jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

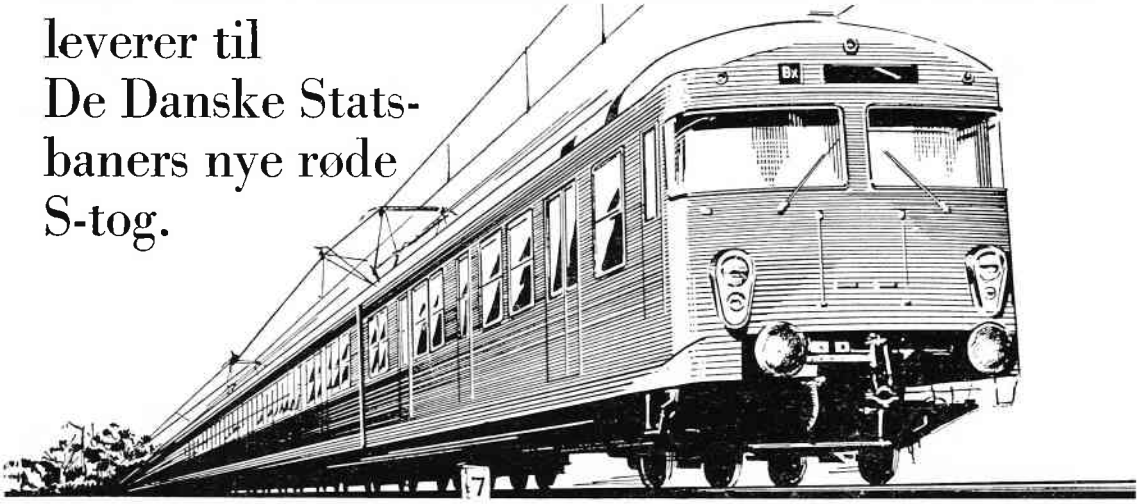
FERPRESS
MEDLEM

FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. 7-8
DEC. 1969

ENGLISH ELECTRIC

leverer til
De Danske Statsbaners nye røde
S-tog.



SOPHUS BERENDSEN A/S

AMALIEGADE 10 · KØBENHAVN K · TLF. (01) 14 85 00

LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF

AKTIESELSKABET DE DANSKE SUKKERFABRIKKER

DDS

Slå smut over sundet!

Tag med FLYVEBÅDENE til Malmö på 35 min.
Afgang København: Havnegade v. Nyhavn,
afgang Malmö: Skeppsbron.
Bådene afgår hver fulde time. Stewardessen sørger gerne for en let servering om bord. Og naturligvis kan De købe chokolade samt tobak til Øresundspriser.
Pladsbestilling: BY 8088
Enkeltbillet koster kr. 12,- - dobbelt kr. 24,-

FLYVEBÅDENE

DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:
Dansk Jernbane-Klub,
Tagensvej 169, 2400 København NV.
Tlf. (01 72) TAga 5743 (mandag–fredag kl. 10–16).

*

Formand:
Politiadvokat, 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) HElrup 794 v.

Museumstoget Maribo–Bandholm:
Trafikafdeling og information:
Børge Chorfitzen,
Tagensvej 169, 2400 København NV.
Tlf. (01 72) TAga 5743 –
(01 43) HElrup 7109.

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

DJK's nordjyske afdeling:
Overtrafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

Mariager–Handest Veteranjernbane:
Trafikafdeling og information:
Overtrafikassistent B. Sundahl,
Vinkelvej 2, 8870 Langå.
Tlf. (06) 46 12 75.

DJK's fynske afdeling:
S. Thostrup-Christensen,
Vedtofte, 5574 Rørmosehus.
Tlf. (09) 45 12 82.

Medlemskontingent for året 1970:
Ordinære medlemmer ..... kr. 35,–
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. jan. det pågældende år) kr. 25,–
Indmeldelsesgebyr for nye medl. kr. 5,–

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos forskningslederen (se ovenfor).

---

jernbanen
Nr. 7-8 - 1969
9. årgang

Tidsskriftet er medlem af:
Union Internationale de Presse Ferroviaire (ferpress), Wien.

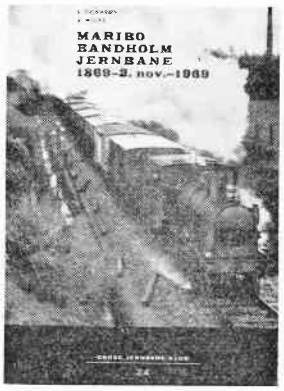
Redaktør:
Konsulent Erik B. Jonsen (ansvarsh.),
Esthersvej 19 B, 2900 Hellerup.
Tlf. (01 43) HElrup 6850.

Annonceekspedition:
Forretningsfører fru Kirsten Sørensen,
Landlystvej 14, 2500 København Valby.
Tlf. (01) 30 82 95.

Foreningens tidsskrift »Jernbanen«, der udkommer 8 gange årligt, udsendes gratis til medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Årets nyhed i DJK's bogserie



Publikation nr. 24 i DJK's bogserie: »Maribo–Bandholm Jernbane 1869 – 2. nov. – 1969« er udkommet.

Teksten er forfattet af B. Wilcke og P. Thomassen – og består af følgende afsnit: Banens forhistorie, Anlægget, Indvielsen, Banens historie 1869–1874, 1874–1907, 1907–1934, 1935–1954, 1954–1969, Museumsbanen–Museumstoget, Det rullende materiel, Takster og billetter, Banepakker og godsfrimærker samt Postforhold.

Publikationen, der er på 92 sider med 43 fotos og 11 tegninger af sporplaner og rullende materiel (samt komplet tabellarisk materielfortegnelse), koster kr. 20,50 (inkl. porto og moms). »Nr. 24« kan bestilles ved indsættelse af nævnte beløb på postgirokonto 6 73 94, adresseret P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

En bog fra DJK's bogserie er en glimrende julegave – og kan De ikke finde en ædel giver – så forær Dem selv en – en komplet fortegnelse over DJK's publikationer finder De på side 22 i dette nummer af tidsskriftet.

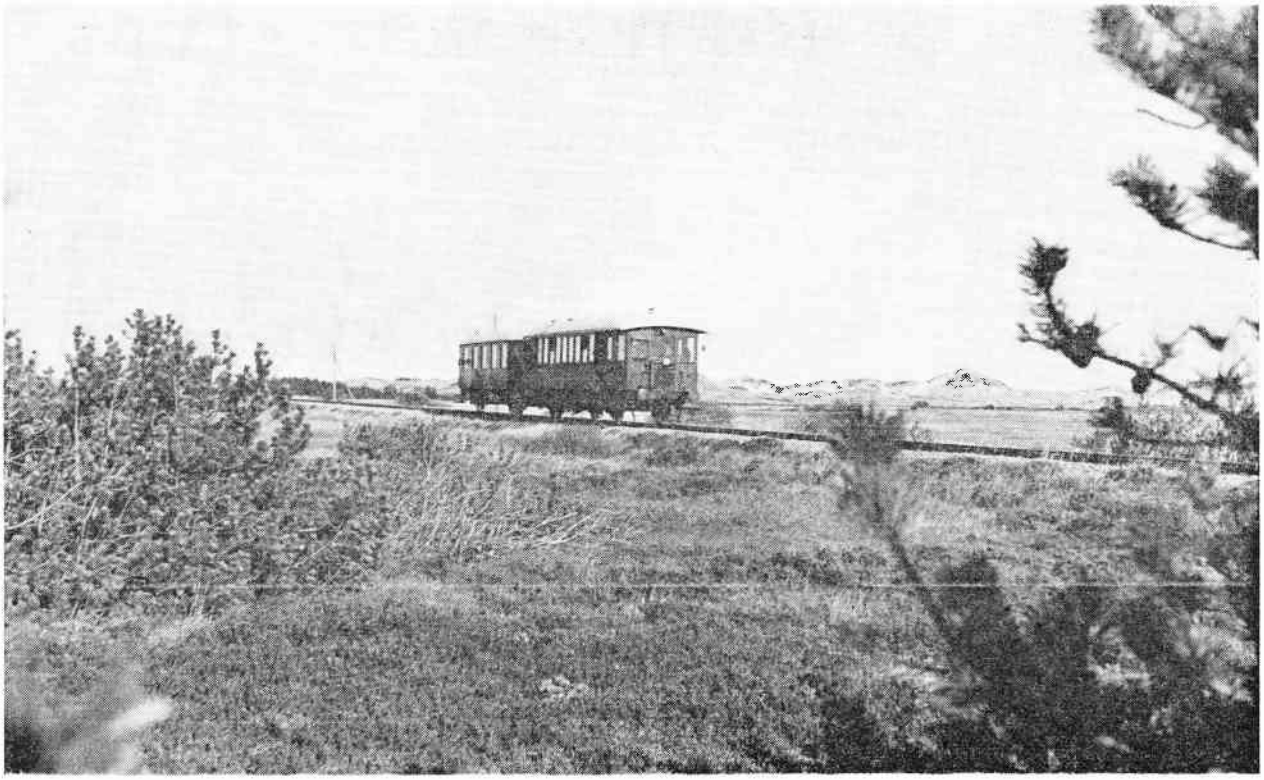
Vort forsidebillede:

For et kort øjeblik vækkede den moderne teknik den slumrende natur – men kun for et øjeblik – så var det internationale eksprestog forsvundet i kurven på vej mod sit fjerne mål – og den blege decembersol kunne atter spille uforstyrret i skinnerne – sagde jernbane-romantikeren.

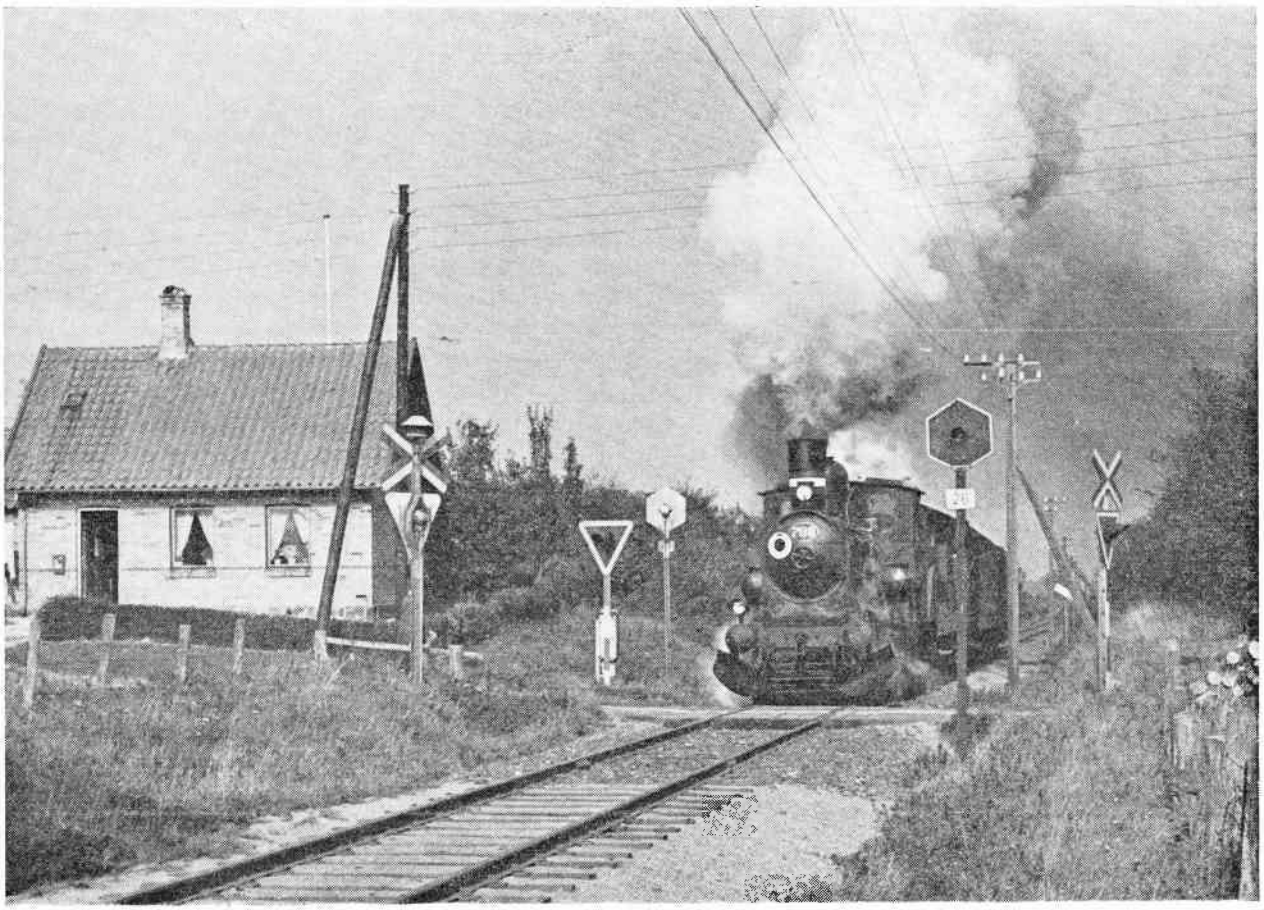
Jerbane-realisten konstaterede: Overbygning VII Db – 60 kg-skinner befæstet på betonsveller.

Stedet: Strækningen Ringsted–Næstved – ved Glumsø. Tidspunktet: December 1968.

Manden bag kameraet var: E. Steensgaard.



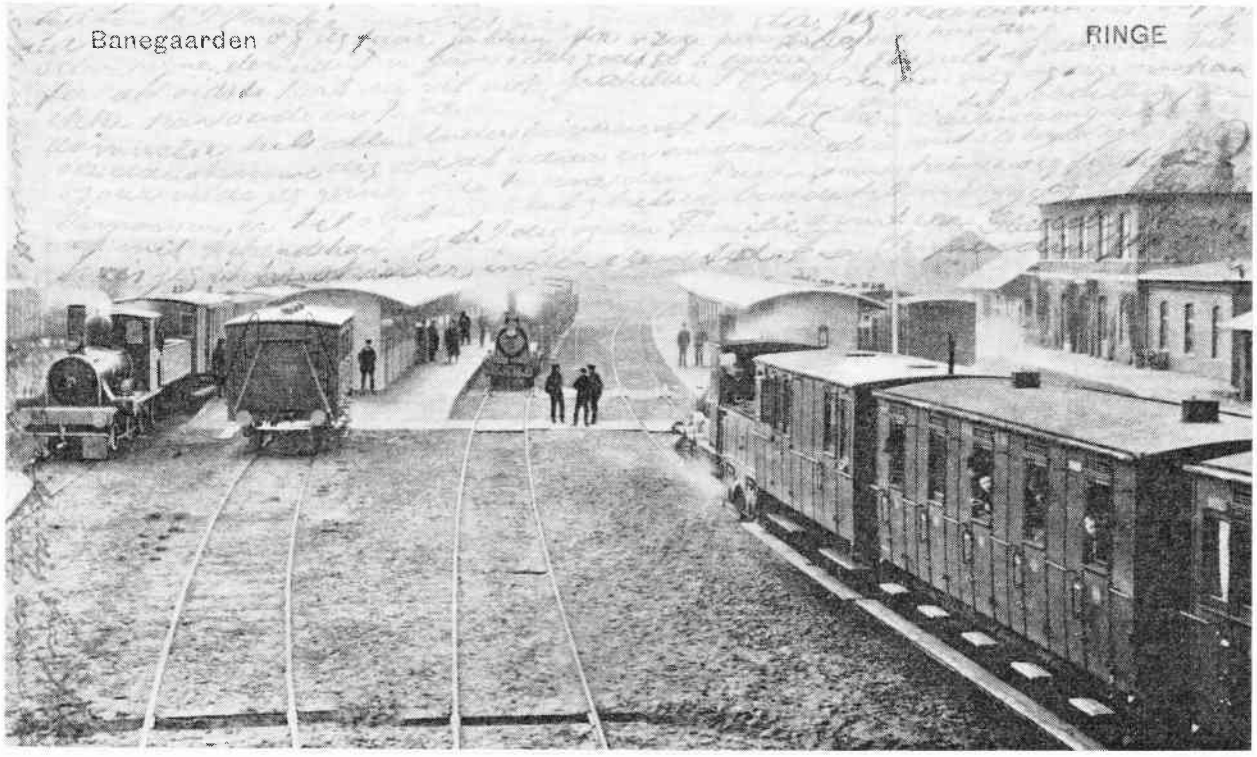
DJK's udflugtstog på Skagensbanen (Nordjyske afdelings arrangement – 5/10–69). SB M 2 og SB F 2 fotograferet i nærheden af Bunken trinbræt. *Foto: Sven Gade.*



C 708 med DJK's udflugtstog (ECO og 2 CL) passerer overkørsel nr. 26 – nord for Løve trinbræt – på strækningen Værslev–Slagelse (12/10–69). *Foto: H. E. Pedersen.*

Hvad et postkort kan fortælle

Af P. Thomassen



Sommermorgen på Ringe station ved halvotte-tiden. Tre tog venter på hovedforbindelsen fra Sjælland (nattoget fra København 23.25). Yderst til venstre holder tog 1 fra Svendborg, ved samme perron tog 1 fra Fåborg. Toget under indkørsel er tog 2 fra Nyborg, og det holdende tog ved perron 1 er tog 2 til Fåborg. De fire tog skulle ankomme næsten samtidigt, d.v.s. med et minuts mellemrum i tiden 7.11–7.14 og afgå på samme vis indenfor 7.26–7.29. Et kvarters ophold var ikke for meget, da mange rejsende skulle skifte tog. I »gamle dage«, d.v.s. før åbningen af Odense–Nr. Broby–Fåborg Jernbane, gennemførtes togene således: Odense–Ringe–Fåborg og Nyborg–Ringe–Svendborg.

Den 2. vogn i det indkørende tog fra Nyborg (ofte forsinket af Storebæltsoverfarten) er SFJ Ca 58, bygget i Hamborg 1877. På mystisk vis henledes tanken på en tilsvarende vognkasse, der fra Oure kom til Klampenborg. Gad vist, hvor den blev af...

Postkortet er stemplet i 1906, men billedet er taget senest i 1905 og næppe før. Personvognen, der er henstillet for enden af perron 2 – formentlig som reserve eller til togforstærkning – fortjener nærmere omtale. På vogngavlen er påmalet »Nr. 302«, og på vognsiderne lige under vogntaget som på Ca 58 har stået RFB M 302.

Vognen blev leveret af »Scandia« i 1882 ved Ringe–Fåborg banens åbning. Litra M betegnede dengang personvogne med alle tre vognklasser i. RFB M 302 blev i 1905 omlitreret til SFJ Aa 12 og samtidig ombygget til ren 2. kl. vogn. Beskrivelsen af vognen i SFJ's driftsmaterielfortegnelse 1903 er så pudsig, at vi må have den med: »... II Kl. Vogne med 2 II Kl. Dobbeltkupeer, der adskilles ved et Skillerum med Dør (23 Siddepladser), samt ere forsynede med et Toiletrum i Midten af Vognen. En Sidegang forbinder de enkelte Afdelinger med hinanden. Adgangen er gennem Sidedøre, hvoraf findes 4 paa Kupésiden og 2 paa Gangsiden af Vognen.«

Altså en kombineret sidegangs- og kupévogn! Det var SFJ's egne værksteder, der foretog ombygningen; måske begyndelsen til deres virksomhed som vognfabrik, idet der i årene 1903–27 ny- eller ombyggedes 100 vogne. Endog smalspormateriel, idet der i 1918 til Skagensbanen leveredes to godsvogne, der i 1925 havnede på Bornholm. Men det er en anden historie, som man vist skal være heldig for at kunne læse på forsiden af postkort!

heder nyheder nyheder nyheder

Hansen, Erik & Willy Christensen

LINIE 2

Grundig gennemgang af »To'erens« historie, begyndende med hesteomnibusserne – til Düsseldorferne afsluttede en epoke 18. okt. 1969. 75 s. 30 fot, 7 farvefot. 4 rutediag.
Kr. 29,50

DER GROSSE LOKOMOTIV-KALENDER 70

Årets kalender indeholder fotos på 25 × 45 cm af tyske lok (type 03, 10, 18.1, 18.2, 37, 38.2, 41, 42, 43, 70, 75, 96 & 99.633.
Kr. 27,95

Gerlach, Klaus

DAMPFLOK-ARCHIV

Ny udgave af Gerlachs »Für unser Lok-Archiv« med flere sider og bedre tryk og papir. Samtlige DB- og DR-normalsportyper. 259 s. ca. 100 fot. & typeskitser. 22 × 20 cm indb.
Kr. 48,15

HASE *Dansk og Udenlandsk Boghandel*

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

DANSK DAMPKALENDER NO 2 1970

Kalenderen indeholder i år 31 udsøgte fotografier i 13 × 18 cm – billeder af i alt 36 damplokomotiver og 3 dampskibe.

Da kalenderen kun er trykt i et lille oplag, bedes De bestille omgående.

Send pr. check eller giro 54 902:

Kr. 17,50 incl. porto

og De vil straks få tilsendt kalenderen.

NYBODER HOBBY

Kropinsessegade 51,
1306 København K
Giro no. 54 902

De har vel købt

Nordens Järnvägar

– 120 sider med 225 førsteklasses fotografier fra Danmarks, Sveriges, Norges og Finlands jernbaner. Fortegnelser over museumsmateriel og DSB, NSB og VR driftsmateriel m. v.

Bestil et eksemplar nu – restoplaget er ved at udgå.
Pris: Sv. kr. 15,–

I januar 1970 udkommer:

The Lokomotives of Roumania

De rumænske jernbaner fejrer i år 100-års jubilæum. Bogen er en fortegnelse over samtlige lokomotiver, der har tilhørt CFR – med fabriksnummer – og oprindelsesbane – der er adskillige lokomotiver fra Preussen, Østrig, Ungarn og Rusland. Ca. 90 sider og 22 fotos. Tekst på engelsk og tysk. Pris: Sv. kr. 12,50

Bestil allerede nu fra udgiveren:

Frank Stenvall
Köpenhamnsvägen 47 a,
S-217 71 Malmö – Sverige.
Svensk postgironummer: 63 21 47.

Rejse til Indien

for jernbaneentusiaster – under ledelse af den kendte engelske jernbanejournalist Ian Yearsley.

Wagons-Lits//Cook har arrangeret denne 17-dages rejse i februar 1970 til landet med over 10.000 damplokomotiver – og hvor damplokomotiver stadig bygges – for specielt interesserede. Der bliver bl. a. lejlighed til kørsel på den smalsporede bane Howrah–Amta samt Darjeeling–Himalayan banen.

Rejse med fly Frankfurt–Bombay og v. v.

Alle oplysninger gives ved henvendelse:

Verdensrejsebureauet

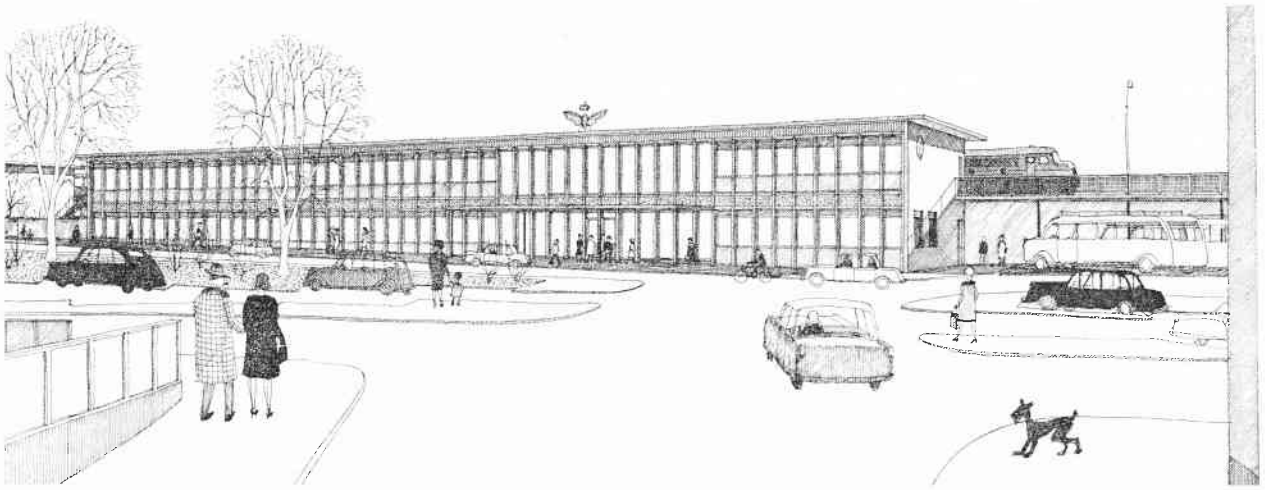
Wagons - Lits // Cook

Vesterbrogade 2 A,
1620 København V

– gerne telefonisk: (01) 14 27 47 / E. Kromann.

Baneafdelingens anlægsarbejder

Af banechef K. Gulstad, Danske Statsbaner



Projektskitse af ny hovedbygning for Holbæk station. *Tegning: DSB/Baneafdelingen.*

Når der tales om de store trafikinvesteringer, tænker man vel i almindelighed ikke på de investeringer, der sker fra år til år som led i banernes modernisering og rationalisering, i vejnettets udbygning o.s.v., men på de meget store trafikanlæg: Lufthavn ved København, Storebæltsforbindelse, Øresundsforbindelse, tunnelbaner o.s.v.

For de såkaldte **tunnelbaners** vedkommende er de i den seneste tid omtalt så hyppigt, at en nærmere omtale her synes unødvendig. En **fast forbindelse over Storebælt** vil – som det vil være bekendt – have den allerstørste betydning for banerne. Også spørgsmålet om en **fast forbindelse over Øresund** er særdeles påtrængende, bl. a. fordi de nuværende stations- og færgeanlæg både i Helsingør og København kun kan klare trafikken i en kortere årrække, og investeringer i nye – i givet fald midlertidige – anlæg m. m. (bl. a. i færgeanskaffelser og den i flere år påtænkte bygning af en ny sydhavn i Helsingør til ca. 75 mill. kr.) vil indebære så store fejlinvesteringer i forhold til udgiften til en fast forbindelse, at man næsten ikke tør tænke på det.

Efter min mening må man gå ind for, at der snarest tilvejebringes en jernbanetunnel mellem Helsingør og Hälsingborg (HH-linien). Anlægsudgiften til en sådan tunnel er på grundlag af Øresundsgruppernes betænkning med prisniveau 1968 anslået til ca. 800 mill. kr. for en enkeltsporet – hvilket er tilstrækkeligt for banernes egentlige behov – og ca. 1020 mill. kr. for en dobbeltsporet tunnel (begge inkl. renter i byggeperioden). Da disse beløb, der jo ikke skal betales af Danmark alene, kan fordeles over en 6–7 årig anlægsperiode, kan man for relativt beskedne midler skabe en fast jernbaneforbindelse over Øresund.

Den danske andel af de nødvendige anlægsudgifter kan i givet fald afholdes inden for statsbanernes årlige finanslovsbevillinger, måske med en i denne anledning noget forøget beløbsramme, men man kunne også tænke sig, at tunnelanlægget i en nærmere bestemt årrække stilles til rådighed for banerne af et privat konsortium mod en årlig leje og med hjemfaldsret til banerne efter dette åremål.

Ser man imidlertid bort fra de ovennævnte helt store trafikanlæg, beskæftiger baneafdelingen sig med en lang række – såvel igangværende som påtænkte – anlægsarbejder af betydeligt omfang.

Skal man nævne nogle af disse i flæng, må det vel blive bl. a.:

Nærtrafikbaner,
strækningsmoderniseringer,
ombygninger af større stationer,
pakhusanlæg,
anlæg for færger og
rutebiler m. v.

I. Nærtrafikbaner

Nye S-baner

I en artikel her i tidsskriftet (nr. 3/69) er der allerede redegjort for udbygningen af S-banenettet i henhold til lov fra 1961, hvorved det samlede S-banenet udvides med ca. 40 km til ca. 125 km for en samlet anlægssum på ca. 238 mill. kr., hvoraf allerede er afholdt ca. 52 mill. kr. – samt for anlæg af en tunnelbane (»City-banen«), der er vedtaget ved lov i 1967 og som formentlig vil koste ca. 400 mill. kr.

Derudover haves lovhjemmel (fra 1918) til anlæg af en **bane (3. og 4. spor) fra Tåstrup til Roskilde,** hvor udgifterne er anslået til godt 100 mill. kr. – samt planer om **a) forlængelse af Køgebugtbanen til Hundige og videre til Køge** (lovhjemmel foreligger ikke for anlæg, derimod for ekspropriation til Solrød – og en væsentlig del af disse ekspropriationer er foretaget siden 1948), **b) elektrificering af strækningen Ballerup–Frederikssund, c)** anlæg af en **stikbane Vangede–Gladsaxe** og **d) forlængelse af Lundtoftebanen til Gammel Holte.** (Der foreligger ingen lovhjemmel for de under b), c) og d) nævnte anlæg).

Sideløbende hermed arbejder det såkaldte Tunnelbaneudvalg I med spørgsmålet om anlæg af en tunnelbane fra bymidte i København til Amager og videre til en storlufthavn.

Et led i udbygningen af de københavnske S-baner er anlægget af et 2. spor mellem Herlev og Ballerup, hvilket er fuldført mellem Skovlunde og Ballerup og under udførelse på strækningen Herlev–Skovlunde – for en samlet udgift på ca. 4 mill. kr. Endelig vil et revisionsværksted i Tåstrup, hvor alle hovedreparationer m. v. af alt S-togsmateriel skal finde sted, blive påbegyndt i finansåret 1970/71. Udgifterne skønnes til ca. 30 mill. kr.

II. Strækningsmoderniseringer

Strækningsmoderniseringer har til formål at

forøge sikkerheden på banerne,
forøge banestrækningernes kapacitet og dermed den bedst mulige afvikling af togdriften,
skabe forudsætning for forøgelse af kørehastigheden,
forbedre komforten og
nedbringe driftsudgifterne.

Midlerne hertil er

1) nedlæggelse eller omdannelse til trinbræt af svagt benyttede landstationer,
2) de øvrige stationers tilpasning til moderne driftsformer ved forlængelse af krydsnings- eller overhalingsspor (henholdsvis på enkelt- og dobbeltsporede strækninger) og af perroner, størst mulig reduktion af antallet af sporskifter i hovedspor, fjernelse af svagt benyttede læssespor og forældede stationsanlæg, tilvejebringelse af tidssvarende godsbehandlingsanlæg (rampeanlæg, elektriske kraner m. v.) på knudepunktstationer o.s.v.,
3) etablering af moderne stationssikringsanlæg og – hvor trafikintensiteten måtte nødvendiggøre dette – strækningssikringsanlæg,
4) fjernstyring af landstationer og visse købstadsstationer,
5) overkørslers sikring med automatiske bomanlæg, eventuelt afløsning med niveaufri vejskæringer, og
6) spormæssige forbedringer, herunder tilvejebringelse af kraftigere overbygningstyper, kurvereguleringer m. v.

Strækningsmoderniseringer er – med forbigåelse af enkelte større stationer – gennemført på strækningerne:

København–Fredericia
Ringsted–Rødby Færge
Fredericia–Tinglev
Fredericia–Vejle
Skanderborg–Herning

Modernisering er igangsat på strækningerne (ventes afsluttet i):

Roskilde–Kalundborg	(1970)
København–Helsingør	(1975)
Vejle–Århus	(1974)
Tinglev–Padborg	(1970)
Langå–Struer	(1971) og
Vejle–Holstebro	(1970)

og forestående på strækningerne (ventes gennemført i perioden):

Lunderskov–Esbjerg	(1971–76)
Århus–Ålborg	(1975–80)
Ålborg–Frederikshavn	(1975–80)

De tekniske forudsætninger for gennemførelsen af strækningsmoderniseringerne er

a) indførelsen af moderne dieseldrevet trækkraft,
b) udviklingen inden for sikrings- og telekommunikationstek nikken og
c) udviklingen inden for sporteknikken (bl. a. langskinnespor).

III. Ombygninger af større stationer

Ombygningen af visse større stationer indtager – selv om arbejderne kan siges at indgå som led i strækningsmoderniseringer – en særstilling på grund af arbejdernes omfang samt de særlige problemer, der knytter sig til de pågældende stationer, f. eks. sammenhængen med betydelige vejanlæg i området omkring stationen.

Holbæk station

Arbejdets omfang: Fuldstændig omlægning af sporanlægget, etablering af moderne relæsikringsanlæg, opførelse af ny hovedbygning og pakhus. (Skematisk sporplan medfulgte »Jernbanen«, nr. 3/69 som bilag.)

Særlige forhold: Ved ombygningsarbejdet – til hvilket vejdirektoratet og Holbæk kommune bidrager med væsentlige beløb – opnås byplanmæssige fordele, idet der skabes forudsætning for, at der i stationens vestende kan føres en 4-sporet vej (Valdemar Sejrs Vej) under banen. Endvidere tilvejebringes stærkt forbedrede forpladsforhold.

Samlet anlægsudgift: I alt ca. 45 mill. kr. (DSB ca. 15 kr.). **Udførelsestidspunkt:** Indledende arbejder påbegyndt i 1966, anlægget ventes fuldført omkring 1975.

Næstved station

Der arbejdes for tiden med planer om en omfattende ombygning af stationens sporanlæg, der under alle omstændigheder skal fornyes. Herved vil kurveforholdene blive forbedret og mulighed for bekvem overhaling af lange godstog tilvejebragt. Samtidig påregnes etableret et moderne relæsikringsanlæg. En omlægning og udvidelse af forpladsen er forestående.

Samlet anlægsudgift: Ca. 12 mill. kr. **Udførelsestidspunkt:** Arbejdet er forudsat påbegyndt i 1970 og afsluttet i 1975.

Korsør station

Arbejdets omfang: Fuldstændig fornyelse og omlægning af sporanlægget, etablering af moderne relæsikringsanlæg, etablering af nye høje perroner (72 cm) og forlængelse af landgangene til færgerne i leje 2 og 3, tilvejebringelse af ny signalpost og nyt pakhus m. m. samt anlæg af et rummeligt forpladsanlæg, bl. a. med plads til ca. 200 biler, foran hovedbygningen. (Skematisk sporplan medfulgte »Jernbanen«, nr. 1/66 som bilag.)

Særlige forhold: Ved ombygningen tilvejebringes forbedrede forhold for rangeringen til og fra færgerne af såvel person- som godsvognsstammer, hvilket indebærer afkortede ekspeditionstider for overførte tog. Endvidere lettes forholdene for passagerer, der skal skifte mellem tog og færge.

Samlet anlægsudgift: Ca. 30 mill. kr. **Arbejdets standpunkt:** Arbejdet blev indledt omkring 1955, midlertidigt indstillet omkring 1960 på grund af manglende bevillinger, genoptaget i 1965 og ventes fuldført i 1972.

Horsens station

Arbejdets omfang: Forlægning af nuværende banestrækning syd for stationen og ombygning af dennes sporanlæg således, at hastigheden på den pågældende strækning kan øges fra de nuværende maks. 80 km til 120 km – med mulighed for senere forøgelse til 140 km. Sideløbende hermed gennemfører Hor-

sens kommune bl. a. en omfartsvej vest om byen fra Egebjerg mod nord til hovedvej 10 A ved Torsvang syd for byen, alt med tilhørende nye – og ændring af nuværende – broanlæg over banen.

Samlet anlægsudgift: Ca. 30 mill. kr. (DSB ca. 14 mill. kr.). **Udførelsestidspunkt:** Arealerhvervelser til baneforlægning og omfartsvej samt – for kommunens vedkommende – visse arbejder i marken påregnes gennemført i finansåret 1969/70, og de samlede anlæg forventes fuldført omkring 1975.

Skanderborg station

Arbejdets omfang: Fuldstændig fornyelse og omlægning af sporanlægget, etablering af moderne relæsikringsanlæg, muligvis fornyelse af hovedbygning og pakhus.

Særlige forhold: Størstedelen af omformeringen af godstog er forudsat flyttet til andre stationer, hvilket skaber forudsætning for en stærk forenkling af sporanlægget. Gennemkørselshastigheden, der i dag er 50 km/t, vil blive forøget til 120 km/t.

Samlet anlægsudgift: Ca. 6 mill. kr. (ekskl. eventuelle bygninger). **Udførelsestidspunkt:** Jordarbejdet er i det væsentligste udført allerede i slutningen af 1940'erne. Ombygningsarbejdet påregnes genoptaget i slutningen af 1969 og kan – ekskl. eventuelle bygningsarbejder – forventes fuldført i 1972.

Ålborg station

Arbejdets omfang: Ålborg station (persontrafikdelen) gennemgår for tiden en gennemgribende ombygning og forsynes i denne forbindelse med et moderne sikringsanlæg. I forbindelse med nedlægningen af Ålborg privatbaner har statsbanerne erhvervet privatbanernes værkstedsanlæg, som efter ombygning vil blive indrettet til maskindepot for Ålborg station. Herved undgår statsbanerne at opføre et nyt maskindepot. (Se skematisk sporplan på medfølgende bilag.)

Samlet anlægsudgift: Ca. 15 mill. kr. **Arbejdets standpunkt:** Efter afslutning af godstrafikdelens ombygning i 1961 standsedes arbejdet på grund af manglende bevillinger. Ombygningsarbejdet blev genoptaget i begyndelsen af 1969 og forventes afsluttet i 1972.

Frederikshavn station

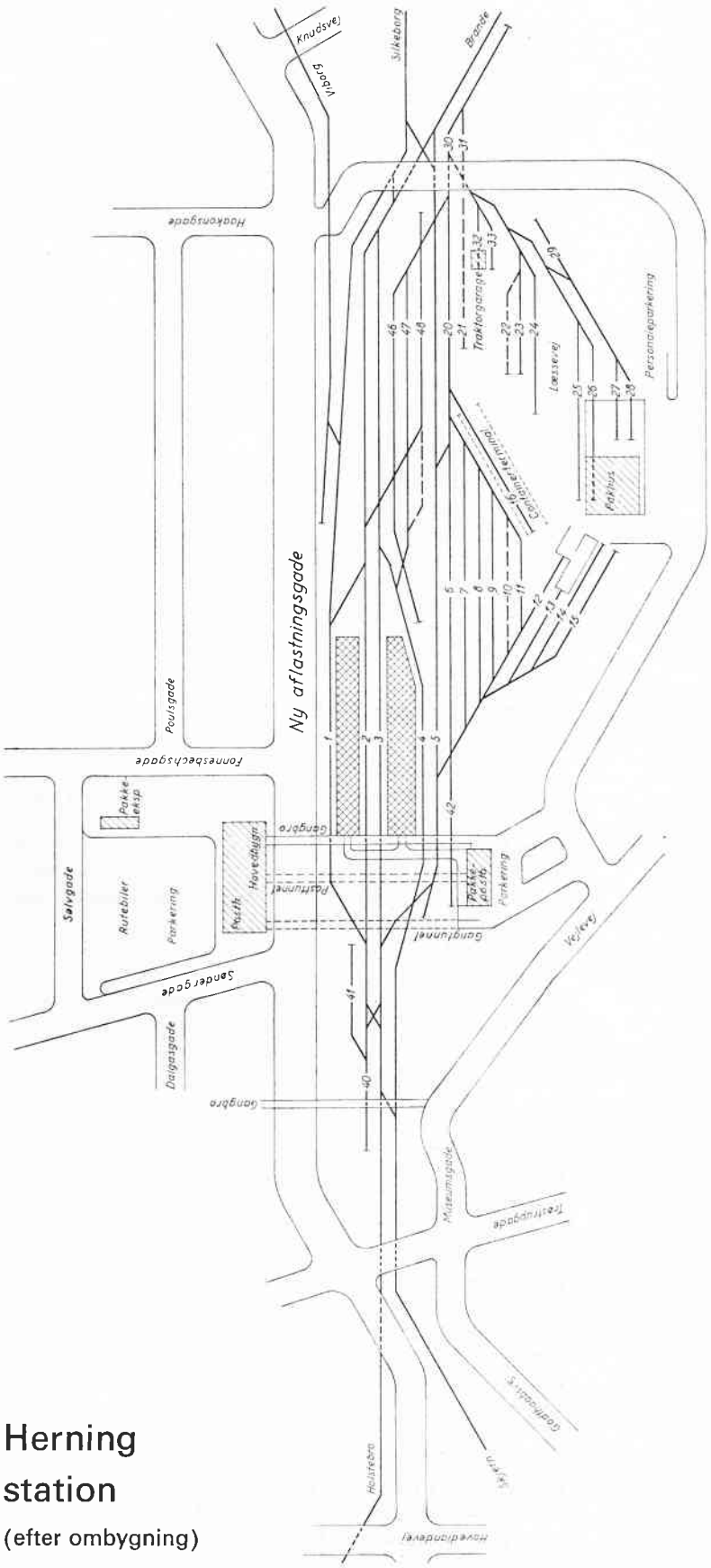
Arbejdets omfang: Flytning af stationens spor- og bygningsanlæg til Kragholm-arealerne nord for havnen med tilhørende forlægning af banen nord for byen og koordinering med kommunens by- og vejplaner i det pågældende område, alt i principiel overensstemmelse med den allerede i slutningen af 1940'erne trufne beslutning herom.

Samlet anlægsudgift: Ca. 40 mill. kr. (DSB ca. 12 mill. kr.). **Udførelsestidspunkt:** Resterende arealerhvervelser samt visse arbejder i marken påregnes gennemført i indeværende finansår (1969/70), og de samlede anlæg forventes fuldført omkring 1975.

Herning station

Arbejdets omfang: En som følge af gennemførelse af en aflastningsgade nødvendiggjort samtidig flytning af stationens spor- og bygningsanlæg. (Se skematisk sporplan ovenfor).

Samlet anlægsudgift: Ca. 70 mill. kr. (DSB ca. 14 mill. kr.). **Udførelsestidspunkt:** Arealerhvervelser og visse arbejder i marken påregnes gennemført i finansåret 1969/70, og de samlede anlæg forventes fuldført i slutningen af 1970'erne.



Herning station

(efter ombygning)

Tegning: DSB/Baneafdelingen

IV. Særlige anlæg

Containerterminaler

Terminaler vil foreløbig blive etableret på Københavns godsbanegård, i Næstved, Odense, Fredericia, Esbjerg, Århus, Herning og Ålborg. Anlægget i København påregnes fuldført sommeren 1970, mens anlæggene i Odense, Århus og Ålborg påregnes fuldført i begyndelsen af 1970. På de øvrige stationer vil der foreløbig kun ved eksisterende sporanlæg blive tilvejebragt fornøden krankapacitet. Samlet anlægsudgift: Ca. 10 mill. kr.

Personvognsvaskeanlæg

Mulighederne for etablering af personvognsvaskeanlæg, formentlig i København, Århus og Nyborg, undersøges for tiden. Den samlede anlægsudgift skønnes at blive af størrelsesordenen: Ca. 5 mill. kr.

Beredskabstankanlæg

Et snart afsluttet arbejde med tilvejebringelse af en betydelig lagertankkapacitet vil skabe forudsætning for, at den bl. a. af beredskabsmæssige grunde hidtil opretholdte damptrækkraftreserve kan afvikles fuldstændigt, når et antal bestilte dieselloko motiver er modtaget. Samtidig vil der være skabt forudsætning for en billiggørelse af statsbanernes olieindkøb. Den samlede anlægsudgift vil være ca. 24 mill. kr.

Pakhusanlæg

a) Københavns godsbanegård

Et arbejde med opførelse af et nyt pakhus med overliggende 4 lageretager påbegyndtes i 1966. Pakhus m. v. påregnes ibrugtaget i fuldt omfang efteråret 1970 og de samlede arbejder afsluttet i 1971. I pakhuset installeres kædetransportøranlæg til handling af godset og elevatorer til forbindelse mellem pakhus og lageretager. Den samlede anlægsudgift, i hvilken indgår en række arbejder uden for det førnævnte pakhusanlæg, vil være ca. 83 mill. kr.

b) Århus

I løbet af få år ventes arbejdet med opførelse af nyt pakhus til afløsning af det eksisterende, der er stærkt forældet, påbegyndt. Arbejdet antages at ville strække sig over ca. 3 år. Udgiften anslås til ca. 9 mill. kr.

c) Ålborg

For at rationalisere driften på det eksisterende pakhus installeres for tiden et kædetransportøranlæg. Udgiften herved andrager ca. 1 mill. kr.

Anlæg for færger

Arbejdet med ombygning af østre leje i Gedser ventes påbegyndt i marken i 1970 og afsluttet i 1971. Færgelejet vil få en form svarende til agterenden af de nyeste danske færger, hvilket indebærer, at biler, der overføres på disse, fremover vil kunne køre »ret igennem«. Anlægsudgiften anslås til ca. 15 mill. kr.

Anlæg for rutebiler

Rækken af nye værksteds- og garageanlæg for statsbanernes rutebiler – som følge dels af kravene fra trafikkens voksen efter overtagelse af nye koncessioner, dels af en ønskelig afløsning af ældre mindre hensigtsmæssige anlæg – fortsættes. I indeværende finansår fuldføres således nye garageanlæg i Bogense og Åbenrå, og større værksteds- og garageanlæg i Rønne og i Svendborg påbegyndes.

V. Arbejder, der udføres for fremmede myndigheder

Fra offentlige vejmyndigheder modtager statsbanerne til stadighed henvendelse om tilladelse til at etablere niveaufri skæringer med banestrækninger. Statsbanerne ønsker principielt selv at projektere og forestå udførelsen af alle underføringsanlæg og forestår tillige i et vist omfang udførelsen af overføringsanlæg for fremmede myndigheder. I de senere år har bl. a. udbygningen af landets motorvejsnet påført statsbanerne et betydeligt arbejde i så henseende.

Inden for nærtrafikområdet er der for tiden tale om følgende anlæg:

Ombygning af viadukt for Bernstorffsvej er i gang som led i Lyngbyvejs udbygning. (Bernstorffsvej skal være aflastning for Lyngbyvej under udbygningen af denne.)

Underføring for Hareskovvejlinien på S-banen mellem Fuglebakken og Nørrebro (Bispeengen): Arbejdet påbegyndes i år og gennemføres ved at foretage en midlertidig baneforlægning.

Ombygning og udvidelse af broerne ved Lyngbyvej samt bygning af broer sammesteds for Forbindelsesbanen København L.–Svanemøllen m. v.: Arbejdet påbegyndes i finansåret 1970/71.

Underføringer for skæringen mellem København–Roskildebanen og henholdsvis Motorringvejen (mellem Brøndbyøster og Glostrup) og Vestmotorvejens nordlige gren (mellem Albertslund og Tåstrup): Begge anlæg kræver midlertidige baneforlægninger for fire spor (de to fjernspor og de to S-togsspor) og ønskes færdige i løbet af 3–4 år. Det er især det sidstnævnte anlæg, der haster af hensyn til ønsket om at få en aflastning af Roskildevej.

Uden for det storkøbenhavnske område er motorvejsunderføringer ved Herfølge og Erritsø netop afsluttet, medens bl. a. motorvejsunderføringer ved Mørdrup (Nordbanen) og vest for Kolding for tiden sagbehandles.

Af andre broanlæg, der for tiden udføres for vejmyndigheder ved statsbanernes foranstaltning, kan nævnes et overføringsanlæg for hovedvej 8 ved Vejbæk (Tinglev–Padborg) og et underføringsanlæg ved Nr. Åby.

vingehjulet

»Vingehjulet« – Danske statsbaners blad – indeholder i hvert nummer artikler, der vil være interessant læsning for jernbane-entusiaster.

»Vingehjulet« udsendes den 25. i hver måned – undtagen i juli. Abonnement – der kun kan tegnes for et kalenderår (en årgang = 11 numre) – bestilles ved indsendelse af kr. 12,– (for indenlandske abonnenter) på postgirokonto 12 74, Generaldirektoratet for statsbanerne, revisionskontoret, Sølvgade 40, 1349 København K. På talon til modtageren anføres: Vingehjulet.

To udvalg - to betænkninger

Kommentar til baneplanudvalgets og sidebaneudvalgets betænkninger

Af Birger Wilcke

Det har igennem mange år været et særkende for danske udvalgsundersøgelser og kommissionsbetænkninger, at de som regel bliver uden større betydning, fordi udviklingen er løbet fra dem, inden de bliver afgivet. Dette hænger sammen med den ejendommelige fremgangsmåde, man har her til lands, i modsætning til de fleste steder i udlandet, nemlig at så vidt muligt alle interesseområder skal være repræsenteret i udvalget, selv om dette hermed bliver så uhåndterligt, at bare problemet med at samle medlemmerne til møder gør, at udvalgets arbejde tidsmæssigt udstrækkes urimeligt langt, hvortil naturligvis kommer, at hovedparten af udvalgets medlemmer ingen forstand har på tre fjerdedele af de ting, de skal udtale sig om. Og det er jo en kendsgerning, at folk altid har en særlig udtalt mening, om det de ingen forstand har på, så man kan i og for sig undre sig over, at det alligevel ofte lykkes at komme frem til nogenlunde antagelige resultater. I England anvender man som oftest den fremgangsmåde, at lade en enkelt eller et par sagkyndige foretage en undersøgelse og afgive en betænkning, hvilket plejer at tage langt kortere tid, end der anvendes her, hvorefter man så sender denne betænkning til udtalelse hos de interesserede parter, der får en kortere frist til at udtale sig, hvorpå endeligt den kompetente myndighed træffer sin afgørelse på grundlag af det således indsamlede materiale, uden at man forsøger på at få samtlige interesserede til på forhånd at gå ind for et samlet forslag.

Trafikkommissioner og planlægningsudvalg har blomstret rigeligt gennem årene og i endnu uhyggeligere omfang i de sidste år end tidligere, eftersom sociologer, rationaliseringseksperter, EDB-specialister og andre af det moderne samfunds ejendommelige forekomster har ført sig frem i større og større omfang. Trafikkommissionen af 1936 var endnu af et nogenlunde begrænset omfang og afgav en af teoretiske betragtninger ikke alt for udvandet betænkning over, hvordan den tænkte sig banernes fremtid. Det uheldige var blot, at udvalget var nedsat i 1936 og først afgav betænkning i 1939, således at krigssituationen, inden man kunne sætte nogen af kommissionens forslag i værk, i den grad havde ændret billedet, at ministeriet roligt og fredsommeligt kunne anvende hovedparten af betænkningerne til at fyre med i ministeriets efter tørvefyringen halvkolde lokaler. Men det kan jo være interessant at vide, at man for statsbanernes vedkommende bl. a. gik ind for at lade Sallingbanens fremtid afhænge af, hvornår broen over Sallingsund kunne tages i brug. Det samme resultat er udvalget kommet til i dag, tredive år senere. I øvrigt foreslog man, at Skelskørbanen, Assensbanen, dele af Himmelandsbanerne og Videbækbanen skulle omdannes til godsbaner, hvilket også er sket successivt, omend med en tyve–tredive års forsinkelse og uden megen skelen til betænkningen.

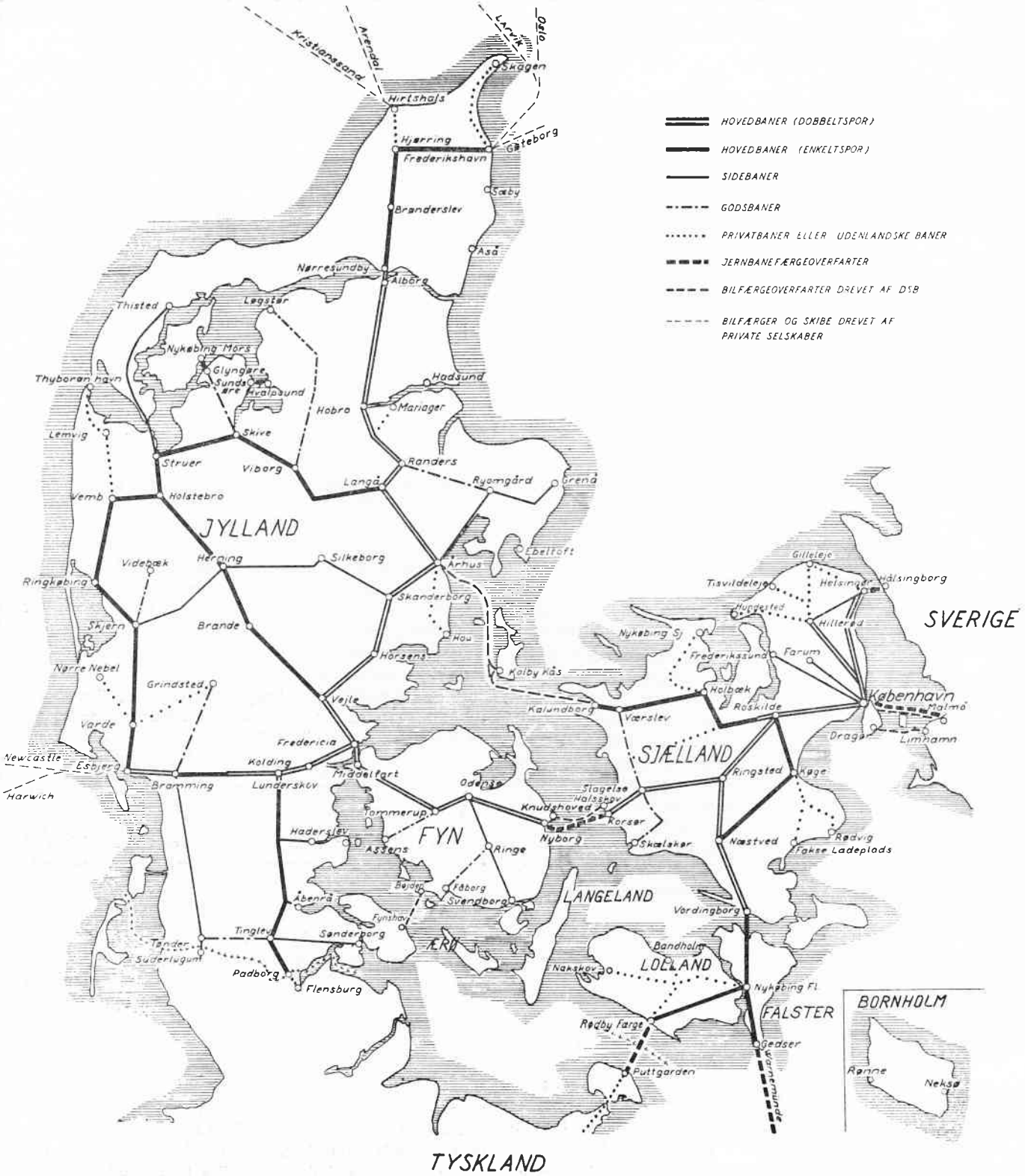
1954-udvalgets betænkning vedrørte kun privatbanerne og adskilte sig på lykkelig måde fra mange senere betænkninger ved fremhævelse af en række praktiske hensyn og på grundlag af disse på realistisk og forståelig måde at fremsætte en prognose for privatbanernes fremtid, der i vidt omfang kom til at holde stik.

Noget andet gælder den ejendommelige betænkning, der afgaves af det såkaldte baneplanudvalg under landsplanudvalget i 1968. Udvalget var nedsat i 1962 og havde arbejdet med en sådan grundighed, at praktisk taget samtlige oprindelige medlemmer enten var afgået ved døden eller udnævnt til nogle helt andre stillinger, hvor de ikke havde tid til at beskæftige sig med noget så inferiørt som danske sidebaner, inden man i 1968 kunne afgive den omfangsrigeste og mest ulæselige betænkning, der, i hvert fald inden for jernbaneområdet, nogen sinde er afgivet i dette land. For privatbanernes vedkommende blev betænkningen desværre uden betydning, idet alle de banestrækninger, man havde undersøgt nærmere eller anbefalet til nedlæggelse, var nedlagt, allerede inden betænkningen var afgivet. For statsbanernes vedkommende opdelte man strækningerne i fem grupper: Det sikre banenet, de foreløbigt sikre banestrækninger, banestrækninger, der undersøges nærmere, banestrækninger, hvis persontrafik var nedlagt eller burde nedlægges, og hvis godstrafik undersøges nærmere, samt endeligt baner, der burde nedlægges. Værdien af inddelingen synes ikke ved en umiddelbar betragtning at stå i forhold til den anvendte tid og det enorme omfang betænkningen havde, og man kan egentlig heller ikke påstå, at det efter gennemlæsning af betænkningen står særligt indlysende for en, hvorfor man har placeret de behandlede banestrækninger, som det er sket. Blandt de foreløbigt sikre baner – i modsætning til det sikre banenet – finder man til sin overraskelse strækningerne Holbæk–Kalundborg, Odense–Svendborg og Viborg–Skive, medens Vestkystbanen i Jylland hørte til de strækninger, der skulle undersøges nærmere, og følgende strækninger helt skulle nedlægges:

Herning–Skjern
Langå–Silkeborg–Brande og
Tønder–Tinglev

Endelig skulle persontrafikken indstilles og opretholdelsen af godstrafikken undersøges på strækningerne Bramming–Grindsted–Brande, Viborg–Herning, Skive–Nykøbing M, Randers–Ryomgård, Åbenrå–Rødekro og Næstved–Slagelse.

Det fremgik af betænkningen, at der forventedes afgivet en yderligere betænkning om de manglende spørgsmål. Dette er imidlertid, bl. a. fordi førstemanden i arbejdet i mellemtiden havde overflyttet sine teltpæle til andre jagtmarker, nemlig den i forvejen hårdt ramte Københavns kommune, aldrig blevet til noget, hvorefter statsbanerne selv i januar 1968 nedsatte et internt udvalg – sidebaneudvalget – til at »tilvejebringe et sagligt materiale, der sammen med baneplansudvalgets betænkning« kunne danne grundlag for afgørelsen af i hvilket omfang, trafikken på de svagere dele af statsbanenettet burde opretholdes. Dette udvalg, der naturligvis var lettere at samle end den sædvanlige type af udvalg, afgav med prisværdig hurtighed betænkning i efteråret 1969. Udvalgets betænkning afviger på adskillige punkter fra baneplansudvalgets, idet man i hovedsagen synes noget mere tilbageholdne med at foreslå banestrækninger helt eller delvis nedlagt, hvor disse har en ikke helt ubetydelig trafik.



Jernbanenettet, såfremt sidebaneudvalgets forslag gennemføres.

MBJ's jubilæum

Den 2. november 1969, Maribo-Bandholmbanens 100-års jubilæumsdag, vil sikkert komme til at stå tydeligt i erindringen hos de mange ydende og nydende deltagere som i forening medvirkede til at give den historiske dag en festlig kulør, hvilket Vorherre dog også gjorde på sin egen facon: Han har været klar over, at knastørt vejr kunne få de tvende lokomotivers sprudlende gnister til at fænge i skoven. Det undgik vi heldigvis med den friske silende regn allerede fra morgenstunden og hele aftenen med. Fordelen var, at »trætte tjenestemandsben« slap for – efter sidste togs kørsel – at skulle fremføre skinnecyklen som brandpatruljekøretøj!

Hvis vi tænker tilbage til dagene før »dagen«, så var der virkelig højtryk på – og måske fik den menneskelige »sikkerhedsventil« et par kraftige udbrud i kapløbet om at få alt færdigt til tiden – men arbejdsindsatsen var rosværdig. Ved skrivebordet foregik detailleret planlægning, og i remisen fik vogne og lokomotiver en elegant make up, inden de skulle på scenen.

Om lørdagen kørte arbejdstog til Bandholm station medbringende »varmestue«, der blev afkoblet og henstillet til søndagens store stationspersonale, hvorefter en medfølgende ihærdig oprydningskolonne gik i gang med at flytte murbrokker og adskillige tons skrot, som gavmildt var drysset ud mellem sporene. Ved hjælp af skovle, trillebøre, løftestænger, og svulmende muskler lykkedes det til sidst at få skabt et nydeligt stationsterræn. Dog – den bogie som stod i en skæv vinkel – udenfor sporet – var ikke til at rokke. Måske ophuggeren har »glemt« den.

Med ømme muskler hvilende på let buede træsæder gik turen hjem til remisen i Maribo. Her var liv. Der blev kælet for damplokomotiv »nummer 19«. Det føltes, som befandt man sig i damptidens glansperiode med lokomotivets sære hvislende lyde og små dampskyer drivende mellem kraftige hjulegre, mens fyrbøder og lokfører i kedeldragter som sorte artister klatrede rundt på lokomotivet fulgt af lokomotivmesterens årvågne blik og en del beundrende tilskuere – hvoraf flere damer, én af dem hviskede – og det var vist klogt: »Jamen lokomotivet ser jo forfærdeligt ud, der er slet ingen maling på kedlen«. Meget stiltiende gav man hende ret!

Så oprandt da selve »Dagen« søndag den 2. november.

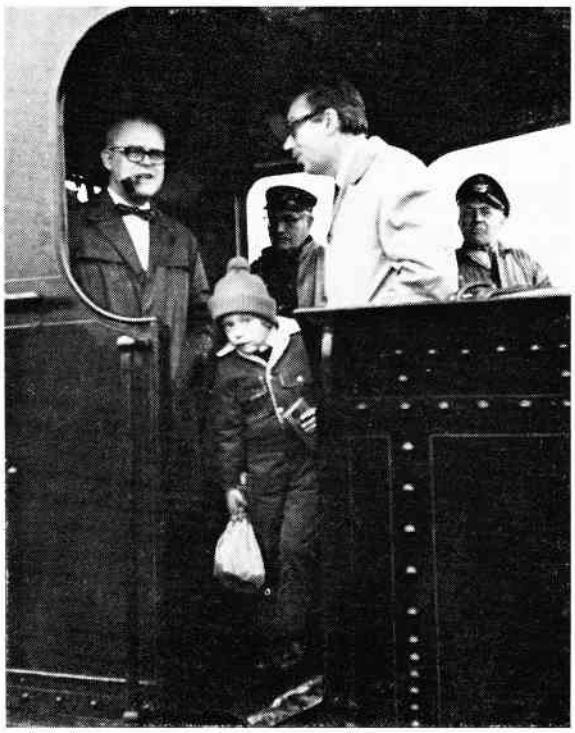
En mangesidet tjenestekøreplan – flagdekoreret på forsiden – og sluttende med grafisk køreplan, med et indhold, der beskrev dagen minut for minut, virkede hensigtsmæssig, for med den ved hånden var alle tjenstgørende orienteret på betryggende måde.

I god tid søndag morgen afgik »nummer 19«

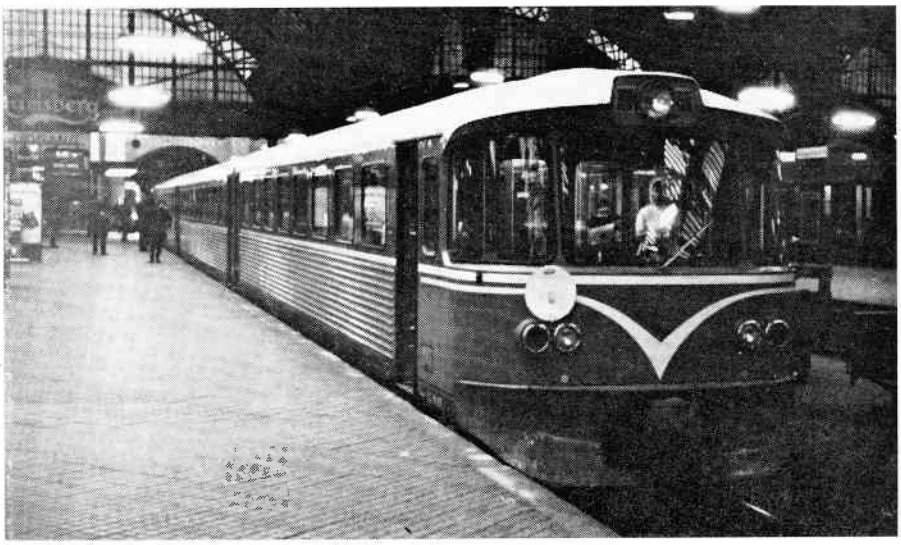
1

2

3



4



trækkende syv vogne mod Nykøbing Falster, og den »hviskende dame« var vist imponeret – og det var vi andre osse – for nu skinnede lokomotivet af frisk sort maling, mens hjulene nynnede fartens glade melodi over regnvåde skinner til akkompagnement af damptogs-uvante køers brølen under hastig flugt fra banelinien.

Fra perronen i Nykøbing Fl. strømmede de mange festdeltagere ombord i lune regntætte vogne, hvor intet synes sparet for at gøre rejsen så behagelig som muligt – og hvor var han energisk: Gas- og kakkelovnspasseren!

Det grønne afgangssignal lyste – fløjtede skingrede – og snart efter gungrede togstammen over Guldborgsundbroen og videre efter et lille ophold ved Grænge station ud mellem efteråret tunge marker med en pause i Sakskøbing. Og så den sidste bid vej til Maribo, med den store dampmængde fra lokomotivet liggende som et hvidt bølgende slør hen over togstammen.

På Maribo station myldrede det med mennesker nærmest som en sommerdag med forventningsfulde rejsende i godt humør, og ikke mindst personalets spændende figurer virkede opmuntrende: Rangerlederen iført lang kappe viftede med armene og brugte fløjten, togbetjente i stiveste puds pilede afsted, pakmesteren med grønt bånd om huen tog sig af rejsegods, kufferter og levende høns (der blev endda lagt æg undervejs), togførere med slips eller butterfly gjorde stramt honnør for trafikinspektøren, så de gæster, der oplevede dette farverige jernbanebillede, må have fået et glimrende indtryk af gamle dages rejseliv.

Hæderkronede dampveteran »Kjøge« var foran smykket med 100-års jubilæumstegn omkranset af gran og rød-hvide guirlander parat til at trække det lille tre-vognstog med indbudte højtidsgæster i, blandt andet den berømte »havdigevogn«, der efter genopfriskningens foryngende kur er genopstået i køreklar stand som minde fra banens barndom.

Med denne præsentable ekvipage – og de røde plydssæder fyldt til sidste plads - rullede »Kjøge« ud ad 1 mils skinnevejen fra Maribo til Bandholm under ledsagelse af storm og regn. Videre gennem skoven, der viste sig i gyldenbrun efterårsdragt, til lyden af hurtige skud fra jægernes bøsser mellem hundeglam og dryppende træer. En rejsende mente, det var »æbleskud«, for adskillige af en nærliggende frugtplantages rødfristende æbler lå på jorden i en cirkel om hver enkelt træ!

Nu nærmede den officielle jubilæumsfrokost sig – det var ikke æblegrød – men festligt bord »med forskelligt godt« – på Bandholm Hotel. Og næsten før toget holdt stille på Bandholm havn, var der kapgang til bordets glæder.

Stilheden i de følgende timer blev dog af og til afbrudt af gjaldende hurraråb.

Ved skumringstid drog festselskabet igen til havnestationen og bænkede sig i hyggelige lampetændte vogne for i museumtogets afslappende fortidsatmosfære at blive kørt tilbage til Maribo- og nutiden!

Selv om jubilæumsdagen var meget våd – hele tiden – generede regnen os så i grunden nævneværdigt? – nej, egentlig ikke, for der var mange og kære pligter at udføre, og hvor var man træt bagefter! Men også for os tjenstgørende var arrangeret en hyggestund. Ved et veldækket bord på restau-

Oversigt over Danske Statsbaners trækkraftenheder og deres stationering pr. 1/10 1969.

		antal 1. distrikt		antal 2. distrikt	total antal
DAMPLOKOMOTIVER					
C	708	1		-	1
D	825, 826	2		-	2
E	978, 982, 997, 999	4	966, 967, 969, 972, 974, 976, 979, 980, 984, 985, 987, 991, 994, 996	14	18
F	461, 477, 500	3	441, 651--659, 662--665, 668, 694	16	19
H		-	798, 800	2	2
HS	368, 415	2	394	1	3
K	582	1		-	1
N		-	201, 205, 207, 208, 210	5	5
P	917	1		-	1
Q	344	1	338, 345--347, 349, 350	6	7
R		-	946, 947, 953	3	
R		-	959, 963	2	5
S	728, 732, 736, 740	4		-	4
MOTORLOKOMOTIVER					
MH	201--203	3		-	
	349--390, 401--420	62	301--348, 391--400	58	123
ML	6	1		-	1
MT		-	151--167	17	17
MV		-	1101, 1102, 1104, 1109, 1134	5	
			1201, 1202	2	7
MX	1001-1020, 1022	21	1021, 1023-1045	24	45
MY	1106, 1110, 1114, 1115, 1117, 1119-1123, 1125-1130, 1145-1159	31	1103, 1105, 1107, 1108, 1111-1113, 1116, 1118, 1124, 1131-1133, 1135-1144	23	54
MZ	1401-1407, 1409, 1410	9	1408	1	10
MOTORVOGNE					
MA	460--470	11		-	11
MB	409--416	8		-	8
MK		-	675, 677, 679, 681, 683	5	5
MM	701--709, 712--722, 726, 729--732, 735, 736, 738, 740, 743--757, 759--819	105		-	
	7501-7507	7		-	
	7601-7690	90		-	202
MO	568	1		-	
	1801-1816, 1841-1847, 1860-1867, 1887-1890	35	1817-1840, 1848-1859, 1869-1886	54	
	1951, 1952, 1960-1962, 1973-1975, 1993-1999	15	1953-1959, 1976-1992	24	129
MS	401--406	6		-	6
RANGERTRAKTORER					
B1)	23, 24	2		-	2
B2)	35, 45	2		-	2
B3)		-	56, 57	2	2
D2)	34, 39	2		-	2
D4)		-	46--48, 50, 52	5	5
D5)	70	1		-	1
Ar	101-112	12	113-116	4	
F-A		-	117-146	30	46
F-K	263-269, 271-274	11	251-262, 270, 275-290	29	40

B = benzintraktor, D = dieseltraktor ("typenumrene" er uofficielle), Ar = dieseltraktor/"Ardelt-type", F-A = dieseltraktor/"Frichs-Ardelt-type", F-K = dieseltraktor/"Frichs-Köf-type".

EBJ 10/69

Danske Statsbaners godsvogne 1969

I. Lukkede vogne

Nyt litra	Regime nr.	Styrelses nr.	Nyt nummer (lavest-højest)	Antal vogne	Gl. litra	Gl. nummer (lavest-højest)	Lastgrænse A	Lastgrænse B	Lastgrænse C	Lastgrænse S A	Lastgrænse S B+C	Maks. hastighed Km/t	Islast t	Tara ca. t	Bundflade m²	Læsselængde m	Læssebredde m	Rumfang m³	Dørabning m b	Dørabning m h	Indv. højdemål m Midte	Indv. højdemål m Side	Længde over pufferne stødflader m	Akselafstand m	Ant. bæresiænger Stk	Antal kødkroge Stk	Læsselemme L	Kreat. binderinge K	Bremse Rangerskrbr. RS	Bremse Håndbr. H	Bremse Tryklufledn. TL	Bremse Godstogsbr. G	Bremse Gods- og persontogsbr G-P	Byggeår	Bemærkninger
			Brunmalede vogne																																
• Gklm	20	86	111 6 000—111 6 239	70	HJ	37001—37279		15,5				70		9,0	18,4	6,81	2,70	42,2	1,60x1,95		2,33	2,21	8,10	4,20				L	H, RS³)		TL			1920/24	
• Gklm	20	86	111 7 000—111 7 515	316	HJ	36671—37775		15,5				80		9,6	18,8	6,95	2,70	42,9	1,80x1,95		2,33	2,21	8,64	4,50				L	RS		TL, G³)			1918/27	²) 260 vogne udlejet
• Gklm	20	86	111 8 003—111 8 783	521	HJ	36688—38000		15,5				80		9,5	18,8	6,95	2,70	42,9	1,80x1,95		2,33	2,21	8,23	4,50				L	H		TL, G³)			1917/24	
• Gklms	20	86	138 8 000—138 8 804	769	HD	38001—38805		17,5		17,5		100		10,6	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00				L	RS			G-P		1942/50	
• Gkm	20	86	115 2 000—115 2 129	100	IA	19001—19130		17,5				80		12,4	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,19	4,70					H		TL			1931	
• Gkms	20	86	139 9 050—139 9 249	200	IAK	21050—21249		17,5		17,5		100		11,6	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00					H			G-P		1944/47	Brunmales efterhånden ▲)
• Gkms	20	86	139 9 300—139 9 619	318	IAL	19131—19500		17,5		17,5		100		10,8	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00					RS			G-P		1940/41	
• Gkms	20	86	139 9 850—139 9 899	49	IAR	21300—21349		17,5		17,5		100		11,1	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00					RS			G-P		1947	
• Gs	01	86	120 1 000—120 1 881	813	GS	40000—40874	19,5	21,0		19,5	20,0	100		12,2	25,2	9,26	2,73	63,0	1,80x2,00		2,68	2,10	10,58	5,70			L, K		RS			G-P		1954/58	
• Gs	01	86	120 2 000—120 3 999	1996	GS	41000—42999	19,5	23,5	27,5	19,5	20,0	100		12,2	25,0	9,26	2,71	63,0	2,00x2,00		2,71	2,10	10,58	5,70			L, K		RS			G-P		1959/64	
• Gs	01	86	123 0 000—123 0 299	300			20,0	24,0	28,0	20,0	24,0	100		12,0	25,0	9,26	2,71	63,0	2,00x2,00		2,71	2,10	10,58	5,70			L, K					G-P		1965/66	
• Gs-t	20	86	120 0 000—120 0 017	18	GS	39900—39917	18,0	20,0		18,0	19,0	100		13,6	25,7				2,00x2,00		2,77	2,18	11,36	7,00			L, K		H, RS³)			G-P		1941	Luftbælge
• Hbis	21	86	211 5 000—211 5 099				18,0	22,0	26,0	18,0	22,0	100		13,6	33,0	12,77	2,67	85,0	6,23x2,07				14,02	8,00					RS			G-P		1970	Hbis 211 5 000—099 lev. marts-dec. 1970
• His	21	86	210 2 000—210 2 599	600	HS-t	[49600]—49899	19,0	23,0	27,0	19,0	23,0	100		13,0	23,8	8,76	2,72	51,5	3,85x2,00		2,76	2,08	10,10	5,40					RS			G-P		1962/67	Forskydelige sidevægge
• His	21	86	210 2 990—210 2 999	10	HS-t	49900—49909	19,0	23,0	27,0	19,0	23,0	100		12,6	23,8	8,76	2,72	51,5	3,85x2,00		2,76	2,08	10,00	5,40								G-P		1960	
			Antal	6080																															
			Hvidmalede vogne																																
• Hkrs	21	86	215 6 000—215 6 049	49	IAR	21351—21400		17,5		17,5		100		11,1	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00					RS			G-P		1947	Dampvarmeledning
• Hks	21	86	215 0 800—215 0 849	50	IAR	21251—21350		17,5		17,5		100		11,1	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00					RS			G-P		1946/47	
• Hks-u	21	86	215 0 000—215 0 049	50	IAK	21001—21049		17,5		17,5		100		11,6	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00	18	162			RS			G-P		1942/46	
• Hks-v	21	86	215 0 620—215 0 669	49	IAL	19450—19499		17,5		17,5		100		10,8	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00					H			G-P		1941	
• Hks-v	21	86	215 0 700—215 0 749	49	IAL	19501—19550		17,5		17,5		100		10,8	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95		2,76	2,11	9,26	6,00					RS			G-P		1950	
• Hs	21	86	210 0 000—210 0 199	196	I	21501—21700	19,5	21,0		19,5	20,0	100		12,4	25,2	9,27	2,72	63,0	2,00x2,00		2,68	2,10	10,58	6,50					RS			G-P		1958/59	20 vogne udlejet
• Hs-t	20	86	210 0 096—210 0 171	4	I	21596—21671	18,5	20,0		18,5	19,0	100		13,4	23,8				2,00x2,00		2,68	2,10	10,58	6,50					RS			G-P		1959	Luftbælge
				1	IGK	19812		13,0						7,8	16,3	6,41	2,54	37,6	1,32x2,02		2,35	2,22	7,70	3,66	14	112			H		TL			1900	²)
			Antal	448																															
			Isolerede vogne																																
• Iblps	20	86	805 3 000—805 3 057	58	GS	40061—40621	19,5	21,0		19,5	21,0	100		12,4	24,3	9,18	2,65	56,7	1,80x2,00		2,52	2,00	10,58	5,70					RS			G-P		1954/56	Brunmalet
• Icmos	11	86	806 7 000	1	IKN	25499	13,0	17,0	19,0	13,0	17,0	100	1,5	18,6	17,8	7,90	2,25	35,6	1,40x1,90		2,00	2,00	11,30	7,00	20	280			RS			G-P		1950	
• Ics	11	86	807 7 100	1	IKA	25101	14,5	18,0		14,5	17,5	100	2,5	17,2	19,6-22,1	8,6-9,7	2,26	41,0-46,2	1,40x1,94		2,09	2,09	11,74	6,60	18	252			RS			G-P		1953	Tøris 600 kg. Indv. pl.bekl.
• Ics	11	86	807 7 101—807 7 189	63	IKA	25102—25190	15,5	18,0		15,5	17,5	100	2,5	16,3	19,6-22,1	8,6-9,7	2,26	41,0-46,2	1,40x1,94		2,09	2,09	11,74	6,60	18	252			RS			G-P		1954	
				27	IB	18851—18941		15,5				80	1,0	10,5	16,2	5,92	2,74	35,1	1,32x1,86		2,08	1,96	8,64	4,50					RS			G-P		1918/20	
				10	IBU	18960—19000		15,5				80		10,5	18,6	6,78	2,74	37,9	1,32x1,86		2,08	1,96	8,64	4,50					RS			G-P		1918	
				2	IF	24884—24891		14,0				80		12,2	17,3	7,28	2,38	41,2	1,22x1,96		2,45	2,25	9,22	4,50					RS			TL		1916/19	Gulvriste
				13	IKG	24462—24714		11,0				80	1,0	14,0	14,5	6,11	2,38	29,6-30,5	1,22x1,96		2,03-2,10	2,03-2,10	9,22	4,50	13	104			RS			TL		1914/19	1 vogn midl. omnr. til 080 0 449
				3	IKP	24804—24826		11,0				80	1,0	15,0	15,8	6,61	2,38	32,0-33,0	1,22x1,96		2,03-2,10	2,03-2,10	9,19	4,70	14	112			H			TL		1931/32	
				2	IKS	24901—24902	14,5	16,0		10,0		100	1,5	17,3	22,9	9,15	2,51	50,5	1,40x1,92		2,20	2,20	11,90	6,00	18	200			RS			G-P		1926/27	
				11	IKT	24567—24660		11,0				70	1,0	15,0	14,5	6,11	2,38	29,6-30,5	1,22x1,96		2,03-2,10	2,03-2,10	9,22	4,50	13	104			RS			G-P		1911/14	
			Antal	191																															
			Beholdervogne																																
• Uahk	20	86	721 1 000—721 1 002	3	U	39501—39503		26,0				70		18,0				26,6					10,99	5,50					H		TL			1926	²) Oliebeholdervogn
• Ucs	20	86	910 6 000—910 6 022	21	HD	38131—38789	19,0	23,0	27,0	19,0	23,0	100		12,5				2x15,0					9,26	6,00					RS			G-P		1944/50	²) Pulverbeholdervogn
• Ucs	21	86	910 6 018—910 6 019	2	HD	38669—38758	19,0	23,0	27,0	19,0	23,0	100		12,5				2x15,0					9,26	6,00					RS			G-P		1949/50	²) »
• Ud	21	86	901 0 600—901 0 683	42	U	39601—39683		21,0				70		9,7				26,5					8,10	4,20					H		TL, G³)			1920/24	²) Råsukkerbeholdervogn
• Uhk	20	86	701 3 000—701 3 002	3	U	39521—39523		18,5				70		12,1				22,0					8,80	4,50					RS		TL, G³)			1942	²) Oliebeholdervogn
	30	86	945 0 600—945 0 601	2	PB	10995—11076		19,5				80		10,5	2x5,5 m³			11,0					9,02	5,00					H		G			1947	Transportvogn for bremsesand
			Antal	73																															
			Specielle vogne																																

•Tdgs	21	86	574 0 000—574 0 019	20			19,5 23,5 27,5	19,5 23,5	100		12,6				38,0				9,64	6,00			RS	G-P	1966	Selvtømmende m. tag, der kan åbnes
•Tdgs	21	86	574 0 020—574 0 085	66			19,0 23,0 27,0	19,0 23,0	100		13,1				38,0				9,64	6,00			RS	G-P	1968	» » » » » »

Samlet antal lukkede godsvogne 6878 pr. 30/9 1969.

2. Åbne vogne

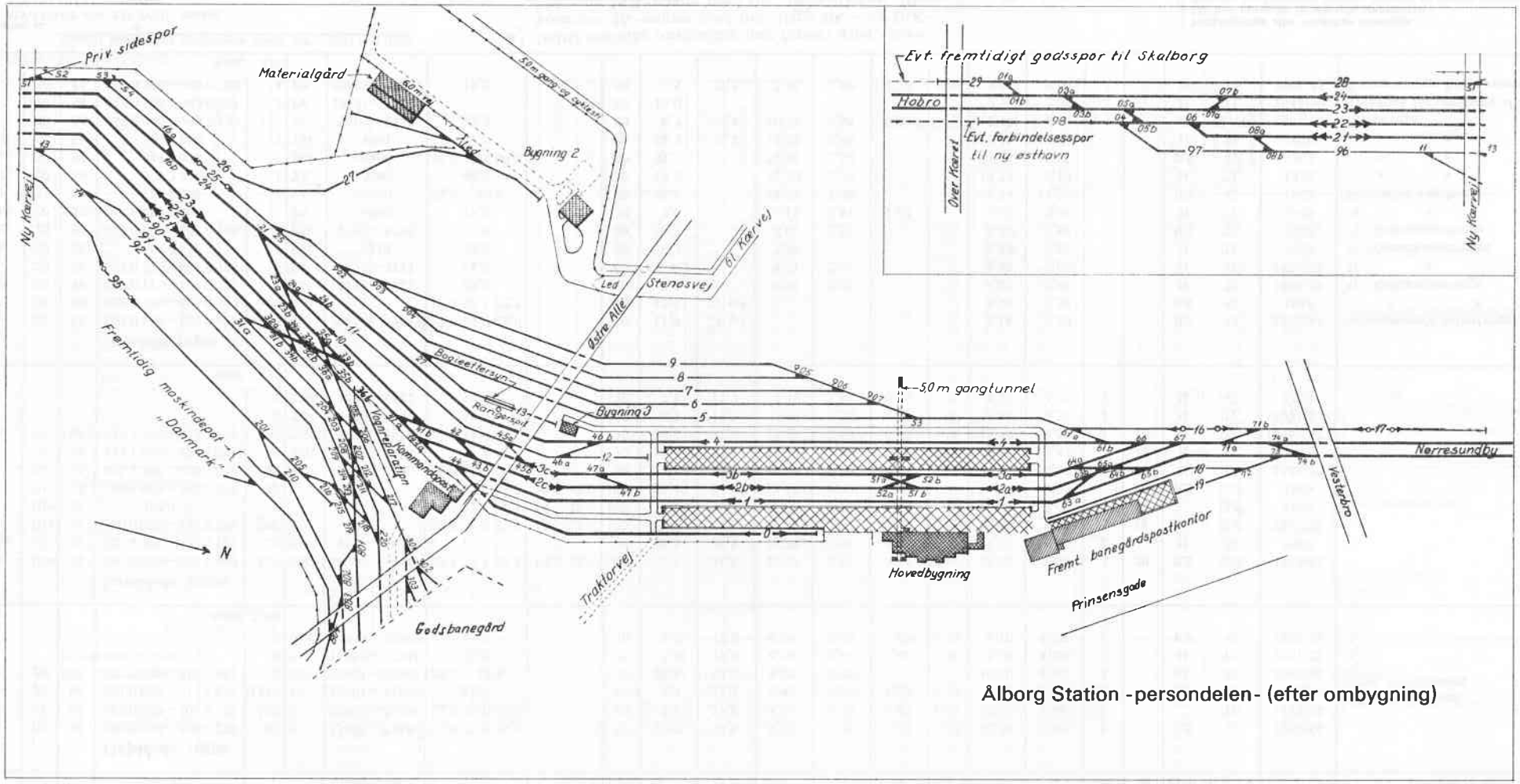
Nyt litra	Regime nr.	Styrelses nr.	Nyt vognnummer (lavest—højest)	Antal vogne	Gl. litra	Gl. vognnummer (lavest—højest)	Lastgrænse A	Lastgrænse B	Lastgrænse C	Lastgrænse S A	Lastgrænse S B+C	Maks. hastighed Km/t	Tara ca. t	Bundflade m²	Rumfang m³	Læsselængde m	Læssebredde m	Sidehøjde m	Døråbning m	Længde over puffernes stødflader m	Akselafstand m	Antal aftagelige endevægge Stk	Antal side- og endestøtter Stk	Bremse: Rangerskrbr. RS	Bremse: Håndbr. H	Bremse: Trykluftledn. TL	Bremse: Godstogsbr. G	Bremse: Gods- og persontogsbr. G-P	Byggeår	Bemærkninger
			Højsidede vogne																											
•E	01	86	500 0 000—500 0 299	300	E	53400—[53499]	21,0	25,0	29,0			80	10,9	24,0		8,76	2,76	1,49	1,80	10,50	5,40	1		RS			G		1959/66	
•E	01	86	502 0 000—502 0 399	398	E	52000—52399	22,0	26,0	30,0			80	9,6	24,0		8,76	2,76	1,49	1,80	10,00	5,40	2					TL		1958/59	
•Elo	20	86	511 0 000—511 1 654	1488	PB	10001—11655		21,0				80[4]	9,4	21,5		7,65	2,80	1,20	1,50	9,02	5,00	2		H			G		1942/50	{40 Elo-vogne med press. overdækning
•Elo	20	86	512 7 400—512 7 401	2	PD	27401—27402	21,5	23,0				70	10,4	24,0		8,72	2,75			10,10	6,00	2		H			G		1941/42	[2]
				3	PJ	16855—17146		15,5				70	7,4	19,0		6,79	2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	2		H			TL		1921/23	[2]
				3	PJR	13933—13980		15,5				70	8,2	19,0		6,79	2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	1		RS			G		1921/23	[2]
			Antal	2194																										
			Lavsidede vogne																											
•Kbs	01*	86	333 0 000—333 0 449	449	KS	60000—60449	19,5	23,5	27,5	19,5	23,5	100	12,5	34,6		12,50	2,77	0,45	[1]	13,96	8,00		20	RS			G-P		1958/65	
•Kklm	21	86	323 0 101—323 0 121	20	TF	8101—8121		17,5				80	10,3	28,8		10,70	2,68	0,43	[1]	12,10	6,80	2		H			G		1947	
•Ks	01*	86	330 0 000—330 0 299	299			19,5	23,5	27,5	19,5	23,5	100	12,5	34,6		12,50	2,77	0,45	[1]	13,86	8,00		16				G-P		1967/69	
•Ks	01*	86	330 0 275	1			18,5	22,5	26,5	18,5	22,5	100	13,1	34,6		12,50	2,77	0,45	[1]	13,86	8,00		16				G-P		1968	
•Rs	31	86	390 0 000—390 0 039	40			39,0	47,0	55,0	39,0	47,0	100	25,4	51,0		18,50	2,70			19,90	14,86		20	RS			G-P		1969	
•S	31	86	420 1 000—420 1 039	40	TGS	9201—9240	40,0	42,0				80	23,6	53,8		19,90	2,70	0,45	[1]	21,30	14,20	2	16	H			G		1941/50	
•Sk	20	86	425 1 000—425 1 019	9	TGT	8977—8994		31,5				70	18,5	37,8		15,10	2,50	0,45	[1]	16,43	10,44	2	12	H			TL		1931	
Skm	20	86	425 2 105—425 2 175	30	TGC	8905—8970		31,5				70	16,6	31,0		12,40	2,50	0,45	[1]	13,73	9,50	2	10	H			TL		1896/1927	
				9	TD	8475—8846		13,0				70	6,3	17,7		7,50	2,36	0,30	[1]	8,83	4,20	2		H			TL		1907/1924	
				2	TDB	8437—8442		13,0				70	7,8	17,7		7,50	2,36	0,30	[1]	8,83	4,20	2		H			G		1924	
			Antal	899																										
			Specielle vogne																											
•Fd	20	86	602 0 550—602 0 699	150	Fd	59550—[59649]	20,0	24,0	28,0			80	11,9	25 m³						9,14	5,50			RS			G		1962/65	Selvtømmende ballastvogn
•Fd	20	86	602 0 700—602 0 749	50			19,5	23,5	27,5			80	12,3	25 m³						9,14	5,50			RS			G		1966	» »
•Fdk	20	86	607 0 712—607 0 721	9	PS	9712—9721		20,0				60	9,4			6,01	2,55			6,83	3,60			H			TL		1928/29	[2] Kultransportvogn
•Fdk	20	86	607 0 723—607 0 733	6	PS	9723—9733		18,0				60	9,4—10,2			6,01	2,55			6,83	3,60			H			TL		1931/41	[2] »
•Fdk	20	86	607 0 815	1	PSL	9815		20,0				60	8,3			5,50				6,83	3,60			H			TL		1928	[2] Grustransportvogn
•Fdk	20	86	607 0 797—607 0 798	2	PSR	9797—9798		18,0				60	10,3			6,01	2,55			6,83	3,60			RS			TL		1942	[2] Kultransportvogn
Fdkk	20	86	607 0 803	1	PV	9803		15,5				70	7,8			5,15	2,81	1,62		6,61	3,50			H			TL		1920	[2] »
•Uai	31	86	929 2 000	1	Sd	69600	33,5	40,0				80	30,5			18,60	3,00			19,84	13,96			RS			G		1962	Forsænket vognbund
•Uai	20	86	929 3 000	1	TK	10000		40,5				70	19,2			12,50	2,58			13,73	9,10			H			TL		1920	» »
•Uai	31	86	989 0 000	1	Sad	69400	58,5	70,5	80,0			80	37,5			21,80	2,50			23,04	15,90			RS			G		1962	» »
•Uai	31	86	989 1 000	1	TM	9991		47,0				80	34,3	52,8		18,20	2,90			19,50	12,00			H			TL		1956	» »
	30	86	943 2 000—943 2 129	127	TF	8001—8149		17,5				80	9,7	28,8		10,70	2,68	0,43	[1]	12,10	6,80			H			TL-G[3]		1932/50	Ballastvogn
	30	86	945 0 500—945 0 501	2	PB	10191—11489						80	10,0							9,02	5,00			H			TL		1943/50	Trykvogn for opretning af trælæs
	30	86	945 0 700—945 0 703	4	PB	10609—11519		19,5				80	9,5	21,5		7,65	2,80	1,20	1,50	9,02	5,00			H			G		1943/47	Transportvogn for bremsesand
			Antal	356																										

Samlet antal åbne godsvogne 3449 pr. 30/9 1969.

Regime nr.
*
01 RIV-EUROP eller RIV-POOL mærket.
11 RIV-INTERFRIGO mærket.
21 RIV »
20 Kun til indenlandsk trafik.
30 Tjenestegodsvogn.
31 RIV-mærket; forhøjet vognleje.

4) Indtil endelig ommaling har fundet sted, forekommer IA-vogne med int. litra Hk - og IAK-, IAL- og IAR-vogne med int. litra Hks-u, Hks-v og Hks med numre i andre nummerseriet end angivet i denne oversigt.

[1] Nedklappelige eller aftagelige sidevægge.
[2] Må kun anvendes til specielle transporter.
[3] Vognene har forskellige bremser indenfor de nævnte systemer.
[4] Vogne med glidelejer 70 km/t.



Ålborg Station -persondelen- (efter ombygning)

rant »Lysemosen« – med lækre retter og mellem blomster og levende lys – holdtes en festlig jubilæumsafslutning.

Her slappede vi af med god samvittighed, da en historisk og begivenhedsrig dag var godt afviklet.

Jens Møller.

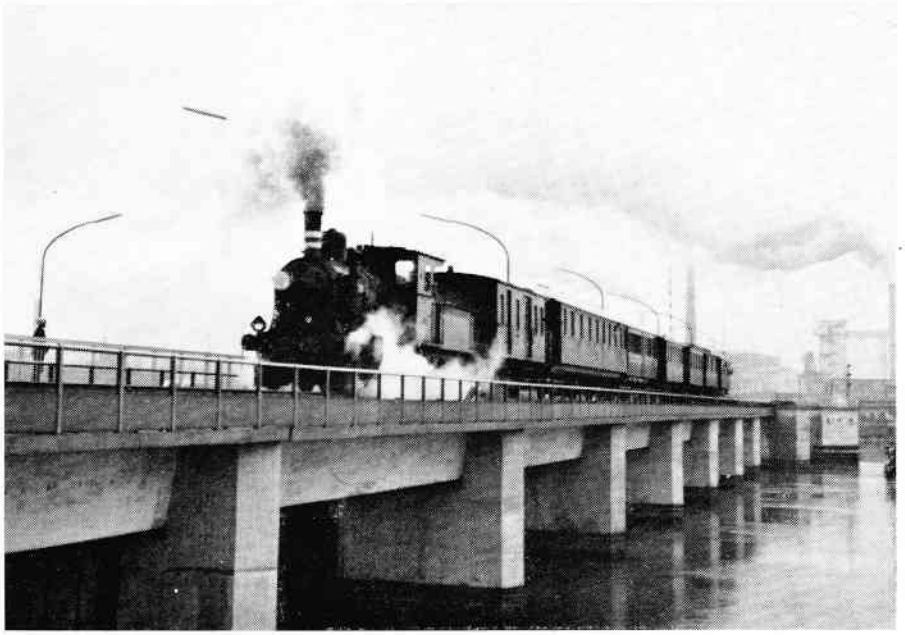
Lidt flere fakta om jubilæumsdagen

Det blev sent, før de sidste medlemmer af arbejdsholdet kunne gå til køjs – søndag morgen – næsten på samme tid, hvor andre stod op. »Oppe med hønsene« – eller endda før – var direktør S. D. Brandt, trafikinspektør C. Fisker, værkmester H. Magnussen og overhåndværker Verner Christensen – for d'herrer fra Lollandsbanen tog turen til Maribo – via København – for at se, at alt gik vel til på DSB-strækningen. Og det gjorde det; at DSB-lodsen hed Arne Jacobsgaard og er søn af Lollandsbanens tidligere trafikinspektør var måske en tilfældighed?

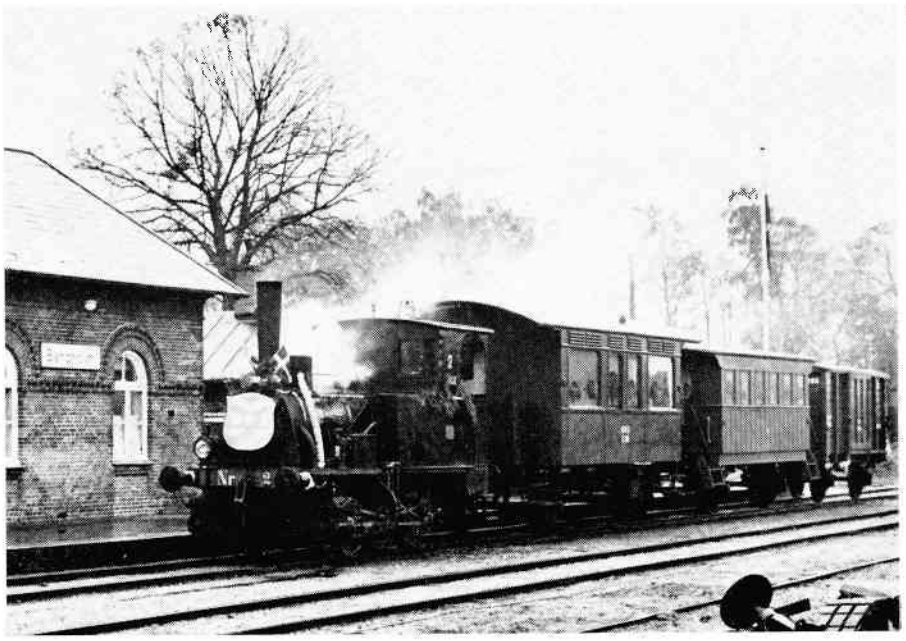
Det nydelige Y-tog vakte – som ved tidligere lejligheder – megen opmærksomhed på København H. – og undervejs til Nykøbing Fl. – og så kørte det som en drøm. Ved ankomsten befordrede toget i alt 125 rejsende – og yderligere et halvt hundrede mødte op til »veterantoget«, der fremførtes af »nr. 19«.

»Stationsforstander« Povl Yhman havde landets første og hidtil eneste »levende fremskudte signal« anbragt foran Bandholm station – tre våde, forkomne medlemmer, der rapporterede – pr. en for tilfældet anbragt telefonlinie – at togene nærmede sig.

Lidt over hundrede gæster og medlemmer fejrede MBJ lunt og hyggeligt inden døre – i det smukt restaurerede »Bandholm Hotel«. Talernes antal var legio: Formanden, Birger Wilcke bød velkommen – Stiftsamtmand P. H. Lundsteen overbragte Lollandsbanens lykønskning til det 100-årige fødselsdagsbarn – og afleverede LJ's gave: Den nyrestaurerede godsvogn fra 1874 – LJ Lc 195 – Greve Adam W. Knuth mindedes de mænd, der havde taget initiativet til anlægget af MBJ – og takkede foreningen for »det friske pust«, der var tilført Lollands turisme, takket være »Museumstoget« – Direktør S. D. Brandt takkede bl. a. foreningen for den værdige måde, man bevarede materiellet på – til glæde for eftertiden – og sluttede af med at forære DJK en bogiepersonvogn: LJ CA 16 – Borgmester Werner Larsen havde foruden varme borgmesterord – en check med fra Maribo kommune – og derefter fulgte hilsenerne og lykønskninger fra: Direktør E. Hjortkjær, redaktør Verner Hansen, trafikkontrollør H. O. Jensen, ingeniør Stig Thoke-Jensen, byretsdommer Jul. Paulsen og direktør

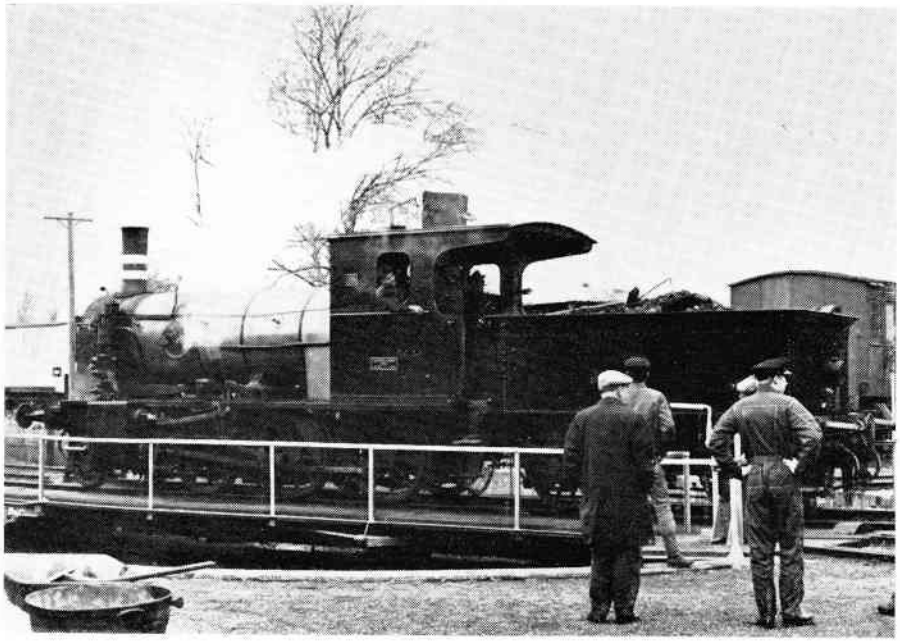


5

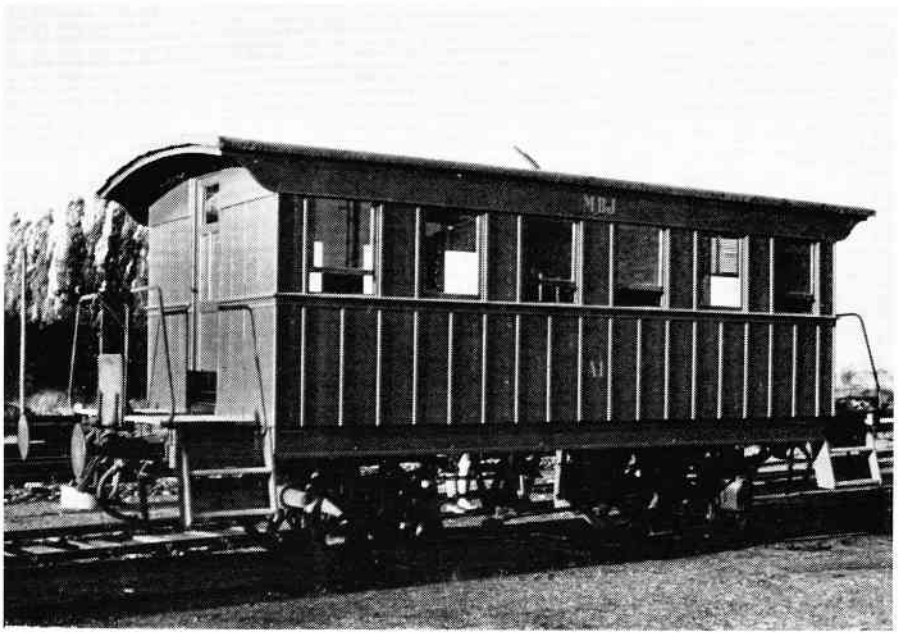


6

7



8



Erik Johansen. På foreningens vegne takkede P. Thomassen og E. B. Jonsen.

Telegramhilsener var der fra: Generaldirektør P. E. N. Skov, museumsforstander W. E. Dancker-Jensen, Jernbanemuseet og Helsingør Jernbaneklub – og sidst men ikke mindst fra fhv. driftsbestyrer K. Knudsen, VVGJ – og den lød sådan:

Hestebanen blev aldrig udført,
men i hundred år har du kørt –
skønt »nedlagt« du holder dampen oppe –
gid sent du rigtig »stoppe«.
På fødselsdagen vi hylder veteranen
og sender en hilsen til Bandholmbanen,
som stadig fløjter og »futter« af sted,
så publikum glædes og mores derved.

Billedtekst:

1. *Nr. 19 med »Nykøbingstammen« på vej fra Maribo til Nykøbing (v/ Radsted).*
Foto: Gunnar W. Christensen.

2. *Nr. 19 og nr. 2 på Bandholm station.*
Foto: H. E. Pedersen.

3. *Stiftsamtmand Lundsteen og foreningens formand »reddede« sig hver en forkølelse ved at køre med på maskinen.*
Foto: Grete Chorfitzen.

4. *LJ's Y-tog på København H.*
Foto: Grete Chorfitzen.

5. *Nr. 19 og »Nykøbingstammen« passerer »Frederik d. IX's Bro«.*
Foto: Tom Lauritsen.

6. *Nr. 2 med »Jubilæumsstammen« ankommer til Bandholm station.*
Foto: H. E. Pedersen.

7. *Nr. 19 ankommer til maskindepotet i Maribo – efter lørdagens prøvekørsel. (Bemærk den umalede kedel).*
Foto: Kjeld Chorfitzen.

8. *MBJ's »stolthed«: Den ny-restaurerede MBJ A 1.*
Foto: Asger Bergh.

Hovedindtrykket af betænkningen er, at man har søgt at dele sol og vind lige og hverken har været overdrevent jernbanevenlige eller det modsatte. Derimod synes man i noget for høj grad at have behandlet banerne efter et bestemt skema uden at tage fuldt tilstrækkeligt hensyn til lokale eller egnsplansmæssige hensyn, ligesom man i noget for høj grad har lagt vægt på det ene synspunkt, om en indskrænkning af driften kunne medføre en pekuniær fordel for statsbanerne selv. Videre kan det hævdes, at betænkningen i nogen grad forekommer fantasiforladt, og der hverken er fundet eller gjort forsøg på at finde nye driftsformer, der måske kunne medføre et bedre driftsresultat for den enkelte strækning. Det er stadig de snart herostratisk berømte Mo-vogne, der bliver ved at gå igen, medens spørgsmålet om anvendelse af skinnebusdrift som altid er tabu inden for statsbanerne. Nægtes kan det jo ikke, at statsbanerne altid har været dårlige som ledere af driften på sidebaner, og at man i denne henseende langt har overgået en række privatbaners ledelse. En så ringe køreplan og et så ringe materiel, som man gennem årene har været udsat for på statsbanernes sidelinier, vil man sjældent træffe på en privatbane, medens samtidig driftsresultaterne på grund af overførslen af et reglementssystem, der passer for stærkt trafikerede baner har medført, at driften har været unødigt dyr. Man kan her bare se på, hvorledes det er gået på Sydfyn, hvor statsbanerne overtog privatbanenettet i 1949 og på Lolland, hvor et reorganiseret privatbaneselskab overtog driften i 1954, eller for at være endnu mere ondskabsfuld, kan man jo prøve at sammenligne driften af privatbanen mellem Tølløse og Høng med nabostatsbanen fra Kalundborg til Slagelse. Det er ret symptomatisk, at privatbanen synes at kunne fortsætte at køre persontog mellem Høng og Slagelse, medens statsbanerne pakker kortene sammen.

Endelig forekommer det mig at være en mangel ved betænkningen, at man i for høj grad foretager sine undersøgelser og analyser ud fra den trafikform, der for øjeblikket findes på banen og ikke fremkommer med nogle betragtninger over, hvorledes forholdene ville være, hvis man hidtil havde drevet de pågældende strækninger på anden måde. F. eks. forekommer det ulogisk og lidet tilfredsstillende, at man foreslår strækningen Herning–Skjern bibeholdt såvel som person- og godsbane, medens man foreslår strækningen Herning–Viborg fuldstændig nedlagt, uanset at persontrafikken mellem Herning og Viborg er væsentlig større end mellem Herning og Skjern, hvis man lægger statsbanernes rutebiltrafik sammen med togtrafikken. Det kan dog ikke være et argument for at nedlægge den bedste af strækningerne, at man allerede tidligere – uvist af hvilken årsag – har lagt hovedparten af persontrafikken over på landevejen, der i øvrigt pudsigt nok ligger dårligere for de større bybebyggelser end stationerne. Det er jo et gammelt – men ikke fint – trick, at først ødelægger man toggangen på en bane, og så undersøger man bagefter dens trafik og finder, at den har været faldende i de senere år.

Ud fra de således givne forudsætninger har udvalget fremsat følgende forslag:

a) **Slagelse–Næstved.** Nedlæggelse af persontrafikken over hele strækningen og fuldstændig nedlæggelse af strækningen Næstved–Dalmose, medens strækningen Slagelse–Dalmose bibeholdes som godsbane i forbindelse med godsbanen Dalmose–Skælskør. Ved fuldstændig nedlæggelse påregnes en besparelse på 1,9 mill. kr. (uden afskrivning og forrentning) og ved det af udvalget fremsatte forslag 1,4 mill. kr. Lokaltrafikken anses for ringe til at begrunde persontrafikkens opretholdelse, medens person-transittrafikken kan afvikles dels med rutebiler, dels over Ringsted–Næstved.

Jerslev – på strækningen Værslev–Slagelse (1960).
Foto: P. Thomassen.

b) Nedlæggelse af persontrafikken mellem **Slagelse og Kalundborg** og eventuel fuldstændig nedlæggelse af strækningen Værslev–Gørlev, da godstrafikken over denne strækning angives at være ringe, hvilket ikke harmonerer med baneplansudvalgets betænkning, hvorefter der skulle være en betydelig godstrafik fra Kalundborg til stationer vest for Storebælt. Forskellen ligger dog ikke i trafikkens bortfald, men i at man i de seneste år har ført trafikken over Roskilde, hvilket betænkningen klogeligt undlader at omtale. Man må erkende, at hvis denne art af trafik i fremtiden vil være af betydeligt omfang, synes det at være en temmelig betydelig omvej at sende den over Roskilde. For strækningen Høng–Slagelses vedkommende peges på muligheden af at fortsætte persontrafikken med Høng–Tølløse-banes tog og for denne jernbanes regning.

Det må erkendes, at forslaget med den overførsel af persontrafikken til landevej, der allerede har fundet sted, ikke vil gøre større forskel fra den nuværende situation. Til gengæld vil besparelserne heller ikke udgøre mere end 0,8 mill. kr.

c) Uanset at trafikken over strækningen **Herning–Skjern** er ret ringe, foreslår man i modsætning til baneplansudvalget, at strækningen bibeholdes, hvilket hænger sammen med, at man forventer, at den får forøget transitbetydning efter strækningen Laurbjerg–Brammings bortfald. Hvilken betydning det kan få i modsat retning, at strækningen Herning–Viborg foreslås nedlagt, omtales ikke.

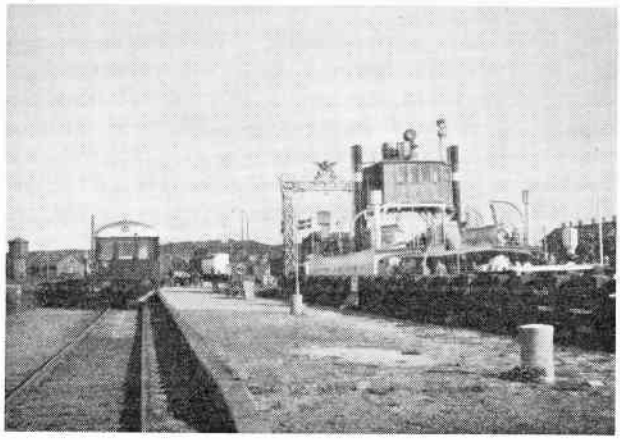
d) Strækningen **Viborg–Herning** foreslås som nævnt nedlagt, dels fordi der herved kan opnås en besparelse på henved en million kroner, dels fordi opretholdelse af den nuværende trafik vil kræve en betydelig sporfornyelse. Med de store transporter af militært personel og den stadig voksende betydning af Herning som industriby, forekommer forslaget ikke meget vidtskuende, og man kunne spørge sig selv, om trafikken ikke ville kunne afvikles bedre med indsættelse af hyppige lette skinnebustog, f. eks. af den på Høng–Tølløse banen anvendte type, end med ofte overfyldte busser.

e) Strækningen **Randers–Ryomgård** foreslås omdannet til godsbane. Den lokale persontrafik er ret ubetydelig og transittrafikken ødelagt ved den nuværende køreplan. Nogen undersøgelse af mulighederne for en forøgelse af trafikken ved bedre togforbindelser med lette skinnebus-iltog i forbindelse med færgerne er ikke foretaget.

Grindsted station (1953). *Foto: Birger Wilcke.*

f) Af strækningen **Laurbjerg–Bramming,** der allerede behandledes i 1936-kommissionens betænkning, foreslås strækningen Laurbjerg–Grindsted helt nedlagt, medens strækningen Grindsted–Bramming foreslås omdannet til godsbane. Der vil hermed spares et beløb af mellem 4 og 5 mill. kr. årligt. Det kan næppe bestrides, at den nuværende trafik ikke kan begrunde en i høj grad urentabel trafikering af banen; men spørgsmålet er dog, om det på langt sigt ikke er uheldigt at nedlægge en tværforbindelse af denne art, der på mange måder må siges at høre til fjernbanenettet og skaber en udmærket forbindelse mellem Nordjylland og Sydvestjylland. Grindsted og Brande er begge byer i stærk vækst, og det synes noget uheldigt, at den førstnævnte efter Varde–Grindsted-banens forventede nedlæggelse skulle blive helt uden jernbanetrafik, bortset fra godssporet til Bramming.

g) For **Sallingbanens** vedkommende foreslås banen opretholdt som godsbane. Når man tænker på de udgifter, der er afholdt i forbindelse med omlægningen af jernbanerne ved Skive, turde det jo også være en slem bid for skatteyderne at sluge, hvis banen få år efter blev helt nedlagt, men det må vist være klart, at også godsbanen kun har en kort levetid, når om få år den nye bro over Sallingsund endelig bliver en realitet. Efter broens åbning er fortsættelsen af færgesejladsen mellem Glyngøre og Nykøbing næppe mulig, og så er der vel formentlig for lidt tilbage selv til en godsbane. At som foreslået indskrænke færgesejladsen allerede nu til sejlads med godsvogne alene forekommer naturligt. Hele den store bil- og persontrafik til Mors er forlængst tabt til den private færgerute mellem Pinen og Plagen.



Glyngøre »færgestation« – med M/F Morsø. (1962).
Foto: P. Thomassen.

h) Banen **Tønder–Tinglev** foreslås i modsætning til baneplansudvalgets betænkning opretholdt som godsbane, idet det viser sig, at forbedringen af regnskabet ved fuldstændig nedlæggelse ikke er væsentlig større end ved omdannelse til godsbane. Af hensyn til ønsket om at sikre beskæftigelsen i grænseegnene og støtte industriudviklingen i Tønder må dette forslag hilses med tilfredshed. Det er i øvrigt vanskeligt at se, at persontrafikken på denne banestrækning ikke skulle kunne afvikles med et enkelt skinnebussæt fra ubetjente stationer. At der skulle kunne spares op mod en million kroner ved i stedet for en sådan trafik at anvende rutebiler er næppe tilfældet.

i) Strækningen **Rødekro–Åbenrå** foreslås omdannet til godsbane. Dette er uden større betydning, da persontrafikken i forvejen afvikles med rutebiler bortset fra søndag aften, hvor trafikken er så stor, at man hidtil har fundet det mere praktisk at anvende tog.

k) Såvel person- som godstrafikken på den sidst nævnte strækning, **Vojens–Haderslev,** foreslås opretholdt.

Alt i alt vil gennemførelsen af udvalgets indskrænkninger af jernbanedriften kun medføre besparelser på ca. 12 mill. kr. Om dette resultat svarer til det tab, det vil være at indskrænke jernbanedriften så stærkt, som der her er tale om, kan der sættes spørgsmålsegn ved; men på den anden side må det erkendes, at en del af de foreslåede indskrænkninger forekommer mindre urimelige end flere af de senere års andre banenedlæggelser, f. eks. Nyborg–Svendborg. Det må, med den politiske tendens, der er for tiden, antages, at forslaget i hovedsagen vil blive gennemført, og man må jo så trøste sig med, at det kunne være gået endnu værre.

*

Den 1. april udgjorde længden af det af statsbanerne drevne banenet 2.353,7 km samt 169,2 km godsbane, i alt 2.522,9 km. De nu undersøgte sidebanestrækninger har en samlet længde på 405,1 km, hvoraf 175,4 km foreslås nedlagt og 191,3 km omdannet til brug udelukkende for godsbefordring.

Efter fremsættelsen af den nu foreliggende betænkning vil sidebaneudvalget indlede tilsvarende undersøgelser af følgende sidebanestrækninger:

Århus–Ryomgård–Grenå
Struer–Thisted
Varde–Skjern–Holstebro
Bramming–Tønder

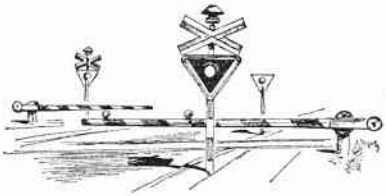
Herudover vil økonomien omkring følgende godsbaner:

Skjern–Videbæk
Viborg–Løgstør
Tommerup–Assens
Ringe–Fåborg

blive belyst.

*

Statsbanernes »syn på sagen« kan der læses om i »Vingehjulet«, nr. 17/69.



Kommende møder og udflugter

Der var ikke blevet arrangeret nogen »juleudflugt« i år, hvis ikke en række unge initiativrige medlemmer havde taget affære. Nu køres der på HTJ, søndag den 14. december, men herom skulle alle medlemmer være underrettet ved særlig skrivelse.

C 708 kommer ikke ud at køre mere – og det sidste DJK-udflugtstog øst for Storebælt fremført af DSB-ejet damplokomotiv er afgået – men der er al mulig grund til at se frem til foråret 1970, der gerne skulle bringe os udflugter i Jylland – R-maskine på strækningen Bramming–Brande og N-maskine på strækningen Vejle–Herning. Det vender vi tilbage til.

Søndag den 18. januar kl. 10 præcis i Statsbanernes Kino »Den vide verden« på Københavns Hovedbanegård.

Films-matiné – forevisning af en række danske (bl. a. »Farvel til dampen«) og udenlandske jernbanefilm. (Entré: Kr. 2,–).

Onsdag den 4. februar kl. 19.30 i »Industripalæet«, Albanitorv, 5000 Odense.

»Nytårsmøde« arrangeret af DJK's fynske afdeling – med bl. a. filmsforevisning, lysbilledforevisning, forskellige konkurrencer med præmier og fælles kaffebord. (Medlemmernes familie og venner er meget velkomne.)

Torsdag den 5. februar kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

Foredrag af amanuensis Aage Trommer om: »Jernbanesabotagen i Jylland i 1944–1945«.

*

Tag Deres 1970-lommebog eller -kalender frem med det samme – og notér ovennævnte arrangementer.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB Statsbanerne

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

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 6 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7685/7185 – 7690/7190.

2 stk. damplokomotiver, E 987 og 996, er overflyttet fra 1. til 2. distrikt

Damplokomotiv F 479 er udrangeret (stillet til rådighed for AB).

Diesel-elektrisk lokomotiv Mx 1022, der i en periode i august var udlånt til 2. distrikt, er atter hjemmehørende i 1. distrikt.

Diesel-mekanisk traktor nr. 71 (95 hk) er udrangeret. (Ophugges i Hedehusene).

6 stk. elektriske motorvogne Mm 710, 723, 724, 725, 727, 728 og 4 stk. mellemvogne Fm 883, 884, 887, 888 samt styrevogn Fs 910 er udrangeret.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 2 stk. personvogne (2. klasse og rejsegodsafdeling), litra BD nr. 82–84 018 (stationeret i 2. distrikt) og 82–84 019 (stationeret i 1. distrikt), 8 stk. personvogne (1./2. klasse), litra AB nr. 39–80 000 – 39–80 007 (samtlige stationeret i 1. distrikt), 3 stk. åbne bogiegodsvogne (flade med nedklappelige støtter og endevægge), litra Rs 390 0 037 – 390 0 039 samt 36 stk. specielle lukkede godsvogne (selvtømmende – med tag, der kan åbnes), litra Tdgs nr. 574 0 050 – 574 0 085. Fra »Centralværksted København« er leveret 2 stk. personvogne (2. klasse-styrevogn), litra Bhs nr. 29–27 827 (ombygget fra Cl 1588) og Bhs 29–27 828 (ombygget fra Cl 1610) (begge stationeret i 2. distrikt) samt 3 stk. rejsegodsvogne, litra Dah nr. 92–28, 103, 105, 106 (ombygget fra postvogn Da 5021, 5023 og 5024). Fra »Fr. Kaminski«, Hameln, er leveret 2 stk. beholdervogne (privatejet: »Dansk Svovlsyre- og Superphosphatfabrik A/S«): 072 8 044 og 072 8 045; fra »Waggonfabrik Uerdingen AG«, Krefeld-Uerdingen, er leveret 1 stk. beholdervogn (privatejet: »Hede Nielsen A/S«): 072 8 101; fra Sverige er indkøbt (brugt) 1 stk. beholdervogn (privatejet: »Dansk Sojakagefabrik A/S«): 070 1 576.

El-varme-udstyret i Av-vognene nr. 38–51, 331, 332, 334–337, 340 er fjernet – af den årsag er 5.–8. ciffer i den internationale nummerering ændret til »*38–61*«; disse vogne samt Av nr. 38–61 333 er overflyttet fra 1. til 2. distrikt. (RIC-mærkningen slettedes samtidig.) I forbindelse med ændring af postvognsløb er Da nr. 90–28 004 og Dd 90–68 213 overflyttet fra 1. til 2. distrikt; Dk nr. 5905 – stationeret i 1. distrikt – er udbyttet med Dk nr. 5911 og

5912 – vognene har dog stadig »værkstedsområde Århus«.

10 stk. person- og postvogne er udrangeret: CP 2807, 2818, 2850, 2863, 2890, 3201 – CRS 3678 – DH 5307, 5308, 5317.

Oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1969« (»Jernbanen«, nr. 5/69) kan à jourføres efter ovenstående. »Stationeringslisten« over statsbanernes trækkraftenheder, *der medfølger som bilag,* afløser det tidligere »traktionsbilag«.

*

Pr. 30. september bestod vognparken af:

907 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I juli kvartal er der tilgået driften 10 vogne, og der er udrangeret 7 vogne.

191 stk. post- og rejsegodsvogne. I juli kvartal er der udrangeret 3 vogne.

6878 stk. lukkede godsvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 36 vogne – og en afgang på 33 vogne.

3449 stk. åbne godsvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 3 vogne – og en afgang på 13 vogne.

463 stk. specialvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 14 vogne: Nr. 201–205 (M/2) »Brovægtsprøvevogne«, nr. 1120–1127 (B/2) »Svelletransportvogne«, nr. 1191 (B/2) »Transportvogn for banetjenesten« (mekanisk sporombygningsmateriel) – og en afgang på 2 vogne: »Sneplov« nr. 21 (B/2), nr. 644 (M/1). Oversigten over specialvogne i bilaget til »Jernbanen«, nr. 4/67, kan rettes efter ovenstående.

3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt *690 stk.* privatejede godsvogne (hvoraf 1 stk. er lejet af DSB). I juli kvartal er sket en tilgang på 4 vogne: 1 stk. 070 1, 3 stk. 072 8 – og en afgang på 5 vogne: 1 stk. 022 0 (tidl. ZF), 4 stk. 070 0 (tidl. ZE).

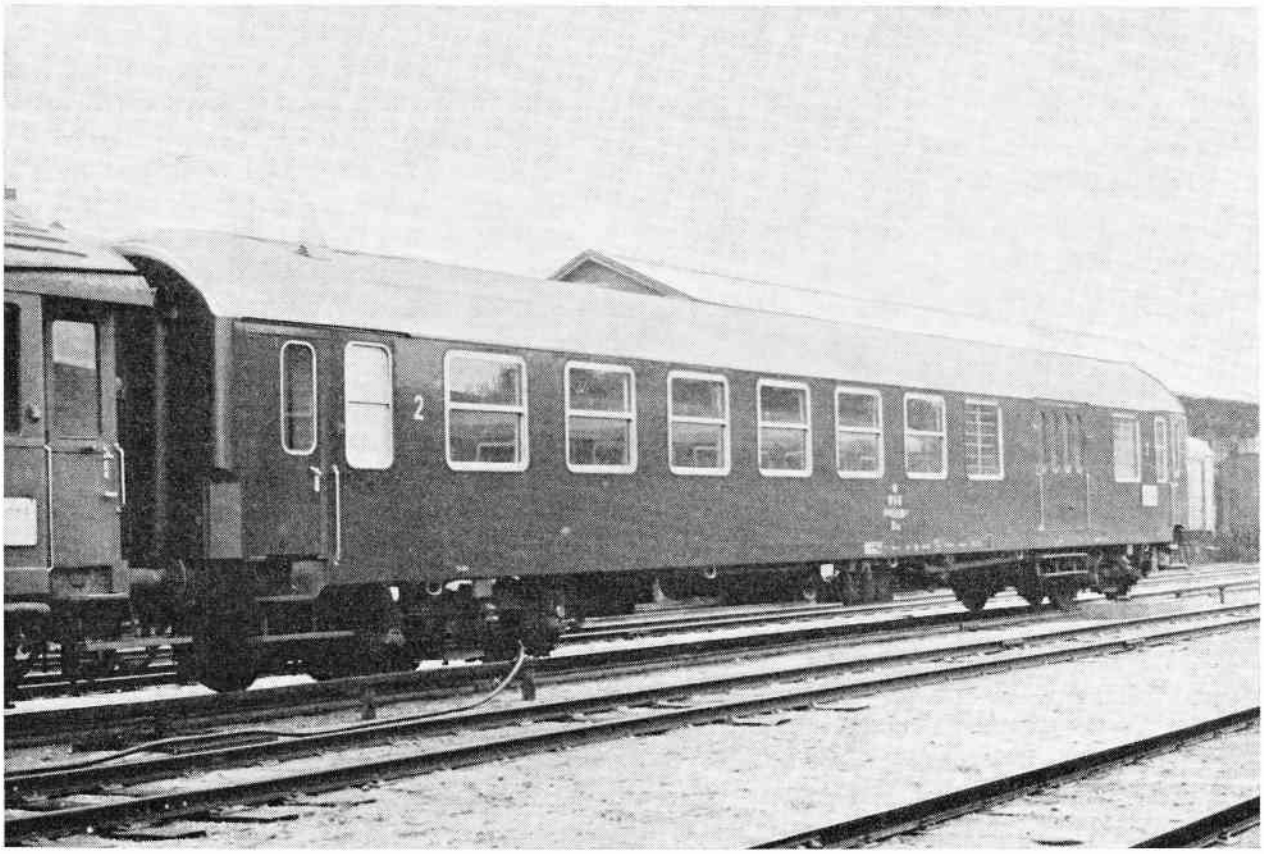
*

Oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1969«, *der medfølger som bilag,* er à jourført pr. 30. september. I finansårets første halvdel – siden rettelsesoversigten i »Jernbanen«, nr. 4/69 – side 16 – er 63 nye godsvogne taget i brug (samt 1 stk. – Gklm 111 8 753 – atter ibrugtaget), 127 vogne er udrangeret eller ombygget til specialvogne og 38 vogne er ombygget til andre vogntyper.

*

Dampdriften i 2. distrikt »synger nu på sidste vers«. I vinterkøreplanen er kun to maskiner i løb i følgende tog: 2711 (Fredericia Rbg. afg. 5.45 – Herning ank. 9.57) – 2740 (Herning afg. 18.30 – Fredericia ank. 20.38) og 2042 (Fredericia Rbg. afg. 4.11 – Nyborg ank. 6.25) – 2043 (Nyborg afg. 11.58 – Fredericia Rbg. ank. 15.57); togene 2711/2740 fremføres normalt af R-maskine og togene 2042/2043 normalt af N-maskine, kørsel med E- og H-maskine forekommer dog også; de nævnte togpar kører kun tirsdage til fredage.

I sommerkøreplansperioden var der opstillet en maskinløbsplan med i alt fem maskiner i omløb (1 stk. E, 1 stk. H og 3



Kombineret 2. klasse person- og rejsegodsvogn, litra BD. *Foto: Frank Stenvall.*

stk. N), men i takt med varmen og den derpå følgende tørke måtte man aftrappe brugen af »dampen«. Det gik først ud over togene 2711/2740, hvor E-maskinen, efter adskillige tilfælde af ildpåsættelse på hedearealer afløstes af al for hånden værende trækkraft fra MY til MH; heller ikke kørslen på strækningen Fredericia–Padborg forløb uden episoder, bl. a. truede de lokale brandvæsener statsbanerne med store erstatningskrav for de mange udrykninger.

De første MZ-lokomotiver skulle have været afleveret fra NOHAB kort før jul, men der er indtruffet en forsinkelse i produktionen, således at den første maskine i »2. serie« næppe kan afleveres til drift før omkring den 1. februar.

»Centralværksted København« har påbegyndt ombygningen af »gammelt« S-banemateriel (5. levering) – se »Jernbanen«, nr. 4/68 – side 13 – MM 804 og 813 og Fs 939 er indgået i værksted; det første moderniserede 2-vogns tog skulle være klar til drift i januar/februar.

»Centralværksted Århus« har påbegyndt motorombytningen (491 hk »Maybach-Mercedes« motor i stedet for 425 hk »Frichs« motor – se endvidere »Jernbanen«, nr. 6/68 – side 10) i MT-lokomotiver; motorombytningen på det første lokomotiv (MT 154) skete hos »Frichs«, og driftserfaringerne har – i det halve år maskinen har været i drift – været særdeles gode. Værkstedet forsyner endvidere Frichs-traktorer (Köf-type) – 1. serie (nr. 251–270) – med lukket førerhus og radiator, således at de kommer til at svare til 2. serie.

Hos »Vognfabrikken Scandia A/S« er bestilt yderligere 10 stk. 2. klasse personvogne, litra B nr. 20–84 145 – 20–84 154, til levering i perioden fra november 1970 til februar 1971. Disse vogne bliver de første seriebyggede vogne udstyret med komplet trykluftbetjent dørlukning; vognene får samtidig en forbedret type drejefoldedøre og forsynes – for at lette ind- og udstigning – med tre trin mod hidtil to.Indførelse af automatisk dørlukning ved hjælp af trykluft i almindelige personvogne har længe været planlagt, idet alle standardpersonvogne af UIC-type Y (litra A, AB, B og BD) er forberedt for et sådant dørlukningssystem. I nær fremtid vil der blive gennemført forsøg med enkelte vogne for at vinde yderligere erfaring. På grundlag af resultaterne af afprøvningen vil der blive taget stilling til, hvornår automatisk dørlukning skal indføres i større omfang. I første omgang stiler man efter at kunne gøre det i lokomotivfremførte lyntog.

»Liggevognstrafikken« mellem København og Frederikshavn og v. v. er blevet en så stor succes (med en belægningsprocent på ikke under 50 – og indsættelse af forstærkningsvogn (reservevognen) fra København på fredage og fra Frederikshavn på søndage), at der nu er truffet beslutning om at øge antallet af vogne med seks stykker. »Centralværksted Århus« udtager derfor Cc-vogne, der er i værksted for ombygning (»moderniseringsprogrammets 3. serie«), og indretter dem med faste liggepladser og vaskerum. Vognene (Bgc nr. 59–64 003 – 59–64 008) skal være klar til indsættelse fra sommerkøreplanens ikrafttræden den 31. maj 1970; der vil blive indsat yderligere en vogn i hver af togene 95/20 (i alt to i hvert tog) og to vogne i natforbindelsen mellem København og Esbjerg – tre vogne holdes i reserve.

Personvognenes »moderniseringsprogram« forløber næsten planmæssigt – en mindre forsinkelse opstod i forbindelse med indretningen af de første tre liggevogne. Pr. 1. november var der af »3. serie« (se »Jernbanen«, nr. 6/68 – side 10) ombygget i alt ti vogne (9 stk. litra Bg (tidl. Cc) og 1 stk. litra ABv (tidl. Av). Af de tredive vogne, der på ovennævnte dato befandt sig i »Centralværksted Århus«, regnes cirka ti at kunne afgives til drift endnu i år. »Centralværksted Århus« ombygger derudover 6 stk. (og ikke 8 stk., som nævnt i »Jernbanen«, nr. 5/69) postpakvogne, litra DK nr. 5901–5905 og 5909 til rejsegodsvogne, (nyt) litra Dk nr. 6101–6106; den første vogn var klar i slutningen af oktober, og de øvrige påregnes afgivet til drift inden udgangen af året.

»Centralværksted København« skal ombygge yderligere to postvogne, litra DA nr. 90–28 016 og 90–28 017 til rejsegodsvogne, (nyt) litra Da nr. 92–28 107 og 92–28 108 (se endvidere »Jernbanen«, nr. 5/69 – side 18). Samtlige ni vogne påregnes at kunne sættes i drift inden udgangen af året. Værkstedet afleverede den tiende og sidste Bhs-vogn (nr. 29–27 829) – ombygning af CL-vogne til Mo-styrevogne – i midten af november og påbegynder nu ombygning af en serie BL-vogne (nye gavlpartier, nye sofaer m. v.); BL nr. 27–65 322 er allerede indgået i værkstedet.

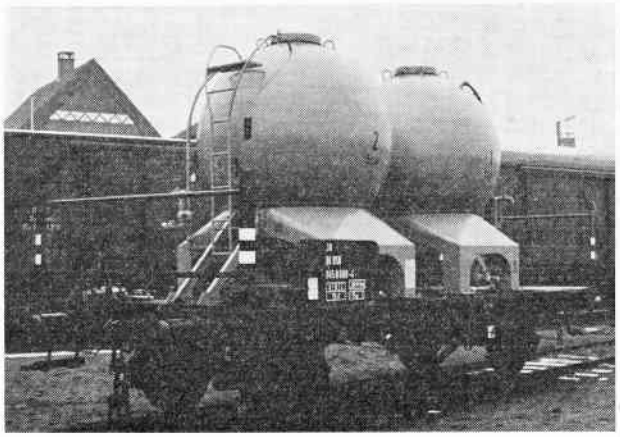
Der er foretaget visse »justeringer« i den nye bogstavlitrering af person-, post- og rejsegodsvogne. »Omlitreringsnøgle for DSB personvogne m. v.«, der bragtes i »Jernbanen«, nr. 5/69 – side 16, kan rettes som nedenfor angivet; (de litra, der skal ændres, er anført med nuværende litra – planlagt litra – endeligt fastlagt litra (halvfed type)):

AD	–	Ae	–	**Aeh**
AY	–	ABy	–	**AByh**
BU	–	Bu	–	**Buh**
(DA)	–	Da	–	**Dah**
DEA	–	De	–	**Dh**
DC	–	DP	–	**DPh**
DB	–	Pb	–	**Pbh**
DD	–	Pf	–	**Ph**
DM	–	Pm	–	**Pmh**

I fodnoten 6) ændres »(90–28, 018–024)« til »(90–28, 016–024)«.

Bogstaverne i de nye litra påsættes med ny type »klæbebogstaver«; i 2. distrikt forsøgte man – efter hvad en række jyske medlemmer har rapporteret – at ændre litraerne »i driften« (en maler blev sendt ud på opstillingsbanegården i Århus), men man var for hurtigt, jvf. ændringerne ovenfor, således at arbejdet må gøres om i en række tilfælde. Visse »fejllitreringer« siges endvidere at forekomme.

»Centralværksted Århus« ombygger – foruden personvogne – flere serier godsvogne. Pr. 30/9 havde man bygget 13 stk. beholdervogne (pulvertankvogne for tryklufttømning), litra



»Regime 30 – tjenestegodsvogn« – transportvogn for bremsesand. *Foto: Asger Bergh.*

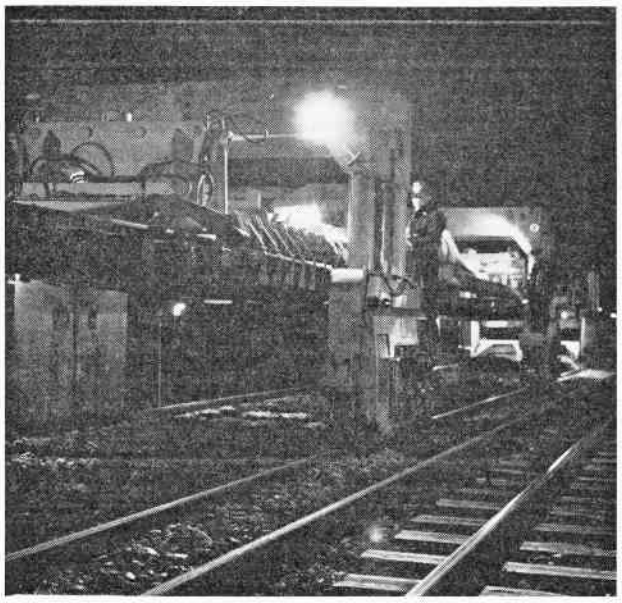
Ucs, ved benyttelse af underdele af Gklms-vogne. Serien omfatter i alt tredive vogne, resten følger med to vogne pr. måned. Af en serie på 100 stk. svagt isolerede vogne (for bl. a. kartoffeltransport), litra Iblps (ombygget fra Gs-vogne) er bygget 58 stk. Ombygningen er standset for tiden, for at værkstedet kan levere specialvogne til brug for banetjenestens mekaniske sporombygningsmateriel (SECMAFER). Der er ombygget / skal ombygges 1 stk. transportvogn for kranbjælke (nr. 1191) (tidl. CR), 1 stk. skinneflytter (nr. 1192) (tidl. Elo), 1 stk. transportvogn for ballastdozer (nr. 1193) (tidl. Sk), 1 stk. transportvogn for portalkraner (nr. 1194) (tidl. Sk), 1 stk. værkstedsvogn (nr. 1189) (tidl. CU), 2 stk. lager- og reservedelsvogn (nr. 1190 og 1195) (tidl. CU), 24 stk. skinnetransportvogne (for 120 & 150 m skinner) (nr. 920–940 og 989–991) (tidl. Skm/Kklm/CR), 8 stk. skinnetransportvogne (for 30 m skinner) (nr. 943–950) (tidl. Elo) og 6 stk. svelletransportvogne (for betonsveller og 30 m sporrammer) (nr. 1120–1179) (tidl. Elo). Sluttelig kan nævnes, at fire ~~Gklms~~ Elo-undervogne vil blive anvendt ved bygning af tjenestegodsvogne – »Transportvogne for bremsesand« (»Regime 30« – nr. 945 0 602 – 945 0 605).

*

Sporombygningen intensiveres nu for alvor. For cirka halvandet år siden indkøbtes fra Frankrig SECMAFER-sporlægningsmateriel, ved hjælp af hvilket det er muligt at mekanisere arbejdet med fjernelse af gammelt spor og ilægning af nyt. Materiellet gøres til genstand for en nærmere omtale i »Vingehjulet«, nr. 18/69, i en artikel af afdelingsingeniør H. O. Petersen.

SECMAFER-materiellet har til fulde indfriet forventningerne, og der er derfor nu midlertidigt lejet et sæt enheder, og i begyndelsen af 1970 anskaffes yderligere et maskinsæt, således at det ene maskinsæt fremtidig arbejder øst for Storebælt – og det andet vest for Storebælt.

Mekaniseret sporombygning finder/har fundet sted på diverse afsnit af Kystbanen og på den elektrificerede strækning mellem Svanemøllen og Holte. I øjeblikket arbejder den »jyske« maskine mellem Århus og Langå.



SECMAFER-sporombygningsmateriel. Forrest de to portalkraner med kranbjælken (under opløftning af gammel sporramme), bagest skimtes ballastdozeren.

Foto: Danske Statsbaner.

Den kongelige kommissarius afholdt ekspropriationsforretninger i Herning den 2. og 3. oktober for at skaffe arealer til de store anlægsarbejder i forbindelse med bl. a. en ny jernbanestation i Herning. Den 30. oktober besigtigede kommissarius arealerne, som skal bruges til forlægning af banen nord for Fredrikshavn, og ekspropriationerne gennemføres i løbet af vinteren. I fortsættelse af disse arbejder går man i gang med bygningen af en ny jernbanestation.

I forbindelse med moderniseringen af strækningen Vejle–Horsens er påbegyndt anlæg af et langt midtliggende overhalingsspor på Hedensted station. Efter at dette overhalingsspor er taget i brug, vil de korte overhalingsspor på Daugård og Løsning stationer kunne nedlægges.

I Odense, Århus og Ålborg er containeranlæg under udførelse på de respektive stationers godsområder. Containerterminalerne udstyres med portalkraner med 35 tons løfteevne og 13 meter spændvidde; kransporet for en længde på – 105 meter i Odense (forlænges senere til 175 m) – 125 meter i Århus – 150 m i Ålborg. Kranerne leveres af »Thrige-Titan«; anlæggene i Århus og Ålborg vil – grundet dårlige jordbundsforhold – først kunne åbnes efter nytår.

Det forenede Dampskibs-Selskab indviede den 22. oktober Danmarks hidtil største jernbanecontainerkran. Kranen er opstillet på et areal, stillet til rådighed af Esbjerg havn i umiddelbar forbindelse med DFDS' 40.000 m² store godsterminal i containerhavnen.

Portalkranen har en løfteevne på 40 tons og en spændvidde på 19,5 m – og den kan arbejde over to jernbanespor og tre kørebaner. DFDS vil med den nye kran primært ekspedere det stigende antal baneforsendte enheder med DFDS-last fra/til København, der befordres med de specielle containertog for viderebefordring fra Esbjerg – eller er ankommet til Esbjerg med selskabets roll-on/roll-off skibe. Containere sendt lokalt til og fra Esbjerg med bane vil efter aftale mellem DSB og DFDS ligeledes kunne ekspederes ved hjælp af den nye portalkran – der i øvrigt er konstrueret og leveret af ingeniørfirmaet »Th. Schmidt«, Bagsværd.

»Vingehjulet«, nr. 16/69 var et rigtigt »container-nummer« – er De jernbane-entusiast og vil være» in« i moderne jernbanevæsen, så bør De læse alt om containere i det nævnte nummer.

*

På Nivå station blev et nyt (midlertidigt) relæsikringsanlæg taget i brug den 7. juli. Det midlertidige anlæg afløses af et endeligt, når stationens nye midtliggende krydsningsspor tages i brug.

Den 24. juli iværksattes fjernstyring af strækningen Lejre-Tølløse med fjernstyringscentral beliggende i Tølløse. Til FC Tølløse er anvendt materialer indvundet fra den tidligere FC Tinglev (se »Jernbanen«, nr. /69 – side 7). FC Tølløse primære opgave er, når Hvalsø station ikke betjenes af stedlig stationsbestyrer, at »fjernbetjene« Hvalsø stations signaler i henhold til en »særlig holdestedsordning«. Strækningerne mellem Lejre og Hvalsø samt mellem Hvalsø og Tølløse er ikke udstyret med sporisolation og automatisk linieblokanlæg, hvorfor alene iagttagelser af slutsignaler sikrer, at nævnte strækninger er fri for eventuelle efterladte vogne. Denne iagttagelse påhviler FC Tølløse hhv. Lejre station (Roskilde station i det tidsrum, hvor Lejre station er ubetjent). Der må ikke etableres krydsninger eller overhalinger eller foretages krydsningsforlægninger eller forlægning af overhalinger til Hvalsø station i tidsrum, hvor der er etableret »særlig holde-

stedsordning« – hvilket vil sige: Aften- og nattetimerne og visse perioder midt på dagen.

FC Tølløse er således en midlertidig foranstaltning, idet det er meningen, at hele strækningen Roskilde-Holbæk skal fjernstyres fra den nye FC Roskilde.

Den 12. august blev automatisk linieblokanlæg taget i brug mellem Regstrup og Mørkøv, og strækningen blev indkoblet i FC Kalundborg – det samme var tilfældet den 22. oktober for strækningen Holbæk-Regstrups vedkommende, og hele strækningen Holbæk–Kalundborg fjernstyres nu fra FC Kalundborg.

Den 30. september hhv. 18. november blev nye relæsikringsanlæg taget i brug på Ravnstrup hhv. Rindsholm stationer. Sikringsanlæggene er en del af forberedelserne til overgang til fjernstyring af strækningen Struer–Langå; FC Viborg påregnes taget i brug i februar og vil i første omgang fjernstyre strækningen Struer–Skive (mellembloksignalerne mellem Struer og Vinderup – der betegnes »Livbjerg« – samt understationerne Vinderup og Rønbjerg) og strækningen Viborg–Rødkærsbro.

Den 28. oktober blev automatisk linieblokanlæg taget i brug mellem Lersøen og Hellerup, hvorefter af- og tilbagemelding mellem de to stationer på denne stærkt trafikerede strækning kunne bortfalde.

Den 26./27. november blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1964) taget i brug på Herning station. Anlægget afløser et ældre mekanisk anlæg med tre signalposter, og det er dels bygget i henhold til de almindelige moderniseringsplaner, dels for at muliggøre den kommende ombygning og flytning af stationen.

Den 9. december blev en ny krydsningsstation benævnt »Vejbæk« i km 102,9 mellem Tinglev og Padborg taget i brug. (»Stationsforkortelse«: »Vk«). Fra samme tidspunkt nedrykkedes Fårhus station til trinbræt uden sidespor. Samme dag blev automatisk linieblokanlæg taget i brug på strækningen Tinglev–Padborg – og strækningen fjernstyres fra FC Vojens.

Oversigten over fjernstyrede strækninger (»Jernbanen«, nr. 4/69 – side 13/14) kan à jourføres således:

Mellem FC Nykøbing Fl. og FC Kalundborg indføres:

FC Tølløse
Lejre-Tølløse *(uden sporisolation og aut. linieblok)*

under FC Kalundborg rettes »Mørkøv–Kalundborg« til »Holbæk–Kalundborg«, under FC Vojens rettes »Vojens–Tinglev« til »Vojens–Padborg«, under FC Herning rettes »Jelling–Brande*)« til »Vejle H.–Brande*)«.

Oversigten over strækninger med automatiske linieblokanlæg (»Jernbanen«, nr. 4/69 – side 14) kan à jourføres således:

»Mørkøv–Kalundborg« ændres til »Holbæk–Kalundborg«, »Fredriksberg–Vanløse–Lersøen« ændres til »Fredriksberg–Vanløse–Hellerup«, »Flintholm–Grøndal« (fejl) rettes til »Harrestrup–Damhus«, »Tinglev–Fredericia–Vejle H.« ændres til »Padborg–Fredericia–Vejle H.«.

*

Det stadig stigende antal rejsende, der på Tåstruplinien benytter S-togene på linie B og Bx, har bevirket, at disse tog i myldretiderne har været overfyldt over strækningen Valby–Østerport–Valby. På grund af signalsystemets udformning på Boulevardbanen er det ikke muligt at indlægge yderligere tog mellem København H. og Østerport uden at forsinke toggangen, før der – formentlig i 1972 – er sket en udbygning af sikringsanlæggene. For at afbøde virkningerne af den nævnte overfyldning af togene blev der fra mandag den 29. september indlagt et antal ekstra S-tog mellem Glostrup og København H. og v. v. på hverdage undtagen lørdage: Fra Glostrup kl. 7.14 – 7.34 – 7.54 – og fra København H. kl. 16.08 – 16.28 – 16.48. Togene, der kører med blank liniebogstavfelt, standser ikke i Enghave og Dybbølsbro.

De moderniseringer af stations- og strækningssikringsanlæg, der er sket i de senere år, samt de tekniske tjenesters voksende anvendelse af motordrevne køretøjer af forskellig art, har gjort det ønskeligt at få à jourført bestemmelserne i »Sikkerhedsreglementet«s såkaldte § 57, der omhandler kørsel med dræsiner, troljer og vogne. Hidtil har reglerne for, hvorledes et arbejdskøretøj skulle fremføres, været baseret på køretøjets art, idet man har skelnet mellem ubelæssede troljer og dræsiner under 700 kg, ubelæssede motordræsiner over 700 kg, tunge køretøjer (som i tom tilstand ikke kan kastes af spor) og tungtbelæssede troljer. Denne inddeling af reglerne efter køretøjets art har – bl. a. som følge af den stigende anvendelse af skinnekørende maskiner af forskellig art for sporvedligeholdelse – vist sig at være mindre heldig, idet det ikke sjældent har været vanskeligt at »rubricere« de enkelte køretøjer.

I de nye bestemmelser, der trådte i kraft den 9. november, fastsættes, at troljer, dræsiner og skinnekørende maskiner for sporvedligeholdelse betegnes »arbejdskøretøjer«. Et arbejdskøretøj med et akseltryk på mindst 2000 kg, som er i stand til med sikkerhed at kortslutte sporisolationer, er forsynet med »attest«. Et sådant køretøj vil i fremtiden – ved flytning fra et arbejdsområde til et andet – kunne fremføres som »tog« – og behøver således ikke længere fremføres som »arbejdstog« fra togfølgestation til togfølgestation med dertil hørende tidsrøvende udskrivning af »fribaneordre«. Skinnecykler og stigetroljer (køreledningstilsynet) betragtes ikke som arbejdskøretøjer, og for disse gælder særlige regler.

På forsøgsvis basis er der givet tilladelse til at anvende de indbyggede slutsignaler, der findes på en række udenlandske jernbaneforvaltningers (f. eks. DB) personvognsmateriel, i stedet for »Almindeligt slutsignal« (signal 69) – den velkendte slutsignallygte. De udenlandske slutsignaler viser både som dag- og natsignal rødt lys bagud. Dispensationen gælder personførende tog på strækningen (Københavns Frihavn–) Østerport–København H.–Ringsted–Rødby Færge.

Den 11. juli nedlagdes Knabstrup station som togfølgestation – og nedrykkedes til trinbræt (med betjent billetsalg i visse dagtimer). I oversigten over stationsnedlæggelser m. v. i »Jernbanen«, nr. 5/69 – side 20 havde der indsneget sig en del fejl og udeladelser, som af interesserede kan rettes således: »Holsteinsborg« rettes til »Holsteinborg«, »Glejbjerg S«, rettes til »Glejbjerg T og«, »Rønbjerg T« slettes (fejl) – efter »Gadbjerg TS« tilføjes »1/4 Vejrup T«.

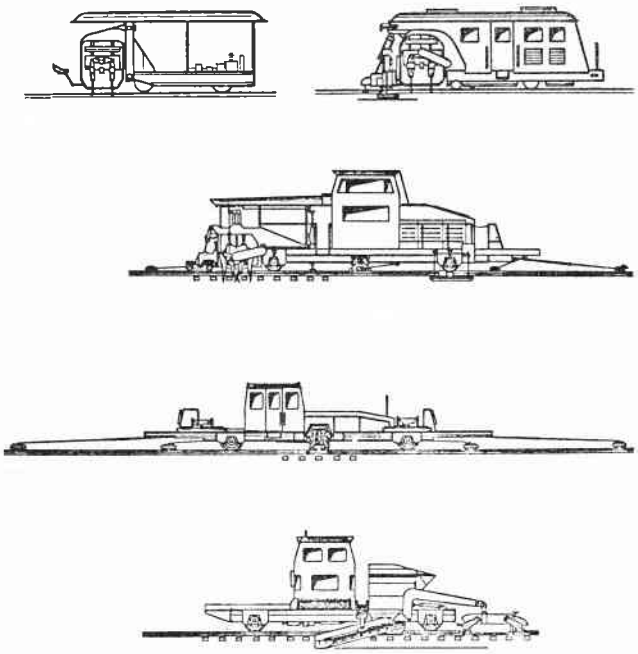
Privatbanerne

– nyt fra privatbanerne må af pladshensyn udskydes til næste nummer af »Jernbanen«, der udkommer i februar.

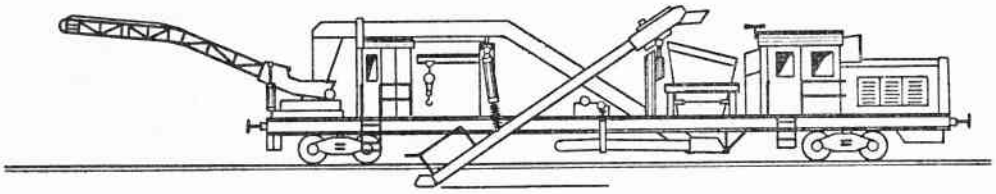
Denne spaltes redaktører er: E. B. Jonsen (DSB) og P. Thomassen (Privatbanerne).

Arbejdskøretøjer

Det er almindeligt kendt, at Baneafdelingen og de i distrikterne under denne afdeling hørende tekniske tjenester råder over en lang række »specialvogne«, f. eks. værkstedsvogne, mandskabsvogne, transportvogne, skinneudlægningskraner og sneplove – køretøjer, der alle har det til fælles, at de »er i bog« hos maskinafdelingen, da de betragtes som egentlige jernbanekøretøjer. Siden halvtredssernes begyndelse har de nævnte tekniske tjenester imidlertid anskaffet et større antal sporgående køretøjer med eget fremdrivningsmaskineri. Redaktionen har modtaget et antal breve fra medlemmer med ønske om en oversigt over disse køretøjer – ikke mindst de mange nye køretøjer for sporvedligeholdelse. Takket være assistance fra såvel Generaldirektoratet som distrikterne kan disse ønsker hermed imødekommes.



Den 1. oktober rådede baneafdelingen m. fl. over 14 stk. automatiske svellestoppemaskiner, 6 stk. siderettemaskiner, 3 stk. ballastfordelingsmaskiner og 1 stk. (lejet) ballastrensemaskine – samt 119 stk. motortroljer (vil blive behandlet i en kommende artikel af civilingeniør S. R. Nielsen), 48 stk. motordræsiner, 1 stk. slibevogn, 2 stk. ukrudtssprøjtevogne, ca. 2000 stk. diplorier (vægt 185 kg, bæreevne 7,5 t) (kører



Typeskitser af forskellige »Plasser & Theurer« sporvedligeholdelsesmaskiner. 1. linie (t. v.): WE 75; 1. linie (t. h.): VKR 05 E (06–16 har et lignende udseende); 2. linie: Duomatic 06–32 SLC, 3. linie: AL 203, 4. linie: USP 3000, 5. linie: RM 62. (1. og 2. linie = svellestoppemaskiner; 3. linie = siderettemaskine; 4. linie = ballastfordelingsmaskine; 5. linie = ballastrensemaskine.

Tegninger: Plasser & Theurer, formidlet af firmaets herværende repræsentant: Børge Jensen.

som regel parvis – for skinnetransport m. v.) og ca. 300 stk. lette troljer (vægt 85 kg, bæreevne 500 kg). Endvidere benyttes et lejet slibetog (SPENO) i perioder i begge distrikter.

Da det særligt er svellestoppe-, siderette-, ballastfordelings- og ballastrensemaskinerne – der alle er leveret af det østrigske firma »Plasser & Theurer«, Wien – der kan være vanskelige at »identificere« – bringes nedenfor en fuldstændig fortegnelse (med typenummer, byggenummer og -år – samt »DSB-nummer«, idet det må bemærkes, at kun maskiner stationeret i 1. distrikt har påmalet bogstav og nummer – betegnelserne for 2. distrikts maskiner anvendes kun »internt«.

Automatiske svellestoppemaskiner:

1. distrikt.

VKR 03 FL	197	1961	**Sv 2**
WE 75	204	1964	**Sv 3**
VKR 05 E	487	1965	**Sv 4**
06–16	520	1965	**Sv 5**
WE 275 E	264	1966	**Sv 6**
06–32 SLC	613	1967	**Sv 7**
06–32 SLC	716	1968	**Sv 8**

2. distrikt.

VKR 03	141	1959	Stop 5
VKR 04 PX 10	38	1956	Stop 3
VKR 05 E	415	1964	Stop 6
VKR 05 E	499	1965	Stop 8
06–16	519	1965	Stop 7
06–32 SLC	662	1967	Stop 9 R

6. anlægsområde.

KST 95	174	1963	–

Siderettemaskiner:

1. distrikt.

AL 203	112	1964	**R 1**
AL 203	148	1965	**R 2**
AL 203	238	1966	**R 3**
AL 250	–	i ordre	

2. distrikt.

AL 203	237	1966	Ret 1
AL 203	239	1966	Ret 2
AL 203	240	1966	Ret 3

Ballastfordelingsmaskiner:

1. distrikt.

USP 3000	27	1968	**Bf 1**
USP 3000 C	38	1968	**Bf 2**
USP 3000 C	–	i ordre	

2. distrikt.

USP 3000	32	1968	Plov 1
USP 3000 C	–	i ordre	

Ballastrensemaskine:
1./2. distrikt.

RM 62 40 1969 **Br 1**

Denne oversigt – samt de vedføjede skitser – skulle kunne være en »første hjælp«. I de kommende numre af »Vingehjulet« beskrives de enkelte maskiner og deres anvendelse af afdelingsingeniør H. O. Petersen, nævnes skal blot, at VKR 3 FL er specielt udstyret med »lyddæmpning« for avendelse i bebyggede områder (S-banenettet) og at »WE-typerne« er specielt indrettet for stopning af sporskifter.

EBJ.

Foreningsnyt

KONTINGENT FOR 1970

Med dette nummer af tidsskriftet følger et indbetalingskort, der bedes benyttet til snarlig indbetaling af kontingentet for 1970. Kontingentet andrager – i henhold til beslutning på de ekstraordinære generalforsamlinger den 19. oktober og 23. november: Kr. 35,– – for medlemmer under 18 år (den 1. januar 1970) dog kr. 25,–.

Det vil være til stor hjælp for kassereren, hvis De husker at påføre Deres medlemsnummer – det er påført det udleverede stamkort.

Bemærk, at kvitteringsdelen på indbetalingskortet – efter at postvæsenets kvittering er påført – er gyldigt medlemskort for 1970 og kan indsættes i stamkortet.

Det vil være bekendt fra en række »skriverier« her i tidsskriftet, at foreningen mangler penge i uhyggelig grad – var det ikke en idé, at få kontingentbetalingen »ud af verden« allerede nu i december – inden skattechock'et. Det skulle vel næsten være overflødigt at bemærke, at alle bidrag – små som store – udover det egentlige kontingent – modtages med tak.

*

Fyns-afdelingen overlever

Ved det møde i DJK's fynske afdeling, der var indvarslet til den 12. november, mødte 25 medlemmer op, og der var enstemmig tilslutning, da udvalgsformanden med baggrund i det gode fremmøde udtalte, at der måtte være muligheder for, at afdelingen fortsatte.

Inden der blev valgt en ledelse for afdelingen, ridsede udvalgets formand nogle linier op for det, der kunne tænkes at blive arrangeret fremover – de indkomne spørgeskemaer var stort set besvaret derhen, at medlemmerne ønskede enkelte møder med film, lysbilleder og foredrag samt – hvis det endnu var gørligt – udflugter på de fynske godsbaner med damp eller ældre motormateriel. Der var ligeledes interesse for fællesrejser til DJK's ture »udenøs« og til museumsbanerne.

Derimod var der pessimistisk stemning med hensyn til restaureringen af de to vogne, der står i Odense. Vognene er købt af DJK, og man vil nu forhandle med hovedbestyrelsen, om der er muligheder for, at man kan tage sig af restaureringen andetsteds. Man drøftede også det uheldige i, at de vogne, der arbejdes på, henstår i fri luft – og det blev ventileret, om man kunne skaffe plads et eller andet sted, så vognene kunne anbringes under tag.

Efter kaffen blev der valgt en ledelse, der påtager sig at »køre afdelingen«, indtil regulære valg kan finde sted i foråret 1970; den kom til at bestå af:

Lars Andersen, Nyborgvej 199, 5000 Odense,
Preben Heskjær, Roers Allé 22, Tarup, 5000 Odense,
N. Chr. Lind, Ågade 50, 5270 Næsby,
Kirsten Thiel, Siskenvænget 6, Pårup, 5000 Odense, og
S. Thostrup-Christensen, Vedtofte, 5574 Rørmosehus.

Sidstnævnte indvilgede i at fungere som lokalafdelingsformand indtil nævnte generalforsamling.

Endvidere påtog følgende sig at være repræsentanter for Syd- og Sønderjylland:

E. Dalgaard Eriksen, Langelinie 48, 7100 Vejle (i forvejen leder af restaureringsarbejdet i Sydjylland) og

Gunnar Friis Madsen, Vollerup, 6392 Bolderslev.

Det er allerede bestemt, at Fyns-afdelingen afholder medlemsmøde onsdag den 4. februar 1970 i Odense (se under »Kommende møder og udflugter«).

S. Thostrup-Christensen.

Boganmeldelse

»Aalborg-bogen 1969«

Udgivet af »Selskabet for Aalborgs historie«.
110 sider. Pris kr. 31,85 (se dog nedenfor).

»Aalborg-bogen« er i år helliget trafikken til og fra Ålborg. For de trafik-interesserede er bogen uundværlig, da den grundigt gennemgår trafik-udviklingen gennem årene og tillige er et jubilæumsskrift for jernbanestrækningen Ålborg–Randers, der åbnedes for drift den 19. september 1869. Kapitlet, hvis forfatter er P. Thomassen, fylder 62 sider med 21 illustrationer, og giver læserne indtrykket af banens forhistorie, anlæg, åbning og drift, samt hvad der er sket på linien gennem 100 år. Også det rullende materiel omtales, ligesom der er tabeller over forskellige sider af strækningens virke. Også de fra linien udgående privatbane- og DSB-sidestrækninger omtales.

Kapitlet om Ålborg-trafikken til vands skyldes S. Thorsøe og fylder 60 sider med 24 illustrationer, hvoraf dog otte er interiørfotos. Det danner en seriøs gennemgang af hovedsageligt DFDS' skibe, der i årenes løb har befaret ruten, beskrevet med et vist lune.

Luftfartskapitlet skyldes chefredaktør Erik Randel. Med megen friskhed omtales de første ballonfarter til Nordjylland: Dristige luftsejladser med ballon, vovelige flyvninger med en slags rigtigt flyvemaskine fra Nørresundby til Ålborg og DDL's start af regelmæssig lufttrafik mellem Ålborg og hovedstaden. Kapitlet fylder 17 sider med 11 fornøjelige illustrationer.

Endelig afsluttes bogen med en beretning af redaktør (primus motor i bogens udgivelse) om selskabets virke. »Aalborg-bogen 1969« er den 3. i rækken og absolut ikke den mindst læseværdige.

Omslagsbilledet er et pragtfuldt damptogsbillede fra Hobro, der må fryde enhver jernbaneinteresseret. Den normale bogladepris er kr. 31,85; der er imidlertid givet DJK adgang til at købe værket for kr. 29,00 inkl. moms og porto, hvis indbe-

taling er os i hænde senest den 16. december. (Postgirokonto 6 73 94, adresseret P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup).

Værket kan anbefales på det bedste og er en fortræffelig idé til julegave til sig selv eller andre. *BC.*

*

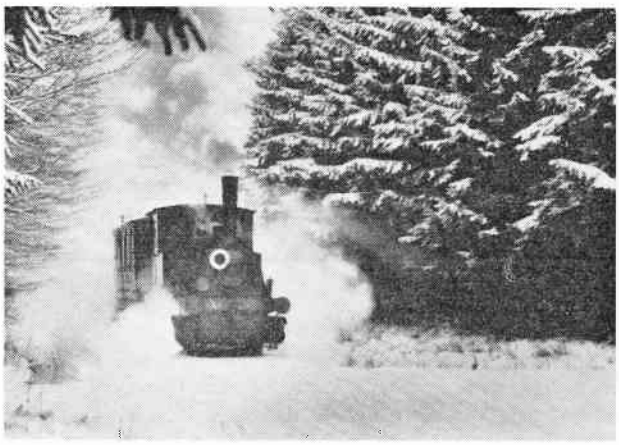
Julekortet 1969

Atter i år har vi imødekommet adskillige medlemmers ønske om at kunne købe et rigtigt »jernbane-julekort«.

Der er fremstillet to forskellige kort, nemlig:

Julekortet 1969/1, der viser Museumstoget på MBJ med lokomotiv nr. 2 »Kjøge« på vej gennem en snefyldt Merretskov.

Julekortet 1969/2, der viser folk på juleindkøb med Hammeltoget, HAJ nr. 3, Hammelbanegården i Århus 1907.



Julekortene fra 1969 koster 75 øre pr. stk., og det er ægte fotografier.

Vi har stadig et lille oplag af »Julekortet 1967« (damploko C 712 med godstog ved Aunsøgaard) og af »Julekortet 1968« (GDS damploko nr. 10 på Kagerup Station i 1940). Julekortene fra 1967 og 1968 koster 50 øre pr. stk.

Kortene kan bestilles ved indsættelse af beløbet svarende til det bestilte antal kort + 0,60 kr. pr. forsendelse på **postgirokonto 13 53 13, adresseret Ole-Chr. Plum, Rantzausgade 9, 2200 København N.** (På talonens bagside anføres bestillingen).

Husk, at ekspeditionstiden via postgirokontoret er ca. fire hverdage (»Postkort-ekspeditionen« er lukket i tiden 20. december til 5. januar). *O. C. P.*

Medlemmerne ønskes
en glædelig jul —
og et lykkeligt 1970

Resultatet af den lille konkurrence i »Jernbanen« nr. 6/69.

Den først udtrukne rigtige løsning var indsendt af hr. Jens Birch Jakobsen, Slotsgade 38, Slagelse.

Og det rigtige svar var: Odsherreds Jernbanens tog på Faxe Jernbane. Det kan uddybes nærmere. Toget befinder sig i fotograferingsøjeblikket mellem Nyvænge skoven og Faxe Ladeplads st.

Togets oprangering: OHJ M 24 – 2 OHJ BL – DSB CL – DSB BU. Toget løb den 12. juni 1969 og befordrede folkepensionister fra Odsherred på udflugt til Faxe Ladeplads.

I øvrigt kan jeg sige, at en overvejende del af besvarelserne var rigtige. Så det lader til, at jernbaneentusiasterne har øjenene åbne, når de færdes på de danske baner.

Tak for de mange besvarelser og for de mange hilsner!

Ole Jensen.

DJK's bogserie

Bogserien omfatter nu:

1.	Næstved–Præstø–Mern Banen	kr. 8,50
2.	Maribo–Bandholm Jernbane	udsolgt
3.	Hørve–Værslev 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	udsolgt
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–Værslev Jernbane (2. udg.)	kr. 20,00
22.	Danske Jernbaners motormateriel	kr. 20,00
23.	Hjørring–Hørby Banen	kr. 20,00
24.	Maribo–Bandholm Jernbane 1869–1969	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) på *postgirokonto 6 73 94*, adresseret *P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.* Ved køb af tre bøger – eller flere – er portoen i alt kr. 1,50.

XVII MOROP KONGRES

KØBENHAVN. 3.-7. 8 - 1970.

Den XVII MOROP kongres afholdes i København i dagene fra den 3. til den 7. august 1970. Det foreløbige program ser således ud:

Mandag den 3. august: Møder i »tekniske udvalg« og »Ferpress«.

Tirsdag den 4. august: Møder i »tekniske udvalg« – besigtigelse af København H. – officiel åbning af kongressen (med film- og dias-forevisning).

Onsdag den 5. august: Heldagsudflugt til Korsør–Odense og Fredericia (med særtog på Fyn fremført af damploko, litra E).

Torsdag den 6. august: Besigtigelse af maskindepotet (S-tog) i Tåstrup – udflugt (med »veterantog« / DJK's K-maskine) til Faxe Ladeplads og retur – besøg i modeljernbaneklubber i København og »Jernbanemuseet«.

Fredag den 7. august. Udflugt til Helsingør (Teknisk Museum) og kørsel med »veterantog« (Helsingør Jernbaneklub) fra Helsingør over Gilleleje til Hillerød – festmiddag (afslutning).

Det nøjagtige program (med tider og priser (ca. kr. 250,–)) vil foreligge i april 1970. Oplysning kan indhentes hos: Dansk Modeljernbane Union, v/ hr. E. Beyer, Bremensgade 25, 2300 København S.

I forbindelse med kongressen afholdes en stor modeljernbaneudstilling i »Teknisk Museum« i Helsingør – fra primo juli til medio august. Opbygningen af det 170 m² store anlæg (med rullende materiel og faste anlæg fra en lang række danske mj-klubber) er begyndt – se »Signalposten«, nr. 4 og 5/69. *KJP*

*

For liebhavere:

Til fordel for indkøb af værktøj til arbejdsholdet i Maribo sælges for højeste, skriftlige bud:

(a) Grafiske køreplaner (Sjælland og Lolland-Falster) samt (Fyn og Jylland) – gyldige fra 1. juni 1969,

(b) Tjenestekøreplan IA, IB og II – gyldig fra 31. maj 1964 – samt diverse særtogsplaner etc.

Tilbud sendes – inden den 20. december – til: **Paul Clausen, Valdemars Allé 54, 2860 Søborg.** Glæd Dem selv med en julegave – støt arbejdet i Maribo.

Museumstoget

MARIBO–BANDHOLM

Driftsstatistik for MBJ – sæson 1969 sammenholdt med sæson 1968.

	1969	1968
a) køreplansperiode	25/5–21/9	26/5–22/9
b) antal driftsdage	19	19
c) antal togpar pr. dag	4	4
d) antal tog i alt	152	152
e) antal rejser Mb–Bh	4102	3754
f) antal rejser Bh–Mb	4128	3792
g) antal rejser i alt	8230	7546
h) gennemsnitlig antal rejser pr. dag	433	397
i) gennemsnitlig antal rejser pr. tog	52	49
k) benyttelse af trinbrætter	66	10

Månedsoversigt:

(Gennemsnitlig antal rejsende pr. driftsdag sammenlignet med tidligere år).

	1969	1968	1967	1966
maj	320	149	178	314
juni	313	318	292	349
juli	761	654	582	646
august	413	384	429	330
september	304	346	215	278

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Alt skulle nu være klart til MHVJ's start søndag den 3. maj 1970. Forsikringsspørgsmålet er klaret, idet forsikring er tegnet hos: Firma H. Jessen og Co. (Lloyds repræsentant i Danmark) – og de tilsynsførende er udpeget: Overbanemester E. Jacobsen, Randers (banetekniske spørgsmål), civilingeniør W. Bay, Randers (maskintekniske spørgsmål) og direktør A. H. Justesen, Randers (trafikale spørgsmål).

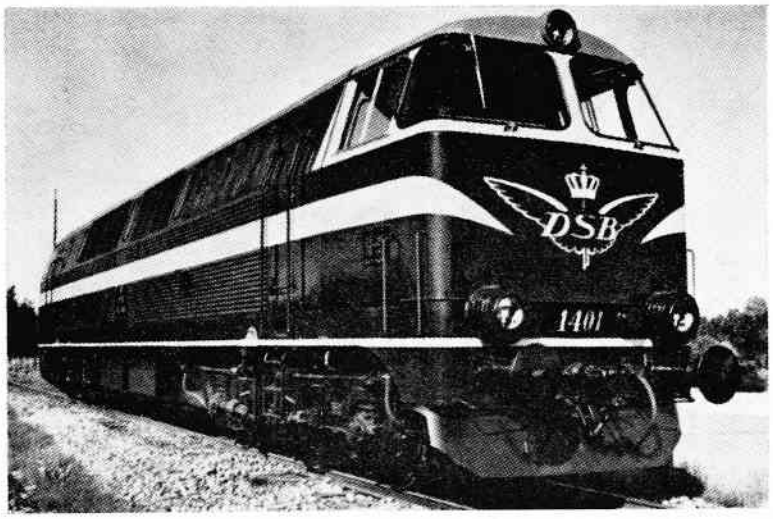
Der afholdes i vinterens løb grundkursus i sikkerhedstjeneste. Henvendelse om deltagelse bedes rettet til: Overtrafikassistent B. Sundahl, Vinkelvej 2, 8870 Langå.

Der mangler stadig meget arbejde på de under restaurering værende køretøjer: **Personvogn SB B 11** i Mariager og **damploko HV 3** i Ålborg. Alle, der kan afse tid på lørdage eller søndage, er mere end velkomne til at være med – især på færdiggørelsen af loko HV 3. I Ålborg kan overnatning evt. skaffes. Henvendelse sker her til: **E. Hedetoft, Mågevej 14, 9000 Ålborg.** Henvendelse om vognrestaurering sker til: **Finn Lekbo, Enevoldsvej 8, 8230 Åbyhøj.** Opfordringen om hjælp sker navnlig til medlemmer i det nordjyske område, som vi regner med er stærkt interesseret i MHVJ's start og drift, som kun lader sig gøre, såfremt HV 3 bliver klar. Der har i tiden indtil nu været arbejdet ca. 1900 timer på lokomotivet, hvoraf alene de 1700 timer er udført af E. Hedetoft og Erik Jensen, som her har udført et virkelig stort stykke arbejde, hvorfor de fortjener hjælp til resten, der helst skulle foretages snarest. Da det har været umuligt at skaffe husly til lokomotivet, må arbejdet foregå udendørs.

Jeg håber, at denne opfordring vil give vore medlemmer et skub i retning af Ålborg, så det allerede lagte arbejde ikke har været forgæves. På personvognen i Mariager har arbejdsholdet, som for det meste tæller mindst fire, også gjort et godt stykke arbejde, men her kan man nu i vinter arbejde indendørs, da vognens ydre er så godt som færdig. *B. Sundahl.*

257
HR JENS OLE CHRISTENSEN
JOHAN WILMANNS VEJ 33-2 TV
2800 LYNGBY

Hög effekt – Hög hastighet



Det forsta av 26 NOHAB-GM dieselelektriska 3300 HP lokomotiv for Danmark med GM's nya overladdade 16-cyl. dieselmotor, vaxlat for 143 km/h

Kan levereras med GM's 20 - cyl. motor på 3900 HP och växlas till maximum 180 km/h.

I TJÄNST:

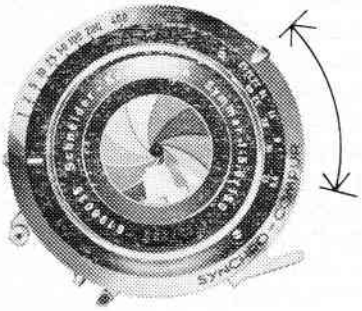
Mera än 1200 USA-lok med 3300 HP motor.

Mera än 700 USA-lok med 3900 HP motor.

NOHAB

TROLLHÄTTAN SVERIGE
Tel. 0520/18000 Telegr. NOHAB Telex 5284

nyhed!



- få knivskarpe billeder af museumstoget Maribo - Bandholm

De kan fejleksponere helt op til 8 blændere -og alligevel få knivskarpe billeder med NY ILFORD FP4

FP4 giver en forbavsende finkornet skarphed, selv under dårlige belysningsforhold, eller ved forkert blænderindstilling. Selv ved en fejleksponering på helt op til 8 blændere - 6 blændere overeksponering og 2 blændere undereksponering - kan De opnå et knivskarpt billede til sidst.

ILFORD