



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

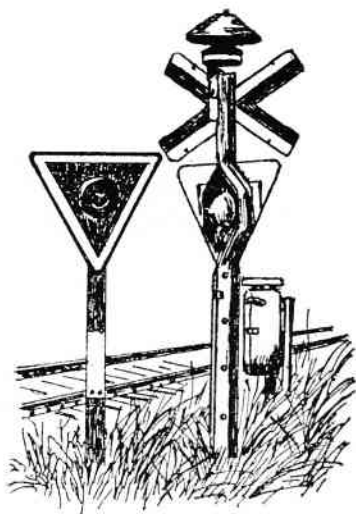


FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER - HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **2**
MARTS 1969

Hillerød Privatbaner

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



A/S NORDISK SOLAR COMPAGNI

KOLDING

ÅLBORG	NYKØBING FALSTER
ÅRHUS	ODENSE
ESBJERG	HOLSTEBRO
KØBENHAVN	RANDERS
Rosenborggade 3	SILKEBORG
FREDERIKSBERG	VEJLE
Kong Georgsvej 12	SØNDERBORG
GLOSTRUP	FREDERIKSHAVN
Smedeland 24	

C. A. Qvade & Co.

Korn – Foderstoffer – Brændsel

Torvet 3 – Maribo
Tlf. Maribo 1111

RENAULT

Bil for hver en krone

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S

Sdr. Ringvej 39
Glostrup

Strømpøhuset

Vestergade 5
Varde

Besøg Quickly's Cafeteria

Kirketorvet
Sønderborg

INDUSTRIRESTAURANTEN

Jernbanegade 13
Kolding
Tlf. (05) 52 31 99



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Tagensvej 169, 2400 København N.V.
Tlf. (01 72) TÅga 5743 (mandag-fredag
kl. 10-16).

*

Formand:

Politiladvokat, cand. jur. Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ORdrup 2209

Kasserer:

Bogholder Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.
Tlf. (03) 17 88 04

Forskningsleder:

Frimærkehandler P. Thomassen,
Strandvejen 201, 2900 Hellerup.
Træffetid: Tirsdage-fredage kl. 10-14.
Tlf. (01 43) HEIrup 794 v.

Museumstoget:

Trafikafdeling og information:

Børge Chorfritzen,
Tagensvej 169, 2400 København N.V.
Tlf. (01 72) TÅga 5743 -
(01 43) HEIrup 7109.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Konsulent Erik B. Jonsen (næstformand),
Ingeniør Stig Thoke-Jensen,
Afdelingsingeniør H. Thorkil-Jensen.

DJK Odense-afdelingen:

Hans Gerner Christensen,
Børnstorffsvej 17, 5000 Odense.
Tlf. (09) 13 08 72.

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

Overtrafikassistent O. K. Jensen,
Søvænget 23, 4930 Maribo.

Medlemskontingent:

Ordinære medlemmer kr. 25,-
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. jan. det pågældende år) .. kr. 15,-
Indmeldelsesgebyr for nye medl. kr. 5,-
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
forskningslederen (se ovenfor).

jernbanen

Nr. 2 - 1969

9. årgang

Tidsskriftet er medlem af:

Union Internationale de Presse
Ferroviaire (førpress), Wien.

Redaktør:

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

Annonceekspedition:

Forlaget Ørestad,
Tagensvej 85 E., 2200 København N.
Tlf. (01 72) TÅga 2221.

Foreningens tidsskrift »Jernbanen«, der ud-
kommer 8 gange årligt, udsendes gratis til
medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ordinær generalforsamling

Søndag den 20. april 1969 kl. 10.00 afholdes ordinær gene-
ralforsamling i »Domus Technica«, Ved Stranden 18, stuen
(kongressalen), København K.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger »Jernbanen«, nr. 3/69 som bilag.
4. Valg af medlemmer til bestyrelsen m. v.
Følgende medlemmer af bestyrelsen m. v. er på valg:
Birger Wilcke (formand),
Erik B. Jonsen,
Mogens Bruun og
Stig Thoke-Jensen.

Poul Skebye Rasmussen (suppleant),
B. K. Ibholt (revisor) og
Th. Ring Hansen (revisorsuppleant).
Samtlige ovenfor nævnte er villige til genvalg.
5. Indkomne forslag.
6. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer og til punkterne 5 og 6 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest den 13. april 1969.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København, i marts 1969.

BESTYRELSEN

*

Manglende kontingenter for 1969 bedes indbetalt snarest. Indbetaling sker på postgirokonto 15 38 30 - adresseret: Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornsvej 18, 3650 Ølstykke.

Det ordinære kontingent udgør kr. 25.00
For medlemmer under 18 år den 1/1 1969 dog .. kr. 15.00
Indmeldelsesgebyr for nye medlemmer kr. 5.00

Vi takker på forhånd for eventuelle bidrag derudover.

**VEMB-LEMVIG-THYBORØN
JERNBANE**

Lemvig
Tlf. (07) 82 03 60

**Benyt Hads-Ning Herreders-
Jernbaners tog og rutebiler**

SOLOFABRIKKEN A/S

Sønderborg

PALADSTEATRET

Nørregade 29 – Vejle

Tlf. (05) 52 20 00
Forsalg: Hverdage fra kl. 17
og søndag kl. 15

B. P. BRØNDESLEVDEPOT
v. B. Christensen

Bredgade 110
Tlf. (08) 82 10 80

BRDR. NIELSEN

Udfører alt smedearbejde

Birkevej – Bandholm
Tlf. Bandholm 6

ERIK JOHANSEN OG CO. A/S

Køjstrupvej 3 – Birkerød
Tlf. 81 29 11

DRUBIN TRYKFARVER

Ottiliavej 22-24
Valby
Tlf. 30 01 33

**NYBORG FORENEDE
TRÆLASTFORRETNINGER**

Strandgade 1
Nyborg
Tlf. (09) 31 11 46

GAMLE BILLEDER

Er De interesseret i gamle billeder fra
De Bornholmske Jernbaner?

Ring eller skriv, så sender vi Dem
gerne vort udvalg til påsyn

FOTOGRAF

JENS HANSEN

Havnegade 17 – 3770 Allinge
Tlf. (03-955) 4

Sorø - Veddebanen

Af Ib V. Andersen

Tanken om bygning af en jernbane fra Sorø til Vedde opstod i årene 1892/93 efter at Rigsdagen havde vedtaget bygningen af Slagelse-Værsløvbanen og Slagelse-Næstvedbanen med tilhørende sidebane Dalmose-Skelskør. Medvirkende til planernes opkomst var endvidere den samtidige plan om bygning af en jernbane fra Høng til Tølløse, hvorved Sorø by så sit nordlige opland stærkt truet. I forvejen var byens opland ved de allerede udførte jernbaneanlæg væsentligt beskåret, og det var da ud fra den tids forudsætninger ganske rimeligt, at man fra byens side stillede krav om, at dersom der i egnene nord for byen skulle anlægges nye jernbaner, da burde det ske ved bygning af en bane fra Sorø i nordlig retning til et punkt syd for Åmosen, eller hvis Høng-Tølløsebanen byggedes, da til en af denne banes stationer.

Den 1. marts 1893 indsendte Sorø byråd andragende til Regering og Rigsdag om bygning af en jernbane med den her nævnte linieføring. Kort efter indsendte også Ringsted byråd andragende om bygning af en jernbane i nordlig retning, også denne by foruroligede planerne om bygning af Høng-Tølløsebanen.

Såvel Høng-Tølløsebanen som Sorø-Veddebanen optoges i den første af de store jernbanelove, loven af 8. maj 1894 og begge som privatbaner. Om Sorø-Veddebanen gjordes dog den tilføjelse, at

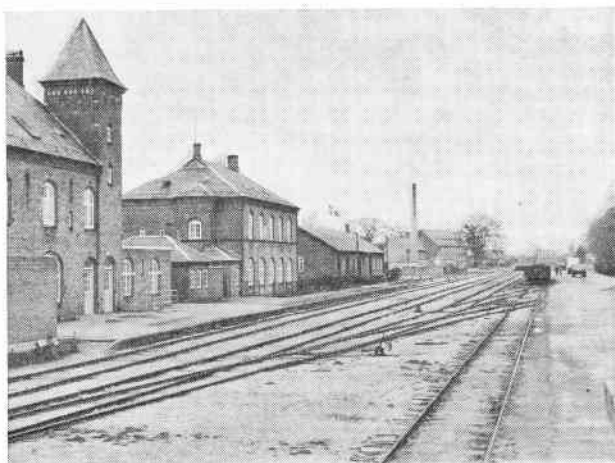
staten kunne overtage driften af banen, idet man forudså, at det ville være vanskeligt at drive den korte strækning som selvstændigt jernbaneselskab.

Medens anlægget af Høng-Tølløsebanen fremmedes, således at banen kunne åbnes for offentlig drift i 1901, gjorde anlægget af Sorø-Veddebanen kun langsomme fremskridt. Først den 2. maj 1900 udstedtes eneretsbevillingen til Sorø byråd, og heri blev det bestemt, at banen fra åbningsdagen skulle forpagtes af staten mod en årlig forpagtningsafgift på 3 %, og at denne forpagtning skulle være uopsigelig fra begge sider. Dog skulle staten til enhver tid have lov til at overtage banen mod udredelse af et vederlag svarende til det 20-dobbelte af gennemsnittet af banens nettoudbytte i de sidste tre år eller for en indløsningssum svarende til anlægskapitalen, hvoraf staten efter loven betalte halvdelen. Anlægskapitalen opgjordes senere til kr. 818.774,24, hvorefter den årlige forpagtningsafgift udgjorde kr. 24.564,-.

Arbejdet med banens anlæg iværksattes umiddelbart efter eneretsbevillingens udfærdigelse, og den 1. februar 1903 åbnedes banen for offentlig drift. Forinden havde statsbanerne dog den 20. november 1902 overtaget banen, som anlagdes som en let normalsporet bane, uindhegnet og med en overbygning bestående af 22,5 kg skinner i grusballast. Maksimalhastigheden sættes til 45 km/t. Banens drifts-



Sorø by - stationsbygningen (til højre) - postkontoret (til venstre) (1955). Foto: Ib V. Andersen.



Sorø by - stationsarealet set fra syd. (1955). Foto: Ib V. Andersen.

længde var 15,9 km, største stigning 1:100 og mindste kurveradius på fri bane 280 meter.

Linieføringen var uden større problemer, idet banen fra Sorø station på Vestbanen stort set gik i nordlig retning, mellem Døjringe og Munke Bjergby dog i nordvestlig, til Vedde station på Høng-Tølløsebanen nåedes.

På banen anlagdes fire stationer, nemlig Sorø by, Pedersborg, Døjringe og Munke Bjergby. Først-



Døjringe station (1951).

Foto: Ib V. Andersen.

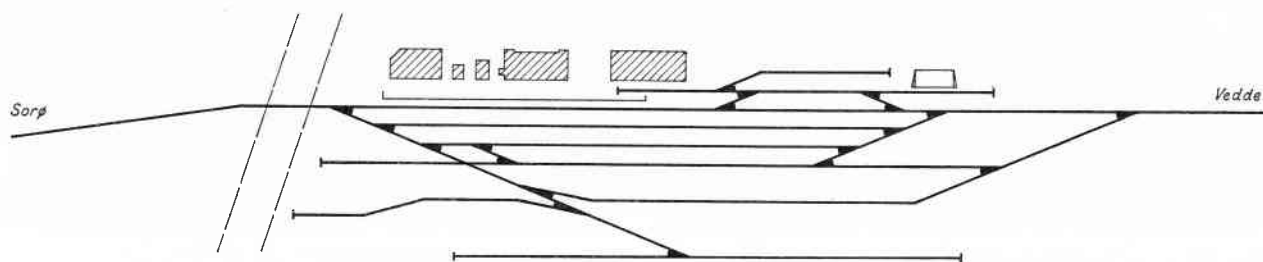
nævnte station normeredes med stationsforstander, sidstnævnte med stationsmestre. Til banen må endvidere medregnes Vedde station, som så længe persontrafikken opretholdes på banen betjentes af statsbanerne ved stationsforstander, der også udførte privatbanens forretninger, derefter af Høng-Tølløsebanen, som efter Sorø-Veddebanens nedlægnings helt har overtaget stationen. Endvidere etableredes tre sidespor, Dybendal på fri bane mellem Døjringe og Munke Bjergby til Midtsjællands Skærfefabrik; syd for Munke Bjerby station til Munke Bjergby stengrav og nord for Døjringe station til Døjringe grusgrav, sidstnævnte fjernet i 1923.

Sorø-Veddebanens stationer blev ret forskelligt udstyret med hensyn til sporanlæg. Størst var Sorø By station (som for øvrigt fremdeles eksisterer og

betjenes), hvor der foruden perronspor tillige fandtes overhalings/krydsningsspor samt diverse læssespor m. v. I Pedersborg og Døjringe fandtes læssespor overfor hovedbygningen; i Munke Bjergby var der krydsningsspor over for stationens hovedbygning, medens læssespor var placeret nord for denne på samme side af hovedsporet. I Vedde benyttedes sporet nærmest hovedbygningen af statsbanerne og de nordligste af privatbanen. Øst for hovedbygningen i forlængelse af denne fandtes fire opstillings- og læssespor og yderst en lille remise med én lokomotivplads samt drejeskive (effektiv længde 11,2 m) og kul- og vandforsyningsanlæg. Banens tilslutning til Vestbanen fandtes på Sorø station, hvor perroner anlagdes lidt nord for hovedbygningen (gadesiden) og remiseanlæg med to lokomotivpladser i stationens østende. Også her etableredes kul- og vandforsyningsanlæg, ligesom der fandtes drejeskive med effektiv længde 14,0 m.

Straks efter banens åbning løb der tre tog daglig i hver retning. Køretiden varierede mellem 46 og 74 minutter og alle tog var blandede tog. Togene fremførtes indtil ca. 1927 af de gamle As-maskiner fra Klampenborgbanen, idet der dog i korte perioder også anvendtes andre maskintyper, hvoraf kan nævnes gl. litra N, gl. litra P samt gl. litra T. Efter 1927 benyttedes G-maskiner i en periode, og den sidst anvendte lokomotivtype var litra J, der fremførte banens blandede tog. Motortogene kørtes oprindeligt af motorvogne litra ML, der kom i drift i 1929. Disse ret store motorvogne havde et forholdsvis indviklet løb, idet de også anvendtes i lokale motortog på Vestbanen, men dels grundet de ret få rejsende mellem Sorø og Vedde, dels som følge af at de var for tunge for det lette spor, erstattedes de ret hurtigt af de små Triangelmotorvogne litra MA eller ME. De sidste køreplansperioder kørtes alene fire damptogspar og ingen motortog; inden da havde der i en række køreplansperioder været op til syv togpar daglig, hvoraf nogle med fast krydsning

SORØ BY



Tegning: Einar Hoff

i Munke Bjergby, skønt det ved banens anlæg ikke havde været tanken, at denne skulle befares med mere end ét tog ad gangen. Køretiderne i de sidste køreplansperioder afveg i øvrigt ikke meget fra de tilsvarende ved banens åbning.

Medens den benyttede trækraft således har været ret forskellig, var det anvendte personvognsmateriel mere ensartet, hovedbestanddelen gamle 2-akslede kupévogne (der førte både 2. og 3. kl.) samt tilsvarende rejsegods- og postvogn. Man kan med rette sige typisk for en sidebane, hvor der ikke ofredes noget på de rejsendes bekvemmeligheder.

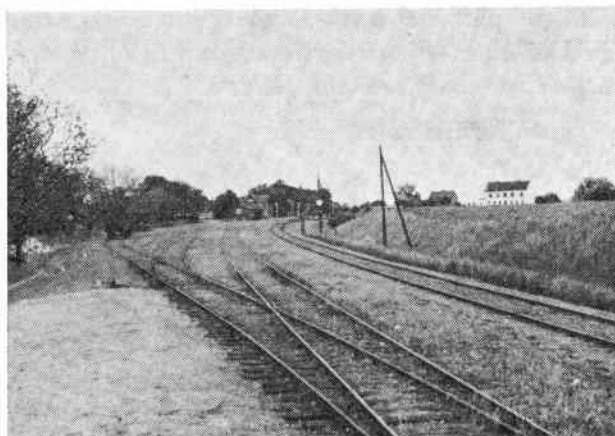
Ved banens åbning stillede der ikke store forventninger til den trafik, der ville blive tale om på banen, og dette kom også til at passe, idet der dog må bortses fra de to verdenskrige 1914–18 og 1939–45. Men ved anlægget fik Sorø by den jernbaneforbindelse, man savnede, idet det må erindres, at afstanden fra byen til stationen er ca. 2 km. Sorø By station var således ikke en egentlig station på Sorø–Veddebanen, og når man så bort fra denne station i opgørelsen over den på banen forekommende trafik, blev der ikke meget tilbage til de øvrige stationer, der alle lå i mindre bysamfund, der i hvert fald efter automobilkørselens gennembrud i tyverne fuldt ud lige så godt kunne betjenes på den måde.

De to verdenskrige fik som nævnt stor indflydelse på Sorø–Veddebanens drift. Årsagen hertil var såvel de langs banen liggende tørvemoser som den nord for Vedde liggende Åmose, hvis rigdom på indenlandsk brændsel gav anledning til transporter i meget stort omfang især på Høng–Tølløsebanen, men også i betragteligt omfang på Sorø–Veddebanen.

Driftens ringe omfang bevirkede, at det så ofte omtalte »stykgodsudvalg«, der også fik til opgave at undersøge forskellige sidebaners rentabilitet, kom til det resultat, at banen burde nedlægges som personbane, medens godstrafikken indtil videre burde opretholdes under indskrænkede former. Persontra-

fikkens ophør vedtoges af Rigsdagen ved loven af 20. maj 1933, idet staten måtte indløse banens aktionærer jvf. indledningen, og det sidste persontog løb derefter over banen 30. juni 1933, hvorefter Sorø stations rangertraktor udførte godsbefordringen efter behov.

Under den anden verdenskrig steg godsmængden over banen som nævnt voldsomt, således at der atter



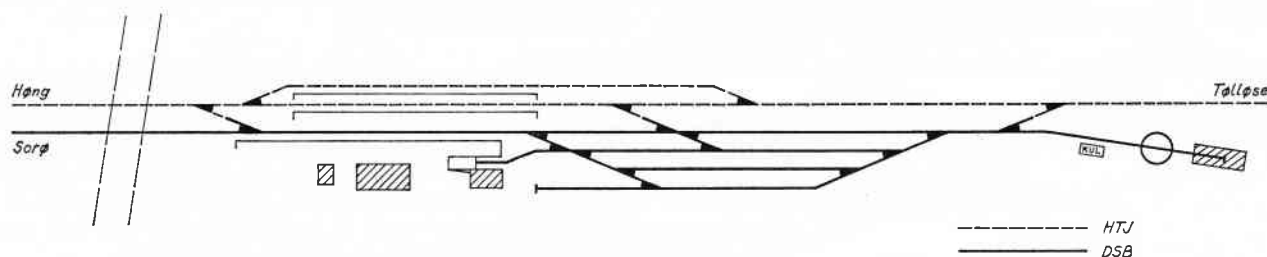
Vedde station (1955).

Foto: Ib V. Andersen.

måtte benyttes damplokomotiver til togfremførelsen. Dog var sporets tilstand nu meget ringe, da der gennem årene kun var ofret det mest nødvendige på dets vedligeholdelse, og uanset togfremførelsen efter krigsafslutningen atter skete ved rangertraktor fra Sorø, blev det af denne grund nødvendigt helt at indstille driften og nedlægge banen fra 1. oktober 1950, for så vidt angår strækningen Sorø By–Vedde, idet banestykket Sorø st.–Sorø By fremdeles opretholdes.

Den på Sorø–Veddebanen etablerede godsbefordring med traktorkørsel efter behov kom i øvrigt til at danne mønster for lignende arrangementer på svagt benyttede sidebaner andre steder. Bl. a. kan nævnes Tønder–Højer, Skjern–Videbæk, Dalmose–Skelskør m. fl.

VEDDE



Tegning: Einar Hoff

Kommende møder og udflugter

Tirsdag den 18. marts kl. 19.30 på »Hotel Langaa«, 8870 Langå.

DJK's nordjyske afdelings ordinære generalforsamling. Sædvanlig dagsorden.

Lørdag den 22. marts og søndag den 23. marts.
Udflugt på *Fjerritslev-Frederikshavn Jernbane (FFJ)* Thisted-Fjerritslev Jernbane (TFJ) og Aalborg-Hvalpsund Jernbane (AHB).

Planen for udflugten er:

Lørdag:

Ålborg	afg. 11.55
Thisted	ank. 18.45

Søndag:

Thisted	afg. 9.00
Hvalpsund	afg. 12.34
Ålborg	ank. 16.45

Togene fremføres på samtlige strækninger som arbejdstog (fotostop) – særtogsanmeldelser vil blive udleveret. Thisted-Sundsøre køres med rutebil (via Pinen og Plagen) – der gøres holdt ved Nykøbing Mors og Glyngøre stationer for besigtigelse. Arbejdstogene oprangeres (lørdag) således: APB-dieselloko (»Frichs 1932/36-type«) / TFJ-dieselloko – 3 C – 1 E og (søndag) således: APB-dieselloko (»Frichs 1952-type«) – 3 C – 1 E.

Pris for deltagelse: Kr. 60,- (»week-end-tur« – omfattende kørsel på FFJ, TFJ og AHB samt buskørsel og færgefarter) eller: Kr. 25,- (»AHB-tur« – gyldig for kørsel Ålborg-Hvalpsund-Ålborg). Tilmeldelse sker ved snarest – og senest lørdag den 15. marts – at indsætte nævnte beløb på *postgirokonto 11 10 06*, adresseret *Dansk Jernbane-Klub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København NV*. Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i togene. Af hensyn til busbefordringen er det *absolut nødvendigt* (gælder »week-end-tur«) at forudbetaling finder sted som ovenfor anført.

Gode tilslutningsforbindelser i Ålborg – såvel lørdag som søndag – se »Togplan« og »Danmarks Rejseforbindelser«. (»AHB-tur«-billetten er gyldig til toget: Ålborg afg. 10.50-Hvalpsund ank. 12.33).

Deltagerne må selv sørge for overnatning i Thisted – der findes følgende hoteller:

Hotel Aalborg (kr. 19,00–27,00)
Storegade 29 (tlf. nr. 750),

Missionshotellet (kr. 14,00–16,00)
Frederiksgade 16 (tlf. nr. 233),

Hotel Phoenix (kr. 21,00–24,00)
Frederiksgade 20 (tlf. nr. 863),

Hotel Royal (kr. 20,00–35,00)
St. Torv 5 (tlf. nr. 2400).

Den normale enkeltværelsespris er angivet efter hotellets navn; Thisted's postnummer er: 7700 – og telefonkaldenummer (område- og centralkaldenummer): (079) 1.

Driften indstilles med udgangen af marts måned på samtlige de strækninger, der indgår i forårets storudflugt. Medlemmerne opfordres derfor til deltagelse i stort tal – turen gennem disse smukke og særprægede egne vil aldrig kunne gøres om – med jernbane.

For deltagere, der ankommer lørdag til Ålborg med tog 95 eller skib, arrangeres rundvisning på Ålborg Privatbaners remise og værkstedsområde. *Samling foran Ålborg Station kl. 10.00.*

Torsdag den 27. marts kl. 20.00 i »Domus Technica«, Ved Stranden 18, stuen (kongressalen), 1061 København.

Foredragsaften. Direktøren for »Tilsynet med Privatbanerne«, civilingeniør E. Helmø taler om: »Danmarks privatbaner – nu og i fremtiden«. Derefter – **2. ekstraordinær generalforsamling** – vedrørende ændring af foreningens love – se siderne 14 og 15.

Søndag den 20. april kl. 10.00 i »Domus Technica«, Ved Stranden 18, stuen (kongressalen), 1061 København K.

Ordinær generalforsamling – se side 3.

*

DJK's nordjyske afdeling planlægger nu – i samarbejde med »Aalborg Stiftstidende« og »Randers Amts Avis« – afskedsture på strækningerne Fjerritslev-Ålborg (lørdag den 29. marts) og Ålborg-Hadsund samt Randers-Hadsund (søndag den 30. marts). Særtogene vil blive fremført af damplokomotiver (VLTJ 5 og HBS L 205) og oprangeret af APB-vogne. Turene vil blive annonceret i ovennævnte aviser – nærmere oplysninger vil kunne indhentes gennem »nordjyske afdeling«'s repræsentanter.

Vort forsidebillede:

NSB-damploko – type 26 c, nr. 434 fremfører tog 308 ved Rudshøgda på Dovrebanen (Oslo-Trondheim). Her i marts går vi på vore breddegrader så småt i forårstanker – men tro det eller lad' være – denne optagelse er fra april måned – helt nøjagtig: 6. april 1963. Denne del af Dovrebanen er nu elektrificeret – men er man heldig, kan det lade sig gøre at se et damploko (ballastkørsel m. v.) i ny og næ.

Manden bag kameraet var: W. E. Dancker-Jensen.

Jernbanenyt - kort fortalt



Pr. 1/1 1969 er følgende udrangerede damplokomotiver overgivet til »Jernbanemuseet«: D 802, 885 og 900, G 602, H 783 samt R 942 og 958.

I museets samlinger indgår allerede følgende damplokomotiver (litra - nr. - året hvori modtaget - placering):

A	159	1956	Odense
B	45	1928	Odense
C	715	1961	Næstved
Cs	246	1934	Struer
D	871	1961	Viborg
F	428	1968	Padborg
Fs	263	1933	Odense
G	78	1934	Odense
H	40	1948	Teknisk Museum
Hs	363	1956	Odense
Hs	385	1968	Odense
J	1	1954	Brande
K	563	1956	Skanderborg
Ks	273	1934	Esbjerg
O	L 2	1933	Teknisk Museum
O	318	1958	Odense
P	125	1948	Odense
P	931	1958	Odense
Pr	908	1964	Bramming

Det kan påregnes, at K 582, der p.t. henstår i Roskilde og endnu officielt indgår i »driftsmateriellet«, vil blive overgivet til »Jernbanemuseet«.

*

Indsættelsen af ni stk. Mz-lokomotiver (otte i omløb - én i reserve) i 1. distrikt bevirker udover afskaffelsen af den resterende dampkørsel øst for Storebælt, at der fra køreplanen pr. 1. juni 1969 kan opnås en række køreplansforbedringer.

For de personførende tog består forbedringerne væsentligt i rejsetidsforkortelse ved indsættelsen af Mz i stedet for My eller Mx og af My eller Mx i stedet for Mo.

På grundlag af køreplansudkastet er det opgjort, at der for de personførende tog på strækningerne

København-Korsør

København-Ringsted/Køge-Rødby

København-Kalundborg

tilsammen tjenes ca. 420 »togminutter« pr. dag, hovedsagelig som følge af trækraftændringer, men i mindre omfang dog også ved andre foranstaltninger, bl. a. hastighedsforhøjelser.

Med en gennemsnitlig betjening pr. tog af én lokomotivfører, én togfører og én-to togbetjente + afløsning (fridage,

ferie, sygdom) svarer dette teoretisk - og forhåbentlig stort set også i praksis - til en personalebesparelse på fire mand, hvortil kommer det gode, som rejsetidsforkortelsen er for de rejsende.

For godstogene er der i en del tilfælde også opnået afkortet »rejsetid« ved den forbedrede trækraft, men fordelene for disse tog ligger væsentligt i den større belastningsmulighed, der er yderligere forbedret ved, at det reglements-mæssigt nu bliver muligt at belaste Mz-lokomotiverne med maks. 1600 tons (tidligere absolut maks. pr. tog, 1400 tons). I henseende til køretid svarer My 1000 til Mz 1600 og Mx 800 til My 1200. De forøgede belastningsmuligheder vil endvidere medføre besparelser i særtogskørsel ved mertrafik.

Mz 1401 vil, efter at have gennemgået visse modifikationer hos NOHAB, midlertidigt blive stationeret i 2. distrikt af hensyn til personaleuddannelsen der.

*

Statsbanerne arbejder for tiden med planlægningen af en række store stationsbyggerier i Jylland. Samtidig fortsætter man med strækningsarbejder på den østjyske længdebane for herved at muliggøre en forøgelse af togenes kørehastighed først til 140 km i timen og senere til 160 km i timen.

Alene stationsbyggeriet, omfattende en ny stor station i Frederikshavn og modernisering af stationerne i Skanderborg og Hørning er beregnet at ville koste ca. 41 millioner kroner.

I Frederikshavn skal stationen flyttes til et område ved havnen, hvor der allerede er bygget posthus og rutebilstation, en forlægning som bl. a. vil kræve nye spor over en strækning på ca. 5 km, omfattende broarbejder, opførelse af stationsbygning og installation af et nyt sikringsanlæg. Den samlede udgift til dette projekts gennemførelse er beregnet til ca. 35 millioner kr., en udgift som skal deles mellem kommunen, vejfonden og statsbanerne.

På Skanderborg station forbedres bl. a. kurveforholdene, installeres et nyt sikringsanlæg, lige som perronerne ombygges, medens der i Hørning bygges et godt 1 km langt overhalingsspor.

I det kommende finansår foretages der ekspropriationer med henblik på en baneforlægning over 3-4 km syd for Horsens. Der er mellem kommunen, vejmyndighederne og statsbanerne opnået principiel enighed om arbejdets gennemførelse. Arbejdet, der er koordineret med et meget omfattende vejbyggeri, forbedrer kurveforholdene for togene væsentligt. Hele projektet, omfattende baneforlægningen, ombygning af sporanlæg og installation af nyt sikringsanlæg på stationen i Horsens samt vejanlæg, er beregnet at ville koste ca. 27 millioner kroner.

På strækningen nord for Fredericia kan lyntogene allerede visse steder køre med 140 km i timen. Ved Horsens og Skanderborg er det imidlertid nødvendigt at køre med væsentligt lavere hastigheder på grund af spor- og sikringsforholdene. Nu, hvor de forbedres, bliver det ved Skanderborg muligt at øge kørehastigheden fra 60 til 120 km i timen og ved Horsens fra 80 til 140 km i timen, således at der hermed bliver skabt mulighed for at køre med de helt store hastigheder på en længere sammenhængende del af den østjyske længdebane.



Privatbanerne

APB

Banerne har allerede begyndt »udsalget« af overflødig rullende materiel – følgende er solgt til ophugning:

FFJ Q_F 225, 294, 301, 303, 308, 357, KL 508,
FFJ ISK 1110, IGS 1111
AHB KL 2534, Q_F 2328
AHJ Q_F 4350, Q 4340

FFJ EM 37 er dog solgt til »Helsingør Jernbane-klub«.

FFJ ML1209, der var udlånt til sporoptagnings-entreprenøren, blev alligevel ikke ophugget i Sæby (jvf. »Jernbanen«, nr. 4/68), men blev sendt tilbage til Ålborg ad landevejen for den »smukke« sum af 8000 kr.

LJ

Banen har fra statsbanerne indkøbt 3 stk. personvogne: CP 3233 (tidl. Az 375), CPL 3246 (tidl. CMK 2466) samt CPL 3256 (tidl. CMK 2462). (LJ-numrene bliver: P 73, 74 og 75 – vognene udstyres med »Webasto«-oliefyr). Motorvogn M 5 er hensat (knækket bagaksel).

VNJ

Det fra nedlagte TKVJ indkøbte motorlokomotiv, M 4, er nu sat i drift som VNJ D 12.

ØSJS

Banen har fra nedlagte SKRJ indkøbt M 4 (»David«), som nu er litereret M 1. Samtidig er tidligere M 1 (ex RGGJ M 4) hensat. Skinnebus-påhængsvogn HOJ Sp 422 er nu litereret ØSJS Sp 7.

Nedlagte baner.

SKRJ's rullende materiel er solgt til ophugning hos »Horsens Produkt Co.« (se dog ovenfor under ØSJS) – sporet er solgt til »H. I. Hansen«, Odense.

HBS's damplokomotiv L 205 er reddet fra ophugning – det er indkøbt af DJK-medlemmer.

TKVJ's damplokomotiv nr. 12 er købt af »Kolding Lokomotivklub«, det øvrige materiel (med undtagelse af det i »Jernbanen«, nr. 6 og 7-8/68 nævnte) er sendt til ophugning hos »H. I. Hansen«, Odense. Samme firma har købt sporet – det optages ved hjælp af ETJ M 2 og M 4 samt lastbiler og (vejgående) traktorer.

*

Denne spaltens redaktører var: E. B. Jonsen (DSB) og P. Thomassen (Privatbanerne).

Föreningen för alla intresserade av svenska järnvägar heter

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

SJK — grundad 1958 — idag nära 1300 medlemmar



Tidskriften TÅG gratis – 10 nummer eller 140 sidor/år. Historiska och aktuella artiklar, bilder och ritningar. Sveriges ledande järnvägstidskrift.

Utfärder och studiebesök. Extratågsresor, ofta med ånglok, över hela landet. En stor flerdagarsresa vår och höst. Vårresan går i år till Finland i maj med extratåg med olika ånglok, på smalspår och med studiebesök.

Fotoförsäljning (enbart för medlemmar). SJK Fotoavdelning säljer gamla miljöfotografier och foton direkt från lokbyggarnas arkiv, högklassiga foton till billiga priser. Fotoerbjudande i varje nummer av TÅG.

Bokutgivning är blygsam jämfört med DJK:s, men vi har just tryckt vår femte bok om Gruvgården-Fors Järnväg.

Lokalgrupper över hela Sverige med oftast månatliga möten. För danskar ligger Göteborg och Malmö bra till.

Upplysningar och formulär för medlemsansöken samt provexemplar av TÅG kan erhållas från

SJK, Sekreterare, Box 124, S-101 21 STOCKHOLM, Sverige.

Medlemsavgiften för 1969 är sv. kr. 25:–.

- AB 1. Amagerbro st. 1907.
 AB 2. Lokomotiv nr. 6 med godstog ved Tønderup 1956.
 APB 1. FFJ lokomotiv nr. 10.
 APB 2. AHJ lokomotiv nr. 16 efter ombygning.
 APB 3. AHB lokomotiv nr. 26.
 APB 4. FFJ lokomotiv nr. 38. (Nørresundby Havn's rangermaskine).
 DSB 1. Nykøbing Fl. gl. station med DSB- og Lf-dampstog (1930).
 DSB 2. Masnedø færgelejer med færger ca. 1910.
 DSB 3. Vanløse station med persontog (O-maskine) ca. 1905.
 DSB 4. O 317 på Frederikssund station ca. 1930.
 DSB 5. Københavns 2. hovedbanegård (1864 - 1911) taget før 1905.
 DSB 6. Klampenborg-banegården (1887-1917) med tilhørende træbygninger.
 Her fotograferet ca. 1910 og nedrevet 1918.
 DSB 7. Nordbanegården (1863-1921) ; den oprindelige Klampenborg-banegård indtil 1887. Nedlagt 1921 og nedrevet året efter. Billedet er taget ca. 1910.
 DSB 8. Jernbanetermnet set fra vest. I midten tre hovedsignaler og kommandoposten "Skadereden". Taget ca. 1906.
 DSB 9. Nørreport station (den overjordiske del) ca. 1920 med de pudsige "suppeterliner".
 DSB 10. Østerbro Station set fra øst i 1897. En arkitektonisk severdighed.
 DSB 11. Hellerup Station 1905 med indkørende tog fra Rungsted.
 DSB 12. Nørrebro station B for tog mod København i tyverne (nedrevet 1930).
 DSB 13. Frederiksberg station i tyverne fra gangbroen over Pileallé.
 DSB 14. Valby Station 1912 med kupévognstog mod København.
 DSB 15. Vester Fælledvej Billetsalgssted fotograferet 1911. Omdøbt til Engshave i 1923.
 DSB 16. Et usædvanligt fornujligt billede fra Frihavnstationen i 1906. Til venstre er H/F Kløbenhavn netop ankommet, og til højre venter forbindelsesstog til Østerbro, oprangeret af HS 362 og Ba 400 (I/II/III kl.).
 DSB 17. DSB K 582 i Eskildstrup den 15. oktober 1961
 ETJ 1. Lokomotiv nr. 1 ved "vulcan" i Maribo 1901.
 ETJ 2. Lokomotiv nr. 2 med persontog bl.a. generatorvogn, Ebeltoft 1946.
 GDS 1. Dampvognen ved Gribshøj Trindbræt i 1881.
 GDS 2. Lokomotiv nr. III i Græsted 1890.
 GDS 3. Lokomotiv nr. IV ca. 1890.
 GDS 4. Lokomotiv nr. II (dampvognsmaskinen) i Græsted ca. 1895.
 GDS 5. Gribshøj Trindbræt ca. 1907.
 GDS 6. GDS-stationen i Hillerød ca. 1920.

- GJ 1. Gjedder station ca. 1893 med Warnemünde-postskibet H/S EDDA.
 HBS 1. Mallet-lokomotiv på Østbirk station ca. 1900.
 HBS 2. Mallet-lokomotiv nr. 2, B 13 og D 31 på broen over Brædstrup Å ca. 1900.
 HBS 3. Lokomotiv nr. HV 106 med DJK's særtog i Vinding Bakker 1961.
 HHGB 1. Hornbæk station med tog, 1907.
 HHGB 2. Søntiel-dampvognen i Hellebæk 1926.
 HHGB 3. Odinshøj trindbræt 1907.
 HHGB 4. Lokomotiv HHB nr. 4 (senere GDS nr. 11) med prøvetog i 1907.
 HP 1. Hjørring Vestbanegård med dampstog 1926.
 HP 2. HH-lokomotiv får tørv på Hjørring Vestbanegård (1920).
 HP 3. Lokomotiv HP nr. 5 med godstog til Hirtshals i Hjørring 1958.
 HV 1. Tørringstogget med smalsporlokomotiv i Horsens 1929.
 HV 2. Tørringstogget med smalsporlokomotiv, afsporet under snerydning ved Rask Mølle i 1908.
 HVJ 1. HVJ lokomotiv nr. 14 i Vig ca. 1920.
 HVJ 2. HVJ M.5 ("Lille Johannes") og C 501 i Vig 4. juni 1961.
 HVJ 3. Føllenslev Station ca. 1920.
 KB 1. Lokomotiv nr. 2 med udflygtstog i Kalvehave 1959.
 KRJ 1. Lokomotiv nr. 1 med åbningstogget på Bjæverskov Station 1917.
 KRJ 2. Lokomotiv nr. 2 med blandetog i Løllingeskoven 1918.
 KSB 1. Slangerup station med tog 1907.
 KSB 2. Lokomotiv nr. 9. på København L. 1946.
 KSB 3. M.3 med tog i Lynge 1947.
 LB 1. Rudkøbing station med to dampstog i 1920.
 LB 2. Lokomotiv nr. 2 rangerer til færgen i Rudkøbing Havn 1926.
 LB 3. Skovbelev krydsningsstation 1959.
 LB 4. Lokomotiv nr. 1, E 41, bænkevogn J 146 (Kielarekspressen) i Humble 1911.
 LB 5. Spødsbjerg station med skinnestog 1959.
 LNJ 1. Frydenlund station med dampstog ca. 1905.
 LNJ 2. LVJ lokomotiv nr. 3 på Nærum station ca. 1920.
 LNJ 3. Nærum station med persovogne ca. 1936.
 MBJ 1. Lokomotiv nr. 3 "faxe" ved remisen i Maribo i 1962.
 NFJ 1. Beldringe station 1882.
 NFJ 2. Lokomotiv nr. 2, 3, 6 og I ved remisen i Bogense 1913.
 NFJ 3. Lokomotiv nr. 7, nyankommen til Bogense 1908.
 NPMB 1. Lokomotiv nr. 4 med persontog på Bøgesø station, snøvinter 1960.
 NPMB 2. Lokomotiv nr. 4 med persontog på Tappernevej st., snøvinter 1960.
 NPMB 3. DJK's særtog på Bøgesø station 1961.
 RGGJ 1. Dampstog på Ryomgaard station 1911.
 RGGJ 2. Lokomotiv RGB 1 med oprydningstog (med sneplow) ved nedlæggesen i 1956.

- SNB 1. SNB's station i Svendborg 1897.
SNB 2. Nyborg Lokalstation med tog ca. 1906.
SNB 3. Lokomotiv SNB 3 ca. 1900.
SNNB 1. Åbningsstog i Stubbekjøbing 1910.
SNNB 2. Lokomotiv nr. 1 på drejeskiven i Stubbekjøbing efter snerydning 1915.
SNNB 3. Tog fra Nysted på den gamle jernbanebro i Nykøbing Fl. (1911).
SNNB 4. Kettinge station med "remisen".
SNNB 5. Nysted Station med damptog i 1911.
SFJ 1. Lokomotiv nr. 3, Sct. Knud.
SFJ 2. Fåborg station med tog fra Nyborg 1904.
SFJ 3. ONFJ-tog, lokomotiv nr. 8, "Freia" i forespan, Fåborg 1911.
SFJ 4. Brobyværk station med tog mod Odense 1912.
SFJ 5. Lokomotiv nr. 21 i Korinth ca. 1947.
-
- "Humerpostkort" 8 0,35 kr. (10 stk kun 3,00 kr.)
DJK 101. "Hanssige er våd".
DJK 102. "Fjederen er sprunget".
-
- Trykte sort/hvide postkort á 0,50 kr.
DJK 7. Lokomotiv nr. 5 med blandetog udenfor Maribo station
DJK 8. Lokomotiv nr. 3, "FAXE" i Merretskov.
Trykte farvepostkort á 0,50 kr.
DJK 201. Lokomotiv nr. 5 med museumstog i Bandholm Havn.
DJK 202. To-dækkerbussen "Viktoria" fra "Trekant-ruten".
DJK 203. Dampskibet S/S Skjelsker fra "Trekant-ruten".
Trykte farvepostkort á 0,75 kr.
5101. Museumstog for fuld damp i Merretskov med lokomotiv nr. 2, "Kjege".
5102. Lokomotiv nr. 5, tidl. OHJ, på drejeskiven i Maribo.
5103. Tog med nr. 5 under indkørsel til Bandholm station.
5104. Lokomotiv nr. 2, "Kjege", tidl. ØSJS, i Bandholm.
5105. Museumstog med lokomotiv nr. 2, "Kjege" på Bandholm station.
Trykte sort/hvide postkort á 0,75 kr.
DJK 10. LJ-lokomotiv nr. 19 i Holeby.
TKVJ 1. "Troldestog" i Vejen ved Vejen Byfest 1951. (VaGJ nr. 2, ex. DSB Bs 286).
TKVJ 2. "Lille Johannes", TKVJ M.5 med gasgenerator i Gesten 1943.
TKVJ 3. TKVJ M 4 og M 3 med godstog i Gesten 1966.
Trykte sort/hvide postkort á 0,50 kr.
Julekort 1967: DSB C 712 med godstog ved Aunsøgaard 1962.
Julekort 1968: GDS nr. 10 med snerydningstog på Kagerup station 16. jan. 1940.



1. DISTRIKT Tlfkt. København, den 10/1 1969
St: Kh. Kk. Hgl. Ru. Hg. Val. Ro. Hk. Jy. Kb. Rg. So. Sg. Kø. Kj. Næ.
Vo. Nf. Rf. Ge. Togp: Kh. Kb. Sg. Kø. Næ. Ge.
Seking 1 a. Mdt Gb. Kø. Næ. Lysanlæg Gb. Vops II, Kh. Varmem. Kh.
Dir: OHJ Hk. ØSJS Hårlev. LJ Maribo.

Vest-Syd-NV FO nr. 603

Gyldig fra 12/1 1969
FO nr. 672 ophæves

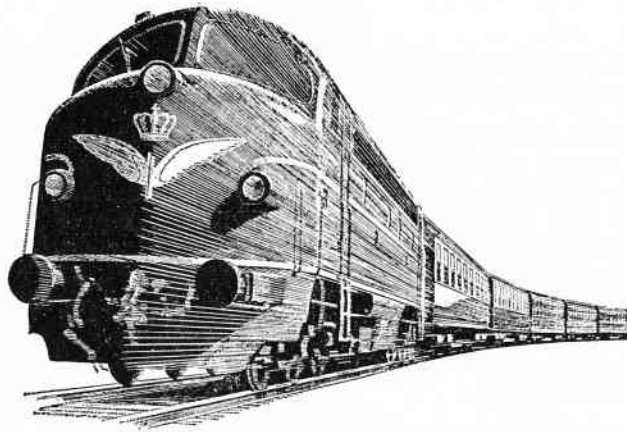
Fr

5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2
1																					
2																					
3																					
4																					
5																					
6																					
7																					
8																					
9																					
10																					
11																					

13	424 → 235	CAE-2B-2Av-Ac-1B	2B-Ac-2Av-2B-CAE	250 = 467/472 →	281	CAE-2B-2Av-0B- ^{Gk 73 Gk 74} _{Hk Ro}	2
14	228 → 427	1B-2Av-2B-CAE	0B-CAE-2B-2Av- ^{2B-2CC} _{Nf}	452 = 157	158 → 493	2Av-2B-CAE	1
15	406 = 111	CAE-2B-Av- ^{AV-1B} _{Nsk}	0B-2Av-2B-CAE	V	265	2B-2Av-2B	Hgl
16	222 Kk/Hgl	2Mo-2Av-2Cl	Hgl	261	2262-8372	2Av-(2B-ClE)	280
17			Hgl	159	2Mo- ^{1OHJ²} _{Nks} -2Cl-Av	2Mo-Av-2Cl	
18	315	^{Nsk} _{1B-Av} AV-1B-BD-Udl.	V	140	663	664	165
19	371	2B-BD-Av13-Udl.	3	160	Hgl	75	82
20	Udl.-Av18-3B			1	Nsk	AV-BD-1B- ^{Nf} _{2B-2CC}	2Cc-3B-BD-2Av-1B
21		V	2	Udl.-Av17-2B			372
22	393	Udl.-Av15-Av-3B			376	1B-Av15-Udl.	Udl.-2B-Av18- ^{AV-Udl. DC 58} _{Nf 316 Ge Nsk}
23			346	1B-2Av-Udl.	4	Udl.-Av13-2B	340
24					V	345-685-675 ²	Av-1B-Udl.
25	344	Udl.-Av-1B	341	342	Av-Udl.	2B-Av-Udl.	343

Personførende togs oprangering

af E. S. Guldmann



Statsbanernes »Sikkerhedsreglement« (SR) indeholder bestemmelser, der danner det egentlige grundlag for togenes sammensætning eller – i daglig tale – oprangering. I det afsnit af sikkerhedsbestemmelserne, der omhandler befordring af vogne, skelnes mellem personførende tog og ikke-personførende tog. De personførende tog, som skal omtales her, er inddelt i fem hastighedsgrupper – indtil 60 km/t, 65–70 km/t, 75–80 km/t, 85–100 km/t og 105–120 km/t. Hver af disse hastighedsgrupper er igen opdelt i fire vogngrupper, nemlig personvogne, post- og rejsegodsvogne, lukkede godsvogne og åbne godsvogne. Der findes naturligvis flere sikkerhedsbestemmelser, der har betydning for oprangeringen, bl. a. vedr. bremses og togstørrelse (angivet i antal aksler og tons).

Sikkerhedsbestemmelserne er generelle bestemmelser, medens det enkelte togs oprangering findes i andre publikationer. Generaldirektoratet udsender oprangeringsplaner for de internationale tog (for så vidt angår kursvognsdelen) og for lyntogene – også de lokomotivtrukne. For de øvrige personførende tog og for sådanne ikke-personførende, som er beregnet til befordring af tomt personvognsmateriel, udsender hver af de to distrikter planer for de tog, der løber i deres område.

For plantogene i området vest for Storebælt findes oprangeringerne i 2. distrikts togplan 6*). I togplanen er oprangeringen angivet – tog for tog – strækning for strækning. 1. distrikts togplan VI havde oprindeligt en lignende udformning – suppleret med stammeløbsplaner udsendt som bilag til togplanen. Stammeløbsplanen var foroven forsynet med timetallene 0–24 med jævne mellemrum. De enkelte tog i stammeløbet var angivet ved en vandret streg, som omtrentligt viste det tidsrum, pågældende tog befandt sig på strækningen. Stammeløbsplanerne blev senere anvendt som grundlag for de første forstærkningsordre, idet det enkelte togs oprangering nu blev anført under den steg, der angav togets køretid, således at man kunne se både stammeløb og oprangering samme sted. Et eksempel på udformningen af den nu anvendte forstærkningsordre (i det følgende benævnt FO) findes i **bilaget**, der er indhæftet i tidsskriftet. Togplan VI, (der nu kun består af ét blad), indeholder kun oplysning om hvilke FO, der udsendes – samt en oversigt over distriktets vognbeholdning.

Som det fremgår af eksemplet, er en FO forsynet med de adressater (stationer m.v.), der skal have den pågældende FO,

en forkortet angivelse af de(n) strækning(er), den gælder for, første gyldighedsdag, et »FO-nummer«, hvilken FO, den afløser og ugedagsbetegnelse. Under hovedet er anbragt en række med timetallene 5–2 (timetallene 3 og 4 er udeladt på grund af det ringe togantal i dette tidsrum og for at give mere »luft« i de øvrige timer).

»FO-nummeret« er altid tre-cifret. I FO for elektriske tog anvendes som første ciffer tallene 1–5, 7 eller 8 – svarende til første ciffer i tognummeret for pågældende linie. Tallet 6 anvendes som første ciffer i »FO-nummeret« for øvrige strækninger.

Der udsendes FO for disse »øvrige strækninger« med følgende betegnelser:

Vest-Syd-NV: Vest-, Syd- og Nordvestbanes tog samt lokale tog København-Roskilde og København-Rungsted Kyst.

Kb-Næ: Kalundborg-Slagelse-Næstved samt de direkte tog Nykøbing Fl.-Næstved-Korsør.

Kyst: Kystbanen.

Hi-Hg: Hillerød-Helsingør.

Fs: Ballerup-Frederikssund.

Har: Hareskovbanen.

For »Vest-Syd-NV« og »Kyst« udsendes FO, der gælder hhv. mandage, tirsdage-torsdage, lørdage og søn- og helligdage. »Har« udsendes på tre ark – gyldige mandage-fredage, lørdag og søn- og helligdage – for de øvriges vedkommende er alle ugedagene samlet på ét ark.

De FO, der gælder for Vest-, Syd- og Nordvestbanens tog, var oprindeligt delt i tre – én for hver af disse strækninger. Nu, hvor de er samlet på samme FO, er denne delt i to, nemlig én for de tog, der fører 1. klasse – og én for de øvrige tog. Den FO, der indeholder tog med 1. klasse er betegnet med en sort bolle inden i »0-et« (se bilaget), hvilket er en reminiscens fra den tid, hvor denne signatur i publikumskøreplanerne betegnede tog, der førte 1. klasse. Den omtalte sondring mellem de to slags tog er i dag knapt gennemført, fordi antallet af tog, der fører 1. klasse, stadig stiger, hvorfor det af pladsmæssige grunde ikke altid er muligt at placere et tog på den »rigtige« FO. Det modsatte kan også være tilfældet, fordi det kan ske, at man af en eller anden grund er tvunget til at lade et tog, der fører 1. klasse, fortsætte som et tog, der ikke fører denne klasse.

Under den ovennævnte række timetal er anført de forskellige stammeløb (yderst til venstre benævnt med et nummer) og de enkelte togs oprangering. Stammeløbene indenfor den

*) Hver af distrikterne udsender såkaldte »togplaner« – i almindelighed ved køreplansskifte – indeholdende bestemmelser af forskellig karakter som: Befordringsplaner for de forskellige godsarter, oprangeringsplaner for såvel personførende tog som godstog, togenes sporbenyttelse på stationerne, lokomotivernes reservetjeneste m. m.

enkelte dag kan læses ud af FO'en, men overgangen mellem to dage må udledes af den pågældende stations lokale planer.

Togenes oprangeringer skal altid læses fra venstre mod højre, dvs. fra togets forende. I de tilfælde, hvor flere tog har samme oprangering, kan denne oprangering være anført fælles for disse tog. Hvis togene findes på en fælles streg, er oprangeringen anført under denne. Er togene derimod anført på hver sin streg, anføres oprangeringen mellem tegnet |— anbragt under første tog og tegnet —| anbragt under sidste tog. I begge tilfælde anføres oprangeringen, som den skal være for første tog — den vil altså være omvendt for eventuelle tog i modsat køreretning.

I oprangeringen angives de vognlitra, som skal anvendes. En privatbanevogn anføres med ejendomsmærke i forkortelse — f. eks. OHJ. Et tal foran et litra angiver det antal vogne, der skal være af dette litra. Er intet antal anført betyder det, at der kun skal være én vogn af pågældende litra. Er der anført et O foran et litra, betyder det, at der normalt ikke skal løbe vogne af pågældende litra på dette sted, men såfremt togene skal gøres større (forstærkes), skal sådanne forstærkningsvogne indrangeres på dette sted i stammen. Vogne, som anføres i parentes, skal løbe aflåse.

Postvogne kan være egentlige postvogne eller godsvogne. For egentlige postvogne anføres pågældende postvognslitra, for godsvogne enten Gs eller Gk. I alle tilfælde efterfølges pågældende litrabetegnelse af et tal, som henviser til det løbenummer, som pågældende postvognsløb har i den togplan, der omhandler disse. Ilgods-, fragtstygods- og rutevogne anføres med I, F eller R efterfulgt af et tal, der henviser til vognens løbenummer.

Vogne, som skal løbe ud over togets endestation eller kun løbe over en del af togets strækning, anføres over en vandret streg, hvorunder vognens bestemmelsesstation er anført i forkortelse. For vogne, som kommer fra en længere bortliggende station end togets udgangsstation, eller som optages på en mellemstation på togets strækning, anføres omvendt.

I FO'en forekommer også forkortelsen »Hgl«, som betyder, at det tog, forkortelsen står foran eller efter, udgår fra eller kører til opstillingsbanegården Helgoland (som tomt materiel). Forkortelsen Kk/Hgl betyder, at toget fortsætter som personførende tog fra København H. til Østerport for derfra at fortsætte som tomt materiel til Helgoland.

Foran nogle tog anføres et tognummer efterfulgt af enten tegnet → eller =. Dette betyder, at toget på udgangsstationen kommer som det tog, der er anført foran → eller =. Er tognummeret imidlertid anført efter et tog og adskilt fra dette med → eller = betyder det, at toget fortsætter fra endestationen som det efter → eller = anførte tog. Både i disse tilfælde og i tilfælde af, at = er anvendt mellem to tog på samme strækning, tilkendegiver det, at der ikke kan foretages ændringer i stammen mellem de to tog uden forsinkelser; derimod betyder →, at ændring kan foretages.

En lodret fed streg i et stammeløb betyder blot, at man af pladshensyn har måttet anbringe to hinanden uafhængige stammeløb i samme linie. Tegnet »V« angiver, at vognene indenfor det angivne tidsrum skal grundigt rengøres.

Oprangeringerne i en FO viser togenes normale størrelse. Det kan imidlertid under visse forhold og på bestemte dage være nødvendigt at foretage ændringer i disse oprangeringer.

Togets udgangs- og endestation samt eventuelle mellemstationer, som kan have interesse i at kende ændringer i

togstørrelserne, underrettes om den. Underretningen gives enten pr. telegram (fjernskriver) eller gennem en skriftlig meddelelse, der også benævnes forstærkningsordre. Foruden ændringerne i togenes oprangering indeholder denne forstærkningsordre en skematisk oversigt over de reserveringer, der skal foretages for anmeldte selskabsrejsende og skolegrupper — sidstnævnte forhold har da også givet disse forstærkningsordrer navnet »skole-f.o.«. De udsendes normalt regelmæssigt i perioden fra påske til jul (inkl.). De ændringer, der skal foretages i oprangeringerne, angives ved plus eller minus (forkortet til »p« og »m«) — eventuelt, hvis ændringen er særlig omfattende, ved at anføre hele den »nye« oprangering. En forstærkning af ét tog kan i visse tilfælde modsvares gennem en nedsættelse af vognantallet i et andet tog over samme strækning, men normalt må det forudses, at en forstærkning betyder et større vognforbrug og forstærkning i modsat retning gennem et tilsvarende antal vogne. Forstærkning med et begrænset antal vogne tillader beholdningen som regel, men under spidsbelastning kan det komme på tale, at »stramme« vognomløbet gennem særtogskørsel med tomt materiel. Særtogskørslen må tilrettelægges således, at genanvendelsen af en stamme kan ske hurtigst muligt. Som eksempel på en sådan særtogskørsel kan nævnes et tilfælde fra den netop afsluttede juletrafik. Den 23. december 1968 blev samme stamme anvendt til personførende tog fra København H. til Korsør tre gange i løbet af 6 timer og 50 minutter.

Udarbejdelsen af en FO — før køreplansskifte eller ved de sæsonvise ændringer i rejsende-antallet — sker på grundlag af den gældende FO for den pågældende strækning.

Der foretages først en tilretning ved korrigerig af de bestående tog; de tog, der ikke mere skal løbe, slettes, nye tog tilføjes osv. På grundlag af de fra togpersonalet foreliggende oplysninger (tograpporterne) om antal rejsende, gennemgås hver enkelt tog for at beregne det nødvendige pladsantal. En gennemgang af togstørrelserne, som fremkommer på grundlag af det nødvendige pladsantal, kontrolleres med tjenestekøreplanens angivelser (om togart), og det vognmateriel, som ønskes anvendt, skal også opfylde de krav, der stilles under hensyn til togets højeste tilladte hastighed. Efter denne gennemgang foretages en afstemning af personvognsforbruget. Hver enkelt udgangs- og endestation skal balancere dag for dag, idet den beholdning af vogne, som en station har før toggangens begyndelse mandag morgen, skal den også slutte med søndag aften ved toggangens slutning. Tilgang og afgang af vogne skal altså i ugens løb være lige store. Når hver enkelt af disse stationer balancerer, foretages en afstemning af hele distriktets vognforbrug inklusive de vogne, som anvendes i kursvognsløb på udlandet og lokomotivtrukne lyntog. Ved denne afstemning skal der regnes med, at ca. 10–15 % af vognene normalt er ude af drift mandage–torsdage på grund af værkstedsophold og lignende. Fredag–søndage er procent-satsen noget mindre. Viser vognforbruget sig at være for stort, må der selvsagt findes udveje for at nedsætte dette, hvilket kan ske på forskellig vis. Den mest effektive måde er en nedsættelse af opholdstiden på endestationen. Endvidere kan det forhold, at en stamme fra Kystbanen umiddelbart efter ankomsten til København H. fortsætter ad Vest-, Syd- eller Nordvestbanen eller omvendt, være en løsning. Dette forhold er også strækt besparende på rangerkraft og giver foruden den mest effektive vognudnyttelse også en bedre udnyttelse af trækraft, idet maskinernes kørsel mellem station og depot næsten må betragtes som spildtid, såfremt kørslen ikke er dikteret af maskintekniske årsager. Princippet med disse genløbsstammer kan også være besparende med hensyn til

depotsporplads på grund af Københavns H.'s opdeling i flere områder. Men dertil kommer, at den største gevinst givetvis opnås gennem togenes større hastighed (dvs. kortere ophold på strækningerne) og større stabilitet efter tilkomsten af diesellokomotiverne.

Ved udarbejdelsen af en FO skal stationernes rangerberedskab også tages i betragtning. Det gælder om at opstille stammeløbene på en sådan måde, at der skal foretages færrest mulige ændringer i stammen mellem de enkelte tog. Er en ændring nødvendig, bør denne indskrænke sig – hvis muligt – til, at der foretages tilkobling eller afkobling i stammens ene ende, ikke inde i stammen, for dette er mere tidskrævende. Derfor søges de ændringer af større omfang, som skal foretages henlagt til tiden mellem en stammes sidste tur den ene dag og første tur den næste.

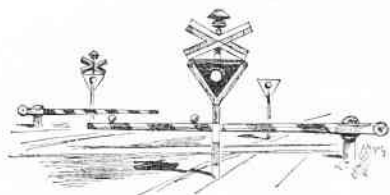
Som eksempel på et stammeløbsprincip som det her skitserede kan nævnes følgende eksempel:

1. dag: 411–424–235–250–467–472–281
2. dag: 228–427–436–447–452–157–158–493
3. dag: 406–111–112–433–448– 79– 70

I dette stammeløb foretages kun ændringer »inde i stammen« mellem togene 472 og 281 på 1. dag, medens alle andre ændringer foretages i den ene ende af stammen.

*

Udarbejdelsen af en FO er meget interessant. Den byder på mange muligheder, og der er utallige løsninger. I mangt og meget er det som et skakspil, en overset detalje kan koste dyrt (her i penge), medens en idé til gengæld kan betyde en kvalitetsgevinst. Gevinsterne skulle gerne altid være de største – men hensynet til vore rejsende kommer selvsagt i første række, og det kan være, at der må ofres noget – lidt eller meget – af en sådan gevinst for i første række at tilgodese de rejsendes krav på hurtig, behagelig og præcis befordring.



Foreningsnyt

Opmærksomheden henledes på, at kontingent-indbetalingen skal foretages på postgirokonto 15 38 30, adresseret: Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Giro-indbetalingskortet, der var vedlagt tidsskriftets nr. 7–8/68, bør benyttes.

DJK's bogserie

Bogserien omfatter nu:

- | | |
|------------------------------------|----------|
| 1. Næstved-Præstø-Mern Banen | kr. 8,50 |
| 2. Maribo-Bandholm Jernbane | udsolgt |
| 3. Hørve-Vørslev Jernbane | udsolgt |

- | | |
|---|-----------|
| 4. Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel, 1. del (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyntog m. v.) | udsolgt |
| 5. 2. del (forsøgsvogne, skinnebusmateriel samt supplement til 1. del) | kr. 15,00 |
| 6. Nakskov-Rødby Jernbane | kr. 12,00 |
| 7. Museumsbanen og Maribo-Bandholm Jernbane | udsolgt |
| 8. Langelandsbanen | kr. 16,00 |
| 9. Vejle-Give Jernbane | kr. 12,00 |
| 10. Kolding-Egtved Jernbane | kr. 15,00 |
| 11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915–1965 | kr. 12,00 |
| 12. Skagensbanen 1890–1965 | kr. 12,00 |
| 13. Vodskov-Østervrå Banen | kr. 14,00 |
| 14. Hjørring-Albæk og Hirtshalsbanen 1925–1965 | kr. 12,00 |
| 15. Stubbeboing-Nykøbing-Nysted Banen | kr. 20,00 |
| 16. Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen | kr. 19,00 |
| 17. Lyngby-Vedbæk Jernbane | kr. 25,00 |
| 18. Maribo-Torrig Jernbane | kr. 15,00 |
| 19. Dansk Jernbane-Klub. Maribo-Bandholm Jernbane, Museumsbanen og dens rullende materiel | kr. 10,00 |
| 20. Køge-Ringsted Jernbane | kr. 32,00 |
| 21. Hørve-Vørslev Jernbane (2. udg.) | kr. 20,00 |
| 22. Danske Jernbaners motormateriel | kr. 20,00 |

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,50 pr. publikation – nr. 15, 16, 17 og 20 dog kr. 1,50 pr publikation) på postgirokonto 6 73 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup. Ved køb af tre bøger – eller flere – er portoen i alt kr. 2,00.

*

DJK's postkort

Dansk Jernbane-Klub har i flere år med mellemrum udsendt fotografiske postkort fra statsbanerne samt forskellige privatbaner i Danmark. En liste over de hidtil fremstillede kort bringes som bilag.

Kortene kan bestilles ved på postgirokonto 13 53 13, adresseret Ole-Chr. M. Plum, Hesseløgade 56, værelse 305, 2100 København Ø., at indsætte beløbet for kortene + 0,60 kr. til porto og samtidig anføre bestillingen bag på talonen til modtageren.

Desværre vil nogle af kortene i perioder være udsolgte, men de vil, så snart det er muligt, blive genfremstillet.

Endvidere skal det bemærkes, at arbejdet med denne fototjeneste er et fritidsarbejde, hvorfor der ved bestilling ofte må beregnes indtil 8 dages leveringstid.

Skulle nogle af vore medlemmer ligge inde med gode fotografier, der eventuelt kunne have interesse for andre medlemmer, hører jeg gerne derom, således at vi med tiden kan få registreret, hvor de billeder, der kan komme medlemmerne til gode, findes.

Ole-Chr. M. Plum.

**Referat af den ekstraordinære generalforsamling,
torsdag den 20. februar 1969**

Forsamlingen valgte byretsdommer *J. Paulsen* som dirigent.

Dirigenten fremsatte visse betragtninger om den ekstraordinære generalforsamlings lovlighed.

Formanden, *B. Wilcke*, redegjorde for lovændringerne – forklarede, at det var et stort jysk-fynsk ønske, at lokalafdelingernes status »lovfæstedes« – at der gennem samarbejdsudvalget skabtes mulighed for at koordinere arbejdet i Maribo og Mariager – at den ordinære generalforsamling afholdtes en lørdag eller søndag i fremtiden af hensyn til de udenfor København boende medlemmer m. v.

Derefter havde en lang række medlemmer ordet: *A. Mølner, J. L. Seligmann, P. Clausen, S. Thorstrup-Christensen, O. Lindstrøm, Ole-Chr. M. Plum* og *H. Grønholm* – der påpegede visse mangler ved

lovforslaget – hhv. ønskede visse ændringer nærmere belyst.

Formanden besvarede indlæggene – og dirigenten suspenderede derefter den ekstraordinære generalforsamling, for at et par af bestyrelsens medlemmer suppleret af en række af de ovenfor nævnte medlemmer sammen kunne indarbejde de foreslåede ændringer i det af »lovudvalget« fremsatte lovforslag.

I pausen, der fulgte – samt efter den ekstraordinære generalforsamling – causerede *B. Chorfitzen* (med ledsagende film) om en række svejtsiske privatbaner.

Næstformanden, *E. B. Jonsen*, oplæste ændringsforslagene – og dirigenten foretog derefter afstemningen. Lovforslaget – med indarbejdede ændringer (*se side 15*) – vedtoges med alle stemmer mod ti. Det blev vedtaget at afholde 2. ekstraordinære generalforsamling, torsdag den 27. marts.

EBJ.



SWISSAIR RAILWAY FESTIVAL

Er der noget bedre, end selv at opleve det man ser og hører om. »SWISSAIR RAILWAY FESTIVAL« giver Dem mulighed for at prøve alle jernbanetyper, der findes i Schweiz, samtidig med at De får lejlighed til at føre et tog, en drøm mange måske ikke har fået opfyldt.

En 12-dages rejse med fly til Zürich og fra Geneve til København, med alle måltider betalt samt ophold på 1. classes hoteller. Afrejse-datoer: 14 og 28. april – 12. maj – 2. og 16. juni – 15. og 29. september og 13. oktober.

Pris fra København d. kr. 2917,-.

Ring eller skriv til Deres autoriserede rejsebureau eller Swissair, Ved Vesterport 5, 1612 København V. Tlf. (01) 12 29 21 og få tilsendt den spændende rejseplan og kort over ruten.



Forslag til nye love for Dansk Jernbane-Klub

§ 1.

Foreningens navn er »Dansk Jernbane-Klub«.

Foreningen, der har hovedsæde i København, er stiftet den 15. januar 1961 og henvender sig til alle jernbaneinteresse-rede. Dens formål er at fremme kendskabet til og interessen for enhver art af jernbanedrift.

Formålet søges fremmet bl. a. ved afholdelse af møder og udflugter, samt ved oprettelse af et arkiv og udsendelse af foreningens medlemsblad og andre publikationer.

Foreningen vil arbejde for bevarelse og restaurering af jernbanemateriel af særlig interesse. Materiellet kan især anvendes på særlige veteranbaner.

Der søges opnået samarbejde med inden- og udenlandske foreninger og institutioner, hvor et sådant samarbejde kan fremme foreningens formål.

§ 2.

Begæring om optagelse i foreningen sker til bestyrelsen, der tager stilling til, om den pågældende kan optages i foreningen.

Medlemmer under 18 år har ikke stemmeret på generalforsamlingen.

Foreningen kan udnævne æresmedlemmer.

Et medlem, der ikke inden den 1. marts har betalt kontingent, behandles som udmeldt af foreningen.

Bestyrelsen kan udelukke et medlem, hvis handle-måde efter bestyrelsens opfattelse berettiger dette, men vedkommende kan indanke spørgsmålet for den ordinære generalforsamling.

§ 3.

Generalforsamlingen, der er foreningens højeste myndighed, afholdes hvert år i en week-end i marts eller april måned efter indkaldelse, der skal tilsendes medlemmerne senest 2 måneder før generalforsamlingen.

Indkaldelsen skal indeholde oplysning om, hvilke medlemmer af bestyrelsen m. v., der er på valg.

Den ordinære generalforsamlings dagsorden skal indeholde følgende punkter:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede regnskab, der skal tilsendes medlemmerne senest 14 dage før generalforsamlingen.
4. Fastsættelse af kontingent og evt. optagelsesgebyr, jvfr § 5, hvorom bestyrelsens forslag skal være medlemmerne i hænde sammen med regnskabet.
5. Valg af medlemmer til bestyrelse m. v. i henhold til § 4.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Forslag til optagelse under punkterne 4, 5 og 6 i dagsordenen skal være formanden i hænde senest 14 dage før generalforsamlingen; dog skal forslag, der ønskes bekendtgjort for medlemmerne inden generalforsamlingen, være formanden i hænde senest 6 uger før denne.

Bestyrelsen skal indkalde til ekstraordinær generalforsamling inden 3 måneder, når mindst 25 stemmeberettigede medlemmer begærer dette, og kan gøre det, når den finder det nødvendigt. Ekstraordinær generalforsamling afholdes i en week-end. Indkaldelsen skal i begge tilfælde tilsendes medlemmerne senest 1 måned før.

Vedtagelser på ordinære eller ekstraordinære generalforsamlinger kræver simpelt flertal blandt de fremmødte.

§ 4.

Bestyrelsen består af en formand og 6 medlemmer valgt af generalforsamlingen. Derudover vælges 2 suppleanter, 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter.

Formanden og den øvrige bestyrelse, revisorer og suppleanter vælges for 2 år, således at 3 af bestyrelsens medlemmer, 1 suppleant, 1 revisor og 1 revisorsuppleant afgår i lige årstal; formanden og de øvrige i ulige årstal.

De personer, indenfor hver kategori, der opnår størst stemmetal ved generalforsamlingen, anses for valgt.

Formanden og den øvrige bestyrelse fordeler hvervenerne indbyrdes og er berettiget til at foretage alle dispositioner, der falder indenfor foreningens formål.

Ingen forpligtelse kan påtages og ingen udgift afholdes uden bemyndigelse fra bestyrelsen.

For forpligtelser, der er påtaget på foreningens vegne, hæfter dennes formue, og der kan intet krav gøres gældende mod de enkelte medlemmer.

§ 5.

Regnskabsåret går fra 1. januar til 31. december.

Medlemskontingentet og evt. optagelsesgebyr fastsættes hvert år på den ordinære generalforsamling for det følgende år.

§ 6.

Der kan med bestyrelsens godkendelse oprettes:

1. Lokalfdelinger, der har til formål at øge møde- og udflugtsvirksomheden i et geografisk afgrænset område.
2. Grupper af medlemmer der varetager den daglige drift af de af foreningen drevne veteranbaner.
3. Andre grupper af medlemmer, der inden for Dansk Jernbane-Klubs rammer ønsker at påtage sig bestemte opgaver.

De nærmere regler for lokalfdelingens og grupperes oprettelse, ledelse, drift og økonomi fastsættes af bestyrelsen.

Bestyrelsen, tre repræsentanter fra hver veteranbanegruppe samt repræsentant for hver lokalfdeling og gruppe danner et samarbejdsudvalg. Dette indkaldes af bestyrelsen mindst to gange årligt, én gang i forbindelse med generalforsamlingen og én gang i oktober eller november måned. På møderne fastlægges retningslinierne for foreningsvirksomheden inden for de i stk. 1 under 1-3 nævnte områder.

Af de tre repræsentanter for hver af de af foreningen drevne veteranbaner er den ene banens driftsbestyrer, der udpeges af bestyrelsen efter lokal indstilling. De to øvrige vælges på lokal basis.

Repræsentanterne for lokalfdelinger og grupper vælges af disse.

§ 7.

Forslag til lovændringer eller til foreningens opløsning skal vedtages på en generalforsamling og yderligere bekræftes på en ny generalforsamling, der skal afholdes inden 3 måneder.

*

NB! Halvfed tekst i ovenstående lovforslag angiver ændring i forhold til nugældende love. Kursiv tekst angiver de på den ekstraordinære generalforsamling, den 20. februar, vedtagne ændringer i forhold til oprindeligt lovforslag.

Nye bøger

Ingeniør William Bay's bog om »Danske Statsbaners Damplokomotiver« er blevet særdeles vel modtaget i såvel dags- som fagpressen – og den er nu et kært eje for mange, mange jernbaneentusiaster og gamle lokomotivførere (og en række yngre – for den sags skyld). Der er dog stadig mennesker for hvem 150 kr. er mange penge, men de behøver ikke være uden noget opslagsværk om de »stolte dampheste« af den grund.

I 1959 udgav afdelingsingeniør J. Steffensen, trafikinspektør G. Wienecke og maskinmester A. Gregersen – i samarbejde med »Dansk Lokomotivmands Forening« en tabellarisk historisk oversigt over statsbanernes damplokomotiver – og den kan stadig købes i boghandelen (ved bestilling). Oversigten kan à jourføres op til dato ved hjælp af to senere udsendte tillæg.

»Danske Statsbaners Damplokomotiver 1847–1959« koster kr. 7,87. »Tillæg 1« (pr. 20/11 1961) koster kr. 1,68 og »tillæg 2« (pr. 15/12 1968) koster kr. 2,-. Hæftet egner sig også som gave til udenlandske venner, hvis man samtidig køber de engelske supplementer, der indeholder en oversættelse af den historiske indledning samt en oversættelsesnøgle. De »engelske supplementer« (og de to bilag i oversættelse) koster i alt kr. 7,33. Samtlige nævnte hæfter er i kommission hos »Akademisk Forlag«, København.

★

Et forlag i Göteborg har taget et virkeligt morsomt initiativ ved at udsende damplokomotivdelen af de svenske statsbaners driftsmaterielfortegnelse fra den 1. juli 1904. Det drejer sig om en fotografisk reproduktion i A4 format – den første i en serie, hvis det bliver en succes, og det er der vist ingen tvivl om – på 53 sider med 38 lokomotivtegninger og diverse tabeller.

»Lokomotiv och tendrar vid Sveriges Statsbanor den 1. juli 1904« kan bestilles gennem boghandelen eller direkte fra forlaget ved indsættelse af sv. kr. 18,- (inkl. moms og porto) på svensk postgirokonto 62 86 63, adresseret I. G. Prints För- lag, Sprängkullsgatan 10 B, S-411 23 Göteborg, Sverige.

EBJ.

SWISSAIR RAILWAY FESTIVAL

Det er jo almindeligt bekendt, at Schweiz er stolt af sine jernbaner, og at de schweiziske jernbaneselskabers tro på PR-arbejde er uden sidestykke i Europa. Jernbaneentusiaster har altid været velkomne hos de schweiziske jernbaner, og nu har det nationale schweiziske luftfartsselskab »Swissair, fulgt dette op og arrangerer et såkaldt »Railway Festival« – 12 dages rejser i hvilke indgår kørsel på en lang række SBB- og privatbanestrækninger, med tog fremført af alle traktionsformer (også damp!), sejlads på de store søer, besøg på stationer og maskindepoter m.v.

De vil kunne komme til at køre over strækninger som: Visp-Zermatt, Luzern-Stans-Engelberg, Jungfrau, Brienz-Rothorn, Appenzeller, Bernina- og Rhätische Bahn's hoved-

strækning – besøge: Zürich, Luzern (transportmuseet), Bern, Lugano, St.-Gallen og Geneve.

Der bliver en lang række afgang i 1969 (se annonce andetsteds i tidsskriftet), og rejsen såvel hotelopholdene bliver 1. klasse. Tilrejsen fra København – og returrejsen fra Geneve/Zürich skal selvfølgelig foregå med fly – og prisen for denne »VIP tour« er kr. 2917,-. Nærmere oplysninger kan De få ved henvendelse til Swissair, Ved Vesterport 5, 1612 København V.

Brev fra læser

Vort kendte medlem på Fyn, hr. S. Thostrup-Christensen har sendt redaktionen et brev med visse betragtninger over foreningens fremtid og »Jernbanen«. Det bringes hermed – i uddrag:

»Skal man dømme efter, hvad »Jernbanen«, nr. 1/1969 giver udseende af, så er noget ved at tage form inden for foreningens rammer, både organisationsmæssigt og med hensyn til bladet selv. Det første nummer i år lover bedre for fremtiden end de forudgående.

I redaktørens nytårsartikel »Ved årsskiftet« redegøres lidt for tanker om bladets indhold fremover, og det anføres som rigtigt er, at bladet ikke fuldt ud kan dække alle de interesseområder, jernbaneentusiaster giver sig af med. Men selv dette forhindrer nu ikke, at vort blad kunne udvikle sig mere i retning af at være et foreningsblad end et decideret jernbanetidsskrift. Den, der skriver disse linier, er ophavsmanden til tankerne om mere at tage det tyske »moderne eisenbahn« som forbillede og som desuden slår til lyd for, at lokalafdelingernes blade – eller dele af dem – skulle indgå som sider i »Jernbanen«... jeg mener stadig vort blad mere end hidtil bør fungere som et bindeled medlemmerne imellem. Det kan ikke være urimeligt at forlange, at bladet for eksempel indeholder navne og adresser på nye medlemmer, og at der i øvrigt eksempelvis hvert andet år udsendes en medlemsfortegnelse; dette kan da lade sig gøre i andre foreninger. Og jeg tillader mig i denne forbindelse også at sige, at man tilsyneladende, når man bor indenfor det storkøbenhavnske område, ikke aner spor om, hvor vanskeligt det er at få kontakt medlemmerne imellem, når man bor ude i provinsen.

Lidt mere information i god tid, om hvad der sker og hvor det sker i det nærmeste udlænd, ville også være på sin plads. I vore rejselystne tid kunne mangan god jernbaneoplevelse figurere mellem ferieminderne, om man blot vidste hvor og hvad.

Redaktøren efterlyser skribenter, dette burde ikke være nødvendigt, altså frem med pennen eller i gang med skrivemaskinen og giv samme redaktør mulighed for at give bladet præg af at være skrevet af og for medlemmerne. Og lad så det, der skrives, fremtræde og sige noget i en form, der – for igen at bruge redaktørens udtryk – ikke behøver at mildnes for at komme på rigtig tryk. Den enkeltes mening og forslag kan godt udtrykkes tydeligt nok, både på tryk og duplikeret eller håndskrevet, uden at der bruges udtryk, der sætter skribenten i et flakkende lys.«

★

Jeg må desværre straks sige, at jeg er absolut uenig med hr. Thostrup-Christensen i spørgsmålet medlemsblad contra jernbanetidsskrift – men jeg har en formodning om, at han og jeg kan koordinere vore meninger derhen, at det skal være »både og«. Må jeg derefter slå fast – at jeg – i den tid jeg

har været redaktør – aldrig har afvist »stof« fra lokalafdelinger eller grupperne omkring museumsbanerne. Jeg har bragt modtagne manuskripter næsten 100 % (indeliggende pr. 15. februar er en rejsebeskrivelse m.v. fra en rejse i Norge (og den vil blive publiceret snarest) og en omregningstabel til brug for m.j.-folk (W. Bay's privatbanedamploko-bog)) og de allerfleste indsendte fotos – resten er på »lager«, og vil for de flestes vedkommende blive bragt efterhånden. Må jeg samtidig pointere, at jeg ikke dermed har sagt, at alt tilsendt materiale i fremtiden vil blive offentliggjort – og det regner jeg med forståelse for. Spørgsmålet om oversigter over nye medlemmer kan vel løses, specielt hvis det er et udbredt ønske blandt medlemmerne – kontaktproblemet i almindelighed er da vist lige stort på Fyn og i det storkøbenhavnske område. Jeg kan ikke tænke mig, at »bindeled« betyder, at forenings-tidsskriftet skal ligne en vejviser – men alt dette må være et oplagt emne at drøfte på fremtidige samarbejds-møder foreningens forskellige interessegrupper imellem. Til slut blot dette: Det er særdeles svært, at få information frem om udflugter i udlandet – i r e t t e tid, det kan være svært nok med vore egne – men hr. Thstrup-Christensen skal være velkommen som medarbejder på dette område. Men kære medlemmer – har De en anden mening – så skriv.

Erik B. Jonsen.

Museumstoget

Den 8. sæson står for døren. Trafikken starter i år en uge forud for den »officielle« sommerkøreplans start, nemlig søndag den 25. maj (1. pinsedag) – sidste trafikdag bliver søndag den 21. september. Tog-antallet pr. trafikdag bliver antagelig af samme omfang som i 1968 – nærmere om køreplanen fremkommer i »Jernbanen«, nr. 3/69.

Medlemmer, der ønsker at forrette tjeneste ved trafikken afvikling, bedes melde sig nu.

Efter aftale med A/S Lollandsbanen skal alle »trafikbeskæftigede«, dvs. lokomotivførere, fyrbødere, togførere, rangerledere og bremsere, være fyldt 18 år, have fuld førerlighed, hørelse og syn.

Tilmelding bedes foretaget på et åbent brevkort, der skal indeholde følgende oplysninger:

Afsenderens navn:

Afsenderens adresse:

Afsenderens evt. telefonnummer:

Afsenderens fødselsdag og -år:

Afsenderens medlemsnummer:

Ønsker at gøre tjeneste som:

Jeg kan følgende datoer (eller kan ikke):

Kan (kan ikke) møde i Maribo lørdag aften:

Har gjort tjeneste ved Museumstoget som: år:

Kortene sendes til:

TRAFIKAFDELINGEN

(tjeneste som togfører (efter prøve), togbetjent, bremsere, post-kortsælger m. m.):

P. O. Rosenørn,

Skjoldagervej 4, 1., 2820 Gentofte.

MASKINAFDELINGEN

(tjeneste som lokomotivfyrbøder, pudser og rangerleder (efter prøve) samt som banehåndværker (smed, tømrer, maler osv.) ved maskin-, bane- eller signaltjenesten):

Overhåndværker Verner Christensen,
Museumsgade 48, 4930 Maribo.

De, der tilmelder sig, vil i begyndelsen af maj måned modtage besked fra afdelingerne, når turlisterne foreligger. – Nærmere oplysninger om transportmuligheder vil blive meddelt senere.

Vi henstiller til tjenestegørende personale om at møde i Maribo lørdag aften for at være med til at klargøre toget. Der er overnatningsmuligheder i Maribo for tjenestegørende.

B. Chorfitzen.

★

Folketingsudvalget, der behandlede trafikministerens lovfor-slag om museumsbaner, afsluttede sit arbejde i midten af fe-bruar. Lovforslaget indstilledes til vedtagelse med den æn-dring, at udtrykket »museumsbaner« ændres til »veteran-baner«. (Denne begrebsændring er derfor indarbejdet i fore-ningsens nye love).

Lovforslaget behandledes ved en 2. og 3. behandling i Fol-ketinget, fredag den 21. februar. Det blev vedtaget – og er nu ophøjet til lov.

★

Foreningen har af DSB købt to bogie-personvogne, litra CM, nr. 2200 og 2236 – samt specialvogn nr. 501.

Materiellet er sendt til restaureringspladsen i Fredensborg. Det er meningen, at CM-vognene (sammen med en Eco-vogn, der forventes indkøbt på et senere tidspunkt) skal indgå i den særlige »udflugtstog-stamme«, der skal benyttes ved kørsel med foreningens K-maskine.

Damplokomotiv OKMJ nr. 14 afgik – i delvis afmonteret tilstand – fra Maribo, torsdag den 27. februar. Maskinen, der ejes af en række fynske DJK-medlemmer, befordres i særtog – fremført af en Mh – fra Nykøbing F. til Korsør – via Ring-sted. Næste etape – efter overfart Korsør-Nyborg – var Ny-borg-Odense, der tilbagelagdes lørdag den 1. marts. Rejsens mål er Viborg, hvor »nr. 14« nu skal overhales, inden den kan indsættes i driften på »Mariager-Handest Veteranjern-bane«.

P.T.



Næste nummer af »Jernbanen« (nr. 3/69) ud-sendes i april – lige efter påske – men kun til medlemmer, der har betalt kontingent for 1969 – og som har gjort det inden den 1. april.

Alt tømrer- og snedkerarbejde udføres af Tømrermester KARL ÅGE NIELSEN »Mikko« Hestehave — 4720 Præstø Tlf. (03) 795 - 235	MØLLER & CO. A/S Akkumulatorer Asylgade 16 — Odense Tlf. (09) 12 33 43	ØSTSJÆLLANDSKE JERNBANE Tog — Busser Haarlev Tlf. (03) 68 60 19
MASKINFABRIKKEN NORVA A/S Stryge- og presseanlæg til Kemiske renserier og konfektionsfabrikker Tlf. TA 1000	BORGMESTERKONTORET Køge Tlf. (03) 65 22 22	SOCIALT BOLIGBYGGERI Rådhuspladsen 59 København K
HOED KALKVÆRK Balle — Jylland Tlf. (06) 38 27 11, lokal 16	Tobakshandler B. CHRISTENSEN Største udvalg i piber Vestergade 2 — Maribo	ODENSE HOBBY Vesterbro 42 — Odense Tlf. (09) 12 21 04
ÅLESTRUP CEMENTVAREFABRIK Fabrikater af 2 m lange rør og T-rør Ålestrup Tlf. (08) 64 11 28	ANDELSBOLIGFORENINGEN LOLLAND Kontortid: Tirsdag—Fredag 16—17 Avenavej 12 — Maribo Tlf. (03) 885 - 1192	NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK Esbjerg Tlf. (05) 12 64 44
A/S FTR Aut. rejsebureau Havnegade 7 — 9900 Frederikshavn Tlf. (08) 42 21 00 — også Deres rejsebureau i Vendsyssel	DANSK LÆDERFORSYNING Tlf. (01) 11 30 83 Toldbodgade 37 København K	RADIKALE VENSTRE
BANEGÅRDSKIOSKEN Brønderslev	HOTEL BYFOGEDGÅRDEN Torvet 17 Maribo Tlf. (03) 885 - 157	PFAFF Verdens første symaskine, der ikke skal smøres Valdemarsgade 8 København V Tlf. 31 37 60
M. P. BRANDERUP Købmand Søndergade — Rødekro Tlf. (046) 6 22 65	POUL LEHMANN Internationale transporter Aktieselskab	RESTAURANT SKOVPAVILLONEN Hybenvej 12 — Mariager v/ restauratør Madsen Tlf. (08) 54 10 93
LÆDERVAREFORRETNINGEN JASON Kongensgade 98 Esbjerg Tlf. (05) 12 35 34	DANSK MODELFLYVE INDUSTRI Klokkestøbervej 15 Tlf. (09) 11 04 00 Odense	A/S TYROLIT



R 959 og E-maskine (forspandskørsel i tog 2035) rangerer på Tommerup station (december 1968).

Foto: S. Thostrup-Christensen.

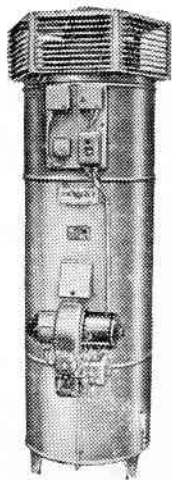


115 medlemmer deltog i udflugten på HFHJ, søndag den 16. februar, som foregik i en veritabel snestorm. På billedet ses S 740 med HFHJ/GDS-bogievogne under en krydsning på Gørlose station, på et tidspunkt, hvor stormen endnu ikke var sat ind med fuld styrke. Hjemturen var præget af forsinkelser – fastfrosne bremseklodser, tilsnede sporskifter m. v. – ankomst til Hillerød med ÷ 50 minutter – den tomme maskine indgik til Gb.'s maskindepot med ÷ 150 minutter.

Foto: Martin Guldbrandsen.

ØRUM „PASSAT“ Varmluftskaloriferer

Oliefyret varmluftskalorifer giver følgende fordele:



- 1) Giver hurtig varme — praktisk talt umiddelbart efter starten.
- 2) Er meget økonomisk på grund af den høje virkningsgrad.
- 3) Arbejder helautomatisk — styret af rumtermostaten.
- 4) Brændkammeret er foret med varmebestandigt stål, derfor lang levetid.
- 5) Ved tilslutning af kanaler kan varmen ledes til flere lokaler.
- 6) Kaloriferen kan om sommeren anvendes til ventilation uden varmegivning.
- 7) Kaloriferen arbejder kun med luft, derfor ingen fare for frostsprængning.

ØRUM MASKINFABRIK I/S

ØRUM SDL. TLF. (0761 VIBORG) ØRUM 100

— *For rationel rengøring*

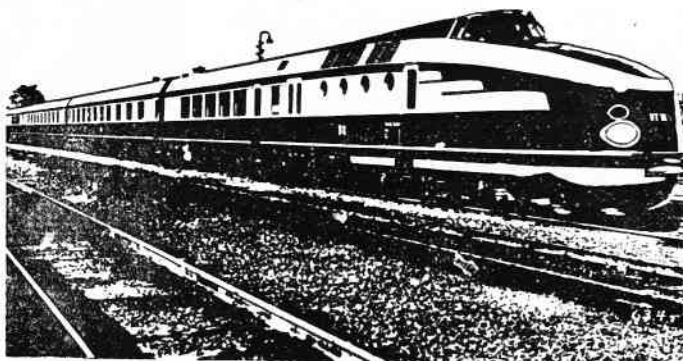
**Det danske Rengøring
Distrikt Århus**

»Svanegården«

Skolegade 27

Århus C.

Tlf. (06) 13 44 55



Hurtig, behagelig og sikker
er en rejse med lyntoget
NEPTUN til DDR.
Fra Berlin er der gode for-
bindelser videre til det
sydlige Europa.

Rejser De helst om natten, så tag med MITROPA-sovevognen i
»Østersø-Ekspressen« fra København til Berlin

D. D. R. Trafikrepræsentation

Vesterbrogade 84, København V, EVa 6866