Nørrevold – Nakskov

Tlf. (03) 92 54 77

Et godt sted at gæste

Velkommen hos
IRENE STENSTRUP



ØRESUNDSBÅDENE

Den gamle bro kan sagtens bære byrden. Den blev gennemregnet i 1923 og 1936 med teoretiske belastningstog hvis vægt langt overstiger, hvad en Mye'r kan præstere. Den blev undersøgt på kryds og tværs for et par år siden. Den har det stadig godt.

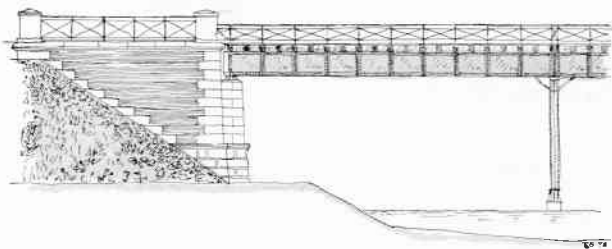
Sagen er den, at i takt med de større belastninger er vor viden om de tilladelige spændinger steget. Hvad man i 90'erne anså for en rimelig spænding, vil vi idag kalde en urimelig lav spænding.

Udviklingen har dog alligevel indhentet den gamle bro.

I dag må de tunge Mz-lokomotiver gå ned til 60 km/t og andre tog til 100 km/t, når de passerer broen. Den intensive drift på kystbanen gør, at Strandmøllebroen efterhånden er noget af en falskehals for trafikken.

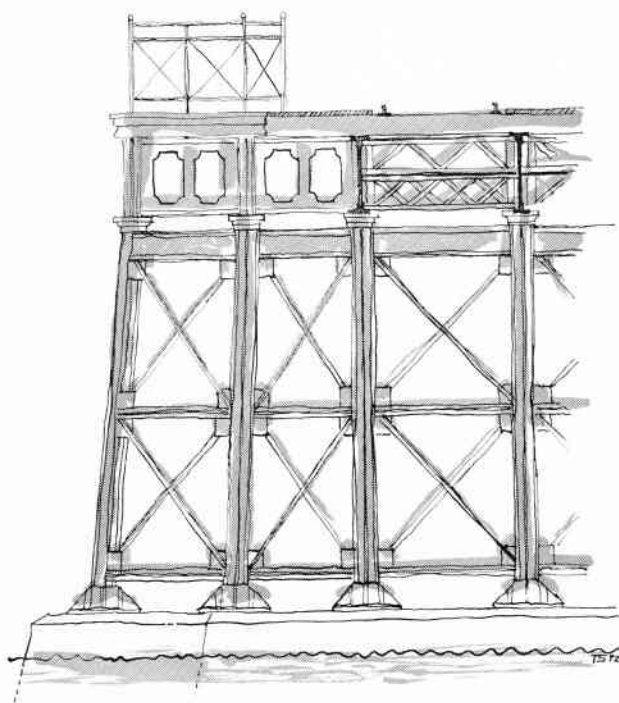
Der er derfor ikke noget at sige til, at DSB har fundet tiden inde til at sige farvel til den gamle bro og erstatte den med en ny, der skal bygges 16 m vest for den nuværende og bliver af beton.

Fredningsstyrelsen ser gerne den ca. 80 år gamle bro bevaret som et værdifuldt eksempel på tidlig industriel bygningskultur og har støttet et forslag om, at cykle- og gangstien langs kystbanen føres over Mølledammen på den gamle bro.



Der er ingen afgørende naturfredningsmæssige hensyn, der taler imod at bevare broen, mener man i fredningsstyrelsen.

Beklageligvis har dette forslag om at bevare den gamle bro og lade den tjene som stiftforbindelse over Mølledammen ikke vundet genklang, hverken hos Københavns amts-



København Dec 1895

råd, andre lokale myndigheder eller hos Danmarks Naturfredningsforening.

Endnu står den gamle bro. Det er derfor ikke uigenkaldeligt for sent at opfordre de implicerede myndigheder til at overveje sagen endnu en gang. Trods alt vil det koste en pæn sum penge at anlægge en ny bro for cykle- og gangstiftforbindelsen, – penge som i stedet kunne dække omdannelsen af den gamle jernbanebro og dens vedligeholdelse i mange år.

Rundt om i verden findes talrige eksempler på, at der kan komme et vellykket resultat ud af at placere en ny bro ved siden af en gammel. I flere tilfælde er der endda tale om tekniske og kunstneriske historiske seværdigheder.

Det kan den ny og den gamle jernbanebro over Strandmølledammen givetvis også blive.

Dansk Veteran Jernbane Platte Nr. 5

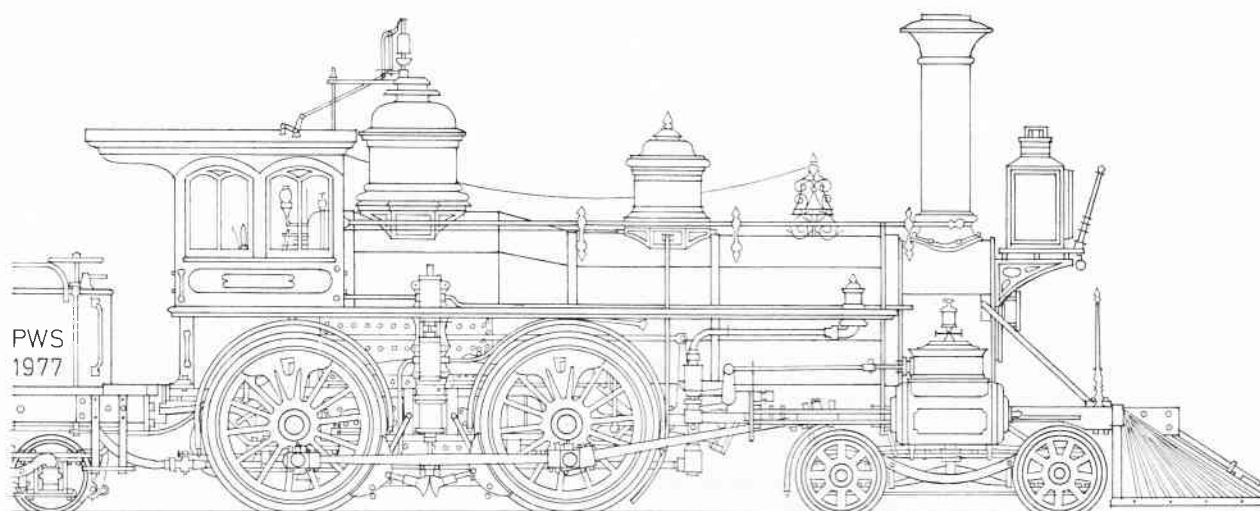
udkommer 1. november

Se i øvrigt indlægget om platterne i dette nummer af Jernbanen!

KÆRT BARN HAR MANGE NAVNE

3. del

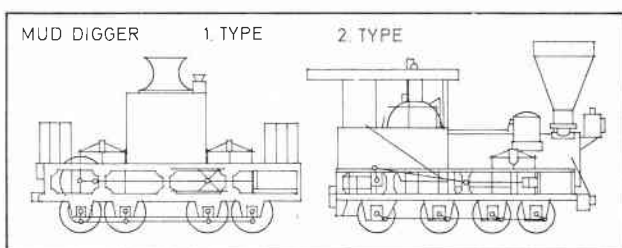
Af Povl Wind Skadhaug



Det påstås af og til, at alle gode gange er tre. Om det er rigtigt, er ikke let at sige, men i hvert fald giver tredje præsentation af denne tegning lejlighed til at fortælle lidt om, hvor den stammer fra. Dens endnu mere detaljerede forlæg findes i en bog, som udkom 1879 i New York (og blev genoptrykt 1974). Det var den daværende organisation af amerikanske jernbanevognfabrikanter, som for at standardisere den faglige terminologi havde ladet et omfangsrigt værk udarbejde under ledelse af ingeniøren Matthias N. Forney - den samme, hvis navn kendes fra Forney-typen. Bogen var resultatet af flere års arbejde og kom til at hedde *The Car-builder's Dictionary; an illustrated vocabulary of terms which designate American railroad cars, their parts and attachments*. Den noget omstændelige, men ganske oplysende titel lyder på dansk: *Vognbyggerens Leksikon; en illustreret ordbog over udtryk, som betegner jernbanevogne, deres bestanddele og tilbehør*. Skont emnet altså ikke er trækraft, findes der dog i bogen en enkelt illustration af et lokomotiv med tender. Formålet var at vise det typiske arrangement på maskinen af pumpe m.v. til det af George Westinghouse udviklede trykluftebremssystem, som da var godt en halv snes år gammelt og allerede vidt udbredt i USA.

LEKSIKON (fortsat)

Mud digger = muddergraver. Udtrykket var ogenavn for en dække D = 0-8-0 lokomotiver fra 1844 og de nærmest følgende år. Der var to slags. De første 3 maskiner byggede Matthias W. Baldwin & Company efter tegninger fra Ross Winans, og disse havde opretstående kedel ligesom crab-typen, og de kunne i flere henseender opfattes som en forstørret udgave af denne. De leveredes til Western Railroad of Massachusetts, hvorimod den med vandret kedel forsynede mud digger type, som Ross Winans derefter udviklede og selv leverede i langt større tal, kom til Baltimore & Ohio Railroad. Der foreligger flere forklaringer på navnet. En går ud på, at stængernes bevægelser sammen med krumtappene fik det til at se ud, som om lokomotivet gravede sig af sted. En anden siger, at de nævnte dele rent faktisk blev ret tilsmudset af støv og snavs. Og efter en tredje skulle disse maskiner være tilbøjelige til at afspore og derved grave sig ned i den bløde undergrund.



Til tegningen bemærkes, at 2. type er tegnet lidt for lille i forhold til 1. type. Endvidere bør det noteres, at 2. type er fremstillet, som den med forskellige tilføjelser (bl. a. tørerhus) efterhånden kom til at se ud.

Muzzle loader betyder forlader og var et ogenavn for camel-typen. Det kom af, at kedlen lignede en stor tyk kanon. Men for at give udtrykket mening må man forestille sig kanonen bagvendt, d.v.s. med munden = indfyrringsåbningen (selve ordet muzzle betyder munding).

Niagara: 2D2 = 4-8-4. Denne betegnelse brugtes på New York Central Railroad, der i 1945-46 fik 25 stk. af det hjularrangement, men fik så mange navne, se Northern. Niagara Falls ligger i staten New York.

Northern: 2D2 = 4-8-4. Navnet stammer fra Great Northern Railwai (USA), som i 1929 indførte typen til at fremføre eksprestoget Empire Builder. Så at sige alle større jernbaneselskaber i USA byggede i løbet af 1930erne og 40erne denne type, men navnet Northern holdt ikke, og på andre jernbaner kom typen til at hedde fx Daylight, Dixie, Green brier, Niagara, Pocono eller Wyoming. Hjularrangementet 4-8-4 blev ikke ligefrem almindeligt verden over, men kom dog bl. a. til Frankrig, Sydafrika - og Rusland, hvor den ret amerikansk udseende P36-klasse byggedes fra 1950.

Pacific: 2C1 = 4-6-2. Pacific Ocean = Stillehavet. Lokomotiver med dette hjularrangement sås allerede 1887 i

USA, men disse maskiner var ligesom fx DSB litra Pr ikke »rigtige«. Den egentlige Pacific-type, som hører det 20. århundrede til, var nemlig karakteristisk ved, at der i kraft af stor afstand mellem bageste kobbelhjulsaksel og bagløberakslen blev plads til en velvoksen og bred fyrkasse. I 1901 byggede Baldwin Locomotive Works 13 maskiner for eksport til New Zealand Railways. Måske stammer typenavnet herfra – New Zealand ligger jo i Stillehavet – men en anden forklaring går ud på, at navnet hentyder til Missouri Pacific selskabet, som i 1902 fik de første af den nogenlunde »rigtige« type i USA. Men i alt fald virker navnet med en vis logik: en Pacific var jo en slags forstørret Atlantic. Man kan roligt sige, at Pacific-typen blev en verdenssucces – kort og godt. Nogle vil måske endda sige, at i denne fandt eksprestogslokomotivet sin endegyldige form, hvor alle brikkerne så at sige faldt på plads. Dansk eksempel: DSB litra E.

Patentee. Robert Stephenson byggede i 1834 et lokomotiv til Liverpool & Manchester Railway, som fik navnet Patentee = patenthaver. Navnet blev typebetegnelsen for tusinder af engelske maskiner, der fulgte efter, såvel med samme hjularrangement, 1A1 = 2–2–2, som med 1B = 2–4–0 eller B1 = 0–4–2. Til typen hørte sandwichrammer og indvendige cylindre. I mange europæiske lande, bl. a. Danmark, var det Patentee-maskiner, man startede med. Typen var på en måde en forlænget Planet.

Planet. Liverpool & Manchester Railway modtog i oktober 1830 et lokomotiv af dette navn fra Robert Stephensons fabrik. Det dannede type, både som A1 = 2–2–0 og fra begyndelsen af 1831 med hjularrangement B = 0–4–0. Der var sandwich-rammer og indvendige cylindre, placeret under røgkammeret. Typen regnes for et afgørende fremskridt i damplokomotivets historie, men blev efter få år afløst af nye udviklingstrin.

Prairie: 1C1 = 2–6–2. Prairie = prærie. Denne type var den loigske videreudvikling af mogul-typen i henseende til større kedelkapacitet. Den opstod samtidig med Atlantic-typen, men blev i USA ikke nær så udbredt. Derimod slog prærie-typen godt an i visse europæiske lande, fx Italien og Ungarn, hvor der fra 1909 og frem byggedes ca. 950 stk. Og frem for alt bør nævnes det russiske persontogslokomotiv klasse S, som indbefattede diverse varianter nåede et samlet styktal på henved 4000. En af de senest byggede klasser var den tyske BR 23 (varianter både på DB og DR). Som mindre tanklokomotiv til sidebanebrug har der i adskillige lande været 1C1-maskiner at finde; hjemlige eksempler sås på Fyn.

Reading: 2B2 = 4–4–4. Navnet på dette ret sjældne hjularrangement – i hvert fald til lokomotiver med tender – skyldes formentlig 4 forholdsvis kraftige eksprestogsmaskiner, som Reading Company (USA) byggede på egne værksteder i 1915. Det var de første amerikanske maskiner med firhjulet efterløbende tender. Året efter blev de ombygget til 4–4–2!

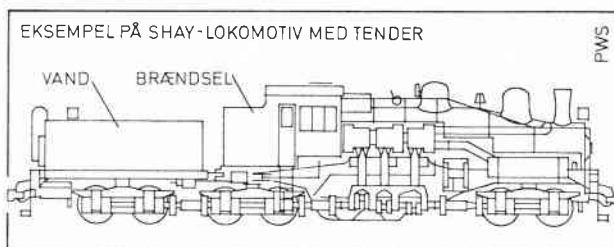
Rocket: A1 = 0–2–2. Rocket = raket. Vinderlokomotivet fra Rainhill-konkurrencen 1829 blev faktisk eftergjort i en lille halv snes eksemplarer i løbet af det følgende år frem til åbningen af Liverpool – Manchester jernbanen. Men fra maskine til maskine indførtes forbedringer, og selve kon-

kurrencelokomotivet ombyggedes, inden det indgik i driften (cylindrene sænkedes). Og hvor epokegørende typen end var, blev den dog hurtigt afløst af andre. – Som et kuriosum kan nævnes, at der i England og USA findes flere funktionsduelige rekonstruktioner af the Rocket i dens originale skikkelse.

Santa Fe: 1E1 = 2–10–2. Navnet stammer fra, at de første 34 maskiner med dette hjularrangement byggedes 1903 til Atchison, Topeka & Santa Fe Railway. Typen var især noget for »de store«; i USA var der godt 2000 af slagsen i 1934, og i Rusland byggedes FD-klassen i 3200 eksemplarer i løbet af 1930'erne. Det stærkeste tyske damplokomotiv, BR 45 fra 1936–37, var også en Santa Fe, men blev kun bygget i et antal af 28.

Selkirk: 1E2 = 2–10–4. Samme hjularrangement som Texas. Navnet hentyder til Selkirk-bjergkæden (en del af Rocky Mountains-systemet) i det vestlige Canada, som Canadian Pacific Railway's hovedrute bevæger sig over på strækningen mellem Calgary i Alberta og Revelstoke i British Columbia. CPR anskaffede de første tyve maskiner i 1929.

Sentinel betyder egentlig skildvagt, men hentyder som lokomotiv-typenavn (helt korrekt: the Sentinel Patent locomotive) til det engelske firma Sentinel Waggon Co., Ltd., som på sin fabrik i Shrewsbury (i grevskabet Shropshire) byggede en hel del gearede damplokomotiver især til rangering. Endvidere byggede man dampvogne med maskindel efter samme princip (Hornbækbanen anskaffede en sådan i 1924). I sin klassiske form var et Sentinel-lokomotiv et 2-eller 3-akslet tanklokomotiv, oftest olieføret, med lodretstående vandrørskedel og et kedeltryk på fx 19 kg/cm². Det havde en hurtiggående dampmaskine (op til 500 omdrejninger i minuttet) med to lodrette cylindre, og drivkraften overførtes gennem et reduktionsgear (i nogle tilfælde med valgmulighed mellem to forskellige udvekslingsforhold) og kædetræk til akslerne. Det hele var omsluttet af et karrosseri, der kunne variere noget i udformning i nogle tilfælde mindede det om en diesel-rangertraktor, og i andre lignede det mere et tramlokomotiv. I en vis udstrækning blev der også bygget Sentinel toglokomotiver (til eksport fx til Ægypten). Disse større køretøjer kunne have op til 6 tocylindrede maskinenheder, liggende kedel, normal førerhusplacering og særskilt tender, og de lignede for så vidt konventionelle damplokomotiver en hel del.



Shay, den mest kendte af de gearede lokomotivtyper fra USA. Opfundet og patenteret af Ephraim Shay. De første kom 1880, de sidste i 1945. I alt byggedes ca. 2800, de fleste af Lima Locomotive Works, Ohio. Hjularrangementet kan vanskeligt gengives i de gængse koder. Foruden det på tegningen viste kunne det være med blot 2 bogier (og stor fast bagtank). Shay-lokomotiver anvendtes især til

alle mulige former for interimjernbaner fx i forbindelse med skovhugst, minedrift, anlægsarbejder etc., men blev også sine steder brugt på egentlige jernbanelinier til specialopgaver, hvor man kunne drage nytte af Shay-lokomotivets store trækraft i forhold til vægten, og hvor dets lave hastighed ikke var af betydning.

Single eller **single driver** betyder enkelt eller enkelt drivhjul(sæt). Betegnelsen passer på ethvert konventionelt damplokomotiv uden kobbelhjul, men refererer i snævrere forstand til 2A1 = 4-2-2, som næsten udelukkende var en britisk foreteelse, selvom enkelte eksempler bl. a. kendes fra USA (et af dem var bicycle-typen, se denne). I England gik mange jernbaneselskaber ind for typen til de hurtigste eksprestog, og de sidste maskiner byggedes kort før århundredskiftet. En af de berømteste klasser var konstrueret af Patrick Stirling (1820-95) for Great Northern Railway 1870. Drivhjulsdiameter 8 engelske fod.

Six coupled: C = 0-6-0. Betyder sekskoblet. Benævnes også **6-coupler** og **6-coupled switcher**, se kommentar til eight-coupled. Første lokomotiv med 3 koblede hjulsæt byggedes af Timothy Hackworth 1827 for Stockton - Darlington jernbanen. Typen blev en af de mest udbredte i Europa (men ikke netop i Hackworth's version), både med og uden tender, som godstogsmaskine og rangerlokomotiv - og har på mange sidebaner tillige taget hele persontrafikken. I England byggedes ret store og tunge maskiner af slagsen. Danske eksempler: DSB litra G (kort akselafstand; long-boiler) og F (lang akselafstand) og mange andre.

Super mountain: 2E1: = 4-10-2. Navnet kommer formentlig af, at der var et koblet hjulsæt mere end ved mountain-typen. Typen blev ikke særlig udbredt, men fik ikke desto mindre forskellige navne rundt om i USA, som Sierra (underforstået Sierra Nevada; sierra er det spanske ord for sav, men betyder også en bjergkæde med takket kontur), Overland og Southern Pacific. Baldwin Locomotive Works' byggenr. 60.000 (år 1926), et forsøgslokomotiv med trecylindret compound-maskineri og et kedetryk på næsten 25 kp/cm², havde forøvrigt dette hjularrangement.

Teakettle oversættes ved tekedel (kettle står også for gryde og er i alle tilfælde noget andet end boiler) og var øgenavn for nogle små bagtank-lokomotiver til forstads- trafik ved Chicago med hjularrangementet 1B2 = 2-4-4, som Rogers Locomotive Works byggede 1880 til Illinois Central Railroad. Men disse var sandsynligvis ikke de eneste små lokomotiver, som fik det nærliggende og hyggeligt-fortroligt klingende tilnavn teakettle.

Ten-coupled: E = 0-10-0. Betyder tikoblet. Benævnes også **10-coupler** og **10-coupled switcher**, se kommentar til eight coupled. Dette hjularrangement blev på det europæiske fastland meget brugt til godstogsmaskiner. Den preussiske G 10 fra 1910 blev udført i omkring 3000 eksemplarer, og i Rusland byggedes fra 1912 til 1952 over 13.000 lokomotiver af E-klassen, som derved blev verdens største lokomotivklasse.

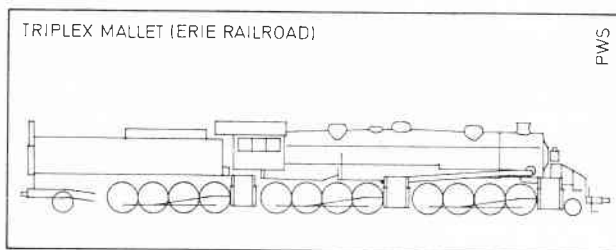
Ten wheeler: 2C = 4-6-0. Ten wheeler betyder med 10 hjul. Typen fremkom allerede omkring midten af 1800-tallet i USA, og den nøgterne betegnelse skal vel ses i

forhold til, at der var 8 hjul på en American eller en mogul. I Amerika var ten-wheeleren til at begynde med overvejende et godstogslokomotiv, men både der og andre steder i verden blev den brugt til passagertog, også ekspresser, og som universalsmaskine. De første til brug i Storbritannien var David Jones' »Big Goods« til den skotske Highland Railway i 1894. De første på det europæiske kontinent kom i 1884 i Norditalien. Senere blev hjularrangementet overordentlig udbredt.

Berømtest blandt mange britiske eksempler er vel LMS' »Black Five« (= sort femmer) fra 1934, som byggedes i 842 eksemplarer foruden 142 i den let ændrede version som British Railway's standardmaskine class 5 MT, efter britisk målestok et meget stort antal for en enkelt klasse. Den på Europas fastland mest kendte type var den preussiske P 8, som mellem 1906 og 1928 byggedes i ca. 3800 eksemplarer. Men følgende er fx også værd at huske: preussisk S 10 fra 1910 (udviklet af P 8), SJ litra B fra 1909 (med P 8 som delvis forbillede) og DSB litra R fra 1912 (hvor der nok var skelet både til P 8 og S 10). Se også mail engine.

Texas: 1E2 = 2-10-4. Navnet kommer af, at de første ti maskiner med dette hjularrangement byggedes til Texas & Pacific Railway i 1925. Denne svære godstogslokomotiv-type blev ikke så udbredt, selvom en del af USA's jernbaneselskaber anskaffede den i de følgende årtier. Således byggede Pennsylvania Railroad på egne værksteder fx 125 stk. i 1942 og yderligere en serie i 1943. Se også Selkirk.

Tram betyder på flere sprog sporvogn (men har fra tidligere tid også været betegnelsen for små kasseformede kulvogne i en mine - og kommer egentlig af det plattyske ord Trame, der betyder bjælke eller stang). Ved et tram-(bane)lokomotiv forstod man som regel konventionelt, men ret lille damplokomotiv med små drivhjul og et »førerhus«, der omsluttede næsten alt og gav lokomotivet et vognlignende udseende. Skorsten og sikkerhedsventil m. m. var naturligvis fri, men hjul og stænger kunne ofte være skjult af aftagelige beklædninger på disse »kasselokomotiver«, der havde en vis udbredelse både på Europas fastland og de britiske øer. Som oftest brugtes de på smalsporede by- og lokalbanestrækninger, der fulgte gader og veje. Nærliggende eksempler fandtes på amtsbanerne i Nordslesvig. - Som nævnt var der normalt tale om konventionelle maskiner, dog forekom også double Fairlie i tramlokomotiv-udgave.



Triples betyder trefoldig. Det var Mallet-maskiner, hvor også tenderen var gjort til »lokomotiv«. Et rent nordamerikansk fænomen. 3 stk. med hjularrangement som tegningen byggedes til Erie Railroad i 1914, og samme år fik



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 5 . 1977

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Baunevej 129, 2630 Tåstrup. Tlf. (02) 52 00 02 (bedst kl. 17-18)

Formand:

Politimester Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01 66) ORdrup 2209.

Kasserer:

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

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Regnskabschef Mogens Bruun (næstformand)
Lokomotivmester Preben Clausen
Ingeniør E. Hedetoft
Niels Christian Lind,
Eigil Neergaard
Politibetjent Finn Bøyer Paulsen (sekretær),
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Georg Schmidt
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:

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

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

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

Mariager-Handest Veteranjernbane:

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

Limfjordsbanen:

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

Medlemskontingent for året 1977:

Ordinære medlemmer kr. 60,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1977) kr. 40,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00

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

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

tirsdag den 1. november 1977.

MØDER OG UDFLUGTER

Onsdag den 16. november 1977 kl. 19.30

restaurant »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, Kø-
benhavn K.

Docent, dr. phil., Aage Aagesen holder foredrag om :

De danske Jernbaners Geografi.



Onsdag den 14. december 1977 kl. 19.30 medlemsmøde i

restaurant »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, Kø-
benhavn K.

Der vises film og lysbilleder fra danske jernbaner og et
par medlemmer fortæller til.

Desuden afholdes der auktion og lotteri.



NYT FRA AFDELINGERNE

DJKJ's midtjyske afdeling

Fredag den 21. oktober 1977 kl. 19.30, medlemsmøde på
Højskolehotellet, Middelgade 6, Randers.

Fredag den 11. november 1977 kl. 19.30, medlemsmøde i
Aarhus Oliefabriks mødelokale, H. N. Clausens Gade, År-
hus.

Fredag den 9. december 1977 kl. 19.30, medlemsmøde på
Højskolehotellet i Randers, adr. se ovenfor.



DJK's afdeling Syddjylland/Fyn

afholder i fællesskab med Kolding Lokomotivklub og Spor-
vejshistorisk Selskab følgende møde:

Tirsdag den 15. november 1977 kl. 19.00, medlemsmøde i
Dagcentret, Fredericiagade, Kolding. Medbring lysbilleder
og film. Diverse drikkevarer kan købes under mødet.

Søndag den 14. august kørtes sæsonens sidste plantog på MHVJ, og dermed var en meget fin sæson afsluttet. I plantogene på søndage er der blevet befordret 6.262 rejsende, hvilket er en stigning på mere end 65 pct. i forhold til sidste år. Det var første år, at vi kørte plantog på enkelte lørdage, og her befordredes 558 rejsende. Vi regner med, at også næste år vil vi køre plantog på nogle lørdage i ferietiden.

Særtogene har befordret 2.198 rejsende eller 12,5 pct. mindre end i fjor. Økonomisk set er indtægten ved billet-salg steget 91 pct., og stigningen er sket med uændrede billetpriser fra sidste år.



I sommerens løb er der lagt et stort arbejde i vedligeholdelsen af det rullende materiel. I personvognen **HVJ C 501** står kun sider og skillevægge tilbage, idet alt andet er fjernet medens restaureringen står på. Resterne af de ved hærværk ituslåede rudere er fjernet, og nye spejlglasrudere er bestilt. **TFJ C 7** har fået fornyet en del jernprofiler under endeperronerne. Endvidere er der foretaget enkelte reparationer på **DSB Cr 3622**, **AHB C 45** og **DSB Cfm 10118**.



Den resterende del af den gamle lokomotivremise i Randers er nu udlejet til DSB-vognmanden. MHVJ måtte derfor rømme remisen, og den 19. juli blev damplokomotivet **VL TJ nr. 7** trukket til Viborg, hvor det nu står foran **F 653**. Også **HV 3** skal til Viborg for at overvintre.



Lørdag den 20. august kørte veteranetoget fra Mariager til Randers, da MHVJ var bestilt til kørsel mellem Randers og Ulstrup om søndagen i anledning af Randers bys 675 års købstadsjubilæum.

Da lokomotivremisen i Randers er udlejet, måtte **HV 3** overnatte udendørs, og søndag morgen måtte lokomotivpersonalet konstatere, at der var forøvet hærværk mod lokomotivet i nattens løb. Der var puttet sand i smøreapparatet til luftpumpen, og et bremseluftrør var savet over under førerhuset. Ved at få sendt ilbud til Mariager efter reservedele lykkedes det at få skaden udbedret, således at toget kunne afgå planmæssigt.

Fra Randers kørte veteranetoget til Århus for at deltage i Festugen. I Århus blev **HV 3** stillet i remisen og vognene hensattes på Århus Østbanegård, hvor der natten mellem søndag og mandag blev knust tre spejlglasrudere – endnu et meningsløst hærværk mod MHVJ. Herefter har veteranbanens frivillige personale fungeret som vagter om natten på Århus Ø, mens toget holdt dér.

For oplysninger, der kan føre til anholdelse af hærværksmændene, udloves en dusør på kr. 500,- på de sædvanlige betingelser.

Aarhus Festuge

MHVJs arrangementer i forbindelse med Århus Festuge forløb planmæssigt. I togene foretoges i år 9.019 rejser mod 6.823 sidste år. Søndag den 11. september befordrede MHVJ det hidtil største antal passagerer i et tog, nemlig 494. Den hidtidige rekord var på 453. I forbindelse med det sidste togs ankomst til Århus Ø søndag den 11. september afhentede en gammel postdiligence fra Den gamle Bys postkontor post, der var indleveret i MHVJs postvogn, **Do 5604**. I alt var der indleveret ca. 150 forsendelser.

I den forhenværende restauration på Århus Ø havde MHVJ arrangeret en fotoudstilling om Grenåbanen i anledning af banens 100 års jubilæum den 1. december. Desuden var der en oplysende udstilling om nærbanen på Grenåbanen. Sidst, men ikke mindst, var der et stort modeltog, bygget af MHVJs personale. Anlægget vakte stor begejstring blandt børnene, og mens børnene var optaget af modeltoget, studerede de voksne udstillingerne eller søgte oplysninger om MHVJ og DJK i veteranbanens informationsstand. Særlig mange var meget interesserede i MHVJs og DJKs arbejde og udtrykte ønske om at blive medlem af DJK.

En god planlægning, et godt og stort forarbejde og et eksemplarisk samarbejde havde den største andel af æren for den perfekte afvikling af arrangementet. Det må dog ikke glemmes, at uden hjælp og medvirken af personalet på Århus Ø og Lystrup stationer kunne arrangementerne ikke være gennemført.

Ole Linå Jørgensen



Udflugten til Glyngøre

Lørdag den 20. august deltog 42 i udflugten til Glyngøre og Nykøbing Mors. Det blev en pragtfuld tur i et strålende solskin. På vej til Glyngøre holdtes et par fotostop, og efter ankomsten hertil fortsattes der straks med bus over Pinen og Plagen til Nykøbing, hvor man besøgte stationen og motorfærgerne Morsø. Især maskinrummet havde udflugtsdeltagernes interesse. Alt var pænt og rent, og messing- og kobberør var velpudsede.

Efter frokostpause i Nykøbing Mors returneredes til Pinen, hvorfra deltagerne kunne få fotograferet den nye bro og færgerne. På hjemturen fra Glyngøre var der tid til adskillige fotostop i det naturskønne landskab.

»Tur-fan«



Fyrbøderkursus

I lighed med de foregående år indkaldes herved interesserede til fyrbøderkursus.

Kursus afholdes i Københavnsområdet med 10 afteners undervisning i løbet af december, januar, februar og marts. Teoretisk prøve afholdes i slutningen af april.

Kursus omfatter en grundig gennemgang af damplokomotiver, som er i brug hos DJK og et par enkelte af DSB's

lokomotiver. Dette kursus er grundstenen for den, som vil være fyrbøder på Museumsbanen.

Interesserede bedes skrive til **P. Clausen, Nattergalevej 11, Ejby pr. 4623 Ll. Skensved** på et postkort inden 10.11. 1977. På kortet skal anføres: Navn, adresse, evt. telefonnummer og CPR-nummer. Der vil så i midten af november blive udsendt meddelelse om tid og sted for afholdelse af kursus.

Skulle der være nogle medlemmer, der ikke vil være fyrbødere, men som alligevel gerne vil vide, hvordan et damplokomotiv er sat sammen, kan de optages på kursus i det omfang, der er plads.

Undervisningsmaterierne vil blive udleveret på kursets første dag. De koster ca. 30,- kr. pr. deltager.

Jeg vil gerne minde om, at eventuelle interesserede fyrbøderaspiranter er meget velkomne i Maribo, hvor der er rig lejlighed til at stifte nærmere bekendtskab med et damplokomotiv i adskilt stand. Det vil afgjort være af meget stor værdi, at man har arbejdet med det praktiske lokomotivrepurationsarbejde før eller under den teoretiske uddannelse.

Yderligere oplysninger til ovenstående kan fås på tlf. (03) 82 02 31.

Preben Clausen



Desværre må momsforhøjelsen fra 15 pct. til 18 pct. også ramme Salgsafdelingens varesortiment. Vi bringer nedenfor de nye priser på størstedelen af de varer, som vi i øjeblikket kan tilbyde jernbaneinteresserede. På grund af stigende omkostninger er enkelte varer steget yderligere en smule. Hidtil udkomne prislister m.v. udgår.

Dansk Jernbane-Klub's bogserie

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

- 11. Nakskov-Kragensås Jernbane 1915-1965 kr. 18,00
- 23. Hjørring-Hørby Banen (meget få eksempl.) . kr. 30,00
- 29. Haderslev Amts Jernbaner II:
Becherer bygger videre kr. 52,00
- 30. Altona-Kiel Jernbane 1844-1864 kr. 21,00
- 31. Horsens-Tørring Banen kr. 32,00
- 32. Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane 1897-1947 kr. 52,00
- 33. Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane 1947-1972 kr. 26,00
- 34. Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane, 3. del (rullende materiel m.v.) .. kr. 28,00
- 35. Odsherreds Jernbane 1899-1974 (kun få eks.) kr. 60,00
- 36. Lollandsbanen 1874 - 1. juli - 1974 kr. 88,00
- 37. Næstved-Præstø-Mern Banen (2. udgave) .. kr. 60,00
- 38. Nærumbanen 1900-1975 kr. 78,00
- 39. Hornbækbanen 1906-1916-1976 kr. 67,00
- 40. Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976 kr. 77,00

Bøgerne kan erhverves ved at indsætte ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**, sammen med porto, der for en enkelt publikation er 1,50 kr. for nr. 27, 29, 32, 35 og 37 2,50 kr. og for nr. 36 og 38-40 3,50 kr. Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen dog højst 6,00 kr.

Øvrige DJK-udgivelser (porto inkl. i prisen)

- Motormateriel, bind 1, Triangelvognene kr. 105,00
- Slagelse-Næstved Banen 1892-1971 kr. 5,00
- Nordvestbanen 1874-1974 (Nordvestekspresen) kr. 8,00
- Mariager-Handest Veteranjernbane. Fortegnelse over driftsmateriellet, januar 1977 kr. 27,00
- Mariagerbanen 50 år kr. 16,50
- Damplokomotivet og dets betjening af Hedetoft kr. 15,00

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

- Lundtoftebanen af P. Thomassen kr. 16,00
- Tisvildebanen af P. Thomassen kr. 21,00
- Hirtshalsbanen gennem 50 år af P. Thomassen kr. 49,00
- Midtbanen af P. Thomassen kr. 81,00
- Sorø-Vedde Banen af P. Thomassen kr. 40,00
- DSB's sikkerhedsreglement, SR 75 kr. 106,00
- DSB's tjenestekøreplan 1975/76 kr. 32,00
- DSB's tjenestekøreplan 1976/77 kr. 32,00
- Odense-Svendborg Banen 1876-1976 kr. 67,00
- Danske lokomotiver og motorvogne 1976-01-01 kr. 36,00
- Kulrøg og dampslag kr. 58,00
- Jernbanemateriel 2, Q-vognene kr. 33,00
- Dansk Jernbanearkiv, sættene 1-8 (pr. stk.) .. kr. 29,00
- Dansk Jernbanearkiv, sæt 9 kr. 32,00
- Dansk Jernbanearkiv, ringbind kr. 20,00
- Smalsporede industrilok, Nordjylland (1. del) .. kr. 27,00
- Smalsporede industrilok, Sydjylland, Fyn (2. del) kr. 27,00
- Danmarks Damplokomotiver kr. 395,00
- Die letzten Damplokomotiven der Polnischen
Staatsbahnen kr. 96,00

Nyheder:

Nordens Järnvägar 1974. Langt om længe udkom næste årgang af den højt skattede serie Nordens Järnvägar fra Frank Stenvalvs Förlag i Malmö. Læserne kan endnu en gang glæde sig over denne billedårbog for Nordens jernbaner, og billedmaterialet er ligesom de tidligere forbløfende godt med mange interessante motiver. Lad os håbe, at 1974-udgaven snart efterfølges af 1975-udgaven. Pris kr. 56,- + 3,50 i porto.

Museumsbanen Maribo-Bandholm. En beskrivelse af museumsmateriellet. I denne nye udgave af heftet fra 1972 er størstedelen af billederne udskiftet, og nye sider er kommet til. På 44 sider beskrives Dansk Jernbane-Klub, Maribo-Bandholm Jernbane og Museumsbanen samt dennes materiel. Som noget nyt er også medtaget foreningens damplokomotiv D 826 og de vogne, der indgår i udflugtsstammen for D 826. Pris kr 10,- (inkl. forsendelse).

DSB tjenestekøreplan Øst (Sjælland-Lolland/Falster) for sommeren 1977. Oprindeligt var denne køreplan planlagt til at gælde fra maj 1977 til maj 1978, men på grund af de

mange ændringer i forbindelse med besparelserne hos DSB har man udgivet en vintertjenestekøreplan for Østområdet. Pris for sommerkøreplanen er kr. 17,- (inkl. forsendelse).

Dansk Jernbanekalender 1978. Også for 1978 udgiver Kurlands Forlag en jernbanekalender. I år bliver forsiden i farver, og ligesom i kalenderen for 1977 bliver der et blad med et sort/hvid billede for hver måned. Formatet er A4 (tværformat). Pris (inkl. forsendelse): kr. 25,-.

★

Ovennævnte publikationer kan bestilles ved indsættelse af ovennævnte beløb på girokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

★

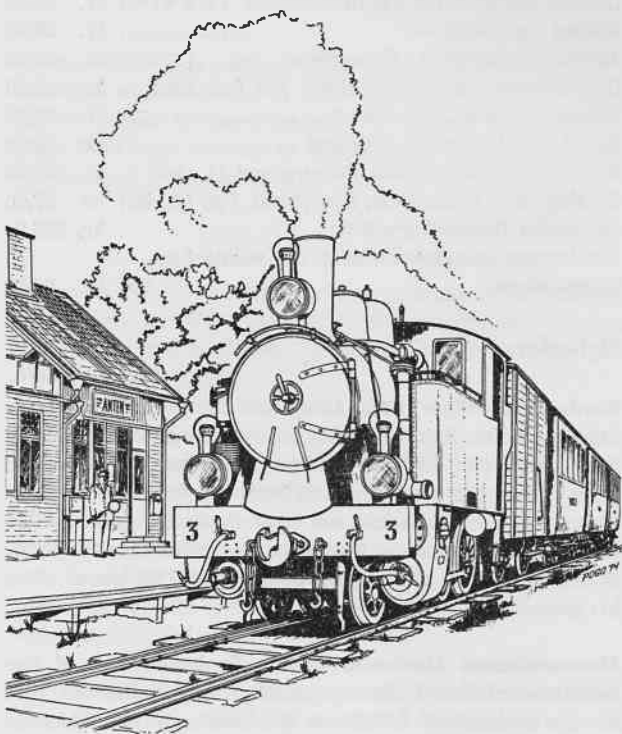
SJ-resebyrå, Stockholm har arrangeret en rejse til Indien, landet med 37.324 km jernbane og 9.222 damplokomotiver, i tiden 11. februar til 3. marts 1978.

Turen ledes af Svenska Järnvägsklubbens medlem: Lars Olov Karlsson, og udover kørsel på bred-, meter- og smalspor i 8 forskellige provinser, går turen også til de mere almindelige seværdigheder.

Prisen bliver kr. 5.990,- fra København. Tilmelding senest 15. december 1977.

Nærmere oplysninger fås hos:

SJ-Resebyrå, Specialresor, P. A. Allensten, Vasagatan 22, S 105 51 Stockholm.



BOGANMELDELSER

De sidste svenska ångloken
af Ulf Diehl,
215 sider med 294 illustrationer.
Indbundet i format 240x210 mm
Svenska Järnvägsklubben, 1977

Denne historiske billedbog, der skildrer de sidste damplokomotiver, der var i ordinær trafik i årene 1957-1975, er absolut værd at eje, såfremt man interesserer sig blot en smule for svenske baners historie. Når 1975 er det sidste år, der er medtaget i bogen, skyldes det, at netop dette år var det sidste med ordinær dampdrift i Sverige.

Ikke mindre end 39 fotografier har medvirket i bogens tilblivelse, og måske er dette årsagen til, at de mange billeder hver for sig giver en særlig stemning, der er karakteristisk for det enkelte motiv.

Meget forståeligt har Ulf Diehl foran i bogen skrevet: »Denna bilderbok tillägnas Sveriges järnvägsfotografer, som offerar tid och pengar, trotsar väder och vind i långa väntans tider för att fånga och bevara den nutid, som i morgon är historia«.

Bogen koster 90 svenske kroner inkl. forsendelse, og den kan købes i boghandelen eller gennem SJK-bestillingen, Box 124, S 101 21 Stockholm. Svensk postgiro 60 65 77-5.

OCMP

TFJ-tegningshefte

**56 sider A4 med tegninger af
Thisted-Fjerritslev Jernbanes materiel.
JMJK's forlag, Nørre Allé 79, 8000 Århus C.
Postgiro 1 30 85 72
Pris (inkl. forsendelse) kr. 30,-**

Jydsk Model Jernbane Klub har med udgivelse af dette hefte ganske givet opfyldt et behov for tegninger til modelbyggere af en enkelt jernbanes materiel. Tegningerne, der er nydeligt gengivet, viser både det rullende materiel samt stationsbygningerne. Hans Gerner Christiansen indleder heftet med en glimrende skildring af TFJ's rullende materiel, som det for omkring femten år siden kunne iagttages af jernbaneentusiaster, der besøgte banen.

Er De interesseret i privatbanemateriel bør dette hefte ikke undgå Deres opmærksomhed.

**Fotografisk genoptryk af Skematisk Fortegnelse
over Privatbanevogne, der kan indlemmes i
Statsbanernes Tog samt Privatbane-Motorvogne,
der kan beføre Statsbanernes Strækninger«.**

Juli 1931

68 sider A4

**JMJK's forlag, Nørre Allé 79, 8000 Århus C
Postgiro 1 30 85 72**

Pris (inkl. forsendelse) kr. 30,-.

Mange jernbaneentusiaster har en speciel forkærlighed for privatbanernes meget varierende rullende materiel. Mange forskellige vogne har gennem årene befaret de danske privatbaner, og en stor del af materiellet måtte endog beføre DSB-strækninger. Statsbanerne udgav i sin tid flere fortegnelser over »det godkendte privatbanemateriel«. Den sidste udgave udkom i 1931, og det er denne fortegnelse, som JMJK nu har ladet genoptrykke.

Et nydeligt hefte, der med sine mange oplysninger i skemaform bør kendes af enhver, der har interesse i det materiel, der før 2. verdenskrig kørte på privatbanerne.

Virginian Railway en tilsvarende, hvor der dog var en firhjulet bogie bagest under tenderen, og som havde mindre drivhjul. Og derved blev det. Kedelkapaciteten var (naturligvis) utilstrækkelig, og de 3 førstnævnte ophugedes efter 15-19 års forløb, mens sidstnævnte allerede fik normal tender, da den var 6 år gammel.

Twelve wheeler: 2D = 4-8-0. Twelve wheeler betyder med tolv hjul, og betegnelsen er analog med ten wheeler. Typen kendes i hvert fald fra begyndelsen af 1880'erne i USA, men blev aldrig så populær; i stedet vandt consolidationstypen frem. Verden over fandtes spredte eksempler. De nærmeste var i Norge og Sverige, og de senest byggede i det hele taget var måske SJ litra E 10 fra 1947.

Union (1): E1 = 0-10-2. Slutstenen i udviklingen af nordamerikanske rangermaskintyper. Navnet kommer af, at Union Railroad anskaffede de første i 1936.

Union (2): Der sigtes her til en afart af Garratt-typen, bygget for den Sydafrikanske Union. Fortil ganske som Beyer-Garratt, men bagtil efter princippet fra modified Fairlie.

Union Pacific: 2F1 = 4-12-2. Navnet stammer fra, at de første af typen byggedes til Union Pacific Railroad i 1926; bestanden på UP kom til at omfatte 88 stk. Det var (muligvis skal der her ses bort fra den russiske 2G2 forsøgsmaskine fra 1934) de største ikke-leddede damplokomotiver, der har eksisteret, og havde en kobbelhjulsakselafstand på 30 fod 8 tommer = 9347 mm! Banens daværende maskinchef citeres for at have sagt, at de skulle køre godstog på en mile's længde med passagerstogs hastighed. (En mile er godt 1,6 km.) I driften viste de sig meget økonomiske.

Wild West er en lejlighedsvis brugt, men ikke autentisk betegnelse for American-typen, især i træfyret udgave med stor gnistfangerskorsten.

Wyoming er en stat i den nordvestlige del af USA, næsten udelukkende bjergland (Rocky Mountains). Lehigh Valley Railroad benyttede dette navn i stedet for Northern, da selskabet indførte 4-8-4 typen i 1932.

Yellowstone betyder egentlig gulsten og er navnet på en flod, der hovedsagelig forløber i Montana (nordlig nabo-stat til Wyoming, hvor den udspringer). Northern Pacific valgte navnet Yellowstone til sine 1DD2 = 2-8-8-4 »uægte« Mallet-maskiner, af hvilke den første kom i 1928 og da var verdens største damplokomotiv. Disse maskiner var beregnet til strækningen mellem Mandan i North Dakota og Glendive, som ligger ved Yellowstone-floden i Montana.



Hermed er artiklen **KÆRT BARN HAR MANGE NAVNE** for så vidt afsluttet, som der dog på grund af emnets store omfang er planlagt et supplement med rettelser og tilføjeser, som bringes i næste nummer af Jernbanen. Har De noget at bidrage med, beder vi Dem derfor efterkomme opfordringen i artiklens indledning (se side 60 i Jernbanen nr. 3/1977). Desværre må det af rent praktiske grunde ske ret hurtigt, d.v.s. at Deres brev skal være redaktionen i hænde senest 8. november 1977, men det må understreges, at alle oplysninger vil blive modtaget med tak!

P. W. S.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 5 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra MU 8542-8545, 8547 og 5 stk. elektriske mellemvogne, litra FU 8042-8045, 8047.

5 stk. elektriske motorvogne, MM 780, 783, 786, 788, 799, 5 stk. styrevogne (for elektriske motorvogne), FS 959, 962, 980, 983, 986 og 16 stk. diesel-elektriske motorvogne, MO 1809-1811, 1824, 1825, 1832, 1836, 1837, 1839, 1842, 1851, 1952, 1984, 1988, 1996, 1998 er udrangeret.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 9 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 844 - 20-84 852 (Værkstedssområde Øst (København)). I »Centralværkstedet Århus« er 5

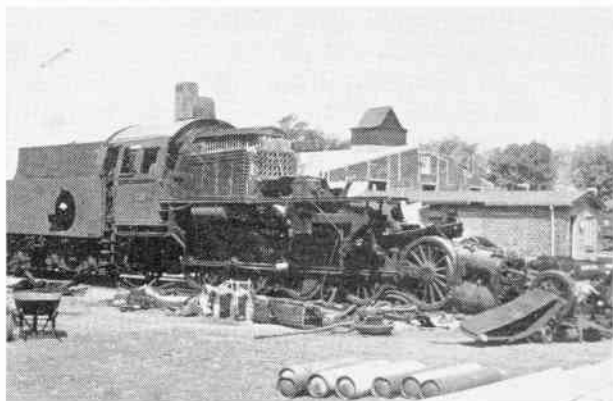
stk. person- og rejsegodsvogne, litra BD 82-84, 002-004, 007, 008 ombygget til personvogne m/ kiosk, litra Bk 85-83, 037-039, 041, 042.

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg 1500 volt - 50 hertz) er 5.-8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret således på følgende vogne: A 18-84, 018, 019 til »18-83« og B 20-84, 002, 052, 113 til »20-83«.

Følgende personvogne er omstationeret fra Værkstedssområde øst (København) til Værkstedssområde vest (Århus): Ag 17-61, 046-052 - Bah 27-21, 011, 012, 014-016, 024, 025, 033-036, 071, 072 - Bf 27-65, 321-330 (omstationeringen er sket for at sikre en ligelig fordeling af vognparken mellem de to værksteder). Postpakvogn Pmh 90-68 710 er overført fra Værkstedssområde vest til Værkstedssområde øst (ændring af postvognsløb i forbindelse med overgang til sommerkøreplan).

Følgende 14 stk. personvogne er udrangeret (visse vogne overført til tjenestevognparken): ABg 38–61 294 – Bah 27–21 013 – Buh 89–25, 701, 704 – Cl 29–25, 542, 543, 545, 564, 570, 571, 575, 619 – Cle 82–25 698 – Cll 29–26 635.

Oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1976« (»Jernbanen«, nr. 6/76 – side 117/118) kan a jourføres efter ovenstående.



Snart er de sidste ikke driftsklare damplokomotiver ved DSB ophugget. I juli 1977 henstod N 207 i denne forfatning i Randers.

Foto: Mikkel Høgh.

Pr. 30. juni 1977 bestod vognparken af:

964 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 3 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I april kvartal er der tilgået driften 9 vogne – og der er udrangeret 14 vogne.

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

6069 stk. lukkede godsvogne. I april kvartal er sket en afgang på 40 vogne.

2947 stk. åbne godsvogne. I april kvartal er sket en afgang på 42 vogne.

559 stk. tjenestevogne. I april kvartal er sket en tilgang på 4 vogne: Nr. 483 »Værkstedsvogn for ballastrensemaskine« (Bafd.), nr. 488 »Mandskabsvogn for svejseingeniøren« (tidl. litra Dah – Bafd.), nr. 792, 794 »Udstillingsvogne« (tidl. litra Buh – Ap-afd.) – og en afgang på 4 vogne: Nr. 293, 308, 554, 666 (alle Bafd.).



I april kvartal er der i »Centralværkstedet Århus« moderniseret følgende vogne i det såkaldte »up-to-date-moderniseringsprogram«: 5 stk. Bk-vogne (se ovenfor). Ved udgangen af juni måned befandt der sig tolv vogne (4 Bk (tidl. BD) og 8 BD) i værkstedet. I »Centralværkstedet København« er der i samme periode moderniseret en BMk-vogn (533), og der var ved kvartalets udgang tre Bf-vogne og en BMk-vogn (534) under modernisering.

De to første MZ-lokomotiver (af serie IV) har siden leveringen i juli været anvendt til prøvekørsler med maks. hastighed 160 km/t, afprøvning af el-varmeanlæg i person-

vogne og indøvelse af lokopersonale. Ved overgang til vinterkøreplan, den 25. september, blev lokomotiverne – tillige med de senere modtagne MZ 1449 og 1450 – sat i fast løb, fortrinsvis i internationale tog på Kystbanen og i regionaltog, der skal el-opvarmes. **Hoveddata for MZ 1447–1461 fremgår af nedenstående oversigt** (med tilhørende noter, der angiver afvigelser fra de tidligere serier (serie I: 1401–1410, serie II: 1411–1426 og serie III: 1427–1446)):

Tjenestefærdig vægt	123	t	1)
Dieselmotorens ydelse	3.900	HK	2)
Brændoliebeholdning	3.700	liter	
Smøreliebeholdning	1.140	liter	3)
Kølevandsbeholdning	1.350	liter	4)
Sandbeholdning	150	liter	5)
Tandhjulsudveksling ved banemotor ..	55/22		6)
Maksimalhastighed	165	km/t	7)
Antal drivaksler	6		
Hjuldiameter	1.016	mm	
Kontinuerlig maks. trækraft	22.800	kg	8)
Akseltryk for hver drivaksel	20,5	t	9)
Bogiecenterafstand	12.400	mm	
Afstand mellem yderste hjulsæt i bogie	4.000	mm	
Længde over puffere	21.000	mm	10)
Største bredde over håndbojler	3.060	mm	
Maksimum lokomotivhøjde med nye			
hjul og tomme tanke	4.300	mm	11)
Sporvidde	1.435	mm	
Mindste kurveradius	80	m	
El-varmegenerators ydeevne	500	kw	12)

1): Serie I/II 120 t – serie III 126 t (med el-varmegenerator). 2): Serie I/II 3.300 HK. 3): Serie I/II 920 liter. 4) Serie I/II 1.100 liter. 5): Serie I/II 300 liter. 6): Serie I/II 59/18 – serie III 57/20. 7): Serie I/II 143 km/t. 8): Serie I 27.480 kg – serie II 29.530 kg – serie III 25.690 kg. 9): Serie I/II 20 t – serie III: 21 t. 10): Serie I/II 20.500 mm. 11): Serie I/II 4.200 mm. 12): Findes ikke på serie I/II. **Serie I, II og III medfører endvidere en vandbeholdning til brug i dampvarmekedlen på 4.500 liter.**

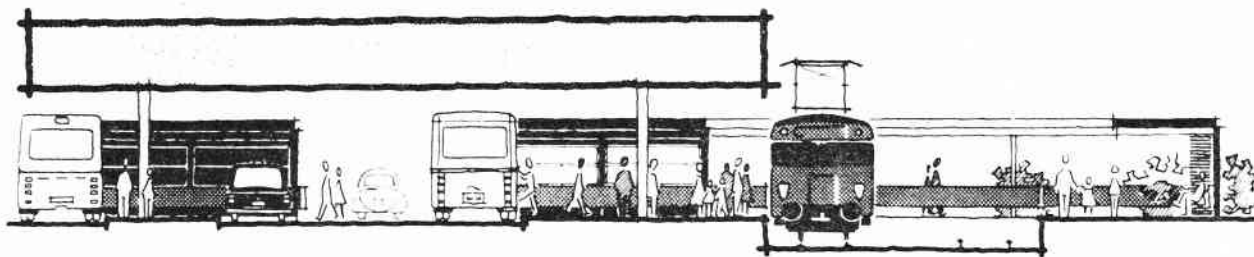
Hareskovbanen

Lørdag den 24. september 1977 kl. 12.03 ankom det officielle indvielsestog til Farum station, og kl. 12.07 kunne trafikminister Kjeld Olesen give afgang til det sidste MO-tog mod Svanemøllen og derefter erklære Hareskovbanen for åbnet som S-bane.

I stedet for omtale af indvielsesdagens megen festivitas bringes et resumé af anlægsarbejderne (2. sporet) og elektrificeringsarbejderne:

Lovgrundlag: 1. Lov nr. 89 af 15. marts 1948 om statens overtagelse af Slangerupbanen og bemyndigelse for Ministeren for offentlige arbejder til erhvervelse af arealer for 2. sporanlæg fra Lygten til Farum.

2. Lov nr. 145 af 17. maj 1961 om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet. Herunder – foruden Køgebugtbanen og Lundtoftebanen – bestemmelse om Hareskovbanens elektrificering, udbygning med 2. spor og an-



Tværsnit gennem den ny Farum station.

Tegning DSB - AnIN

læg af en forbindelsesbane fra København L (Lygten) til Svanemøllen.

3. Lov nr. 72 af 3. marts 1971 om Hareskovbanens direkte indføring til Svanemøllen og samtidig nedlægning af København L station.

Arealerhvervelser: Der er ved i alt ca. 100 kommissionsforeretninger foretaget arealerhvervelser og ydet ulemperstatning til ca. 550 lodsejere. Den langt største enkelt-erstatning – ca. 6 mio. kr. – er ydet Forsvarsministeriet for passage af Vognmandsmarken.

Banens længde: Banens samlede længde fra Svanemøllen til Farum er 21,1 km. Ibrugtagningen den 25.09.1977 er derfor den største enkeltudvidelse, der har fundet sted i det københavnske S-banens godt 40-årige historie.

Banens stationer: Ved statens overtagelse i 1948 havde banen til og med Farum 14 stationer og trinbrætter. Ved ubrugtagningen som S-bane er der 13 egentlige S-banestationer inkl. Svanemøllen.

For samtlige stationer har der været tale om en fuldstændig ombygning og for halvdelen vedkommende tillige om en flytning inden for nogle hundrede meter. Samtidig er der af kommunerne anlagt nye trafikpladser ved stationerne. Ved Farum station er af kommunen endvidere anlagt ca. 150 langtidsparkeringspladser.

Jord- og broarbejde: Der er, blandt andet for at skaffe niveaufri adgange til stationerne, udført ret betydelige jordarbejder. Det har i overvejende grad drejet sig om hævnning af banen.

Der er – udover nedennævnte særlige bro- og tunnelanlæg – udført: 5 vejoverføringer, 4 stioverføringer, 11 vejunderføringer og 14 stunderføringer eller i alt 34 bro- og tunnelanlæg. Hertil kommer en af Vejdirektoratet samtidig anlagt motorvejsbro. Banen er herved ligesom andre S-baner fuldstændig befriet for niveauskæringer med veje og stier.

Særlige bro- og tunnelanlæg: På den 3 km lange indføring til Svanemøllen er udført: 1) en 330 m lang enkeltsporet tunnel for det udadgående Hareskovspor. 2) to dobbeltsporede og to enkeltsporede ca. 100 til 140 m lange broer over Lyngbyvejen i forbindelse med dennes samtidige ombygning til motorgade og 3) en 360 m lang dobbeltsporet sporudfletningsbro over Ydre Bybane, Lersørenden og Lersø Parkallé.

Tekniske data: De banetekniske data som f.eks. stigningsforhold, mindste kurveradius m.v. følger de for de senere års S-baneanlæg anvendte. Ved sporudfletningsbroen over Ydre Bybane m.v. har man dog måttet gå op til en største stigning på 25 0/00, medens man for den øvrige strækning har holdt sig til 15 0/00 som maksimum.

Den største tilladelige hastighed på banen er – med ganske enkelte undtagelser – 90 km/t inden for og 100 km/t uden for Buddinge.

Banens sporanlæg er udført med 45 kg/m skinner (overbygning V). Heraf ca. 13 km på træsveller og ca. 30 km på betonsveller. Der er lagt i alt 38 stk. sporskifter.

Banen er nu dobbeltsporet bortset fra en ca. 800 m lang strækning umiddelbart syd for Farum. Når dette stykke er bevaret som enkeltspor, skyldes det, at man derved har sparet en temmelig kostbar ombygning af broen over Mølleåen.

På fire stationer (se »Jernbanen«, nr. 4/77 – side 93) er anlagt nodtransversaler mellem banens to spor, således at det er muligt ved reparationsarbejde og lignende at køre enkeltspor over en delstrækning og samtidig opretholde 20 min. drift.

På Buddinge opretholdes forbindelse til et godsspor for vognladningsgods. På alle øvrige stationer er godsanlægene nedlagt.



Den enkeltsporede indføring til Farum station. T.v. de tre opstillingsspor - t.h. for de to perronspor anes det særlige spor for Banetjenesten.

Foto: N. E. Jensen

Anlægsprogram: De egentlige anlægsarbejder har stået på i ca. 16 år, hvortil kommer at visse arbejder – blandt

STUBBEKØBING SYCENTER

v/ Helen Hansen
Møllegade 5
Telefon (03) 84 10 38

Stort udvalg i
SYMASKINER og STRIKKEMASKINER
ELNA og andre anerkendte mærker

Alt i sytilbehør og strikkegarn

GARNBODEN

Vestergade 30 – Maribo
Tlf. (03) 88 14 70

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen
Stationsvej – Bandholm
(03) 88 80 55



JOHN JEPSEN
Haakonsens Eftf.
AUT. GAS- & VANDMESTER
Østergade 23
4930 Maribo

FJERNVARME – CENTRALVARME
OLIEFYR – SMEDEARBEJDE
Tlf. (03) 88 06 99

MARIBO BREMSE- og KOBLINGS- SERVICE

v/ Flemming Andersen
Slagterivej
Telefon (03) 88 30 67

Hurtig levering
Fagmæssig udførelse

Vi anbefaler

JERNBANERESTAURATIONEN

Maribo Tlf. (03) 88 00 86

Velkommen hos
Mona Harild

FLEMMINGS LEGETØJ

Torvet 4 – Maribo
Tlf. (03) 88 25 21

Stort udvalg i legetøj til de store og små

Speciale: Märklin Modeljernbaner

andet underføringsanlæg for Buddingevej og stationens flytning – blev udført i de nærmeste forudgående år.

Årsagen til den i såvel teknisk som økonomisk henseende urimelige lange anlægstid skyldes i første række manglende bevillinger. Blandt andet blev arbejdet forsinket et par år i midten af 60'erne, da Køgebugtbanen af ministeren måtte prioriteres forud for Hareskovbanen.

I hele anlægsperioden er motortogsdriften blevet opretholdt. Herfra dog undtaget en to måneders sommerferieperiode i 1976, hvor den blev erstattet med busser mellem Hareskov og Farum på grund af hovedstandsættelse af broen over Mølleåen.

Anlægsudgifter: De samlede udgifter til faste anlæg – det vil sige over- og underbygning, bygnings-, sikrings- og kørestrømsanlæg – har andraget ca. 275 mio. kr. Hertil kommer kommunale udgifter til trafikpladser, vejkrydsfondens udgifter til visse broanlæg samt ekspropriationsudgifter. Af udgifter til faste anlæg (275 mio. kr.) falder ca. 90 mio. kr. på den 3 km lange indføring til Svanemøllen. Kilometerprisen for de øvrige 19 km bliver herved knap 10 mio. kr., hvilket svarer til godt 2/3 af prisen for en ny S-bane.



Elektrificeringsarbejder m.v. Elektrotjenesten (stærkstrømskontoret) har i årene 1973–77 været beskæftiget med projektering af opbygning af køreledningsnet, omformerstationer og stationsanlæg på Hareskovbanen.

S-banernes kørenet er blevet forøget med 17 pct., og der er på Hareskovbanen opsat 497 betonmaster og 215 stålmaster. Køretråd og bæretov har en samlet længde på ca. 52 km og forstærkningsledninger en længde på ca. 42 km.

Banens omformerstationer er placeret i Svanemøllen, Ryparken, Stengården og Værløse. De er dimensioneret og fordelt på strækningen på en sådan måde, at de ved udfald kan virke som reserve for hinanden, således at der er sparet væsentligt i installeret effekt.

Omformerstationer og ledningskoblere fjernstyres fra en central efter et nyt system – det første i Europa til dette formål. Systemet er baseret på procesdatamater, farvedataskærme med tilhørende betjeningspaneler og en oversigtstavle, der viser hele nettets aktuelle strømfor-synings-situation. Via betjeningspanelet henter man billettet af den omformerstation, man ønsker at betjene frem på farvedataskærmen, udpeger det ønskede objekt og udfører betjeningen, hvis rigtige gennemførelse kan iagttages på dataskærmen.

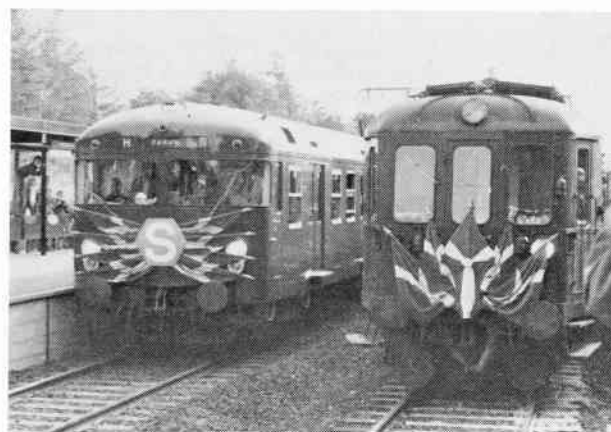
Noget nyt for S-banen er, at køreledningsnettets mange ledningskoblere, der er anbragt i køreledningsmasterne, nu også kan fjernstyres, så man hurtigt kan ud-, ind- og omkoble dele af køreledningsnettet og dermed lette drifts-afviklingen i fejlsituationer med f. eks. nedfalden køreledning. Centralen er placeret på Enghave omformerstation, og det nyt anlæg fjernstyres i første omgang Hareskovbanens omformerstationer samt omformerstationerne i Svanemøllen, Valby og Hundige. Efterhånden skal det også erstatte de ældre generationer af fjernstyringsanlæg, der betjener S-banens øvrige omformerstationer.

Stationssikringsanlæg, automatiske linieblok-anlæg, HKT-anlæg (se »Jernbanen«, nr. 4/77 – side 92/94), togviser-skilte- og højtaleranlæg er af samme anlægstyper som anvendt på Køgebugtbanen, og de fjernstyres fra fjernstyringscentralen på København H. (FC Kh nær).

Elektrotjenesten har også stået for installering af elevatorer (i alt 10 stk.), rullende trapper (4 stk.), belysningsarmaturer (i alt 1800), højtalere (i alt 300), opsætning af skilte, billetautomater, billetstemplingsmaskiner m. m.



Bygningsanlæggene. Hareskovbanens stationer er opført indenfor en periode, der strækker sig over næsten 20 år. Derfor varierer bygningsstilen ganske betydeligt. DSBs bygningsprojekt – det vil sige en række generelle retningslinier for fremtidige bygningsanlæg – forelå i 1975 umiddelbart før detailprojekteringen af de nye S-bane stationer på Hareskovbanen. Det var derfor nærliggende at afprøve de nye principper på denne bane. Dog måtte der tages hensyn til allerede udførte eller planlagte perron-, bro- og trappehusanlæg. Kun i Farum har principperne kunne gennemføres fuldt ud. På de øvrige stationer har bygningsprojektets retningslinier måttet tillempes til de eksisterende anlæg.



Efter indvielses-S-togets ankomst til Farum afgik det sidste ordinære motortog fra Farum. 24. september 1977. Foto: Jakob Stilling.

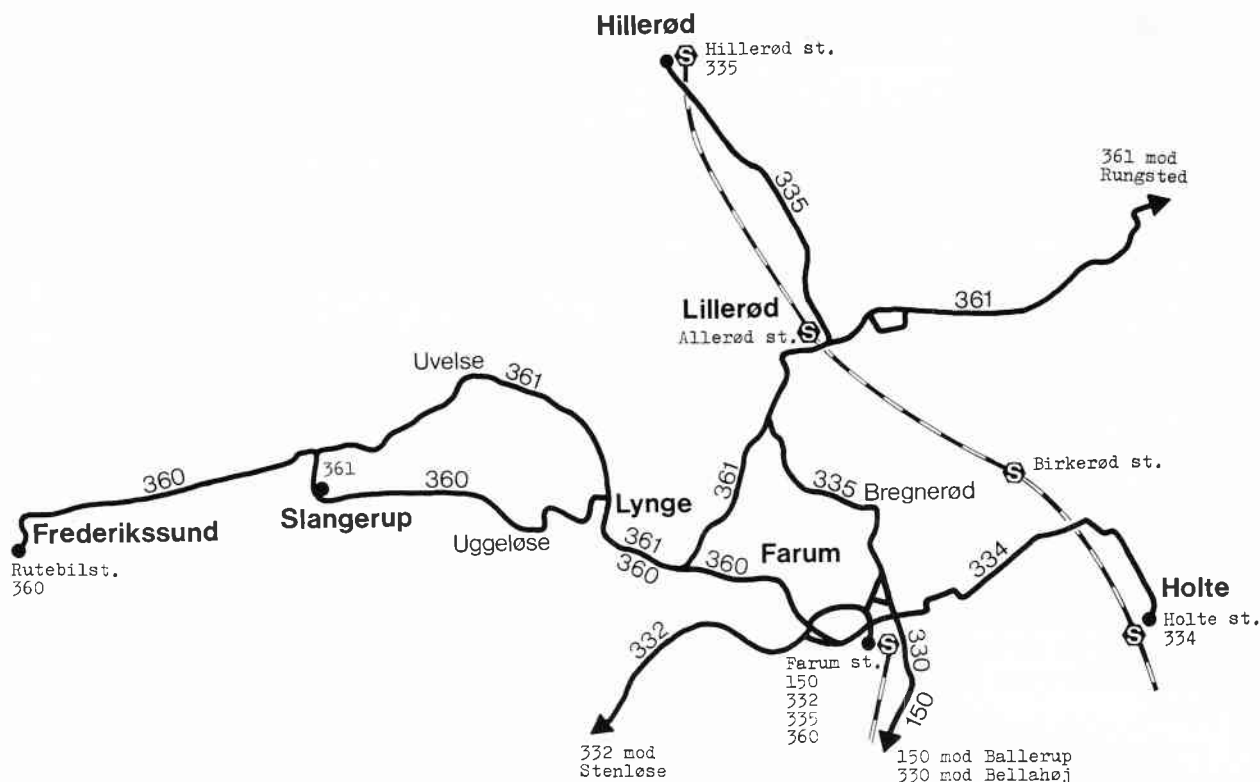
Blandt nogle karakteristiske træk for de enkelte stationer kan – bl. a. af hensyn til de af tidsskriftets læsere, der er bosatte udenfor hovedstadsområdet – nævnes:

Svanemøllen: Ny station anlagt i forbindelse med udfletningsanlægget for Hareskovbanen/Nordbanen. Projekteret og udført inden bygningsprojektet forelå.

Ryparken (tidl. Lyngbyvej): Ligeledes nybygget som udfletningsstation med perroner for såvel Hareskovbanens som Frederiksbergliniens tog.

Emdrup: Ny station med sideperroner og baldakintage ved nedgangene. Ekspeditionsbygning udformet efter bygningsprojektet.

Dyssegård: Overdækkede ventepladser på perron og betjening ved hjælp af billetautomat. Trappehus, fra midten af 1960'erne, er forsynet med elevator.



Hovedstadsområdets Trafikselskab har fra den 25. september ændret busbetjeningen i Farum-området, således at den er tilpasset S-banedriften på Hareskovbanen. Der er etableret ny buslinje 335 Farum-Hillerød og v.v. - denne og tre andre buslinjer benytter holdepladsen under baldakintaget. Bemærk, at linie 330 (hurtigbussen) Farum-Bellahøj er bibeholdt. Tegnning: HT

Vangede, Kildebakke og Buddinge: Opført henholdsvis 1968, 1964 og 1958 og indrettet med henblik på senere anvendelse som S-banestationer. Visse designmæssige ændringer er udført. I Buddinge er desuden foretaget flytning af stationskontor og nyindretning af kioskbutik og minibar. Elevator på alle tre stationer.

Stengården: Tidligere ubetjent station, nu billetsalg i ny ekspeditionsbygning. Trappehus fra midten af 1960'erne med elevator. Baldakintag på perron.

Bagsværd: Rumgittertag udført mellem de to sporbærende broer over Bindeleddet. Under taget er pavilloner med billetsalg, kioskbutik og minibar placeret. Taxaer og privatbiler kan afsætte passagerer under et særligt baldakintag. Trappehus, fra midten af 1960'erne, er nu forsynet med elevator. Baldakintag på en del af perronen.

Skovbrynet og Hareskov: Overdækkede ventepladser på perron. Betjening ved hjælp af billetautomat.

Værløse: Billetsalg, kioskbutik og minibar og i tilknytning hertil baldakintag, der vender ud mod forpladsen. Desuden baldakintag i hele perronens længde med læskærme og siddepladser. Trappehus fra midten af 1960'erne. Elevator i trappehuset samt venterum.

Farum: Stort stationstag, herunder seks busholdepladser og tilkørselsmulighed for taxaer og privatbiler. Under taget desuden pavilloner med billetsalg, venterum, kioskbutik og minibar. På perronerne baldakintage med læskærme og siddepladser.

Grenåbanen.

I forbindelse med de krav som DSB er blevet pålagt om reduktion af driftsbudgettet for indeværende og følgende finansår, har været overvejet helt at indstille persontrafikken på Århus-Grenå banen.

Resultatet af overvejelserne er imidlertid nu blevet, at der fra køreplansskiftet den 25. september indførtes en forenklet køreplan på banen. Den forenkledede passagerkøreplan omfatter 5 dobbeltture på alle ugens dage. I sommerkøreplansperioden udførtes på mandage-fredage 8, på lørdage 6 og på søndage 5 dobbeltture.

Den forenkledede køreplan medfører, at af mellemstationer skal kun Ryomgård (og kun på mandage-fredage) være betjent ved stationsbestyrer. Køreplanen tilgodeser de væsentligste af de hidtidige personbefordringsopgaver. Også postbefordringen på strækningen vil stort set kunne afvikles som i sommerkøreplansperioden. Omfanget af godstogs-køreplanen vil ligeledes stort set være uændret, men stationerne Pindstrup, Mørke og Hornslet betjenes kun én gang daglig, hvilket medfører længere vognomløb.

Den forenkledede køreplan muliggør besparelser i indeværende finansår på 1,1 mio. kr.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



Privatbanerne

HHGB: Banen har i sommer revideret Sm 3, der ligesom Sm 4 stadig indgår i banens vognpark som reservemateriel for Y-togene.



HHJ: Ved HHJ er man nu begyndt spormodernisering mellem Gunner Clausensvej og Tranbjerg.

Sporoptagningen på Houbanen er nu i fuld gang. HHJ's baneafdeling tager skinnerne op med vejgående materiel. Svellerne er solgt til en produkthandler i Odder, og han skal selv sørge for optagningen af dem.

Lørdag den 2. juli var HHJ udsat for en større ulykke på Assedrup station. I forbindelse med en overhaling af et arbejdstog var der ikke stillet til ret spor, og det ordinære tog fremført af Ym 32 kørte med omkring 50 km/t op bag i arbejdstoget. 14 passagerer blev bragt på hospitalet, dog uden at være kommet noget alvorligt til.

Den materielle skade på Ym 32 var ret omfattende, og vognen er nu sendt til reparation på Scandia i Randers.

Sammen med Århus Sporveje, DSB-rutebiler og 9 private rutebiler indgik HHJ's tog og busser den 15. juli i et zonetakst-system i Århus kommune. HHJ's strækning er med fra Århus og til trinbrættet Banevolden. Zonesystemet er opbygget som HT's og taksterne for billetterne er forøvrigt også ens med HT's.



HP: Diesellokomotivet HP 13 fra 1958 er blevet malet i de samme farver som HP 16 og banens Y-tog.

HP 15, der i 1936 leveredes fra Frichs i Århus til Aalborg-Hvalpsund Jernbane som AHB M 3202, og som i 1969 købtes af Hjørring Privatbaner, er blevet solgt til Ods herreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane, hvor lokomotivet tænkes ophugget til fordel for diesellokomotiverne OHJ nr. 40 og FFJ 1209 (HTJ 41).

Personvognen HP CL 30 henstår i Hjørring, og byens ungdom er begyndt at knuse ruderne på denne vogn samt de to CP-vogne, som HP i sin tid købte fra DSB.

Ved Hjørring Privatbaner har man i år løst ukrudtsprøjtningen af banen på en utraditionel måde. Vennebjerg Maskinstation har foretaget sprøjtningen med en almindelig traktor, der kørte i sporet.

Hjørring Bybus, som kommunen har ønsket udvidet, er købt af HP fra den hidtidige ejer, Anders Christensen. For 710.000 kr. har man fået syv rutebiler. Banen har overtaget en del skolebuskørsel og ruten Hjørring-Astrup-Sindal. Ruten mellem Hjørring og Astrup blev tidligere drevet af HP, men i 1970 overtog Anders Christensen den. I forbindelse med købet af Hjørring Bybus, har Hjørring kommune ydet HP et rentefrit lån på 2 mill. kroner til anskaffelse af fire nye bybusser, der skal betjene to bybuslinier. Den nye bybusordning ventes at træde i kraft til nytår.



OHJ/HTJ: Banerne har som nævnt under Hjørring Privatbaner købt diesellokomotivet HP 15 som »reservedelsslager« til lokomotiverne OHJ 40 og FFJ 1209 (HTJ 41).

Den 15. august blev tog 4879 på HTJ påkørt af en lastbil i overkørslen ved Brandstrupvej ved Dianalund. Sammen-



Hjørring Privatbaners Henschel-lokomotiv, HP 16, med godstog ved Hjørring, 8. juli 1977.

Foto: Per Jensen.

stødet var så kraftigt, at Ym 52 slyngedes af sporet. Heldigvis lå der stadig rester af det gamle Orebo sidespor, og disse sporrester forhindrede, at vognen kom længere fra hovedsporet end tilfældet var. Først tidligt næste morgen var sporet ryddet. Mens skaderne på Ys 252 var ret ringe, var skaderne på Ym 52 af et sådant omfang, at vognen er afsendt til Scandia for reparation.

Også den 20. september var der bud efter et af de nye tog. I Tølløse afsporede Ym 55 og 255 i overgangssporet mellem HTJ og DSB. Ved dette uheld var den materielle skade ret ringe.

Heldigvis kom ingen alvorligt til skade ved de to uheld.



OHJ/HTJ Ym 52 og Ys 252 afsporet ved uheldet den 15. august 1977 ved Dianalund. Foto: Jens Møller.

På HTJ sker der i denne tid en hel del i forbindelse med banens spor. Samtlige overkørsler skal have ilagt nye 37 kg-skiner udlagt på betonsveller i skærveballast, og materialerne til denne modernisering er ved at dukke op på stationerne.

Samtidig er man begyndt at lægge strækingskabel langs banen med henblik på etablering af fjernstyrede krydsningsstationer m.m. på et senere tidspunkt. Kabelarbejdet er påbegyndt i Ruds—Vedby, og motorvognen M 12 yder sit ved at forpløje kabelrenden med en specialkonstrueret »plov«.

★

SB: Skagensbanens diesellokomotiv M 5 har været til revision på banens eget værksted. I forbindelse med revisionen er M 5 blevet forsynet med »Triangel-lys«, og de nederste lygter er sammenbygget med røde slutlys. Banens øvrige lokomotiver vil efterhånden blive forsynet med lignende lygter. M 5 er endvidere blevet malet i samme farve som banens lynetter.

★

VLTJ: Den 20. maj vendte MI 12 tilbage fra revisionen hos Frichs i Århus. Det 25 år gamle diesellokomotiv er nu opmalet i samme farver som de svenske skinnebusser på VLTJ.

Under lokomotivets revision kørte motorvognene M 4 og M 6 godstogene, ofte i forspand. VLTJ M 2 har været benyttet til rangering i Thyborøn, da de lange motorvogne



Skagensbanens M 4 og F 3 i blandettog mellem Bunken og Hulsig, 6. juli 1977. Foto: Per Jensen.

ikke kan køre på havnebanen i Thyborøn. Traktor 15, der hidtil har rangeret i Thyborøn, er hensat i ikke køreklar stand i Lemvig.

Den 27. juni blev VLTJ YBM 17 svært beskadiget ved en påkørsel af en betonkanon i Thyborøn. Skinnebusserne, der afsporede ved uheldet, blev så svært beskadiget, at den sikkert udrangeres.

Den sidste af de svenske skinnebusser, SJ Y6 773, er nu omlitreret til YBM 13.

LÆSESTOFHØST

W. Bay: **DANMARKS DAMPLOKOMOTIVER**
340 s. 235 fot. 174 HO-tegn. Indb. **Kr. 395,-**

J. McMillan: **SANTA FE'S DIESEL FLEET**
Motormateriel a-z. 144 s. 250 fot. A4 indb.
Kr. 170,20

W. Messerschmidt: **TASCHENBUCH DEUTSCHE LOKOMOTIVFABRIKEN**. Ihre Geschichte, ihre Lokomotiven und Konstrukteure. 256 s. 147 fot. A6 plasticbd. **Kr. 49,-**

R. Ostendorf: **DAMPFTRIEBWAGEN**. Bred, velillustreret skildring. 224 s. 159 fot. 5 ill. 26 vognrids. 27x23 cm indb. **Kr. 183,70**

BORNHOLMSKE MOTIVER. 6 gamle postkort m/ bl. a. Rønne H & Dampskibsekspeditionen. **Kr. 12,-**

1978 KALENDERE:
Franckh's Lok-Kalender in Farbe. 13 farvefotos. 28½x32 cm. **Kr. 38,75**

Die Eisenbahn in Farbe. 13 farvefotos i postkortformat. **Kr. 23,80**

H&SE

Dansk og
Udenlandsk
Boghandel

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

VNJ: På Vestbanen er man nu begyndt sporvedligeholdelse med de fra DSB indkøbte stoppe- og siderettemaskiner, DSB SV 5 og R 2.

Arbejdet på sidesporet til militærlejren i Oksbøl (Oksbøl Syd) er nu udbudt i licitation, og jordarbejderne ventes påbegyndt om kort tid.

Skinnebussen MB 51 har nu ligesom MB 53 (se Jernbanen nr. 6/77, side 121) fået ilagt Leyland-motor fra de gamle danske skinnebuser.

Den 20. august 1977 kørte Vestbanen særtog med MB 52 og BS 61 fra Esbjerg til Nymindegab og retur.

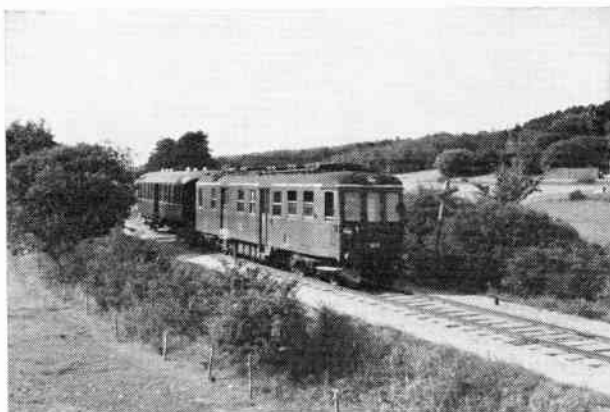
På en ekstraordinær generalforsamling den 10. maj 1977 er det officielt vedtaget, at »droppe« betegnelse Vard-Norre Nebel Jernbane A/S til fordel for Vestbanen A/S.



VLTJ MI 12 i ny bemaling ved Lemvig, 11. juli 1977. Foto: Mikkel Høgh.

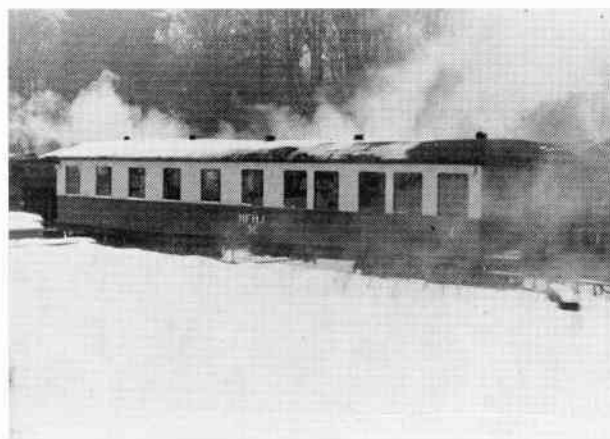
»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Poul Andersen, Mikkel Høgh og Per Jensen.

Udflugten til Glyngøre



Mo 1878 og Cr 3622 på vej mod Skive fra Glyngøre. 20. august 1977. (Se i øvrigt referat af udflugten på side B 18.) Foto: Jan Valeur.

DJK og HGJK bytter vogne



Personvognen HFHJ B 51, som DJK nu overtager fra Helsingør Jernbaneklub. Foto: Svend Jørgensen.

Det er med glæde, at vi kan meddele foreningens medlemmer, at bestyrelsen i begyndelsen af oktober har indgået aftale med Helsingør Jernbaneklub om, at DJK overdrager personvognen HHGB A 1 til Helsingør Jernbaneklub mod at denne klub overdrager personvognen HFHJ B 51 til DJK.

Dette vognbytte har været på tale i flere år, og man har i princippet været enige om bytningen, men detaljer i aftalen har trukket sagen ud.

HHGB A 1 blev bygget til Helsingør–Hornbæk Banen af fabrikken Vulcan i Maribo til banens åbning i 1906. I 1962 overtog DJK vognen, der siden da har henstået i Klampenborg. Her fungerede den i en årrække som depot- og opholdsvogn for arbejdsholdet, der restaurerede vogne dér. I de sidste år – efter at arbejdsholdet flyttede til Frederiksberg – har vognen blot ventet på en bedre tilværelse.

HFHJ B 51 byggedes i 1910 af Scandia i Randers til Stubbekøbing–Nykøbing–Nysted Banen som SNNB A 1. Den kom i 1930 til HFHJ, og er ombygget flere gange. I 1969 blev vognen HgJK's eje, og den har flere gange været anvendt i forbindelse med Helsingør Jernbaneklub's damp-tog.

OCMP

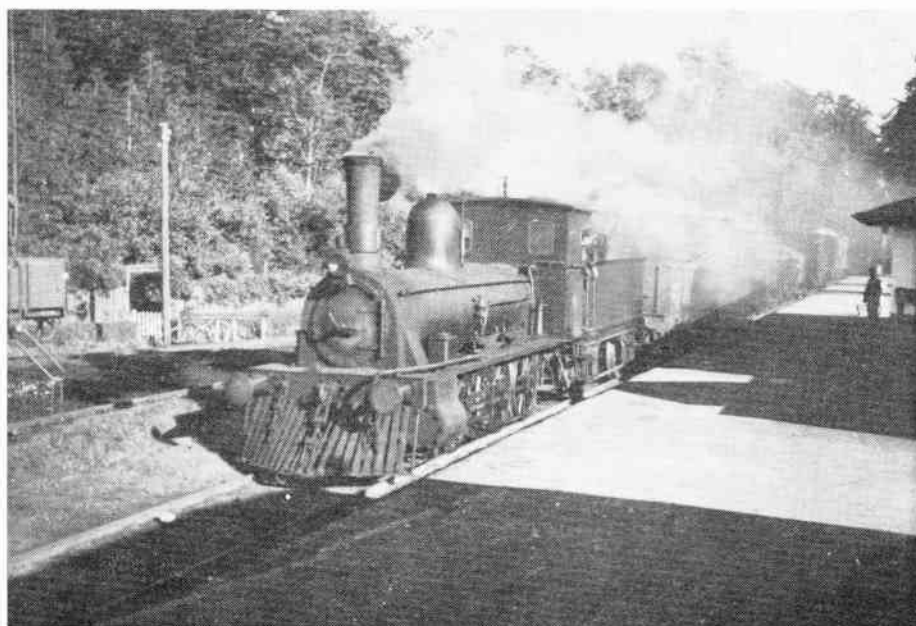
*Skønhed, som
De ikke aner,
findes langs
private baner*

Disse billeder og mange andre kan De glæde Dem over i **DANSK JERNBANE-KLUB's bogserie**

(se boglisten side B 19)



Fra bogen
»Næstved-Præsto-Mern
Banen«



Fra bogen
»Høng-Tølløse Jernbane
1901-1976«



Fra bogen
»Nærumbanen 1900-1975«

DANSK JERNBANEKLUB – SALGSADFDELINGEN – HOLMEVEJ 8 – 4340 TØLLØSE

RED ROSKILDE REMISE

Den gamle rundremise ved Roskilde station er i overhængende fare for at blive delvis ødelagt.

DSB ønsker at nedrive næsten halvdelen af den særprægede remisebygning, fordi tag og porte er i dårlig stand. En istandsættelse vil koste ¼ mill. kr. ifølge DSB, og de penge vil man ikke ofre, da bygningen ikke længere er nødvendig for DSB-driften.

En nedrivning kommer meget på tværs af de ønsker, man fra Dansk Jernbane-Klub (DJK) har om at kunne benytte en del af remisen som hjemsted for klubbens køreklare damplokomotiv D 826.

DJK har i flere år haft en aftale med DSB om at kunne råde over et antal spor i remisen, hvor man har flere af sine gamle damplokomotiver holdende og hvor klubbens unge, aktive medlemmer i deres fritid arbejder på livet løs med at istandsætte og vedligeholde lokomotiver og vogne.

DJK har forsøgt at overbevise DSB om, at det er en rigtig dårlig idé at nedrive den del af remisen, som klubben disponerer over.

En nedrivning alene vil koste mindst 80.000 kr., og de penge kunne man i stedet bruge til en etapevis istandsættelse af taget, idet DJK har tilbudt at udføre en del af arbejdet selv med frivillig arbejdskraft.



Roskilde remise, som den ser ud i dag.

Foto: Simon Boertmann.

Kunne man få en fornuftig aftale istand med DSB, er det heller ikke umuligt, at klubben kunne sætte penge i en istandsættelse, men et beløb på 250.000 kr., som DSB kræver, ser klubben ingen udvej for at skaffe.

Roskilde remise kunne blive alle tiders center for klubmedlemmernes arbejde med at bevare de sidste få eksemplarer af de engang så talrige damplokomotiver.

Sagen er nemlig den, at DSB har stationeret sine sidste køreklare damplokomotiver øst for Storebælt netop i Roskilde, hvor de henstår i den halvdel af remisen, der foreløbig skal bevares.

Der foregår et nært samarbejde mellem DSB's maskin-afdeling og jernbaneklubbens folk om vedligeholdelse og tilsyn med damplokomotiver i Roskilde.

Det virker derfor uforståeligt, at andre instanser synes at have bidt sig fast i, at den anden halvdel af remisen skal jævnes med jorden for enhver pris.

Remisebygningen er også i sig selv efterhånden en sjældenhed. Andre gamle remiseanlæg er revet ned eller vil blive det inden for de kommende år.

Rundremisen i Roskilde er en af de ældste og største på Sjælland og udgør i dag et intakt bygningskompleks, der burde kunne blive stående som et værdigt eksempel på forrige århundredes jernbanebygninger.

Remisen ligger så vidt vides heller ikke i vejen for planer om motorveje, parkeringspladser, butikcentre eller andre af vor tids velsignelsesrige indretninger.

Interessen for den del af vort lands bygningskultur, der stammer fra industrialismens første epoke, er stigende i disse år. Statens humanistiske forskningsråd har således kørende et forskningsprojekt om dette emne. DSB har selv påbegyndt en registrering af ældre danske jernbanebygninger i samarbejde med Selskabet for bygnings- og landskabskultur og fredningsstyrelsen for at få et overblik over, hvilke bygninger, der bør søges bevaret for eftertiden.

Mon ikke man skulle tænke sig om endnu engang, inden man sætter bull-dozeren til at vælte den ene halvdel af Roskilde remise.

Hvad med i øvrigt at udføre istandsættelsen som beskæftigelsesarbejde?

Alle jernbaneinteresserede og de, der interesserer sig for vor bygningskulturelle arv, opfordres til at støtte bestræbelserne for at sikre den gamle remises beståen. Støttebidrag til istandsættelse af remisen kan indbetales på giro 5 55 38 30. Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke, eller i check under mærket: »Red Roskilde Remise«.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til lokomotivmester Preben Clausen (03) 82 02 31 eller til fuldmægtig Bent Jacobsen (02) 84 21 07 samt DJK's bestyrelsesmedlemmer.

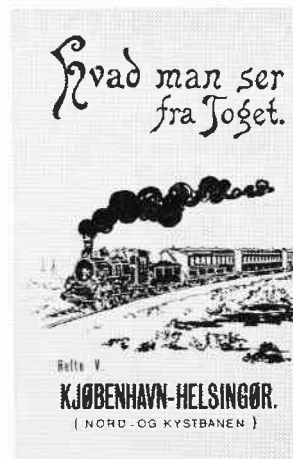
**STØT VORE ANNONCØRER
– DE STØTTER OS**

DJK's materiel kører også på Hjerl Hede



Også i sommeren 1977 kørte roebanelokomotivet D.d.s. nr. 5 på Hjerl Hede i forbindelse med »levendegørelsen« af museet i juli måned.

Foto: Preben Calusen.



Vi har genoptrykt ovennævnte bog, der i året 1906 blev udgivet af Ministeriet for Offentlige Arbejder.

Det er en morsom bog med bl. a. mange historiske oplysninger. Bag i bogen findes et smukt farvetryk af det gamle kort over Nord-sjælland.

De kan rekvirere bogen ved at indbetale kr. 15,25 på postgiro nr. 720 1206, **BENT CARLSENS FORLAG ApS., Lindegårdsvej 34, 3520 Farum**, hvorefter den vil blive tilsendt Dem portofrit.

Tro det eller ej:

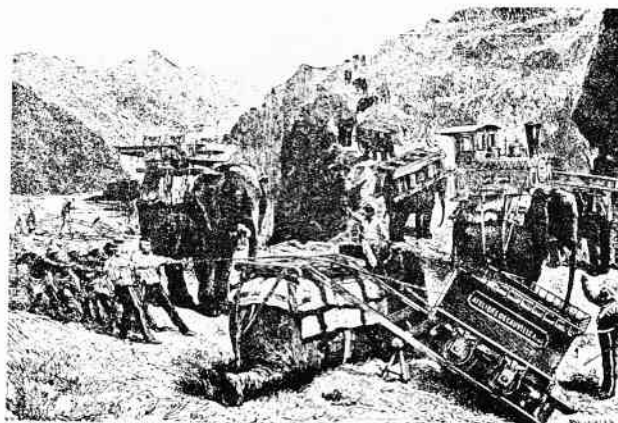
LOKOMOTIVTRANSPORT PR. ELEFANT

At elefanter ofte er blevet transporteret med jernbane er almindelig kendt, men at en hel jernbane med rullende materiel, inkl. lokomotiv er blevet transporteret pr. elefanter er nok mindre kendt.

Men englænderne er jo kendt for deres ofte groteske måde at løse problemer på, især under kolonitiden. Både elefanter og jernbaner blev ofte anvendt under de talrige kolonikrige, men en kombineret indsats hører til det mere usædvanlige.

Den engelske hær tøvede i starten med at anvende transportable jernbaner (Decauville-baner), men under grænsekriegen mellem England og Rusland og Afganistan, begyndte man i 1885 at anvende Decauvillebaner. Den eneste måde at transportere udstyret frem til fronten i Bolan-passet var pr. elefant. Det kunne jo også sagtens gå, så længe der kun var tale om små vogne, der skulle skubbes ved håndkraft eller trækkes af trækdyr, for sporene var i sig selv konstrueret i korte adskillelige sektioner.

Men naturligvis fandt man ud af, at man skulle have et lokomotiv med! Man bestilte derfor hos Atelier Decauville en komplet 500 mm-sporet feltbane med tilhørende lokomotiv. Det var konstrueret således, at selve maskinen kunne



skilles ad i to dele, hvoraf den tungeste vejede ca. 2 tons, hvilket er den største byrde en elefant kan bære.

På illustrationen, der stammer fra Decauville's 1916-katalog, ses den uvædvanlige transport. I forgrunden er tenderen ved at blive læsset på en elefant, mens rammen, komplet med hjul og gangtøj, er placeret på elefanten til venstre og hele maskinens overdel på elefanten til højre. Og i baggrunden ses en række elefanter, belæssede med spor og vogne, på vej mod passet.

– Og så troede Hannibal, at han til fulde havde udnyttet elefanter til militære formål!

Kilde: **Industrial Railway Record no. 57 john poulsen**

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08

★

Tog hvert 20. minut
mellem Jægersborg og Nærum

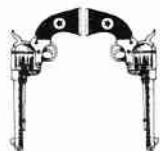
Tag til Odsherred næste gang De skal på
udflugt

Odsherreds Jernbane Høng-Tølløse Jernbane

kører gennem Sjællands smukkeste egne
(03) 43 20 80

NIEMANN MØBLER

Torvet 11 – Saksøbing
Tlf. (03) 89 45 32



ELLENS RANCH Baltic's Western Saloon

Nykøbing F . Tlf. (03) 85 61 41

Byens nyeste restaurant holdt i gammel
Western Style, hvor værtsparret selv
hygger om gæsterne

Velkommen hos

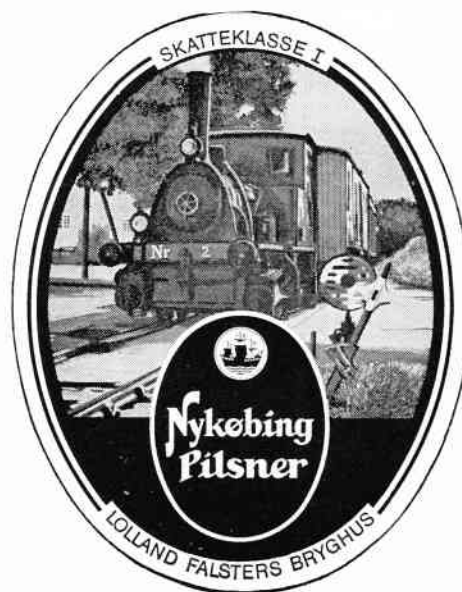
Ellen og Leif

TORVEHALLEN

v/ Hanne Jensen
Korsgade 13 – Nyborg
Telefon (09) 31 06 31

Alt i årstidens friske frugt, grønt, blomster

Ring og bestil Deres varer
vi bringer gratis ud i hele byen



FUGLE – FISK – DYR

Fuglebure
Frø

Akvarier
Planter

BOGENA – kraft- og opmadringsfoder

ALT TIL HUNDE OG KATTE



På gensyn i
AMIGOS

jernbanegade 39
4800 nykøbing fl. - tlf. 03-85 30 50

Vegger Kro

v/ Leif Ørndorf

Tlf. (08) 66 62 60

Et godt spisested – Fornuftige priser
Selskaber modtages indtil 200 kuverter

MARIAGER SMEDE- OG MASKINFORRETNING

v/ Arne Christensen

Kirkegade 7 – Tlf. (08) 54 16 69

Smedearbejde - Blikkenslagerarbejde - VVS

Installation af Swimming Pools

Tilbud gives uden forbindende

MARIAGER

BESØG

Mariagers specialforretning

når det gælder

CYKLER – KNALLERTER TELTE og CAMPINGARTIKLER

Førende mærker

ANDRE JAMET, franske kvalitetstelte
CHRYSLER påhængsmotor

MARIAGER CYKLE- og CAMPINGCENTER

Rosengade 9 – Tlf. (08) 54 16 20

HR JØRGEN PEDERSEN
BRØNSHØJ KIRKEVEJ 48
BRØNSHØJ
257

Du ka' tro
det futter deruda'

på HAVNDAL KRO

hos Kitte og Carl Peter

Bal hver lørdag med kendte orkestre
og solister

Tlf. (06) 47 00 31

M. M. Miljø Møbler

v/ Alex Schmidt

Industrivej

Assens

Telefon (08) 58 34 54

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper

Helt ny forretning i Århus er åbnet med
næsten alt inden for

JAGTVÅBEN

JAGTTILBEHØR

JAGTBEKLÆDNING m. m.

Kig indenfor og se vor udstilling. Husk, at
O. Neess Jagt bliver stedet, hvor
Århus-jægerne mødes.



Byvænget 7-9 – Stautrup – 8260 Viby J.
Telefon (06) 28 37 02