



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **2**
MAR. 1970

Bøger om svenske damplokomotiver

I Yngve Holmgren's bogserie om svenske damplokomotiver (og dampbåde) er udkommet:

1. Skånska Privatbanornas Ånglok kr. 18,00
2. Svenska 1067-banornas Ånglok kr. 12,60
3. Decauville-Ånglok i Sverige kr. 15,30
4. Västgöta-Ånglok spårvidd 891 kr. 16,20
5. TGOJ-Ånglok kr. 8,10
6. Industri-Ånglok 1435 Skåne-Halland-Småland kr. 8,10
7. HNJ-Ånglok kr. 9,90
8. Östgöta-Ånglok spårvidd 891 kr. 16,20
- Ångbåtarna från Ljunggrens Verkstad kr. 5,40

De opgivne priser – i svenske kroner – er special-priser for Danmark (nettopriser uden svensk moms) – inkl. forsendelse.

Bøgerne kan bestilles direkte fra udgiveren ved indsættelse af beløbet på nedennævnte postgiro-konto – hvilket kan ske på ethvert dansk postkontor (der omregner til danske kroner):

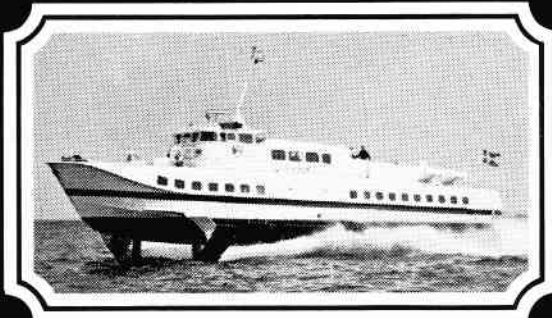
Yngve Holmgrens Förlag

Hörröds gård,
S-290 30 Färlöv – Sverige
Svensk postgironummer: 24 69 68

Med tog og bus
til de smukke
steder på Lolland


A/S LOLLANDBANEN

Tlf. (03) 88 17 99
- altid til tjeneste



Slå smut over sundet!

Tag med FLYVEBÅDENE til Malmø på 35 min.
Afgang København: Havnegade v. Nyhavn,
afgang Malmø: Skejpsbron.
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 8083
Enkeltbillet koster kr. 12,- - dobbelt kr. 24,-

FLYVEBÅDENE



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Tegensvej 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,
Åhornvej 18, 3650 Ølstykke.
Tlf. (03) 17 88 04

Forskningsleder:

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

Museumstoget Maribo-Bandholm:

Trafikafdeling og information:

Børge Chorfitzen,
Tegensvej 169, 2400 København NV.
Tlf. (01 72) TAgA 5743 -
(01 43) HEIrup 7109.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

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

DJK's nordjyske afdeling:

Overtrafikassistent S. P. Laursen,
Fælkevej 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. Thosttrup-Christensen,
Vedtofte, 5574 Rørmosehus.
Tlf. (09) 45 12 82.

Medlemskontingent for året 1970:

Ordinære medlemmer kr. 35,-
Juniormedlemmer (under 18 år
den 1. januar 1970) kr. 25,-
Optagelsesgebyr for nye medl. .. kr. 5,-

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
forskningslederen (se ovenfor).

jernbanen

Nr. 2 - 1970

10. 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) HEIrup 6850.

Annonceekspedition:

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

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

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ordinær generalforsamling

Søndag den 5. april 1970 kl. 11.00 afholdes ordinær generalforsamling i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger som bilag.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1971.
Bestyrelsens forslag:
Ordinære medlemmer kr. 35,-
Juniormedlemmer (under 18 år den 1. januar 1971) kr. 25,-
Optagelsesgebyr for nye medlemmer kr. 5,-
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m. v.
Følgende medlemmer af bestyrelsen m. v. er på valg:
P. Thomassen,
Børge Chorfitzen og
Henning O. Thorkil-Jensen.
- - -
Peder O. Rosenørn (suppleant),
Sven Blendstrup (revisor) og
Vagn Lindstrøm (revisorsuppleant).
Samtlige ovenfor nævnte er villige til genvalg.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m. v. og til punkterne 6 og 7 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest den 22. marts 1970.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København, i februar 1970.

BESTYRELSEN

Vort forsidebillede:

- dufter af det forår, vi alle venter på. Anemoner i skovbunden i forgrunden - Busses mesterværk, P-maskinen i baggrunden - hvad kan man ønske mere. Tog 244 (København-København) ved Øren skov mellem Hvalsø og Lejre. Optagelsestidspunkt: April 1959.

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

Kommende møder og udflugter

Lørdag den 21. marts kl. 19 på »Hotel Langaa«, 8870 Langå.

Generalforsamling for Dansk Jernbane-Klub – Nordjysk afdeling. Dagsorden i henhold til lokalafdelings-formandens skrivelse af 11. februar 1970.

Søndag den 22. marts. Udflugt på strækningerne Fredericia-Vejle-Brande-Bramming med sær- og arbejdstog fremført af DSB-damploko, litra R – som annonceret i »Jernbanen«, nr. 1/70.

Søndag den 5. april kl. 11.00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

Ordinær generalforsamling – se side 3.

Tirsdag den 14. april kl. 19 i »Hotel Langaa«, 8870 Langå.

Klubaften – uden noget egentlig fastlagt program – hvor medlemmerne kan komme, snakke jernbane, udveksle fotos, køreplaner etc. (Klubaftener af denne art – allerede afholdt tirsdagene den 24. februar og 17. marts – er forsøg som, hvis de bliver succes'er, bliver fortsat til efteråret.)

Torsdag den 23. april til mandag den 27. april. Udflugt til Dresden med besøg på »Verkehrsmuseum« og kørsel med damp på DR-smalsporstrækningerne Radebeul Ost-Radeburg og Freital-Hainsberg-Kurort Kipsdorf.

Planen for udflugten er:

Torsdag den 23. april:

København H. (tog 316/ØE) afg. 22.45

Fredag den 24. april:

Dresden Hbf. ank. 10.26
– frokost – byrundtur med bus med besøg bl. a. på »Verkehrsmuseum« – middag – indkvartering på »Hotel Königstein« – overnatning.

Lørdag den 25. april:

– morgenmad – kørsel med damp på smalsporbanen Radebeul Ost-Radeburg – frokost – besøg på »Schloss Moritzburg« – retur til Radebeul Ost med tog – middag – overnatning.

Søndag den 26. april:

– morgenmad – kørsel med smalsportog fra Freital-Hainsberg til Kurort Kipsdorf og retur – frokost – eftermiddag til fri disposition – middag.
Dresden Hbf. afg. 19.48

Mandag den 27. april:

København H. (tog 315/ØE) ank. 8.30

Pris for deltagelse: Kr. 375,00 for voksne, kr. 230,00 for børn. Dette beløb dækker rejsen (inkl. plads i liggevogn København-Berlin og v.v.), visum, entreer, overnatning og forplejning fra frokost (fredag) til middag (søndag). Øvrige forfølgelsesomkostninger under selve rejsen til og fra Dresden er for deltagerens egen regning. (Abonnementskort- og fripasrejsende (gyldig rejsehjemmel til Gedser) betaler kr. 25,00 mindre end ovenfor anført).

Gyldigt politipas medbringes.

Af hensyn til visabestillingen er det absolut nødvendigt, at deltagerne – på bagsiden af postgirotalonen – anfører: Fulde navn, fødselsår og -dag, stilling, nationalitet (hvis ikke dansk) samt passets nummer.

Tilmeldelse sker ved snarest – og senest *fredag den 10. april* – at indbetale ovennævnte beløb på *postgirokonto 11 10 06*, adresseret *Dansk Jernbane-Klub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København NV*. Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget.

Søndag den 3. maj. Udflugt til Mariager – i anledning af »Mariager-Handest Veteranjernbane«'s første driftsdag.

Planen for udflugten er:

København H.	(tog 95)	afg. 0.15
Roskilde		afg. 0.39
Odense		afg. 4.13
Fredericia		afg. 5.12
Århus H.		afg. 7.05
Randers		ank. 7.40

– fra Randers afgår særtog (tog 203) kl. 7.55 direkte til Mariager – se i øvrigt den grafiske køreplan på *det medfølgende bilag* – dette tog er oprangeret af: FFJ M 1210 – TFJ C 7 – APB M 1. Derefter kørsel med de første officielle plan-tog (togene 10/11), der forventes oprangeret af: Damploko HV 3 – CR 3622 – AHB C 45 – RHJ D 8 – TFJ C 7. Frokostpause – eller kørsel med særtog (tog 204 = skinnebus: ETJ Sm 1) for afsætning på ét af trinbrætterne mellem Mariager og Vester Tørslev. Deltagerne kan herfra fotografere tog 14 – fortsætte med dette tog og tog 15 – eller returnere til Mariager med særtog (tog 205). Programmet afsluttes med kørsel med særtog (tog 206) direkte til Fårup – oprangering: Damploko VLTJ 5 og personvogn (eller – hvis maskinen ikke kan undværes i Mariager (nedbrudsreserve) – med en af motorvognene eller skinnebussen).

Fårup	(tog 1962)	afg. 16.00
Langå	(tog 1370)	afg. 16.42
Århus H.		ank. 17.19
Århus H.	(tog 1078)	afg. 17.23
Fredericia		ank. 18.46
Odense		ank. 19.32
Roskilde (togskifte til tog 1086 i Korsør)		(ank. 22.52)
København H.		ank. 22.56

Opholdet i Mariager kan forlænges til hjemrejse med tog 16 – særtog 208 (fra Handest direkte til Randers (ank. 17.55) – tog 1084 – færge Århus-Kalundborg – tog 280 (Roskilde ank. 0.20 / København H. ank. 0.45) – se i øvrigt »Togplan« og »Danmarks Rejseforbindelser«. Billetter fra København og Roskilde vil også være gyldige til denne forbindelse.

Pris for deltagelse (tilslutningsrejse og kørsel på MHVJ) er:

Fra København	kr. 77,00
Fra Roskilde	kr. 72,00
Fra Odense	kr. 55,00
Fra Fredericia	kr. 45,00
Fra Århus	kr. 24,00

– de opgivne priser fra København og Roskilde *inkluderer plads i liggevogn* over strækningen København / Roskilde-Randers.

Tilmeldelse sker ved snarest – og senest *torsdag den 23. april* – at indsætte nævnte beløb på *postgirokonto 11 10 06*, adresseret *Dansk Jernbane-Klub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København NV*. Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget.

“Ranger-hygge” ved århundredeskiftet

Af P. Thomassen.



Fredericia banegårdsterræn (ca. 1910).

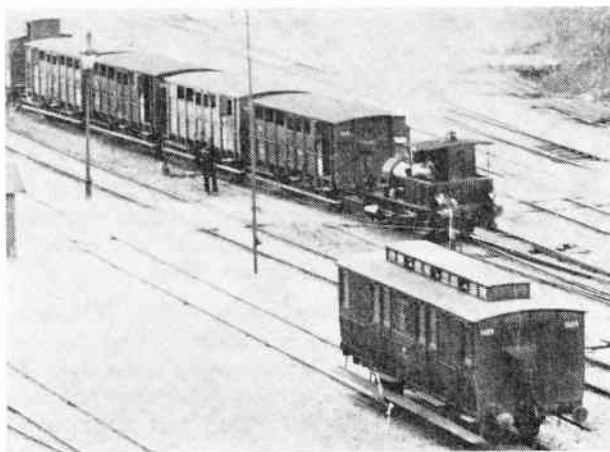
Foto: Postkortarkiv P. T.

Fra »voldbroen«, der indtil for få år siden førte over rangerterrænet ved Fredericias gamle station, er der i tidens løb taget utallige jernbanefotos. Ofte var det til brug for postkortforlagene, men lige så ofte lavede fotografer store billeder i glas og ramme til ophængning i de talrige jernbane-hjem i Fredericia. Byen var med rette stolt af at være trafikknudepunkt – navnlig efter at Lillebæltfærgerne kom i gang. Utallige forfattere har ladet sig friste eller påvirke af stemningen; f. eks. kommer Achton Friis i »De danskes Land« med en herlig karakteristik af Fredericia banegård: »... Hurlumhejen ved Fredericia, hvor der nuomstunder flere Gange om Dagen er større Rabalder og Røg og Damp end under selve Fredericiaslaget ...«

Trafiktallene for Fredericia var i 1902 ret beskedne, set med nutidens øjne: Tjenestekøreplanerne opgiver ca. 30 tog og Fabers Rejseliste 40. Nej, det er ingen trykfejl, selv om det ser helt omvendt ud. Havde tjenestekøreplanen opgivet 40 tog, havde forklaringen været lige til, nemlig godstog, som ikke kom publikum ved. Men der var i 1902-planen kun tre rene godstog i forbindelse med Fredericia! For ikke at risikere en strøm af harmdirrende læserbreve og trusler om »diskussion i vide (!) kredse« skal det anføres, at tjenestekøreplanerne betragtede Århus-Fredericia-Vamdrup som én strækning, mens publikumsplanerne delte den i Fredericia. Der var ingen direkte tog Fredericia-Esbjerg, da Esbjerg-togene udgik fra Lunderskov, hvor man havde at skifte.

Foruden de nævnte tog var der ca. 25 færgeafgange og -ankomster, så der rangeredes faktisk hele døgnet rundt i Fredericia. Intet under, at det var et af de allerførste steder, der fik rangermaskiner. Først litra O (Chaplin-maskinerne med opretstående kedel), senere M, N, Hs og F samt visse rariteter på kort gæsteoptræden.

På billedet, der skal være taget sommeren 1902, ses en af »Paraplyerne«, et mindre kendt kæle navn for litra M, hvis første primitive førerhus bestod af et tag på fire jernstænger. Vognen i forgrunden er postvogn DE 1524 (Scandia 1890). Der er noget mystisk ved rangertrækket, som M-maskinen er ved at flytte: Hele fire H-vogne. Det var de



Damploko, litra M, rangerer med fire godsvogne, litra H. I forgrunden ses postvogn, litra DE 1524 (se i øvrigt teksten i artiklen).

Foto: Arkiv P. T.



Ved Lillebæltsfærgerne (ca. 1908). Foto: Postkortarkiv P. T.

»lidt fine« gods- og kreaturvogne med løbebrædder og togførerbremsakupé; den forreste er Hb 2371 (Randers 1874). Vogntrækket stammer næppe fra et godstog, da det jo ville være fråds at have fire bremsevogne efter hinanden. Den mest nærliggende forklaring er den, at der samles vogne til depotspor; af gode grunde havde Fredericia depot af forskellige vogntyper. Der er dog også den mulighed, at

det var før eller efter en markedsdag, hvor persontrafikken krævede mere vognmateriel, end der var disponibelt, så man måtte ty til bænkevogne. Disse skulle fortrinsvis være litra H af hensyn til løbebrædderne.

En stor del af rangerarbejdet foregik mellem færgehavnen og stationens arealer. Et krumt spor udgik mod øst nogle hundrede meter fra banegårdens perronhal, og der kunne ikke længere køres direkte fra færgerne til perronsporene; der rebrousseredes efter århundredeskiftet under »voldbroen«. Ved de mest betydelige forbindelser kørtes »forbindelsestog« mellem færgehallen og banegården; toget bestod som regel af en rangermaskine og den lange kupévogn Ba 400 (Scandia 1891), den eneste statsbanevogn med alle tre vognklasser. På dage med stor trafik gjorde man nu klogest i at bruge sine ben mellem færge og banegård; der var ikke langt. Tog man forbindelsestog, skulle man ikke regne med at få siddeplads i togene fra Fredericia; de var forlængst optaget af de mere rejsevante, medens forbindelsestog havde været en tur under voldbroen.

Lyngby-Nærum jernbane

modernisering - rationalisering

Af overingeniør W. Wessel Hansen.

Lyngby-Nærum jernbane er en lille, men stærkt benyttet enkeltsporet privat jernbane, som kun er 7,8 km lang, og hvor der i driftstiden er 20 minutters interval mellem de enkelte tog i hver køreretning, idet banen i Jægersborg har tilslutning til S-togene (B-linien) til og fra København.

Banen har, som det fremgår af fig. 1, to endestationer, én ubetjent krydsningsstation samt fire holdsteder, hvortil kommer opstillingsspor og remiseanlæg.

Det interessante ved banens driftsform er, at denne er baseret på en udstrakt anvendelse af meget enkle, **automatisk virkende sikringsanlæg**, der sikrer toggangen, uden at egentligt betjeningspersonale behøver at være aktivt.

For at forstå anlæggenes virkemåde vil vi følge et tog, som holder parat til at afgang fra Jægersborg station. Sikringsanlægget i Jægersborg skal (af motorføreren) være stillet på »automatik«, hvilket medfører, at udkørselssignalet (udformet som et »dværtsignal«) for kørsel mod Nærum stilles på »kør«, ved at toget besætter perronsporet. Det er da sikret, at indkørselssignalet viser »stop«, at de befærede sporskifter er retstillede, og at sporstykket mellem udkørselssignalet og indkørselssignalet er ubesat.

Ved togets udkørsel fra Jægersborg går udkørselssignalet på »stop«, og når toget har passeret indkørselssignalet, stilles dette på »kør« for det kommende tog.

Toget sørger naturligvis selv for automatisk betjening af halvbomanlæggene ved »Lyngby lokalstation« samt ved vejskæringen ved Fuglevad krydsningsstation.

Fuglevad stations indgangssporskifter er »fjederfastholdt«, således at tog altid benytter det højre togvejsspor i køreretningen. Den automatiske signalgivning for indkørsel er indrettet sådan, at der kun kan stilles én indkørselstogvej ad gangen, og det tog som først »melder« sin ankomst til Fuglevad – ved påvirkning af en skinnekontakt – får først »kør«-tilladelse. Når togets forreste del kører ind i togvejsspor, tændes begge udkørselssignaler på »stop«, og de bliver i denne stilling indtil det krydsende tog er ankommet i sit togvejsspor. Begge udkørselssignaler stilles da på »kør« for de krydsende tog. Ved udkørsel påvirkes sporskiftet til »opskæring«, men tungerne »klaprer« ikke under de enkelte hjulpars passage, idet en art oliepumpe tidsforsinker tungernes tilbagestilling til den oprindelige stilling, indtil hele toget har passeret sporskiftet.

Jernbanenyt - kort fortalt



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

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 10 stk. elektriske 2-vognstog, litre MM/FS 7691/7191 – 7700/7200.

2. distrikts hidtidige »skolemaskine« MZ 1408 er ombyttet med MZ 1404. MH 349 er overflyttet fra 1. til 2. distrikt.

Styrevogn (for elektrisk motorvogn) FS 977 er udrangeret.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 10 stk. personvogne (1./2. klasse), litra AB 39–80 008 – 39–80 017 (samtlige stationeret i 1. distrikt), 10 stk. åbne bogiegodsvogne (flade med nedklappelige støtter), litra Rs 390 0 040 – 390 0 049 samt 14 stk. specielle lukkede godsvogne (selvtømmende – med tag, der kan åbnes), litra Tdgs 574 0 086 – 574 0 099. Fra »Centralværksted København« er leveret 1 stk. personvogn (2. klasse/styrevogn), litra Bhs 29–27 829 (ombygget fra CL 1576) (nu stationeret i 2. distrikt) samt 4 stk. rejsegodsvogne, litra Dah 92–28, 100–102, 104 (ombygget fra postvogne DA 5018–5020, 5022) (stationeret i 2. distrikt). Fra »Centralværksted Århus« er leveret 2 stk. rejsegodsvogne, litra Dk 6102 og 6103 (ombygget fra postpakvogne DK 5902 og 5903) (stationeret i 2. distrikt).

El-varme-udstyret i AV-vognene nr. 38–51, 321–326, 328, 330, 339 er fjernet – af den årsag er 5.–8. ciffer i den internationale nummerering ændret til »38–61«, AV 38–61 338 og 38–61 339 er overflyttet fra 1. til 2. distrikt. (RIC-mærkningen er slettet på samtlige foran nævnte AV-vogne). A+B+C-styrelserne er fjernet fra AVL 38–61 253 og 38–61 255 samt 38–21, 261–263 – litra'et er derfor ændret til **ABh (AV)**.

15 stk. person- og rejsegodsvogne er udrangeret: CP 2828, 2831, 2832, 2854, 2876, 2920, 2929, 2930, 3208, 3216, 3253 – ECO 6206, 6281, 6295, 6297. »Udstillingsvognen« CO 2763 er overført fra personvognsparken til specialvognsparken: Specialvogn nr. 765.

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 7–8/69) og oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1969« (»Jernbanen«, nr. 5/69) kan à jourføres efter ovenstående.

*

Pr. 31. december bestod vognparken af:

905 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I oktober kvartal er der tilgået driften 10 vogne, og der er udrangeret (overført) 12 vogne.

187 stk. post- og rejsegodsvogne. I oktober kvartal er der udrangeret 4 vogne.

6871 stk. lukkede godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 18 vogne – og en afgang på 25 vogne.

3400 stk. åbne godsvogne: I oktober kvartal er sket en tilgang på 10 vogne – og en afgang på 59 vogne.

517 stk. specialvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 57 vogne: Nr. 705 (B/2) »Værkstedsvogn for gassvejse-

hold, nr. 765 (T/1) »Udstillingsvogn«, nr. 989–991 (B/2) »Skinne-transportvogne«, nr. 1128–1179 (B/2) »Svelletransportvogne«. (Nr. 324 (B-S/2) er omnummereret til 1195 (B/1) »Transportvogn for sporværktøj« – nr. 1191 er overflyttet fra B/2 til B/1). Der er sket en afgang på 3 vogne: Nr. 300 (B/1), nr. 686 (B/1), nr. 982 (B/2). Oversigten over specialvogne i bilaget til »Jernbanen«, nr. 4/67, kan rettes efter ovenstående.

3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt 676 stk. privatejede godsvogne (hvoraf 1 stk. er lejet af DSB). I oktober kvartal er sket en afgang på 14 vogne: 1 stk. 040 0 (tidl. ZS), 3 stk. 070 0 (tidl. ZE), 8 stk. 070 1 (tidl. ZE), 2 stk. 081 5 (tidl. ZA/ZB).

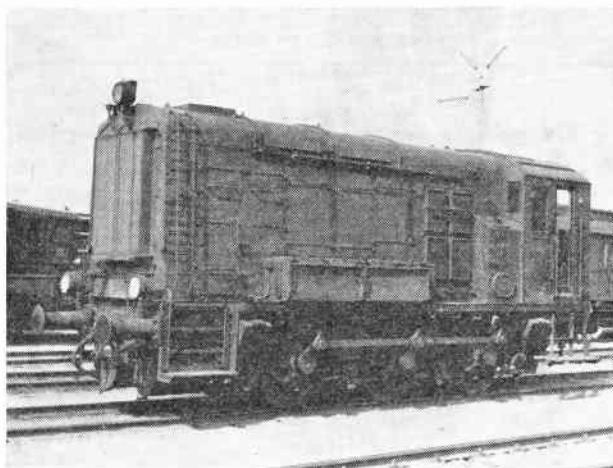
*

I oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1969« (»Jernbanen«, nr. 7–8/69) kan kolonnerne »antal vogne« pr. 30. september à jourføres pr. 31. december således:

	30/9	31/12		30/9	31/12
Gklm	70	68	Elo	1488	1430
Gklm	316	313	Rs	40	50
Gklm	521	519	TD	9	8
Gklms	769	763			
Gkm	100	99			
Gkms	49	48			
Gs	813	812			
Hks-u	50	49			
Ics	63	56			
IB	27	24			
IBU	10	9			
IKG	13	12			
IKT	11	9			
Ucs	21	27			
»30«	2	6			
Tdgs	66	80			

*

Leveringen af 2. serie MZ-lokomotiver er påbegyndt; MZ 1411 ankom til Helsingør den 16. marts. Efter en uges prøvekørsler på Sjælland overføres maskinen til 2. distrikt. Leverancen fortsætter herefter med et lokomotiv hveranden uge,

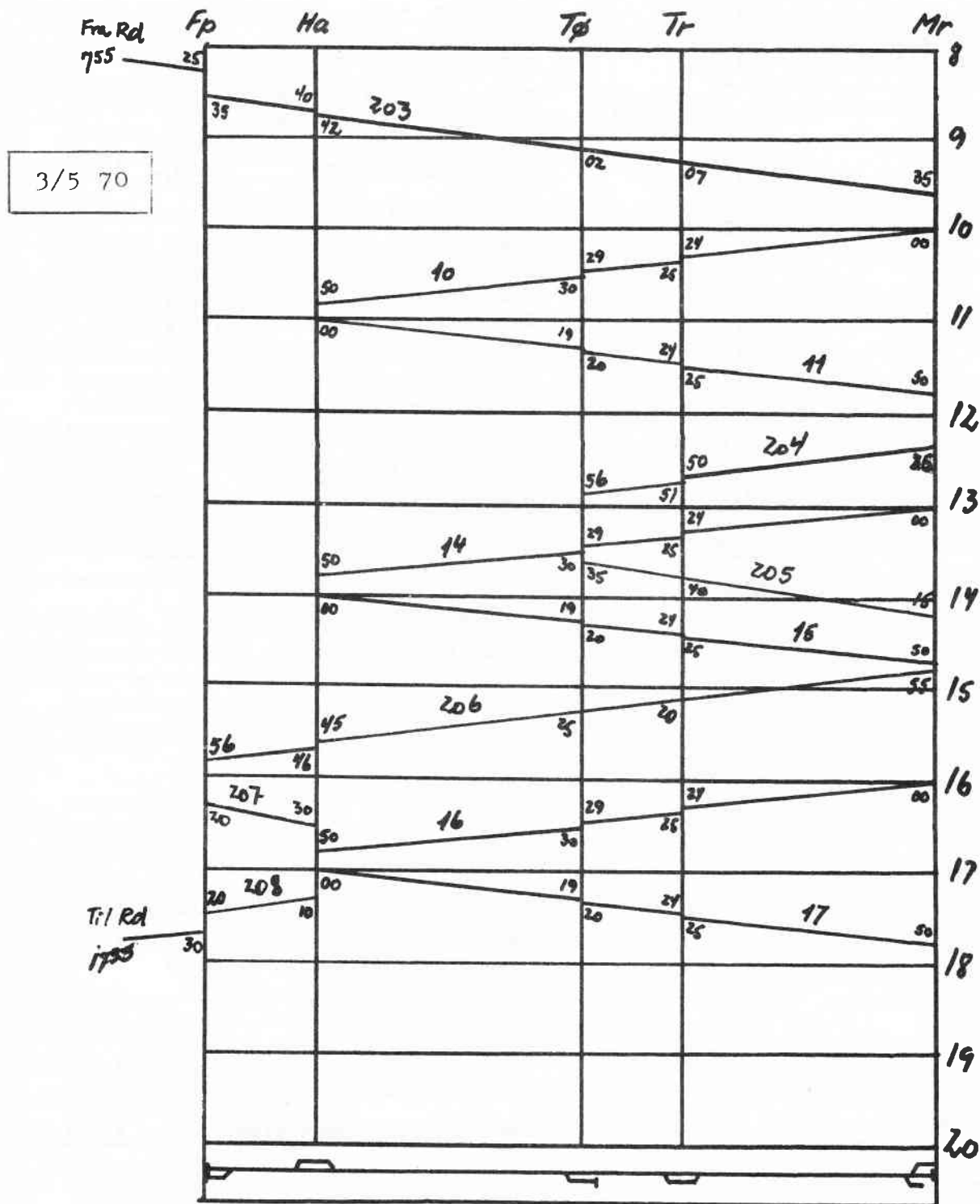


»Den enlige svale«, litra ML nr. 6, flyttedes i december fra Korsør til Helsingør.
Foto: E. Steensgaard.



MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Dansk Jernbane-Klub



Mariager—Handest Veteranjernbane

Dansk Jernbane-Klub

Oplysninger om særtog m.m. kan fås
på tlf. (06) 46 12 75 og (08) 54 10 59.

Kører kun søn- og helligdage

10	14	16	Tog nr.		11	15	17
10.00	13.00	16.00	af Mariager.....	an	11.50	14.50	17.50
10.25	13.25	16.25	af True.....	an	11.25	14.25	17.25
10.30	13.30	16.30	af V. Tørslev.....	an	11.20	14.20	17.15
10.50	13.50	16.50	an Handest.....	af	11.00	14.00	17.00

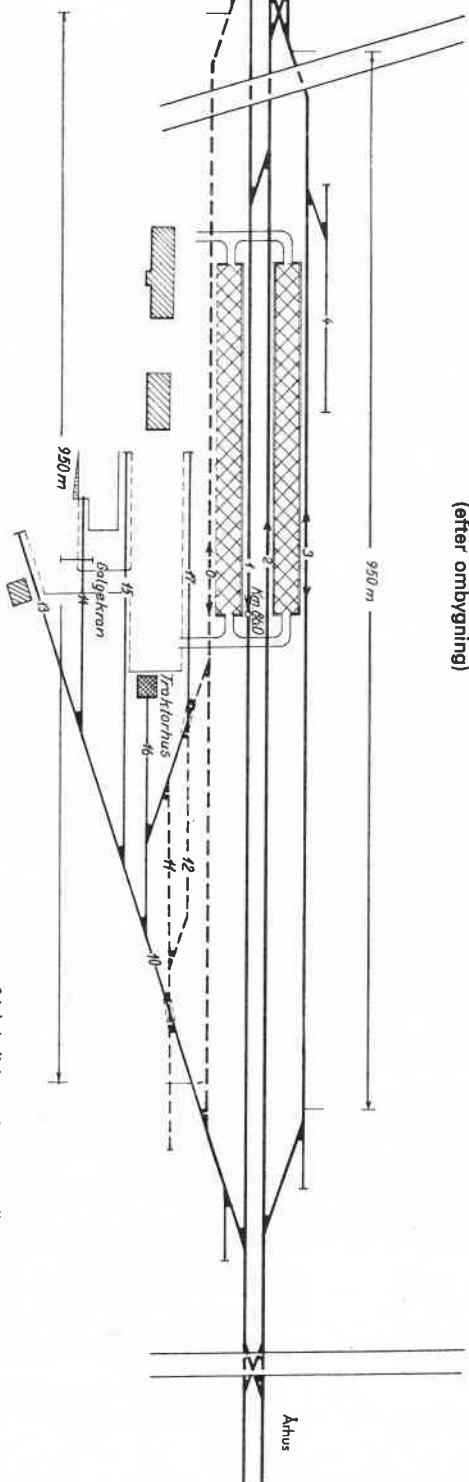
Såfremt der er rejsende at optage eller afsætte, standses endv. ved:
Campingpladsen, Lunddalen, Fjeldsted, Brødløs, Frugtplantagen og
Glenstrup.
Alle tog 2. kl. Togene fremføres normalt med damplokomotiv.

Silkeborg

Skanderborg station (efter ombygning)

Horisont
mm. 850

Plan over det fremtidige,
sterkt forenklede sporan-
læg - se i øvrigt: "Bane-
afdelings anlagsskema-
der" - "Jernbanen" nr.
7-8/69, side 9.



Stiplede linier angiver eventuelle fremtidige spor,
Tegning: DSB/Baneforvaltningen.

således at 2. distrikt skulle kunne disponere over otte lokomotiver (den fra 1. distrikt udlånte »skolemaskine« medregnet) ved køreplansskiftet, den 31. maj. Inden den egentlige ferietrafik er afsluttet – den 10. august – skulle yderligere to maskiner være ankommet, og samtlige 16 stk. MZ-lokomotiver skulle være til disposition henimod slutningen af året. (MY 1131 og 1132 overflyttedes fra 2. til 1. distrikt i begyndelsen af februar – én af disse maskiner må dog atter udlånes til 2. distrikt i perioden 31/5–10/8, for at holde brugen af damplokomotiver nede på et minimum; ligeledes i begyndelsen af februar vendte MX 1022 til gengæld tilbage til sit gamle stationeringsområde: 2. distrikt).

Hos »Vognfabrikken Scandia A/S« er bestilt 45 stk. 2. klasse personvogne (fortrinsvis til brug på Kystbanen), litra Bkl 20–84 700 – 20–84 744, til levering i perioden fra marts 1971 til april 1972. Vognene skal – sammen med 1. klasse vogne, litra Akl – anvendes som mellemvogne mellem styrevogne, litra Bks og diesellokomotiver, litra MX/MY. Det fornødne antal litra Akl og Bks vil blive bestilt på et senere tidspunkt.

Bkl-vognene bygges som storrumsvogne (se vedføjede projektskitse) med tre kupé-afsnit med i alt 80 siddepladser (32 pladser i »ikke-rygere« (midterafsnittet) – og 2×24 pladser i »rygere«) anbragt 2+2 i tværretningen med midtergang, således at der bliver let adgang til siddepladserne og god oversigt over ledige pladser. Mellemperronerne forsynes med dobbelte drejefoldedøre og tre trin. Vognene udstyres med automatisk dørlukning (som kan betjenes – sammen med afgangssignal (»brummersignal«) – af togføreren fra samtlige indstigningsdøre) med blå meldelamper på vognsiderne, som vil angive, om alle døre er lukkede. Da vognene kun skal bruges til indenlandske løb (regime 50) udnyttes konstruktionsprofilen fuldt ud (vognbredde: 3026 mm mod standard-vognenes (type Y) 2680 mm); vognene vil fremtræde i ny klar farve (endnu ikke endeligt vedtaget), og der sørges for god lydisolering og ventilation samt god gang i sporet (MD-bogier) – og vognene udstyres med gummivulstovergang.

Hos »Dansk Signal Industri A/S« er bestilt nyudviklet elektronisk styreudrustning til brug i de ovennævnte vogne og lokomotiver. Ved det nu anvendte system ved styrevognskørsel i forbindelse med motorvogne benyttes som bekendt tre svære kabler; ved det nye system kan et stort antal styringsordrer og kontrolmeldinger overføres ved hjælp af toneimpulser gennem kun to ledninger.

»Komfortforbedringen« på Kystbanen forventes iværksat på et tidspunkt mellem maj 1972 og maj 1973.

Hos »Vognfabrikken Scandia A/S« er bestilt yderligere 100 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 100 – 211 5 199. Der er fra erhvervslivets side vist så stor interesse for denne vogntype – der har et lastrum på ikke mindre end ca. 85 kubikmeter og en max. lastevne på 26 tons – at det har været nødvendigt at bestille denne »2. serie«, inden de først bestilte vogne er taget i brug. Samtlige 200 stk. Hbis-vogne påregnes at være i drift ved udgangen af november 1971. (Se endvidere »Jernbanen«, nr. 5/69 – side 17/18).

»Vognfabrikken Scandia A/S« afleverede de to sidste AB-vogne (af en serie på tyve vogne) i begyndelsen af januar. Levering af kombinerede person- (2. klasse) og rejsegodsvogne (med el-varme), litra BD, indledtes i marts.

»Centralværksted København« har påbegyndt montering af el-varmeudstyr i et antal A-vogne (8 stk. = 18–84 (frem-

tidig 18–80) 000 – 18–84 007). Af hensyn til RIC-overenskomsten, der som bekendt bygger på det gensidighedsprincip, at et antal kørt kilometer for udenlandske vogne i Danmark så vidt muligt skal modsvares af et tilsvarende kilometerantal kørt af DSB-vogne i udlandet, har det været nødvendigt for statsbanerne de senere år at udruste et stadigt stigende antal personvogne med el-varme. Ved udgangen af 1970 vil DSB have følgende vogne udstyret med elektrisk opvarmning: 8 stk. litra A, 20 stk. litra AB, 40 stk. litra B og 10 stk. litra BD (jvf. ovenfor). DB's krav om el-varme i vogne i løb mellem København og Hamburg fra efteråret 1970 (af hensyn til forvarmningsanlæggene) vil således kunne imødekommes. Problemet med hensyn til personvognsparkens fremtidige opvarmning (el kontra damp) er i øvrigt af statsbanerne taget op til nøjere overvejelse.

Ommærkningen af vogne med nyt nationalt bogstavlitra (»Jernbanen«, nr. 5/69 – side 18) er på det nærmeste fuldført, for så vidt angår vogne stationeret i 2. distrikt – i 1. distrikt indtager man en mere afventende holdning. Beslutningen om at anskaffe helt nye A-vogne til Kystbanens fremtidige styrevognstog har medført, at **AL-vognenes fremtidige litra bliver Afh.**

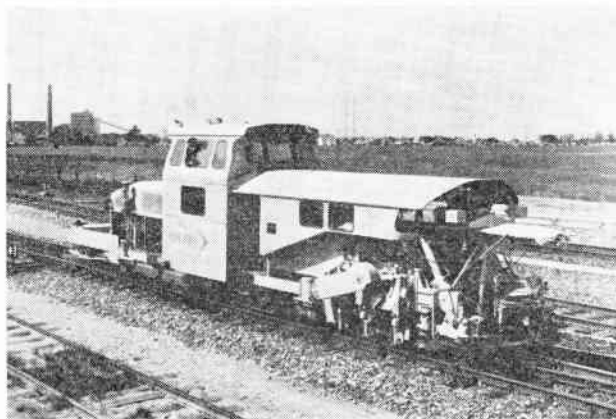
Beholderne fra råsukkerbeholdervognene, litra Ud, vil i den nærmeste fremtid blive overflyttet til Gklms-undervogne (med rullelejer), bl. a. af hensyn til RIV-mærkningen (max. hastigheden er p. t. 70 km/t (glidlejer)), der indebærer, at en sådan mærket godsvogn (fr. o. m. 1. januar 1970) skal kunne fremføres med mindst 80 km/t. Ca. 150 åbne godsvogne, litra Elo, der ikke er udstyret med rullelejer, vil blive trukket ud af »trafikvognparken« og foreløbig hensat.

Fr. o. m. den 26. januar – og indtil videre – er indsat nyt S-togsmateriel i visse tog på F-linien for afprøvning af »Scharfenberg-koblinger« (koblingsforsøg på Frederiksberg station). I midten af februar blev der foretaget forsøgskørsel på E-linien med materiel med ny type bremsebelægning (praktisk prøve i fygesne).

»Centralværksted Århus« vil kunne nå at aflevere 4 stk. liggevogne, litra Bgc (»2. serie«) inden »påsketrafikken« begynder. Vognene vil blive benyttet som forstærkning i togene 95 og 20 – og i et ekstra løb København–Frederikshavn/Ålborg–København.

*

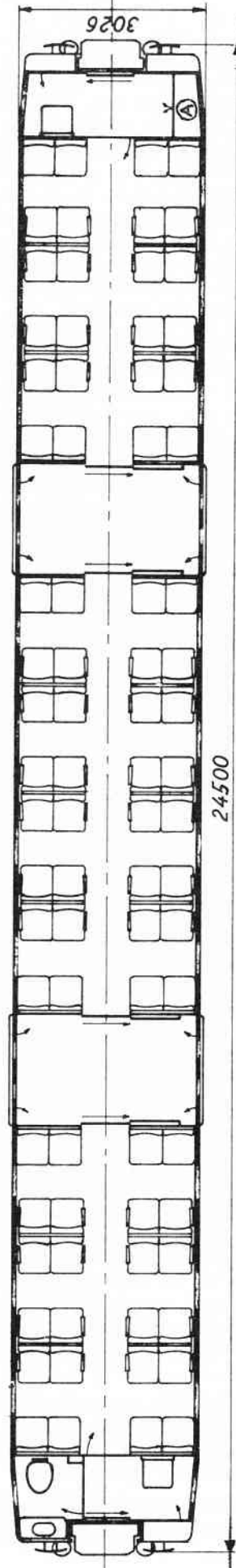
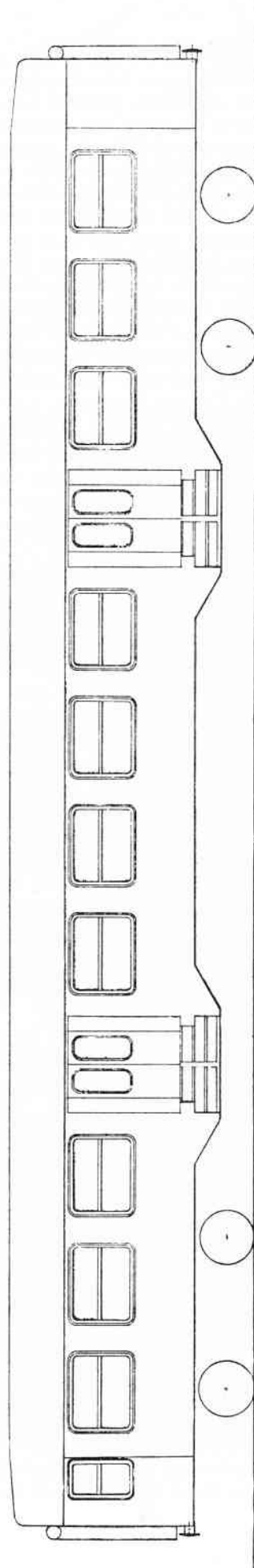
Sporarbejderne mellem Herlev og Skovlunde (og bygningen af underføringsanlægget for Skovlunde Torvevej) er nu så vidt



Arbejdskøretøj for sporvedligeholdelse – svellestoppemaskine (type: Plasser Duomatic 06–32 SLC).

Foto: Danske Statsbaner.

Danske Statsbaner - 2. klasse personvogn, litra Bkl



Projektskitse af de til brug for fremtidige styrevognstog på Kystbanen bestilte 45 stk. 2. klasse personvogne, litra Bkl 20-84 700 - 20-84 744. Bemærk endeperronnerne med toilet og klapsæde hhv. apparatskab (»A i cirkel«) og klapsæde. Hvad der ikke fremgår af skitsen: Taget får samme udseende som de øvrige standard-personvognes - med »sikker« og venti-
lаторer.
Tegning: DSB/Maskinafdelingen.

fremskredne, at dobbeltsporet drift vil kunne iværksættes på strækningen fra sommerkøreplanens ikrafttræden. Ibrugtagningen af de nye sikringsanlæg på den samlede strækning Vanløse-Ballerup finder dog først sted i 1971.

Som led i moderniseringen af den sønderjyske hovedbane skal Padborg station ombygges og moderniseres. Sporanlægget skal forenkles, således at antallet af hovedspor reduceres fra otte til fem, hvilke dog forlænges, således at de kan tage tog med en længde på ca. 800 meter. Der installeres et nyt sikringsanlæg og ekspeditionsbygningen ombygges, så der derved skabes bedre forhold for såvel publikum som personale. Moderniseringen er beregnet at ville koste ca. 4 mill. kr. Selve sporarbejdet regner man med at kunne påbegynde allerede i det nuværende finansår.

Den 30. januar indviedes den nye containerterminal i Odense, den første af de i alt fire terminaler, som for tiden er under bygning.

I Århus skal opføres et nyt stort pakhús. Pakhuset, der skal placeres, hvor den nuværende fragtgodsekspeditionsbygning er beliggende (Skovgaardsgade), får gode forbindelser til primærgadenettet. Der føres spor ind i bygningen, hvor ca. 60 godsvogne vil kunne ekspederes pr. dag. Godsbehandlingen vil ske effektivt ved hjælp af kædetransportør og gaffeltrucks.

*

I forbindelse med statsbanernes strukturrationalisering skiftede »signalvæsenet« (og distrikternes signaltjenester) navn til »signal- og teletjenesten«. Dette navn har dog vist sig at være for »tungt« – denne vigtige funktion har derfor skiftet navn endnu engang – til »sikringstjenesten«.

Den 11. december blev et nyt relæsikringsanlæg taget i brug på Lejre station. Samme dag blev automatisk linieblok-anlæg for strækningen Lejre-Hvalsø taget i brug – den 5. februar fulgte strækningen Hvalsø-Tølløse, og »sand« fjernstyring indførtes på hele strækningsafsnittet Lejre-Tølløse (den »særlige holdestedsordning« (»Jernbanen«, nr. 7-8/69 – side 18/19) bortfaldt samtidig). Den 24. februar blev et nyt relæsikringsanlæg (forenklet type) taget i brug på Måløv station.

*

Ved overgang til sommerkøreplan omdannes det sidste lyntog – »Gudenåen« – der køres med gammelt lyntogsmateriel (MB), til lokomotiv-trukket tog, og der sker igen en stor udvidelse af lyntogskørslen, idet der etableres tre nye lokomotiv-trukne lyntogspar, nemlig:

- »Slesvigeren«: Flensburg-København-Flensburg.
- »Vendsyssel«: Frederikshavn-København-Frederikshavn
- »Sjællænderen«: Århus/Esbjerg-København-Esbjerg.

Med de nye lyntogsforbindelser kan statsbanerne byde på ikke mindre end **max. 7600 siddepladser pr. dag over Storebælt uden tog/færge-skifte**; det er næsten tre gange så mange som i 1960 og dobbelt så mange som i 1965. I praksis betyder det, at der uden for de meget store rejsekoncentrationer i week-end trafikken samt ved højtider og ferier er rigelig »overførselsplads« til alle, der skal over Storebælt. Af overførselspladserne dækkes knap 75 % af de lokomotiv-trukne lyntog og godt 25 % af MA-lyntogene. De lokomotiv-trukne lyntog dominerer således stærkt – ti af i alt fjorten togpar. (En vognomløbsplan for de lokomotiv-trukne lyntog følger i næste nummer af »Jernbanen«).

Det var oprindeligt tilstræbt, at lyntogene skulle formere sig ensartet af det nyeste personvognsmateriel (bortfald af de hidtil anvendte Bf- (BL-) vogne), hvorfor der i den kommende tid foretages ændringer af stoppebom m.v. på jernbanefærgerne på Storebælt, således at midtersporet på samtlige færger (med undtagelse af »M/F Korsør«) vil kunne rumme fire standardpersonvogne hver med en længde af 24,5 m; beholdningen af A-vogne er dog ikke stor nok til, at dette kan gennemføres konsekvent.

Bådtoget »Englænderen«, der ligeledes overføres over Storebælt, oprangeres fra den kommende køreplansperiode således: A+B+B+BD (to stammer), og derudover indsættes antagelig følgende gennemgående vogne over »bæltet« (ordningsnummer vedføjet)

– uændret:

WL:

København-Esbjerg-København i togene 95/338 – 383/20, daglig undtagen nat mellem lørdag/søndag.

Bf (BL) 599/Bgc 400:

København-Frederikshavn-København i togene 95-20, daglig.

– nye vogne:

Bgc 401:

København-Frederikshavn-København i togene 95-20, (forsøgsvis) daglig.

Bgc 410:

København-Esbjerg-København i togene 95/338 (1338) – 383/20, daglig.

Bgc 420:

København-Frederikshavn-København i togene 1085/85 – 1016/16, nat mellem søndag/mandag.

ABv 801/B 802/B 803:

København-Frederikshavn-København i togene 1085/85 – 1016/16, nat mellem søndag/mandag (kørslen i tog 1016/16 forekommer dog allerede i indværende køreplansperiode, men den nuværende B 804 bortfalder og erstattes af ovennævnte Bgc 420).



Privatbanerne

HHJ: Banen har fra DSB modtaget EH 6863 som erstatning for rejsegodsvogn E 71, der må udrangeres efter rangeruheld.

HP: Den lejede AHB ML 5203 er sendt til HTJ/OHJ (se nedenfor). Diesellokomotiverne DL 10 og 12 er ophugget. Vidstrup station blev pr. 1. november nedsat til trinbræt med sidespor.

HTJ/OHJ: Det fra AHB modtagne diesellokomotiv (HTJ) ML 5203 er endnu ikke omlitret. OHJ M 3 er udrangeret; HTJ 22 (dieselloko) er ophugget. HTJ C 35, der skulle have været afbrændt, bibeholdes alligevel; vognen udstyres med bogierne fra OHJ C 219, der er ophugget. Den fra FFJ indkøbte Sp 13, der skulle have været ombygget til trolje til brug for baneafdelingen, vil blive brugt som »mellemvogn« i skinnebustog i stedet. OHJ (ex TKVJ) D 62 er til rådighed for baneafdelingen og ses ofte i arbejdstog sammen med HVJ M 5. Følgende HTJ-godsvogne er ophugget i 1968/69: QT 73 og 74, QG 75, QC 77; følgende OHJ-godsvogne er ophugget i 1967/69: QG 333, QT 339, 340,

341, PF 441, 444, 447, 448, PH 453, PA 484, 487. Beholder-vogn P 601 (ex »Hotaco«-ZE) anvendes til OHJ/HTJ's egne olietransporter Kalundborg-Tølløse.

LJ: Rejsegodsvogn EV 91 har gennemgået en større modernisering i 1969, bl. a. udstyret med bogier (m/SKF-rullelejer) fra CA 16, cylinderpuffere og internationale varmekoblinger; også EV 92 har fået nye hjulsæt med SKF-rullelejer. Følgende godsvogne er ophugget: Q 148, 149, 173, 184, P 203. Der er i efteråret foretaget omfattende sporforbedringer; alene mellem Grænge og Maribo er udkørt 100 vognladninger skærver. DSB-arbejdskøretøjerne SV 5 og R 3 foretog stopning og sporretning mellem Nykøbing Fl. vest og Maribo. I januar måtte en række tog fremføres af DL og bogievognsmateriel, da Y-togene ikke holder af for megen snestorm.

SB: Damploko 1 er solgt til Jysk Jernbaneklub; damploko 5 samt C 41, F 1 og F 2 er ophugget, dels i Jerup, dels i Frederikshavn. M 5 (ex RØHJ) blev sendt til Vejle og ophugget der.

Nedlagte baner:

APB: FFJ M 1210 er købt af medlemmer af »Nordjysk afdeling«.

HBS: Skinnebussen Sm 210, der ved banens lukning blev solgt til en privatmand, har fået nye ejere. Vognen, der i lange tider har henstået ved perron i Horsens, køres til Viborg.

RHJ: M 4 – og ikke M 3 (»Jernbanen«, nr. 6/69 – side 15) tilgik DJK. Traktor 1, der af ophugningsfirmaet blev solgt til »H. I. Hansen«, Odense, afløser der den tilsvarende AHTJ-traktor. Det øvrige materiel, der stod i Randers, er nu ophugget.

ØG (Østre Gasværk): Samtlige saddeltanklokomotiver er nu afhændet. Nr. 1 købt af Helsingør Jernbaneklub, Nr. 2 er foræret til Teknisk Museum i Helsingør, Nr. 3 er foræret til en legeplads i Brønshøj, medens Valby-maskinen (Nr. 2), der som bekendt blev foretrukket af DJK's maskinafdeling i Maribo, da den var den bedst egnede til kørslen på museumsbanen, er transporteret til Maribo (se andetsteds i tidsskriftet). DJK har endvidere købt kulvognene nr. 1 og 7.

*

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

Museumstoget

MARIBO-BANDHOLM

På opfordring af en meget stor del af MUSEUMSTOGET's medarbejdere, begav seks medlemmer sig den lange vej til DJK's bestyrelse med det ønske, at få oprettet et DRIFTUDVALG, der skulle varetage den daglige drift af banen, tilrettelæggelse af køreplaner, tjenestefordeling, materiellets benyttelse og meget mere. Dette ønske blev efterkommet, og DRIFTUDVALGET er i dag en realitet. Udvalgets sammensætning blev følgende: Maskinist Jørgen Christensen, kedel-smed Preben Clausen, overassistent G. Fox Maule, ingeniør Oscar Meyer, maskinmester O. J. Koch og grosserer Povl Yhman. Som formand for udvalget udpegede bestyrelsen Poul Skebye Rasmussen.



Foreningens nyeste erhvervelse – ØG nr. 3 – tidl. VG nr. 2 – ses uden for maskindepotet i Maribo efter ankomsten (25/1-1970).
Foto: O. J. Koch.

Lørdag d. 17. januar var arbejdsholdets »entreprenør-gruppe« i fuld aktivitet på Østerport st. Her læssede man DJK's nyerhvervede lokomotiv ØG 3 (tidl. VG 2) på en SNCF Ks-vogn. At dette lykkedes så smertefrit, skylder vi i højeste grad vor tak til trafikkontrollør M. Godtfeldt, baneformanden og rangerpersonalet på Østerport st. Maskinen har efter ankomsten til Maribo fået udskiftet et par »syge« kedelrør, og man er i gang med en sidste oppudsning af maskinen, inden den for første gang i DJK's eje ruller ud over drejeskiven ved egen kraft.

Driftudvalget har udarbejdet et arbejdsprogram for foråret 1970, der tager hensyn til DJK's nuværende økonomiske situation. (Det kan rekvireres ved henvendelse til driftudvalget.) Arbejdsindsatsen vil hovedsageligt blive lagt på eftersyn, vedligeholdelse og mindre reparationer på det rullende materiel, en registrering af værktøj, malervarer, reservegods og uniformer.

Da næste nummer af »Jernbanen« først udkommer tæt op til starten af driften på MBJ, beder vi medlemmer, der ønsker at forrette tjeneste ved MUSEUMSTOGET, melde sig allerede nu. Efter aftalen med A/S Lollandsbanen skal alle trafikbeskæftigede, dvs. lokomotivførere, fyrbødere, togførere, rangerledere og bremsere have fuld førerlighed, høreelse og syn.

På lørdage vil der blive kørt to togpar (eftermiddag) og på søn- og helligdage – som forrige år – fire togpar. Der køres følgende dage:

	lø	sø	lø	sø	lø	sø	lø	sø	lø	sø
MAJ	–	–	–	17*)	–	24	–	31	–	–
JUNI	–	7	–	14	–	21	27	28	–	–
JULI	4	5	11	12	18	19	25	26	–	–
AUG.	1	2	8	9	–	16	–	23	–	30
SEPT.	–	6	–	13	–	20	–	–	–	–

*) Pinse, der køres også d. 18. maj

Tilmelding bedes foretaget på et åbent brevkort, der skal indeholde følgende oplysninger: a) medlemsnummer, b) civilt erhverv, c) navn, d) adresse, e) eventuelt telefonnummer, f) fødselsår og -dag, g) ønsket tjeneste, h) hvilke datoer, der kan afses, k) tidligere tjenstegøring ved MBJ. Kortet indsendes til driftudvalget – se adresse nedenfor.

Driftudvalget påtænker at arrangere et »Veteran-Show« til sommer. Den normale toggang vil blive udvidet med 2 à 3 ekstra togpar, bl. a. et godstog og persontog med materiel fra før år 1900. Togene og stationerne vil blive betjent af personale i gamle uniformer, og publikum opfordres til at møde i dragter og kostymer fra gammel tid. Der vil blive gode muligheder for fotografering. Men herom senere.

Arbejdet i Maribo ligger ikke stille selv i de kolde måneder. Der er meget, der skal repareres og efterses inden sæsonens start. Vi savner hjælp dernede, og kan DE tilbyde DERES arbejdskraft, kan VI tilbyde DEM gode overnatningsmuligheder, hyggeligt samvær med gode kammerater og en tjans ved MUSEUMSTOGET til sommer. Lad os høre fra DEM!!!

Al henvendelse vedrørende MUSEUMSTOGET bedes rettet til:

»Driftudvalget«
c/o G. Fox Maule
Tårnbæk Strandvej 59 K
2930 Klampenborg
Tlf.: 64 04 63 (eller den automatiske telefonsvarer: 31 98 16).

O. J. Koch.

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Den officielle indvielse af »Mariager-Handest Veteranjernbane« finder sted lørdag den 2. maj. Indvielsestoget, der kun befordrer indbudte gæster – forhåbentlig med trafikministeren i spidsen – afgår fra Mariager kl. 15.30.

Den officielle drift begynder søndag den 3. maj med plantog 10's afgang fra Mariager kl. 10 – og der køres derefter hver søn- og helligdag indtil udgangen af september – tre togpar pr. kørselsdag (se den grafiske køreplan, der medfølger som bilag). På den første officielle kørselsdag – og alle de øvrige for den sags skyld – håber vi at se rigtig mange af foreningens medlemmer.

Der vil blive udsendt et lille hæfte om MHVJ's »tilblivelses-historie« – men herom følger senere. En MHVJ-plakat og en MHVJ-brochure vil ligeledes foreligge for banens åbning.

★

»Dansk Svovlsyre- og Superfosfatfabrik A/S« har skænket foreningen (MHVJ) en krukkevogn – ZS 508052.

sun –

Foreningsnyt

Indkomne forslag

Til behandling på den ordinære generalforsamling, søndag den 5. april 1970, er indkommet følgende forslag:

Fra E. Hedetoft, Aalborg:

1. Som medlem af bestyrelsen foreslås Bent Dyrholm, Saxovej 6, Kristrup pr. 8900 Randers.

2. Der indføres i foreningens love mulighed for afgivelse af stemme ved fuldmagt, sådan at alle medlemmer kan få lejlighed til at tilkendegive deres meninger.

Forslagene er vedføjet følgende kommentarer: »Når ovenstående forslag fremsendes, er det ikke på grund af utilfredshed med den siddende bestyrelse, men for at medlemsskaren vest for Store Bælt eventuelt kan blive repræsenteret i bestyrelsen, samt at ovennævnte medlemmer også får lejlighed til stemmeafgivelse uden alt for store omkostninger for den enkelte.«

Fra Ole-Christian M. Plum, Jan Koed, Erik Sevaldsen, Torben Nielsen, Jens Kofoed, København:

1. Som medlemmer af bestyrelsen foreslås: Per Thomasen, Henning O. Thorkil-Jensen og Poul Skebye Rasmussen. »Da den af Poul Skebye Rasmussen beklædte suppleantplads således bliver ledig, foreslår vi, at man til denne plads opstiller Erik Sevaldsen til valg. Da der vil blive tale om valg af flere end tre kandidater (jvf. bestyrelsens forslag om, at de tre nuværende bestyrelsesmedlemmer genvælges), tillader vi os at foreslå skriftlig afstemning.«

2. Vi foreslår oprettelse af et sekretariat til varetagelse af den daglige korrespondance og bl. a. føring af en for medlemmerne tilgængelig medlemsfortegnelse.

★

Salgsafdelingen meddeler:

1. Nye postkort:

Desværre havde der i omtalen af de nye postkort i »Jernbanen«, nr. 1/70 indsneget sig en lille, men betydelig fejl. Der skulle naturligvis have været angivet en pris på kortene. Prisen er 1,25 kr. pr. stk.

2. For liebhavere:

Arbejdet med at ordne klubbens arkivalier m. m. skrider stadigt fremad ude i Charlottenlund østre B. Efterhånden som arbejdet går fremad, vil det være muligt at sælge en del ting, som vi har dubletter af. Salgsafdelingen har derfor udarbejdet en »tilbudsliste nr. 3«, og denne kan rekvireres hos Ole-Chr. M. Plum, Rantzausgade 9, 4., 2200 København N, ved indsendelse af 60 øre i frimærker.

3. Køreplaner, billetter m. m. sælges:

Signalreglement for privatbanerne af 1935, ubrugte	kr. 10,00
Sikkerhedsreglement for privatbanerne af 1944	kr. 5,00
Tjenestekøreplan for APB fra et af årene mellem 1899–1925	kr. 6,00
1 sæt billetter fra SKRJ (ca. 350 stk.), flere sjældne, togbilletter, månedskort m. m.	kr. 20,00

Det ovennævnte kan bestilles ved indsættelse af beløbet svarende til de ønskede »sager« + kr. 1,50 pr. forsendelse på postgirokonto 15 53 13, adresseret Ole-Chr. M. Plum, Rantzausgade 9, 4., 2200 København N. (På bagsiden af »talon til modtager« anføres bestillingen).

P.S. Disse tilbud gælder til og med 1. maj 1970.

OCP

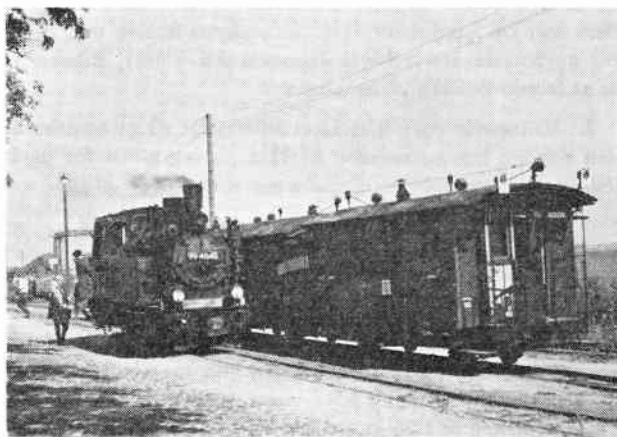


1969's storudflugt

Jernbaner for alle pengene

Den 13. og 14. september fik 52 deltagere en af de mest interessante jernbaneoplevelser i foreningens »udflugts-historie« ved besøget på de smalsporede »kleinbaner« på Rügen.

Inden vi nåede smalsporbanen, havde vi dog tilbagelagt adskillige kilometer på Deutsche Reichbahn's normalsporede strækninger – nemlig fra Warnemünde over Rostock, Stralsund til Sassnitz. Selv om der stadig er mange damplokomotiver i drift i dette område, er dieseldriften også her godt på vej, vi så bl. a. mange af DR's egen lokomotivtype V 180 samt en del russiskbyggede V 200.



Omløb med maskinen efter DJK-særtogets ankomst til Wittower Fähre.
Foto: Gunnar Christensen.

På strækningen Rostock-Stralsund var toget oprangeret af såkaldte »Doppelstockwagen«, så det var 1. salen, der blev indtaget af os, det var et glimrende sted at fotografere fra – og vi havde tilladelse til at fotografere overalt.

I Sassnitz blev etagerne også indtaget, men da var det ni etager af det helt nye og meget moderne »Hotel Rügen«; også middagen blev indtaget her, og for at vi ikke helt skulle glemme det hjemlige, var bordene pyntet med Dannebrog.

Søndag morgen ringede telefonen allerede kl. 5 – det kan være strengt at være jernbane-entusiast, men op og af sted til Bergen kom vi. Herfra udgår smalsporbanen til Wittower Fähre – og pludselig var vi midt i al jernbaneromantikken. For os jernbane-smalspor-interesserede, der sluger alt, hvad vi kan få fat i af tekst og billeder fra vore egne, nu forsvundne små baner i Sønderjylland og på Bornholm, er dette, at se det hele »lyslevende« i drift, noget af et eventyr. Her var bremsevogn med spil, »Heberleinbremse« med snoretræk på taget, vandtagning med dampopsugning og meget, meget andet.

I landsbyen Trent indtog vi den fra hotellet medbragte frokost i et »Gaststelle«, og her fortalte ingeniør Dobbert fra DR os om de små baner på Rügen – deres fortid og fremtid.

Fra Trent fortsatte vi med toget til Wittower Fähre, krydsede det lille sund med færge, og kørte videre med busser (»Das Auto-bus ist gut – aber die Kleinbahn ist besser«) langs den nu nedlagte strækning Fährhof-Altenkirchen. Derfra gik det tilbage til Sassnitz – og via Sverige – tilbage til København.

Tilbage er kun at takke Deutsche Reichbahn for arrangementet, de DR-medarbejdere vi var i forbindelse med, samt de to rejseførere, for et hyggeligt og interessant samvær – det var jernbaner for alle pengene.
Thoke.

Sommerferie med tog

En rigtig sur dag i februar dumpede der et stort farvestrålende hæfte fra en af vore store rejse-arrangører ind ad min brevkasse. Sommerferie – dette forjættende ord – sommerferie. Men hvorhen i år? Til Rom – tilbringe 14 dage på Roma Termini – jeg kunne godt, men hvad siger min kone? Wien – heller ikke dårligt – masser at se på. Måske skulle man vælge Zillertal – der kører jo damp på Zillertalbahn hver dag – eller Achensee – med den herlige gamle Achensee Bahn – med lokomotiver fra 80-erne. Næ-e, her er en nyhed! Montreux – så kunne jeg komme til at prøve Svejts' museumsbane, den mellem Blonay og Chamby – der er både damp- og el-drevne tog og sporvidden er 1000 mm – jeg kunne så også prøve den fantastiske tandhjulsbane til Rochers-de-Naye og køre med Montreux-Oberland Bahn. Er jeg en »vende-kåbe«? – for der tilbydes også ophold i Kleine Scheidegg – så får jeg lejlighed til at køre med Berner-Oberland Bahn og Wengenalpenbahn – og ikke at forglemme Jungfraubahn, der fører op til Europas højest beliggende station: Jungfraujoch. Vi kunne jo også »flotte« os rigtigt i år og tage til Locarno – min kone kunne ligge på ryggen og nyde tilværelsen, medens jeg »smutter« en tur til Italien med »Centovalli«-banen (de tusinde dales bane) – jeg har hørt, at det er en oplevelse, man aldrig glemmer. Fra Locarno kunne jeg også lokke

hende med til Lugano – hun »shopper«, og jeg kører med den dieseldrevne tandhjulsbane til Monte Generosa.

Jeg har vist helt glemt at fortælle, at det er statsbanernes selskabsrejseprogram 1970, jeg har siddet og bladred i; priserne er rimelige – 10-dages ophold koster i:

Achensee	kr. 530,-
Zillertal	kr. 586,-
Traunsee	kr. 610,-
Badgastein	kr. 598,-
Wien	kr. 625,-
Montreux	kr. 895,-
Kleine Scheidegg	kr. 890,-
Locarno	kr. 895,-
Stresa	kr. 640,-
Sottomarina	kr. 785,-
Roma	kr. 735,-

– og disse priser gælder ved rejse fra København – fra Padborg og Rødby F. er de 40 kr, hhv. 30 kr. mindre.

Der er mange flere muligheder, end jeg har omtalt – men gå selv til et DSB-rejsebureau og få et hæfte – det er spændende at køre med toget – ferien begynder helt hjemmefra. Vi ses i Europa til sommer.
Børge Chorfitzen.

Damp på OHJ i - påsken

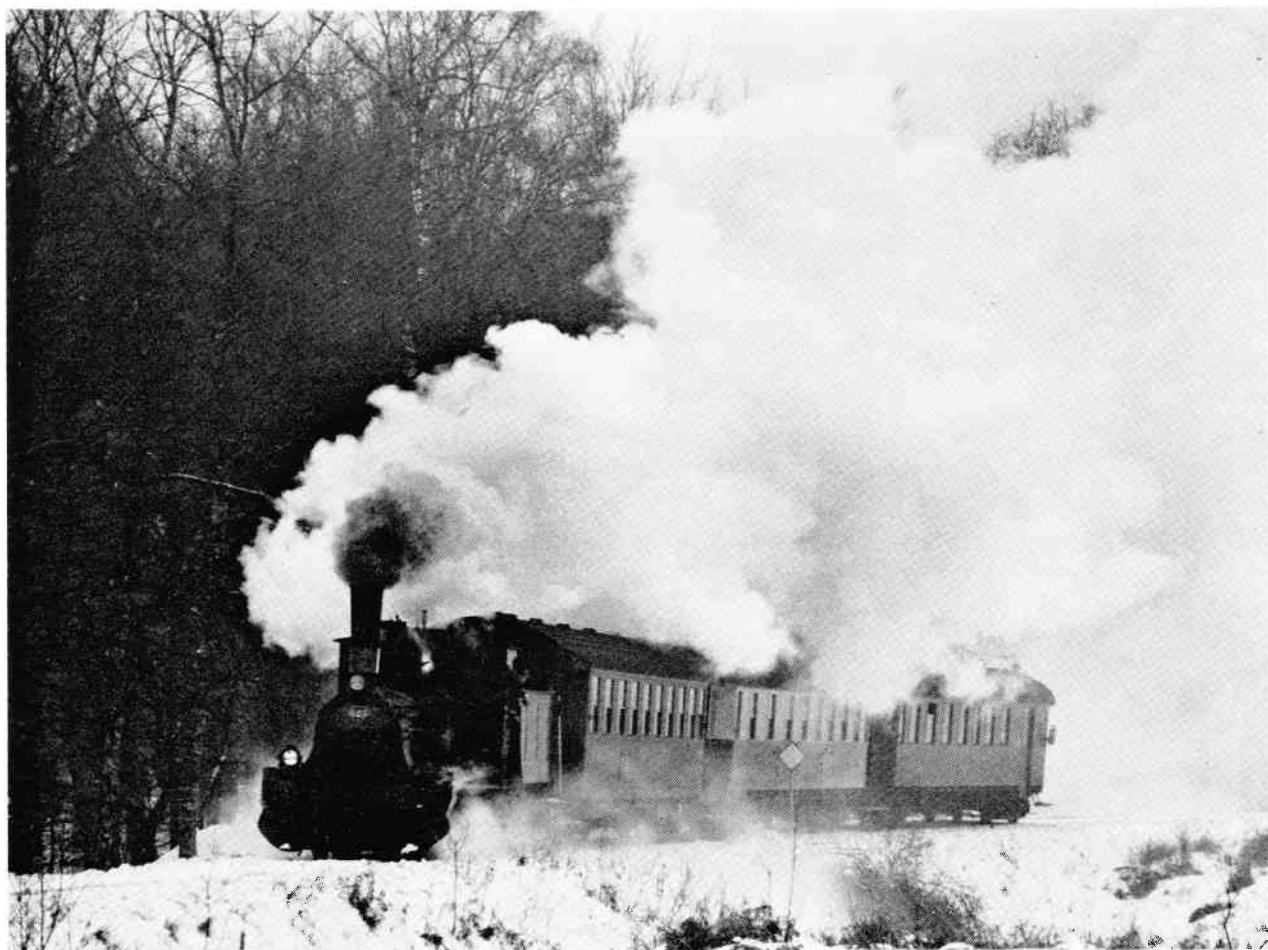
Torsdag den 26. marts (skærtorsdag) fremfører vi banens tog 9 med vort store fire-koblede damplokomotiv, nr. 38. Vi venter nemlig denne dag et stort antal rejsende, der skal op at møde foråret – eller i det mindste nyde helligdagene – i vort dejlige Odsherred. Jernbane-entusiaster er også meget velkomne – de prøver at køre med damp i et plantog – og får i tilgift på tilbageturen mulighed for at fotografere toget i landskabet (fotostop à la DJK). Køreplanen er således:

8.25	af København H.	an 16.07
9.27	af Holbæk	an 14.45
10.30	an Nykøbing Sj.	af 12.25

Billetprisen er den ordinære – en 3-dages dobbeltbillet fra Deres påstigningsstation (f. eks. fra Københavns bybane: Kr. 31,60 – fra Holbæk: Kr. 13,00.) For at være sikker på, at vi kan skaffe Dem en siddeplads i togene DSB 227/OHJ 9 – og kun derfor – beder vi Dem sende os et brevkort – mærket: »Damp – skærtorsdag« – adresseret: Odsherreds Jernbane, trafikkontoret, 4300 Holbæk. Vi glæder os til at se Dem.

Med venlig hilsen
Erik Johansen
direktør

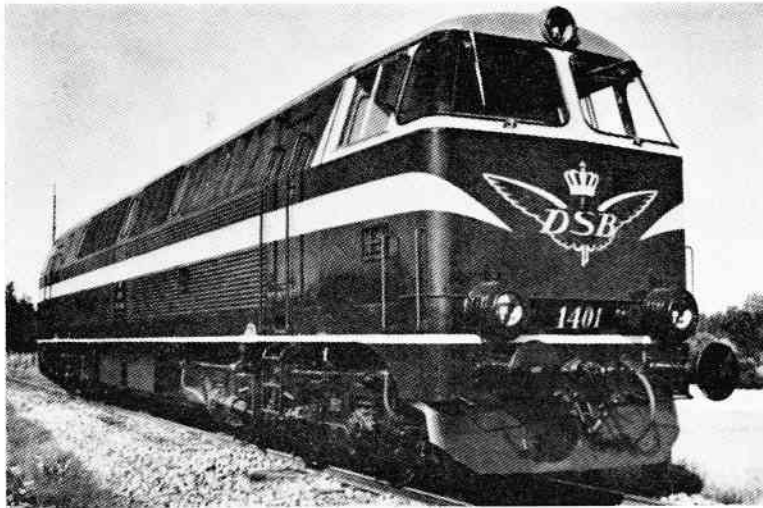
ODSHERREDS JERNBANE



Lidt over 100 medlemmer deltog i udflugten: »Nordsjælland rundt«, søndag den 22. februar. Udflugstogene fremførtes ikke som planlagt af DSB litra C nr. 708 (et krydshoved sprængtes fredagen før), men af hæderkronede HTJ G 625, der her ses under indkørsel på Mårup station (GDS).

Foto: Einar Hoff.

Hög effekt – Hög hastighet



Det första av 26 NOHAB GM dieselelektriska 3300 HP lokomotiv för Danmark med GM's nya överladdade 16-cyl. dieselmotor, växlat för 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

KORTESTE VEJ TIL DET SYDLIGE UDLAND

Gedser afgang:
kl. 1.10-9.45-14.55-20.00a)

Warnemünde afgang:
kl. 3.45-12.25-17.30-22.30a)

a) kun torsdage, dog ikke
26/3 og 7/5;
endv. sejles 25/3, 30/3 og 15/5.

OVERFARTSTID 110 min.

**BESØG DDR,
EUROPAS YNGSTE STAT**

Billige 2 dages billetter til
overfarten:

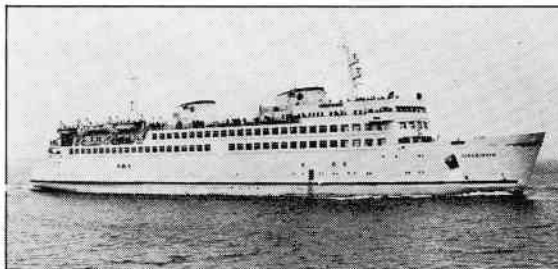
voksne kr. 13.90

børn kr. 7.00

Dagpassagerseddel til
Warnemünde/Rostock
(dog kun for skandinaver)

kan købes på færgen,
pris kr. 2.50

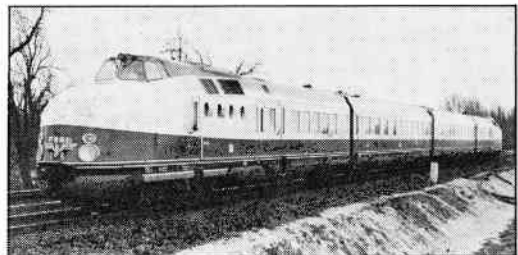
GEDSER-WARNEMÜNDE



Deutsche Reichsbahn-færgen
»Warnemünde«

MED BIL ELLER TOG

Eksprestoget »Neptun«
København-Berlin



**DDR's trafikrepræsentation,
informationsbureau,
Vesterbrogade 84, 1620 Kbh. V
Tlf. (01) 31 22 21**