

ISSN 0107-3702



jernbanen

6

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

21. ÅRGANG

DECEMBER 1981

KR. 15,00



Clausens jernbanebibliotek...



Vestsjællandske jernbaner

Et spændende stykke dansk trafikhistorie om det trafikalt begunstigede Vestsjælland. Intet sted i landet er der praktiseret bedre virksomhedsledelse, når det gælder jernbanedrift. 104 sider. Kr. 56,10.

Sydøstsjællandske jernbaner

Jernbanerne syd for Roskilde, øst for Ringsted og nord for Vordingborg. Her møder man trafikplanlægningens største problemer og fejl - og banen i Danmarks smukkeste design. 96 sider. Kr. 57,10.

Østjyske jernbaner

Jernbanedrift har aldrig været århusianernes styrke. Men det østjyske område har - og har haft - mange interessante jernbaner. De beskrives her side om side med fortidens fadæser. 156 sider. Kr. 69,00.

Midtjyske jernbaner

Portræt af de sent anlagte - og tidligt nedlagte - midtjyske baner. Endvidere beskrivelse af en række baner, som ikke tidligere har været behandlet. 116 sider. Kr. 59,35.

Danske industribaner

Danske jernbaner har aldrig haft en placering direkte i industriens tjeneste. Men alligevel har landet - bl. a. på grund af landbruget - haft egentlige industribaner af betydeligt omfang. 88 sider. Kr. 53,25.

Danske jernbanefærger

Beskrivelse af samtlige jernbanefærger under dansk flag - før og nu. Desuden signalement af DSB's billfærger. 96 sider. Kr. 54,50.

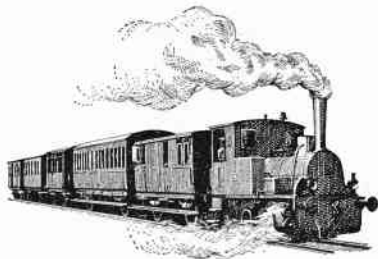


Dansk jernbanevæsen

Gennemillustreret og levende beskrivelse af jernbanevæsnet i Danmark: Historie, organisation, drift, køreplaner, sammensætning af tog, fjerntrafik, regionaltrafik, nærtrafik, godstrafik og det rullende materiel. Endvidere jernbaneordliste og omfattende litteraturfortegnelse. 96 sider. Kr. 62,50.

db clausen bøger - håndbøger du har brug for

Om jernbaner: Anlæg af modeljernbaner · Danske industribaner · Dansk jernbanevæsen · Danske jernbaner 1847-1972 · Danske lokomotiver og vogne · Farvel til dampen · Fynske jernbaner · Jernbaner på Lolland-Falster, Bornholm · Midtjyske jernbaner · Nordjyske jernbaner · Nordsjællandske jernbaner · Sydøstsjællandske jernbaner · Sønderjyske jernbaner · Vestjyske jernbaner · Vestsjællandske jernbaner · Veteranbaner i Norden · Østjyske jernbaner.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

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

Redaktionskomité:

Mogens Bruun
Bent Jacobsen
Ole-Chr. M. Plum
Birger Wilcke

Annonceekspedition:

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

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

Redaktionen af et nummer slutter omkring den 10. 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 3. omslagsside.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

Forsidebilledet:

DSB's nye lyntog, der blev præsenteret for pressen torsdag den 3. december 1981, kørte prøvetog i forbindelse med akustiske og dynamiske målinger på Lolland/Falster i slutningen af november måned. Her ses toget, der bestod af Bfs 29-74-100 – Afm 10-74-000 – Cfm 84-74-201 – Bfs 29-74-103 ME 1502, mellem Lolland Nord og Nykøbing Fl. Vest, 26. november 1981.

Foto: Erik Buus.

21. årgang

December 1981

Nr. 6

DET KAN NYTTE NÅR VI STÅR SAMMEN

Tirsdag den 3. november 1981 blev stålkonstruktionerne til Mariager-Håndest Veteranjernbanes remise i Mariager rejst. Dermed er vi nået et stort skridt videre i virkeliggørelsen af MHVJ's højeste ønske: at få tag over hovedet – efter 12 år i det fri.

Det har været et hårdt slid for de medlemmer, som har deltaget i byggeprojektet at nå så vidt. Så meget desto større er tilfredsstillelsen ved at se det foreløbige resultat. Det har også kostet mange penge at nå så vidt. I alt er der på nuværende stadiet investeret ca. 310.000,- kr. i projektet, heri er inkluderet køb af grund.

Det er her på sin plads at fremhæve den indsats, som Mariager Remisekomité har ydet for at fremskaffe midler til byggeriet. Remisekomiteen har ialt indtil nu bidraget med 104.000 kr., hvoraf ca. 33.000 kr. stammer fra lodseddelsalget. Den øvrige del af midlerne fra Remisekomiteen er hovedsageligt fremskaffet i form af bidrag fra de ca. 35 DJK-medlemmer, der er tilknyttet MHVJ.

En så stor offervilje er ikke tidligere set blandt DJK-medlemmer. Denne offervilje er et klart udtryk for det stærke sammenhold, der er om MHVJ.

MHVJ's driftsudvalg har endvidere haft den glæde at konstatere, at Dansk Jernbane-Klub's bestyrelse helhjertet har bakket projektet op, også økonomisk i det omfang, der har været midler til rådighed.

Nu er spærrene rejst og hvad så? Ja, som byggeriet står i dag har det ingen nyttevirkning. Den opnås først, når der kommer tag på og murene bliver opført. Derfor er det mit håb, at DJK's bestyrelse kan afse midler til det videre arbejde, når kontingentindbetalingerne inden længe begynder at indgå. Hele kontingentet kan naturligvis ikke bruges til remisebyggeri i Mariager. Der er mange andre opgaver, der skal løses i DJK's efterhånden vidtspændende virksomhed.

Derfor skal jeg på MHVJ's vegne indtrængende opfordre DJK's medlemmer over hele landet til at yde endnu et bidrag til remisebyggeriet. Bidrag kan lettest indbetales på postgirokonto nr. 6 30 33 82, Mariager Remisekomité, Resedavej 91, 8600 Silkeborg.

Et yderligere bidrag fra Dem, kære læser, vil være et velfortjent skulderklap og en opmuntring til MHVJ's medlemmer, der gennem årene har vedligeholdt materiellet i det fri på alle årstider og i al slags vejr.

Et bidrag vil også være med til at bevare det værdifulde jernbanemateriel, som er samlet under MHVJ, for eftertiden, så også vore efterkommere kan glæde sig over at opleve, hvorledes en privatbane blev drevet i »de gode gamle dage«.

Hans Jørn Fredberg.

JERNBANEØGER

Mens dette skrives er vi i færd med at udsende vort katalog 815 med 900 numre til alle Jernbanens læsere. Hvis det endnu ikke er kommet Dem i hænde, er De meget velkommen til at rekvirere et eksemplar. Efter afslutningen af katalogets redaktion har vi fået kendskab til bl.a. følgende nyheder:

ALL VÆRDENS JÄRNVÄGAR

af Brian Hollingsworth

350 s. Over 600 fotos, ca. halvdelen i farver. Verdenskort i farver over 31 sider. 31×23 cm. Ib. Kr. 260,75.

Farvestrålende værk om jernbanerne i alle verdensdele. Kortfattet rids af historie, tekniske og driftsmæssige særpræg.

Ephemera of Travel & Transport

J. Anderson & E. Swinglehurst. 96 s. 194 farveill. 179 ill. 27×22 cm. Ib. Kr. 176,75.

Fortæller om alle slags småtryk med forbindelse til transport eller trafik som f.eks. billetter, kuffertmærker, annoncer, opslag, postkort og tændstikæskeetiketter med transportmotiv. Hovedparten af materialet er fra første halvdel af dette århundrede.

The Newcastle & Carlisle Railway

G. Whittle. 208 s. 32 fot. 7 sporplaner & kort. Ib. Kr. 144,50.

En af Englands ældste banestrækninger og den første, som knyttede forbindelsen mellem øst- og vestkysten.

Bøger fra **The Railway Correspondence & Travel Society**

Locomotives of the Great Western Railway, Part 5: Four-coupled Tank Locomotives.

B-koblede tenderlokomotiver, 50 s. Frontespice i farver. Tavler med 101 fot. Kr. 77,75.

Locomotives of the L.N.E.R., Part 3A: Tender Engines - Classes C1 to C11.

241 Atlantic-lokomotiver. 148 s. + tavler med 146 fot. Kr. 117,00.

Locomotives of the L.N.E.R., Part 3B: Tender Engines - Classes D1 to D12.

2B lokomotiver fra GNR og GCR. 109 s. + tavler med 126 fot. Kr. 117,00.

Locomotives of the L.N.E.R., Part 3C: Tender Engines - Classes D12 to D24.

2B lokomotiver især fra NER, NBR og GNoSR. 119 s. + tavler med 137 fot. Kr. 134,00.

The Locomotive History of the South Eastern & Chatham Railway.

D. L. Bradley. 2. væsentligt udvidede udg. 144 s. 11 rids. Kort + tavler med 106 fot. Kr. 122,25.



ROSENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat

KRON-PRINSENS-GADE 3 - POSTBOKS 2184
1017 KØBENHAVN K - (01) 15 70 44



et godt
dansk
lyspunkt

**SM
LAMPEN**

Oplysninger:

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



**S SCANDIA
RANDERS**

»De smalaste spåren«

af Birger Wilcke

Willy Gustafson och Lennart Welander: Anneberg–Ormaröds Järnväg, Eksjö, 1977.

Martin W. Sanderberg: Decauville, Lund, 1978.

Lennart Welander: Nunnebanan, Stafsjö Järnväg, Eksjö, 1978.

Olof Thulin: Gripenbergsbanan, Skärstad, 1979.

Lennart Welander: NAEJ, Nättrabybanan, Karlskrona, 1980.

Jernbaner med en sporvidde på omkring 600 mm, den mindste sporvidde, der har haft nogen praktisk betydning ved offentlige jernbaner, stammer helt tilbage til trediveerne i forrige århundrede, hvor den berømte Festini togbane åbnedes for godstrafik med heste i 1833, fik sine første damplokomotiver i 1863 og påbegyndte persontrafik i 1865. Denne bane fik en række efterfølgere i England, men blev uden større betydning for udviklingen udenfor dette land. Først da den franske ingeniør Decauville i firserne udviklede sit særlige system med 600 mm-baner med Mallet-lokomotiver og bogievogne begyndte de smalle spor at brede sig over jordkloden, selv om de aldrig fik den udbredelse, som smalsporede baner med en noget større sporvidde fik. Der findes næppe noget land i Europa, der ikke har haft talrige industribaner og midlertidige baner med denne sporvidde, men indenfor den offentlige sektor fik de trods alt kun mindre betydning, størst i de preussiske roedistrikter, hvor enkelte strækninger findes endnu i de områder, der er kommet ind under Polen, i visse dele af Frankrig og udenfor Europa, i tysk Sydvestafrika, britisk Indien og USA.

I Danmark og Norge blev trods mange planer herom aldrig anlagt sådanne baner, hvorimod de fik en vis begrænset udbredelse i Sverige, hvor der med den begrænsede offentlige støtte til lokalbaner var trang til at økonomisere i størst muligt omfang.

Allerede i 1888, året før den store Pariserudstilling, hvor en decauvillebane fik en enestående succes med 6,3 millioner rejsende, åbnedes den første bane efter Decauvilles system mellem Lessebo station på den normalsporede privatbane Växjö–Karlskrona og Kosta Bruk 16 km mod nordøst. Initiativtageren var disponenten på Kosta Glasbruk, Axel Hummel, der havde sat sig nøje ind i systemet og senere åbnede en mindre fabrik for tilvirkning af jernbanemateriel. Jernbanen, efter hvilken baner af denne type i Sverige benævntes »Kostabaner«, førtes udelukkende over jord tilhørende enten Kosta bruk eller Lessebo papirfabrik og krævede ingen koncession, da den alene anvendtes udelukkende for fabrikkens egen regning. Banen havde kurveradius helt ned til 120 m, noget hidtil uset på svenske jernbaner og lange stigninger på 25, 28,5 og endog 33,3 promille. Skinnerne vejede kun 9 kg pr. m, en skinnevægt, der på en offentlig trafikeret bane kun har været mindre på Bosjöbanen, hvis skinner kun vejede 8 kg.

Der viste sig meget hurtigt interesse for, at banen også kunne anvendes til almindelig trafik, hvorfor Hummel henvendte sig til myndighederne herom. Väg- og Vattenbyggnadsstyrelsen stillede sig helt afvisende, hvorimod Kungliga Järnvägsstyrelsen straks stillede sig mere forstående og formåede regeringen til at meddele koncession på banen på betingelse af, at personvognene var bogievogne og godsvognene, for så vidt de var 2-akslede, ikke var mere end 4 m lange. Det oprindelige lokomotiv, der bar det smukke navn »Pysen«, var kun 2-akslet og måtte ikke anvendes til persontog, idet lokomotiverne skulle være 3- eller 4-akslede, hvorfor der anskaffedes to malletlokomotiver af typen B + B, det ene fra Decauville, det andet bygget af Munktells verkstad.

Kostbanen blev en succes og forsvandt først endeligt efter den anden verdenskrig. Den næste bane fulgte derfor hurtigt efter, men var af en ganske anden type og med ganske andre opgaver end Kosta Järnväg. Hälsingborg–Råå–Ramlösa Järnväg, der åbnedes allerede i 1891, var først og fremmest en personbane, der skulle forbinde det populære kursted, Ramlösa Brunn, og Råå fiskerleje med Hälsingborg. Banen blev en vældig succes og kom i løbet af få år op på 25 persontog i hver retning i sommertiden, hvortil kom 12 godstog, efter at der var åbnet et kobberværk ved Raus. Samtidig voksede nye kvarterer op langs banen, og det blev meget hurtigt klart, at en sådan trafik ikke kunne overkommes af en 600 mm bane, hvorfor den allerede kort efter århundredskiftet ombyggedes til elektrisk drift og normalspor. Det sidste smalsporede tog gik i december 1906 og materiellet solgtes til andre 600 mm baner, der i mellemtiden var vokset frem.

1894 åbnedes den vel nok mest betydelige og i hvert fald kendteste af Sveriges 600 mm baner mellem Jönköping og Vireda, benævnt Jönköping–Gripenbergs Järnväg, fordi den oprindeligt var planlagt at skulle gå videre til Gripenbergs station på hovedbanen mellem Malmö og Stockholm, et projekt, der dog aldrig blev gennemført, da man ikke kunne skaffe de fornødne midler. Banen, der var 45,1 km lang, gik i modsætning til Kostabanen, der går gennem temmeligt ensformigt skovterræn, gennem et af Sydsveriges smukkeste landskaber, og blev hurtigt en berømt turistbane med eget turisthotel ved den vidunderligt beliggende Vistakulle station med bjerg på den ene side og udsigt over Vättern til den anden. Persontrafikken var i de bedste år oppe på over 90.000 personkm pr. banekm og også godstrafikken var meget betydelig, op til 30.000 tkm pr. banekm, et forhold, der hang sammen med, at banen havde et bispør til Huskvarna med dens betydelige industri, medens godstrafikken på hovedstrækningen iøvrigt var af mindre betydning.

I 1895 åbnedes hele to baner: Munkedals Järnväg mellem Munkedals papirfabrik beliggende 3 km nordvest for Mun-

kedals station på statsbanen mellem Göteborg og Strömstad og fabrikkens havn ved Saltkällans lastplads 3 km syd for stationen samt Nättraby-Alnaryds Järnväg i Blekinge. Den førstnævnte ejendommelige industribane havde såvel person- som godstrafik på smalspor lige til 1954, hvor den ombyggedes til normalspor, i de første år herefter iøvrigt stadig med persontrafik. Den sidstnævnte var en mere almindelig lokalbane, der fra Nättrabyhamn nær Karlskrona, hvorfra der var dampbådsforbindelse, førte nordpå forbi Nättraby Norra station på Kystbanen til Alnaryd by og senere videre til Eringsboda kirkeby og Älmeboda. Den er skildret i en tidligere artikel i »Jernbanen«.

I 1903 åbnedes den 17,7 km lange tømmerbane Stafsjö (Stavsjö) Järnväg, der ligeledes tidligere er skildret her i bladet.

I 1909 åbnedes Anneberg-Ormaryds Järnväg, en kun 7 km lang bibane fra Ormaryds station på den normalsporede privatbane mellem Nässjö-Oscarshamn og tændstiksfabrikken ved Smålands Anneberg, en bane der i mangt og meget mindede om Kosta Järnväg, og som helt mistede sin betydning efter tændstikfabrikkens nedlæggelse i 1934, hvorfor den nedlagdes året efter.

Den sidste bane, der åbnedes var Lindfors-Bosjöns Järnväg, en 27 km lang tømmerbane, der aldrig fik koncession til persontrafik, men faktisk i mange år havde såvel offentlig person- som godstrafik. Dens historie, der er skildret af Staffan Mörling i hans dejlige bog, »Skogsbanan«, endte slutteligt i 1949 efter mange års forgæves forsøg på at holde den på sporet.

Tyvernes og tredivernes bilkonkurrence tog hårdt på de smalsporede baner. I sommeren 1939 var der kun en 0.600 m strækning tilbage i Sveriges kommunikationer, tidtabell 205 Älmeboda-Nättraby-Karlskrona och åter og den indeholdt kun ét tog i hver retning med bemærkning c: »Kan inställas«. Til gengæld var der 2 busser fra Älmeboda og 3 fra Eringsboda med forbindelse direkte til Karlskrona. Togene var blandetog, der førte 2. og 3. klasse med afgang fra Älmeboda 5.55 og ankomst til Nättrabyhamn 8.35, tilbage herfra 14.20 med ankomst til Älmeboda kl. 17.00.

Min familie boede om sommeren før krigen i Bläningsmåla by ved stationen af samme navn. Turen fra København var lang, fra Frihavnen med færgeren 5.47, med Östra Skånes Järnvägar over Eslöv-Kristiansstad, fra Kristiansstad med Blekinge Kustbanor 10.45, ankomst Nättraby Norra 14.08. Tyve minutters ophold og afgang med tog 2 kl. 14.30, ankomst Bläningsmåla 22 km herfra kl. 15.43. I juli 1939 kørte jeg sidste gang derover. Jeg og en klassekammerat, senere afdelingsingeniør ved DSB H. Thorkil-Jensen, ville se lidt på, om der var andre rester tilbage af de smalleste spor og tog derfor cyklerne med tog 2 til Älmeboda en onsdag kl. 15.43. Ad dårlige veje til Kosta den følgende dag, hvor vi til vor overraskelse ikke alene mødte godstoget med et malletlokomotiv, men også banens benzinmotorvogn, der kørte post og eventuelle passagerer ned til Lessebo to gange hver dag, en persontrafik, man dog af en eller anden grund ikke tog med i statistikken. Personvognene holdt i en lang stamme i Lessebo, men anvendtes praktisk taget aldrig.

Fra Kosta gik det over Eksjö til Smålands Anneberg. Her lå stationsbygningen som den dag, da banen fire år tidligere blev revet op, men materiel var der intet af, og skinner så man kun ved vejskæringerne. Bedre var det i Stavsjö, hvor hele den gamle bane lå endnu, selvom persontrafikken var ophørt 6 år tidligere. Alligevel var det kun lidet liv, der var tilbage. Efter hvad der fortælles, gik der kun godstog hver fjortende dag, og ved Kolmården var de ved at ophugge den ene personvognskasse. Trafikken skulle indstilles i august, så også her var det ved at være slut. På hjemturen var vi i Jönköping. Banen var her nedlagt i 1935, men stationsbygningen og remiserne ved Östra stationen fandtes endnu og op langs linien stodte man på stationsbygninger, godsmagasiner og holdepladser.

Besøget i Blekinge 1939 blev det sidste i mange år, og allerede samme år indstillede man driften på Nättrabybanan bortset fra nogle grustransporter til havnen fra Bergs grusgrav.

Da jeg efter krigen kom til Sverige igen i 1948, var de sidste skinner på NAEJ borte, efter at man i 1947 havde opgivet grustransporterne, og også Kosta Järnväg var væk, selvom noget af materiellet stadig stod i Kosta.

Alt syntes at være forbi, og selvom jeg havde hørt rygter om, at en del af materiellet var solgt til nogle industribaner, gjorde jeg mig ikke mange forhåbninger om at se mere til Kostabanerne, ligesom jeg heller ikke ventede, at der nogensinde ville blive skrevet andet om dem end nogle få ord i en af de årbøger de lokale topografiske selskaber udgiver.

I 1957 var jeg imidlertid igen ved Stavsjö Järnväg og så til min forbavselse, at hele stationsterrænet ved Kolmården fandtes endnu, ligesom der stadig lå adskillige hundrede meter skinner, og remise og stationsbygning var uforandrede. I remisen så jeg endda til min forbavselse, at den gamle benzinmotorvogn, man havde anvendt til de sidste års persontrafik, stadig stod derinde. Da jeg i 1959 hørte om stiftelsen af »Svenska Järnvägsklubben« og dennes planer om kørsel ved Lina på et 0,600 m spor, undrede det mig derfor ikke at høre, at man havde fået skinner fra Stavsjö, hvorimod det var mere overraskende, at lokomotiver og vogne fra næsten alle de omtalte baner begyndte at dukke op. Historien om Kostabanernes genoplivning bliver imidlertid alt for lang at fortælle her i enkeltheder. Kort fortalt blev SJKs bane flyttet til Mariefred, hvor man indsnævrede sporet på den gamle normalsporbane og efterhånden har fået lokomotiver og vogne fra Nättrabybanen, Stavsjö Järnväg, Kosta m.fl., og nu undersøger mulighederne for en væsentlig forlængelse.

I Småland er der lagt en bid bane i Rävemåla hembygdspark og en cirkulærbane med sommertrafik ved Kosta og allerbedst er »Ohs Bruks Järnväg«, en 15 km 0,600 m industribane blevet overtaget af den mest idealistiske og energiske af alle museumsforeninger i Norden med den følge, at man nu har en effektiv turistbane med 5 damplokomotiver og et utal af motorenheder, deriblandt Nättrabybanens diesellokomotiv, der nu trafikeres regelmæssigt i sommermånederne og med særtog det øvrige år. At mindre baner er ved at komme i gang i Östergötland ved

Lakvik, ved Sollentuna i Uppland og ved Böda på Öland skal blot nævnes i forbifarten.

Med den enormt stigende interesse både blandt jernbaneinteresserede og hos det almindelige publikum for de smalsporede jernbaner, er det jo ikke så mærkeligt, at også litteraturen om disse har nået et helt andet omfang end de fleste af os forventede, da banerne blev nedlagte. Litteraturen indledtes med Staffan Mörlings bog »Skogsbana«, der er kommet i to udgaver og tidligere omtalt her i bladet. Anden udgave er nok den mest inspirerende og gennemarbejdede bog om en lille lokal jernbane, der er skrevet på disse breddegrader. Meget systematisk er den ikke, men bedre læsning om en lille lokal jernbanes kamp for at overleve er næppe nogensinde skrevet.

Også om fem af de øvrige baner med offentlig trafik er der nu udkommet omfattende monografier, for de tre's vedkommende udgivet af eller i forbindelse med Östra Södermanlands Järnväg og med en af dennes veteraner, ingeniør Lennart Welander, som enten eneforfatter eller medforfatter. Welander er en fortrinlig skribent og bøgerne både nydelige og efter danske forhold billige, noget der måske hænger sammen med det noget større marked i Sverige og de billigere papirpriser. Alle er forsynede med særdeles gode kortskitser, sporplaner og tegninger af materiellet, ligesom billedgengivelsen gennemgående er god.

Bogen om Annebergsbanen, der er på 96 sider plus 4 plancher, synes jeg faktisk ikke, jeg kan indvende meget imod, bortset fra at Welander er en så ægte entusiast for sin smalsporede bane i Mariefred, at han nok gør lidt for meget ud af jernbanemateriellet og lige lidt nok ved banens økonomiske forhold, som jo rigtigt nok også interesserer de fleste andre jernbaneentusiaster betydeligt mindre.

Bogen om Stavsjö Järnväg synes jeg ikke helt er af samme karat. Kort og skitser er udmærkede, men billedmaterialet forekommer mig temmelig mangelfuldt. Jeg forstår ikke, at forfatteren ikke har taget et billede med af banens meget interessante og udførligt omtalte motorvogn, skønt jeg ved, at han er i besiddelse af et sådant, ligesom man savner et billede af banens sporareal ved overgangsstationen til statsbanen og af samtlige banens holde- og lastpladser. Oplysningerne om banens toggang, transporter og økonomi er alt for kursoriske, i realiteten kun 5-6 tekstsider af 124 og enkelte oplysninger, som jeg har kunnet kontrollere er noget mangelfulde. Således anføres det p 75, at motorvognen solgtes til en skrothandler i 1940 for 75 kr., hvoraf man naturligt vil slutte, at den blev ophugget dette år, medens den i realiteten stadig fandtes i Kolmårdens remise i 1957 og vistnok blev ophugget lige for næsen af SJK i 1959, og om personvognen nr. 3 oplyses det, at vognkassens skæbne er ukendt, medens der dog tidligere er bragt et billede i »Jernbanen«, der viser vognkassen under ophugning i juli 1939. Endelig savner man i høj grad oplysninger om, hvorfor hele sporarealet på Kolmårdens station fandtes endnu i 1959.

Bogen om Nättrabybanen har været imødeset med spænding gennem flere år. Den er på 178 sider med 11 plancher og giver en udmærket skildring af banens driftsmateriel, hvorimod skildringen af egnen og banens indfly-

delse på denne er alt for kort og overfladisk. Banens trafikale forhold er kun ganske kort omtalt, og banens økonomi overhovedet ikke behandlet. Skildringen af forholdene omkring nedlæggelsen og de sidste driftsår er ligeledes overordentlig kortfattet, og man savner en lang række oplysninger om, hvordan forholdene har artet sig efter banens nedlæggelse. Selskabets rutebldrifft er ligeledes kun sporadisk berørt. Billedstoffet er ganske godt, men der mangler meget, bl.a. billeder fra grusgraven ved Berg, der ene bar banen oppe de sidste 8 år.

Man får meget at vide om banen – også en del, der er temmeligt ligegyldigt for de fleste – som f.eks. en liste over samtlige personer, der har arbejdet ved banen gennem de 50 år, den eksisterede – men der mangler for meget til, at der gives et fuldgyldigt billede af denne, den sidste større »Kostabane« i Sverige.

Skärstad Hembygdsförenings bog om Gripensbergsbanen, udarbejdet af Olof Thulin, er af en ganske anden karakter, ikke så meget systematisk jernbanehistorie, som en række meget charmerende spredte beretninger om begivenheder i banens historie, og som sådan bør den også bedømmes. Der mangler oplysninger om mange ting, og man kunne nok have ønsket sig sporplaner, kort og tegninger af materiellet i lighed med, hvad der findes i Welanders bøger, men som en hyggelig tids- og miljøschildring er den i høj grad værd at anskaffe.

Mig bekendt findes der kun meget lidt litteratur om den forlængst ombyggede Ramlösabane og Sanderberg har derfor udfyldt en alvorlig lakune i smalsporbanernes historie med sin bog om Decauvillesystemet, hvis vigtigste afsnit omhandler denne bane, men også her gælder det, at en lille smule mere systematik ville have været en fordel, og at der også her mangler adskillige oplysninger, man nok kunne have ønsket sig.

Alt i alt savnes der nu kun bøger om Munkedals Järnväg og selve begyndelsen til det hele, Kosta Järnväg, men vi kan forhåbentlig snart vente sådanne fra Lennart Welanders hånd, således at hele dette interessante system er blevet behandlet i udførlig form. Alle bøgerne kan trods deres enkelte mangler anbefales til danske læsere, ligesom det kan anbefales på rejse til Sverige at gøre sig bekendt med museumsbanerne og de mange rester af de oprindelige baner, der stadig findes.



*Vemb - Lemoig -
Thyborøn jernbane*

ACE 3000

Et moderne kulfyret damplokomotiv
til de amerikanske jernbaner

Af Bent Jacobsen

»Var det for tidligt vi udrangerede vore damplokomotiver?« lød overskriften på en artikel i det amerikanske tidsskrift »Trains« i 1974. Manden, der stillede dette provokerende spørgsmål, var Mr. William L. Withun, en af nøglepersonerne bag American Coal Enterprises Inc. (ACE).

Udviklingen i energisituationen i USA siden da har påny gjort dette spørgsmål brændende aktuelt. Omstillingen fra olie til gradvis større anvendelse af kul i energiforsyningen er forlængst indledt i USA. Opmærksomheden har da også været rette mod, hvorledes man kunne mindske de amerikanske jernbaners næsten totale afhængighed af olien som energikilde til togfremførelse, uden at skulle kaste sig ud i et gigantisk elektrificeringsprogram, som med den struktur, det amerikanske jernbanenet har, ikke ville have nogen udsigt til at kunne forrente sig.

At gå tilbage til anvendelse af kulenergi under en eller anden form måtte være ønskeligt og med tiden måske en nødvendighed for jernbanerne. Men hvordan tage dette skridt uden at skulle falde tilbage på et forladt teknologisk udviklingstrin med alle de mangler og ulemper, som eksisterede for 30 år siden ved den da kendte form for kulfyrede damplokomotiver.

For at finde nye veje for anvendelse af kulenergi ved jernbanerne syntes det nødvendigt at påbegynde et målrettet forsknings- og udviklingsarbejde, der naturligt måtte tage sit udgangspunkt i de bedste af de tekniske erfaringer, der var opnået under den gamle form for dampdrift kombineret med de sidste 30 års teknologiske landvindinger inden for jernbanerne og specielt inden for kulanvendelse i industrien.

Det er på denne baggrund, at man skal se stiftelsen af det private foretagende American Coal Enterprises Inc. (ACE), der har til formål at forske i og udvikle systemer, der bruger kul som brændelseskilde, særligt med henblik på udnyttelse inden for jernbanerne.

ACE har sammensat en gruppe af fysikere, ingeniører, økonomer og forretningsfolk, der har påbegyndt en række projekter, hvis fælles formål er at udvikle metoder, der både kan give en maksimal udnyttelse af kulenergi, samtidig med at man sikrer en minimal forureningsgrad og som anviser praktiske muligheder for en økonomisk forsvarlig udnyttelse af USAs meget rige kulreserver i den helt store stil.

ACE har sat sig det overordnede mål at udvikle teknologien på kulområdet før omverdenen og de økonomiske forhold dikterer ubehagelige nødforanstaltninger.

ACE 3000

Et af de mest lovende projekter, der indtil nu er udsprunget fra tegnebordet, er uden tvivl det, som betegnes ACE 3000, et kulfyret damplokomotiv, som er baseret på højt

udviklet og afprøvet maskinteknologi. Der er tale om et miljømæssigt acceptabelt maskineri, som kan udnytte kulenergi effektivt og økonomisk. Projektet anviser en farbar vej ad hvilken man kan nå frem til at udnytte kulenergi på størstedelen af jernbanenettet i USA inden for den kortest mulige tidshorisont.

ACE 3000 er kun begyndelsen til en fornyet interesse i udviklingen af kulfyrede lokomotiver. Med teknologiske fremskridt og stadig mere udviklede principper for forbrænding af kul er American Coal Enterprises i gang med at udforske andre veje henimod en udvidet brug af kul som brændstof ved jernbanerne.

En beskrivelse af ACE 3000

Det er desværre endnu ikke muligt at give en detaljeret teknisk beskrivelse af ACE 3000, eftersom tegningsmateriale og specificerede data ikke er frigivet endnu. Ud fra det informationsmateriale, som American Coal Enterprises har udsendt er det dog muligt at danne sig et rimeligt indtryk af projektet og dets grundlæggende principper.

ACE 3000 er et kulfyret damplokomotiv med almindeligt dobbeltvirkende stempeldampmaskine og Walschaertstyring. Med udnyttelse af den mest moderne teknologi er dette lokomotiv i stand til at forbrænde kul på en måde, der er miljømæssigt acceptabel.

Lokomotivet består af dels en kraftenhed, der rummer forbrændings- og transmissionssystemerne og dels af en forsyningsenhed (tenderen), der giver plads for kulbeholdningen i særlige modul-kulcontainere samt et anlæg til genanvendelse af vand (kondensator).

Det konstruktionsudkast, som nu foreligger, søger at kombinere erfaringerne fra mere end 150 års lokomotivudvikling med de teknologiske og ingeniørmæssige fremskridt, som er opnået såvel i USA som i andre lande gennem de sidste 30 år.

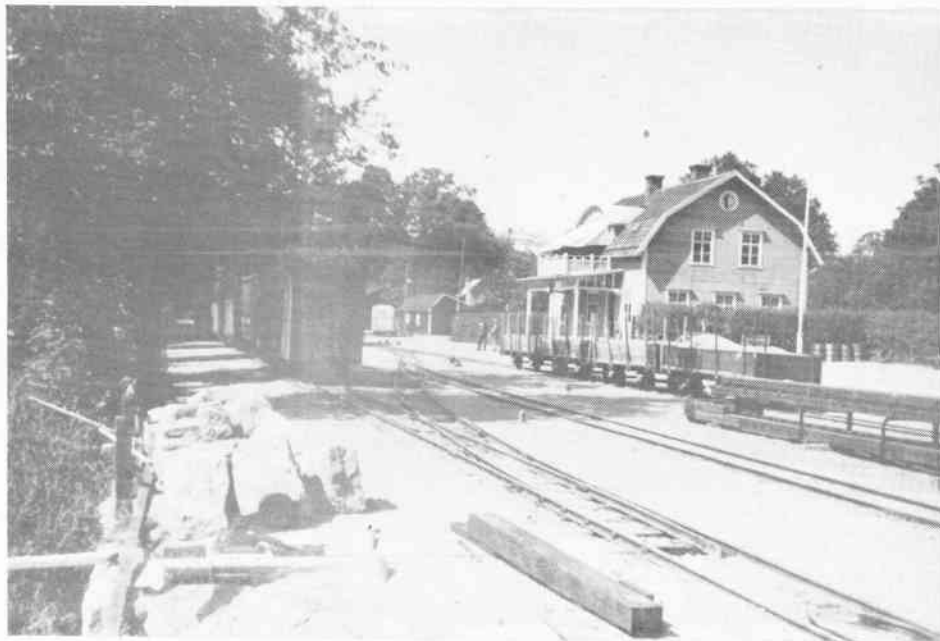
Lokomotivets effektivitet er beregnet til at være tre gange større end hos de sidste lokomotiver af den gamle generation, der blev bygget i USA, d.v.s. at man forventer nu at kunne udnytte 15% af kullenes varmeenergi. ACE 3000 skal i det hele fuldt ud kunne leve op til de krav, der stilles i moderne jernbanedrift og anviser samtidig en vej til at tage kullene i brug påny ved de allerfleste jernbaner inden for den kortest mulige tidsramme, uden at man behøver at gå omvejen over fremstilling af syntetisk flydende brændstof på kulbasis.

Effektivitet og miljøhensyn

Alle der husker kulfyrede damplokomotiver, som de var engang, ser for sig billedet af maskiner, der tordner af

(fortsættes side 141)

»De smalaste spåren«



Nättrabyhamn station.
Yderst til venstre
ses hovedsporet med
persontogsstamme.



Stavsjö Järnväg. Persontog med personvogn
nr. 3 på Virå station, Stavsjöbanens nord-
lige endestation, ca. 1905.

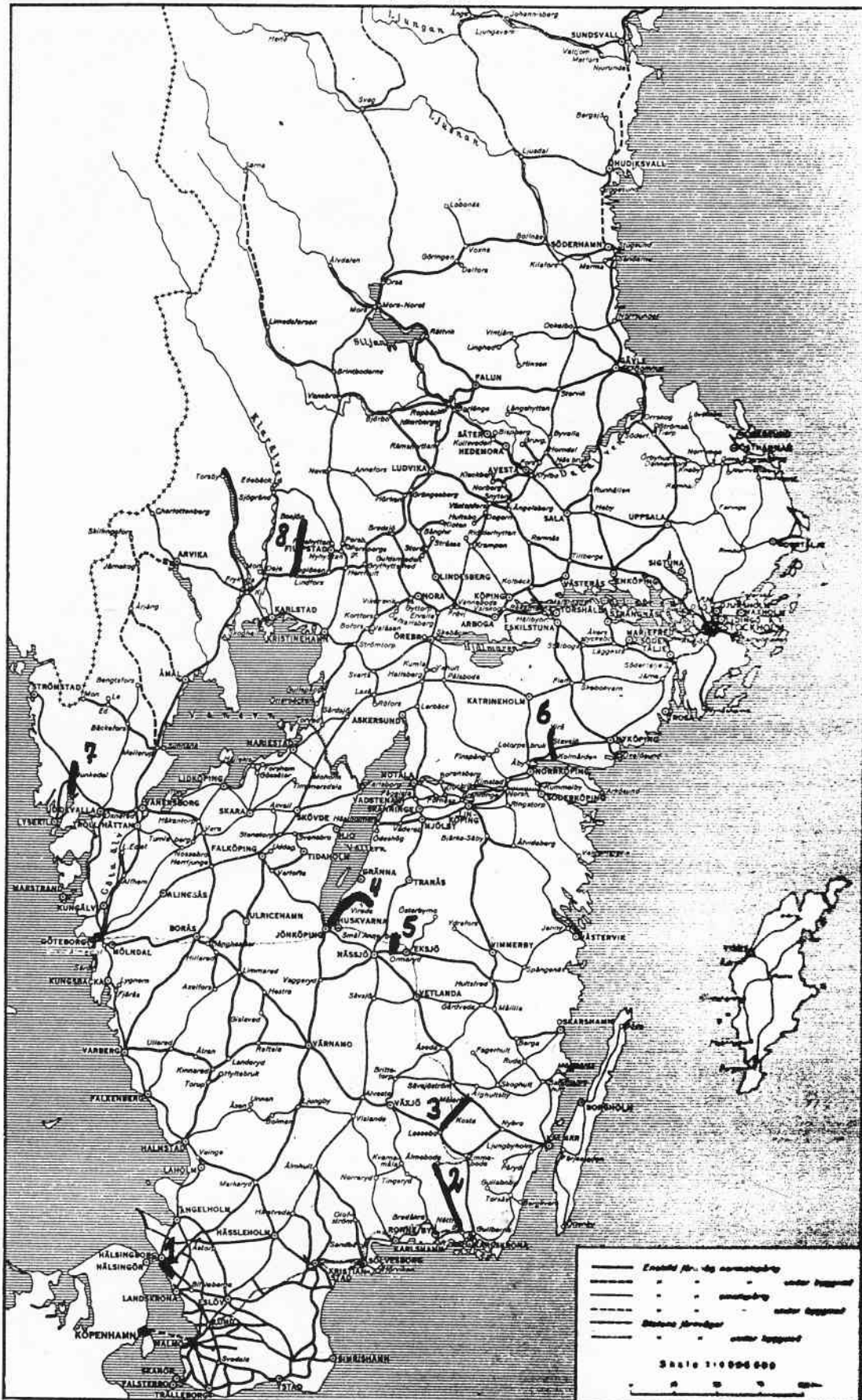


Kolmården station, Stavsjöbanens sydlige
endestation, 1959 - tyve år efter banens
nedlæggelse. Foto Birger Wilcke.

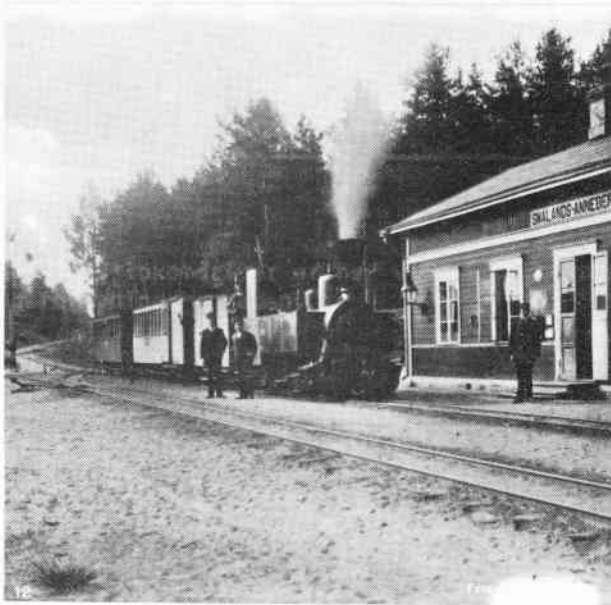


Jönköpings Östra med
blandetog til Vire-
de forspændt lokomo-
tiv nr. 9.

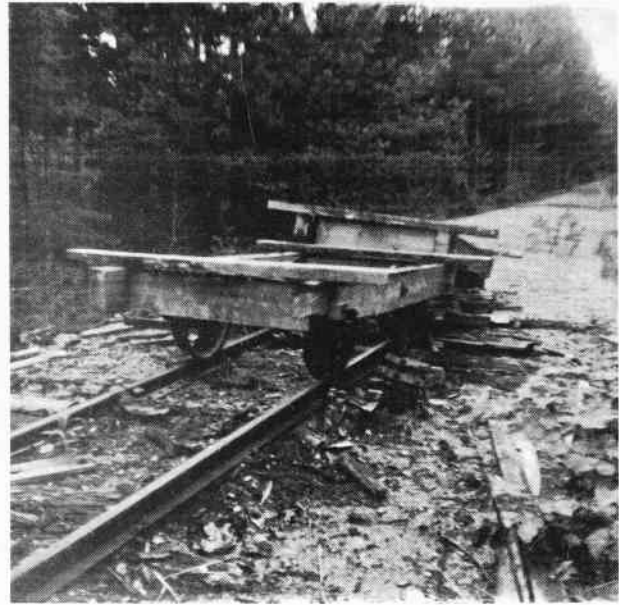
1926



Kort over det sydlige Sveriges jernbanenet fra 1926.



Smålands Annebergs station med persontog fra Ormaryd.

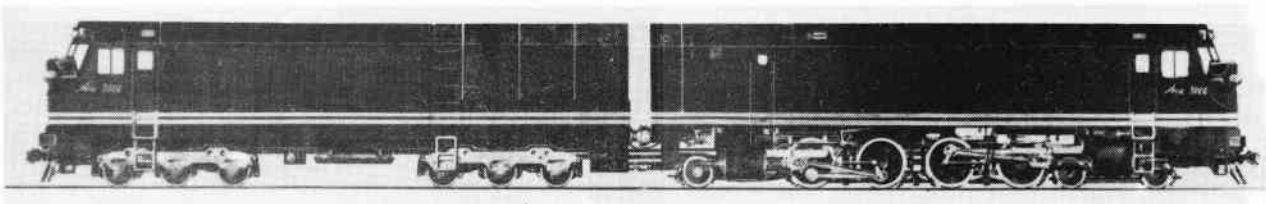


"The end of the line". Stavsjö Järnväg ved Grusgruppen 1959, tyve år efter banens nedlæggelse. Foto: Birger Wilcke.

Munkedals Järnväg. Blandetog på vej op fra Munkedals Hamn med godsvogn foran lokomotivet og en personvogn bag dette. April 1948. Foto: Birger Wilcke.



ACE 3000



ACE 3000-lokomotivet er her vist i tegnerens gengivelse af kraft-enheden og forsynings-enheden.



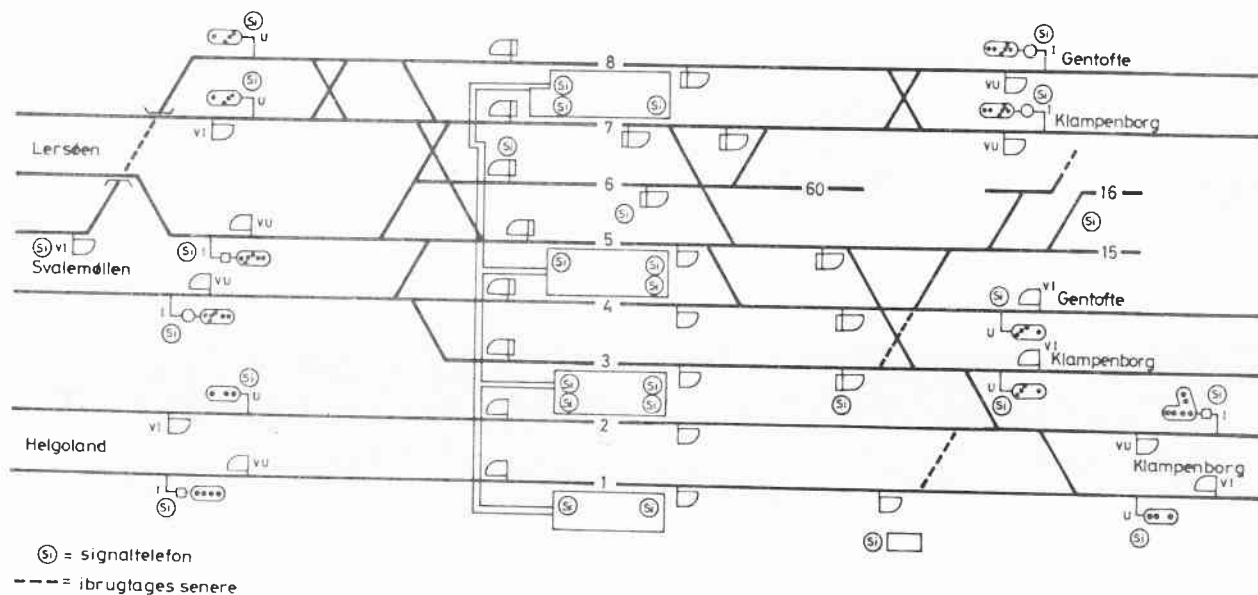
ACE 3000-lokomotivet blev i 1980 præsenteret for Senatets kul-udvalg.

LIVIO DANTE PORTA, medlem af American Coal Enterprises konstruktionshold, er den førende autoritet i verden på konstruktion af avancerede damplokomotiver. Han er tidligere elev af og medarbejder hos den berømte franske lokomotivinstruktør André Chapelon. Mr. Porta, der stammer fra Argentina, har viet det meste af sin professionelle tilværelse til arbejdet med at forbedre kulfyrede damplokomotiver.



DSB

HELLERUP NÆR / FJERN



Signal- og sporplan, Hellerup. Tegning: DSB/Elektrotjenesten.



KOMMENDE MØDER OG UDFLUGTER

Ordinær generalforsamling

Søndag den 28. marts 1982 kl. 10.00 afholdes ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger "Jernbanen" nr. 1/82 som bilag eller udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1983.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.
Følgende medlemmer til bestyrelsen m.v. er på valg:
Birger Wilcke (formand)
Preben Clausen
Oscar G. Meyer
Bent Nathansen

Bent Jacobsen (suppleant)
Hans Hartmann (revisor) og
(revisorsuppleant).
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på at forslag til optagelse under punkterne 4, 5 og 6 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest 6 uger før generalforsamlingen, d.v.s. senest den 14. februar 1982.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet

København i december 1981.

bestyrelsen

REFERAT AF DEN EKSTRAORDINÆRE GENERALFORSAMLING, ONSDAG D.2.12.81.

Formanden, Birger Wilcke, bød velkommen, og han foreslog Bent Jacobsen til dirigent. Han blev valgt med akklamation.

Efter at dirigenten havde konstateret den ekstraordinære generalforsamling lovlighed, gav han ordet til formanden, der herefter fremlagde forslaget til kontingent for 1982, idet han samtidig begrundede forhøjelsen.

Bestyrelsen foreslog kontingentet for 1982 fastsat til kr. 110,- for almindelige medlemmer. Kr. 75,- for juniormedlemmer (under 18 år den 1. januar 1982). Optagelsesgebyr (uændret) kr. 10,-.

Endvidere foreslog bestyrelsen, at medlemmer, der er fyldt 67 år den 1. januar 1982 - efter begæring til foreningens sekretær - kan opnå fortsat medlemskab gennem betaling af juniorkontingent.

Begrundelsen for forhøjelsen var den stadig voksende inflation. Her nævnte formanden at kontingentet på ca. 21 år var steget ca. til 8 gange det oprindelige på kr. 15,-, hvilket faktisk svarede til lønudviklingen i de samme 21 år.

Børge Chorfitzen, Thoke Jensen og Flemming Jakielski havde positive kommentarer til forslaget.

Herefter gik man over til afstemning. Af 50 stemmeberettigede medlemmer stemte 48 for forslaget, mens 2 stemte imod. Dermed var det ændrede kontingent for 1982 vedtaget.

Formanden takkede herefter de fremmødte og dirigenten, der takkede for god ro og orden

Referent: Oscar G. Meyer.

Godkendt af dirigenten: Bent Jacobsen.

BIDRAG TIL DJK.

Opmærksomheden henledes på, at bidrag til Dansk Jernbane-Klub er omfattet af ligningslovens paragraf 8a, således at De er berettiget til at foretage fradrag i selvangivelsen for kalenderåret 1981 for betalte bidrag til DJK og andre "skattegave- anerkendte foreninger".

De enkelte fradragsberettigede bidrag skal være på mindst kr. 50,- og fradragsretten gælder beløb, hvormed årets bidragssum overstiger kr. 100,-. Maximalfradraget er på kr. 1000,-, og det opnås ved bidrag på i alt kr. 1100,-.

For bidrag indbetalt senest 31. december 1981 på kr. 50,- og derover, vil De senest den 1. februar 1982 modtage kvittering, som skal vedlægges selvangivelsen.

GIROKORTET.

Med dette nummer af "Jernbanen" udsendes giroindbetalingskortet til brug ved indbetaling af kontingent for 1982.

Kontingentet udgør kr. 110,- for ordinære medlemmer, dog kun kr. 75,- for medlemmer under 18 år den 1. januar 1982. For medlemmer, der er fyldt 67 år den 1. januar 1982, kan der opnås berettigelse til fortsat medlemskab for juniorkontingent ved henvendelse til sekretæren.

Girokortet bedes benyttet til indbetaling på et posthus eller via egen postgirokonto. Husk at anføre Deres medlemsnummer samt navn og adresse, det sprar både foreningens kasserer og sekretær for meget arbejde.

ADRESSEÆNDRING.

Flytter De, eller skal der foretages ændringer vedr. Deres medlemskab af foreningen i medlemskartoteket, bedes De give sekretæren besked på et postkort eller lignende, da De ellers kan risikere, at tilsendelsen af "JERNBANEN" ophører.

Husk også at give postvæsnet besked om flytningen på formularer vedr. adresseændring i forbindelse med flytning, som fås på posthuset.

NYT FRA AFDELINGERNE

DJK's midtjyske afdeling.

Mandag den 11. januar 1982 kl. 19.30 i Herning: Arkitekt Dancker Jensen, Hald Ege, viser sin film om det sidste persontog på Herning-Viborg banen efterfulgt af en kort film om Hvalpsund-Sundsøre færgen.

Derefter vises DSB-filmen fra 1964 om dampfærgen Christian IX og til sidst ses DSB-filmen "Danmark - historien om en færge". Filmen, der er fra 1970 handler om gamle D/F Danmark.

Mandag den 8. februar 1982 kl. 19.30 i Herning: Ole Linå Jørgensen foretog i oktober 1981 en 15-dages rejse til Kina - landet, hvor 60 % af jernbanernes trækraft er

damplokomotiver, hvor der findes en damplokomotivfabrik, der producerer 325 nye damplokomotiver om året, hvor et stålværk havde 34 store damplokomotiver til intern transport og 4 smalsporede, hvor der findes et utal af skønne, gamle templer, Buddha-statuer og meget, meget mere. Billeder fra denne tur vil ledsage fortællingen.

Fredag den 19. februar 1982 kl. 19.30 i Århus: Medlemsmøde.

Mandag den 8. marts 1982 kl. 19.30 i Herning: Filmaften. Program endnu ikke fastlagt.

MØDESTEDERNE ER:

HERNING: Herning Centralbibliotek, Brøndgårdvej 2, mødelokale 2, 7400 Herning.

ÅRHUS : Århus kommunes hovedbibliotek, Mølleparken, 8000 Århus C.

Museumsbanen

I Jernbanen nr. 5 stod der, at man regnede med at kunne afslutte sporarbejdet i slutningen af november, og det var på en måde rigtigt, for den 15/11 kunne ØG3 køre i hus igen. Tilbage er der dog en del justerings- og stoppearbejde samt det faktum, at alle forbindelser til opstillingsspor ikke er i orden. Disse skal i øvrigt også fornyes, og et af dem skal forlægges. Medens dette kæmpe stykke arbejde har stået på, har desværre også alt andet arbejde ved MBJ i hovedsagen ligget stille, men herom senere.

Ifølge den oprindelige aftale skulle L spigre spor og sporskifter samt stoppe op. Dette måtte LJ på et ret tidligt tidspunkt frafalde på grund af et ekstraordinært stort arbejdspress i baneafdelingen med bl.a. ombygning af Nakskov st., immunisering, nedlægning af nyt strækningsskabel m.m. Dette betød, at MBJ's mandskab nu også måtte i gang med at bygge sporskifter, men her var E. Andersen fra LJ's baneafd. så venlig at stille sig til rådighed nogle lørdage, derfor er vi ham stor tak skyldig. Vor egen regnecentral i Bandholm, Jørgen lavede nogle snu metoder til at måle sporskiftekurver ud på så alt gik relativt let, kan man vist sige. Blot var det sørgeligt at konstatere det ringe fremmøde, der en stor del af tiden var.

Til gengæld skal der lyde en stor tak til dem, der mødte op, for de gjorde et virkeligt stort stykke arbejde.

Men helt stille lå arbejdet nu ikke de andre steder på MBJ. I oktober fik vi endnu en drejebænk samt en del løftegrej, som nu er placeret i remisen. Der blev også kørt et arbejdstog i denne måned for aflæsning af ca. 25 m³ fyld på vort nyanlagte trinbrædt, som er næsten færdiggjort. Aflæsningen skete med skovle!

OMB B 5 er blevet lakeret, og visse arbejder er udført på GDS-C 31. Hvad angår LJ nr. 19 går det fremad, men langsomt. Der skal drejes ca. 120 støttebolte, og samtidig er reparationen blevet udvidet, således at også en del af kedelsvøbet ved fyrdøren udskiftes. Undervognen lader desværre en del tilbage at ønske. Det viste sig først, da den blev løftet.

Den 15/11 blev Museumsbanens årlige personalemøde afholdt. Driftsudvalget har herefter følgende sammensætning: C. Buhl, J. Halck, F.H. Madsen, S. Bohnstedt, J. Mynderup. A. Lund, nyvalgt blev Hans Christensen. Han afløser Bo Starup, der ikke ønskede genvalg. Suppleant blev Niels Krogh Petersen, han afløser U. Brylle, der ikke ønskede genvalg.

Driftsæsonen 80/81 har for MBJ været tilfredsstillende. Der er befordret 11.807 rejsende i plantogene og 3.866 rejsende i særtog. Det er næsten uændret for plantogenes vedkommende og en stigning på 30% for særtogenes vedkommende. Som i de foregående 111 år kan Bandholm-banen fremvise overskud på driften. Det udgjorde 8.500. Af særlige arrangementer kan nævnes juletræstog Maribo-Bandholm, kørsel med tog fra forrige århundrede, fødselsdagskørsel for gasværkslokomotivet ØG nr. 3, og filmoptagelser i Nørre-Nebel.

Driften er afviklet med 3 damplokomotiver, 9 personvogne, 2 post- og pakvogne og et antal godsvogne.

Nærmere detaljer findes i driftsberetningen, der kan bestilles ved indsætning af 7,50 på giro 6 35 14 84, MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM, 4930 Maribo.

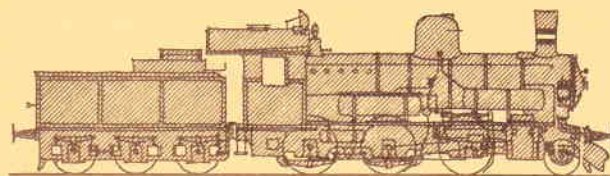
I vinterens løb står navnlig følgende arbejdsopgaver for her ved MBJ: Damploko LJ nr. 19, vognen S 135 fra HJJ samt GDS C 31. Til foråret kommer naturligvis en masse aktiviteter til som vejrguderne har indflydelse på. Det skal med det samme siges, at vi mangler arbejdskraft.

Skulle nogen, som ikke før har deltaget i MBJ's arbejde, få lyst, er man meget velkommen til at kontakte os f.eks. på tlf. (01) 46-98-02 som Carsten Buhl svarer på, ellers gør vor automatiske tlf.svarer det. Man siger blot, at man gerne vil ringes op for nærmere oplysninger vedrørende delta-

gelse i arbejdet i Maribo. I foråret vil der blive afholdt filmaftener, sikkerhedskurser og andre former for aktiviteter i Maribo remise.

Jeg vil da godt til slut nævne, at et par raske elektrikere ville være meget velkomne.

Aage Lund



D-maskine gruppen

Et splinternyt familieferietilbud fra D-maskine Gruppen i den alternative energi's tegn.

I samarbejde med DAN TOURIST A/S præsenterer DJK/D-maskine Gruppen en ny og anderledes feriemulighed, der nok skal sætte fantasien i sving og nostalgien i højsædet.

"Danmark for fuld damp", som vi kalder det nye ferietilbud, er en 5.dages tur med et vaskeægte veterantog med prustende damplokomotiv og gamle festlige vogne. I røg og damp og adstadigt tempo vil toget sætte sig i bevægelse 6 gange i 1982 i månederne juli og august fra Fredericia banegård.

1. dag køres over Odense til Svendborg. 2. dag fra Svendborg til Vejle over Odense og den gamle Lillebæltsbro. 3. dag fra Vejle til Padborg og videre til dagens endestation, Sønderborg. 4. dag går turen videre med Tønder som mål, og endelig hedder strækningen på turens sidste dag: Tønder-Bramming-Kolding-Fredericia.

Foruden personvogne med plads til 200 pass. medfører ferietoget vand- & kulvogne, pakvogne og godsvogne, hvori bl.a. findes cykler til passagererne.

Undervejs vil toget gøre holdt ved forskellige naturskønne og historiske steder og give passagererne lejlighed for at få rørt benene -å de danske landeveje.

Turene er tilrettelagt både for individuelle og for grupper for 20-100 pers. og tilbydes dom ½-pension på vandrehjem eller godt dansk hotel og koster pr. pers. 1.305 kr. ved overnatning på vandrehjem og 2.075 kr. ved overnatning på hotel. Børn i alderen 0-12 år rejser til ½ pris. Prisen dækker også leje af cykel, hvis man ikke har sin egen med.

Minimumsdeltagere er 100 pers. pr. gang.

Nærmere oplysninger og tilmelding fås hos DAN TOURIST A/S, Hulgade 21, 5700 Svendborg, Tlf. 09 - 21 07 41.

P.Clausen.

RETTELSE TIL ARTIKLEN

På besøg hos BBC og Henschel

På side 103 i Jernbanen nr. 5/81 er vi desværre kommet til at bringe en oplysning, der ikke er korrekt. Som efterskrift til vor artikel skrev vi om nogle nye bestillinger på lokomotiver hos BBC og Henschel. De var blevet os oplyst fra en kilde, vi mente at kunne regne med. Disse oplysninger har det imidlertid vist ikke at være helt rigtige. Det betyder, at DSB ikke på nuværende tidspunkt har afgjort, hvem der skal levere de første el-lokomotiver til sig.

Som ansvarshavende redaktør af Jernbanen, skal jeg beklage, at denne fejl "smuttede" igennem, men det skal samtidig pointeres, at artikler skrevet i Jernbanen altid bærer et forfatternavn, og denne person må selvfølgelig stå inde for oplysninger, der bliver bragt.

Med venlig hilsen

Erik Buus og Ole-Chr.M. Plum.

JERNBANEN nr. 6/81.

Redaktionen af dette nummer af Jernbanen er for de hvide sider vedkommende afsluttet lørdag den 28. november 1981. Redaktionen af de orange sider er afsluttet søndag den 6. december 1981.

Bladet afleveres til Avispostkontoret i uge 51.

OCMP.

JERNBANEN nr. 1/82

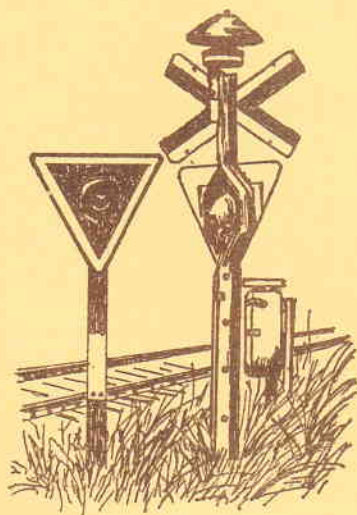
Redaktionen af Jernbanen 1/82 slutter for de hvide sider vedkommende onsdag den 20. januar 1982. For de orange sider vedkommende tirsdag den 2. februar 1982.

Artikelstof (til de hvide sider) bedes sendt til redaktøren af Jernbanen, Ole-Chr.M. Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse.

Foreningsmeddelelser m.m., der skal bringes på de orange sider, bedes frem-

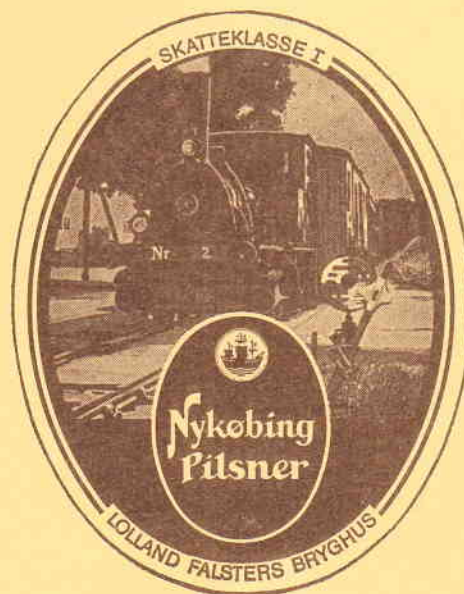
sendt til Bent Jacobsen, Maj Alle 62, 2730 Herlev. Bent Jacobsen har overtaget redaktionen af de orange sider.

OCMP.



PRIVAT- BANERNE HILLERØD

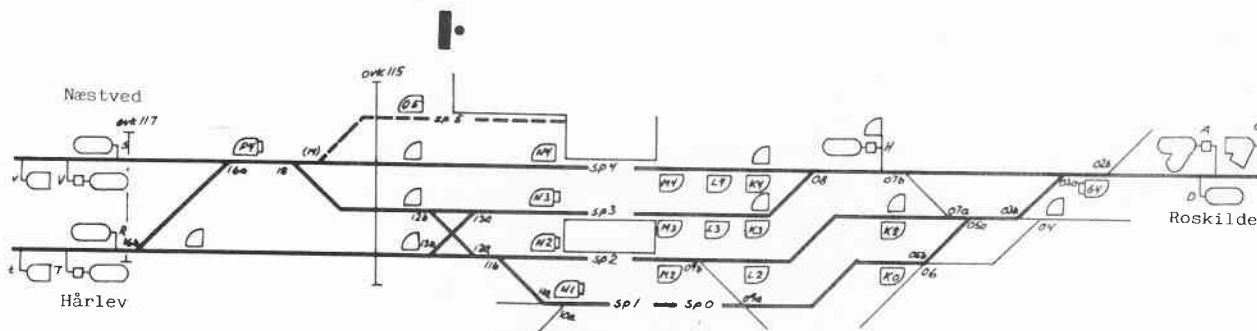
Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane



LANGÅ TAPET- OG FARVEHANDEL

v/John Larsen . Bredgade 42 . 8870 Langå . Tlf. 46 11 75

DSB MV 1101, der er "still going strong", ses her med godstogget G 7656 ved Vårde, 4. august 1981.
Foto: Jan Lundstrøm.



Signal- og sporplan, Køge (fjern). Tegning: DSB/Elektrotjenesten.

Der er fortsat god trafik på havnebanen i Næstved. Her ses DSB MH 406 med et rangertræk på vej mod havnen, 27. maj 1980.
Foto: Jan Lundstrøm.



NU ER DET SNART VINTER

og tid til at finde de lange underbukser og bælgvanterne frem og få taget fotos af jernbanerne i vintervejr. På de åbne strækninger, hvor de dominerende farver i landskabet: Hvidt og gråsort egner sig glimrende til S/H-optagelser.



Billederne på denne side viser nogle situationer fra en "ekspedition" til den sjællandske Vestbane i en vinterlørdag, 15. marts 1980.

Jens Larsen.

Sneen er ikke faldet i så store mængder, at togtrafikken er alvorligt generet. IC 120 på vej fra Århus til København er her - en halv times tid før dets færd er afsluttet - kun godt ti minutter "bagefter".



Persontog 5045 mod Nakskov passerer en smuk gammel stenbro, der lader en bivej slippe over banen.

Broer af den type er karakteristiske netop for den sjællandske Vestbane.



Regionaltog fra Slagelse dukker frem i skovtykningen - mellem Borup og Viiby.

ME-lokomotiverne præger efterhånden toggangen på Sjælland. Her ses vognkassen til ME 1515 på Scandia i Randers, 25. marts 1981.
Foto: John Armstrong Pedersen.

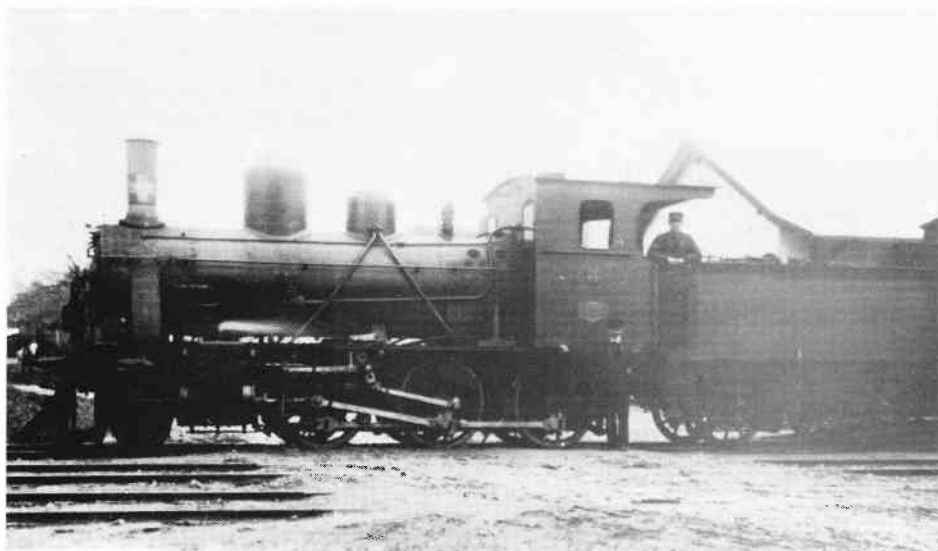


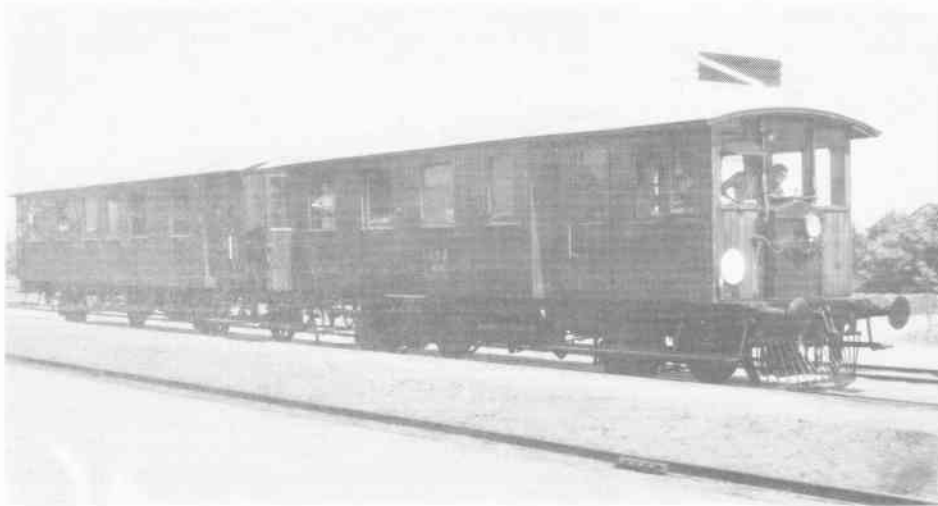
HØRVE- VÆRSLEV JERNBANE

Den 31. december 1981 er det 25 år siden, at Hørve-Vørslev Jernbane blev nedlagt. Her ses Eskebjerg station fra banens første driftsår, 1919, og toget fremføres af et af Odsherredsbanens første lokomotiver.



I 1921, altså for 60 år siden, fik HVJ leveret to 1-C koblede lokomotiver fra Hano-mag, HVJ nr. 13 og 14. Her ses HVJ 13 i Hørve, ca. 1920.





Hørve-Vårslev banens sidste materielanskaffelse blev motorvognen HVJ M 5, "Lille Johannes", der købtes i 1951, og som nu tilhører Lokomotivklubben. Her ses M 5 med HVJ C 501 på en DJK-udflugt på OHJ i juni 1961. Foto: Ole-Chr. M. Plum.



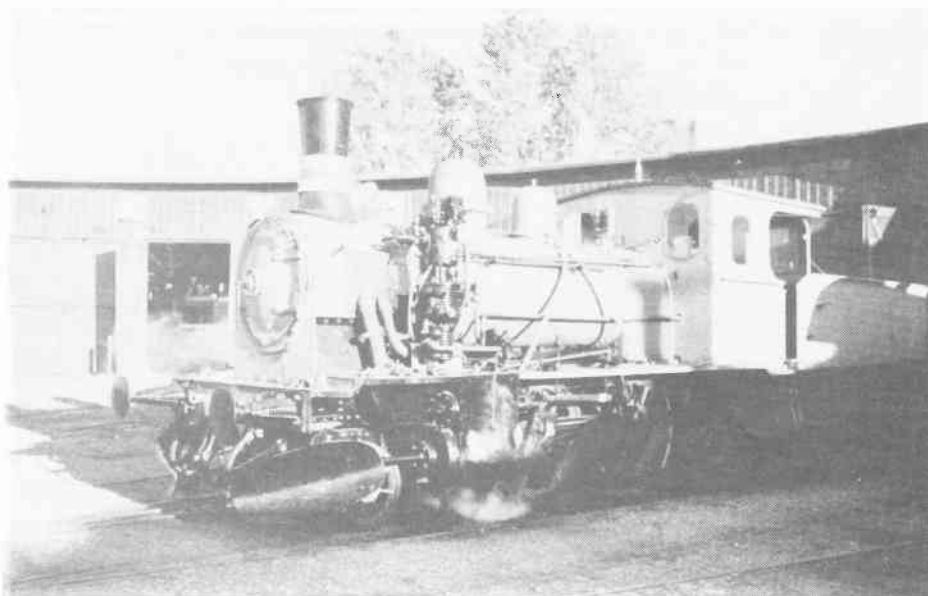
I 1981 blev DSB F 653 hentet frem og sat i drift ved MHVJ. Her ses F 653 i nymalet stand i Viborg i foråret.

Foto: John Armstrong Pedersen.



Der kører også godstog på MHVJ! En til to gange om ugen kører et rangertræk fra Randers over Fårup til Mariager. På billedet kører DSB Mh 309 forbi Vester Tørslev station med fem ballastvogne, der var afhentet på True station. Til højre ses noget af MHVJ's materiel, bl.a. skinnebusbivognen HHJ Sp 2.

Foto, den 7. august 1981: Asger Christiansen.



Damplokomotivet FFJ nr. 34, der siden 1973 har været under restaurering ved Limfjordsbanen i Aalborg, er efterhånden blevet færdig. Lokomotivet ses her under damp i oktober 1981, og snart mangler det kun at blive malet. Forhåbentlig kan vi glæde os til at se FFJ nr. 34 trække tog på Limfjordsbanen i 1982.

Foto: Torben Poulsen.

(fortsat fra side 132)

sted gennem landskabet, pulsende store røgskyer, kulstøv og sommetider en regn af gnister op af skorstenen. Skønt nok så malerisk et syn er en sådan forurening ikke acceptabel i dag.

Forbrændingsprocessen, der anvendes i ACE 3000, er ikke alene højeffektiv, men lever tillige op til de miljømæssige krav, der i dag stilles til forbrændingsanlæg. Dette resultat er opnået ved at anvende en allerede afprøvet to-trins forbrændingsteknik, hvor kullene afgiver deres gas i det første trin og derefter brændes næsten fuldstændigt op i det andet trin.

Da kul og gas er ret lang tid om at brænde op i fyrkassen, vil kullene af den grund brænde næsten totalt, hvorved man dels opnår en forbedret udnyttelse af varmeenergien og formindsker udslip i form af røg, støv og aske. Røgd udvikling kan i virkeligheden helt undgås ved hjælp af datamat-styret fyring. Eftersom forbrændingstemperaturen er relativ lav, ca. 950°C, reduceres tillige dannelsen af nitrose gasser (forbindelser mellem kvælstof og ilt). Svovludslip kan kontrolleres ved at bruge kul med lavt svovlindhold, som der findes rigeligt af i både østlige og vestlige kulminer i USA. De lave hastigheder, hvormed forbrændingsgasserne bevæger sig gennem systemet og særligt udstyr til opsamling af svævestøv bevirker, at der kun slippes meget få støvpartikler ud i atmosfæren.

Kulforsyning

ACE-lokomotivet forsynes med kul i færdiglæssede enheder (moduler). Disse kulmoduler fyldes op allerede ved kulminen og transporteres på banevogne til eksisterende lokomotiv-depotområder. Kulmodulerne kan løftes af en lille kran og anbringes på lokomotivets forsyningsenhed. Med modulsystemet undgår man støvgener ved kulforsyningen ligesom der ikke bliver behov for kulsiloer. Aske fra fyrkassen opsamlles i en særlig askekasse, der kan udtages og erstattes af en tom medens lokomotivet kulforsynes.

Kedel og kondensering af spild damp

Dampen produceres i en konventionel røgrørskedel med et max kedeltryk på 300 pund (ca. 20 kg pr. cm²). Kedlen er forsynet med røgrørsøverheder.

Spildedampen, som ellers ville undslippe til atmosfæren, benyttes til at drive hjælpemaskineriet, pumper og ventilatorer. Først derefter kondenseres den til vand, afkøles gennem ventilerede køleriste i forsyningsenheden og anvendes som fødevand. Et lukket vandkredsløb reducerer vedligeholdelsen af kedel og det øvrige vandssystem, fordi bl.a. kvaliteten af det kemisk behandlede fødevand til stadighed kontrolleres. Kun lejlighedsvis og med lange intervaller vil det være nødvendigt at supplere vandbeholdningen med nyt vand.

Moderne kontrol- og styringssystemer

En af de væsentligste nyskabelser ved ACE 3000 er brugen af datamatteknik til styring og kontrol af lokomotivets funktioner. Datamaterne, baseret på den nyeste mikroprocessorteknik, regulerer og viser fyrets og kedlens tilstand og styrer dampfordelingen i overensstemmelse med

lokomotivførerens ordrer til systemet. En enkelt datamat er i stand til at kontrollere op til flere ACE 3000 lokomotiver såvel som diesellokomotiver i forspand med hinanden, idet kun en kontrolpult behøver at være betjent.

Brændselsøkonomi

Med samme mængde arbejde udført kan ACE lokomotiverne reducere jernbanernes brændselsomkostninger med mere end en trediedel. Baseret på den nuværende trafikmængde udtrykt i ton/km og dagens brændselspriser kunne ACE lokomotiverne spare jernbanerne for over 1,2 mia. dollars om året. Besparelserne kan opnås på trods af de forøgede omkostninger til håndtering af kulforsyningen.

Forholdet mellem lokomotiv og spor

ACE 3000 er konstrueret til at kunne befare hele det amerikanske jernbanenet. Det kan passere selv de snævraste profiler og de skarpeste kurver. Det kan køre med høj hastighed på hovedlinierne med den højeste grad af stabilitet. Akseltrykket er moderat af hensyn til at mindske slidet på sporet. Det fuldstændigt afbalancerede, dobbeltvirkende stempeldampmaskineri med to højtryks- og to lavtryks cylindre bevirker, at lokomotivets drivhjul er totalt i balance og sikrer derved en helt jævn gang i sporet og som følge deraf mindre behov for sporvedligeholdelse og justering.

Maskinen arbejder i højtryksdelen med en damptemperatur på op til 550°C. Denne ret høje temperatur stiller store krav til smøringssystemet specielt hvad angår smøringen af stempelgliderne i højtryksdelen. For at sikre en tilfredsstillende funktion er der konstrueret en anordning, hvorved selve glideren kan »køles« med mættet damp, der har en lavere temperatur end overhødet damp med samme tryk.

Driftskrav

ACE 3000 er et all-round lokomotiv, som kører lige godt i begge retninger i hvilken som helst form for trafik. For at kunne trække ethvert tog uanset dets størrelse, kan et hvilket som helst antal ACE lokomotiver kobles sammen og betjenes af den sædvanlige to-mands besætning fra det forreste lokomotiv. ACE lokomotivet kan også sammenkobles med diesellokomotiver under en enkelt lokomotivmandsbesætning.

Lokomotivets aktionsradius er ca. 500 miles (ca. 800 km) mellem hver brændselspåfyldning og ca. 1000 miles (ca. 1600 km) mellem hver standsning for vandtagning. Service og vedligeholdelse kan udføres på de eksisterende jernbanedepotværksteder.

En kombination af traditionelt ingeniørarbejde og ny teknik

Når det gælder så væsentlige områder som selve kedlen og gangtøjet har konstruktørerne valgt den gammelkendte teknologi, der allerede har bestået sin prøve i praksis. På næsten alle andre områder har man til gengæld kastet sig ud i helt nye metoder eller valgt tekniske løsninger, der ikke hidtil har været afprøvet i forbindelse med traditionelle damplokomotiver.

På følgende områder adskiller ACE 3000 sig væsentligt fra 1. generations damplokomotiver:

1. Alle rullelejer på aksler, stænger og styring er fuldstændigt indkapslede og kræver ingen opsmøring mellem værkstedseftersyn. Farvel til den gamle oliesprøje.
2. Stempelringe og andre dele til cylindre, glidere m.m. er konstrueret efter de normer, der kræves til dieselmotorer.
3. Sand, vand og smøreolie kan påfyldes fra jordniveau.
4. Kul i 11 tons moduler kan læsses ved hjælp af en stor gaffeltruck eller mobilkran. Asken kan fjernes i lukkede kasser samtidig.
5. Hjulene, som er konstrueret til at kunne holde til 250.000 miles kørsel (ca. 400.000 km), kan afdrejes uden at det er nødvendigt at afkoble lokomotivet.

Helsvejset kedel, der kan løftes af rammen som en enhed, er konstrueret til at kunne repareres ved svejsning. De væsentligste dele kan udskiftes efter modulprincippet. Kedlen kan være i brug op til et helt år uden udvaskning bl.a. på grund af det lukkede vandkredsløb med kemisk rent vand.

Udblæsning af røgrør og overhederelementer er næsten unødvendigt på grund af den rene forbrændingsproces, der næsten helt udelukker flyveaske og slaggedannelser i rørene.

Donkrafte for og bag under en helsvejset ramme tillader hjuludskiftning og større reparationer på gangtøj uden brug af kraner eller andre løfteanordninger.

Forventningerne til ACE 3000

Ved konstruktionen af ACE 3000 har man fra begyndelsen haft for øje, at lokomotivet på alle områder måtte kunne stå sig ud fra rene økonomiske betragtninger sammenlignet med andre traktionsformer.

ACE 3000 forventes at ville koste det samme pr. HK som et tilsvarende standard diesellokomotiv koster i dag.

Da diesellokomotiverne udskiftes i et antal af henved 900 stk. om året i USA, vil der være basis for at indsætte lokomotiver af ACE-typen gradvist som led i den løbende udskiftning af lokomotivparken. Derved undgår man meget betydelige engangsinvesteringer, som det kendes fra elektrificeringsprogrammer.

Endnu er ACE 3000 på tegnebordet. Om projektet vil stå sin prøve i praksis, kan først siges, når et antal prototyper er blevet bygget og har været afprøvet under driftsforhold.

Hvornår prototypen vil kunne rulle ud fra fabrikken vides endnu ikke, men der er ingen tvivl om, at projektet vil blive fulgt med megen opmærksomhed, hvis det lykkes at virkeliggøre konstruktørernes visioner.

ACE 3000 sammenlignet med et gammeldags damplokomotiv

ACE 3000

Ingen røg

Kører lige godt i begge retninger

Førerkabine i begge ender

Kræver ingen drejeskiver

Flere lokomotiver kan køre i forspand med hinanden med kun en førerpult betjent.

Brændsel leveres færdigpakket fra minerne i modul-kulcontainere.

Det eneste udstyr, der kræves, er en lille kran eller truck.

Intet kulstøv.

Gangtøj og hjul i fuldstændig balance.

Mindre slid på sporet.

Vandtagning for hver 1000 miles.

Vandet genbruges.

Bedre komfort for lokomotivbesætningen end på de fleste diesellokomotiver i dag.

Udnytter 15% af kullenes varmeenergi.

Gammeldags damplokomotiv

Røg.

Kan kun køre i én retning.

En førerkabine, dårligt udsyn.

Kræver drejeskiver.

Hver maskine kræver sin egen bemanding.

Brændsel påfyldes i åbne kulbunkere.

Kulsiloer, der skal fyldes med kul.

Masser af kulstøv, når maskinerne skal kulforsynes.

Drivhjul, der er umulige at afbalancere perfekt.

Hårde ved sporet.

Vandtagning for hver 50 til 100 miles.

Vandet forbruges.

Dårlige forhold for lokomotivbesætningen.

Udnytter mellem 5 og 7% af kullenes varmeenergi.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I april og juli kvartaler 1981 er sket nedenstående til- og afgang m.v. af rullende materiel:

Diesel-mekanisk traktor nr. 50 er udrangeret.

Fra »Scandia-Randers A_S« er leveret 3 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 816 - 20-84 818 (stationering: Værkstedsområde øst) og 1 stk. personvogn (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29-84 552 (stationering: Værkstedsområde øst) samt 20 stk. containerbærevogne (bogietype), litra Sgs 454 0, 100-109, 140-149 og 34 stk. tjenestevogne 950 1 500 - 950 1 533 (af en serie på 36 vogne, bygget af tidligere undervogne fra litra Gs (120 l), til brug som svellertransportvogne i forbindelse med et nyt sporlægningsstog indkøbt af Baneafdelingen. Vognene er forsynet med faste køreskinner langs siderne og bevægelige køreskinner mellem vognene, således at en portalkran stationeret på sporlægningsmaskinen kan køre fra vogn til vogn for afhentning af betonsveller hhv. aflæsning af brugte træsveller).

Fra Sverige er indkøbt 6 stk. (brugte) beholdervogne: 724 1 001 - 724 1 006 (privatejet: »I/S Vestkraft«, Esbjerg).

I forbindelse med genopbygning hos »Scandia-Randers A_S« (efter brand - se »Jernbanen«, nr. 5/79 - side 121) er Bk 85-84 023 ændret til ren B-vogn (og forsynet med elektrisk varmeanlæg): **20-83 023**. (Genopbygningen af A 18-83 017 og B-vognene 20-83 074, 093 er ligeledes afsluttet).

I forbindelse med udskiftning af elektrisk apparatskab, type »Schaltbau« til apparatskab af fabrikat »BBC« er B-vogn 20-83 533 omnummereret til **20-83 133** (se »Jernbanen«, nr. 3/74 - side 15 og nr. 1/76 - side 13).

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt - 50 hertz) er 5.-8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret på følgende vogne: ABg 38-61, 285, 292 til »**38-44**« - Ph 90-68, 206-216, 219-221 til »**90-44**«.

ABhl-vognene 38-21, 265, 267, 272 er omlittreret til rene 2. klasse vogne, litra **Bvhl 28-21** (samme egentlige vognnumre). Antal pladser er nu 58.

Bfh 27-61 341 - 27-61 350 er omstationeret fra værkstedsområde øst til værkstedsområde vest (Århus).

Følgende 7 stk. personvogne er udrangeret: ABg 38-61 291 - ABhl 38-21 269 - Bns 29-84 515 (efter driftsuheld) - Cle 82-25, 676, 678 - CIs 29-27, 704, 706.



Pr. 30. september 1981 bestod vognparken af:

885 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I april/juli kvartaler er der tilgået driften 4 vogne - og der er udrangeret 7 vogne.

103 stk. post- og bagagevogne. Vognantallet er uforandret i forhold til januar kvartal.

4455 stk. lukkede godsvogne.

1926 stk. åbne godsvogne.

1835 stk. tjenestevogne. Den store ændring i vognantallet for de tre sidstnævnte vognkategorier hidrører bl.a. fra den regnskabsmæssige overflytning af vogne fra tjenestevognsparken til tjenestevognsparken, jvf. »Jernbanen«, nr. 4/81 - side 94.

590 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I april/juli kvartaler er sket en tilgang på 7 vogne: 333 0 001 (»I/S Fasan«, Næstved - tidl. DSB Kbs-vogn), 724 1, 001-006 (»I/S Vestkraft«) - og en afgang på 4 vogne: 070 0 822 (»Dansk Shell A_S«) og 070 1, 533, 583, 585 (»Dansk Sojakagefabrik«).



Som referenceværk ved læsning af denne spalte kan den årlige udgave af »Danske Jernbaners driftsmateriel« udarbejdet af Per Topp Nielsen (Dansk Jernbanearkivs Forlag, Sakskøbing) anbefales. Den seneste udgave »1979« (å jour pr. 31. december 1979) kan bestilles ved indsættelse af kr. 25,- på postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane Klub, salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.



De første nye ME-lokomotiver overleveredes til DSB således: 1501 (5. juni), 1502 (24. juli), 1503 (22. september), 1504 (22. august) og 1505 (20. september); lokomotiverne optages først efter en garantiperiode officielt i driftsmaterielbeholdningen.

Fordelingen af strækningslokomotiverne mellem øst- og vestområderne var ved overgang til K 81 vinter (29. september) således:

Område Øst:

Type: Antal: Numrene:

ME	5*	1501-1505
MZ II	7	1412, 1414, 1417, 1419, 1421, 1423, 1425
MZ III	12	1429-1431, 1433, 1436, 1438-1441, 1443-1445
MZ IV	15	1447-1461
MY	37	1110, 1112, 1132, 1145-1159
MX	18	1003-1020

Område Vest:

MZ I	10	1401-1410
MZ II	9	1411, 1413, 1415, 1416, 1418, 1420, 1422 1424, 1426
MZ III	8	1427, 1428, 1432, 1434, 1435, 1437, 1442, 1446
MY	18	1103-1108, 1111, 1133-1143
MV	4	1101, 1102, 1109, 1144
MX	27	1001, 1002, 1021-1045

Lokomotivernes anvendelsesområder er planlagt således (tilgang af yderligere ME-lokomotiver i køreplansperioden tilgodeser de igangværende ændringsarbejder (ITC, ATC m.v.) på øvrige lokomotivtyper):

	Øst			Vest		
	ME/MZ	MY	MX	MZ	MV/MY	MX
Beholdning	39	37	18	27	22	27
Værkstedsres.	6	6	2	4	4	2
Driftsreserve	1	1	1	1	0	3
Til rådighed for faste løb	32	30	15	22	18	22

★

Den 7. november udbrod der brand i den såkaldte dampremise på Struer station; bygningen udbrændte – og uerstattelige museumsgenstande gik tabt: Damplokomotiverne Cs 246 (1876) og E 999 (den sidst byggede E-maskine fra 1950) samt postvognen DL 5502 (1877). Af ibrugværende driftsmateriel brændte bl.a. Frichs-Ardelt traktor nr. 129 og traktor (Köf-type) nr. 260.

★

Moderniseringen af stations- og strækningssikringsanlægene på Vejle–Holstebro-banen er nu afsluttet: På **Herning** station blev et nyt datamatstyret sikringsanlæg (DSB type 1977) taget i brug den 3. maj; derefter fulgte **Skibbild** (22. maj), **Vildbjerg** (5. juni), **Avlum** (19. juni), **Tvis** (3. juli) – og der afsluttedes med **Holstebro** (16. august). På Skibbild, Vildbjerg og Tvis stationer er signalopstillingen ændret, således at Dv-signalerne i spor 1 og 2 og de to sidestillede U-signaler ved udgangssporskifterne er afløst af PU-signaler og kun ét U-signal (for hver køreretning). Se i øvrigt »Jernbanen«, nr. 2/81 – side 41 – og tegning af signalopstilling på Holstebro station i »Jernbanen«, nr. 2/80 – side 62.

I umiddelbar tilslutning til ibrugtagning af de ovenfor nævnte nye stationssikringsanlæg blev et nyt automatisk linieblokanlæg mellem pågældende station og den foranliggende togfølgestation taget i brug. Fjernstyringen sker fra FC Herning.

I forbindelse med sporombygningerne på **Køge** station blev et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1972) taget i brug den 26. juni; stationens karakteristiske armsignaler (to I- og fem TU-signaler) erstattedes samtidigt af daglyssignaler. De nye togvejsspor 4, 3, 2 og 1/0 blev taget i brug samme dag, det nye spor 5 (der fortrinsvis er til brug for ØSJS-tog) blev ibrugtaget den 10. november. (Bemærk den ændrede spornummerering, jvf. spor- og signalplaceringsplanen for Køge station – på midtersiderne).

Viby Sjælland ændredes den 19. juli fra AM/VM-station til togfølgestation (transversalstation) i forbindelse med ibrugtagning af et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1972). Transversalstationen betjenes normalt fra FC Roskilde.

Den 2./3. oktober omkoblede signaler og sporskifter på **Hellerup** station fra gammelt elektromekanisk sikringsanlæg til nye relæsikringsanlæg (DSB type 1969 – nærtrafikdelen/DSB type 1972 – fjerntrafikdelen) med betjeningspulte af »Siemens« mosaiktype anbragt i en ny kommandopost. Signalplaceringen af de mange nye signaler fremgår af

planen på midtersiderne; bemærk ændring af spornumrene (spor 8 og 9 ændret til **7 og 8**) – bogstavviserne kan vise: »G« for Gentofte, »K« for Klampenborg (ad nærtrafiksporene), »L« for Lersøen, »R« for Rungsted Kyst (fjerntrafiksporene) og »S« for Svanemøllen. Strækningen Svanemøllen–Hellerup (ekskl.) overgik samtidig til fjernstyring fra FC København nær, og kørsel på dette strækningssafsnit kan nu også ske på HKT-informationer.

Den 18. april brændte en relæhytte på **Charlottenlund** station, hvilket har haft til følge, at strækningssikringsanlægene mellem Hellerup og Klampenborg for begge fjerntrafikspors vedkommende har været aflyst lige siden, ligesom Charlottenlund station midlertidigt har været nedlagt som togfølgestation (ingen overhalingsmulighed). Det har til tider generet driften, at strækningen mellem de to »nye« nabotogfølgestationer har været uden linieblok. Det forlyder, at besparelseshensyn medfører, at kun det automatiske linieblokanlæg retableres, medens Charlottenlund nedlægges definitivt som togfølgestation (sidesporet for Baneafdelingens sporvedligeholdelsesmaskiner bibeholdes).

Strækningssikringen er taget i brug på Fyn og i Jylland: Idriftsætningen af afsnittet Nyborg–Fredericia (kanal A 64) og Fredericia–Vejle (kanal A 62) skete den 30. juni – og afsnittet Vejle–Århus (kanal A 65) fulgte den 15. september.

Immuniseringsarbejderne af stations- og sikringsanlæg på Fyn og i Jylland afsluttedes således, at **anvendelse af elektrisk togopvarmning** blev tilladt mellem: Fredericia–Frederikshavn den 29. september, Fredericia–Padborg den 6. oktober, Odense–Fredericia den 1. november og Nyborg–Odense den 13. november.

★

På Svendborgbanen blev der den 5. november ibrugtaget et nyt trinbræt **Odense Sygehus** (forkortelse: Oss), beliggende i km 3,8 mellem Odense og Fruens Bøge. En ny togfølgestation (forgreningsstation) (**Odense Syd** (forkortelse: Ods) er under etablering i km 3,3, den forventes taget i brug i foråret 1982; de nævnte anlægsarbejder medførte, at det særlige godstogsspor (venstre enkeltspor) Odense–Fruens Bøge (kendt bl.a. fra DJK-særtogskorsler) nedlagdes ved overgang til sommerkøreplan 1981.

Godsbanen **Skjern–Videbæk** nedlagdes ligeledes ved overgang til sommerkøreplan 1981 den 30. maj 1981.

★

DSB forbedrer køreplanen fra K-82 og vil derefter konsolidere sin drift i et par år. De største forbedringer vil kunne mærkes på Sydsjælland og Lolland–Falster, idet der indføres **fast timedrift mellem København og Nykøbing Falster**. Togene i dette regionaltogsystem vil standse i Roskilde, Ringsted, Glumsø, Næstved, Lundby, Vordingborg, Nørre-Alslev og Eskilstrup. Regionaltogene vil i Ringsted have forbindelse til og fra regionaltog mod Slagelse, således at der hver time dagen igennem bliver forbindelse med Intercity-togene til og fra Jylland. I trafiksvage tidsrum, f.eks. om aftenen, sker der dog en udtynding. Udover regionaltogene i timedrift vil der som hidtil køre myldretidstog på strækningen København–Nykøbing Falster. Disse myldretidstog og de internationale tog

kører som en overbygning på regionaltogsystemet med stop i Næstved og Nykøbing Falster.

Som en midlertidig ordning – for at imødekomme det stærke ønske om forbedring af togforbindelserne mellem Lolland-Falster/Sydsjælland og Nordjylland – vil **lyntogene til Frederikshavn standse i Ringsted**. Der etableres i tilknytning hertil to forbindelser dagligt mellem Nykøbing Falster og Ringsted.

De nuværende direkte LJ-tog Nakskov–Nykøbing Falster–Slagelse inddrages med undtagelse af en aftenforbindelse fra Korsør med forbindelse fra lyntoget fra Vest- og Sønderjylland.

Den nye køreplan vil således medføre en række forbedringer i trafikforbindelserne til og fra Sydsjælland og Lolland-Falster. Flere byer får regulær timeforbindelse, og der bliver en forkortelse af rejsetiden mellem Nykøbing Falster og stationer på strækningen Næstved–København på ca. 15 minutter. Hertil forbedrede muligheder for at rejse til og fra Jylland og Fyn samt bedre koordination med en række busser og tog, herunder **Lollandsbanen, som i tilknytning hertil også etablerer timedrift**.

En forudsætning for at kunne gennemføre den nye køreplan har været, at togdriften på fire mindre standsningssteder indstilles fra sommeren 1982. Det drejer sig om standsningsstederne **Lov, Ring, Klarskov og Orehoved**, hvor det daglige antal passagerer er meget beskedent. Storstrøms amtskommune har erklæret sig enig med DSB i, at en indstilling af togdriften på disse standsningssteder er nødvendig for at få fuldt udbytte af de nævnte forbedringer. Der etableres til gengæld af STS udvidet og bedre busforbindelser til de fire små samfund.

Af særlig interesse for Sorø er det, at alle regionaltog fra Nivå mod Ringsted fra næste sommer vil blive gennemført til Slagelse, således at **Sorø nu også får timedrift**.

På strækningen **Holbæk–Kalundborg** indføres ligeledes timedrift, dog med udtynding i trafiksvage tidsrum. Time- driften etableres ved at videreføre de nuværende regional- tog fra Holbæk til Kalundborg med stop ved alle stationer.

På strækningen **mellem Århus og Frederikshavn** sker der fra næste sommer det, at timedriften stort set fuldstændiggøres ved indlæggelse af to nye Intercity-tog i hver retning pr. dag. Til gengæld bortfalder et tilsvarende antal regionaltog på strækningen Århus–Langå, og i konsekvens heraf indstilles togbetjeningen af standsningsstedet **Laurbjerg**. Her er kun ca. 10 passagerer pr. dag. Der er etableret en lokal busrute, der giver Laurbjerg forbindelse til kommuncetret Langå, ligesom der i forvejen er busforbindelse med Århus, Randers og Silkeborg. Også i dette tilfælde er amtskommunen indforstået med nedlæggelsen.

I den øvrige regionale trafik i Jylland vil der blive gennemført visse forbedringer i bolig–arbejdsstedtrafikken, bl.a. mellem Esbjerg og Struer, samt i weekendtrafikken.

Det har i planlægningen af den nye køreplan været afgørende for DSB at styrke specielt reserven af lokomotiver under hensyn til den overordnede målsætning om at til-

stræbe mest mulig rettidig toggang. Dette må gå forud for udvidelser i toggangen. DSB vil endvidere meget nøje følge leveringen af nyt materiel og udviklingen i toggangen med henblik på at kunne foretage ændringer i den planlagte køreplan, såfremt leverancer af nye lokomotiver, togsæt og vogne ikke sker som planlagt.

DSB er samtidig meget opmærksom på, at der eksisterer et behov for timedrift på strækningen Roskilde–Køge–Næstved, flere myldretidstog mellem København og Roskilde og en styrkelse af de sekundære strækninger i Jylland med nye regionaltog i stedet for de nuværende MO-vogne. Forbedringer på disse områder vil blive søgt gennemført hurtigst muligt – for MO-strækningernes vedkommende gradvist, efterhånden som det fornødne materiel er til rådighed. Disse forbedringer har i første omgang måttet vige for hensynet til en tilstrækkelig lokomotiv-reserve.

★

DSB har udbudt **M/F Storebælt** til salg. Der er tale om den sidste af DSBs for-krigsfærger, og den er blevet overflødig ved indsættelsen af de nye Intercity færger. Den gamle 3-sporede jernbanefærge ligger nu, efter endt gerning på Korsør–Nyborg overfarten, udrangeret og oplagt i Nyborg havn.

M/F Storebælt blev bygget på »Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S« i 1939, og i vinteren 1945 blev den under dramatiske omstændigheder sejlet til Sverige, så besættelsesmagten ikke fik nogen nytte af den. Den vendte tilbage med »Den Danske Brigade« i maj 1945.

M/F Storebælt måler 2.555,22 bruttoregistertons, ca. en fjerdedel af de nye IC-færger. Den gamle færge drives af to hovedmotorer fra B&W og fem hjælpemotorer fra Frichs. Motorkraften er 4500 HK og servicefarten er 15 knob. M/F Storebælt's længde er 106,90 m og bredden 17,70 m.

Færgen besigtigedes i slutningen af november af en række købere. Færgen skal overtages af den højest bydende senest den 31. januar 1982.

★

DSB er i gang med at udvikle nye uniformer i samarbejde med personaleorganisationerne. De nuværende uniformer og arbejdsbeklædning blev taget i brug i 1973 og 1974, og siden er der sket en revision. Men efter ønske, bl.a. fra brugerne, er der nu iværksat et arbejde med at finde frem til helt nye uniformstyper, i første omgang for togpersonalet. Både i snit og farver er der tale om afgørende ændringer i forhold til de nuværende uniformer. Forslaget går ud på en tofarvet uniform i mørkeblåt og gråt og med en anden hueform end den nuværende.

Ideerne til et nyt uniformsprogram har været forelagt hovedsamarbejdsudvalget i DSB og været drøftet bl.a. i »Dansk Jernbaneforbund«s hovedbestyrelse. Der arbejdes nu videre med forslagene, og de nye uniformer vil blive afprøvet af mindre personalegrupper, inden beslutning om en generel indførelse bliver taget. Dog vil indførelsen af nye uniformer under alle omstændigheder ske gradvis, og der er således mulighed for justeringer undervejs.

★

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

Vedr. litreringer

»Feed-back« til artiklen i nr. 3/80

af Per Topp Nielsen

Når vi nu alligevel tænker i litreringsbaner, ville det måske være på sin plads at se på, hvorledes omlitreringen fra 1/4-1980 er fremskredet. Ligeledes er der enkelte up-to-date rettelser til de i artiklen anførte skemaer.

Selve omlitreringen er fremskredet som planlagt – på enkelte punkter endda forud for det planlagte. Det var planlagt, at omlitreringerne skulle udføres med 25% af de berørte vogne pr. år over en fireårs periode.

Ved årsskiftet 1980/81 var følgende vogngrupper omlitret (eksempelvis):

Litra Hbis (EUROP-mærkning): 149 vogne ud af 529, svarende til 28%

Litra His (ændret til Hims): 144 vogne ud af 607, svarende til 24%

Litra Sgs (444 ændret til 454): 22 vogne ud af 100, svarende til 22%.

For de privatejede vogne gælder, at ca. 23% af vognene er omlitret. Men samtidig er en del af de ældre vogne udrangeret, så i praksis er procenten en smule højere.

I øvrigt påbegyndtes ændringerne først medio april 1980.

Endelig har vi helt glemt at omtale en lille prik – den, som tidligere var placeret foran bogstavlitreringen. Den forsvinder nu, efterhånden som påskriverne ændres til det nye system.

I teksten kan følgende rettes:

p. 85 højre spalte, linie 8 »...DSB har i denne omgang...« ændres til »DSB ønsker heller ikke denne gang at påmale vognene bogstavlitring«. Hertil kan bemærkes, at man dog er nødt til administrativt at tildele vogne bogstavlitring, for at kunne finde den rette talkode (cifflitra) til vognenes numre. Selv om bogstavlitring ikke påmales vognene officielt, er der enkelte vogne, hvor det er smuttet med på alligevel. Således de indtil nu omlitrede militærtransportvogne (33-86-473 3 100 – 119), som er blevet påmalet bogstavlitra **Slmmps**, samt de nye

vogne tilhørende I/S Fasan (se herunder), som er påmalet litra **.Kbs** – med en prik foran litraet!

Skema 1, p. 85:

Under »Tidl. regime« rettes **40** til **30** (for toakslede tjenestevogne). Det er kun de nye regimenumre, som skal være 40.

Skema 2, p. 86:

Følgende linier kan rettes (ændringerne er markeret med fede typer):

– 30 86 94 – – – 8), – **80 86 970 0 1** – –

– 21 86 078 9 6 – – 7), – **23 86 905 5 6** – –

pulver 21 86 092 0 – – –, Ucs **23 86 910 6** – – –

Noter til skemaerne, øverst til høje p. 86:

ad 1) – denne kan slettes, da det ikke længere er påkrævet, at s-mærkede tjenestevogne skal have numre i en særlig gruppe. Vognene beholder i øvrigt foreløbig deres nuværende litrering Fd/Fds.

ad 6) De til Albani udlejede vogne Hbis 2115562, 2115564 og 2115566 er nu omlitret til **25 86 225 0 562**, –564 hhv. –566.

ad 8) Kun »Bogievogne«. Resten slettes, da vognene faktisk ændres til kode 970 0 – – –.

Skema 3, p. 87 – følgende kan ændres:

665 0 Fals 3) – **001-018**.

905 5 Uck 7) – 600-605.

I øvrigt er de 6 Ucs-vogne, tidligere benævnt 0920150-155, ikke længere udlejet til Daoplast. De er tilbageført som almindelige Ucs-vogne under regime 42.

De to maskinkolevogne 8074101-102, tidligere tilhørende **Fynsk Mælk**, er samtidig med omlitreringen overgået til **Mayo-salater**, Odense.

Endelig kan der i skemaet tilføjes vognene **333 0 Kbs** – **001-002**. Det drejer sig om to DSB Kbs-vogne solgt til I/S Fasan i Næstved til transport af affaldscontainere med kemifald. Bemærk, at DSB således nu har 2 gange to vogne i sin vognpark med samme **vognumre**, således **01-86-333 0001-5** og **44-86-333 0001-8**, kun med regimenummeret til forskel! **Sidstnævnte** vogn er i øvrigt omlitret fra **01-86-333 0228-8**. En lækkerbidsken for numermænd.



Fernbanen ønsker sine annoncører og læsere en god jul og et godt nytår!



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens organisation

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse- og medlemsregister:

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
c/o Oscar Meyer, Glaciset 27, 2800 Lyngby.
Tlf. (02) 87 02 32.



Foreningens bestyrelse:

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

Næstformand og kasserer: Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (02) 17 88 04.

Postgirokonto 5 55 38 30,
Dansk Jernbane-Klub, Kassereren, Ahornvej 18,
3650 Ølstykke.

Sekretær: Ingeniør Oscar Meyer,
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.

Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

Lokomotivmester Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

Bankassistent Eigel V. Christensen,
Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup. Tlf. (02) 96 89 21.

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

Servicekonsulent Bent Nathansen,
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. (02) 27 25 23.

Gymnasielærer Ole-Christian Munk Plum,
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. (03) 48 53 83.



FORENINGENS FORLAG & SALGSADFDELING

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen,
c/o Ole-Chr. M. Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse.
Tlf. (03) 48 53 83. Postgirokonto 3 17 91 76.

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen,
Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Postgirokonto 8 11 10 06.
Kasserer: P. Skebye Rasmussen.



Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer på tidsskriftet JERNBANEN og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 5,- i frimærker.

Kontingentindebetalinger sker på det under »Kasserer« anførte postgirokontonummer.

LOKALAFDELINGER

DJKs nordjyske afdeling:

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

DJKs midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

DJKs afdeling Fyn/Sydjylland:

Lokomotivmester Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

DJKs afdeling på Lolland-Falster:

Rejsebureauleder Ole Jensen,
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.

FORENINGENS BANER OG TOG

Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold:

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Carsten Buhl,
Lyshøjgårdsvej 99, 5., 2500 Valby. Tlf. (01) 46 98 02.
Information i week-ends: (03) 88 05 49.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,
Teglade 16, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 20 21.
Information i week-ends: (08) 54 18 64.

Limfjordsbanen:

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

D-maskine gruppen:

Lokomotivmester Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

FORENINGENS ØVRIGE ARBEJDSSTEDER

Bloustrød remise, Allerød:

Ingeniør Oscar Meyer,
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.
Her arbejdes med smalsporsmateriel fra roe- og industribaner.

Høng remise, Høng:

Smed Erik Rothmann,
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. (03) 60 15 57.

Her arbejdes med bl.a. restaurering af damplokomotivet ØSJS nr. 6 fra 1895 og vogne.

Roskilde, Slagterisporet:

Dyrlæge Mogens Lund Jensen,
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 40 20 42.
Her arbejdes hovedsagelig med istandsættelse af ældre DSB-personvogne til brug for D-maskine gruppen.

MEDLEMSKONTINGENT FOR ÅRET 1982:

Ordinære medlemmer	kr. 110,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1982)	kr. 75,00
Optagelsesgebyr	kr. 10,00

POUL PEDERSENS KØDUDSALG

Vesterbrogade 14

Maribo

Telefon (03) 88 40 15

Alt i kød, flæsk og hjemmelavet pålæg

Smørrebrød og platter

De lægger vægt på kvaliteten

– vi lægger kvalitet på vægten

GEDSER HOTEL

Langgade 59

Tlf. (03) 87 93 02 – 87 93 05

Byens gode spisested

Velkommen hos

THORLEIF MAGNUSSEN

257 BØGBINDER
ERIK HASSELDAM
MEJSEVENDET 3 ST TV
2400 KH NY

Modeljernbane for store og små?

REMISEN har det!

Kraghave Møllevej 45 – Nykøbing F

Telefon (03) 83 90 29

ØSTERPORT BODEGA

v/ Jette Baron

Jernbanegade 38

Nykøbing F

Telefon (03) 85 13 21

Et godt sted at mødes
og hygge sig med vennerne

Ismejeriet VITA

v/ Ruth Jensen

Lunddahlsvænget 2 – Maribo

Telefon (03) 88 26 60

Alt i friske mejeriprodukter

Brød – Chokolade – Kolonial

Esso Servicercenter

v/ Jørgen Sørensen

Vesterbrogade 45 – Maribo

Telefon (03) 88 33 90

Benzin – Olie – Smøring – Quick Service

Alle autoreparationer udføres

Dækservice – Batteriservice