

ISSN 0107-3702



jernbanen

5

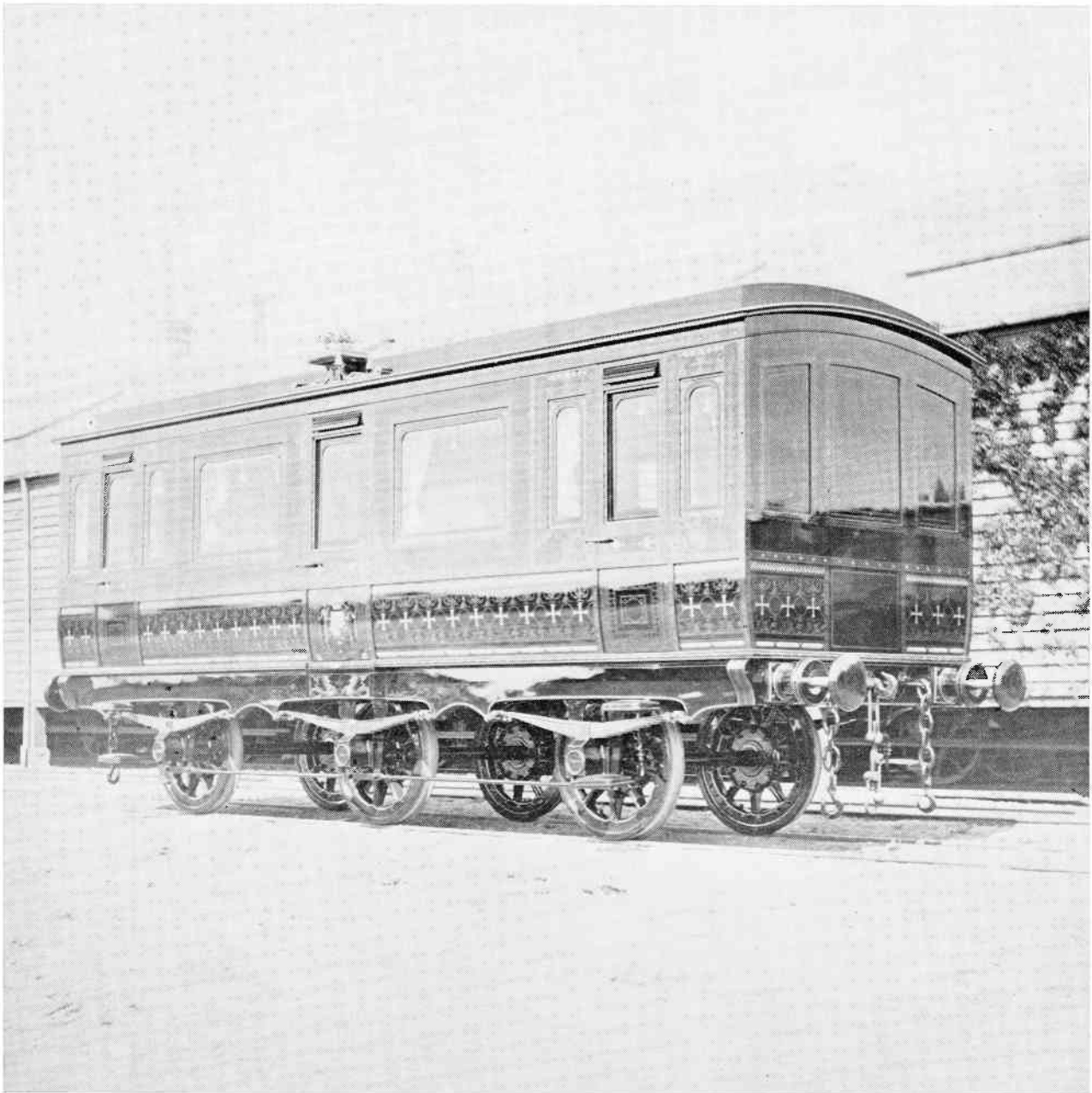
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

25. ÅRGANG

OKTOBER 1985

KR. 22,50





Skal denne vogn bevares?

Frederik VII's kongevogn fotograferet i Århus omkring 1870. Billedet gengiver ganske tydeligt vognens fine stand og lader mange detaljer som f.eks. rigsvåbenet på den midterste dør og kongekronen på en konsol over døren fremstå. På original fotografiet kan det også tydeligt ses, hvorledes hjulene er opbygget af sammenboltede enkeltdele. I øvrigt henvises til artiklen om vognens senere skæbne på side 130 og lederen.

Foto: DSB Jernbanemuseum

Forsiden

Gribskovbanens Sm 5 er vel den sidste af de gamle skinnebuser, som stadig fungerer i daglig drift med den originale farve og indretning. Trods tydeligt forfald anvendes den meget på HFHJ/GDS som mandskabsvogn m.m. Melby station den 12. juli 1985.

Foto: Jan Forslund

Distribution

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til foreningens sekretariat. Reklamation af fejlekspeditioner og fejleksemplarer sker ligeledes til sekretariatet.

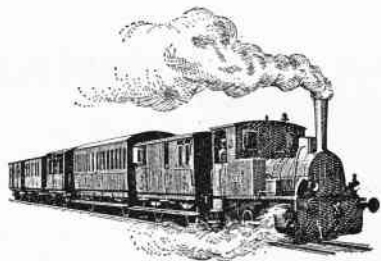
»jernbanen« udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august og oktober samt den 15. december til alle medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Tidsfrister

Stof til »jernbanen« nr. 6/1985 skal være redaktionen i hænde senest den 1. november 1985.

Stof til »jernbanen« nr. 1/1986 skal være redaktionen i hænde senest den 1. januar 1986.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 28. oktober 1985.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

25. årgang nr. 5, oktober 1985

jernbanen
Sofiegade 18, st. tv.
1418 København K

Hovedredaktion

Jan Koed
Tlf. (01) 57 34 62

Jens Koefoed (ansvarsh.)
Tlf. (01) 54 41 64

Specialredaktører

Erik B. Jonsen (DSB)
Esthersvej 19
2900 Hellerup

Ole-Chr. M. Plum (Privatbanerne)
Holmevej 8
4340 Tølløse

Jakob Stilling (Udland)
Blegdamsvej 72 A I
2100 København Ø

Bent Jacobsen (Foreningsnyt)
Maj Allé 62
2730 Herlev

Annonceekspedition

Dansk Jernbane-Klub
Glaciset 27
2800 Lyngby
Tlf. (02) 87 02 32
Postgiro 6 39 68 79

Oplag: 2.600 eksemplarer

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Indhold

Data ABC 1 116

Kan Växjö–Västervikbanen reddes? 122

Jernbanenyt – kort fortalt:

DSB 125

Udland 129

Frederik VII's kongevogn 130

Uetersener Eisenbahn 132

Læserne skriver 134

Bog anmeldelse 137

Dødsfald 137

Foreningsnyt 137

Et projekt med mange ubekendte

I dette nummer fortæller jeg en smule om den omtumlede skæbne, som er blevet Frederik VII's kongevogn fra 1854 til del, og jeg håber, at det sidste ord langtfra er sagt i sagen. Tværtimod formoder jeg, at der blandt bladets læsere er dem, som kan bidrage med flere oplysninger om denne interessante vogn. Skønt vi ved en del om denne, den ældste eksisterende, danske jernbanevogn, så er det samtidig en kendsgerning, at der er meget store huller i vor viden om den.

Allerede omstændighederne omkring vognens bygning er dårligt belyste. Vi kender navnet på den designer/kunstner, som forestod udsmykningen og indretningen af vognen i England. Hans liv og arbejde kan der yderligere redegøres for. Fra hans arbejde i forbindelse med kongevognen er der bevaret en farvelagt tegning, som viser udsmykningen af den ene langside; men det er uklart, om denne tegning viser bemalingen af vognen, eller om vi har at gøre med en arbejdsskitse, som lå til grund for det arbejde, som faktisk blev udført. Med hensyn til vognens indre ved vi kun, at vægge og loft var beklædt med silke. Hvorledes møbleringen m.m. var er ikke kendt, bortset fra toiletmøblerne. Vi ved ikke, hvem vognkonstruktøren var, og heller ikke, hvem der byggede vognen. DSB oplyser selv i de tidligste driftsmaterielfortegnelser, at leverandøren er ukendt, og kommer med den interessante forklaring, at det skyldes, at vognen blev anskaffet(!) inden statens overtagelse af jernbanedriften.

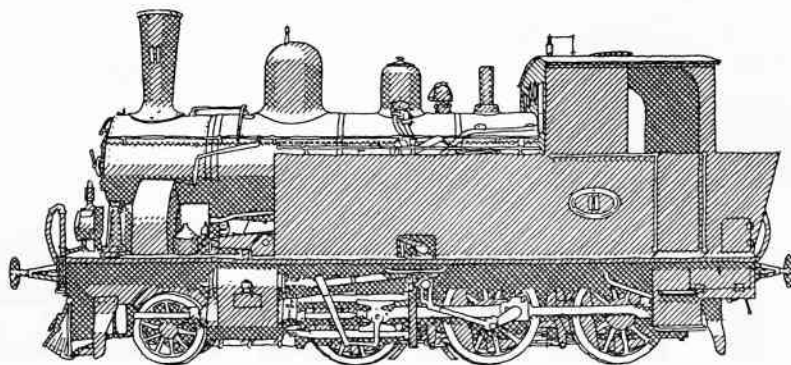
Med hensyn til den senere ombygning til salon- og inspektionsvogn, så ved vi ikke præcist, hvornår det midterste hjulsæt fjernedes, og således heller ikke, hvornår vognen fik de hjul, den havde i sine sidste år ved DSB. Det ville også være rart at vide noget mere om vognens møblering efter ombygningerne.

Brugen af vognen er et kapitel for sig. Vi kan i gamle driftsberetninger læse, hvor mange mil vognen kørte år for år, men vi ved ikke meget om, i hvilken forbindelse det skete. Der eksisterer et billede af kongevognen efter ombygningen, hvor den indgår i indvielsestoget for Herning–Holstebrostrækningen i 1904. Mere ved vi ikke.

Efter udrangeringen fylder oplysningerne bedre, men de er måske af mindre interesse i den nuværende situation, hvor det skal afgøres, hvad der videre skal ske med kongevognen. Kan nogen give et bud på, hvilken af vognens skikkelser den skal genopbygges i? Nær sagt alle bud vil være meget bekostelige, så det vil også være på sin plads at overveje forslag til, hvor pengene skal komme fra.

Et forslag, som har været fremme fra museumsside er, at vognkassen kunne bevares i sin nuværende tilstand. Så kunne dens historie frem til 1983 fortælles ved hjælp af modeller, plancher osv. Dette forslag går på tværs af DJKS almene indstilling til vort materiel: at det skal bevares i køreklar stand; men måske var denne løsning alligevel værd at overveje?

jens koefoed



DATA ABC

Lidt om damplokomotivets data – 1

Af Povl Wind Skadhauge

Det følgende er navnlig tænkt som en håndsrækning til de interessefæller, der nok med glæde beskæftiger sig med damplokomotiver (som vel 99,9% af alle jernbane-entusiaster?), men af en eller anden grund føler sig usikre, når de præsenteres for lokomotivernes data. Hensigten er således på ingen måde at give en samlet fremstilling af relevante fysiske og tekniske forhold med al den skyldige hensyntagen til kendt viden, det indebærer. Artiklen skal blot være en praktisk førstehjælp for »uindviede« – med hovedvægten på nogle forhold, hvor behovet for en vis vejledning springer særligt i øjnene, og man i hvert fald let kommer i tvivl om forståelse eller betydning. Læserne må altså søge andetsteds efter en beskrivelse af damplokomotivets indretning og virkemåde, fx i William Bay: Danmarks Damplokomotiver, København 1977, kapitlet »Damplokomotivets enkelte dele«, og i Hans Alkjærs supplement fra 1979, i afsnittet »Lidt om dampmaskinens virkemåde – og om specielle styringer«. Begge de nævnte forfattere har for øvrigt ved kritisk gennemsyn af det foreløbige manuskript til nærværende artikel og med gode råd gjort deres til, at resultatet skulle blive brugbart. Artiklens forfatter er taknemlig herfor; det bør læserne også være!

To slags data

Selvsagt drejer det sig her ikke om historiske data, hvortil fx hører oplysninger om konstruktører, byggested, byggeår, ombygningsår, udrangeringstidspunkt, stationering, faktisk anvendelse i tid og rum, ejendomsforhold, literering og driftsnumre. Forståelse af den slags data kræver normalt ingen særlige forudsætninger, hvorimod en vis baggrundsviden er nødvendig, hvis man skal læse tekniske specifikationer med udbytte. Ikke sjældent anføres data af begge slags i samme opstilling eller i nær sammenhæng, og det skal pointeres, at man er nødt til at benytte enkelte historiske data til identifikation, selv om det i øvrigt kun er tekniske data, man beskæftiger sig med. Bindeleddet vil

typisk være klassebetegnelsen (litra eller andet). I sig selv er den ikke en teknisk oplysning, men antager for kenderen i nogen grad denne karakter, idet han her tilknytter sin tekniske viden om konstruktionen.

Udvalg

Det til en bestemt lokomotivkonstruktion hørende sæt af egentlig tekniske data er nærmest uoverskueligt stort. Men det skal man ikke lade sig skræmme af. Hovedparten har en ret begrænset anvendelse, og mange data er fx kun interessante for dem, der skal bygge eller vedligeholde et lokomotiv af den pågældende slags. Visse data fremtræder derimod som informationer af mere generel interesse. Der er ganske vist ikke noget helt bestemt udvalg, man i enhver situation betragter som hoveddata. Men selv om spredningen endda synes stor, kan der spores en vis tendens. Disse forhold er illustreret i skema 1, hvor der gives eksempler fra dansk og udenlandsk litteratur på, hvilke mål, vægte og andet, det i publikationer af forskellig art er fundet passende at oplyse. En række af de almindeligste specifikationer vil blive kommenteret senere i artiklen, og i sig selv er skema 1 kun en »efterretningssag«.

Fremmede gloser

Man kan som oftest se af sammenhængen, hvad fremmedsprogede udtryk i den aktuelle emnekreds betyder. Alligevel er eksempler på tyske og engelsk/amerikanske betegnelser medtaget i skemaet, under hensyn til bogmakedet. For en sikkerheds skyld skal endvidere følgende svenske glosers betydning anføres:

eldstad = fyrkasse
 eldyta = hedeplade
 kolv = stempel
 kolvslid = cylinderglider, stempelglider, rundglider
 kuliss = kvadrant
 kuliss-tärning = kvadrantklods
 omkastningsstång = skiftestang
 panna = kedel
 planslida = fladglidere
 rostytta = risteflade

slidskåb = gliderkasse
 slidstyring = gliderstyring
 tuber = rør
 tvärstycke = krydshoved
 vev = krumtap
 vevstake = drivstang
 ångtryck = damptryk

Men mere skal der heller ikke gøres ud af det rent sproglige her, for øvrige svenske udtryk ligner de danske så

meget, at man ikke kan være i tvivl om meningen. Og kendskabet til, hvad ting og begreber hedder på dansk og svensk, giver tilstrækkeligt grundlag for at forstå de tilsvarende norske ord. Hvertill så kommer, at det om sammenhængen anførte netop gør læseren ret uafhængig af det sproglige detailkendskab. Når tallenes størrelsesorden og de benyttede enheder tages i betragtning, er det i realiteten slet ikke noget problem at benytte sig af fx hollandske, franske eller italienske tabeller, selv om man ikke ellers kender disse sprog.

SKEMA 1. EKSEMPLER PÅ UDVALG AF DAMPLOKOMOTIVERS DATA

De fleste data er i de nævnte bøger givet i tabeller, en del dog i teksten og/eller som påskrift på typeskitser.

I nogle af bøgerne findes yderligere tekniske data, fx højde- og breddemål eller informationer om bremsesystem og belysning, der er udeladt i denne oversigt.

Data-rækkefølgen varierer ligesom udvalget fra den ene publikation til den anden, og den her benyttede rækkefølge er for så vidt tilfældig, som der ikke er nogen helt fast praksis at følge.

Ikke-udfyldt cirkel markerer, at kun nogle tal eller fakta af den pågældende art foreligger, eller at oplysning om forholdet er helt eller delvis underforstået.

X incl. tender

ENGELSK	TYSK	DANSK	De danske Statsbaner - Driftsmateriel I, 1941	Statens Järnvägars Lokomotiv, del I, 1927	Bay: Danmarks Damplokomotiver, København 1977	Bruce: The Steam Locomotive in America, New York 1952	Diehl m. fl.: Normalspårige ånglok vid SJ, Växjö 1973	Jensen: Damplokomotiver, København 1971	Obermayer: Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven, Stuttgart 1969	Ostendorf: Ungewöhnliche Dampflokomotiven ... , Stuttgart 1975	Ransome-Wallis (red.): World Railway Locomotives, London 1959	Reder: The World of Steam Locomotives, Poole 1975	Tuplin: British Steam Since 1900, Newton Abbot 1975	Weisbrod m. fl.: Dampflokomotiv, Berlin 1978	Enheder i metersystemet	Enheder i yard-pound systemet
Leading dimensions	Hauptabmessungen	Hoveddata														
Gauge	Spurweite	Sporvidde	○	○	●	●	●	●	●	●	●	●	○	○	mm	ft in
Minimum track radius	Kleinster Bogenhalbmesser	Mindste kurveradius	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	m	ft
Maximum axle load	Grösste Achslast	Største akseltryk	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	t	lb	
Wheel arrangement	Achsfolge	Hjularrangement	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
Number and kind of cylinders	Zahl und Art der Zylinder	Cylinderantal og -art	○	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●		
Cylinder dia. x stroke	Zylinderdurchmesser x Hub	Cylinderdiameter x slag	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	mm	in
Type of valve and valve gear	Art und Steuerung der Schieber	Glidertype og -styring	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●			
Coupled wheels dia.	Treibraddurchmesser	Drivhjulsdiameter	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	mm	in	
Leading/trailing wheels dia.	Lauf- und Antriebsraddurchmesser	Løbehjulsdiameter	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	mm	in	
Tender wheels dia.	Raddurchmesser des Tenders	Tenderhjulsdiameter	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	mm	in	
Boiler pressure	Kessel(über)druck	Kedeltryk	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	kg/cm ²	psi	
Boiler measurements	Abmessungen des Kessels	Kedeldimensioner	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	mm	ft in	
Tube number and dimensions	Zahl und Grösse der Rohre	Rørantal og -dimensioner	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	mm	ft in	
Heating surface	Heizfläche	Hedeflade	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	m ²	sq ft	
Superheating surface	Überhitzerheizfläche	Overheders hedeflade	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	m ²	sq ft	
Firebox dimensions	Grösse der Feuerbüchse	Fyrkassedimensioner	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	mm	in	
Grate area	Rostfläche	Risteareal	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	m ²	sq ft	
Material weight	Leergewicht	Tomvægt	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	t	lb	
Weight in working order	Dienstgewicht	Tjenestevægt	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	t	lb	
Adhesion weight	Reibungslast	Adhæsionsvægt	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	t	lb	
Water capacity	Wasserkasteninhalt	Vandforråd	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	m ³	gal	
Fuel capacity	Brennstoffvorrat	Brændselsforråd	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	t m ³	tons gal	
Weight of tender	Gewicht des Tenders	Vægt af tender	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	t	lb	
Over-all length	Länge über Puffer	Længde over puffere	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	mm	ft in	
Wheelbase measures	Achsstände	Akselafstande	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	mm	ft in	
Maximum speed	Höchstgeschwindigkeit	Maksimalhastighed	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	km/h	mph	
Tractive effort	Zugkraft	Trækraft	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	kg	lb	
Power output	Leistung	Ydelse (effekt)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	HK PS	hp	

Traditionelle enheder

I de sidste kolonner af skema 1 er anført sædvanligt benyttede enheder i henholdsvis metersystemet og det engelske yard-pound system. Forkortelserne i sidstnævnte skrives til tider med punktum efter og i nogle tilfælde med flertalsformens s, men den officielle form er uden. Betydningen er følgende:

- in = inch = engelsk tomme
 ft = foot = engelsk fod
 sq ft = square foot = engelsk kvadratfod
 gal = gallon. Der vil som regel kun være anført gal, men det er nødvendigt at gøre sig klart, om det er britiske gallons (UK gal) eller amerikanske (US liq gal), der menes. Den britiske, såkaldte imperial gallon, som gælder både vådt og tørt, er nemlig 20% større end den amerikanske, der er en videreførelse af den gamle engelske wine gallon. Se skema 2.
- lb = pound avoirdupois = engelsk vægt-pund
 tons = tons. Her gælder det ligesom ved gallon, at britisk og amerikansk mål er forskelligt. I engelske tekster er en long ton den normale enhed, hvorimod man i amerikansk litteratur må forvente brugen af short ton som enhed, når andet ikke fremgår. Hvor det er nødvendigt i samme tekst at skelne mellem disse enheder, kan den britiske ton være betegnet UK tn eller I tn, og USA-enheden skrives på tilsvarende måde US tn eller sh tn. Forveksling med metriske tons (= 1.000 kg) er ikke den store fare, da denne enhed i engelsk/amerikansk litteratur normalt forkortes t eller skrives fuldt ud: metric tonnes.
- mph = miles per hour = engelske mil i timen
 psi = pounds per square inch = pund pr. kvadrat-tomme
 hp = horsepower = hestekraft, men med et lidt andet definitorisk grundlag end HK (på tysk PS = Pferdestärke).

Omregning vil ofte være til fordel, især hvis man kun føler sig rigtigt hjemme i et af systemerne. Der er ingen naturgiven forbindelse, kun vedtagne omregningstal, som til dels følger hinanden. De til formålet vigtigste er anført i skema 2, hvor også omregningsfaktorer for de i næste afsnit omtalte nyere enheder er medtaget. Antallet af decimaler er begrænset, fordi resultaterne alligevel afrundes så meget, at yderligere decimaler overflødiggøres.

Nyere enheder

I en del – især tysk – litteratur fra de senere år er benyttet kp (kilopond) og Mp (megapond; 1 Mp = 1.000 kp) som kraftenheder. Og på tilsvarende måde er tryk angivet i kp/cm² (= teknisk atmosfære, forkortet at). Det hænger sammen med, at masse-enhederne kg og t faktisk ikke samtidig kan være kraftenheder; i fysikkens sprogbrug er kraft = masse gange acceleration. 1 kp (der også har været benævnt kraftkilogram, forkortet kg*) defineres som den kraft, der giver massen 1 kg en acceleration i størrelse svarende til den såkaldte standardtyngdeacceleration. (Denne er en rent praktisk, international vedtagelse, nødvendiggjort af tyngdeaccelerationens geografiske variation, og udgør 9,80665 m/s².) Mere »populært« udtrykt er 1 kp altså omtrent = vægten ved jordens overflade

SKEMA 2. OMREGNINGSFAKTORER

Længde	
1 in = 25,4 mm	1 mm = 0,039 in
1 ft = 304,8 mm = 0,3048 m	1 m = 3,28 ft
Areal	
1 sq ft = 0,0929 m ²	1 m ² = 10,76 sq ft
Rumfang	
1 UK gal = 0,00453 m ³	1 m ³ = 220,62 UK gal
1 US liq gal = 0,00378 m ³	1 m ³ = 264,17 US liq gal
1 US liq gal = 0,8327 UK gal	1 UK gal = 1,201 US liq gal
Masse	
1 lb = 0,4536 kg	1 kg = 2,205 lb
1 UK tn = 1,016 t	1 t = 0,984 UK tn
1 US tn = 0,907 t	1 t = 1,102 US tn
1 US tn = 0,893 UK tn	1 UK tn = 1,120 US tn
(1 sh tn = 0,893 I tn)	(1 I tn = 1,120 sh tn)
Hastighed	
1 mph = 1,61 km/h	1 km/h = 0,62 mph
Kraft	
1 lb = 0,4536 kg (0,4536 kp)	1 kg = 2,205 lb (1 kp)
1 Mp = 1000 kp	1 kp = 0,001 Mp
1 N = 0,102 kp	1 kp = 9,807 N
1 kN = 101,97 kp	1 kp = 0,00981 kN
Tryk	
1 psi = 0,07 kg/cm ² (0,07 kp/cm ²)	1 kg/cm ² = 14,22 psi (1 kp/cm ² eller 1 at)
1 bar = 1,02 kp/cm ²	1 kp/cm ² = 0,981 bar
Effekt	
1 hp = 1,014 HK (PS)	1 HK = 0,986 hp
1 kW = 1,360 HK	1 HK = 0,736 kW
De fleste forkortelser findes forklaret i tekstafsnittene "Traditionelle enheder" og "Nyere enheder"	

af en masse på 1 kg – og derfor har der fx i lokomotivteknisk praksis ikke været særlige problemer i at bruge kg i stedet for kp eller kg/cm² i stedet for kp/cm².

Særlige kraft- og tryk-enheder findes også i tilknytning til yard-pound systemet, men har dog næppe vundet synderligt indpas i tabeller over damplokomotiv-data. Derimod må man forudse, at »nye« enheder fra SI-systemet efterhånden vil figurere, også når det gælder damplokomotiver. (SI = Systeme International d'Unités = det internationale enhedssystem, vedtaget 1960. Indført i Danmark 1977 ved lov). I så fald vil kraft blive anført i N (newton) eller kN (kilonewton; 1 kN = 1.000 N), evt. MN (meganewton; 1 MN = 1.000.000 N). Tryk kan fx skrives i bar, og effekt vil uden al tvivl blive udtrykt i kW (kilowatt), som det er sædvanligt ved el- og diesellokomotiver.

De enkelte data

Her følger forskellige råd og vink om, hvorledes en del af de sædvanligt forekommende specifikationer kan »læses«. Rækkefølgen svarer (med overspringelser) til skema 1. Til trækraft og adhæsiønsvægt er der dog så mange kommentarer, at de er samlet i særskilte afsnit, som udgør artiklens 2. del.

Mindste kurveradius. Oplysninger herom angår ikke egentlige jernbanestrækninger (hvor der ganske vist i »skrap-

pe« kurver kan være hastighedsbegrænsninger), men sporforbindelser, hvor der altid køres langsomt, fx til remise eller i havneområder. Tallene, der kan være forskellige ved forlæns og baglæns kørsel, er ikke altid fuldt sammenlignelige. Der kan nemlig være forudsat en sporudvidelse, altså en større afstand mellem skinnerne i kurver, således at sporvidden er forøget dér. Og størrelsen af en sådan sporudvidelse er ikke fastsat ens ved alle baneforvaltninger.

Største akseltryk. Akseltryk forstås sædvanligvis og også her som et hjulpars tryk på skinnerne, altså trykket pr. aksel og ikke på akslen. Men der findes faktisk eksempler på det modsatte.

Største akseltryk er bestemmende for, på hvilke strækninger det pågældende lokomotiv må benyttes. Mangler oplysning, kan man dividere adhæsionsvægt med antal aksler i den koblede hjulgruppe. Eventuelle løbehjul og tenderhjul har sjældent hårdere belastning end de koblede hjul (men det er forekommet, ikke mindst ved det i forrige århundredes Europa så almindelige hjularrangement 1B). Fremgangsmåden giver imidlertid kun en omtrentlig værdi, idet vægtfordelingen på de koblede hjul ikke altid er helt ensartet, selv om det er tilstræbt; især på ældre lokomotiver kan mærkbar forskel findes.

Akseltryktallene kan i praksis afvige noget fra anførte værdier, afhængigt af beregningsforudsætninger m.m. Endvidere må det erindres, at de kun angiver de lodrette, statiske tryk, der findes under stilstand. Under kørsel forekommer (som følge af selve princippet i det traditionelle damplokomotiv) hastighedsafhængige trykvariationer -- et af de forhold, der bestemmer maksimalhastigheden.

Hjularrangement kan fremgå af typeskitse eller være oplyst i et af de sædvanlige systemer til typebetegnelse. For dem, der ikke er helt fortrolige med systemerne, er de beskrevet i en indskudt »satellit-artikel« (som andre roligt kan springe over).

Cylinderantal og -art. Oplysninger herom, der ligesom hjularrangementet tjener til typebestemmelse, er også hyppigt givet i kode. Mærkeligt nok er det for øvrigt sjældent, cylindrenes placering ud- eller indvendigt i forhold til rammen angives. Placeringen er oftest underforstået, og »art« går derfor normalt kun på spørgsmålet om højtryk alene (enkelt ekspansion) eller højtryk og lavtryk (compound-maskineri).

Cylinderdiameter og slaglængde. Hvis disse tal er anført som et produkt, står diameteren (indv.) altid først og slaglængden sidst. (Her er faktorernes orden altså for en gangs skyld ikke ligegyldig!).

Drivhjulsdiameter. En gammel engelsk tommelfingerregel går ud på, at en maskines maksimalhastighed målt i miles per hour vil svare til drivhjulsdiameteren målt i inches. Omregnet til metersystemets enheder bliver det 63 km/h for hver 1.000 mm. Til 1.750 mm drivhjul svarer altså fx $63 \times 1.750 : 1.000 = \text{ca. } 110 \text{ km/h}$. Baggrunden er naturligvis, at antallet af bevægelser pr. tidsenhed for stempler, glidere og stænger m.v. i kraft af selve damplokomotivets princip er omvendt proportionalt med drivhjulsstørrelsen. Man har overalt i verden inddelt lokomotiver i tråd hermed og under iagttagelse af, at den tekniske udvikling efterhånden tillod større hastigheder i forhold til hjuldiameteren. Som blot et enkelt eksempel på administrative inddelingsregler skal citeres disse retningslinier, som lå

bag den efter oprettelsen af Deutsche Reichsbahn etablerede nummerplan og klassificering:

Hovedtype	Maks.hast.	Drivhjulsdiam.
Eksprestogslokomotiv	Over 110 km/h	Over 1.750 mm
Persontogslokomotiv	91-110 km/h	1.601-1.750 mm
Godstogslokomotiv	Indtil 90 km/h	indtil 1.600 mm

Andre faktorer (køreegenskaber, kontravægte i hjul, længde af koppelstænger) kan sætte snævrere grænser for hastigheden end maskineriets frekvens. Derfor passer den nævnte tommelfingerregel ikke altid særlig godt, fx er dette tilfældet med en del danske lokomotiver. Alligevel giver drivhjulsdiameteren i kombination med hjularrangementet et godt fingerpeg om, hvilke togarter lokomotiver egner sig til.

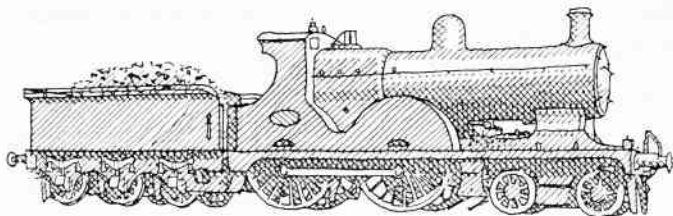
Kedeltryk. Det er strengt taget forskellen mellem trykket i kedlen og atmosfærens tryk, der anføres. I megen nyere tysk litteratur er i konsekvens heraf brugt betegnelsen Kesselüberdruck i stedet for Kesseldruck.

Hedeflade. Undertiden bruges udtrykket fordampningshedeflade -- som modsætning til overheder-hedefladen. Uanset dette er det af hensyn til sammenlignelighed nødvendigt at vide, om anførte størrelser gælder den mod vand eller ild/røg vendende side. Fx har det i Tyskland og herhjemme været sædvane at regne med den ildberørte side, men i England med den våde side, der er 8-10% større. Går man modsat vej, er forskellen (nedgangen) 7-9%.

Hvordan hedefladens størrelse indgår i en beregning af kedlens kapacitet, afhænger af den tilladelige/tilladte største hedefladebelastning, og arealet fortæller ikke helt direkte, hvor meget kedlen kan præstere. »Dimensionen« af hedefladebelastningen er $\text{kg/m}^2\text{h}$, dvs. at det anførte tal angiver, hvor mange kg vand, der må beregnes fordampet pr. m^2 hedeflade i løbet af en time. Der er tale om en gennemsnitsværdi, idet fyrkassens »strålingshedeflade« er langt mere effektiv pr. arealenhed end kedlorene »konvektionshedeflade«, der ydermere giver mindre og mindre varme, jo længere man kommer væk fra fyret og frem mod røgstammeret. Deri ligger betydningen af at anføre de to slags hedeflader hver for sig, som det af og til gøres. Men i øvrigt fastsættes hedefladebelastningen administrativt på erfaringsmæssig basis som et kompromis mellem hensynet til en rimelig høj ydelse og ønsket om at skåne kedlen. Nogle taleksempler: Ved konstruktionen af Deutsche Reichsbahns standardlokomotiver (Einheitslokomotiven) regnede man med $57 \text{ kg/m}^2\text{h}$, mens man ved nyere tyske kedler med forbrændingskammer har kunnet gå op i området $65-75 \text{ kg/m}^2\text{h}$, idet strålingshedefladens procentvise andel her er steget fra ca. 8% til 10-12% af hele hedefladen. Normale »driftsværdier« oversteg dog i praksis sjældent $40-50 \text{ kg/m}^2\text{h}$.

Overheder. Overheder-arealet taget i % af fordampningshedefladen giver et -- ganske vist ikke særlig præcist -- udtryk for, hvor stor overhedning, der tilstræbes. Ved den almindelig kendte (Schmidtske) røgrørsoverheder kan man træffe værdier i hele området fra næsten ingenting til 47-48%. Det normale ligger dog mellem 30 og 45%, og i fortsættelse af foranstående eksempel på hedefladebelastning kan nævnes en Reichsbahn-norm på 35%, som for resten ikke blot litra N, men også andre af de store DSB-damplokomotiver ligger nær.

(fortsættes side 121)



Lancashire & Yorkshire Railway nr. 1098, bygget 1891 og ombygget 1909 og 1921. Hjulstilling 4-4-0 efter Whyte-systemet.

KODEMÆSSIG TYPEBETEGNELSE AF DAMPLOKOMOTIVER

Nogle jernbaneforvaltninger har brugt litererings- og/eller nummereringssystemer, der indbefattede data af forskellig art. Det er dog ikke dem, der er emnet her, men de to generelle systemer, der har vundet størst udbredelse, og hvor fx en dansk R-maskines hjularrangement noteres henholdsvis 4-6-0 og 2C eller mere udtømmende 2'C.

Whyte-systemet

Det ene system blev opfundet år 1900 af en teknisk medarbejder ved New York Central Railroad, Frederic M. Whyte (1865-1941). Man havde i Amerika som i Europa næsten fra begyndelsen nævnt hjulenes antal som noget af det første, når et damplokomotiv skulle karakteriseres. Og en tid var det også tilstrækkeligt. Men efterhånden som maskinerne voksede i størrelse og fik flere hjulsæt, blev der problemer. Man klarede sig i nogen udstrækning med typenavne. Men der var fx helt op til 9 forskellige hjularrangementer alene til ikke-leddede lokomotiver med 10 hjul, og et udtryk som ten-wheeler kunne altså let misforstås, omend det oftest er brugt om en bestemt af de 9 typer.

I Whyte-systemet, som efterhånden er kommet i brug i hele den engelsktalende del af verden, opdeles hjulene ganske simpelt efter deres art; man nævner antallet i hver hjulgruppe for sig, begyndende forrest, dvs. i den ende af lokomotivet, hvor røgekammeret er placeret. Det er altid nødvendigt at notere et nul først og/eller sidst, hvis der ingen løbehjul er foran og/eller bag de hjul, hvorigennem den drivende kraft overføres. 4-4-0 og 0-4-4 er fx to helt forskellige typer, og hvis der kun noteres 4-4, kan man ikke se, hvilken af dem, der menes.

Ved lokomotiver med delt drivværk, herunder leddede lokomotiver af kategorierne Meyer og Mallet, bruges fire positioner efter samme princip som de tre ved konventionelle lokomotiver. Til betegnelse af Garratt-lokomotiver plejer man derimod at notere de to maskin- enheders hjularrangementer hver for

sig og forbinde dem med tegnet +. Da akselrækkefølgen i den ene maskin- del altid gentages i den anden, omend spejlvendt, bruges undertiden en anden form, idet man eksempelvis skriver double 2-6-2 i stedet for 2-6-2 + 2-6-2. Ved dobbelte Fairlie-lokomotiver kan både princippet for Mallet-maskiner m.fl. og for Garratts ses anvendt.

Er der forrådsbeholdere til vand og brændsel på selve lokomotivet, og dette altså er et tanklokomotiv (eller tenderlokomotiv, som det noget ulogisk kaldes i Danmark og Tyskland), tilføjes bogstavforkortelser således (idet eventuelle yderligere tanks tilstedeværelse ikke noteres):

T Almindelige sidetanke, sidevandkasser.

BT Back tank. Bagtank, dvs. vandbeholder anbragt bag førerhus. I nogle tilfælde opfattes dette som, at et lokomotiv er »sammenvokset« med sin tender. Skrives undertiden TB.

PT Pannier tanks. Kurvetanke. Vandkasser ophængt på kedlen som et par kurve på et lastdyr.

ST Saddle tank. Saddeltank. Vandbeholder lagt som et svøb op over kedlen.

WT Well tank. Ordret: brøndtank. Normalt dansk udtryk: rammevandkasse, dvs. beholder indbygget i og til dels begrænset af lokomotivets rammekonstruktion.

Da Garratt-maskiner pr. definition er tanklokomotiver, gøres der ved notering af disse hjularrangementer aldrig bogstavtilføjelser af nævnte art.

Det kontinentale system

Det andet generelle system kaldes ofte det kontinentale (antagelig et udtryk af britisk oprindelse). Det omtales også som det europæiske eller tyske, og det er af tysk afstamning, for så vidt som brugen af det blev vedtaget i 1908 af VDEV. De fire bogstaver står for den i 1846-47 grundlagte Verein deutscher Eisenbahnverwaltung, efter tilslutning af de schweiziske og skandinavi-

ske statsbaner i 1932 ændret til Verein mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltung, forkortet VMEV – og efter 2. verdenskrig ganske vist ikke formelt opløst, men i praksis afløst af UIC, det i 1922 grundlagte internationale jernbaneforbund, hvis franske betegnelse er: Union internationale des chemins de fer.

Grundtanken er egentlig den samme som i Whyte-systemet, men i stedet for hjulenes antal er det akslernes, der anføres. Den afgørende forskel – som har givet systemet dets udviklingsmuligheder – er imidlertid, at man til de hjul, som overfører den drivende kraft, betegner akslernes antal med store latinske bogstaver i stedet for arabertal. Det er så bogstavets plads i alfabetet, der tæller: A = 1, B = 2, C = 3 osv. Bindestreger bruges ikke, og det er heller ikke nødvendigt at anføre et nul for manglende løbehjul.

Til eventuel yderligere karakteristik af lokomotivet vedtog VDEV i 1924 at bruge følgende forkortelser i tilslutning til koden for akselrækkefølgen. Først noteres h, n eller t for henholdsvis Heissdampf = overhedet damp, Nassdampf = mættet damp, og Trockendampf = tørret damp. (Sidstnævnte står for svag overhedning og var allerede, da disse betegnelser indførtes, ved at gå af brug, og t ses derfor sjældent i denne betydning.) Derefter anføres cylindrenes antal – normalt 2, 3 eller 4 – og til sidst v for Verbundwirkung, hvis der er tale om et compoundlokomotiv, hvor dampen ekspanderer i flere cylindre efter hinanden.

Til at begynde med brugtes en bindestreg mellem koden og tilføjelserne; den var ikke påkrævet og er siden bortfaldet. Mere væsentlige blandt de senere modifikationer er tilkomsten af apostrof og parentes med bestemt betydning, hvorved den i forkortelser givne beskrivelse af lokomotivkonstruktionen også kan – men heller ikke altid skal – præciseres. Sammen med andre herefter forklarede tegn er de led i systemets videreudvikling til karakteristik af alle slags jernbanekøretøjer, ik-

ke mindst diesel- og elektriske lokomotiver (som Whyte-systemet ikke egner sig til):

' Apostrof efter akseltal eller -bogstav betegner, at de pågældende aksler ikke har deres lejer direkte i lokomotivrammen, men i en truck eller bogie og/eller er udformet som radialaksler. 2' betegner fx en toakslet løbehjulsbogie og C' en maskinbogie, der har tre aksler med koblede hjul.

() Parentes – og inden for denne eventuelt apostrof – bruges, når der i en maskinbogie eller bevægelig rammedel også er løbehjul. Fx kan forreste del af et Mallet-lokomotiv være noteret (1'D) og en maskin-enhed på et Garratt-lokomotiv (2'C1').

+ Plus anvendes som forbindelses-tegn ved principielt selvstændige, men under driftsforhold sammenkoblede køretøjer, og kan således bruges mellem damplokomotiv og tender. Det sker navnlig ved notation af drivtendere.

o Lille nul som indeks til kodebogstav for drivhjulsaksler betegner, at disse hjulsæt ikke er koblet indbyrdes, men drevet hver for sig. Inden for damplokomotivets område forekommer o kun ved visse særtyper.

Systemernes brug i litteraturen

Det oprindelig af VDEV indførte system har i sin nuværende form UIC-status.

men stadig er Whyte-systemet fremherskende i engelsksproget jernbanelitteratur (og det bliver næppe anderledes nogensinde – ikke blot på grund af konservatisme, men også fordi systemet virker så mundret og inden for sine begrænsninger fungerer udmærket). En gennemgang af danske og udenlandske tidsskrifter og bøger om damplokomotiver vil i øvrigt vise, at begge de generelle systemer kun sjældent »tales rent«. Der forekommer både historisk og lokalt betingede »dialekter«, og det sker, at de to »sprog« sammenblandes eller udvides med uofficielle »gloser«. Men forståelsesvanskeligheder af denne grund er næsten udelukket, når man først er bekendt med systemerne i deres grundform, og det er ikke nødvendigt at gå nærmere ind på de mange afvigelser fra standard. Blot skal det for en sikkerheds skyld nævnes, at Whyte-systemet kan være brugt med cifrene skrevet tæt sammen uden bindestreger imellem.

Typebetegnelse af tendere

Tyske tendere er i tysk litteratur ofte klassificeret med indtil fem positioner på en måde, der kan betragtes som en udvidelse af det kontinentale systems »ordforråd« således:

1. Forkortelse for tidligere Länder-

bahn. Ved en af DR eller DB udviklet tender anføres intet.

2. Akselrækkefølge i det kontinentale system.

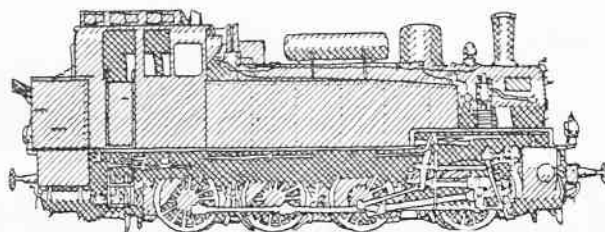
3. Bogstavet T for tender.

4. Et tal, som angiver vandrummets kapacitet i m³. Angives i helt tal eller med en decimal.

5. En eventuel tilføjelse, som kan være St for strømliniebeklædning, Kab for togfører kabine, Kon for kondensationsindretning, Kst for anlæg til fyring med kulstøv og Öl for olietank (til olie-fyring).

Eksempler: pr 3 T 16,5 er en tre-akslet tender af preussisk oprindelse med en mulig vandbeholdning på 16,5 m³; 2'3 T 38 St er en strømliniebeklædt standardtender med en toakslet bogie og derefter 3 aksler lejret i selve rammen, dens vandtank rummer i alt 38 m³.

I danske bøger om damplokomotiver er tender hyppigt betegnet T efterfulgt af et tal, der fortæller, hvor mange aksler tenderen har. Fx kan en R-maskine med sin tender noteres 2C-T4 eller 2C T4. Er der intet tal efter T, og dette bogstav står umiddelbart efter lokomotivets hjularrangement, evt. placeret som indeks, drejer det sig om et tanklokomotiv/tenderlokomotiv. En S-maskine skrives fx 1C2T eller 1C2T. Lille t har også været brugt: 1C2t, idet store T da forbeholdes tender i betydningen selvstændigt køretøj.



Eksempel på et tysk tenderlokomotiv (eller tanklokomotiv), som efter det kontinentale system betegnes Dn2, preuss. T 13, første byggeår 1910.

Muligvis giver forholdet mellem overhedefladen og ristarealet et lige så godt (eller dårligt?) mål for den tilstræbte overhedning. I denne forbindelse bemærkes, at der ikke er noget fast forholdstal mellem fordampningshedeflade og risteflade.

Ristareal. Arealet (fladen) beregnes efter fyrstens fulde længde og bredde (og kan ikke sjældent være mere end dobbelt så stort som det frie areal mellem ristens stænger). Med fast brændsel som kul opnås kun en effektiv forbrænding, når brændslet ligger i et ikke særlig tykt lag på risten. Størstedelen af den til forbrændingen nødvendige luft tilføres nedefra op gennem risten. Derfor er ristens størrelse bestemmende for hvor stor en varmemængde, der i et givet tidsrum overhovedet kan frembringes og via hedefladerne opvarme vand og producere damp. Med andre ord: ristarealet sætter den primære grænse for lokomotivets vedvarende ydelse.

Ved sammenligning må man tage hensyn til det benyttede brændsel. Jo mindre værdi dette har, desto større rist er nødvendig under i øvrigt lige betingelser. Flere modstridende hensyn gør sig desuden gældende. Til lokomotiver, der kører lange strækninger uden stop, hvor der kan renses, bør risten være stor for ikke at blive for hårdt belastet, så der dannes slagger. Men stor rist kan føre til højere temperatur i røgstammeret og dermed mindre god brændselsøkonomi.

Tomvægt: Størrelsen fortæller bl.a., hvilke kraner eller andet grej, der er nødvendigt til løft af lokomotivet/tenderen.

Tjenestevægt alene eller i kombination med lokomotivets eller dette og tenderens længde er afgørende for, hvilke broer og andre bærende konstruktioner, det må befære. I denne forbindelse oplyses undertiden en »metervægt« (di-

mension: tons pr. meter, forkortet t/m), dvs. hvor meget lokomotiv og evt. tender vejer pr. løbende meter. Metervægten findes ved division af tjenestevægt med længde over puffere.

Tanklokomotivers totalvægt – og dermed også adhæsionsvægten – går ned, efterhånden som forrådene af vand og brændsel forbruges. Modstandere af tanklokomotiver har altid brugt dette som argument. Til gengæld anføres tjenestevægt og adhæsionsvægt for tanklokomotiver somme tider beregnet med en nærmere angivet brøkdel, fx $\frac{2}{3}$, af de maksimale forråd.

Vandforråd. I nogle tilfælde (visse selskaber i England, Frankrig og Nordamerika) kan forklaringen på en tenders forholdsvis lille vandkapacitet være, at der er forudsat vandoptagning under kørslen fra vandrender mellem skinnerne på bestemte strækingsafsnit (der nødvendigvis måtte have vandret længdeprofil!). På den engelske Great Western Railway såvel som LNER og LMS har man også haft tankmaskiner beregnet til vandoptagning under kørsel – i begge retninger.

Brændselsforråd. En gang imellem kan transformation mellem omgivelser i rumfang og vægt være nødvendig. Man kan da regne med følgende omtrentlige værdier (ved eventuel beregning ud fra opgivelser i yard-pound systemet må skema 2 tages til hjælp):

1 m ³ rummer 0,4 t koks	1 t koks fylder 2,5 m ³
1 m ³ rummer 0,7 t kul	1 t kul fylder 1,4 m ³
1 m ³ rummer 0,9 t olie	1 t olie fylder 1,1 m ³

For træ kan desværre ikke gives tilsvarende tal, jf. den evigt tilbagevendende diskussion af, hvad man forstår ved en rummeter brænde, samt de forskellige træsorters afvigende rumvægte.

Vægt af tender. Se tomvægt og tjenestevægt.

Længde over puffere (eller tilsvarende ved automatkoblingssystemer, altså totallængden) har betydning for pladsen i remiser, værksteder o.a.

Akselafstande. Den totale akselafstand, dvs. eventuel tenders aksler medregnet, er bestemmende for, hvilke drejeskiver og skydebroer der kan benyttes. Fast akselafstand i kobbelhjulgruppen spiller ind i spørgsmålet om kurveradier og er desuden af betydning for lokomotivets retningsstabilitet. Afstande mellem enkelte aksler kan det være nødvendigt at regne med sammen med akseltryk m.v. ved dimensionering af de enkelte led i bærende konstruktioner.

Maksimalhastighed er lige så fuldt et administrativt som et teknisk anliggende, og i lokomotivtabeller er det derfor sjældent den mulige og oftest kun den tilladte hastighed, der er anført.

Ydelse. Ydelse, også kaldet effekt, er arbejde pr. tidsenhed = kraft gange vej pr. tidsenhed = kraft gange hastighed. Taleksempel: et lokomotiv trækker med 60 km/h et tog under udøvelse af en kraft på 2.400 kg (eller rettere kp). $60 \text{ km/h} = 60.000/3.600 \text{ m/s} = 16,67 \text{ m/s}$. Effekten er $2.400 \times 16,67 \text{ kgm/s} = 40.000 \text{ kgm/s}$ (eller kpm/s) = $40.000/75 \text{ HK} = 533 \text{ HK}$, idet $1 \text{ HK} = 75 \text{ kgm/s}$. Når data for effekt opgives, må man vide, om de gælder den maksimale effekt, som kan præsteres i kortere tidsrum ad gangen, eller den effekt, der kan opretholdes vedvarende, fx i en time, uden overbelastning. Endvidere må man have rede på, hvilken af de i næste afsnit omtalte trækkræfter, den opgivne ydelse korresponderer med. Til indiceret trækraft svarer indiceret effekt, og således videre. (fortsættes)

Kan Växjö-Västervikbanen reddes?

Af Mogens Bruun

For 30 år siden udgjorde smalsporsjernbanerne i vort nærmeste naboland Sverige ca. 20% eller godt 3.000 km af Sveriges jernbanenet, og hovedparten af smalsporsbanerne havde en sporvidde på 3 svenske fod eller 891 mm. Disse baner var især af lokal betydning, men hovedparten af dem var store sammenhængende banenet, hvor man kunne foretage daglange rejser, men i dag findes kun den resterende del af Roslagsbanen ved Stockholm samt nogle kortere godsbaner og museumsbaner, foruden Växjö-Västervikbanen på 187 km, som i dag er hele Nordeuropas eneste længere smalsporsbane og derfor af stor kulturhistorisk værdi.

Som nævnt i min artikel »Nyt om Växjö-Västervikbanen« i »jernbanen« nr. 3/1985 blev persontrafikken på denne lange smalsporsbane nedlagt i fjor, idet SJs persontrafik ophørte den 19. august 1984, og de to berørte amtskommuner (Kronoberg Län og Kalmar Län) ønskede trafikken videreført med landevejsbusser, dels for at opnå statens 5-årige busetableringstilskud og dels for at få en ændret

geografisk spredning af trafikubuddet overfor publikum.

Der kører stadig godstog på delstrækningerne Växjö-Kvarnagården (35 km) og Västervik-Gunnebobruk (12 km), men eksistensen af den mellemste strækning Kvarnagården-Gunnebobruk (140 km) skyldes i første instans, at SJ under et møde den 15. august 1984 om banens fremtid har været så venlig at stille oprivningen i bero, indtil det kunne klarlægges, om de fem kommuner langs banen kunne motiveres til at købe banen af hensyn til fremtidig turiststogtrafik – og i anden instans at den tidligere kommunikationsminister Curt Bodström har påbudt de statslige og kommunale vejmyndigheder at stoppe projekteringen af et vejprojekt på banelinien mellem Spångenæs og Totebo i Vimmerby kommune.

Da det blev klart i foråret 1984, at den ordinære trafik ville ophøre, blev der dannet fem foreninger med navnet »Rädda Smalspåret«, nemlig en i hver kommune som banen gennemløber (Växjö, Uppvidinge, Hultsfred, Vimmerby og Västervik), og disse foreninger fik hurtigt godt 3.000

medlemmer i lokalbefolkningen, og senere er en »Rädda Smalspåret«-forening etableret i Stockholm.

Den i min juni-artikel omtalte forkøbsret til det rullende materiel er delvis benyttet, idet foreningerne fra SJ har købt banens ti skinnebusser (otte motorvogne litra Yp og to styrevogne litra UBFYp og UBYp) og det tilhørende reservedelslager (herunder 38 gearkasser!), medens købet af et mindre diesellokomotiv, fire overførselsvogne (til transport af normalsporsvogne på banen) og et antal smalsporsgodsvogne er stillet i bero, indtil SJ kan overse om noget af dette materiel midlertidigt skal bruges andetsteds.



På dette postkort fra »Rädda smalspåret« passerer en enlig skinnebus Hjørted på vej mod Hultsfred den 3. juni 1978. Foto: Bertil Eriksson

Desværre blev det ikke muligt denne sommer at benytte de planlagte skinnebusser til den planlagte **gennemgående** turisttogstrafik, idet den midlertidige køretilladelse – formentlig efter politisk pres mod SJ – blev ledsaget af et helt urimeligt krav om ansvarsforsikring på 50 mio. kr. for trafik på den **mellemste** del af banen (som SJ ikke benytter, og hvor SJs baneafdeling ikke længere har ansvar for sporets tilstand), medens man ellers kræver ansvarsforsikring på 5 mio. kr. for privat museumsbanetrafik på SJ-ejede baner.

Var den gennemgående trafik kommet i gang, kunne man vente en sådan popularitet og opmærksomhed, at det havde gavnet forhandlingsmulighederne for en permanent ordning – men efter omstændighederne blev der i stedet etableret turisttrafik mellem Växjö og Braås samt mellem Västervik og Gunnebobruk, sidstnævnte sted sådan at man kunne rejse ud med skinnebus og hjem med skib, eller omvendt.

I eftersommeren startede den svenske valgkamp op mod rigsdags- og kommunalvalget den 15. september, og dette valgs efterspil kan meget vel blive banens faktiske redning. Som omtalt i min juni-artikel havde de tre sydlige kommuner en positiv indstilling til turistbanesagen, medens Vimmerby og Västervik var negativt indstillede. Vimmerby fordi kun 13–14 km af banen gik gennem Vimmerby kommunes yderste sydlige område, og banen derfor var af ubetydelig turistmæssig betydning for kommunen – men under en konference i december 1984 om banens fremtid gav kommunen positiv tilslutning til planerne for banens bevarelse. Derimod fører det for vidt at komme ind på Västerviks negative indstilling, men stort set kan

den henføres til traditionel »vane-tænkning«. Flertallet af byens politikere havde ingen særlig fornemmelse for banens **kulturhistoriske og turistmæssige værdi** og har næppe anet, at banens persontrafik havde pæn fremgang de sidste fem år inden nedlæggelsen.

At Västervik kommune var negativt indstillet til turistbanesagen virkede lidt barokt på mig og mange andre, idet netop Västervik i særlig grad kunne påregne at få turistmæssig gavn af en eventuel kommende turistbanetrafik – men da det skinnede igennem, at man troede at banen **kun** havde rent **lokal** interesse for de 3.000 personer (heraf 800 i Västervik), som var medlemmer i »Rädda Smalspåret« fandt jeg det rigtigt i min juni-artikel at gøre bladets læsere opmærksomme på muligheden for at give deres personlige mening til kende i individuelle breve til den svenske trafikminister og til Västerviks kommunalbestyrelse.

Som bekendt er Dansk Jernbane-Klub en upolitisk forening, og bladet »jernbanen« ikke noget politisk kampinstrument, men da den frie meningstilkendegivelse er en af demokratiets grundpiller, har det glædet mig at erfare, at et betydeligt antal medlemmer i sommerens løb har tilskrevet de svenske myndigheder, og i den lokale presse i Västervik, som åbenbart har kontakt med kommunen, har disse breve fået en særdeles positiv omtale og er taget som et klart **bevis** på banens turistmæssige interesse.

Særlig glædeligt var det, at en offentlig myndighed, Bornholms Amts Trafikselskab, tog bladet fra munden og tydeligt gjorde opmærksom på, at såvel politikere som turisterhvervenes folk på Bornholm dybt beklagede, at Rønne-Neksøbanen ikke var blevet bevaret. Traditionel drift kunne ikke svare sig, men der er i dag en så betydelig interesse for veteranjernbaner, at en turistbanetrafik, baseret på ulønnet arbejdskraft, i dag kunne have været en turistattraktion i særklasse. Sluttelig advarer Bornholms Amts Trafikselskab imod at begå samme fejl i Sverige, som den der skete i 1968 på Bornholm, med ordene: Det er kedeligt at være misundelig på en nabo, der har noget spændende, man gerne selv visse vise frem, og som man selv har haft engang – men har smidt væk.

Disse ord, de mange fornævnte breve samt en ualmindelig pæn skrivelse fra Norsk Jernbaneklubb, Krøderbanen, har givet de lokale politikere noget at tænke på – således at der mod slutningen af sommeren var sket et stemnings-skred i Västervik til fordel for banens bevarelse – en omspændende, man gerne selv ville vise frem, og som man presse og en hyppig og positiv behandling i svensk lokal-TV, som har orienteret om strømmen af venlige breve fra Danmark og Norge samt om smalspors sagen i det hele taget.

Tre uger før valgdatoen udsendte »Rädda Smalspåret« en 36-siders rapport om hele turistbanesagen og bad hver enkelt byråds kandidat om at svare JA eller NEJ til at ville gå ind for at Västervik kommune meldte sig som køber af sin geografiske andel af smalsporsbanen, forudsat at banen højst ville koste 800.000 kr. for denne kommune. Man bad om svar senest mandag den 9. september og ville før valget offentliggøre navnene på alle som sagde JA, NEJ eller ikke svarede. En sådan pression var jo nødvendig for at fremkalde en holdningstilkendegivelse til sagen – og resultatet blev, at 40 sagde JA, 7 var blanke, 4 sagde NEJ, men 30 undlod at svare, og disse var tilfældigvis alle fra socialdemokratiet. Onsdag den 11. september meddelte dette partis lokale formand, at partiet ville stemme kollektivt NEJ, og hvis det efter valget stadig havde 38 af byrådets 75 pladser, blev smalsporsbanen ikke bevaret.

Denne barske meddelelse vakte opsigt – ikke bare blandt de otte socialdemokrater, som havde sagt JA til smalsporet, men naturligvis også i pressen, idet såvel byens borgerlige avis »Västervik-Tidningen« som den socialdemokratiske »Västerviks Demokraten« i stort opsatte artikler torsdag den 12. september advarede sine læsere mod at stemme socialdemokratisk, hvis de ville »Rädda Smalspåret«.

Og det ville en stor del af dem. Socialdemokratiet gik 6% tilbage ved kommunevalget i Västervik, medens det i resten af landet kun gik ca. 2% tilbage. Da socialdemokratiet mistede flertallet og den automatiske adgang til borgmesterposten, og antallet af socialdemokratiske JA-sigere er større end de fire borgerlige NEJ-sigere, er der reelt flertal i Västervik for banens bevarelse, men statueringen af dette – gennem kommunens tilsagn om at ville være med til at forhandle med SJ om køb af banen – kan først ske, når de politiske konstitueringsaftaler er på plads i løbet af oktober.

Et vigtigt møde om banen fandt sted hos Kronobergs Länsstyrelse i Växjö tirsdag den 24. september, hvor det skulle afgøres, hvilke kommuner der ville indgå i en forhandlingsdelegation, som snarest muligt skulle forhandle med SJ, som jo havde tilladelse til at oprive banen, hvis forhandlingerne ikke var i gang 1. oktober 1985. Ved mødet gik de to kommuner i Kronoberg Län (Växjö og Uppvidinge) ind på at ville forhandle med SJ. Hultsfred kommunes repræsentant meddelte, at kommunen ville forholde sig afventende, men meddelte pressen, at hun personligt ikke havde noget imod, at kommunen sluttede sig til forhandlingsgruppen – hvilket så skete tre dage senere. Desværre måtte Vimmerby og Västervik (banens to »problem-børn« som de kaldes af folk og politikere i området) henholde sig til tidligere beslutninger om manglende interesse for projektet. Kronobergs Länsstyrelse er meget positiv for banen og har senest ladet udarbejde en diger rapport om turistbaneprojektets økonomiske og turistmæssige muligheder. Kronoberg Läns kvindelige »amtmand«, Landshövding Britt Mogård, er en af turistbaneprojektets forkæmpere, og hun har flere gange søgt at motivere kommunerne langs banen til en fælles optræden på begge sider af grænsen mellem Kronoberg og Kalmar Län.

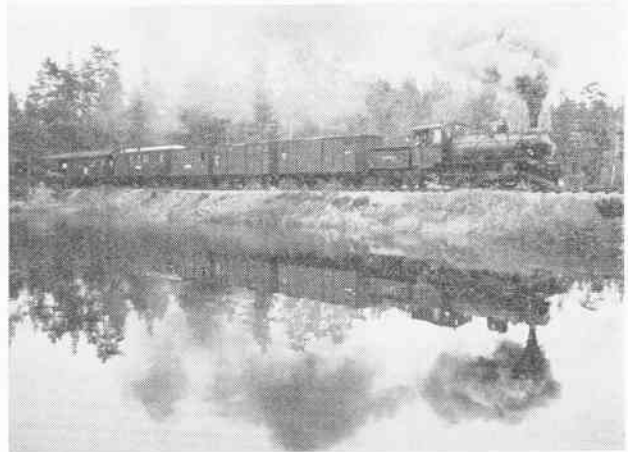
Derimod er Kalmar Län yderst negativ overfor tanken om turisttogtrafik, der er bare ingen der aner, **hvorfor** – men muligvis er det fordi man frygter, at banen kan blive en konkurrent til Länstrafikbolagets busruter eller til et andet turiststogsprojekt, som man støtter – nemlig jernbaneforeningen »**Kalmar Järnvägers Museiförening**«s interessante planer om gennemgående tog ad ruten: **Kalmar-Berga-Hultsfred-Linköping**, som jeg senere skal vende tilbage til.

Da der kun er tre kommuner i forhandling med SJ om banen, har SJ siden den 1. oktober 1985 haft juridisk ret til at oprive sporet mellem Hultsfred og Gunnebobruk, og det er kendt, at vejvæsenet er meget opsat på at anlægge vej på banelinien mellem Spångenæs og Totebo »af hensyn til de lokale beboere«. Pressen har derfor undersøgt dette spørgsmål, og det viser sig, at blandt de 61 beboere på denne vejstrækning er der 58 som udtrykkeligt protesterer mod at få vejen flyttet til banearealet, medens tre er ligeglade, og **ikke én eneste** ønsker vejen flyttet. Folk ønsker deres indkørsler og postkasser ved bestående »70 km/h-vej« og ikke en ny »90 km/h-vej« som lokalvej gennem området.

SJ har valgt at stille oprivningen i bero, da man er uderhåndsorienteret om de igangværende interne forhandlinger i Västervik, men desværre har Vimmerby kommune

den 4. oktober meddelt, at man påny har vedtaget, at turistbanen ikke har interesse, og at SJ gerne må fjerne de knapt 14 km smalspor indenfor Vimmerby kommune. »Rädda Smalspåret« skal den 7. oktober mødes med SJ for at søge en løsning. Man kan enten håbe, at Vimmerby vil leve op til tidligere løfter, dersom Västervik definitivt går ind i forhandling om køb af sin del af banen, eller en løsning hvor privat indsamlet kapital kan sikre de 14 mest kritiske kilometer af banen.

Af hensyn til denne artikels politiske ligevægt skal jeg bemærke, at i de tre »bane-positive« kommuner har socialdemokraterne (i modsætning til situationen i Västervik) været mindst lige så positive som de borgerlige politikere,



Tjustbygdens Järnvägsförenings damptog passerer Möckeln-øen på strækningen Tuna-Väderum den 26. maj 1984. Motivet er gengivet fra et postkort udgivet af foreningen. Foto: A. Carlsson

og i Västervik har byens socialdemokratiske turistnævns formand i pressen pritiseret, at kommunen ikke forlængst har spurgt sit eget turistnævn til råds om turistbanesagen – for i turistnævnet havde man en indstilling – og den var afgjort for banens bevarelse.

Har man en eller flere gange oplevet at rejse med denne herlige, naturskønne og næsten 200 kilometer lange smalsporsjernbane, som fører fra Växjö i det centrale Småland gennem store skove, langs søer og klippeformationer, gennem små byer og åbent agerland til den svenske Østersøkyst, da kan man som jernbaneentusiast vanskeligt undgå at nære et stærkt ønske om, at denne dejlige og kultur-mæssigt værdifulde bane må blive bevaret for eftertiden.

Hadde den ligget i Danmark, ville vore amtskommunale trafikordninger utvivlsomt have sikret dens beståen og formentlig den køreplansudvidelse, som ifølge et konsulent-firmas analyse kunne have forbedret trafikken og økonomien – og hvis den havde ligget i Norge, ville alene dens kulturhistoriske værdi have betydet, at Norges Rigsantikvar ville have fredet den som et kulturminde, således at enhver tanke om at bygge vej på banen måtte lægges til side for altid, sådan som det skete for få år siden med vejprojektet på banearealet på Krøderen station i Syd Norge. Denne »fredningsrolle« har de svenske statsbaner påtaget sig – for en tid – og det fortjener SJ al anerkendelse for.

Jeg håber, at det må være mig tilgivet, at opfølgningen omkring bestræbelserne for at få Växjö-Västervikbanen genåbnet som turist- og museumsjernbane har medført, at min rubrik »Nyt fra andre nordiske museumsjernbaner« har været forsømt det seneste år, men det skal der blive rådet bod på i jubilæumsåret 1986. □

JERNBANENYTT - KORT FORTALT

DSB

Rullende materiel

April kvartal 1985

Nyt Materiel: Fra »Scandia-Randers A/S« og underleverandører er leveret 6 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse) **MR 4097-4099** og **MRD 4285, 4286, 4299** (samtlige vest) samt 1 stk. åben bogiegodsvogn (for transport af sættevogne, veksellad eller containere) **Sdgmss** (regime »81«) **458 6 139**.

Udrangeringer: 4 stk. personvogne **Bg 29-44, 097, 164, 176, 194** og 4 stk. postvogne **Pbh 90-68, 106, 108-110** (solgt til CHJ).

Omlitrering/omnummerering: I forbindelse med ombygning (ændring til 1. klasse, jf. »jernbanen« nr. 1/1985, s. 15) er Bfg 27-44, 344-346 ændret til »**Af 17-44, 344-36**«.

Renovering: **MM/FS, 7501/7001, 7504/7004, 7605/7105, 7610/7110, 7615/7115, 7617/7117, 7651/7151, 7654/7154, 7679/7179, 7712/7212** (fase 1, jf. »jernbanen« nr. 5/1984, s. 136).



status – Efter til- og afgang i april kvartal bestod vognparken pr. 30. juni 1985 af:

844 stk. personvogne (styre- og mellemvogne for MA-, ML- og S-tog ikke medregnet). Tilgang: Ingen – afgang: 4 vogne (jf. ovenfor).

83 stk. post- og bagagevogne. Tilgang: Ingen – afgang: 4 vogne (jf. ovenfor).

3.664 stk. lukkede godsvogne. Tilgang: 81 vogne (litra Gbs indkøbt fra NS, jf. »jernbanen« nr. 3/1985, s. 72) – afgang: 19 vogne.

1.725 stk. åbne godsvogne. Tilgang: 1 vogn (jf. ovenfor) – afgang: 10 vogne.

1.855 stk. tjenestevogne. Tilgang: 17 vogne: **950 3 104** »Transportvogn for sporværktøj« (Bafd.), **980 3 811** »Sporombygningstog P 811 S« (Bafd.) og 15 stk. af godsvognstype – afgang: 87 vogne: **298** (Bafd.), **341** (APafd.), **372, 376** (Mafd.), **516, 693, 800, 835, 1152-1155, 1191, 1193, 1194** (samtlige Bafd.), **950 0, 004, 289, 950 3 440** (samtlige Bafd.), **951 3 750** (Mafd.), **980 1, 416, 418, 922, 932** (samtlige Bafd.) samt 64 stk. af godsvognstype. (594 stk. af tjenestevogne er af specialtype). (NB. 951 2 368, 373 er omnummereret til **952 2, 368, 373** i forbindelse med overflytning fra Maskinafdelingen til Afsætnings- og produktionsafdelingen).

537 stk. privatejede vogne (samt 12 stk. lejet af DSB). Tilgang: Ingen – afgang: 21 vogne: **081 5 060** (»Carlsberg Bryggerierne« – i øvrigt ophugget i 1982!), **095 0, 981, 983, 984, 291 0 989, 095 0, 990, 992, 993** (»Jydsk Teknologisk Institut«), **700 0 816, 863** (»Dansk Shell A/S«), **720 2, 740-743, 745, 700 1 749, 720 2, 753, 754, 700 0, 755-757** (»BASF Vitaminfabrik A/S«).

NB: En læser har påpeget, at meddelelsen om, at AB 39-80 005 skulle være den først udrangerede DSB UIC-vogn no-

gensinde, er ukorrekt, jf. »jernbanen« nr. 3/1985, s. 72. Læseren har ganske ret – indtil flere B-vogne har den tvivlsomme ære. Må vi benytte lejligheden til at anbefale anskaffelse af »Danske lokomotiver og motorvogne 1985-01-01« af Tom Lauritsen (kan erhverves gennem DJKs salgsafdeling – i nævnte bogs afsnit om »DSB person-, post- og rejsegodsvogne« af Jan Valeur er nøje redegjort for de omtalte udrangeringer og omnummereringer som følger heraf).

Elektronik i IC/3

Der er nu installeret avanceret elektronik i modellen af DSBs kommende IC/3 togsæt (opstillet i »Centralværkstedet i København«). Allerede tidligere på året indgik DSB kontrakt med firma »Modulex« om det avancerede informationssystem, der vil afskaffe de små sedler over siddepladserne. I stedet indsættes et lille display, som er forbundet til DSBs pladsreserveringssystem. Også de udvendige destinationsskilte bliver elektroniske i fremtiden, således at problemet med skilte, der falder af, undgås.

Ved redaktionens slutning var der endnu ikke afgivet ordre på IC/3 togsæt.

Computerstyret kørsel

DSB har indgået kontrakt med firma »Procos« om levering af computere til 37 ME-lokomotiver og 22 Bn-styrevogne. Computerne med »kælenavnet« LISE kan spare op til 15 pct. dieselolie ved rettidige tog, viste forsøg i den sjællandske regionaltrafik sidste år. Udstyret koster ca. 100.000 kr. pr. ME'er og lidt mindre – 75.000 – pr. styrevogn. Investeringen vil i løbet af et par år være indtjent. DSB regner med en gennemsnitlig oliebesparelse på 10 pct.

På Centralværkstedet i København er man ved at lægge sidste hånd på modellen af de nye IC/3 togsæt. Vognkassen er blevet malet udvendigt: DSB-rod på den ene side og lys metallic grå på den anden, for at man kan vurdere den æstetiske virkning af de to farver. Den 19. september, da billedet blev taget, var man ved at tapetsere de indvendige vægge og lægge gulvtæpper i hele vognens siddeafdeling. Det er meningen at aføre vognen fuldstændigt, dog med anvendelse af forskellige farve- og materialevirkninger inden de endelige valg træffes i forbindelse med leverancen af de første togsæt. Til højre i billedet er BS 486 ved at gennemgå etape 2 i renoveringsprogrammet for lyntogene. Foto: Jan Koed



De 57 computere leveres fra 1. marts næste år, og samtlige instrumenter forventes leveret den 1. juni 1986. Indbygningen af LISE-instrumenter ventes at ske sideløbende med leveringen, således at fuld effekt af de leverede instrumenter kan opnås i løbet af 2. halvår 1986.

LISE-projektet er blevet ca. et halvt år forsinket, fordi det var det krakkede elektronikfirma »Chr. Rovsing«, der oprindeligt stod for projektet.

Personvognsrenovering

Maskinafdelingen arbejder for tiden på oplæg til renovering af Bn-vognsmateriellet, en opgave som arbejdsmæssigt er i samme størrelsesorden som det nu næsten afsluttede renoveringsprojekt for IC-vognene. Udover egentlig istandsættelse bliver der, i det omfang midler kan skaffes, endvidere tale om indførelse af diverse forbedringer, herunder også komfortmæssige.

Det er besluttet, at der skal moderniseres og komfortforbedres yderligere 60 IC-vogne, udover de 30 vogne som allerede har været underkastet denne proces (IC-x-programmet), der må betegnes som en overbygning på den tidligere foretagne renovering af samtlige IC-vogne. 18 vogne (B-vogne) mangler endnu dørautomatik. Sidstnævnte vogne indgår i projektet, således at samtlige IC-vognes udvendige døre herefter har automatisk lukning og blokering samt åbningshjælp. Arbejdet skal udføres i »Centralværkstedet i Århus«.

Ældre materiel til Grækenland

De græske statsbaner (CEH) er interesserede i at købe eller leje et mindre antal lokomotiver samt op til 25 personvogne hos DSB. DSB har besvaret den græske henvendelse positivt, da et antal ældre lokomotiver med GM-motorer alligevel skal udrangeres. Samtidig har den sidste leverance af MR-togsæt frigjort Bg-vogne, som også vil kunne stilles til rådighed for de græske baner.

Det ældre materiel skal i givet fald kunne køre tre-fem år i Grækenland, og derfor vil der blive tale om reparationer og ændringer både på DSB værksteder og hos private, hvis aftalen bliver til noget.

Faste anlæg

Knudshoved-projektet

Brikkerne er nu ved at falde på plads, så der er klart til første spadestik i Knudshoved-projektet, første etape af de sammenlagte overfarter på Storebælt, der skal være klar i 1988. Den 26. august blev der afholdt ekspropriation for de første arealer, og den 2. september vedtog Nyborg byråd den fornødne lokalplan.

Et brobyggeri til 20,5 mio. kr. er derefter påbegyndt ved Knudshoved i september. Broen indgår i flytningen af motorvejen, så der bliver plads til den nye Knudshoved bane-gård.

Baneafdelingen oplyser, at DSB forventer at bruge 27 mio. kr. på arbejde i marken i år. Hvordan det går næste år, afhænger – naturligvis – af en eventuel beslutning om en fast forbindelse i Folketinget.

Knudshoved-projektet er i øvrigt dalet i pris. Hvor DSB tidligere regnede med 790 mio. kr., er omkostningerne nu nede på 547 mio. kr. ifølge forslag til finanslov for 1986. Det hænger bl.a. sammen med genbrug af faste anlæg og en reduktion af sporanlæggene.

Broer ned, broer op . . .

Lørdag den 24. august 1985 blev billetkontoret på den nye **Enghave** station taget i brug. Adgang til perronen sker ad nye trapper og elevator, idet den gamle bro til Vigerslevvej blev fjernet den 7./8. september. Der er også adgang til perronen fra Enghavevej.

På strækningen Valby-Vanløse blev underføringen for Peter Bangsvej, indadgående spor, der er en ståloverbygning fra 1910, udskiftet med en ny (efter »Århusgadeprincippet«) i weekenden den 31. august/1. september. Samme procedure anvendtes ved udskiftningen af ståloverbygningen for underføringen af Hellerupvej (spor 5) i weekenden den 28./29. september.

Den 10. september indledtes nedrivningen af Dybbølsbro. Den til erstatning opførte kombinerede gang- og cykelbro kunne tages i brug samme dag, jf. »jernbanen« nr. 3/1985, s. 74.

Godthåbsvej station fik nye perroner i løbet af september måned. Samtidig med dette arbejde blev der foretaget justering af sporene. Disse arbejder var så omfattende, at det i to weekender, den 14./15. september og 21./22. september, var nødvendigt at afvikle trafikken på kun ét spor mellem Vanløse og Ryparken. For at kunne opretholde 20 minutters drift på strækningen indsattes pendulstammer mellem Vanløse og Ryparken og mellem Ryparken og Hellerup. Passagererne måtte således på disse dage foretage togskifte på Ryparken station.

Nye sikringsanlæg

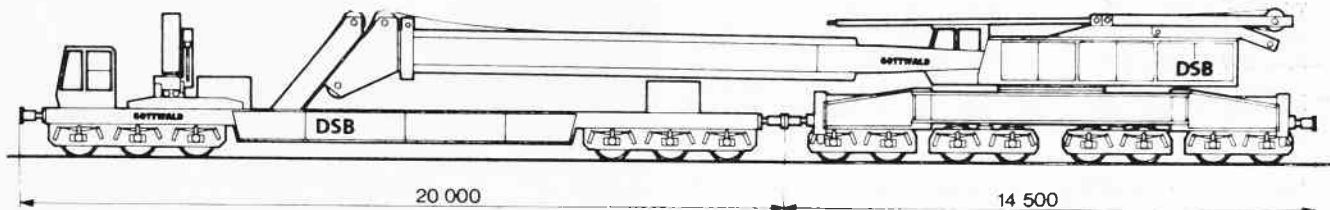
I denne spalte har gennem de sidste par år manglet oplysninger om ibrugtagning af nye sikringsanlæg m.v. – det rådes der herved bod på.

På Vestbanen blev VM-stationerne **Forlev** og **Fjenneslev** omdannet til fjernstyrede togfølgestationer (transversalstationer) hhv. den 25. september 1983 og den 12. februar 1984. De nye sikringsanlæg er af type DSB 1972 – stationerne fjernstyres normalt fra FC Roskilde.

På **Tønder** station blev et nyt sikringsanlæg (forenklet nøgleanlæg) taget i brug den 24. maj 1984.

Strækningen **Solrød Strand-Køge** fjernstyres fr.o.m. 2. juni 1984 fra FC København nær; **Næstved** station fjernstyres (i nattimerne) fr.o.m. 3. juni 1984 fra FC Roskilde.

DSBs nye kørekran med loftkapacitet på 300 tons og dens løbevogn gengivet i målforhold 1:200. Tegningen viser køretøjerne i transportstilling, hvor kranarmen hviler på løbevognens gulv, se endv. »jernbanen« nr. 4/1985, s. 97.
Tegning: DSB Maskinafdelingen/AKV



Perspektivtegning af færgehavnen på Knudshoved, som den vil komme til at tage sig ud, når jernbanetrafikken er forlagt dertil fra Nyborg Færge. Jernbanefærgelejet ses nord for bilfærgelejerne, og sporene føres under en nyanlagt vejbro for at møde den hidtidige strækning vest for Nyborg station.
Tegning: DSB

På Kystbanen blev VM-station **Skodsborg** omdannet til fjernstyret togfølgestation (transversalstation) den 12. august 1984. Sikringsanlægget er af type DSB 1972 – og stationen fjernstyres normalt fra FC Helsingør.

På **Frederikssund** station blev et nyt sikringsanlæg (type DSB 1953 – det tidligere anlæg fra Måløv) taget i brug den 9. oktober 1984.

Der er taget en række stationssikringsanlæg i brug mellem Roskilde–Køge–Næstved. Anlæggene er etableret som datamatstyrede sikringsanlæg (type DSB 1977 modificeret), men i første omgang uden automatiske linieblokanlæg mellem stationerne og uden fjernstyring. Ibrugtagingsdatoerne for de enkelte anlæg er: **Gadstrup** 15. april 1985, **Havdrup** 13. januar 1985, **Lille-Skensved** 28. april 1985, **Herfølge** 12. maj 1985, **Tureby** 24. marts 1985, **Haslev** 8. marts 1985, **Holme-Olstrup** 8. december 1984. Samtlige armsignaler er naturligvis erstattet af daglyssignaler – og samtlige stationer er nu udstyret med U-signaler.

På **Østerport** (fjern) station blev et nyt sikringsanlæg (type DSB 1972) taget i brug den 18. august 1985. Centralapparatet er anbragt i en nyopført bygning ved Folke Bernadottes Allé. I kommandoposten er endvidere anbragt det lille centralapparat for Frihavnsbanen (Lersøen–Østerport) og Østerport (nær) – sidstnævnte flyttedes til den ny bygning allerede den 12. april 1985. (Samtlige togvejsspor kan nu trafikeres for signal; det ny personvognsdepot blev taget i brug ved overgangen til vinterkøreplan den 29. september).

Klampenborg station har fået to nye sikringsanlæg, der blev ibrugtaget i to tempi: For fjernsporenes vedkommende (type DSB 1972) den 31. august 1985 – og for S-banesporene (type DSB 1969) den 14. september 1985. Betjeningspultene er anbragt i stationskontoret, hvorefter den gamle kommandopost er overflødig, jf. »jernbanen« nr. 4/1985, s. 99. Stationen er samtidig udstyret med et ekstra B-spor (for Banetjenesten) udgående fra spor 1.

Der er for fjernsporene Hellerup–Klampenborg endvidere etableret automatiske linieblokanlæg for kørsel ad venstre spor – taget i brug den 7. september. For nærtrafiksporene Hellerup–Klampenborg blev automatiske linieblokanlæg for begge spor (og begge køreretninger) – og indrettet for kørsel med HKT – taget i brug den 14. september. (Der er nu kun AM-signaler ved Charlottenlund og Ordrup – placeret umiddelbart efter perron). Fjernstyring af strækningen Hellerup–Klampenborg (nær) vil finde sted fra ca. 1. december 1985.

Planlagte sikringsanlæg

Ringsted: På grund af manglende immunisering skal der etableres nyt sikringsanlæg i Ringsted til ibrugtagning i forbindelse med indførelse af elektrisk drift på strækningen Roskilde–Slagelse (i 1990). Sikringsanlægget etableres på det nuværende sporanlæg og indrettes for fjernstyring fra FC Roskilde.

Fredericia station: Alle sikringsanlæggene på Fredericia personbanegård og rangerbanegård er af typen LME (L. M. Ericsson) model 1929, der blev ibrugtaget i 1935, og er i meget stor udstrækning så nedslidte, at udskiftning er nødvendig. Stationens spor- og perronanlæg er udført i perioden fra ca. 1928 og frem til 1935, og der er ikke siden



foretaget ændringer ud over små tilpasninger i tilknytning til den almindelige vedligeholdelse som følge af mindre ændringer i sikringsanlægget. Samtlige signalposter er i vedligeholdelsesmæssig dårlig stand og utidssvarende indrettet.

Det er derfor besluttet at etablere et nyt sikringsanlæg for både personbanegården og rangerbanegården. Sikrings-, fjernstyrings- og teleanlæg er foreløbig kalkuleret til en investering på ca. 100 mio. kr. inklusive udgifter til ny kommandopost, perron- og sporændringer. Projektet påregnes færdigudført i løbet af 1989.

Århus station: Projektet omfatter etablering af nyt sikringsanlæg (person- og rangerbanegård) til erstatning for det eksisterende anlæg, der er nedslidt og personalekrævende, samt bygning af ny kommandopost/fjernstyringscentral. Projektet påregnes udført i forlængelse af anlægget i Fredericia med påbegyndelse i 1987 og forventet ibrugtagning i 1992.

Nye stationssikringsanlæg i Brørup, Gørding og Guldager: Ved genbrug af nedtagne relæsikringsanlæg fra strækningen Vejle–Holstebro er det blevet muligt at udskifte en række mekaniske sikringsanlæg. Som første prioritet vil de stærkt forældede sikringsanlæg i Brørup, Gørding og Guldager blive udskiftet. Senere følger anlæggene i Vejen, Tjæreborg, Ulfborg m.fl.

Overkørselsanlæg på strækningen Randers–Aalborg: Fuldstændig strækningsmodernisering inklusive fjernstyring på strækningen Randers–Aalborg er ikke nært forestående, selv om der vil kunne opnås en ikke ubetydelig rationaliseringsgevinst.

På strækningen findes ti manuelt betjente bomanlæg, beliggende på syv stationer, der i denne anledning skal være betjent af personale i togtid.

På baggrund af et af sikkerhedssektionen udarbejdet oplæg indeholdende visse ændrede principper er der fore-



DSB fortsætter de intense prøvekørsler med de nye el-lokomotiver mellem Helsingør og Rungsted Kyst. Den 26. juli 1985 var EA 3001 forspændt målevognen og to ME-lokomotiver, toget er netop ankommet til Rungsted Kyst. Foto: Jan Forslund

taget en nærmere teknisk vurdering, og det er nu muligt at etablere automatisk sikrede overkørsler på dobbeltsporede strækninger uden samtidig at have strækningssikringsanlæg (linieblok).

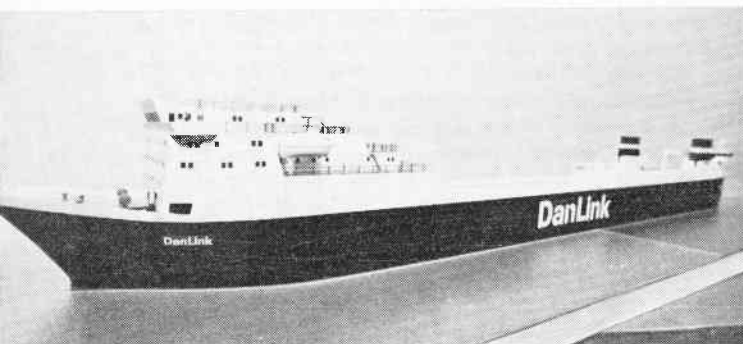
Der er derfor som en første fase etableret automatisk sikrede overkørselsanlæg på stationerne Bjerregrav, Øster-Doense, Svenstrup Jylland og Skalborg, hvorved fem manuelt betjente bomanlæg erstattes af fire automatiske anlæg for en investering af 1,9 mio. kr. i 1985 og 2,9 mio. kr. i 1986. Driftsomkostningsbesparelsen vil efter etableringen udgøre 2,6 mio. kr. pr. år, idet betjening af de pågældende stationer kan ophøre.

De resterende fem bomanlæg vil i en næste fase for en lignende investering kunne muliggøre forøgede rationaliseringsgevinster. Størrelsen heraf vil afhænge af nødvendigheden for betjening af stationerne til sikring af den nødvendige strækningsskapacitet.

Immunisering

Hovedstadsrådet har bevilget 8,5 mio. kr. til immunisering (afskærmning af sikringsanlæg for »el-støj« fra tog) af strækningen Valby-Ballerup. Arbejdet vil være færdigt i 1987. Immunisering af strækningen Skelbæk-Vallensbæk er under udførelse, og derefter mangler kun Hellerup-Holte-Hillerød samt F-linien. DSB kommer senere med et program for immunisering af disse strækninger.

Model af færgen »Scandic Wasa« som den vil komme til at se ud efter ombygning i begyndelsen af 1986 til brug på overfarten mellem Københavns Frihavn og Helsingborg. Den er også på fotografiet blevet navngivet »DanLink«. Foto: DSB



El-drift – Kystbanen

DSB indledte arbejdet med at forsyne sidste etape af Kystbanen med el i midten af august. I begyndelsen af det nye år står hele strækningen Helsingør-København klar til kørsel med el-tog.

Sidste etape er strækningen fra nordenden af Boulevard-tunnelen og frem til Tietgensbroen. På de åbne områder skal køreledningerne hænges op i master, mens der inde i tunnelerne skal bores beslag ind, som skal bære køreledningerne. Det drejer sig om i alt ca. 1.400 beslag. Som sædvanlig må el-projektets folk arbejde om natten, da togdriften ikke må forstyrres.

Køreledningsanlægget Rungsted Kyst (km 25.117) – Helgoland (km 6.318) blev sat under spænding den 19. august af hensyn til Elektrificeringskoordineringens afprøvningsarbejder.

Drift og administration

Højklassetog til Hamburg

DSB har planer om at indsætte tilbringertog til sovevognsforbindelserne i Hamburg fra både København og Fredericia. Togene skal være af høj klasse, og de kan blive en realitet allerede fra K86 vinter.

Højklassetogene er et af de initiativer, som DSBs ledelse skal tage stilling til efter indstilling fra en arbejdsgruppe, der skal komme med modtræk mod faldet i passagertallet i den internationale trafik. Gruppen vil endvidere foreslå bedre service i form af catering, forenklet billetudstedelse, valutaveksling i toget m.v.

Specielt i den nordiske trafik er der også bestræbelser i gang. En såkaldt aksegruppe, med deltagelse fra DSB, SJ og NSB, er på vej med flere initiativer, f.eks. undersøgelser af mulighederne for kortere rejsetider.

DanLink

»DanLink« er det nye navn for Danmarksvejen – og bliver det måske for den færge til overfarten, der endnu bærer navnet »Scandic Wasa«.

Efter ombygning i foråret 1986, hvor færgen bliver forlænget med 36 meter, kan der beforders ca. 725 meter vogne Københavns Frihavn-Helsingborg og ca. 755 meter Helsingborg-Københavns Frihavn. Differencen opstår som følge af de aftalte lasterutiner.

Arbejdet på landsiden er så småt ved at komme igang. Dog må arbejdet i Københavns Frihavn stadig afvente en lokalplan for området. Der er opnået enighed med SJ om, at klapindretning og rangercentral m.v. vil være ens i den svenske og den danske færge. Den danske færge anløber med hækken (bagenden), modsat den svenske færge, der anløber med stævnen.

I Lersøen vil personalestyrken blive forøget, og derfor skal der ske en udvidelse af velfærdsfaciliteterne. Projektet for ombygning m.v. er ved at være færdigt. Udover den forøgelse, der er afledt af mertrafikken på Lersøen, vil personalet yderligere blive forøget med et antal MH-førere og vognopsynspersonale.

Salg af færger

Den gamle Storebæltsfærge M/F »Fyn« bliver ikke hotelskib. Projektet er droppet, og »Fyn« solgt til »Fekete og Co. AS«, Tønsberg i Norge. Færgen skal bruges som forsy-

ningsskib, bl.a. til boreplatforme i Nordsøen.

DSB har i øvrigt endnu en udrangeret Storebæltsfærge til salg. Pr. 1. januar 1986 kan man erhverve M/F »Sjælland«, der for tiden er TV- og radiostudie. Danmarks Radio vil ikke forlænge lejemålet ud over 1985, og derfor er færgen til salg.

Rødby F-Warnemünde

Da færgelejet i Gedser (det vestre) i perioden fra den 29. september til den 3. november 1985 (inkl.) er under reparation, omlægges trafikken således, at der sejles Rødby F-Warnemünde og omvendt med en overfartstid på 3-3½ time.

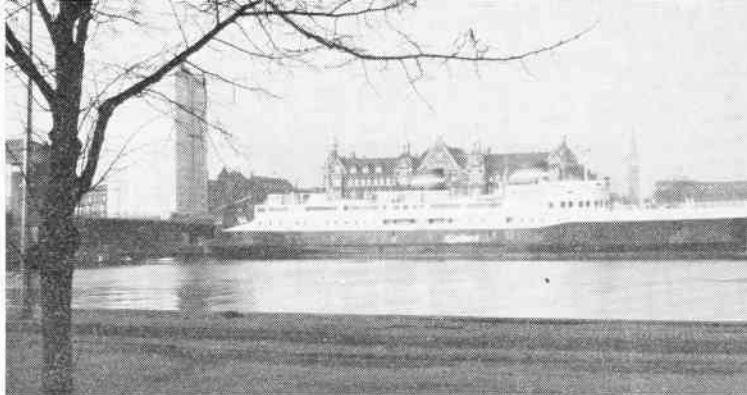
De internationale togforbindelser (tog nr. 321/329 og 320/328) København H-Berlin Stadtbahn og omvendt overføres således via Rødby F. Rejsetiden med tog København -Berlin bliver herved forlænget med ca. 2 timer.

Svar på tiltale

I august bragte FDMs tidsskrift »Motor« en leder, hvori motororganisationen gav udtryk for, at DSB plukker bilisterne på Storebælt helt urimeligt, og at der er grundlag for at reducere priserne for biloverførsel med 45%.

Noget tyder på, at generaldirektør Ole Andresen syntes, at FDM gik for vidt, som det fremgår af hans svar i en pressemeddelelse:

»Det er rigtigt, at DSB tjener penge på at sejle biler over Storebælt, men FDMs udlægning er alt for snæversynet. Det årsregnskab for 1984, som FDM baserer sine påstande på, viser, at DSBs samlede rederivirkomhed har et underskud på 79 mio. kr., når udgifterne til investeringer er trukket fra. De tal, FDM misbruger, rummer alene sammenligning mellem driftsindtægter og driftsudgifter, men tager ikke hensyn til, at skibe og



Storebæltsfærge til salg! Med udgangen af 1985 udlober Danmarks Radios lejemål af M/F »Sjælland«, og færgen vil herefter udgå af DSBs flåde. Har denne smukke færge fra 1951 - den sidste repræsentant for de »klassiske« jernbanefærger på Storebælt - ikke fortjent en bedre skæbne, end at blive skåret op i småstykker eller slutte sine dage som pram på Nordsøen? Foto: Erik Steen Jensen

havne skal købes, vedligeholdes og fornyes.

Dertil kommer, at DSB godt må tjene penge. Vi skal tage den pris, som markedet kan bære, når vi har fået den politisk godkendt. Vi har ikke noget monopol på Storebælt. Der er fri konkurrence, hvad oprettelsen af »Vognmandsruten« jo også tydeligt viser. Men de penge, der tjenes på Storebælt, er med til at sikre den færgebetjening, DSB har rundt om, så der nogle steder kan komme en bedre trafikbetjening, end der egentlig er økonomisk grundlag for.

FDM har ondt af, at der tjenes penge på bilisterne. Men det må man godt. Det gør Volvo, Ford og Toyota, det gør Shell og Texaco - og det gør FDM. Til forskel fra disse virksomheder har DSB en folkevalgt, politisk ledelse, nemlig Folketinget, og det er her, DSBs takster fastlægges«.

★

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen. I informationsindsamlingen deltager Jens Ole Christensen.

Udland

Finland

I »jernbanen« nr. 1 og 2/1984 fortalte Matz Lonnedahl Risberg om de syv jernbanestrækninger, der passerer polarcirklen. Da artiklen blev skrevet, var der kun persontrafik på seks af strækningerne, men i år er der også i perioder persontrafik på den sidste strækning, Torneå-Kolari.

Matz Lonnedahl Risberg skriver herom: Fra i år er der igen persontrafik på samtlige jernbaner, der krydser polarcirklen. Jernbanen på den finske side af grænsefloden Torne Älv blev åbnet i 1964 til Pello og i 1967 forlænget til Kolari med minespor til Rautavaara og Äkäsjoki. I perioden 1964-1966 blev strækningen til Pello trafikeret af skinnebusser, men derefter ophørte al persontrafik over polarcirklen på grænsen mellem Finland og Sverige.

Nu er der imidlertid forsøgsvis blevet gennemført »chartertog« mellem Helsingfors og Kolari. I perioden 15. februar - 28. april kørte hver fredag et tog bestående af seks-otte sovevogne, to siddevogne og tre biltransportvogne fra Helsingfors, der returnerede fra Kolari om lørdagen. Fra den 1. juni og til den 29. september kørte toget

igen, dog kun med tre sovevogne, to siddevogne og to biltransportvogne, denne gang med afgang fra Kolari om søndagen.

Togene passerede forbi Torneå uden at køre ind til stationen, da banegården i Torneå er bygget således, at såvel banen til Kolari som til Kemi-Uleåborg(-Helsingfors) har udløb mod nord, mens banen med de sammenflettede spor med to sporvidder til henholdsvis Haparanda og godssporret til Røyttä (Torneå havn) har udløb mod syd.

Vesttyskland

Den egentlige jubilæumsdag den 7. december fejres bl.a. med indvielsen af U-banestrækningen Nürnberg-Fürth, med præsentation af DBs eksperimentale IC-tog (ICE = Intercity Experimental) samt med et direkte TV-show fra centralværkstedet AW Nürnberg over ZDF.

Endnu foreligger der intet om DBs fremtidige indstilling til damplokomotiver på sine strækninger. Jubilæumsårets erfaringer og publikumssucces følges forhåbentlig op i de kommende år ved banejubilæer o.l.

★

»Udland« redigeres af Jakob Stilling. Oplysningerne stammer fra Matz Lonnedahl Risberg og DB.

FREDERIK VII's KONGEVOGN

Af jens koefoed

Den prægtige kongevogn, som Frederik VII blev skænket af entreprenørerne ved jernbanen fra Flensburg til Tønning, Peto, Brassey & Betts, i forbindelse med strækningens indvielse i 1854, har haft en omtumlet tilværelse. Mens dette skrives, gør vognkassen et forhåbentlig kun midlertidigt ophold på Centralværkstedet i København.

Oprindeligt stod vognen i Flensburg, når den ikke var i brug; men under krigen i 1864 blev den erobret af preusserne og ført til Hamburg som krigsbytte. Danskerne havde ikke haft mulighed for at tage den med sig under tilbagetoget, fordi der ikke var sporforbindelse op gennem Jylland. Imidlertid leverede preusserne vognen tilbage efter fredsslutningen, da det blev klart, at vognen havde tilhørt Frederik VII personligt.

Herefter kørte den som kongevogn i Jylland indtil 1889, hvor den ombyggedes til salonvogn. Ved leveringen var den tre-akslet, men mellem 1889 og 1898 blev den ændret til kun at have to aksler. To hjulpar brugtes under en trolje ved Centralværkstedet i Århus, og ét hjulsæt er bevaret på Jernbanemuseet. Den fik også litra S og nummer 2, senere Sb 2. I 1904 ombyggedes den endnu engang. Ved denne lejlighed fik den vakuumbremse, dampvarme, og

den indrettedes til inspektionsvogn bl.a. ved at få vinduer i den ene gavl, vandkloset og sandsynligvis delvis nye møbler.

I 1935 solgte statsbanerne vognen til en privatmand, der agtede at bruge vognkassen til sommerhus. Køberen, købmand Møller, fik den transporteret til Hurup i Thy med sit indhold af møbler m.m., og efter ankomsten nedstøbtes den i cement og påbegyndte sin nye rolle som havehus.

Omkring 1940 solgtes vognkassen imidlertid til entreprenør Høje Kristensen og flyttedes herefter til Lyngs Drag for enden af den nuværende Topmejsvej. Senere overtog fru Rie Høj Kristensen sommerhuset efter mandens død ved en bilulykke.

Cirka 1960 skiftede sommerhuset igen ejer. Denne gang var køberen »Den kloge mand fra Hordum«, massør P. Lauridsen. I årenes løb tærede det barske klima ganske meget på vognkassen, og desuden var den anbragt ganske udsat, så da ejeren erfarede, at DJK var interesseret i at bevare vognen, skænkede han den til klubben i 1983. Inden transporten til København, som nu er tilendbragt, måtte vognkassen først frigøres fra sit murede fundament. Det

BØGER FRA SCHWEIZ

Forlaget **Orell Füssli** i Zürich er kendt for sine meget velproducerede bøger om schweiziske og udenlandske jernbaner. I denne annonce præsenterer vi et udvalg af deres aktuelle program, derudover har vi udarbejdet en lille brochure til udlevering med samtlige titler.

Lokomotiven und Triebwagen im Verkehrshaus der Schweiz af C. Brock, W. Trüb & H. Wismann. 108 s. 18 farveill. 52 fot. & ill. Stort format. Ib. Kr. 364,00.

Die Semmeringbahn af H. Navé & A. Luft. 176 s. 16 fot. 217 fot. 25×21 cm ib. Fortæller i ord og billeder om denne imponerende strækning, der i over 100 år prægedes af damplokomotiver, men hvor nu eldriften har overtaget. Kr. 310,50.

Eisenbahnen in Italien af Hansjürg Rohrer. Afspejler de sidste 15 års drift med illustrationer af alle typer FS trækraft og et repræsentativt udsnit af de private baner og sporveje. 160 s. 16 farvefot. 216 fot. 25×21 cm ib. Kr. 310,50.

Indien af P. C. Pet, B. Hollingsworth & G. Moorhouse. Prægtigt billedværk og beskrivelse af Indiens jernbaner og folkelivet omkring banegårde og i togene. 244 s. 140 helsides farvefotos. 40 fot. Ca. 32×21 cm. Kr. 525,00.

I samme udstyr er tidligere udkommet:

Anden af E. Pifferi. Om Andesbjergenes baner. 258 s. 233 farvefot. Ib. Kr. 482,00.

Trans Sibirien af E. Pifferi. Tværs over USSR. 240 s. 211 farvefot. 44 historiske optegnelser. Kr. 525,00.

China af E. Pifferi. Jernbanerne i Riget i Midten. 248 s. 178 farvefot. Kort. Ib. Kr. 685,00.

Unsere Bahnen af H. Navé. Fotos fra Schweiz. 200 s. 64 farvefot. 80 fot. 28×21 cm ib. Kr. 471,00.

Franz Marti og Walter Trübs bøger fra Alpernes Baner: **Die Arlbergbahn**. 200 s. 24 farvefot. 246 fot. Ib. Kr. 310,50.

Alpenbahnen durch Österreich. 176 s. 8 farvefot. 232 fot. Ib. Kr. 310,50.

Bahnen der Alpen. 184 s. 8 farvefot. 281 fot. Ib. Kr. 310,50.

Die Gotthardbahn. 200 s. 24 farvefot. 290 fot. 4. oplag. Kr. 310,50.

Die Rhätische Bahn. 176 s. 24 farvefot. 296 fot. Ib. Kr. 310,50.

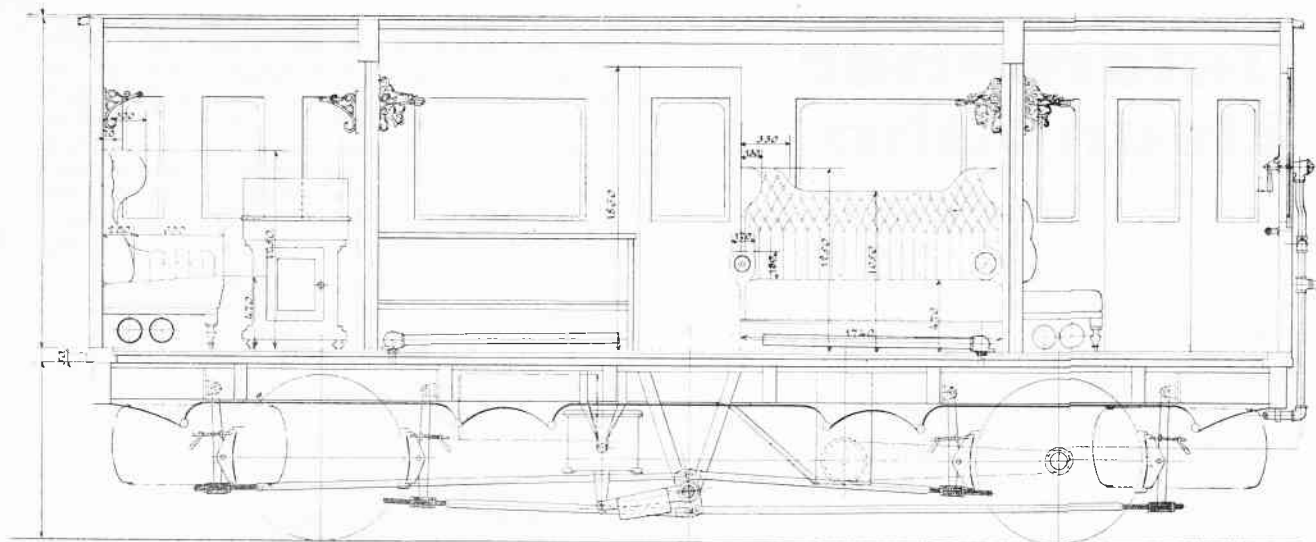
Simplon-Lötschberg. 200 s. 24 farvefot. 307 fot. Ib. Kr. 310,50.

TGV af P. Lorin: De franske statsbaners højhastighedstog. 56 s. 108 farvefot. & ill. 20 tegn. 1 kort. Kr. 152,50.

NYBODER BOGHANDEL

St. Kongensgade 114 – 1264 København K

Bemærk nyt telefonnummer: (01) 32 33 20

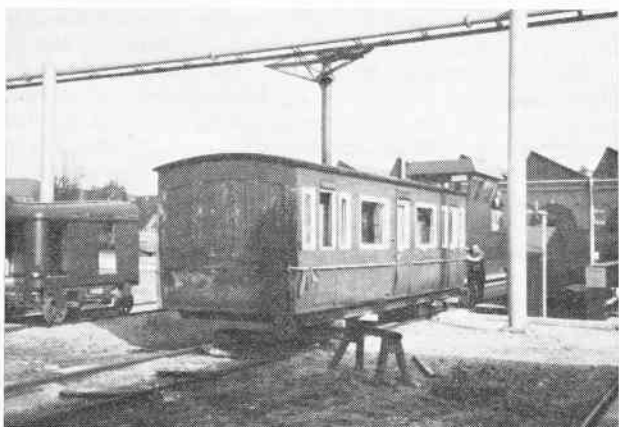


Længdesnit af Frederik VII's kongevogn efter ombygningerne i 1889 og 1904. Vognen er på dette tidspunkt forsynet med vakuumbremse, det midterste hjulsæt er fjernet. Vognens opdeling i tre afdelinger er bibeholdt, men der er nu anbragt tre vinduer i højre gavl, og der er varmeapparater under både de langsgående og tværstillede siddepladser. I den venstre afdeling er servanten afbildet, og her var også vandkloset i et særskilt rum. Tegning: DSB Jernbanemuseum



Interiørfotografi af salonvogn S 2 inden transporten til Thy i 1935. Fotografen har rettet sit apparat mod gavlen med vinduer, som blev isat for at gøre vognen mere anvendelig under inspektionsrejser, ligesom rummet i baggrunden blev udstyret med diverse instrumenter og bremsehane. Foto: DSB Jernbanemuseum

Den stærkt ombyggede vognkasse af Frederik VII's kongevogn er fotografert i august 1983 efter aflæsningen på Centralværkstedet i København. Hjælperammen af jern, som anbragtes i forbindelse med transporten, ses tydeligt. Foto: Oscar Meyer



skete ved medvirken af DJK-medlemmer fra Nordjysk afdeling, ligesom afdelingen hjalp under de videre operationer. Efter løsgørelsen blev vognkassen først anbragt på en midlertidig jernramme og forsigtigt læsset på en DSB sidelæsser-lastbil. Herefter kørtes den til Randers, hvorfra den videre transport skete på en åben godsvogn.

Nu forestår et omfattende og bekosteligt genopbygningsarbejde, inden dette jernbanehistoriske klenodie kan genopstå i en af sine fordums skikkelser. Baron Raben-Levetzau, der dels har formidlet kontakten med den forrige ejer, og som dels ved andre lejligheder har vist hjælpsomhed overfor DJK, har bl.a. tilbudt at være behjælpelig ved fremstillingen af nye hjul, idet Automobilmuseet på Ålholm beskæftiger en karetmager, hvis kundskaber er uvurderlige i forbindelse med denne specielle opgave på grund af hjulenes særlige opbygning med eger og hjulkran af træ. Jernbanemuseet, der foruden det allerede nævnte hjulsæt, også har en model af undervognen i sine samlinger, har også tilbudt at bistå. For nylig er DJK også blevet kontaktet af tømrermester Egon Stærk, Hurup, der i sin tid afmonterede vognens dørhåndtag. Disse er stadig i hans besiddelse og vil blive skænket til klubben.

Genopbygningen vil selvfølgelig tage lang tid og kræve en stor indsats, derfor er det på sin plads at opfordre alle medlemmer til at overveje, om de kan bistå projektet på en eller anden måde, ikke mindst i forbindelse med finansieringen af udgifterne.

Kongevognen er tidligere beskrevet i H. H. A. Rambusch's bog: En gammel Jernbanemands Erindringer 1854-1882, København 1916, genoptrykt 1978 (s. 41ff) og i E. L. Parbøls artikel: Jernbanens kongevogne, Arv og Eje 1967 (s. 5-14), genoptrykt i »jernbanen« nr. 7-8/1968 (s. 5-13). Ganske kort kan det her refereres, at kongevognen er bygget i England, og at den udvendige udsmykning og indretning er udformet af englænderen Alfrød Stevens, der var elev af Bertel Thorvaldsen.

Ved udarbejdelsen af denne korte artikel er benyttet oplysninger og materiale, som er stillet til rådighed af redaktør Jørgen Miltersen, Thisted Dagblad og Oscar Meyer, foruden DSB's årsberetninger og driftsmaterielfortegnelser.

Uetersener Eisenbahn

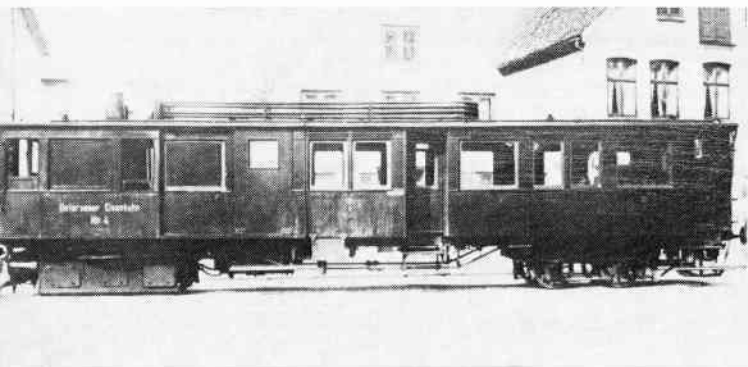
Af Asger Christiansen

Den første jernbane i det danske monarki var den 106 km lange strækning Altona-Kiel i hertugdømmet Holsten, og banen blev taget i brug den 14. september 1844, medens en mere højtidelig indvielse fandt sted fire dage senere. For at hædre den danske konge blev den kaldt »König Christian VIII. Ostseebahn«.

Inden bygningen af jernbanen blev påbegyndt, havde man naturligvis diskuteret forskellige muligheder for linieføringen, og på et tidspunkt var det besluttet, at banen skulle føres gennem byen Uetersen, der lå ca. 20 km nordvest for Altona. Aktietegningen i oplandets øvrige byer ændrede dog denne beslutning, og jernbanen blev i stedet anlagt få kilometer øst for Uetersen. Her lå landsbyen Tornesch, hvor der blev oprettet en holdeplads (senere station). I Uetersen, der havde knapt 4.000 indbyggere, var man slemt utilfredse med byens manglende jernbaneforbindelse, og i de følgende årtier opstod der jævnligt planer om en sidebane fra holdepladsen Tornesch til Uetersen. Planerne blev dog hver gang opgivet, da man ikke var i stand til at fremskaffe den nødvendige kapital.

Efter afslutningen af den dansk-tyske krig i 1864 overgik alle jernbanerne i Slesvig og Holsten til ren tysk kontrol, og få år senere – i 1869 – fremkom endnu et projekt til en sidebane Tornesch-Uetersen. En gruppe velhavende borgere fra en af Uetersens hovedgader tilbød, at de ville tegne aktier i en eventuel jernbane, såfremt den blev ført igennem deres gade. Formålet var at skaffe flere kunder til gadens handlende. Man lod herefter udarbejde en mere detaljeret plan, hvorefter banen skulle udgå fra stationen i Tornesch og herfra løbe langs landevejen til Uetersen, videre gennem byens gader, og endelig frem til den store plads Buttermarkt. For at nedbringe banens anlægs- og driftsudgifter skulle den drives som en let hestebane, men sporet skulle dog udføres så kraftigt, at det kunne bære læssede godsvogne fra landets almindelige jernbanenet. Hestebanen ville få en længde af knapt 5 km, og persontogene skulle bestå af en enkelt personvogn trukket af én hest. Der påregnedes afgang fra stationen i Tornesch i forbindelse med hver togankomst fra henholdsvis Altona og Kiel.

Rowan-dampvogn indsat i drift som nr. 4 i maj 1908 på Uetersener Eisenbahn. Foto: arkiv R. Ostendorf



I det følgende års tid arbejdede initiativtagerne videre med projektet, og man lod nedsætte en komité, der bl.a. ansøgte om koncession på anlæg og drift af hestebanen. I mellemtiden var der udbrudt krig mellem Tyskland og Frankrig, hvilket forsinkede myndighedernes behandling af ansøgningen, og koncessionen blev ikke udstedt før end marts 1871. Den blev i øvrigt underskrevet af kong Wilhelm I, medens han opholdt sig i sit krigshovedkvarter i byen Nancy, beliggende i den nordøstlige del af Frankrig.

Samtidig havde anlægskomiteen travlt med at tegne aktier, således at den fornødne kapital på 28.000 Thaler kunne fremskaffes. Det voldte nu ikke de store problemer, og i juli 1872 kunne anlægsarbejdet påbegyndes. Hestebanen fik en længde af blot 4,8 km, sporvidden var 1.435 mm, og anlægsarbejdet blev ledet af en ingeniør fra Altona-Kielbanen. Herfra skaffede hestebanen i øvrigt også sit spor, idet man for en billig penge købte et parti brugte skinner.

Skønt hestebanen kun var knap 5 km lang, strakte anlægsarbejdet sig over næsten 14 måneder, men endelig den 2. september 1873 kunne man foretage indvielsen af banen, der fik navnet Uetersener Eisenbahn. Dagen efter indledtes den ordinære trafik, og den første koreplan rummede syv afgang dagligt i hver retning. Rejsetiden for de 4,8 km var 30 minutter! Banens samlede personale androg kun ti personer, heraf tre kuske. Til fremførelse af togene rådede man over fem heste.

Til besørgelse af persontrafikken krævedes tre personvogne, og efter at have indhentet tilbud fra flere europæiske vognfabrikanter blev ordren på materiellet placeret i Danmark hos Randers Jernbanevogn-Fabrik (senere Scandia), der i 1870 var overtaget af den irskfødte ingeniør Frederick James Rowan. Forinden havde han i årene 1859-1869 varetaget posten som overingeniør ved anlægget af de jysk-fynske jernbaner.

Personvognene til Uetersener Eisenbahn var i princippet konstrueret som datidens hestesporvogne, og Randersvirksomheden havde da også kort forinden leveret et antal lignende vogne til sporvejene i London. De tre vogne til Uetersener Eisenbahn bestod af to typer. Nemlig én stor toetages vogn og to mindre énetages vogne, alle konstrueret af F. J. Rowan i samarbejde med sønnen William Robert Rowan.

Den store personvogn, betegnet No. 1, kunne befordre i alt 50 passagerer. På nederste etage havde vognen 20 siddepladser fordelt i to kupeer, der var adskilt ved en skydedør. Den ene kupé rummede 12 siddepladser på III klasse, medens en mindre kupé havde 8 siddepladser på II klasse. Passagererne sad på langsgående træbænke, der dog var beklædt med plyds i kupeen for II klasse. Vognen havde i hver ende en åben perron, der gav plads for både kusken og fem ståpladser, og herfra førte en primitiv vindeltrappe af jern op til de 20 siddepladser på øverste etage. Til beskyttelse for passagererne på tagsæderne kunne der hurtigt monteres et simpelt tag, der blev fastgjort til øverste etages rækværk. Den 8.000 mm lange og 2.020 mm brede vogn havde en akselafstand på 2.740 mm. Affjedringen bestod af gummicylindre anbragt over akselkasserne, og kusken bremsede vognen ved hjælp af en skruebremse, virkende ved en enkelt træbremseklods på hvert hjul. Under trævangerne var der ophængt aflåselige rum til opbevaring af passagerernes bagage – et system som W. R. Rowan benyttede igen flere år senere, da han konstruerede dampvognene til Gribskovbanen og Randers-Hadsund Jernbane.

Bortset fra manglende tagsæder var de små personvogne No. 2 og No. 3 konstrueret som ovenfor anført. Dog var de noget kortere med en længde på blot 6.300 mm, akselafstand 2.130 mm. Vognene havde 4 siddepladser på II klasse og 12 siddepladser på III kl. I øvrigt var alle vogne forsynet med en messingklokke, så kusken kunne advare andre trafikanter ved f.eks. vejoverskæringer og kørslen gennem gaderne i Uetersen. Ved kørsel i mørke placeredes en lanterne på taget. Hver personvogn blev trukket af én hest, om sammenkobling af vognene fandt aldrig sted.

Til godstrafikken anskaffede Uetersener Eisenbahn 2 (to) små godsvogne! En lukket godsvogn blev leveret af »Waggonfabrik Heinrich Heine« i Preetz, og en åben vogn blev indkøbt brugt fra Altona-Kielbanen.

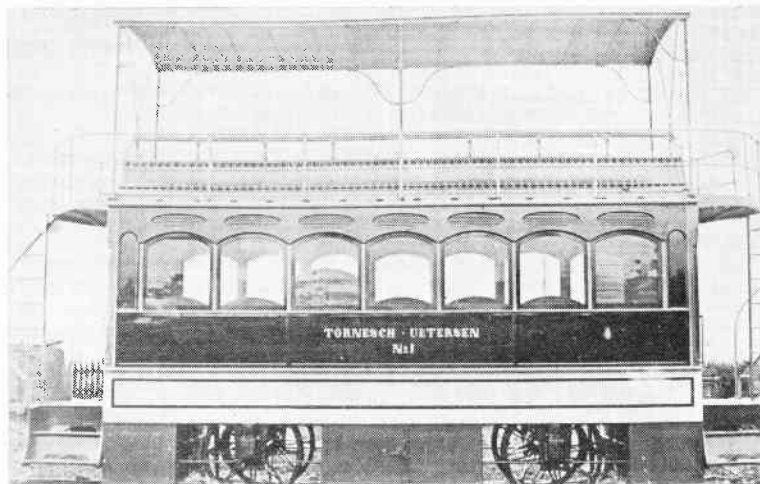
I den første driftsperiode befordrede banen ca. 50.000 passagerer årligt, og gennem årene øgedes passagertallet støt og roligt, medens trafikken afvikledes uden opsigtsvækkende begivenheder. Køreplanen blev udvidet med jævne mellemrum, og i 1904 befordrede hestebanen 137.000 rejsende, hvilket til sammenligning var 30% flere end f.eks. Gribskovbanen på samme tidspunkt. Også godstrafikken voksede, og godstog på 10–12 vogne trukket af 5–6 heste var ikke noget særsyn. I virkeligheden havde man nået grænsen for hestebanens kapacitet, og indførelsen af en mere effektiv trækraft var påkrævet. Kort efter århundredskiftet blev det overvejet at elektrificere banen, men da der endnu ikke var opført elektricitetsværker i området, vedtog man i stedet at indføre dampdrift. Det sidste hestetrukne tog kørte derfor på banen i maj 1908.

Bestyrelsen for Uetersener Eisenbahn besluttede, at persontrafikken fremover skulle foregå med dampvogne, og for at kunne finansiere købet af i alt fire dampvogne forhøjedes banens aktiekapital med 60.000 Mark. Udgiften til materielanskaffelsen blev dog mindre end forudset, idet der viste sig mulighed for billigt at erhverve to brugte dampvogne fra den 9 km lange dampsporvej Gross Lichterfelde-Seehof-Teltow-Stahnsdorf i Berlin. Sporvejen var netop i 1907 blevet elektrificeret, hvilket overflodiggjorde de to dampvogne, der oprindeligt var anskaffede i 1889. De 14,5 m lange vogne rummede hver 50 passagerer, og de var konstruerede af W. R. Rowan, som på daværende tidspunkt var bosat i Hamburg. Vognkasserne byggedes af Waggonfabrik Gbdr. Hoffmann & Co i Breslau, medens maskinbogieerne leveredes af Borsig (fabriksnr. 4235–4236). Inden dampvognene blev sat i drift på Uetersener Eisenbahn som No. 4–5, lod man dem gennemgå en mindre ombygning, bl.a. overdækning af den bageste, åbne perron.

Foruden de to brugte dampvogne fra Berlin anskaffede Uetersener Eisenbahn også – i 1908 – to nybyggede dampvogne, der fik No 2–3. Vognkasserne blev fremstillet af Waggonfabrik HAWA i Hannover, medens maskinbogieerne leveredes af Borsig (fabriksnr. 6791–6792). Dampvognene var bygget efter W. R. Rowans dampvogns-principper, men de var ikke konstrueret af Rowan selv, idet han var afgået ved døden i august 1900. Vognene, der målte ca. 14,7 m over pufferne, havde 8 siddepladser på II klasse foruden 40 siddepladser på III klasse. I øvrigt var disse vogne de allersidste, der blev bygget efter W. R. Rowans konstruktionsprincipper.

Da dampvognsdriften blev indledt, var banens hestepersonvogne 35 år gamle, men da de var i udmærket stand, blev det overvejet at ombygge to af vognene til bivoogne for dampvognene. Det vides dog ikke, hvorvidt ombygningen virkelig blev foretaget.

I forbindelse med indførelse af dampdriften blev køreplanen atter udvidet, således at der kørtes 19 tog dagligt



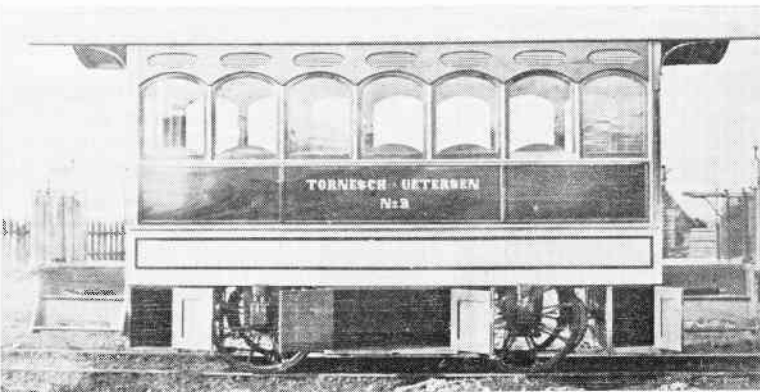
Vogn nr. 1 fotograferet på Randers Jernbanevogn-Fabrik i 1873. Vognen var indrettet med siddepladser på taget, hvor passagererne var »beskyttet« af en let, aftagelig tagkonstruktion. Foto: arkiv JMJK

i hver retning, og rejsetiden var nu »kun« 18 minutter! Den nye driftsform blev straks en succes, og i 1913 var banen nået op på 268.000 rejsende årligt. Til sammenligning kan det nævnes, at Gribskovbanen samme år befordrede 202.000 passagerer. Den store persontrafik på Uetersener Eisenbahn var faktisk mere end dampvognene kunne bestrive, og alle fire vogne blev derfor udrangeret på et tidspunkt under 1. verdenskrig 1914–1918. I stedet blev persontrafikken besørget af to-tre damplokomotiver, tre sporvejslokomotiver og et antal almindelige personvogne.

Der skal ikke i denne artikel gives en beskrivelse af driften på Uetersener Eisenbahn i nyere tid, men det kan kort nævnes, at banen i 1925 påbegyndte motorvognsdrift. Fra Deutsche Werke i Kiel anskaffedes tre motorvogne, der i store træk (bortset fra sporvidden) var mager til Haderslev Amts Jernbaners firkantede Kielervogne litra HAJ M 75–76. Vognparken blev i 1957–1958 udvidet med to moderne motorvogne, bygget af M.A.N. I begyndelsen af 1960'erne faldt passagertallet drastisk, og konsekvensen blev, at persontrafikken blev indstillet fra maj 1965.

Uetersener Eisenbahn eksisterer dog stadig som godsbane, ligesom baneselskabet driver en omfattende bus- trafik mellem Tornesch og Uetersen. □

Vogn nr. 2 var kun énetages og lidt kortere end nr. 1. Læg mærke til bagagerummene under vangerne og kuskesædet på endeperronen til højre. Randers Jernbanevogn-Fabrik i 1873. Foto: arkiv JMJK



LÆSERNE SKRIVER

Vingehjulet

Fra bibliotekar Finn Stendevad i Esbjerg har redaktionen modtaget et indlæg om det interessante jernbanesymbol vingehjulet, som DSB afskaffede i begyndelsen af 1970'erne efter megen diskussion og højlydte protester.

Det fremgår af indlægget, at det tilsyneladende er meget vanskeligt at finde en fyldestgørende forklaring på symbolets opståen og vide udbredelse. Redaktionen har tidligere arbejdet med emnet i forbindelse med en artikel i Jernbanekalenderen 1974 (Herluf Andersens Forlag 1973) og kan kun bekræfte vanskeligheden med at finde en tilfredsstillende forklaring på historien bag fænomenet. Oplysningerne i Finn Stendevads undersøgelse kan dog suppleres med, at de jysk-fynske statsbaner allerede officielt gjorde brug af symbolet som udsmykning af broen over Limfjorden ved dennes indvielse den 8. juli 1879. Og fra 1883 blev symbolet brugt på galgerne til færgekapperne ved Storebæltsoverfarten.

Læsere, der måtte være i besiddelse af supplerende viden om vingehjulets historie, er velkomne til at henvende sig til »jernbanen«s redaktion med oplysninger eller indlæg, som vil blive videregivet til Esbjerg centralbibliotek ved Finn Stendevad og eventuelt bragt i et kommende nummer af »jernbanen«.

red.

Hvor gammelt er egentlig vingehjulet som jernbanesymbol. Hvor stammer det fra? Hvem har designet/opfundet det?

Ja, det spørgsmål blev vi stillet overfor her på læsesalen for et lille års tid siden. Vi kiggede selvfølgelig i alle vore jernbanebøger, ligesom vi bestilte mange gamle bøger hjem om jernbaner, både danske og udenlandske. Det viste sig, at der er forsket såre lidt i netop dette.

Vi prøvede også at gennemgå alle mulige danske og udenlandske symbolhåndbøger, men også forgæves. Vi kontaktede en række personer og biblioteker, som kunne tænkes at vide noget både i ind- og udland.

Men før vi går videre, skal vi måske kort definere vingehjulet: »Et sporkranshjul med to udbredte fuglevinger«.

Vi kan også konstatere, at det har aner tilbage til den græske gud Hermes og den senere romerske gud Merkur. De var Gudernes sendebude udover at være guder for handel, håndværk og industri samt tyveknægte. Et sendebud havde brug for at komme hurtigt af sted. Derfor ses han ofte med bevingede sko, bevinget hat og bevinget stok.

Stokken, der i Grækenland kaldes Kerykeion og i Rom Caduceus, hvilket betyder vandre-stav, er måske inspirationskilden til den, der opfandt vingehjulet som jernbanesymbol. Nok om det.

Resultaterne af vore samlede bestræbelser udmundede i følgende: Vingehjulet optræder første gang på uniformerne på den private jernbane mellem München og Augsburg i 1840. Derefter træffes det på aktiebrevene til Altona-Kiel jernbane, der er den første danske jernbane, i 1844. Kilden til disse oplysninger er Deutsches Museum i München.

Næste gang, vi støder på det, er på uniformerne ved Frederik VII's sydslesvigske jernbane fra Flensborg til Husum i 1854, kilde DSB Jernbanemuseum. Herefter springer vi frem til 1884, hvor vi ifølge Deutsches Museum har det første tyske tidsskrift med vingehjul som symbol, nem-



lig »Zeitschrift des Bayerischen Verkehrsbeamtenvereins«.

Ifølge Jernbanemuseet indførtes vingehjulet som symbol i Danmark officielt med det uniformsreglement, der kom i 1887, to år efter man havde lagt de jysk-fynske og de sjællandske statsbaner sammen til DSB.

Ifølge Kayser, den tyske bogfortegnelse, havde man i Tyskland det første tidsskrift med navnet »Flügelrad« i 1897, mens man i 1896 havde en årskalender af samme navn. I 1919 fik vi det første danske tidsskrift med titlen »Vingehjulet«.

Ifølge den store danske ordbog er vingehjulet som jernbanesymbol første gang registreret i 1900 i en sangbog med titlen: »Jernbanesange«.

Endelig kan nævnes, at man i bl.a. følgende lande bruger eller har brugt vingehjulet: Schweiz, Holland, Østrig, Danmark, Norge, Sverige, Finland og Italien, i mere eller mindre stiliseret udgave, kilde: Jernbanens hvem, hvad, hvor, 1959.

Den foreløbige konklusion må være, at vingehjulet har aner tilbage til antikkens guder, men som jernbanesymbol kan påvises første gang i 1840 i Tyskland, men hvem der har opfundet det, er ikke besvaret endnu. Ordet er heller ikke med i Brdr. Grimms Deutsches Wörterbuch. Bd. 3, 1862, så det er nok først for alvor blevet almindeligt brugt i 1880'erne. Alle kilder siger også samstemmende, at udtrykket faktisk kun kendes på kontinentet, ikke i de angelsaksiske lande.

Mon der er nogle af DJKs medlemmer, blandt hvilke der er så fornemme jernbanehistorikere som frimærkehandler Thomassen og politimester Wilcke, som sidder inde med mere viden?

Finn Stendevad
Esbjerg



Tommy Jensen, Ringkøbing, har sendt redaktionen dette billede med følgende tekst: Et billede fra dengang MO-krydsninger var en almindelig foreteelse på Vestkysten. Billedet er taget den 2. oktober 1981 i Bredebro, hvor materieltoget M 7642, bestående af MO 1829, under sin tur fra Esbjerg til Tønder møder P. 641, fremført af Bhs 827 + MO 1848. Fire år efter skulle man jo tro, at begge MO'erne var sendt til ophugning efter MR/MRD'ernes indtog. Men dette er just ikke tilfældet: MO 1829 og 1848 indgår begge i D-maskinegruppens driftsmateriel og har allerede kørt en del særtog for klubben. Foto: Tommy Jensen

Fotografers ophavsret

Fra forlaget Banebøger i Roskilde har redaktionen modtaget et indlæg, som med udgangspunkt i en konkret sag rejser nogle spørgsmål mht. honorering af forfattere, fotografer m.fl. På dette område er interesserne modstridende, fordi forlag og bogkøbere søger at holde omkostningerne på et lavt niveau, mens forfattere og andre bidragydere ofte ønsker et rimeligt vederlag for deres indsats. DJK har for sine udgivelser etableret den sædvane, at bidrag honoreres med et symbolsk vederlag, bl.a. fordi arbejdet i DJK er ulønnet og fordi indsatsen er til medlemmernes fordel.

Da bogudgivelser således foregår ud fra forskellige forudsætninger, har redaktionen ment, at DJKs bestyrelse burde kommentere indlæggets principielle sider fra klubbens synspunkt. Redaktionen vil også opfordre til indlæg fra anden side.

red.

På baggrund af en konkret sag vil vi fremsætte nogle betragtninger over ophavsret og honorarkrav til fotos i jernbanebøger.

Som det måske er de fleste bekendt, er oplag på jernbanebøger ret små – sædvanligvis omkring 1.000 stk. – hvilket gør bøgerne dyre at producere og dermed også relativt dyre i ud salg. Derfor er det i alles – ikke mindst bogkøbernes – interesse at holde omkostningerne så lave som muligt.

Dansk Jernbane-Klub har gennem udgivelsen af sin omfattende bogserie skabt den kutyme, at billeder, tegninger etc. honoreres med et frieksemplar af bogen, samt at fotografens eller tegnerens navn nævnes i tilknytning til det bragte. En glimrende regel, der til dato – os bekendt – har fungeret udmærket.

Men forlaget BANEØGER er i forbindelse med udgivelsen af bogen »Lyntog« blevet præsenteret for et honorarkrav, der af ovennævnte grunde er af principiel interesse. For hvis det »danner skole«, kommer der ikke flere jernbanebøger i Danmark!

Forlaget havde fået leveret en del materiale fra DSBs pressesektion, bl.a. en del billeder, hvoraf nogle var mærkede med fotografens navn på bagsiden. Uheldigvis blev et af disse billeder medtaget i bogen på et ret sent tidspunkt, i den hektiske periode lige før udgivelsen, hvor teksten er til sats og billederne til reproduktion. Billedteksten blev derfor skrevet på baggrund af en fotokopi af billedet – uden fotografangivelse, og som ophav anfortes blot DSB, der jo havde udleveret billedet. Dermed blev fotografen – der er DJK-medlem – uheldigvis ikke nævnt ved navn.

Denne fejl er af forlaget meget beklaget efter bogens udgivelse, og fotografen har modtaget et gavekort på et frieksemplar af bogen på linie med de øvrige fotografer, der har billeder i bogen. Dette er åbenbart ikke tilfredsstillende, da det pågældende DJK-medlem via advokat senest har fremsendt krav om honorar på kr. 1.000,00 – udover bogen.

Pladsen her tillader ikke en længere redegørelse for kalkulationen af en jernbanebog, men faktum er, at ved et for jernbanebøger typisk oplag på 1.000 stk. vil hver 1.000 kr.s stigning i omkostningerne betyde, at salgsprisen pr. stk. stiger mindst kr. 3,50, når der tages hensyn til finansierings- og administrationsomkostninger samt boghandlerabat. Skulle blot ¼ af bogens ca. 120 fotos honoreres som nævnt, ville salgsprisen pr. stk. stige med kr. 105,00 – altså fordobles!

Det er vel i alles interesse, at der fortsat udgives jern-

banebøger i dette land. Dels har en række forfattere, fotografer m.v. mulighed for at få deres viden, billeder etc. ud til en større kreds af interesserede, og dels har køberne af bogen mulighed for at supplere deres viden om et emne, de har fornøjelse af at beskæftige sig med.

Det er derfor af betydning for alle jernbaneinteresserede, at den kutyme, der gennem årene er fastlagt omkring honorarer, fremover kan fortsætte uændret til fælles bedste, da det vel stadig er gode jernbanebøger, der er det vigtigste.

I parantes bemærket bliver sagen ekstra absurd, dels ved at kravet er dobbelt så højt som honorar til pressefotografer – der dog er professionelle og skal leve af det – og dels ved at billedet tidligere har været offentliggjort i DSB-bladet, og motivet er ikke særligt enestående, da det pågældende togsæt stadig er i daglig drift.

forlaget BANEØGER
Roskilde

Ovenstående læserbrev til »jernbanen« er af redaktørerne forelagt bestyrelsen. Da spørgsmålet efter bestyrelsens opfattelse er af stor principiel betydning for os, har vi anbefalet redaktørerne at bringe læserbrevet, idet vi dog vil føje følgende kommentarer til det vedrørende bestyrelsens stilling.

Reglerne om retten til fotografier findes i lov nr. 157 af 31. maj 1961 med senere ændring, der dog næppe kan siges at være særlig heldig formuleret og i årenes løb har voldt adskilligt hovedbrud hos de, der er interesseret i anvendelsen af ældre fotografier.

For så vidt der er forløbet 25 år efter udgangen af det år, da billedet blev fremstillet, er der i og for sig ingen problemer, idet retten til det fotografiske billede i så fald er ophørt, og enhver har ret til at anvende billedet. Det vil eksempelvis sige, at alle billeder fremstillet før den 1. januar 1960 er frie. Kender man fotografen, ville vi dog finde det rigtigst at angive dennes navn.

Med hensyn til nyere billeder, hvor der findes strenge regler i loven om offentliggørelse beskyttet af såvel straf- og retsplejelov som erstatningspligt, bør der vises stor forsigtighed, hvad vi også har søgt at gøre i foreningen. Vi har dog hidtil ment os berettiget til i vore publikationer at anvende billeder, som foreningens medlemmer eller andre fotografer har overladt til foreningen. Ligeledes har vi ment at kunne anvende billeder, som af et af vore medlemmer eller andre er overladt til et jernbaneselskab, når anvendelsen skete efter overladelse af billedet fra selskabet til os, og billedet brugtes i en publikation, der udsendtes i forståelse med jernbaneselskabet. Det er klart, at fotografens navn i alle tilfælde bør angives.

I alle andre end de nævnte tilfælde bør billeder, der er mindre end 25 år gamle, ikke anvendes uden udtrykkelig tilladelse af fotografen, med mindre det drejer sig om et af de undtagelsestilfælde, der udtrykkelig er nævnt i loven, f.eks. ved anmeldelsesartikler. Vanskeligheder fremkommer især, hvor man er i besiddelse af et billede, man gerne vil anvende og har fået overladt til frit brug, men hvor hverken den, der har overladt én billedet eller én selv ved, hvem fotografen er. Sådanne billeder har været anvendt i adskillige jernbaneblade med den følge, at den oprindelige fotograf, hvis navn end ikke er angivet, har protesteret voldsomt. Hvor man må påregne, at sådanne billeder er under 25 år gamle, bør man utvivlsomt undgå at anvende dem.

p.b.v.
Birger Wilcke

bane bøger:

GENNEMGÅENDE VOGN TIL PRIVATBANEN

NU UDVIDET: 64 s., ca. 100 ill. UDKOMMER I NOVEMBER. Kr. 85,00 + eksp. kr. 13,00.

MO-tog på tre privatbaner – Gribskovbanens nattoget på DSB. Gennemgående skinnebustog Vejle–Esbjerg. Læs om dette og meget mere i bogen om gennemgående vogne og -tog mellem stats- og privatbanerne, samt privatbanerne indbyrdes. Bogen skildrer baggrunden for løbene, deres historie, driftsforhold samt benyttet materiel. Talrige hidtil usete fotos, køreplansuddrag, oprangeringsplaner, kortskitser og vognrids.



DAMPTOG TIL DRAGØR

Amagerbanens historie af Birger Wilcke, ca. 110 s. 17 × 25 cm, ca. 100 ill. Kr. 129,00 + eksp. kr. 13,00. UDKOMMER I FEBRUAR 1986.

Bogen skildrer den private banes historie frem til den blev overtaget af DSB. De mange planer for baner til og på øen behandles grundigt, ligesom banens drift, stationer og materiel samt industriel og bebyggelsesmæssig udvikling langs banen.

LYNTOG – Trafikrevolutionen i 1935

af John Poulsen, 96 s. 17 × 25 cm, omslag i farver, 160 ill., kr. 109,00 + eksp. kr. 13,00.

Jubilæumsbogen om de afgørende ændringer i landsdelsforbindelserne, som åbningen af Lillebæltsbroen og etableringen af lyntogene betød. Bogen skildrer konstruktionen af togene og den senere udvikling.

JUBILÆUMSPLAKAT

Genoptryk af den berømte DSB lyntogs-plakat fra 1937, 62 × 100 cm. Lev. i rulle. Kr. 60,00 + eksp. kr. 13,00.

KØREPLANER – før og efter Lillebæltsbroen

Mappe med REPRINT af køreplansdelene af Fabers rejse-liste 1932 og DSBs lommekøreplan 1938. Kr. 98,00 + eksp. kr. 13,00.

MOTORMATERIEL 2

AEG, Kiel, DEVA, EVA-Maybach, Renault m.fl.: 80 s. A4-tværfomat, 160 ill., omslag i farver. Kr. 198,00 + eksp. kr. 20,00.

2. bind handler om motormateriel bygget i udlandet før 1945. Mange nye informationer om historie, teknik og anvendelse. Hver type vises med talrige fotos og meget smukt udførte tegninger i skala 1:87.

Rettelsestillæg til MM 2 er udkommet.

Vore direkte kunder har modtaget det. Alle kan mod indsendelse af frankeret (kr. 2,80) A4-kuvert få tilsendt det illustrerede tillæg.

DBs jubilæumsbog

NORMALUDGAVE: 242 s., 21 × 24 cm, o. 200 ill. (40 i farve), stift omslag. Kr. 299,00 + eksp. kr. 20,00.

LUXUSUDGAVE indbundet m. smudsomslag. Ekstra 64 s. og stort 9-farvet kort. Kr. 449,00 + eksp. kr. 20,00.

Den officielle jubilæumsbog giver en omfattende oversigt over tysk jernbanehistorie samt De tyske Forbundsbaner af i dag og i morgen. Jernbanehistorien sættes på glimrende vis i sammenhæng med hele samfundsudviklingen og næsten alle temaer berøres. I luksusudgaven gengives et enestående billedmateriale fra bl.a. 1935-jubilæet!

TRANSSIBIRISKE JERNBANE

– historien om verdens længste jernbane, 80 s. 17 × 25 cm, 114 ill., heraf 20 i farver. 3. BEARBEJDEDE OPLAG. Kr. 109,00 + eksp. kr. 13,00.

AARHUS–RANDERS ELEKTRISKE JERNBANE

af Asger Christiansen, 17 × 25 cm, omslag med udfoldeligt kort, 32 s. spækket med facts, 35 ill. Kr. 49,00 + eksp. kr. 7,00.

SOVE OG SPISEVOGNE I DANMARK

af John Poulsen, 112 s., A4-tværfomat, 140 ill., omslag i farver, kr. 220,00 inkl. eksp.

BESTILLING: Indsæt beløbet på giro 1 52 56 62 og anfør bestillingen på kupon til modtager. Ved samlet bestilling af flere bøger betales kun ét bestillingsgebyr, nemlig det højeste.

**bane
bøger**

Løvsangervej 98
4000 Roskilde
Giro 1 52 56 62

BOGANMELDELSE

Niels Arnfred og Ole Jess Olsen: DSB SKIFTER SPOR – ledelse i en offentlig erhvervs virksomhed. København 1985, Blytmanns forlag. 139 s. Kr. 128,00.

Lad det være sagt med det samme – bogen er ingen jernbaneentusiastbog i normal forstand – og den er sikkert læst uden særlig entusiasme i Sølvgade. Det drejer sig nemlig om en undersøgelse af strategisk ledelse i en stor offentlig erhvervs virksomhed – beundrede og forkætrede DSB – om denne virksomheds omstilling af organisation og produktion, som følge af den nye ledelse fra 1970, og hvad dermed fulgte i det efterfølgende tiår.

De to forfattere har deres daglige virke på hhv. Danmarks Forvaltningshøjskole og Institut for Samfundsøkonomi og Planlægning ved Roskilde Universitetscenter. Bogens tema er DSBs »smarte og effektive styring af politikerne og offentligheden siden 1970«, som

var medvirkende til, at mange problemer blev løst – men der sættes spørgsmålstejn ved, om ledelsen nåede sine mål, bl.a. at nedbringe det stigende driftsunderskud – og »det lykkedes ikke«, skriver de to forfattere, for selv om der skete en kraftig stigning i kundetilstrømningen og en betydelig produktivitetsudvikling, forhindrede det ikke, at driftsresultaterne blev stadig dårligere.

De to forfattere konkluderer, at »den politiske styring af DSB har været præget af massiv velvilje, konkret stillingtagen i enkeltsager, inddragelse under de almindelige finanspolitiske hensyn og total mangel på strategisk perspektiv«.

Så når alt kommer til alt, er det måske slet ingen dårlig idé for mange af dette tidsskrifts DSB positive læsere at studere analysen af, »hvordan DSB har »kuppet« sig til at bestemme egne forhold«.

E. B. Jensen

DØDSFALD

Svend Nielsen

Fredag den 2. august 1985 døde Svend Nielsen, Danmarks Veteran Jernbane Platte, knap 69 år gammel efter ca. et halvt års sygdom.

Det var Svend Nielsen, der i begyndelsen af 1970'erne gav sig til at lave porcelænsplatter til fordel for bl.a. foreningen af Georg Stage drenge og Dansk Jernbane-Klub, og ved dette arbejde har Svend Nielsen gennem årene skaffet ikke så få penge til de to foreningers arbejde.

Som ung sejlede Svend Nielsen selv med Georg Stage, og aktiviteterne omkring dette skib optog ham utrolig meget, hvorfor han også gik aktivt ind i arbejdet i foreningen af Georg Stage drenge. Bl.a. salget af skibsplatterne skaffede foreningen så mange midler, at den kunne købe eget hus på Christianshavn i København.

Svend Nielsen kom til marinen før krigen og var ved den danske flåde til lige efter krigen. I krigsårene var han aktiv frihedskæmper. I årene fra omkring 1950 til 1970 beskæftigede den aktive og idérige Svend Nielsen sig med bl.a. fotohandel, en sejlede zoologisk have i Norden samt som rejsefilmsoperator i det meste af Europa.

Dansk Jernbane-Klub har takket være denne initiativrige person fået en god reklame for sit arbejde gennem Dansk Veteran Jernbane Plattes brochurer m.m. gennem årene, og det er da også med glæde, at vi ved, at datteren, Inge-lise, vil fore plattefirmaet videre på samme måde, sammen med sin moder, Inger Nielsen.

Stor medfølelse samler sig omkring familien ved Svend Niensens død.

Æret være hans minde.

OCMP

FORENINGSNYT

Kommende møder

Torsdag den 7. november kl. 19.30: DSBs bygninger. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Bygningsinspektør Leif Hernø, DSB, vil fortælle om registrering af DSBs bygninger og de seneste års restaureringer af stationsbygninger. Foredraget vil blive illustreret med lysbilleder.

Torsdag den 12. december kl. 19.30: Julemøde. Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Det traditionelle julemøde med andespil, auktion og filmforevisning plejer altid at være en hyggelig optakt til jule-tiden. Mød op med familie og venner og få en aften ud af det.

OCMP/BJ

Nyt fra lokalafdelingerne

Nordjysk afdeling

Onsdag den 20. november kl. 19.30: Ordinær generalforsamling. Forchammersvej 7, Aalborg.

Dagsorden ifølge lovene.

BJ

DJKs 25 års jubilæum

Foreningens jubilæum vil blive markeret ved en række arrangementer. Der vil bl.a. blive arrangeret et stævne i Odense i dagene 10.-11. maj 1986, hvor foreningen vil fremvise et bredt udvalg af rullende materiel, både damplokomotiver, motortrækraft og vogne og desuden en udstilling om foreningens øvrige virke.

I forbindelse med stævnet søges arrangeret tilrejse fra forskellige byer med damptog m.m.

Nærmere oplysninger om stævnet vil blive offentliggjort senest i »jernbanen« nr. 1/1986.

Reserver allerede nu weekenden 10.-11. maj 1986.

BJ

Midtjysk afdeling

Fredag den 15. november kl. 19.30: Bytrafik i København. Godsbanegården i Århus, mødelokalet, Skovgårdsgade 3.

Torben Liebst fra Sporvejshistorisk Selskab viser smalfilm fra S-banens 50 års jubilæum samt lysbilleder fra Københavns Sporveje.

Fredag den 29. november kl. 19.30: Ordinær generalforsamling. Godsbanegården i Århus, mødelokalet, Skovgårdsgade 3.

Dagsorden ifølge lovene. Efter generalforsamlingen vises der DSB film.

UA

Fredag den 15. november kl. 19.30: Mødeaften.

Fredag den 13. december kl. 19.30: Mødeaften.

Møderne finder sted på Herning Bibliotek, mødelokale 2, og slutter i rimelig tid, sådan at togene kl. 22 fra banegården kan nås.

Tommy O. Jensen

Sydjysk afdeling

Mandag den 11. november kl. 19.30: Mødeaften.

Mandag den 9. december kl. 19.30: Mødeaften.

Møderne afholdes på Esbjerg station, Jernbanegade, opgang fra perronen i den nye bygning.

Bjarke Boldt

Fynsk afdeling

Torsdag den 14. november kl. 19.30: Lysbilledaften. DSBs mødelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense.

Denne aften vil tre af vore medlemmer vise lysbilleder, hovedsageligt fra denne sommer og her specielt om Lillebæltsbroens og om de tyske baners 150 års jubilæum.

Torsdag den 16. januar 1986 kl. 19.30: Ordinær generalforsamling. DSBs mødelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense.

Jens Bay-Nielsen

Salgsafdelingen

Nyheder

Oktober måned nærmer sig nu sin afslutning, og med overgangen til november begynder mange folk på forberedelserne til den forestående juletid.

Allerede nu skal vi gøre opmærksom på, at varer fra DJKs Salgsafdeling, der skal nå frem inden julen 1985, må være bestilt **senest onsdag den 4. december 1985**. Nedenfor findes en liste over bogudgivelser i 1985, der er til at erhverve gennem Salgsafdelingen. Efter hver artikel er der i parentes angivet, hvor omtale af bøgerne kan findes i tidligere numre af »jernbanen«.

Damp tog til Dragør. UDKOMMER FEBRUAR 1986. Kr. 129,00 + kr. 9,00 i porto. (4/1985).

Danske lokomotiver og motorvogne 1985-01-01, kr. 135,00 + kr. 9,00 i porto. (2/1985).

Danske standardgodsvogne, 2. del: lukkede godsvogne med 16,3 m² bundflade, kr. 75,00 + kr. 9,00 i porto (2/1985).

Gennemgående vogn til privatbanen. UDKOMMER NOVEMBER 1985. Kr. 85,00 + kr. 9,00 i porto. (4/1985).

Jubilæumsplakat: DSB lyntogsplakat fra 1937 i genoptryk, kr. 60,00 + kr. 9,00 i porto. (2/1985).

Køreplaner - før og efter Lillebæltsbroen, kr. 98,00 + kr. 12,00 i porto. (2/1985 og 4/1985).

Lyntog 1935-1985, kr. 109,00 + kr. 9,00 i porto. (1/1985 og 4/1985).

Politireglement for Statsbanerne, 1934, kr. 10,00 + kr. 4,00 i porto. (1/1985).

Sådan husker jeg - Odense-Svendborg banen, kr. 80,00 + kr. 6,00 i porto. (1/1985).

Traktionsudvalgets betænkning 1956, bind 1 og 2. MEGET FÅ EKS., kr. 60,00 + kr. 15,00 i porto. (1/1985).

Veteraner på skinner, plakat 1985, kr. 30,00 inkl. forsendelse. (3/1985).

★

Tillæg til DSB, driftsmateriellet I og II, 1985. Så er der atter kommet tillæg til DSBs driftsmaterielfortegnelse. De personer, der har købt driftsmaterielfortegnelsen gennem DJKs Salgsafdeling kan rekvirere tillæggene ved indsendelse af kr. 11,00 i **frimærker**. Tillæg fra tidligere år kan fortsat fås, hvis man ikke har fået disse. For ekstra porto ved bestilling af ældre tillæg må der medsendes kr. 6,00 i **frimærker**.

★

Varer fra Salgsafdelingen kan bestilles ved indsættelse af beløbet på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren eller send bestillingen særskilt i et brev.

OCMP



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens organisation

Foreningens generelle adresse:

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

Indmeldelse i Dansk Jernbane-Klub:

Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer af tidsskriftet »jernbanen« og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 10,00 i frimærker.

Medlemskontingent for året 1985:

Ordinære medlemmer	kr. 140,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1985)	kr. 95,00
Optagelsesgebyr	kr. 10,00

Indbetaling af kontingent:

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

Foreningens generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer:

Formand: Politimester Birger Wilcke,
Sundbyvestervej 18, 2300 København S. Tlf. (01) 59 58 23.

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

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

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

Tegner 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.

John Armstrong Pedersen,
Ørvadsvej 4, 8220 Brabrand. Tlf. (06) 26 33 23.

Bent Jacobsen (suppleant),
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. (02) 84 21 07.

Birger Bruun (suppleant),
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. (01) 22 05 17.

Forlag og salgsafdeling:

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:

c/o Eigil Christensen, Hovedvejen 108, 2. tv.,
2600 Glostrup. Tlf. (02) 96 89 21. Postgirokonto 8 11 10 06.

Lokalafdelinger:

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

DJKs midtjyske afdeling:
Uffe Andersson,
Skelvangsvej 83, 3., 8900 Randers. Tlf. (06) 41 85 79.

DJKs sydjyske afdeling:
Bjarke Boldt,
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. (05) 16 78 54.

DJKs fynske afdeling:
Jens Bay-Nielsen,
Kragemosen 65, 5250 Odense SV. Tlf. (09) 17 55 05.

DJKs afdeling på Lolland-Falster:
Rejsbureauleder Ole Jensen,
Skovvænget 4, 4900 Nakskov. Tlf. (03) 92 23 23 (kl. 9-17).

Foreningens baner og tog:

**Information, bestilling af særtog samt oplysning om
arbejdshold:**

Museumsbanen Maribo-Bandholm:
Carsten Buhl,
Refshølevvej 8, 4930 Maribo. Tlf. (03) 88 43 54.
Information i weekends: (03) 88 05 49.

Mariager-Handest Veteranjernbane:
Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,
Teglgade 16, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 20 21.
Information i weekends: (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 (smalsporsmateriel):
Ingeniør Oscar Meyer,
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.

Høng remise, Høng:
Smed Erik Rothmann,
Bakken 70, 4370 St. Mørløse. Tlf. (03) 60 15 57.

Roskilde, Slagterisporet:
Dyrlæge Mogens Lund Jensen,
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 43 20 42.

Odense, Konservessporet:
Christian Nielsen,
Hjertegræsvej 11, 5210 Odense NV. Tlf. (09) 94 23 58.

FOUL LEVING TIN & BJERTEKOLLEKT
 TERRASSERNE 16 VÆR 265
 ØSTERLED 15 2700 BRONSHØJ
 5600 FÅBORG

BØGER

Die Damplokomotive. DDRs sidestykke til vor Damplokomotivet og dets Betjening, men endnu mere detaljeret. En virkelig bibel. 966 s. 515 fot. & ill. 35 tavler. Ib. Kr. 525,50.

Die Reisezugwagen und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn 1930 af Wolfgang Diener. Udarbejdet ud fra omnummereringsplanen fra 1930 og med tilføjelse af alle vogne som indlemmedes i DRG og DB indtil 1955. 352 s. Kr. 206,50.

Diesels from Eddystone. The Story of Baldwin Diesel Locomotives af G. W. og S. F. Dolzall. Fortæller om den berømte damplokkfabriks dieselproduktion. 152 s. 28½×20½ cm. 314 fot. Kr. 364,50.

Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken. Genoptryk af sjældnen udgivelse fra 1935, der anfører åbningsdatoer 1835-1935, strækningsslængder, koncessioner og ejendomsforhold. Illustreret indledning ved Horst-Werner Dumjahn. 16 s. 18 fot. & ill + 410 s. 30×21½ cm ib. Kr. 525,50.

Der Uerdinger Schienenbus af Rolf Löttgers. En redningsplanke for tyske sidestrækninger og en eksportsucces. 160 s. 117 fot. 16 rids & ill. 3 kort. Kr. 117,00.

Great British Trains af O. S. Nock. 17 berømte tog og ruter. 212 s. 86 fot. Ill + tvl. m/17 farvefot & farveill. 25×18 cm ib. Kr. 283,00.

The American Pullman Cars of the Midland Railway af J. B. Radford. En britisk historie begyndende i 1874. 120 s. 80 ill. Ib. Kr. 239,25.

NYBODER BOGHANDEL

Store kongensgade 114, 1264 København K
 Bemærk nyt telefonnummer: (01) 32 33 20

HT-bus 1, 6 og 9 – 5 min. gang fra Østerport station
 – nem parkering.

Benyt fritimerne når I alligevel er i Maribo, ta' med Rødby- Puttgarden

Vi sejler op til 30 gange dagligt.
 Husk de billige endagsbilletter.

Pris: Voksen kr. 12,-
 Børn og seniores . kr. 6,-
Velkommen om bord



**S SCANDIA
 RANDERS**