



jernbanen

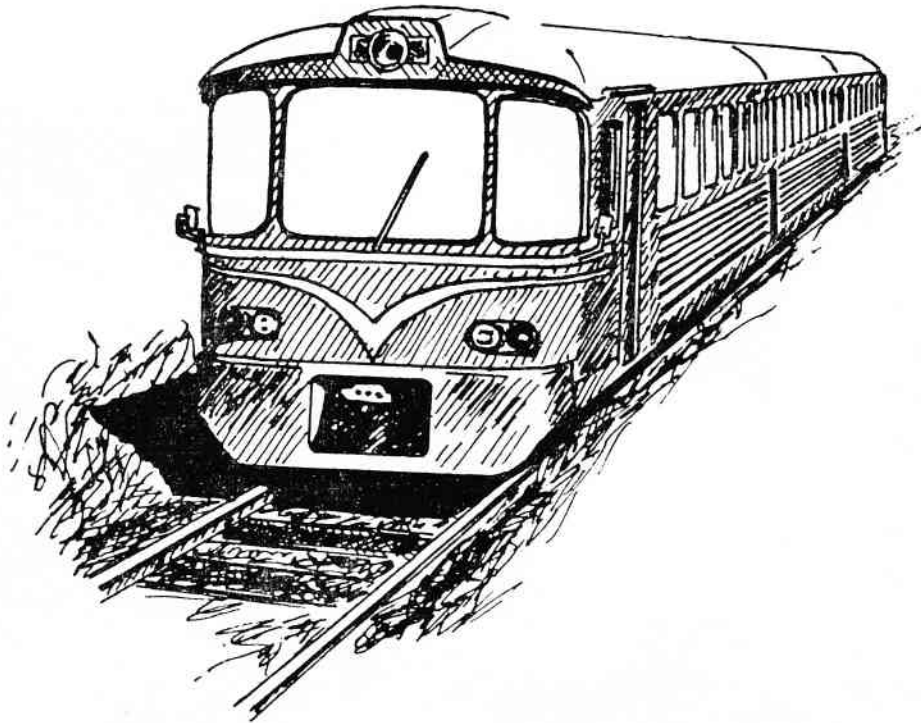
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **3**
APRIL 1969

HILLERØD PRIVATBANER



Gribskovbanen

Hillerød - Frederiksværk -
Hundested Jernbane



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:

Politivadokat, cand. jur. Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 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) HElrup 794 v.

Museumstoget:

Trafikafdeling og information:

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

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

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

DJK Odense-afdelingen:

Hans Gerner Christiansen,
Bernstorffsvej 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,
Søvnæget 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. 3 - 1969

9. årgang

Tidsskriftet er medlem af:

Union Internationale de Presse
Ferroviaire (ferpress), Wien.

Redaktør:

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

Annonceekspedition:

Forlaget Ørested,
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 tidsskriftet 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 besty-
relsesmedlemmer 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 general-
forsamlingslokalet.

København, i marts 1969.

BESTYRELSEN

Vort forsidebillede:

— viser Statens Järnvägar's damploko, litra S 1 nr. 1926 (SJ's sidst
byggede damploko-type — NOHAB 1952/53) med »blandat tåg« 3232
»banke« sig vej op ad Hammarbacken uden for Ludvika på vej mod
Vansbro. (Optagelsestidspunkt — en solrig forårmorgen i 1958/59).

Manden bag kameraet var: Bengt Lindh.

To spændende danske
nyheder:

William Bay

DANSKE STATSBANERS DAMPLOKOMOTIVER

Beskriver DSB damplok 1892 - 1968, Sjællandske lok 1847 - 92 og Jydsk-Fyenske lok 1862 - 92. Alle med hoveddimensioner, litra nr., byggeår og -sted, fabriksnr. og evt. udrangering. Endvidere særlige egenskaber, evt. ombygning og forandring, desuden maskinernes resultater i den daglige trafik.

Enestående illustrationsmateriale omfattende 86 fotos og 65 tegninger i skala HO (1:87), samt et kort over alle danske jernbaner med angivelse af åbningsdato, evt. 2. spor og nedlæggelse. Københavnsområdet gengives også i større målestok.

Værkets format: 25,0 x 31,5 cm. Indbundet i solidt kunstbind. Omfang: 144 sider.

pris: kr. 150,00

Erik Hansen og Willy Christensen

LINIE 10

Om udviklingen fra Sølvgadens Hestesporvogn til bussificeringen i 1968. Et transporthistorisk dokument af høj klasse med meget nyt materiale. 72 sider med 28 illustrationer, deraf flere i farver.

pris: kr. 29,50

- og en udenlandsk nyhed!

F. van der Gragt

EUROPE'S GREATEST TRAMWAY NETWORK

Meget detaljeret værk om sporveje og bybaner i det tyske Rhin - Ruhr område. 225 sider. Med 118 fotos, heraf flere i farver, 7 tabeller, 16 kort.

pris: kr. 84,65

NB: Vor december - liste over jernbane og sporvejs - bøger udleveres gratis, så langt oplaget rækker!

H&SE

Dansk og
Udenlandsk Boghandel

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

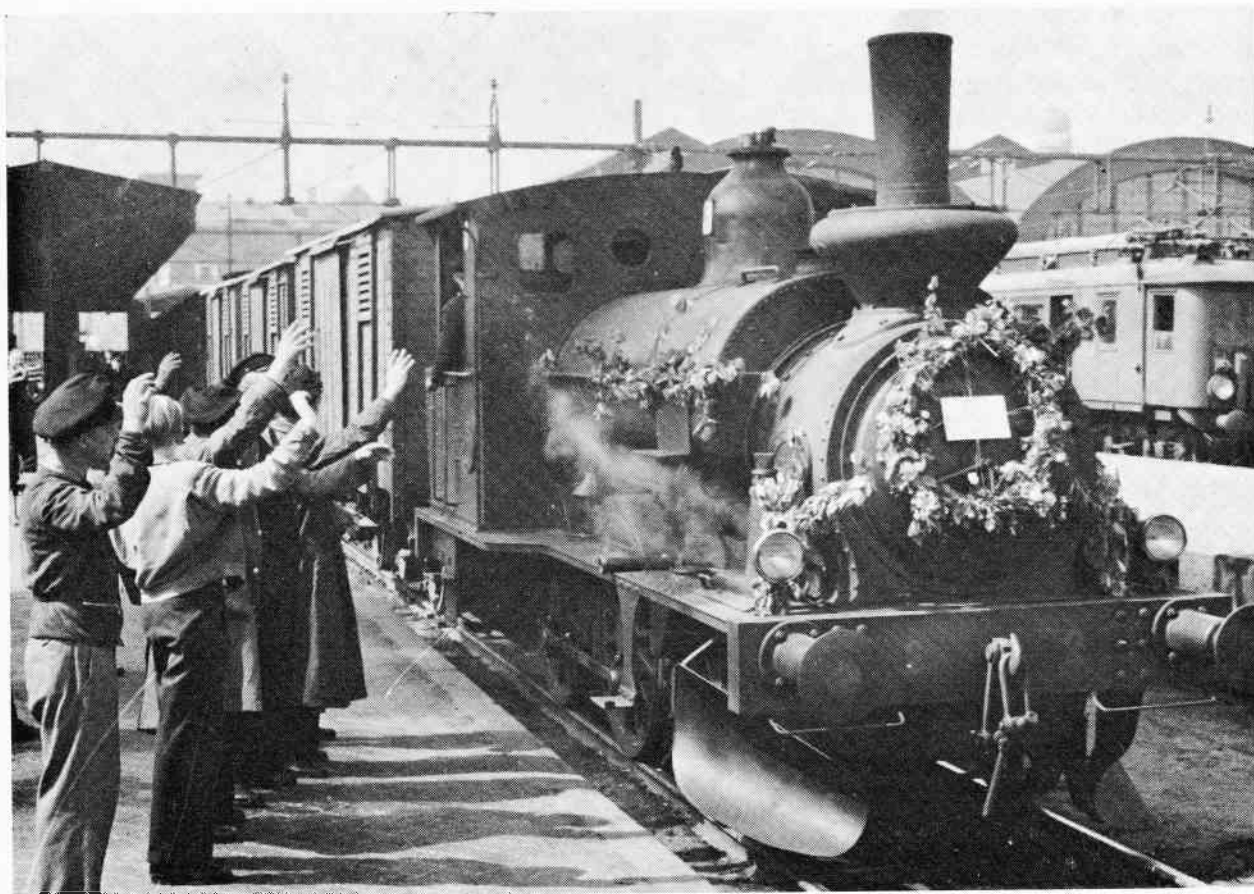
MALMÖ - GENARP JÄRNVÄG

Af Birger Wilcke.

Når man rigtig kommer i snak med mennesker og fører samtalen ind på jernbaner, opdager man næsten altid, at der er en eller anden bane, som den pågældende med vemod mindes som forbundet med hans erindringer om barndom og skoleferie. Taler man med skåninger er forholdet naturligvis det samme, for en helsingborgare er det begribeligvis banen fra Kattarp til Mölle og Kullens glæder, for en lundenser er det Bjärred-Lund-Harlösa Järnväg med det sporvognslignende badetog fra Lunds Västra til havbadet ved Bjärred, og for en malmöbo vil det med usvigelig sikkerhed være Malmö-Genarps Järnvägs navn, der bringer tårerne op i hans øjne, når han mindes ture med madkurv og øl og sodavand til Bokskogen i maj måned eller aftenture med pigen til tivoliet ved pavillonen i den øvre del af skoven.

Er Malmö-Genarp banens navn derfor, så længe der lever malmöboere fra før anden verdenskrig,

knyttet til mindet om skovture og ferier, var det dog ikke håbet om en stor persontrafik, der i 1890 knyttede en gruppe af egnens godsejere sammen om at bygge en bane, men ønsket om at skabe transportmuligheder for de kridtbrud og de gårde, de ejede vest for Malmö. Stifterne af MGJ var nemlig ikke lantbrukaren Carlsson eller hemmansägaren Petersson, men en kreds af Skånes allerbedste blod, hovjägmästaren G. H. Wrangel von Brehmer på Häckeborga, hovmarskalken G. Coyet på Torup og godsägaren H. Trolle på Klågerup. Den adelige godsejerklike fik hurtigt samlet aktiekapitalen 504.800 kr. sammen, hvoraf landkommunerne kun betalte 93.500 kr., medens hverken Malmöhus län, Malmö stad eller staten bidrog med så meget som én krone. På samme måde, som det her hjemme var tilfældet med Lyngby-Vedbæk Jernbane, var der altså tale om en virkelig privatbane, ikke en amtsbane eller kommunalbane, en kendsgerning der blev fremhæ-



Det sidste persontog afgår fra Malmö C mod Genarp – den 8. maj 1948. Toget fremføres af MGJ damplokomotiv nr. 2, der også kørte banens første personførende tog – den 12. juni 1894.

Foto: Arkiv B.W.

vet over 40 år senere, da kommissionen vedrørende statens overtagelse af private jernbaner i 1936 udtalte, at det næppe ville være en god idé at lade staten overtage Genarpsbanen, da interessenterne i denne nu lod deres transporter foretage med banen, uanset at det måske ellers kunne ske billigere med bil, medens de, så snart staten overtog banen, måtte antages at ville overgå til anden form for transport.



Skematisk kort over MGJ.

Banen, der i alt var 29,5 km lang, byggedes af bevillingshaverne selv i årene fra 1892 til 1894 og åbnedes for offentlig trafik den 12. juni 1894. Fra statsbanestationen i Malmø, hvor Genarptogene afgik fra en perron nordøst for hovedbygningen, fulgte banen Malmø-Simrishamns Järnväg til den nu for flere år siden nedrevne lokalstation i Malmø, Östervärn station, hvor de to baner skiltes, og Genarpsbanen fortsatte i sydøstlig retning forbi Bulltofta, hvor der senere anlagdes flyveplads, til Hohög station, der nu ligger midt i en villaforstad, men hvor der dengang kun var nogle enkelte huse. Banens næste station, Kvarnby, var banens største, hvor banens ledelse i de sidste år af banens levetid havde kontor. Jeg mindes endnu et besøg der i 1947, hvor en gammel mand gik rundt mellem støvede folianter og mugne arkivpakker og bare ventede på, at det hele skulle være slut. Nå, men tilbage til 1894. Dengang var der kun en mindre samling huse nord for stationen ved landevejen mod Klågerup. Var der derfor ikke megen persontrafik, var godstrafikken så meget desto større, idet der i nærheden af stationen og et par kilometer mod øst fandtes en række store kridtbrud, der gennem mange år hørte til banens største trafikanter. Senere hen opvoksede der en villaforstad vest for stationen, der gennem årene tilførte banen en ikke ubetydelig persontrafik. De næste stationer Bjäreshög og Bara blev aldrig af større betydning, bortset fra at tilsynet med den senere stikbane til Bokskogen førtes fra den sidstnævnte station. Sveriges største bøgeskov Bokskogen nord for søen Ydingen er nemlig beliggende kun 1 km sydøst for stationen. Oprindeligt fandtes en holdeplads Bokskogen, 1 km øst for Bara station og ca 1/2 km

nord for skoven, men da man blev klar over, at det var en meget betydelig persontrafik, der tilførtes banen gennem transporten af skovgæster, søgte banens ledelse i 1901 koncession på et 1,2 km langt sidespor ind i skovens nordlige del, hvilket spor anlagdes det følgende år og åbnedes for offentlig trafik den 8. april 1903. Sporskiftet til sidebanen fandtes på åben bane. I sommertiden var knudepunktet betjent, idet en banevogter posteredes i et lille træskur lige her ved. I vintertiden, hvor kun et enkelt tog gik frem til Bokskogen övre, som holdepladsen kom til at hedde, var stedet ubetjent. Medens der intet skur opførtes ved den gamle holdeplads, senere benævnt Bokskogen nedre, opførtes en længere bygning med billetkontor, ventesal, cykelstald m. v. ved Bokskogen övre, hvor banen tillige på et af Torup gods forpagtet skovareal åbnede en restaurant med sommertivoli, hvor børnene kunne køre i karrusel, lege i luftgynge og skyde til måls, medens fædrene vederkvægede sig med en af de nok så kendte svenske pilsnere. Fra Bokskogen drejede banen mod nordøst og krydsede i Klågerup, Landskrona-Lund-Trälleborgs Järnväg, med hvilken den havde fælles station. Når man tager i betragtning, at der herfra kun var 5 km til Staffanstorp station, hvor LLTJ krydsede Simrishamnsbanen, kan det ikke forundre, at samtrafikken over Klågerup aldrig blev videre betydelig. Fra Klågerup gik banen stik vest forbi de to stationer Kongsmarken og Toppeladugård, ved gården af

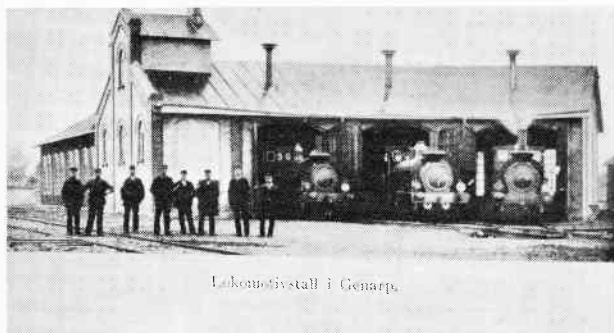


Sidesporet til Bokskogen övre ved forgreningen fra hovedsporet Malmø-Genarp ved trinbrættet Bokskogen nedre. (Maj 1948).

Foto: Birger Wilcke.

samme navn, frem til Genarps ret betydelige kirkeby med over 500 indbyggere. Ved Kongsmarken fandtes anelige forekomster af ler, der anvendtes ved Klagshamns cementfabrik og som gennem mange år var en af banens vigtigste transportartikler. Ved Genarp havde banen en grus- og sandgrav, hvorfra solgtes sand og grus til Östra Greve og Marieberg teglværker.

Ved banens åbning anskaffedes tre tenderlokomotiver af typen 1 B fra »Nydquist och Holm«. Drivhjulsdiameteren var 1378 mm, hvilket gav mulighed for kørsel med ret stor fart, vægten 26,6 t og trækraften 3,1 t. Disse lokomotiver kørte bortset fra nogle år kort efter århundredeskiftet, hvor man til lige anvendte et gammelt ombygget statsbanelokomotiv fra 1874, samtlige tog på banen indtil dennes nedlæggelse, et i Norden vistnok enestående eksem-



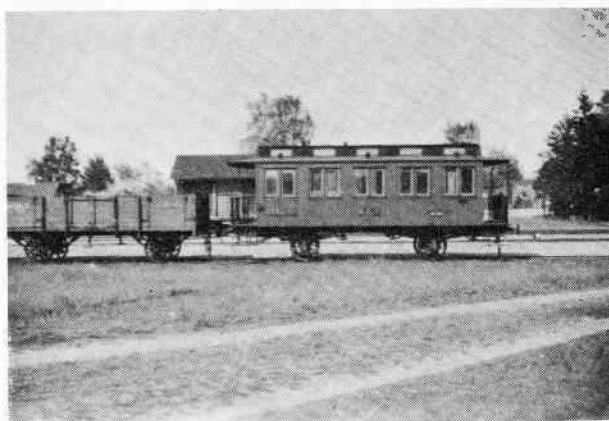
Lokomotivremisen i Genarp med samtlige banens »Nydquist & Holm« damplokomotiver. Foto: Arkiv B.W.

pel på, at en bane gennem 54 år aldrig har fået anden trækraft, end den havde ved åbningen. Fra udlandet mindes jeg kun Tallyn Railway i Wales, der gennem endnu flere år har klaret sig med de samme lokomotiver, som man startede med. Af personvogne anskaffedes tre store bogie-midtgangsvogne og to 2-akslede vogne, der ligeledes anvendtes til den sidste dag, banen var åben. Udover disse købtes i årene efter århundredeskiftet, da persontrafikken til Bokskogen var på sit højeste, fem brugte 2-akslede vogne fra Eslöv-Ystad Järnväg, hvilke vogne udrangeredes som totalt kassable efter anden verdenskrig. Af godsvogne anskaffedes 14 lukkede og 18 åbne vogne. Efter at lertransporterne fra Kongsmarken til Klagshamn var vokset stærkt, anskaffedes i årenes løb herudover 81 åbne godsvogne, hvilke på nær en enkelt, alle eksisterede ved banens nedlæggelse i mere eller mindre kassabel tilstand.

Toggangen bestod i mange år af fire tog i hver retning på hverdage, og fire à seks tog på søn- og helligdage, hvoraf to tog dog kun gik til og fra Bokskogen övre. Om vinteren kørte togene på hverdage ikke til Bokskogen övre, medens man om sommeren førte middags- og eftermiddagstoget fra Malmö og aftentog fra Genarp derop. Under krigen indskrænkedes toggangen til to à tre tog på hverdage og tre på søn- og helligdage. Togene førtes i de senere år ikke længere til Bokskogen övre, idet sporet kun anvendtes til udflugtstog. Da jeg besøgte banen i 1948, var sporet overgroet og ventesalsbygningen stærkt forfalden. Af togene var ét tog fra Malmö og

to fra Genarp anført som blandettog, resten som persontog. Blandettogene var op til 1 time og 35 minutter om turen, persontogene fra 59 til 68 minutter eftersom de fremgik til Bokskogen övre eller ej. Persontrafikken lå i banens første år på ca. 40.000 rejser, men steg efter at sidesporet til Bokskogen övre var åbnet til over 100.000 om året, på hvilket niveau den lå helt frem til midten af tyverne. Den stigende biltrafik og konkurrencen både fra de nærliggende baner, Malmö-Simrishamn og Malmö-Ystad samt ny åbnede busruter, virkede herefter stærkt ind på trafikken, ligesom trafikken til Bokskogen faldt stærkt, fordi badelivet i tyverne kom mere i forgrunden end skovturstrafikken, en ændring i ferievaneerne, der har ramt mange andre baner end Genarpbanen. I 1939 var rejsendetallet helt nede på 40.000 for så at stige under krigen (med restriktionerne i biltrafikken) og igen synke efter denne, til det i banens sidste driftsår, 1947, var nede på 36.000.

Godstrafikken lå omkring århundredeskiftet på omkring 40.000 t, men steg i årene før første verdenskrig til langt over 100.000 t og lå endnu i 1925 på 88.000 t. Efter at driften ved cementfabrikken i Klagshamn, der aftog en stor del af leret fra gravene mellem Klågerup og Genarp, under krisen var blevet stærkt indskrænket og senere helt nedlagt, faldt godstrafikken stærkt, men androg dog endnu i 1939 40.270 t og i 1947 36.340 t, hovedsagelig kridt, sand og grus samt foderstoffer og roer.



Åben godsvogn og 2-akslet personvogn m/ tagrytter (3. klasse og postafdeling). (Genarp station, maj 1948).

Foto: Birger Wilcke.

Indtægterne af persontrafikken lå i hele banens levetid langt under indtægterne af godstrafikken, men udgjorde dog endnu i 1925 knap 80.000 kr. for i 1939 at være kommet ned på 40.000 kr. Godstrafikken lå i de samme år på henholdsvis 254.000 og 113.000 kr. Begge tal var i 1947 omtrent de samme som i 1939.

Med en driftsindtægt på 348.000 kr. og en udgift på 321.000 kr. var der i 1925 et overskud på driften på 27.000 kr., hvilket imidlertid ikke var tilstrækkeligt til at dække renterne af de store obligationslån, banen havde optaget. Med faldende trafik i tyvernes slutning blev banens økonomi så anstrengt, at selskabet erklæredes konkurs, men det lykkedes dog ved kommunernes hjælp at retablere selskabet og fortsætte driften. En i 1932 afgivet kommissions-



Idyllen – Bokskogen övre. (9. maj 1948 – dagen efter driftens indstilling; det var dog år og dag siden, det sidste tog havde kørt her).
Foto: Birger Wilcke.

betænkning om fusion af Skånes privatbaner fandt imidlertid, at banens betydning var af så lokal karakter og dens økonomi så dårlig, at man af hensyn til de øvrige selskaber ikke kunne optage banen i et påtænkt fællesskab af de sydsånske privatbaner, ligesom en i 1936 afgiven betænkning som nævnt frarådede, at staten overtog banen.

Endnu i 1939 lykkedes det ved streng økonomi at få driften til at balancere, men med de stigende omkostninger under og efter krigen var dette ikke længere muligt, og i 1947 oversteg udgifterne således indtægterne med 77.000 kr. På dette tidspunkt havde banen udspillet sin rolle, persontrafikken til de nye villaforstæder besørgedes af bybusser, trafikken til Bokskogen, hvis pavillon ligesom banen var gået i forfald, var helt faldet bort, og godstrafikken, der mere og mere overgik til lastbiler, var svindende. Da sporet, der ikke havde været fornyet i de 54 år, banen havde eksisteret, var helt nedslidt og svellerne rådne, var der derfor ingen anden udvej end at indstille driften, hvilket skete den 8. maj 1948, da det sidste flagsmykkede tog gik fra Malmö C., lokalstationen til Genarp uden at kunne gå op til Bokskogen, hvor sporet ikke længere var sikkert, hvad hovedsporet i øvrigt heller ikke var. I sommeren 1948 begyndte optagningen af sporene ved Malmö og fortsatte i løbet af efteråret og vinteren. Det sid-

ste tog blev fremført af det samme lokomotiv, som havde kørt indvielsestoget, nr. 2, der oprindeligt hed »Genarp«, medens skinneoptagningstoget anvendte enten dette eller nr. 3 »Quarnby«. Nr. 2 og 3 solgtes til »Trälleborgs Skrotaffär«, hvorfra det ene senere solgtes til en fabrik i Landskrona, hvor det nu er ophugget, medens nr. 1 »A. F. Hörstedt« solgtes til Jularbo-Månsbo Järnväg ved Krylbo, hvor det endnu kører, når banens diesellokomotiv er til reparation.

Hvis man endnu engang vil se et levende minde om »Genarp«, kan man altså tage en tur til Dalarna, men vil man genfinde stemningen fra banens sidste år, skal man tage en tur en efterårsdag til Bokskogen og prøve, om man kan finde den overgroede holdeplads og trænge sig frem ad sporet op til Bara station. Turen kan ikke noksom anbefales. Man kan forene det jernbanemæssige, at se en forlængst glemt bane, med nydelsen af en Sydsveriges smukkeste skove, hvor der aldrig kommer et menneske, hvortil kommer at Görvel Fadersdatter Sparres gamle borg, Torup, der blandt sine ejere talte landsforrædderen Corfitz Ulfeld, kun ligger en halv times gang syd herfor. Og vil man se mere, kan man udstrække turen til Klågerup, der engang havde spor i alle fire verdenshjørner og nu slet ingen jernbane har mere, og Genarp, hvor man ser stationsbygningen i brug som kommunekontor og så fortsætte videre nogle kilometer mod øst til den i Danmark måske mindst kendte af Skånes mange åse, Romeleåsen, med den 175 m høje Romeleklint og familien Wrangel von Brehmers prægtige slot – Hækkeberga – beliggende på en ø ude i den skovomkransede Hækkebergasjö. Et smukkere landskab findes ikke indenfor de nærmeste 100 km fra København.

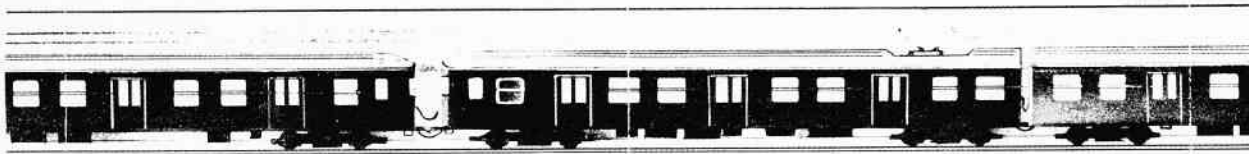
I maj udkommer

Nordens Järnvägar 1968

– en årbog i billeder. Ca. 200 fotografier fra Danmarks, Sveriges, Norges og Finlands jernbaner. 120 sider med damp, el og diesel på smal-, normal- og bredspor.

Pris 15 sv. kr. Bestil allerede bogen nu – så kommer den, så snart den er færdigtrykt.

Udgives af Frank Stenvall, Köpenhamnsvägen 47 a, S-217 71 Malmö, Sverige. Svensk postgirokonto 63 21 47.



De nye S-baner

Ved Erik B. Jonsen

Statsbanerne påbegyndte i januar måned i år prøvestøbninger med henblik på bygningen af den københavnske tunnelbane, **Citybanen**, idet der i Reventlowsgade støbes to stykker tunnelvægge efter den såkaldte »in situ-metode«, der også har været anvendt ved bygningen af den store motorvejstunnel under Frederikssundsvej på Bellahøj ved København. Den ene af de to nu påbegyndte tunnelvægge bygges på en sådan måde, at den senere vil kunne indgå i det egentlige anlæg. Forsøgsvæggene bliver hver 9 meter lange med en tykkelse på 60–70 cm og føres ned i en dybde på omkring 15 meter, så man derved får mulighed for at opnå en vis erfaring i udgravning og støbning i det kalklag, som ligger under København.

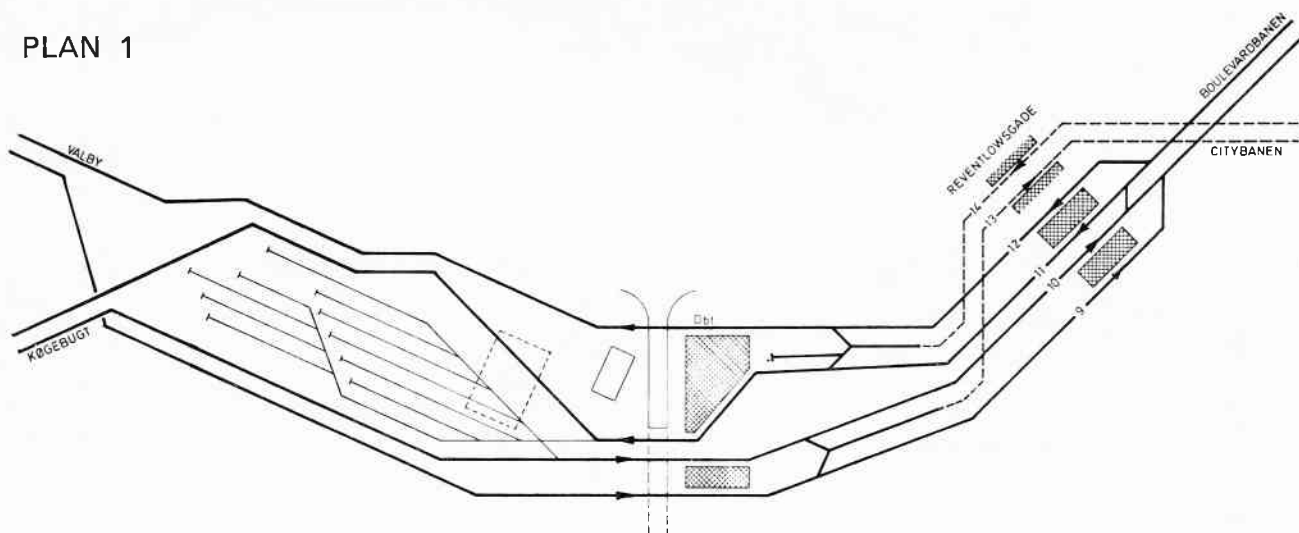
Ved anvendelsen af »in situ-metoden« foretages en udgravning svarende til tunnelvæggens tykkelse, men i stedet for en normal, meget bekostelig afstivning for at forhindre jorden i at skride sammen, fyldes udgravningen op med bentonit – en vællingagtig substans. Bentoniten hældes i, allerede når man er kommet 1–1½ meter ned i jorden, og den videre udgravning foregår derefter igennem denne masse, og mere og mere bentonit hældes i. Efter udgravningen anbringes armering, og beton tilføres gennem en rørledning. Man begynder opfyldningen fra bunden af udgravningen og fortrænger derved efterhånden bentoniten. Efter at have støbt tunnelvæggene på denne måde

vil man kunne støbe tunnelens loft direkte oven på jorden, og først derefter foretager man den store udgravning og slutter af med at støbe tunnelens gulv.

Forsøgsstøbningen udføres af »Monberg & Thorsen« i samarbejde med det italienske firma »I.C.O.S.«, der har medvirket ved udførelsen af den før omtalte motorvejstunnel under Frederikssundsvej. »In situ-metoden« anvendtes her med stort held; når man nu alligevel er nødt til at udføre forsøgsstøbninger i Reventlowsgade, skyldes det, at forholdene her bliver noget anderledes end ved tunnelbyggeriet på Bellahøj. Grundvandsstanden er betydelig højere, og undergrunden er i visse lag mere gruset, og medens man på Bellahøj arbejdede i morænelag, kommer man nu ned i selve kalkundergrunden.

Statsbanerne har siden midten af 1967 ladet udføre en lang række prøveboringer i undergrunden på den strækning, hvor – i medfør af **lov nr. 233 af 3. juni 1967** om anlæg og drift af en tunnelbane i Københavns kommune – dette baneanlæg skal udføres: Dybbølsbro station via Københavns Hovedbanegård, Rådhuspladsen, Kongens Nytorv til Østerport station. Boringerne er udført af »Geoteknisk Institut«, der i samarbejde med »Danmarks Geologiske Undersøgelse« afgav den endelige rapport om strækningen fra Dybbølsbro til Rådhuspladsen i begyndelsen af oktober 1968 og en foreløbig rapport om den resterende strækning i januar i år.

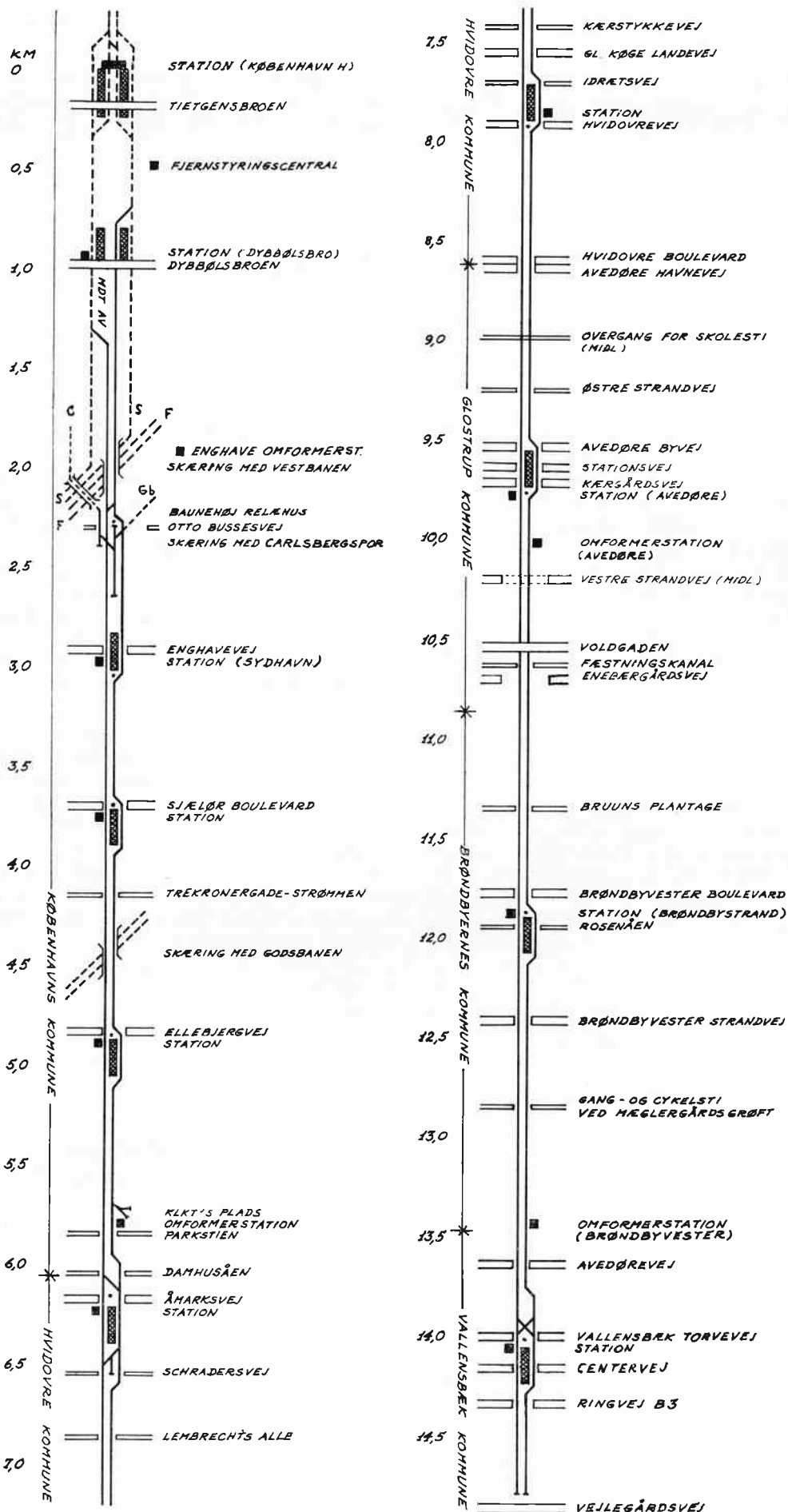
PLAN 1



Projektskitse – visende Køgebugtbanens og Citybanens tilslutning til den eksisterende S-banelinie ved Dybbølsbro station. (DØB = Dybbølsbro; spor 9–12 = København H.'s nuværende nærtrafikspor). Tegning: Anlægsvesen II.

PLAN 2

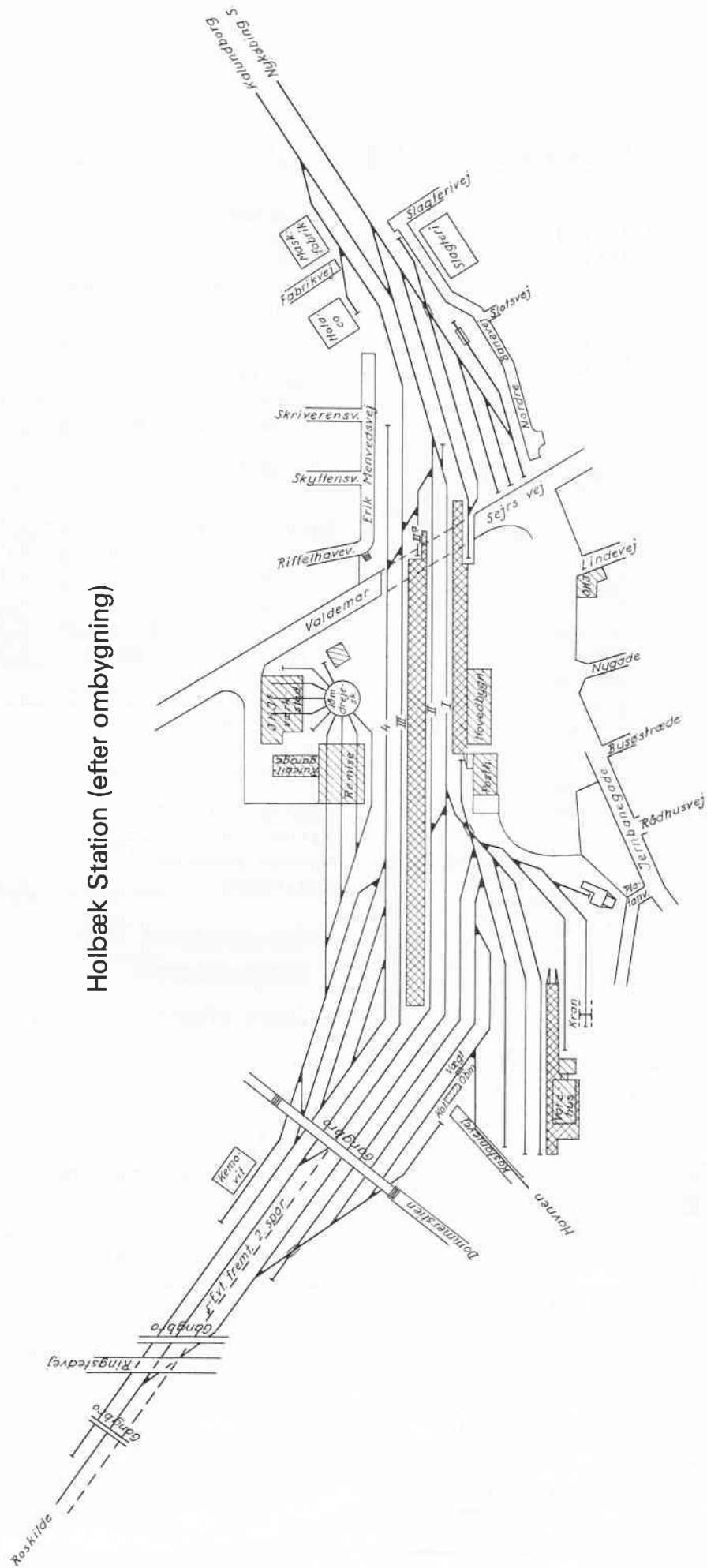
KØGEBUGTBANEN



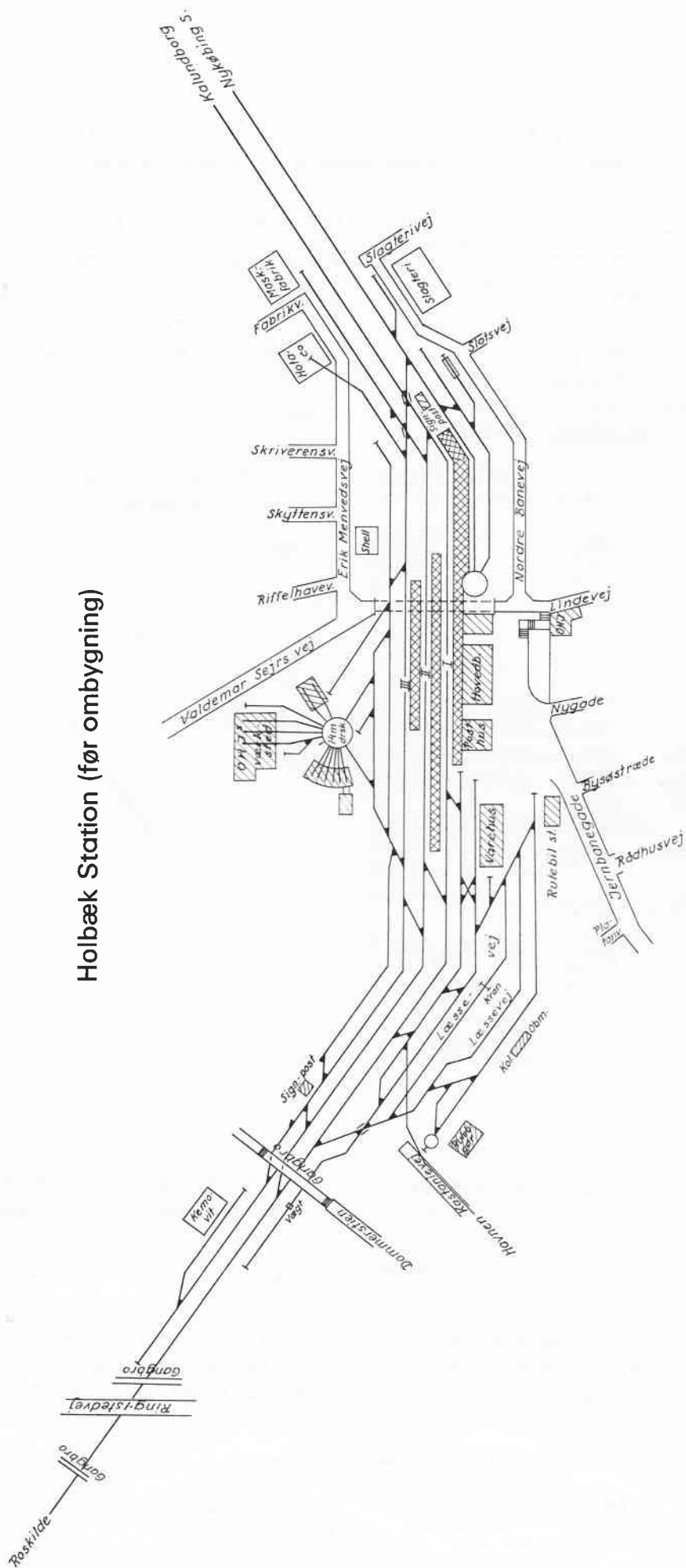
Skematisk kort over Køgebugtbanens linieføring – med kilometerangivelse, beliggenhed i de enkelte kommuner, stationernes og under- og overføringeres beliggenhed m. v. Bemærk »vendemuligheden« ved Amarken station. Den nøjagtige linieføring fremgår af »Kraks (bog) kort over København og omegn 1969«.

Tegning: Anlægsvæsen II.

Holbæk Station (after ombygning)



The map shows the Holbæk Station area with the railway line running vertically. Key streets include Ringvej, Rindøvej, and Rindøvej. The map also shows various buildings, including a large industrial building (Fabrik) and a church (Kirke). The map is oriented with North at the top.



Boringerne viser, at Københavns undergrund øverst består af det såkaldte kulturlag – opfyldning foretaget i århundredernes løb, derefter kvartærdannelser bestående af en blanding af ler og sand, derunder grønsand – en stenagtig, sammenskittet sandmasse fra tertiærtiden – og under den igen, i en dybde af 10–15 meter, de store kalkformationer, som kan blive meget vanskelige at arbejde i, da de både er sprækkede og meget uensartede.

På grundlag af rapporterne om undergrunden skal der i løbet af i år træffes beslutning om, hvilke metoder, der skal anvendes ved bygningen af Citybanen – om man skal benytte åben grav (udgravning fra jordens overflade, her kan »in situ-metoden« komme på tale), eller om man skal bore sig frem (tunnelering).

I løbet af kort tid begynder den kgl. kommissarius besigtigelsesforretningerne med henblik på ekspropriation til Citybanen, og senere på året følger selve ekspropriationerne.

Køgebugtbanen og Citybanen »hænger historisk sammen«. I det oprindelige lovforslag – af 1965 – om tunnelbaner i København var det forudsat, at Køgebugtbanen skulle indføres i tunnel under Vesterbro (Istedgade) til Københavns Hovedbanegård for der at indgå i Citybanen. »Tunnelbane-loven« af 1967 bestemte imidlertid, at Citybanen skulle forbindes med de vestfra kommende S-baner ved Dybbølsbro station, hvortil også **Køgebugtbanen**, der anlægges i medfør af **lov nr. 145 af 17. maj 1961** (loven om Køgebugt-, Hareskov- og Lundtoftebanerne), skulle føres og tilsluttes det eksisterende S-banenet. Ved dette arrangement opnås på en ret enkel måde mulighed for at få alternerende drift på Boulevardbanen og Citybanen for tog fra alle S-banerne vestfra. **Plan 1** viser en projektskitse til Citybanens og Køgebugtbanens tilslutning til den eksisterende S-banelinie ved Dybbølsbro station. Skitsen – der kun må betragtes som en sådan – viser, at det vil blive nødvendigt at sløjfe depotsporgruppen øst for Dybbølsbro station for at skaffe plads til tunnelramperne – samt at nedlægge Enghave maskindepot (den stiplede firkant), hvorved man foruden at skaffe plads til det udadgående hovedspor for Køgebugtbanen også skaffer plads til et nyt depotsporområde for S-banemateriel. Ved Køgebugtbanens åbning bliver forgreningen dog mere enkel, jvf. **plan 2**, idet maskintjenesten ikke kan undvære Enghave maskindepot, før et nyt eftersynsdepot (svarende til Tåstrup maskindepot) kan tages i brug i Balserup.

Ifølge »tunnelbane-loven« af 1967 skal Citybanen endvidere forbindes med de nordfra kommende S-baner ved Østerport (Kongens Nytorv var det oprindelige endepunkt), men der er ikke på nuværende tidspunkt taget bestemmelse om, hvorledes indføringen skal udføres.

Det vil fremgå af ovenstående, at tunnelbanen anlægges som en »almindelig jernbane« – med følgende banetekniske konstanter:

Mindste kurveradius	200 m
Største stigning (normalt)	25 ‰
Perronlængde	170 m
Perronhøjde (over skinneoverkant)	92 cm
Overbygning VII (60 kg/m-skinne) befæstet direkte til beton.	
Strømforsyning: 1500 volt jævnstrøm m/overledning.	

Tunnelen får – på fri bane – en bredde af ca. 9 m og en højde af ca. 5 m. (Ved bygningen af det nye S-banemateriel er der taget hensyn til tunnelhøjden, idet motorvognenes

strømaftager er anbragt forsænket i taget.) Der anlægges stationer under Reventlowsgade (anneks til København H. (spor 13 og 14 – se plan 1)), Rådhuspladsen (med tilhørende butikscenter), Højbro Plads, Kongens Nytorv og Bredgade (ved Dronningens Tværgade) samt Østerport (muligvis anbragt vinkelret under den nuværende station). Perronerne på tunnelbanestrækningen bliver sideliggende – og ikke ø-perroner, som er normal »S-bane standard«.

Statsbanerne har oprettet et særligt »tunnelbane-projekteringskontor«, hvor detailprojekteringen er påbegyndt. Første byggeafsnit bliver Dybbølsbro–Rådhuspladsen. De samlede udgifter til anlægget kan på nuværende tidspunkt ikke endelig overses, men anslås inkl. ekspropriationsudgifter rent kalkulatorisk til 300–400 mill. kr. (I henhold til nævnte »tunnelbane-lov« stilles anlægget vederlagsfrit til statsbanernes rådighed.) Den samlede byggetid bliver antagelig 9–10 år – afhængig af bevillingernes størrelse – så der vil blive rig lejlighed til at vende tilbage til denne vor første egentlige tunnelbanestrækning – her i »Jernbanen« – i de kommende år.

Mere »nærliggende« er færdiggørelsen af Køgebugtbanen – den 14,8 km lange S-bane til Vallensbæk. Efter den gennemførte elektrificering af Nordbanen fra Holte til Hillerød har baneafdelingen kunnet sætte anlægstempoet væsentligt i vejret. Nedenstående status pr. 1. marts giver – i forbindelse med **plan 2** – en oversigt over, hvad man skal nå – og hvor langt man er nået:

Fjernstyringscentral – vil blive indrettet i København H.'s kommandopost (se »Vingehjulet«, nr. 4/69).

Station Dybbølsbro – ombygning af stationen vil blive påbegyndt i efteråret 1969.

Skæring med Vestbanen – 80 m sporudfletningsbro påbegyndes i midten af 1969 (underføring af S-banesporet fra Valby (»S«), fjernsporene (»F«) samt den vestlige del af Belvedere depotsporene). (Kvægtorvsbroens ombygning er afsluttet.)

Baunehøj relæhus – indrettes af hensyn til »Baunehøj station« (den signalmæssige dækning af skæringen med Carlsbergsporet).

Otto Busses Vej – udvidelse af eksisterende gangtunnel.

Skæring med Carlsbergspor – etablering af ventespor (indgår i de igangværende ombygningsarbejder af Godsbanegårdens vestlige del).

Enghavevej – 130 m underføringsanlæg*) er påbegyndt (udføres under hensyntagen til Enghavevejs udbygning til mortorgade).

Station (Sydhavn).

Sjælør Boulevard – underføringsanlæg er fuldført.

Station (Sjælør) – trappehus er udført.

Trekronergade / Strømmen – gang- og cykeltunnel er fuldført.

Skæring med Godsforbindelsesbanen – sporudfletningsbro er fuldført.

Ellebjergvej – underføringsanlæg er fuldført.

Station (Ellebjerg) – perrontunnel og trappehus er udført.

Kikt's plads – sidespor for Køreledningstjenesten er fuldført.

Parkstien – underføringsanlæg er fuldført.

Damhusåen – underføring er fuldført.

Åmarksvej – underføringsanlæg er fuldført.

Station (Åmarken) – perrontunnel og trappehus er udført.

Schradersvej – gangtunnel er fuldført.

I. C. Lembrechts Allé – underføringsanlæg er fuldført.

*) Under- hhv. overføringsanlæg er baneingeniørens betegnelse for broer (og lign.) og angiver vejens (stiens) forløb (over eller under) i forhold til banen.

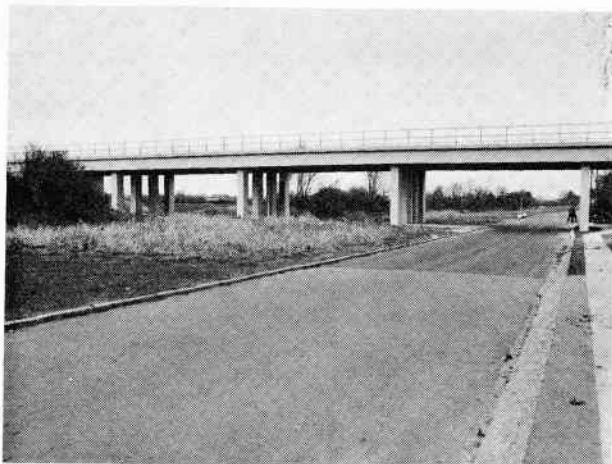
Kærstykkevej – gang- og cykeltunnel er fuldført.
Gammel Køge Landevej – underføringsanlæg er fuldført.
Idrætsvej – gang- og cykeltunnel er fuldført.
Station (Strandmarken) – perrontunnel og trappehus er udført.
Hvidovrevej – underføringsanlæg er fuldført.
Hvidovre Boulevard / Avedøre Havnevej – underføringsanlæg er fuldført.

Skolesti – afbrydes inden banens ibrugtagning.
Østre Strandvej – gang- og cykeltunnel er påbegyndt.
Avedøre Byvej – underføringsanlæg er påbegyndt.
Stationsvej – underføringsanlæg påbegyndes i midten af 1969.
Kærgårdsvej – underføringsanlæg påbegyndes i midten af 1969.

Station (Avedøre).
Vestre Strandvej – afbrydes inden banens ibrugtagning.
Voldgaden – overføringsanlæg er påbegyndt.
Fæstningskanal – vandløbsbro er påbegyndt.
Enebærgårdsvej – (privat vej) afbrydes inden banens ibrugtagning.
Bruuns Plantage – gang- og cykeltunnel er påbegyndt.
Brøndbyvester Boulevard – underføringsanlæg er påbegyndt.
Station (Brøndby Strand).
Rosenåen – forlængelse af tidligere udført vandløbsbro er påbegyndt.

Brøndbyvester Strandvej – underføringsanlæg påbegyndes i midten af 1969.
Mæglergårds Grøft – gang- og cykeltunnel er påbegyndt.
Avedørevej – projekteret underføringsanlæg (udføres senere).
Vallensbæk Torvevej – underføringsanlæg er påbegyndt.
Station (Vallensbæk).
Centervej – underføringsanlæg påbegyndes i midten af 1969.
Ringvej B 3 – underføringsanlæg påbegyndes i midten af 1969.

De i parentes anførte navne for stationerne er de, statsbanerne er mest stemt for; inden navnenes endelige vedtagelse vil de blive forelagt stedsnavneudvalget og de implicerede kommuner til udtalelse. Bygningen af de otte stationer vil blive udbudt i en samlet entreprise i løbet af efteråret 1969. Stationsbygningerne vil i videst muligt omfang blive standardiserede; fem af bygningerne er ganske ens, medens de tre, bl. a. af byplanmæssige grunde, vil afvige fra standardtypen. Der vil således kunne benyttes præfabrikerede elementer i stort omfang ikke alene til selve bygningerne, men også til indretningen.



Det smukke underføringsanlæg for Hvidovre Boulevard og (den endnu ikke anlagte) Avedøre Havnevej – facade mod syd.

Foto: DSB/Anlægsvesen II.

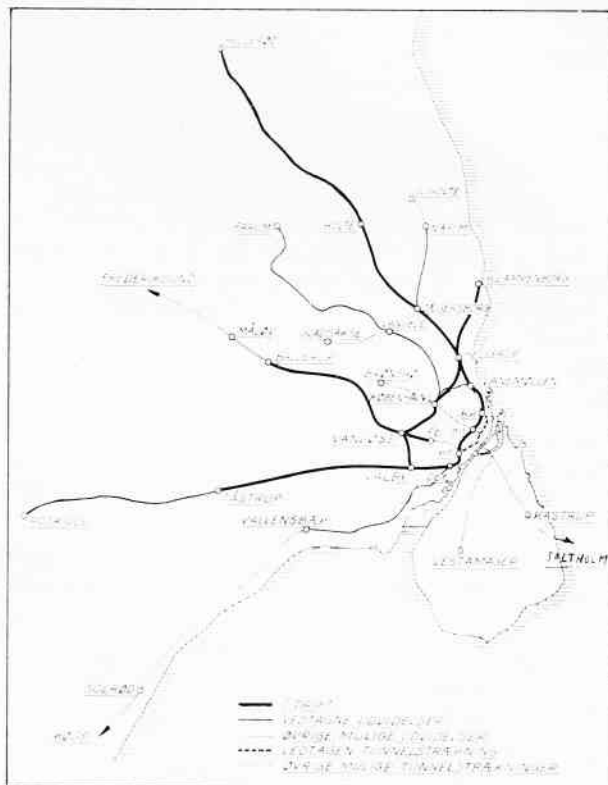
Jord- og afvandingsarbejderne for banedæmninger er afsluttet frem til km 9,0 – og vil blive fortsat på den resterende strækning i den kommende tid. Der er udlagt dobbeltspor på en 5 kilometer lang strækning (km 4,1–km 9,0) i efteråret og vinteren 1968/69. Skinnerne er befæstet på betonsveller og er kørt ud fuldt færdige som sporrammer i længder af 15 meter. Skinnerne er dog ikke de blivende, men er lagt af hensyn til transporterne i forbindelse med opstilling af køreledningsmaster, montering af køreledninger og signalvæsenets kabelarbejde m. v. På et senere tidspunkt udveksles »arbejdsskinnerne« med nye 45 kg/m-skinner. Man vil gå frem efter samme procedure på den yderste del af banen.

Efter det nugældende arbejdsprogram vil anlægsarbejderne kunne afsluttes i foråret 1972, således at banen kan tages i brug ved overgang til sommerkøreplan i maj måned.

På **Hareskovbanen** ligger anlægsarbejderne for tiden stille (jvf. »Jernbanen«, nr. 7–8/1968), men de vil blive genoptaget i 1972. På samme tidspunkt går man i gang med forbindelsesbanen fra Svanemøllen til København L. Projekteringsarbejderne fortsætter i mellemtiden. Derimod er såvel projektering som anlægsarbejde i forbindelse med **Lundtoftebanen** for tiden stillet i bero.

*

Redaktionen vil på dette sted benytte lejligheden til at takke hr. Poul Mølgaard, overingenør for Anlægsvesen II, for de oplysninger og tegninger, der har ligget til grund for denne oversigt.



Kort over de eksisterende S-baner, de vedtagne udvidelser (Køgebugtbanen: Dybbølsbro (Dbt) – Vallensbæk, Hareskovbanen: (Svanemøllen –) København L – Farum og Lundtoftebanen: Jægersborg – Nærum – samt Citybanen: Dybbølsbro (Dbt) – Østerport (Kk)) samt mulige fremtidige udvidelser.

Kommende møder og udflugter

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

Ordinær generalforsamling – se side 3 – som indvarslet i »Jernbanen«, nr. 2/69. (Generalforsamlingen afholdes i. h. t. love af 7. december 1966).

Søndag den 27. april kl. 10.00. Besigtigelse af »Tåstrup maskindepot«, arrangeret i samarbejde med »Sporvejshistorisk Selskab«.

Besøget på det moderne eftersynsdepot for S-banemateriel (se endvidere tillægget til »Vinghullet«, nr. 10/68) vil strække sig over 1½ time. Samling foran Tåstrup station på ovennævnte tidspunkt – besøget foregår på deltagernes eget ansvar.

Søndag den 11. maj. Udflugt på strækningerne Fredericia–Tinglev–Sønderborg H. og tilbage med sær- og arbejdstog fremført af bl. a. **DSB-damploko litra R.**

Planen for udflugten er:

Fredericia	afg.	11.00
Kolding	afg.	11.20
Tinglev	afg.	13.00
Sønderborg H.	ank.	14.16
Sønderborg H.	afg.	15.10
Tinglev	ank.	17.15
Kolding	ank.	18.39
Fredericia	ank.	19.01

Mellem Fredericia og Tinglev fremføres særtog af dieselloko, litra Mv, og der gøres ophold (15 min.) i Vojens og Rødekro for besigtigelse af disse nye stationer. Mellem Tinglev og Sønderborg fremføres særtog af R-maskinen, hvilket også er tilfældet ved arbejdstogskørslen (fotostop) mellem Sønderborg og Tinglev. På hjemturen mellem Tinglev og Fredericia får R-maskinen rigtig lov »at strække ud«, idet der kun standses i Kolding. Særtogsanmeldelse vil blive udleveret.

Togene oprangeres således: Loko – Eco – 3 Cp.

Pris for deltagelse er: *Kr. 30,00* (for strækningen Fredericia–Sønderborg–Fredericia). Tilmeldelse sker ved snarest – og senest *lørdag den 3. maj* – at indsætte nævnte beløb (se også nedenfor) på *postgiro-konto 11 10 06*, adresseret *Dansk Jernbane-Klub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København NV*. Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i togene.

For deltagere fra stationer øst for Storebælt arrangeres fælles til- og frarejse – således:

		17	11
København H.	afg.	6.55	(7.25)
Roskilde	afg.	–	7.44
Korsør	afg.	8.06	–
Odense	afg.	9.50	–
Fredericia	ank.	10.29	10.48
Fredericia	afg.	19.34	
Odense	ank.	20.21	
Korsør	ank.	22.20	
Roskilde	ank.	–	24.00
København H.	ank.	23.48	

– se i øvrigt »Togplan« og »Danmarks Rejseforbindelser«.

Der kan kun reserveres foreningen et mindre antal pladser i tog 11 »Kongeaen«. Disse reserveres for deltagere, der er bosatte i postdistrikter svarende til stationerne: Skodsborg og nord derfor (på Kystbanen), Birkerød og nord derfor (på Nordbanen), samt for deltagere, der bestiller billet fra Roskilde – alle øvrige deltagere benytter tog 17 »Aros«. På hjemrejsen benyttes tog 82 – og deltagere til Roskilde benytter tog 1076 over strækningen Korsør (afg. 23.07) – Roskilde.

Tilslutningsbilletterne koster:

Fra København	kr. 45,00
Fra Roskilde	kr. 40,00
Fra Korsør	kr. 27,00
Fra Odense	kr. 11,00

– og de bestilles ved indbetaling af nævnte beløb + kr. 30,00 (»Sønderjyllands-tur-andelen«) på ovennævnte postgirokonto.

For deltagere fra Randers- og Århusområdet arrangeres fælles til- (tog 50) og frarejse (tog 55) – se »Togplan« og »Danmarks Rejseforbindelser«. Deltagere, der ønsker at deltage i nævnte grupperejse (pris fra Randers: *Kr. 28,00* – fra Århus: *Kr. 19,00*), bedes samtidig med indbetaling for »Sønderjyllands-tur-andelen« sende et brevkort med navn og adresse samt påstigningsstation (Randers eller Århus) til: B. Sundahl, Vinkelvej 2, 8870 Langå. Betaling for gruppebilletten erlægges i toget.

»R-maskine-turen« bliver forårets storudflugt – benyt lejligheden til at fotografere dette smukke damplokomotiv, medens chancen er der.

Svenska Järnvägsklubben

arrangerer i dagene 15. maj – 18. maj en udflugt til Finland – med besøg hos de finske statsbaner (VR). Rundrejsen i Finland foregår med damploko-trukne tog (hele tre typer) – og der bliver besøg på maskindepoter m. v.

Fra Stockholm koster rejsen 295 sv. kr. – men alle oplysninger kan fås ved henvendelse til: *SJK Reser-tjänst, (E. Gunnar Järnstad), Junkergatan 11, S-126 53 Hägersten, Sverige.*

Jernbanenyt - kort fortalt

Den 1. april trådte en ny udgave af »Overenskomst om gensidig benyttelse af godsvogne mellem danske baner indbyrdes« (DVO) i kraft. Overenskomsten indeholder nye skærpede betingelser for privatbane-godsvogne med hensyn til konstruktion og vedligeholdelse, for at disse kan overtages af (køre på) statsbanerne.



Privatbane-godsvogne, der opfylder nedennævnte krav, skal i fremtiden være forsynet med ovenstående mærke, der anbringes til højre på vognsiderne (på samme sted, hvor RIV-mærket anbringes på f. eks. DSB-vogne):

Rullelejer eller mekanisk smurte lejer,

hjulringebredde på 135 ± 1 mm,

akselafstand mindst 4,5 m,

forholdet $\frac{\text{akselafstand}}{\text{længde over puffere}}$ mindst 0,45,

puffere med fjedre for mindst 16 t,

undervogn med længdedragere med et tværsnitareal på mindst 40 cm² pr. styk,

gennemgående sekundære længdedragere på mindst 20 cm² pr. styk,

pufferplanken afstivet med skråstivere på mindst 20 cm² pr. styk eller anden afstivning af mindst tilsvarende styrke,

på ingen af de for vognens styrke betydende dragere må være bortrustet mere end 25 % af den oprindelige godstykkelse på nogen del af dragerprofilet,

revisionsfristen – der for vogne med rullelejer højst må være 5 år og for andre vogne højst 4 år – må ikke være overskredet.

★

Arbejdet med ombygningen af *Ålborg* station, som har været stillet i bero en årrække af økonomiske grunde, er genoptaget, og der gennemføres nu en omfattende ombygning af sporanlæg m. v. på personbanegården. Arbejdet ventes at ville stå på i en 3-4 år.

Da arbejdet indstilledes i 1961, havde man nået at ombygge godsbanegården, hvilket skete i forbindelse med statsbanernes overtagelse af privatbanernes godstrafik (rangerarbejdet m. v.) – opføre nyt pakhús med tilhørende ekspeditionsbygning samt toldpakhús – samt opføre ny kommandopost med tilhørende relæhus, telecentral m. m. Det nuværende, uheldigt beliggende, maskindepot skal fjernes, og i denne forbindelse undersøges for tiden muligheden af at overtage APB's remise- og værkstedsbygninger.

I løbet af foråret går statsbanerne, Post- og Telegrafvæsenet og Holbæk kommune i gang med store anlægsarbejder – alt under forudsætning af fornødne bevillinger – der i de kommende år vil give *Holbæk* en ny jernbanestation, ny rutebilstation og et nyt posthus.

For statsbanernes vedkommende omfatter planen opførelse af en ny stationsbygning, som bliver forskudt lidt mod syd i forhold til den nuværende bygning, således at der kan gennemføres en påkrævet forbedring af til- og frakørselsforholdene og parkeringsmulighederne. Der opføres desuden et nyt varehus, sporene omlægges, et moderne sikringsanlæg installeres, og der udføres et større underføringsanlæg for *Valdemar Sejrs Vej*, idet denne skal udvides til fire-sporet vej – se endvidere planerne på *medfølgende bilag*.

De første planer om en ombygning af *Holbæk* station fremkom i 1930, og planerne har været »taget op af skuffen« adskillige gange i årenes løb. Først i 1965 kom der gang i sagerne, idet der i maj måned blev afholdt besigtigelsesforretning for både stationsanlæg og vejanlæg. I 1966 fandt de nødvendige arealerhvertveler sted, og som første etape af ombygningen opførtes en ny remisebygning for OHJ/HTJ (med tilhørende sporanlæg) til erstatning for privatbanernes gamle remiseanlæg, der tillige med et vandtårn og en opholdsbygning blev nedrevet. (Desuden monteredes en ny 18 m drejeskive til erstatning for en gammel 14 m ditto – som i øvrigt nu er ilagt foran remisen i *Nykøbing Sjælland*.)

Omkostningerne i forbindelse med bygge- og anlægsarbejderne andrager ca. 45 mill. kr., hvoraf statsbanerne skal betale godt en halv snes millioner.

Statsbanerne investerer nu ca. 7 mil. kr. i etablering af *containerterminaler* i København, Odense, Århus og Ålborg. I København etableres den nye containerterminal ved Vasbygade i Sydhavnen i forbindelse med Godsbanegården. De indledende arbejder er allerede i gang, og der føres forhandlinger med Københavns kommune om arealerne og om tilslutning til de primære gadenet. Indtil videre må man dog klare sig med de midlertidige anlæg i *Glostrup* og på *Godsbanegården*, hvor man hvert sted allerede ekspederer ca. 500 containere om måneden.

I løbet af foråret etableres containerterminaler i de øvrige nævnte byer, hvor man hidtil har måttet klare sig med interimistiske anlæg. Senere vil man indrette større og mindre anlæg i bl. a. *Herning* og *Fredericia*.

De nye bogiegodsvogne m/støtter, litra Rs, hvoraf statsbanerne fik de første i midten af marts, vil i første række blive anvendt til indenlandske containertransporter, bl. a. mellem København og Esbjerg, hvor havnen er under udbygning til egentlig containerhavn. Rs-vognene (af hvilke »Vognfabrikken Scandia A/S« skal levere 40 stk.) kan laste ca. 55 tons og kan medføre forskellige kombinationer af standardiserede containere: Tre 20 fods containere, to 30 fods containere eller en 40 fods og en 20 fods container.

Signalvæsenet og firma »STORNO« indledte i marts forsøg – i forbindelse med etablering af radioanlæg på S-banerne – med basisstationernes placering og nødvendig antennehøjde m. v. for at sikre effektiv dækning af hele S-banenettet.

Antenneanlæg er etableret på *Allerød*, *Værløse*, *Hellerup*, *København H.* og *Glostrup* stationer. Kommunikationsforsøgene udføres om natten ved kørsel med særlige prøvetog.

»Jernbanenyt – kort fortalt« indeholder – i næste nummer af »Jernbanen« – bl. a. til- og afgang af DSB rullende materiel (januar kvartal) – og nyt fra privatbanerne.

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

RIC-signaturen

RIC-signaturen anbringes på vogne*), der skal kunne anvendes i internationale løb, og angiver at vognen opfylder de betingelser, der kræves i følge den internationale overenskomst: »Regolamento Internazionale Carrozze« = »Overenskomst om gensidig benyttelse af person-, post- og rejsegodsvogne i international trafik«. (Se endvidere »Jernbanen«, nr. 3/68, side 23.)

Signaturen – kaldet RIC-rammen – opbygges således (fra venstre mod højre): »Hastighedsmarkering« = vognens højeste tilladte hastighed i km/t samt bogstaverne »RIC« (fig. 1), som påmales elfenbensfarvet (hvilket er tilfældet for DSB-vogne) eller med gul farve. Indtil videre vil der forekomme vogne med RIC-rammer uden »hastighedsmarkering« (se »Jernbanen«, nr. 1/69, side 17) – på sådanne vogne er bogstaverne »RIC« påmalet med rød farve for vogne, der må fremføres med hastighed indtil 120 km/t – og med gul farve eller elfenbensfarve for vogne, der må fremføres med en hastighed af mere end 120 km/t.

RIC-rammen kan forlænges med den såkaldte »ankersignatur« (fig. 2), såfremt vognen bl. a. er udstyret med »færgekroge« til fastholdelse på færgedæk og kan passere en største færgeklapvinkel på 2°30' og kan gennemløbe en sporradius på mindst 150 m, hvilket gælder for overfarterne: Rødby Færge-Puttgarden, Trelleborg-Sassnitz, Reggio C.-Messina og Villa S.G.-Messina. Kan vognen derudover passere en største færgeklapvinkel på 3°30' og gennemløbe en mindste sporradius på 120 m¹⁾, hvilket kræves for overfarterne: Gedser-Warnemünde (GW), Helsingør-Hälsingborg (HH), København-Malmö (KM) og Korsør-Nyborg (KN), påføres de ud for overfarterne nævnte forkortelser efter »ankersignaturen« (fig. 2).

Opfylder vognen kun kravene til fremførsel på et begrænset antal forvaltningers strækninger, anføres disse forvaltningers kendingsbogstaver – jvf. nedenstående oversigt (hvor og så de nationale jernbaneforvaltningers initialer er anført):

A	- Østrig (ÖBB)
B	- Belgien (SNCB)
BG	- Bulgarien (BDŽ)
CH	- Schweiz (SBB/BLS)
ČS	- Tjekkoslaviet (ČSD)
D	- Tyskland (DB/DR)
DK	- Danmark (DSB)
F	- Frankrig (SNCF)
GR	- Grækenland (CEH)
H	- Ungarn (MÁV)
It	- Italien (FS)
J	- Jugoslavien (JŽ)
L	- Luxembourg (CFL)
N	- Norge (NSB)
NS	- Holland (NS)
PL	- Polen (PKP)
R	- Rumænien (CFR)
S	- Sverige (SJ)
TC	- Tyrkiet (TCDD)

– i en eller flere små »rubrikker« i forlængelse af bogstaverne »RIC« eller »ankersignaturen« m. v. (fig. 3). (Forvaltningens »eget« kendingsbogstav anføres aldrig – DSB-vogne påmales således ikke »DK«.) En »stjerne« efter et kendingsbogstav angiver, at vognen ikke opfylder betingelserne for løb på enkelte af pågældende forvaltnings strækninger. Er vognen indrettet til fremførsel på samtlige »RIC-forvaltninger« strækninger (bl. a. udstyret med komplet dampvarmeanlæg og el-varmeanlæg for begge strømarter og samtlige spændinger og periodetal (fig. 4 a)) anføres ingen kendingsbogstaver, og RIC-rammen afsluttes med en »elvarmesignatur«.

De tilladte strømarter, spændinger og periodetal for elektrisk opvarmning er:

a)	enfaset-vekselstrøm		1000 Volt 16 ^{2/3} Hertz
b)	enfaset-vekselstrøm		1000 Volt 50 Hertz ²⁾
c)	enfaset-vekselstrøm		1500 Volt 50 Hertz
d)	jævnstrøm		1500 Volt
e)	jævnstrøm		3000 Volt

*) Anbringes på længdedrageren eller vognsidens nederste del – i nærheden af vognmidte.
1) Gælder ikke HH-overfarten (enkeltsporede færger).

2) Udgår i den nærmeste fremtid – anvendes kun på få strækninger i Bulgarien og Tyrkiet.

Fig. 1



Fig. 2

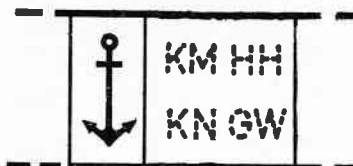


Fig. 3

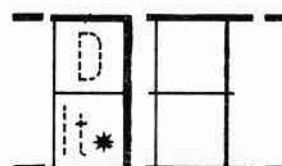


Fig. 4 a.

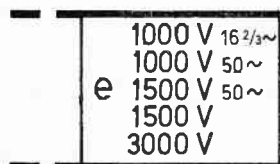


Fig. 4 b.

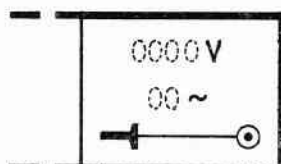
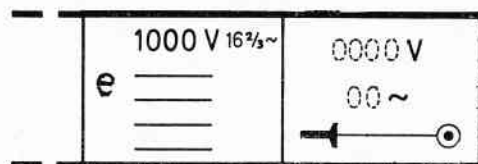


Fig. 4 c.



Kan en vogns el-varmeanlæg ikke omstilles til en eller flere af de nævnte strømarter m.v., erstattes betegnelsen for de nævnte strømarter m.v. (fig. 4 a) med en vandret streg (fig. 4 c). Vogne, der kun er udstyret med gennemgående elektrisk varmeledning (har egen-varmeanlæg), påmales en særlig signatur (fig. 4 b). (... V angiver den højst tilladte spænding, ~ angiver periodetallet – hvis varmeledningen ikke er egnet for vekselstrøm, erstattes »Hertz-betegnelsen« (periodetallet) med en vandret streg.) Vogne, der er udstyret med gennemgående elektrisk varmeledning, der er egnet for en højere spænding end vognens eget el-varmeanlæg (som er sikret mod »overspænding«), påmales en særlig signatur (fig. 4 c). (»Hertz-betegnelsen« kan – jvf. ovenfor – eventuelt erstattes med en vandret streg.) Indtil videre kan der forekomme (»ældre«) signaturer for »gennemgående elektrisk varmeledning« af et andet udseende end de her viste.

De svenske statsbaner (SJ) har kun få RIC-mærkede personvogne: 6 stk., litra ABo24 samt den svenske kongevogn, men en række vogne, der er udstyret »för gång i Danmark« (dampvarme og færgetroge). Disse vogne er forsynet med et udsnit af RIC-signaturen: Bogstaverne »DK«, et »anker« og en »stjerne«, hvilket tilkendegiver, at de, til trods for det bredere profil, er godkendt til kørsel mellem Helsingør/Frihavnen-København H. De norske statsbaners (NSB) person- og sovevogne er derimod hverken RIC- eller DK-mærket.

★

Jernbaneforvaltningernes initialer, der er anført i ovenstående oversigt over kendingsbogstaver, er påmalet de enkelte forvaltningers personvognsmateriel (eventuelt i forbindelse med et bomærke), med den tilføjelse, at schweiziske vogne er påmalet initialen på landets samtlige sprog – således: SBB-CFF-FFS, belgiske vogne kun med et »B« (som vist nedenfor) og bulgarske og græske vogne med benyttelse af bogstaver både efter det latinske og kyrilliske hhv. græske alfabet (ligeledes vist nedenfor). Vogne tilhørende russiske baner er ikke påmalet disses initial SZD, men derimod »landsforkortelsen« CCCP, som er de kyrilliske bogstaver for SSSR. SZD er i øvrigt ikke egentlig medlem af RIC-overenskomsten, men har DR som »RIC-kontrollerende« forvaltning.

(B)

BDŽ – БДЖ CEH – ΣΕΚ

Erik B. Jensen.

Foreningsnyt

Referat af Nordjyske afdelings generalforsamling.

Tirsdag den 18. marts 1969 afholdt Nordjyske afdeling generalforsamling på »Hotel Langaa«. Samme sted holdt arbejdsholdene ved MHVJ »generalforsamling«.

B. Sundahl bød velkommen til de fremmødte og gav indledningsvis et par praktiske bemærkninger m.h.t. til de dagsordenen bestemte valg til samarbejdsudvalget.

E. Hedetoft blev valgt til dirigent, og man gik straks over til dagsordenens punkt 1, valg af stemmeudvalg, til at foretage optælling af stemmer.

Nordjyske afdelings formand, S. P. Laursen, aflagde beretning og fremlagde regnskab, som begge godkendtes.

Under valg til afdelingsledelse, hvor samtlige tre medlemmer, nemlig S. P. Laursen, B. Dyrholm og B. Sundahl var på valg, blev generalforsamlingen gjort bekendt med, at de to sidstnævnte ønskede at trække sig tilbage fra afdelingen. Dyrholm, efter de sidste års arbejde med tilrettelæggelse af MHVJ, som havde kostet en stor del af hans fritid, og Sundahl for at hellige sig jobbet som MHVJ's driftsbestyrer, såfremt han blev indstillet dertil. S. P. Laursen ønskede også at trække sig tilbage, men blev af generalforsamlingen opfordret til at fortsætte endnu et år, når to nye skulle vælges, og han indvilgede deri.

Følgende blev derefter valgt til medlemmer af afdelingsledelsen:

S. P. Laursen, Falkevej 7, Randers
H. J. Fredberg, Nibevej 3, Års og
Sv. Gade, Adelgade 27, Ebeltoft.

Fredberg blev derefter valgt til Nordjyske afdelings repræsentant til samarbejdsudvalget.

Derefter gik man over til MHVJ's »generalforsamling«.

Banens driftsbestyrer aflagde beretning om det forløbne års virke både inden for MHVJ samt også for de sideløbende arrangementer, som der havde været en del af. Beretningen godkendtes.

Kassereren aflagde derefter regnskab, som blev taget til efterretning, idet regnskabet indgår i DJK's regnskab, som forelægges generalforsamlingen den 20. april.

Valget om indstilling til driftsbestyrerposten samt to øvrige repræsentanter foregik skriftligt, idet der var sendt valgkort ud til alle medlemmer, der var opført i arbejdsbøgerne. B. Sundahl blev foreslået genvalgt til driftsbestyrerposten, og vil snarest blive indstillet dertil i.h.t. DJK's love (de nye love). K. Vahl og E. Hedetoft blev derefter valgt til samarbejdsudvalget.

Såfremt indstillingen til driftsbestyrerposten bliver godkendt af DJK's bestyrelse vil MHVJ's driftsbestyrelse få følgende sammensætning:

Driftsbestyrer og trafikchef: B. Sundahl, Vinkelvej 2, 8870 Langå, tlf. (06) 46 12 75.

Personale- og regnskabschef: K. Vahl, Dalgasvej 8, 9700 Brønderslev, tlf. (08) 82 18 05.

Maskinchef: A. Andersen, Rosengade 19, 9550 Mariager.

Værkstedschef: E. Hedetoft, Mågevej 14, 9000 Ålborg.

Bane- og signalchef: J. Mathiassen, Vester Altan 43, 9500 Hobro, tlf. (08) 52 06 70.

Sekretær: K. Berthelsen, Skolevænget 11, 9550 Mariager, tlf. (08) 54 10 59.

Efter generalforsamlingen forevistes lysbilleder fra smalsporbaner i Østtyskland.

Til orientering for medlemmer af arbejdsholdene vil »MHVJ-nyt« snarest blive udsendt med udførlig organisationsplan m.m.

B. Sundahl.

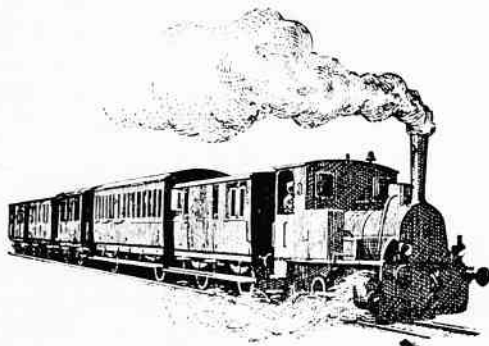
Nu er vi »officielle«

Fra »Statstidende« fra den 5. marts 1969 har vi klippet:

Forenings-Registeret

Under 28. februar 1969 er optaget i foreningsregisteret som:

Register-nummer 2946: »Dansk Jernbane-Klub« af København, der er stiftet 1961 med vedtægter senest ændret 7. december 1966.



Foreningens formål er: at fremme kendskabet til og interessen for enhver art af jernbane-drift. Foreningens kendetegn er: et mærke, hvori ses et damplokomotiv og fem jernbane-vogne.

DJK's bogserie

Der er en ny publikation i foreningens bogserie i arbejde – nr. 23. »Hjørring-Hørby Banen«. Der kan dog intet siges om udgivelsestidspunktet, men der stiles efter første halvdel af maj. Mere i næste nummer af »Jernbanen«.

Bogserien omfatter nu:

1. Næstved-Præstø-Mern Banen	kr. 8,50
2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Værsløv Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel, 1. del (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyntog m. v.)	udsolgt
5. 2. del (forsøgsvogne, skinnerbusmateriel 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-Ålbæk og Hirtshalsbanen 1925-1965	kr. 12,00

15. Stubbekøbing-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-Værsløv 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.

Brev fra læser

Fra vort medlem, hr. Edvard Paludan, har vi modtaget følgende:

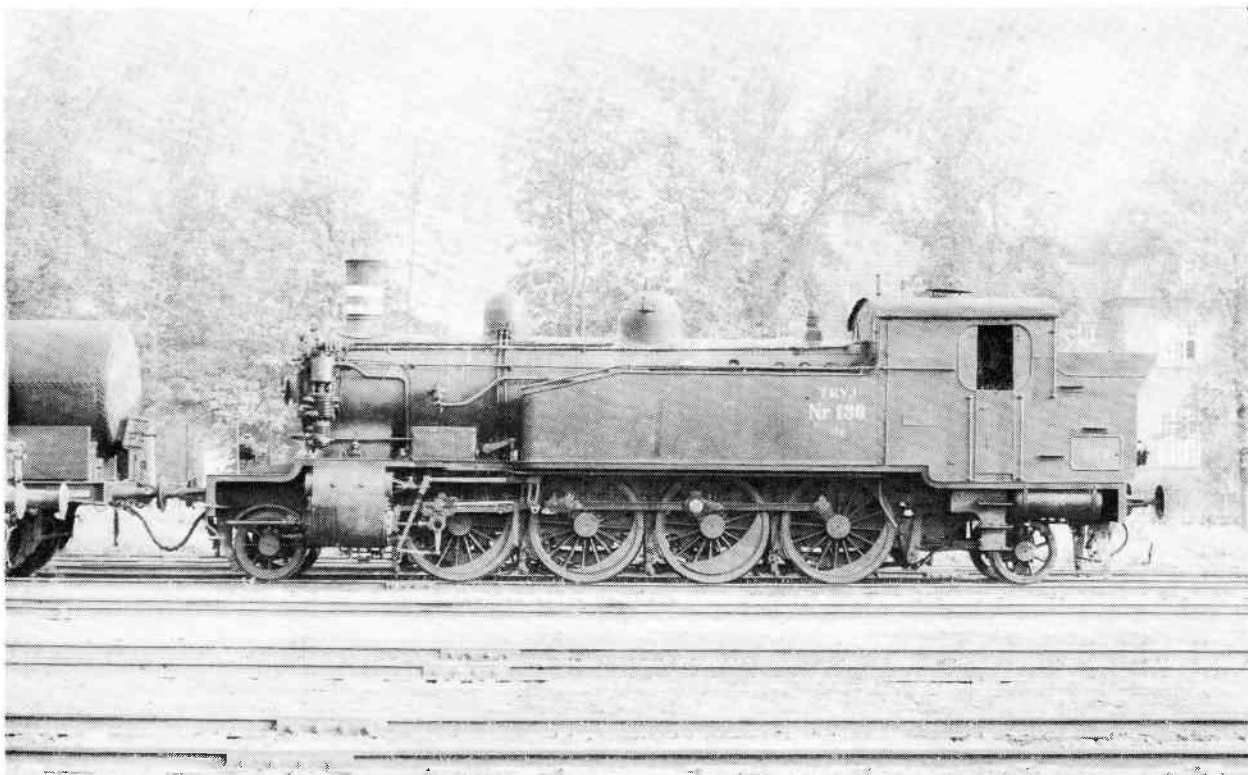
»I henhold til redaktørens leder i tidsskriftets februar-nummer, vil jeg foreslå indført en brev- eller spørgekasse – det vil give læserne luft, og det vil give redaktionen en idé om, hvad der især optager læserne. Det vil desuden give en mulighed for at indhente oplysninger fra andre læsere, hvis redaktionen ikke selv føler sig kompetent på et eller andet specielt område. Jeg har følgende, jeg gerne vil have besvaret«:

Udviklingen Damp – Diesel (– El)

Ved læsning af det efterhånden fyldige materiale om danske privatbaner, og senest under indtryk af artikelserien »Dieseldrift ved DB«, har jeg spekuleret meget på det spørgsmål, jeg hermed prøver at få belyst:

Hvorfor skete DSB's overgang fra damp- til diesel-lokomotiver først efter krigen? (Jeg ser i denne forbindelse bort fra de forskellige former for lyntog og motorvogne, der dukkede op i trediverne.) Jeg tror, den tilsvarende udvikling skete noget tidligere i USA (og det blev jo altså også amerikanske konstruktioner, der omsider slog igennem herhjemme), men her i Europa er udviklingen vist alle steder gået omtrent som i Danmark. Lande som Sverige og Svejts har stort set kunne springe diesel-trinet over på grund af den tidlige elektrificering (ikke desto mindre havde Sverige en af verdens første diesel-elektriske motorvogne i drift 1912), medens det i Norge (? – red.) og sikkert også andre lande er et mellemstadium.

DSB forsøgte sig ret tidligt med lette motorvogne til sidebaner (det var midt i tyverne og altså knapt så tidligt som privatbanerne, hvor økonomien måske pressede hårdere på), og man fortsatte senere med de populære MQ- MP- og Mo-serier; men da privatbanerne fra omkring 1930 i høj grad satte ind på diesel-lokomotiver til den tungere trafik (alt er jo relativt, men ydelsen nåede dog ofte op over 400 hk), så lod man det hos DSB blive ved forsøgene, nemlig 6 stk. litra Mr fra SCANDIA (210 hk), 2 stk. litra Mv fra FRICHS (420 hk), 2 stk. litra Mw fra B & W (400 hk), og endelig i

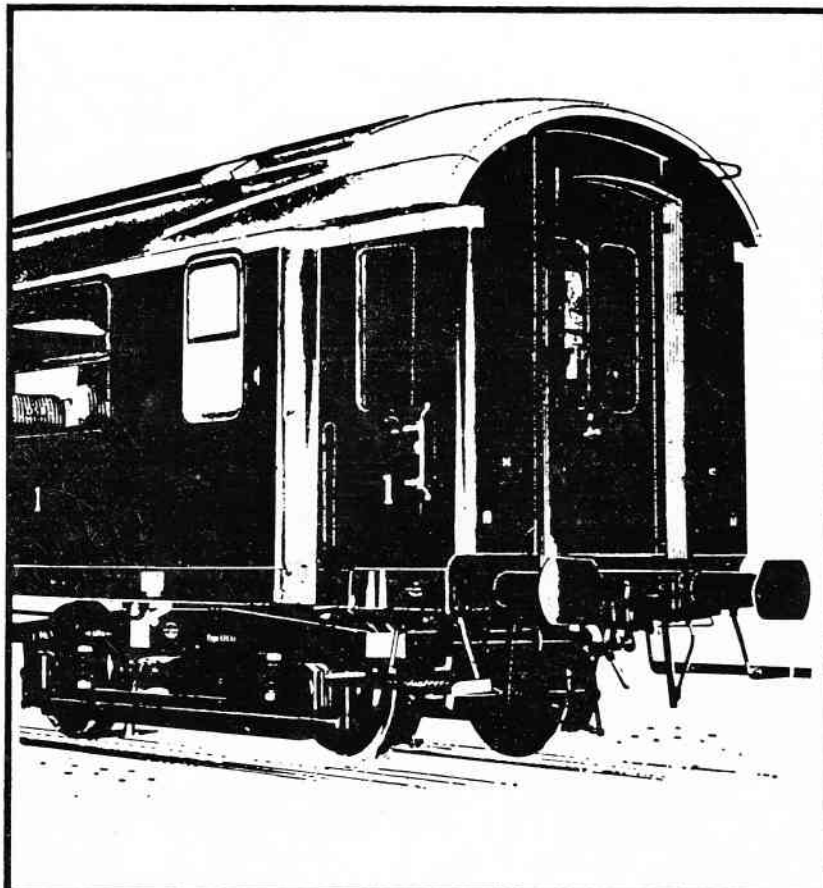


Odsherreds Jernbanes »nyeste« trækraftenhed: DF 130 – fotograferet på Slagelse station (2/9 1968) under maskinens transport fra Kolding til Holbæk. Lokomotivet vil være klar til brug i maj – og til et DJK-særtog den 1. juni – der er noget at se frem til.
Foto: Ulf Diehl.



N 208 med personvognsmateriel af nyeste type ses her på den fynske hovedstrækning. (Nordjyske afdelings udflugt -- 17/11 1968.)
Foto: Einar Hoff.

187
HR JENS OLE CHRISTENSEN
JOHAN WILMANNS VEJ 32-2 17
2800 LYNGBY



VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
RANDERS