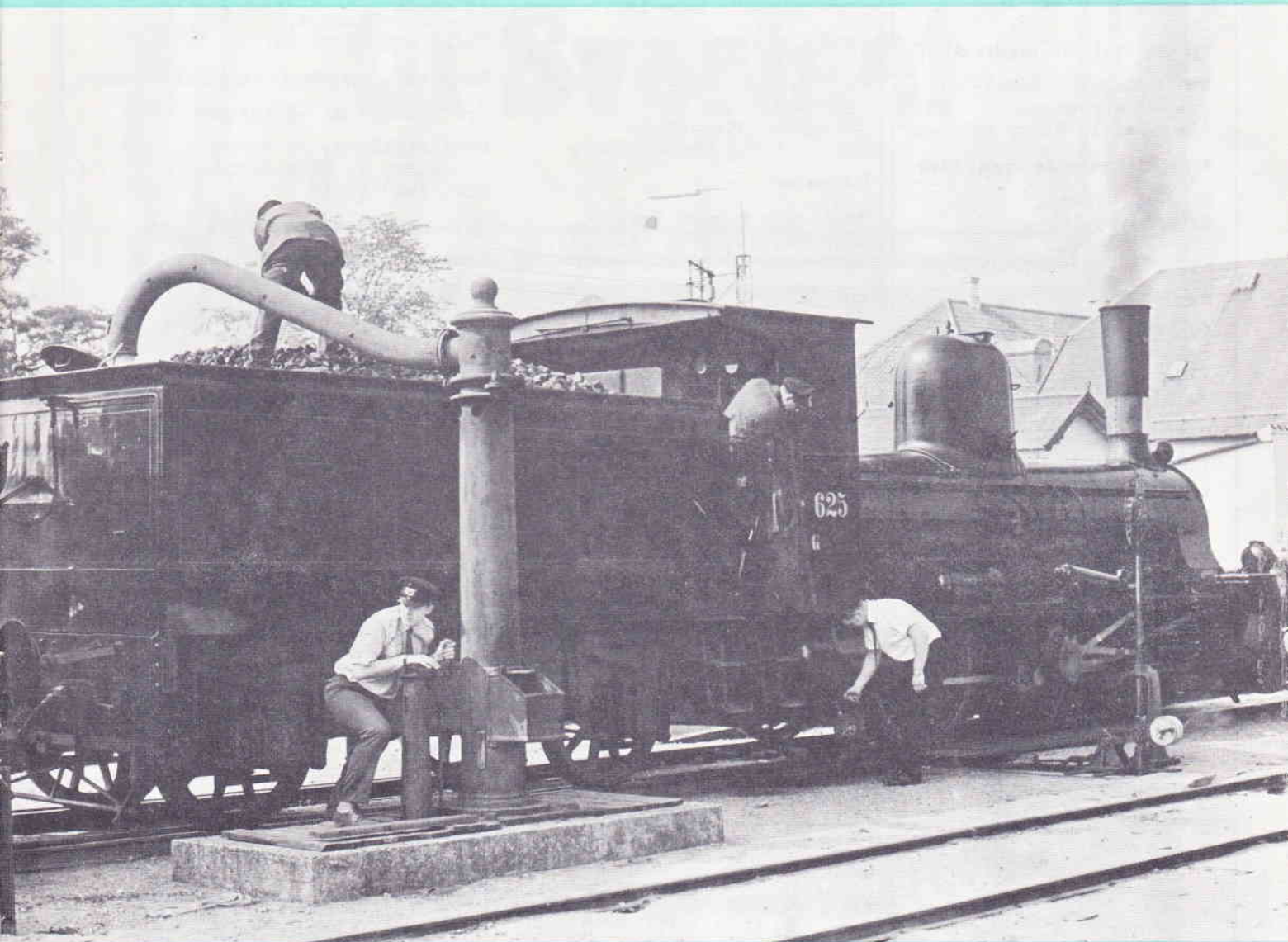


jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **2**

MARTS 1971.



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

jernbanen

Nr. 2 - 1971

11. årgang

Tidskriftet er medlem af:

Union Internationale de
Presse Ferroviaire
(ferpress), Wien, Østrig.

Ansvarshavende redaktør:

Erik B. Jonsen,
Esthersvej 19 B,
2900 Hellerup.
Tlf. (ol 43) HELrup 6850.

Redaktør:

Ole-Christian M. Plum,
Rantzausgade 9, IV, tv,
2200 København N.
Tlf. (ol) 39 33 12.

Redaktionskomité:

Ina N. Albert,
Annette Plum,
Poul Skebye Rasmussen

Foreningens tidsskrift
"Jernbanen" (B-udgaven)
udsendes 6 gange årligt,
udsendes gratis til med-
lemmer.

Tryk:

Sven Jensen,
Brudelysvej 26,
2880 Bagsværd.

Redaktionen af dette
nummer af "Jernbanen"
er afsluttet den 17.
februar 1971.

Indlæg til næste num-
mer må være redaktø-
ren i hænde senest
den 10. marts 1971.

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub
Bernstorffsvej 195,
2920 Charlottenlund.
Tlf. (ol 66) ORdrup 8267
(normalt kl. 17 - 19).

Formand:

Politiadvokat Birger Wilcke,
Søbakken 24,
2920 Charlottenlund.
Tlf. (ol 66) ORdrup 2209.

Kasserer:

Bogholder Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke,
Tlf. (o3) 17 88 04.

Postgirokonto nr. 15 38 30,
adresseret til:
Dansk Jernbane-Klub,
Kassereren,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Sekretær:

Fuldmægtig P.O. Rosenørn,
Bernstorffsvej 195,
2920 Charlottenlund.
Tlf. (ol 66) ORdrup 8267.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

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

Museumstoget Maribo - Bandholm:

Information og bestilling
af særtog

Povl Yhman,
Vesterbrogade 179,
1800 København V.
Tlf. (ol) 31 98 16.

Mariager - Handest Veteranjernbane:

Trafikafdeling og information:

Overtrafikass. B. Sundahl,
Vinkelvej 2, 8870 Långå.
Tlf. (o6) 46 12 75.

DJK's nordjyske afdeling:

Overtrafikass. S.P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers.
Tlf. (o6) 46 65 84.

DJK's fynske afdeling:

S. Thostrup-Christensen,
Vedtofte, 5574 Rørmosehus.
Tlf. (o9) 45 12 82.

Medlemskontingent for året 1971:

Ordinære medlemmer kr. 35,-
Juniormedlemmer (under 18
år den 1. januar 1971...) kr. 25,-
Optagelsesgebyr..... kr. 5,-

Indmeldelsesformular kan rekvire-
res hos kassereren (se ovenfor).

Ofte er vore fiaskoer de lykkelig-
ste, for dem tilgiver man os.

For succes skal man ikke vente
tilgivelse.

Erik B. Jonsen

Forsidebilledet: HTJ G 625 i tog 1818 tager vand i
Stenlille, den 2. august 1970.
(Gunnar W. Christensen).

Fra HBS L 205 til HV 3.

Af E. Hedetoft.

En efterårsdag i 1968 mødte jeg L 205. Jeg havde ikke noget personligt forhold til den.

- Var nærmest lidt uinteresseret.

Jeg mødte den på stationen i Odense, hvor den med nød og næppe havde undgået at blive flænset af skærebrændere og andet destruktionsværktøj.

Fynboerne i DJK var gået i aktion og havde formodelst 12 - 14.000 gode danske kroner fået henrettelsen udsat.

Vi var to, der kiggede på den. Gamle Adolf Andersen fra Mariager var med dernede.

Efter en runde omkring maskinen blev interessen større. Vi gik nærmere på, og til sidst var det "skjult fremrykning" imellem skinnerne for at besigtige bæreløjer, fjedre og andet skjult. Det, vi så, var godt, og Caroline og jeg blev venner.

En søndag omkring slutningen af november ankom hun til Aalborg. Hun var ikke alene, men bagest i et følge anført af MH 391 og med KØF nr. 284 som mellemlid.

I maskindepotet blev hun overtaget af kyn-
dige hænder, som tilhørte folk, som vi senere lærte at kende som prægtige og opmuntrende venner.

Tak til alle ved det daværende 2. distrikts maskinafdeling, tak til alle ved maskindepotet i Aalborg.

Da Caroline var vel i hus, forsøgte vi at få hende autoriseret til brug på de dengang eksisterende Aalborg Privatbaner, men da det var blevet snevejr, kom der en mand i vejen med en slæde. Han var ikke særlig populær i de dage. Det er ovre nu, og vi regner med at have fundet en god ven i ham.

Caroline fik prædikatet: Ny helbredsundersøgelse før noget ægteskab kan indgås. Oversat til mere prosaisk dansk: Den maskine skal have stor revision.

Da blev jeg rigtigt forlovet med hende.

Da foråret 1969 begyndte, gik vi i krig. Caroline blev sat udenfor i solen på sporet ved oliedepotet, fordi en KØF fra Nørresundby skulle have husly, og fordi der manglede en lyddæmper for MY-rummelen, der generede de omkringboende.

Her fik vi et makkerskab til den kæmpemæssige opgave.

Tak Erik. Tak for den støtte du var i arbejdet. Tak for din tro på, at det nok skulle gå, tak for dit slæb og for dit altid gode humør.

Caroline blev klædt af til skindet, og en skønne dag lå hun der i stumper og stykker, lige så mange hun var blevet sat sammen af i 1927-28 i Kassel ved Henschel und Sohn.

Hun strittede godt imod. Især var kedelrørene, der var kommet i i 1952 seje at få ud. Ud kom de, og det endda med håndkraft.

Hun blev fejlet indeni, huller blev revet op, så de blev klar til at modtage nye rør. Her skal vi takke ingeniør Ladefoged og Værf-tet, der fandt plads imellem de mange ordrer til at tildanne nye rørender.

Desværre var Carolines "bagperron" ikke særlig god, for at sige det mildt. Den var der faktisk ikke. Spulevand fra fyrpladsen havde taget den, og med den også hjælpebeholderen til bremsen.

Der blev lavet en ny bagende, stød- og trækapparater blev renoveret, ny hjælpebeholder blev fremskaffet, og samtlige beholdere blev trykprøvede efter behørig rensning.

Ligesom andre damer blev hun også malet. Pufferplankerne fik en fin rød make up. Den tiltrak mange nysgerrige, hvoraf nogle smøgede ærmerne op for at tage et tag med. Tak Herluf, Kim og Martin.

I mellemtiden havde folketinget fået lavet den lov om veteranbaner, som vi nu er under. Det var en stor opmuntring for os, der her i rigets udkant fik fornyet energi. Også tak for den lov.

Det blev sommer, der blev holdt møder i trafikministeriet og med byrådet i Mariager, og en skønne dag var det pludselig vinter. Da fingrene frøs fast i jernet, forlod vi Caroline, og hun fik lov til at overvintre med en presenning over sig.

Hun klarede sig fint igennem, men så trak der kedelige skyer op i horisonten. Sporet, hvor hun stod parkeret, skulle væk.

Humøret var langt nede. Skulle vi skilles,

inden vi var blevet rigtigt gift?

Nej, så galt gik det heldigvis ikke. Henrik kendte Oles far, som igen kendte kommunaldirektøren i Nørresundby.

Derovre var Sæbybanens remise, som var overtaget af kommunen. Det var i kommunesammenlægningernes dage, og den sidste sag, et venligt stemt byråd fik lagt på bordet, var et andragende om tilladelse til, at Caroline blev sundbynit med bopæl i remisen, Engvej 21.

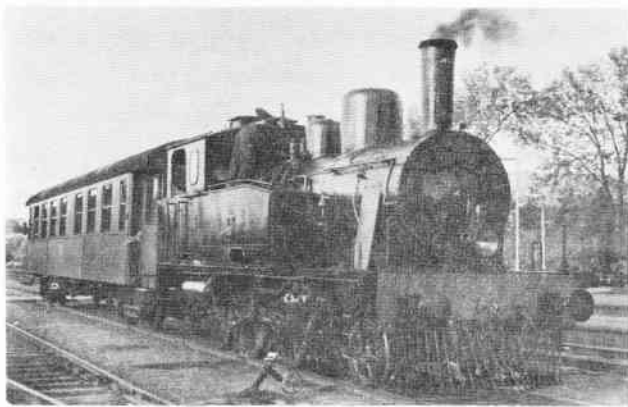
Svaret var ja, og i en tidlig morgentime trillede hun så over broen til Vendsyssel.

Her er der grund til at takke hr. Trundsløv, byrådet i Nørresundby samt stationsforstander Christensen sammesteds.

Det var i tøbruddets dage, vi skulle have Caroline indenfor, og hun var selvfølgelig 5 mm for høj i skorstenen.

Da lærte vi alle de dårlige vittigheder, der kan siges om et lokomotiv. Den værste var et forslag om at lukke luften ud af forhjulene for at få det gennem porten.

I løbet af meget kort tid fik vi os indrettet. Arbejdet kom i gang. Hvert rør blev trykprøvet, de blev sat i, valset og bertlet med håndkraft. Da lærte vi hvad energi og vilje er.



HV 3 i Nørresundby 11. okt. 1970.
(K. Vahl).

Det vil være håbløst at beskrive den periode for udenforstående, men en skønne dag var vi klar til at fylde vand i Carolines slunkne bug. Hun fik påmonteret et kontrolmanometer, og pumperiet begyndte.

Springvand er smukke, men det var svært at se det smukke i det, vi blev præsenteret for. Der kom vand ud af overhedersamlekassen. Adskillelse og samling fulgte nogle gange efter hinanden, hvor mange er en hemmelighed mellem

civilingeniør W. Bay og os her på stedet. Til sidst blev problemet løst, og vi kunne sende bud efter den tilsynsførende.

Der var elektricitet i remisen den dag. Da jeg meddelte de arbejdende, at nu var Bay på vej, kunne jeg fornemme den. Stemningen var fjendtlig afventende. Ville han godkende arbejdet?

Jeg var ikke selv nervøs, for der var ikke noget at udsætte, og da ingeniør Bay udtalte sin anerkendelse af arbejdet, steg stemningen igen. Det erindres bl.a., at Erik febrilsk gjorde honnør med venstre hånd, da han lodse Bay ud af røgkammeret.

Den første hurdle var overvundet.

Fra den periode erindres også andre morsomme episoder. Vi husker den dag, da S.P. Laursen fik cisternevandet i hovedet, for to minutter senere at stille sig under en åbenstående vandkran og efter yderligere to minutter at møde ikke én, men to sprængte vandslan-ger.

Fra den tid blev holdet også forstærket med Preben Bech og Henrik, der nogle gange har taget turen fra Frederikshavn, og som fik arbejde med hjem til dagene imellem lørdagene. Samtidig gik Fredberg hen og blev aalborgenser, og inden han selv var helt klar over det, blev han forretningsfører for foretagetet.

Den følgende tid var morsom. Alle var klar over, at nu ville det lykkes at få et køreklart lokomotiv ud af L 205.

Hun fik navneforandring. Det var ikke hendes rigtige navn, hun havde, og hendes dåbsattest i form af de oprindelige nummerplader var væk. Hun fik nogle andre, og på dem står der hendes rigtige navn: HV 3. Dersom der er nogen, der ved, hvor de oprindelige plader er, er jeg taknemmelig for at få det at vide.

En skønne dag var hun klar til at få sit første måltid efter operationen.

Hun blev lempet udenfor, og min gamle far skovlede kul. Hun osede og blev lunere og lunere. Hun kogte ligefrem af lidenskab, og så var Bay der igen. Prima, prima var domen. Hun fik stillet sikkerhedsventiler og var så klar til at få sin nye påklædning. Det var hverken mini eller midi, men maxi hun fik. 40 mm Rockwool og jernkappe. Hun fik fine bæltter om og smykkerne var blankpudsede kobberør.

Hun skulle også trække vejret, så der blev lavet et meget fint luftsystem uden de skavan-ker, det gamle havde haft.

Den 3. oktober kunne hun flytte sig selv. Maskinerne var blevet set efter, stænger lagt sammen, linet og monteret.

Tak Hensel, for din aldrig svigtende in-teresse for os.

I al stilhed var der blevet lyst til bryl-lup.

Særtogskøreplan var bestilt til Skørping og retur. Præsten alias ingeniør Bay og degnen i DSB-lodsens skikkelse var tilsagt til den 10.-10.-70.

Fra tidlig morgen blev der fyret med de bedste kul, der kunne opdrives på disse kanter, og ved 10-tiden trillede Caroline så afsted op til stationen.

Et par CP-vogne blev sat til. Der blev kørt til perron, og i stationens højttaleran-læg annonceredes togets afgang.

Hun så godt ud. Skinnede ren sort med knaldrøde hjul, blanke stænger og lynende kob-ber.

Alle ønskede god rejse, og så var der af-gang.

Vi skulle lige lære hinanden at kende. Så længe det gik fremad, var hun føjelig. Køre-planen blev holdt. Fra det halve land fik sta-tionerne langs ruten forespørgsler om, hvordan

det gik. Der lød mange: Det var s..... fra de spørgende, når de fik at vide, at alt gik plan-mæssigt.

Efter besøg ved fotografen, d.v.s. ophold i Svenstrup for overhaling af plantog, gik tu-ren videre til Skørping, hvor bryllupsmiddagen blev indtaget.

Efter 2 timers ophold gik turen tilbage. Herunder opdagede vi, at Caroline vil spytte ild ud af fyrdøren ved baglænskørsel med vand i ringblæseren og med lukket regulator.

Nu er hun tæmmet, og jeg har fornemmelsen af ligesom at være gift med hende. Kære Caro-line, tak for tiden vi har kendt hinanden. Gid vi må få mange gode stunder sammen fremover.

Til allersidst en tak til alle som begaved os, og en ganske særlig tak til civilingeniør W. Bay, der som tilsynsførende altid er kommet, når vi har kaldt.

PS. Skal Caroline ikke have et sted at være, når hun ikke er ude at trille? Skal hun ha-ve en alt for tidlig død nede på havneplad-sen i Mariager, eller er der mulighed for, at nogen vil skaffe hende tag over hovedet? Er hun ikke et stykke kultur, der fortjener at blive bevaret. Hvad mener kulturministe-riet?

Jernbanenyt - kort fortalt



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

Fra "Nydqvist & Holm AB" (og underle-verandører) er leveret 4 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra MZ 1423-1426 (samtlige stationeret i Driftsde-potområde Århus) (leverancen af 2. serie er hermed afsluttet). Fra "A/S Frichs" og "Vognfabrikken Scandia A/S" er leve-ret 7 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7726/7226-7732/7232.

Damplokomotiverne E 978, 980, 994 og 997 er overflyttet fra Driftsdepotområ-de Århus til Driftsdepotområde Køben-havn.

14 stk. damplokomotiver E 976, 982, 996 - F 654, 656, 657, 662 - H 798 - N 201, 205, 210-R 959 - S 728, 732 og lyn-

togssættene MB 413-AB 437-FJ 449-MB 414, MB 415-AB 438-FJ 450-MB 416, MS 405-AA 433-MS 406 (3-vognstog vil dog blive bevaret indtil videre - uden motorer - til brug som "stamme" for MO-vogns-prø-vekørsler) samt diesel-mekaniske trak-torer (78 hk) nr. 34 og 39 er udrangeret.

Fra "Vognfabrikken Scandia A/S" er le-veret 7 stk. personvogne (2. klasse) (m/el-varme), litra B 20-80 333 - 20-80 339 (samtlige stationeret i Driftsområ-de København) samt 30 stk. lukkede gods-vogne (med forskydelige sidevægge), li-tra Hbis 211 5 046 - 211 5 075. Fra "Centralværksted Århus" er leveret 1 stk. maskinkølevogn (køleaggregat indbygget i tidl. DSB Ics 807 7 136) (privatejet: "Svendborg Konservesfabrik A.m.b.a."): 084 4 001. (Teknisk beskrivelse af den-ne og en tidligere leveret vogn findes i "Vingehjulet", nr. 1/71 - side 8/9).

Personvognene A 18-84, 000, 002, 004, 006 er overflyttet fra Driftsområde År-

hus til Driftsområde København. El-varmeudstyr er monteret i A-vognene: 18-84, 000, 001, 007 - af den grund er 5.-8. ciffer i den internationale litrering ændret til "18-80". I forbindelse med modernisering i "Centralværksted Århus" er ABh-/ABhl-vognene: 38-61, 243, 249, 300, 303, 309 omlitreret til "ABv". A+B+C-styreledninger er monteret i ABh 38-21, 261, 263, 265, 271 - litra'et er derfor ændret til "ARhl".

16 stk. person-, post- og rejsegodsvogne er udrangeret: ARM 149 (overført til specialvognsparken: Nr. 584) - CP 2803, 2844, 2858, 2859, 2894, 2899, 2901, 3203, 3238 - ECO 6234, 6235, 6283, 6285, 6288 - Pk 5907.

"Stationeringslisten" ("Jernbanen", nr. 7-8/69) og oversigten "Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1970" ("Jernbanen", nr. 3/70) kan à jourføres efter ovenstående.

Pr. 31. december bestod vognparken af:

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

159 stk. post- og rejsegodsvogne. I oktober kvartal er der udrangeret 6 vogne.

6809 stk. lukkede godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 30 vogne - og en afgang på 46 vogne.

3354 stk. åbne godsvogne. I oktober kvartal er sket en afgang på 17 vogne.

552 stk. specialvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 5 vogne: Nr. 452 (M/2) "Depotvogn for vognrengøringen Struer", nr. 584 (B/2) "Manskabsvogn for banetjenesten", nr. 719 (B/2) "Værkstedsvogn for sporlægningsmateriel", nr. 803, 804 (B/1) "Transportvogne for boreværktøj". Der er sket en afgang på 3 vogne: Sneplov nr. 36 (B/2), sneplov nr. 52 (B/2), nr. 691 (M/2). Sneplovene nr. 98, 102, 104-106, 109 er overført fra B/1 til B/2. Oversigten over specialvogne i bilaget til "Jernbanen", nr. 4/67 kan rettes efter ovenstående.

3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt 556 stk. privatejede godsvogne (hvoraf 1 stk. er lejet af DSB). I oktober kvartal er sket en tilgang på 9 vogne: 8 stk. 070 0 (tidl. udrangerede beholdervogne - tilhørende "Dansk Esso A/S" - atter taget i brug til lokale transporter), 1 stk. 084 4.

I oversigten "Danske Statsbaners godsvogne 1969" ("Jernbanen", nr. 7-8/69) kan kolonnerne "antal vogne" pr. 30. september 1969 à jourføres pr. 31. december 1970 som anført i nedenstående oversigt.

Ved udgangen af 1970 omfattede statsbanernes beholdning af damplokomotiver 54 enheder, hvoraf 11 stk. var i driftsklar stand - nemlig (driftsdepot i parentes): C 708 (Gb) - E 978 (Gb), 984 (Ar), 987 (Pa), 991 (Pa), 999 (Ar) - F 658 (Str), 663 (Fh), 665 (Rd) - Q 350 (Pa) - S 740

(Gb). Efter samråd mellem Maskinafdelingen og Kommerciel afdeling vil disse maskiner kunne stilles til rådighed for særtogskørsel for bl.a. jernbaneentusiastforeninger - foreløbig indtil udgangen af 1972.

	30/9 1969	31/12 1970		30/9 1969	31/12 1970
Gklm	70	67	Elo	1488	1382
Gklm	316	296	Kklm	20	11
Gklm	521	475	Rs	40	80
Gklms	769	745	Sk	9	7
Gkm	100	78	Skm	30	16
Gkms	200	199	TD	9	6
Gkms	318	316	Fdk	2	1
Gkms	49	48			
Gs 1)	-	1			
Gs	813	769			
Gs	1996	1995			
Gs-t	18	17			
Hbis	0	76			
Hks-u	50	49			
Iblps	58	100			
Ics	63	38			
IB	27	11			
IBU	10	4			
IKG	13	11			
IKP	3	1			
LKS	2	1			
IKT	11	7			
Ucs	21	34			
Ucs	2	5			
Ud	42	36			
Uds 2)	-	6			
"30"	2	6			
Tdgs	66	80			

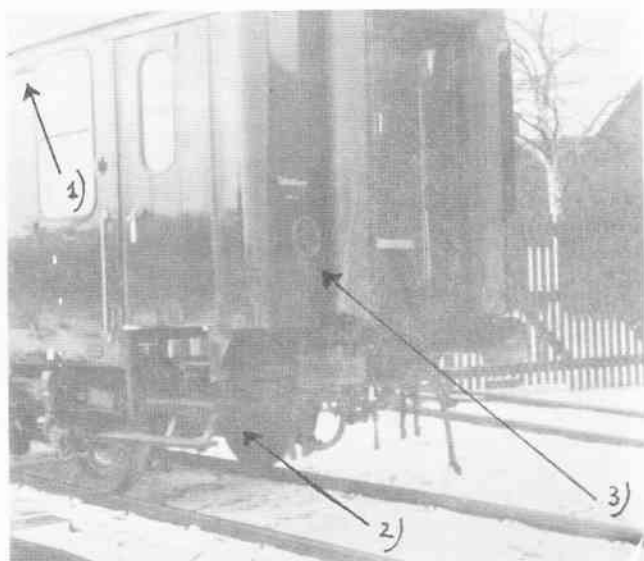
1): Omlitreret fra Gs-t (luftbælge fjernet).

2): Ny vogntype - ombygget fra Ud (se endvidere tekstafsnittet).

Arbejdet med motorombytning i MT-lokomotiver står foran sin afslutning. Siden sidste tilsvarende meddelelse i "Jernbanen" (nr. 4/70 - side 15) er nye "Maybach-Mercedes"-motorer indbygget i MT 153, 157, 158, 160, 161 og 163; ved udgangen af 1970 var MT 162, 164, 165 og 167 i "Centralværksted Århus" for motorombytning, disse maskiner påregnes at være færdige inden den 1. april.

"Vognfabrikken Scandia A/S" påbegyndte i januar levering af de foreløbig ti sidste bestilte B-vogne: 20-84 145 - 20-84 154. Af synlige nyheder på disse vogne kan nævnes: Indbyggede slutsignaler i endegavlen (som på bl.a. DB's vogne), blå kontrolllys (for den automatiske trykluftbetjente dørlukning), nye letmetaldrejefoldedøre af "svejsisk" type og tre indstigningstrin. Den automatiske dørlukning og højttalerne (vognene har også "talested" (mikrofon og forstærker) på den ene endeperron) skal afprøves i praktisk drift i lyntog "Vesterhavet" i den nærmeste fremtid. I april påbegynder vognfabrikken leverancen af 45 stk. Bn-vogne: 20-84 700 - 20-84 744 bl.a. til brug på Kystbanen. Bemærk at vognene er "omdøbt" fra "Bkl" til "Bn". I analogi

hermed bliver de planlagte "Akl" og "Bks" til "An" hhv. "Bns". (Underlitra "l" betyder nemlig "styreledninger" for MO-tog - og de ovenfor nævnte vogne skal som bekendt anvendes i MX-/MY-styrevognstog - med et ganske andet "styresystem".



Nyhederne på de foreløbig sidste lo bestilte B-vogne:

- 1) Blå kontrolllys for den automatiske trykluftbetjente dørlukning.
- 2) Nye letmetaldrejefoldedøre af "svejt-sisk" type og tre indstigningstrin.
- 3) Indbyggede slutsignaler i endegavlen.

(K.E.Jørgensen).

"Moderniseringsprogrammet" (se "Jernbanen", nr. 6/68 - side 10/15) for personvogne fortsætter planmæssigt i "Centralværksted Århus"; af "3. serie", der omfatter i alt 115 vogne (55 stk. AV og 60 stk. CC), var der ved udgangen af 1970 ombygget 25 stk. ABv, 29 stk. Bg og 6 stk. Bgc; i værkstedet befandt sig 15 stk. ABv, 8 stk. Bg og 2 stk. Bgc; der rester herefter af serien: 15 stk. ABh (AV) og 15 stk. Bgh (CC), der vil blive ombygget til ABv hhv. 13 stk. Bg og 2 stk. Bgc. "Centralværksted København" afleverede i december den første moderniserede Bf-vogn: 27-65 322, af en serie på ti stykker (vogne bygget i 1959); ved årsskiftet befandt sig to vogne i værkstedet for ombygning. I en artikel af maskinchef E. Risbjerg Thomsen: "Bedre komfort i personvognene" - i "Vingehjulet", nr. 2/71 - findes en beskrivelse (m/fotos) af den ombyggede Bf-vogn. ("322" var i øvrigt med i foreningens 10-års "jubilmæumstog" til Mogenstrup). "Moderniseringsprogrammet" afsluttes antagelig med ombygning af 3 stk. Bgoh-vogne til Bgo (de øvrige syv vogne, tidl. litra CD, er allerede ombygget i "1. serie") og 19 stk. ABh-vogne: 38-61 273 - 38-61 285, 38-61 287 - 38-61 292 samt ABv 38-61 286 til BDv (2. klasse og rejsegodsafdeling); "286" ombygges således endnu engang - vognen var som bekendt "prototype" for ABv-moderniseringen. Derudover kan det forventes, at de ti Bf-vogne leveret i 1964 og de ti Afh-vogne

moderniseres (sidstnævnte "nedsættes" samtidig til 2. klasse).

På grund af trafikstigning anskaffes yderligere (jvf. ovenfor) 4 stk. liggevogne, litra Bgc 59-64 009 - 59-64 012, to af vognene vil være klar før køreplansskiftet i maj, de to andre leveres hen på eftersommeren.

En gruppe med deltagelse fra Kommerciel afdeling, Maskinafdelingen og Trafikafdelingen arbejder på at finde frem til publikumvenlige foranstaltninger, der kan gennemføres på kort sigt på personvognene med særlig hensyntagen til materiel, der er i ordre eller indgår i det løbende moderniseringsprogram.

Alle vogne, der i fremtiden anskaffes og moderniseres skal have forbedrede indstigningsforhold (ny dørtype og tre trin) og automatisk dørlukning. Muligheden for anbringelse af nålefilt på gulvene undersøges - sammen med problemer som: Bedre siddekomfort, herunder 8-contra 6-personers kupeer, borde, luftkonditionering, bagageplads m.v. En del af de ovennævnte forbedringer samt fornyelse af sofabetrækket (stof i stedet for kunststoffet "Naugehyde") og frostsikring af toiletter påtænkes indført på 200-250 af de først anskaffede UIC-standardvogne (type Y) ved den løbende revision og i forbindelse med vognenes forberedelse for automatkobling.

En vis modernisering af godsvogne finder endvidere sted i "Centralværksted Århus". Ombygningen af 100 stk. Gs-vogne til lukkede isolerede vogne, litra lblps og 40 stk. Gklms-vogne til pulverbeholdervogne, litra Ucs er netop afsluttet (sidste Ucs-vogn er afleveret i januar); modernisering af 42 stk. råsukkerbeholdervogne, litra Ud ved anvendelse af Gklms-undervogne er påbegyndt - nyt litra Uds: 911 0 000 - 911 0 041.

Anlægsarbejderne for Køgebugtbanen skrider nu - efter anlægsstopets ophør - planmæssigt fremad. Overførselsanlæggene for Vestbanen (ved Belvedere) og Sydhavnsgade er næsten færdige; i midten af februar påbegyndtes opgravning af depotsporene 110-112 og 121 på begge sider af Enghave depotværksted (S-togs remisen) for at give plads for anlæg af nye togvejsspor (Køgebugtbanens indføring på København H.). (Dette har medført øget "overnatning" af S-banemateriel på Vanløse og Holte stationer samt at al til- og afkobling af vogne for linie E er flyttet til Hillerød).

Det forlyder, at forbindelsesbanen Svanemøllen-København L. vil få en ændret linieføring, således at den nye strækning føres direkte fra Lyngbyvej mod Emdrup; anlægsarbejderne påbegyndes i september 1972 - efter åbningen af Vallensbækstrækningen. Citybanen "hænger i en tynd tråd", idet såvel trafikministeren som statsbanerne er mere stemte for en videre udbygning af S-banerne i Københavns omegn - og senere - en udbygning af Boulevardbanen med et 5. og 6. hovedspor.

Et nyt midtliggende overhalingsspor (spor 2) på Nivå station blev taget i brug den 9. december.

Automatisk linieblokanlæg for strækningen Roskilde-Lejre blev taget i brug den 24. september. Den 23. november blev et nyt relæsikringsanlæg taget i brug på Rød-kørsbro station. Den 2. december blev automatisk linieblokanlæg for strækningen Vejle H.-Hedensted taget i brug (og Dau-gård station, der officielt havde været nedlagt siden køreplansskiftet i maj, bortfaldt som togfølgestation); automatisk linieblokanlæg Hedensted-Horsens forventes at kunne tages i brug senest ved overgang til sommerkøreplan i år, hvorefter Hatting station kan nedlægges. Et nyt relæsikringsanlæg for Nivå station blev taget i brug den 9. december - og den 14. januar indkoblede strækningen Tvis-Holstebro i fjernstyringen, hvorefter samtlige mellemstationer (dog ikke Brande og Herning) på strækningen Vejle H.-Holstebro fjernstyres fra FC Herning.

Den europæiske køreplanskonference (EPK/CEH) blev afholdt i Prag i dagene 15.-25. september, den internationale rejsebureau-særtogskonference (CITA/IRSK) i Bourne-mouth i dagene 27.-30. oktober og - endelig - den internationale godstogskøreplanskonference (EGK/CEM) i Madrid i dagene 5.-11. november.

På førstnævnte konference blev køreplansperioderne 1971/73 fastlagt således:

Sommerkøreplan 1971	23/5 - 25/9
Vinterkøreplan 1971/72	26/9 - 27/5
Sommerkøreplan 1972	28/5 - 30/9
Vinterkøreplan 1972/73	1/10 - 30/5.

Køreplansarbejdet i forbindelse med den indenlandske trafik har længe været i gang. Opgaven er meget vanskelig på grund af en indtruffen anspændt situation med hensyn til mangel på lokomotivpersonale og trækraft. Køreplanen gennemgås for tiden med henblik på personalebesparende begrænsninger, men disse modvirkes af den stigende godstrafik, navnlig i de internationale forbindelser, som nødvendiggør merkørsel, og den tiltagende persontrafik, dels i fjernforbindelserne (overtagelse af DFDS-trafik), dels i bolig/arbejdspladstrafikken omkring København. Indskrænkningerne vil derfor især ramme svagt benyttede persontog på uaktuelle tider på flere forskellige strækninger.

Ved en 3. behandling i Folketinget, fredag den 5. februar, blev loven om indstilling af driften/omdannelse til godsbaner på/af en række sidebaner, som anbefalet af sidebaneudvalget, vedtaget. Loven er en "bemyndigelseslov" - det forventes den iværksættes fr.o.m. den 23. maj. Ved redaktionens slutning var der endnu ikke truffet bestemmelse om HTJ's kørsel Høng-Slagelse.

I forbindelse med indstillingen af DFDS-ruterne mellem København og Århus/Ålborg indlagdes som bekendt bl.a. to nye nattoget (tog 91/48) mellem København og Ålborg på forsøgsvis basis, idet det var

usikkert, i hvilket omfang de tidligere DFDS-rejsende ville foretrække dag- eller natrejse. Statsbanerne regner realistisk med at have overtaget mindst halvdelen (for Århus-området endda noget mere) af den hidtidige DFDS-trafik, men de rejsende har i overvejende grad valgt at benytte dagtog. Stigningen i natrejserne nat efter mandage-torsdage og nat efter lørdage har således ikke været større, end at de rejsende kan "absorberes" af togene 95 og 20 (ekstra liggevogn). Togene 91 og 48 løb derfor "daglig" sidste gang natten efter den 24. januar - og løber herefter kun nat efter fredage og søn-og helligdage (med visse udvidelser/indskrænkninger omkring påske og pinse).

Den i 1967 gennemførte "gennemgående" tognummerering af internationale tog har vist sig utilskrækkelig til at opfylde de af det elektroniske pladsreserverings-system (EPA) stillede krav; det er derfor nødvendigt at omnummere de internationale tog på Sydbanen endnu engang, således at der bl.a. benyttes numre i 200-serien, der hidtil har været forbeholdt tog på Nordvestbanen; disse får nu numre i 700-serien.

Med udgangen af december nedlagdes driftsområderne København og Århus (efter en "levetid" på kun ni måneder), hvorefter de hidtil under driftsområderne hørende funktioner henlagdes direkte under chefen for driftstjenesten. Driftstjenestens tjenestefordeling centraliseres i København, medens de øvrige funktioner (togkontor (togledelse), togforstærkning og turliste) indtil videre udføres fra de hidtidige kontorer i København og Århus.

Den 1. december omdannedes Ilskov station til trinbræt med sidespor; samme dato nedlagdes Kongsholm sidespor (på godsbanen Skjern-Videbæk), sidesporet havde dog på grund af sporets tilstand ikke været benyttet i flere år. Den 14. januar omdannedes Tvis station til trinbræt med sidespor (dog stadig fjernstyret krydsningsstation). I "Jernbanen", nr. 5/70, side 9 - højre spalte - rettes 3. linie f.n. til: "nedes Højslev station til trinbræt med sidespor (dog stadig fjernstyret krydsningsstation). Den 1. no-".

"Statsbanerne" redigeres af E.B. Jonsen.

Et amerikansk jernbaneselskab har taget et nyt reklameslagord i brug: "Endnu er intet af vore tog blevet bortført til Cuba!"



Privatbanerne

GDS/HFHJ

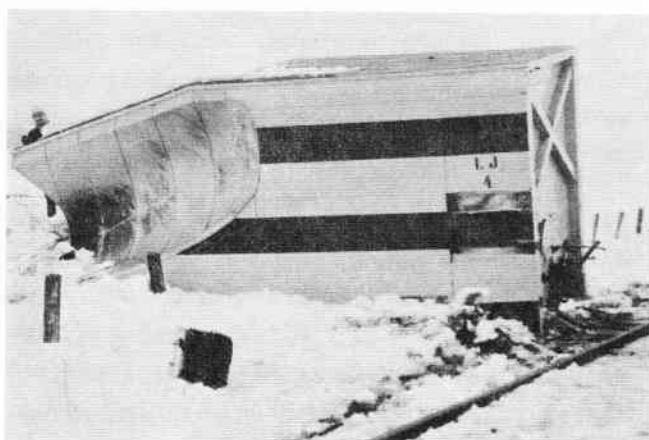
GDS har ryddet op i sit rullende materiel, der idag består af Y-materiellet, L 1 og 2, Sm 1 og 5, C 41 og 42 samt det udlejede damploko nr. 11. Alt øvrigt materiel er udrangeret. HFHJ har udrangeret sit skinnebusmateriel på nær Sm 2; af de lejede DSB CO-vogne er der nu kun fire tilbage i drift: CO 2553, 2554, 2653 og 2654. Bogierne med rullelejer fra den i Frederiksværk ophuggede CO 2547 er overført til rejsegodsvogn DK 78.

HHJ

Sm 1 og 22, Sp 1 og 2 er nyreviderede, og M 2 har atter været i drift. E 71 og E 81 (tidl. E 45) ophuggedes i 1970. Af godsvogne har banen nu kun 6 Q-vogne og 2 Pf tilbage til lokale transporter.

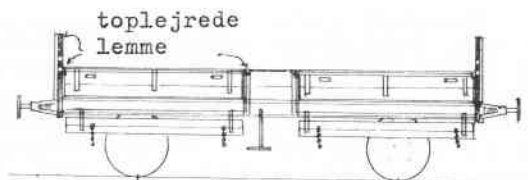
LJ

Banens nye radioanlæg (med basisstation i Maribo) blev taget i brug den 9. februar - "officielt" - i forbindelse med en præsentation for bestyrelsen og pressen, som også fik lejlighed til at bese de to nye "indviklede" overkørselsanlæg i Nakskov + relæsikringsanlægget sammesteds. I Maribo så man også - LJ M 14 (tidl. Degefors og TKVJ), som var færdigrevideret i december og sat i fineste stand. Ingen vover mere at kalde den for "det rygende komfur", men slemme drenge snakker om "sporrettemaskinen". Der knækkede et par skinner i Bandholm, da der kørtes 500 t kunstgødning til Qvades magasiner dersteds, men det kan næppe være M 14's skyld så meget som de 30 t pr. vogn. Siden marts 1970 har LJ ikke haft nogen brugelig sneplov, og en forventet hjælp fra DSB udeblev. Det besluttedes da at montere en hydraulisk op- og nedhejselig snenæse på M 14, hvilket skete (fabrikat "Rimas")



Ved Højbygårdsvej, marts 1970.
Plov 4 afsporet - ophuggedes på stedet.
(Just Andersen).

Til lokalt brug er to PJ-vogne (278 og 279) ombyggede på LJ's værksteder til ballastvogne. Det længe savnede opstillingsspor i kulgården i Maribo kan nu forventes anlagt, idet LJ som jubilæumsgave forærede DJK et stykke af sit hjerte - et såkaldt hjertestykke med tilhørende sporskifte ! Næppe havde direktør S.D. Brandt givet forsamlingen denne glædelige meddelelse, før kollega E. Johansen, OHJ/HTJ, forærede DJK Danmarks længste personvogn til stor jubel for de tilstedeværende - måske lige med undtagelse af de implicerede i MBJ.



Skitse over LJ ballastvogn ex PJ 278.
Trykluftbremse.
(Per Topp Nielsen).

SB

M 5 (ex RØHJ) ophugges i Vejle.



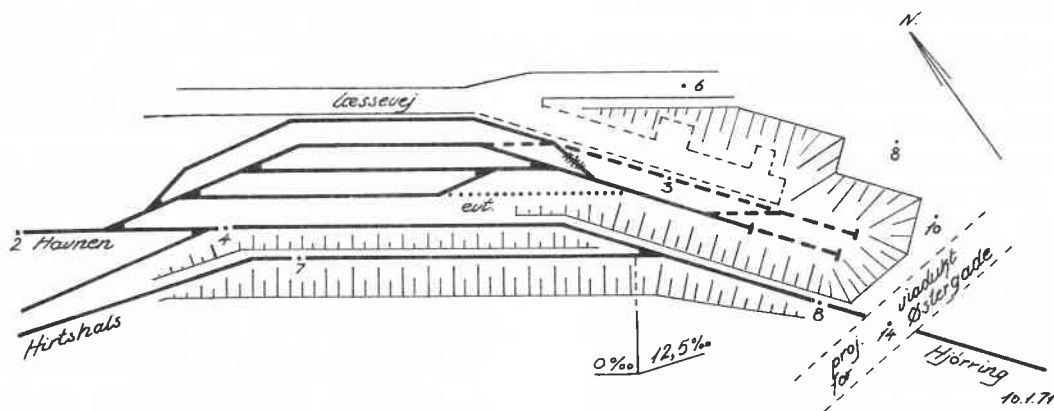
TGOJ YCos 52 i Helsingør,
5. dec. 1970.
(P. V. Christensen).

HTJ/OHJ

Dobbeltvognen OHJ C 204/205, der som ovenfor nævnt er tilgået DJK som jubilæumsgave, er sat sammen af to tidligere KS-personvogne og suppleret med dele fra flere andre baner. KS C 7 var bygget i 1913 og C 9 i 1920. Så kan man gætte på, hvilken af dem der blev til hvad ! Fra den store svenske privatbane TGOJ er indkøbt en skinnebusmotorvogn (YCos 52), den sidste af en serie på fire, hvoraf HTJ/OHJ allerede har købt de to (den fjerde kører på den svensk anlagte malmbane i Liberia). Vognen har i de seneste år været anvendt som "inspektionsbuss", den har derfor konferencebord og kun 16 siddepladser; værkstedet i Holbæk ombygger den nu til "HTJ/OHJ-standard".

HP

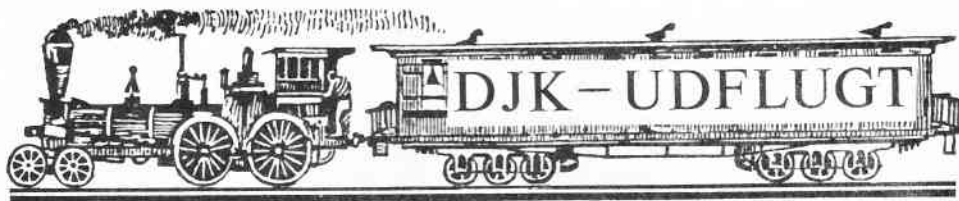
Hirtshals Havneråd har igangsat en udvidelse af rangerterrænet på Østhavnen. Herved vil bl.a. læssesporet blive forlænget med ca. 250 meter. Jordarbejdet,



der er i fuld gang, omfatter bortgravning af ca. 25.000 kubikmeter sand og ler. Selve sporarbejdet forventes påbegyndt til maj. Udvidelsen er nødvendiggjort af, dels at man for et par år siden optog sporene ved auktionshallerne, dels af den stigende trafik med jernbanefærgerne til Kristiansand. På den skematiske sporplan

er udvidelsen anført med punkteret linie. Højdeangivelserne er afrundet til hele meter. Den overstregede sporforbindelse vil til sin tid blive taget op. (Tekst og tegning: Preben Bech).

"Privatbanerne" redigeres af P. Thomassen.



Søndag den 14. marts 1971:

Udflugt over

TØLLØSE-HØNG-SLAGELSE-DALMOSE-SKÆLSKØR

og retur.

Toget fremføres som sær- og arbejdstog af Høng-Tølløse Jernbanes G-maskine, nr. 625.

Planen for udflugten ser således ud:

København H afg. kl. 8.24 (tog 227)

Roskilde afg. kl. 8.51

Tølløse ank. kl. 9.09

Tølløse afg. kl. 9.26

Arbejdstog: St. Merløse-Dianalund
Vandtagning i Stenlille.

Slagelse ank. kl. 11.15

Slagelse afg. kl. 11.30

Arbejdstog: Slagelse-Dalmose.

Skælskør ank. kl. 12.40

Frokost på hotel POSTGÅRDEN i
Skælskør.

Skælskør afg. kl. 14.30

Arbejdstog: Dalmose-Slagelse.

Slagelse ank. kl. 15.40

Tølløse ank. kl. 17.38

Hjemrejse kan ske enten fra

Slagelse afg. kl. 15.45, ank. Kbhvn.H. kl. 17.11,

eller fra

Tølløse afg. kl. 18.00, ank. Kbhvn.H. kl. 18.51.

Udflugtsbilletten giver valgfrihed mellem disse to muligheder for hjemrejse.

Pris for deltagelse:

Fra København og Roskilde kr. 50,-

Fra Tølløse kr. 40,-

Tilmeldelse sker snarest - og senest tirsdag

den 9. marts - ved at indbetale nævnte beløb på postgirokonto 11 10 06, adresseret til:

Dansk Jernbane-Klub,
Udflugtsafdelingen ,
Alsvej 4 B nr. 3,7,
2970 Hørsholm.

Kvitteringskuponen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget.

Deltagere, der ønsker serveret frokostplade á kr. 16,- på hotel POSTGÅRDEN i Skælskør marker "Kupon til modtageren" med et "M". Ingen forudbetaling.

Medbragt mad kan indtages på POSTGÅRDEN.

P.O.R.

P.S. Der kan evt. ske en ændring i ankomst-tidspunktet til Skælskør.

Foreningsnyt

Jubilæumsfesten, 15. jan. 1971.

Fredag den 15. januar 1971, fejredes DJK's 10-års jubilæum i "Karnappen", Niels Hemmingsens Gade 10, København K.

I festmiddagen deltog ialt ca. 150 personer, og selv om man havde lagt et stort program for aftenen, forløb alt i en rolig og behagelig afslappet stemning, hvor alle kunne føle sig velkomne.

Under middagen talte bl.a. direktør S.D. Brandt fra Lollandsbanen og direktør E.Johansen fra Odsherreds og Høng-Tølløse Jernbaner.

Begge direktører takkede DJK for klubbens virke i jernbanernes interesse, og hver for sig afsluttede de med at overbringe DJK en gave - "uden dog at medbringe den".

Fra LJ modtog klubben en hjertesag - et såkaldt hjertestykke - hvilket kom meget belejligt. DJK har nemlig i de sidste par år mere end nogen sinde ønsket at kunne få anlagt et opstillingsspor i den famøse kulgård ved remisen i Maribo, og anlægget er hermed mulig-gjort.

Gaven fra OHJ var skam heller ikke at for-agte, idet klubben herfra modtog ikke alene banens, men landets længste personvogn C 204/205. Vognen ("Det rullende museum") er som nævnt andetsteds i bladet, sat sammen af "de-le" fra adskillige af landets privatbaner, og alene af den grund en attraktion.

Efter middagen gik gæsterne ned i den store mødesal, hvor man fortsatte aftenen med et foredrag holdt af Statsbanernes generaldirektør Povl Hjelt.

I foyeren havde Statsbanernes reklametjeneste på nydeligste måde "fikset op" med blomster og adskillige af de smukke modeller, som DSB ejer af sit materiel.

Generaldirektøren indledte med at omtale slægtskabet mellem "hobbyister" og DSB, - hobbyisterne har ekspertise! Han takkede for indbydelsen til jubilæumsfesten og gik derefter over til at give sit foredrag titlen: De kommende 10 år indenfor DSB.

Generaldirektøren referede noget af en artikel i et norsk tidsskrift, der beklagede, at jernbanen var blevet opfundet før automobilet.

Jernbanen startede som et teknisk vidunder. Overalt ville man have jernbane og stationer. Senere fulgte andre befordringsmidler, efter 1. verdenskrig automobilen, efter 2. verdenskrig flyet. Til bilerne byggedes veje og parkeringspladser, senere blev det lufthavnene, der blev statussymbolet.

I Dansk Jernbane-Klub's første tiår, 60'erne, stagnerede DSB's trafik, ydelserne i person- og tonkilometer var de samme i 1967 som i 1960. Det var en periode, hvor også DSB måtte søge at tilpasse sig udviklingen.

Man kan nu spørge, om jernbanerne kan få et come-back, og generaldirektøren mente, at jernbanerne har et formål, spørgsmålet er, om de formår at forny sig. Vil 70'erne bringe dette vendepunkt? Ja, muligheden er tilstede, i 60'erne har der været en stor transportstigning, uden at jernbanerne har haft andel deri. De øvrige transportmidler vil i de kommende år møde på kapacitetsvanskeligheder, selv for luftfarten vil der blive problemer. Men jernbanen er klar, kapaciteten er til stede.

Generaldirektøren sammenlignede en dobbeltsporet jernbane med vejbaner. Den japanske Tokaido-linie befører daglig $\frac{1}{2}$ million rejssende, og det er samtidig den jernbane i verden, der giver det største overskud, 280 millioner kroner i de første 5 år.

Europas jernbaner har en stor udnyttet kapacitet på personbefordringens område, på godstrafikkens område er kapaciteten bedre udnyttet. Til befordring af en skibsladning containere, ca. 1000 stk., kræves af jernbanen 10 tog hver med to mands betjening, ialt 20 mand. Hvis samme antal containere skal beføres ad landevejen vil det kræve ca. 100 lastbiler = ca. 100 mand. Endvidere vil den kollektive trafik formodentlig være overlegen alene på grund af udgifterne størrelse.

Også indenfor forureningsområdet fremhæves jernbanen som den mindst forurenende. Indenfor jernbanedriften sker der også forholdsvis få ulykker, der skal sammenlignes med de ca. 1000 dræbte og ca. 27.000 sårede, som landevejstrafikken herhjemme årligt kræver. Har vi endvidere i vore dage tid til at sidde i trafik - propper?

Den teknologiske udvikling vil bringe jernbanerne ud af stilstand. Er der flere muligheder? Ja, yderligere automatisering, gasturbine, kurvestyring, EDB-styring, kybernetik. Jernbanen er usædvanlig egnet for EDB-styring.

Ekspertene går fra flytrafikkens problemer og giver sig i lag med at udvikle jernbanens nye livsmønster, efterhånden som de vågner op og ser det umådelige store arbejdsfelt.

På personbefordringens område må de to ting, komfort og service både på det rullende materiel og på stationerne, være det væsentligste. Såvel indre som ydre faciliteter må være i orden, således at man kan udnytte tiden fornuftigt, når man rejser.

Stationerne skal være attraktive - fristende for publikum - og køreplanerne gøre "stive" i større udstrækning, og her må man kunne udvise større hastigheder og hyppigere toggang. I forbindelse hermed nævnte generaldirektøren vigtigheden af de faste forbindelser i stedet for færgerne, man altid kritiseres for på grund af overskuddet.

Indenfor godsbefordringen må man gøre sig klart at man er transportør, og derfor må klare hele transporten fra dør til dør. Hertil har vi bl.a. for få sidespor, der er f.eks. i Tyskland over 10.000 af dem.



**Generaldirektør Povl Hjelt.
(A. Bergh)**

Knudepunktstanken må man også satse på både indenfor person- og godsbefordringen. Det nyeste indenfor godsbefordringen er containerne. Denne form for transport er i stadig vækst

og muligvis er det kun begyndelsen af den ønskede udvikling af godstrafikken.

Der er indenfor DSB også andet end gods- og personbefordring, bl.a. søfartsafdelingen. Statsbanerne er det største personrederi i Danmark.

DSB har desuden et stort veludviklet rutebilnet, og generaldirektøren nævnte, at man indenfor DSB synes det er "landets busser".

Det er hvad jernbanerne vil satse på at gøre i fremtiden. Hvis det nu lykkes vil man så søge at vise sig som værende moderne og tidsvarende?

Her melder design-problemet sig. DSB er allerede nu bedre end deres image, og derfor vil man forbedre sit design. Man har entreret med de dygtigste folk på dette område, for at sikre den bedst mulige bistand.

Man vil skabe et nyt ansigt udadtil, bringe jernbanen ud af stagnation og leve op til forventningerne.

Lad os håbe, at vi om 10 år kan sige, at det lykkedes.

Generaldirektøren sluttede med at ønske DJK til lykke med de 10 år og takke for den støtte en forening, at den art, yder DSB.

Efter generaldirektørens foredrag vistes først den fornøjelige film "Hvad der ville have været sket, hvis bilen var opfundet før toget", og aftenen afsluttedes med at foreningens medlem P. Yhmann viste et udpluk af sine film, optaget på DJK's udflugter i de sidste år.

Skal man kort sige noget om denne aften, må det blive noget i retning af: En velarrangeret aften med et alsidigt program, som dens deltagere kun kan takke for.

E.S./ O.C.M.P

Udflugten til Næstved med E 978 den 17. januar 1971.

Foreningens 10-års jubilæum den 15. januar fejredes den 17. januar som det hører sig til med en udflugt med DSB-damplokomotiv litra E 978.

Maskinen var festligt pyntet op med flag og papskilte, og på førerpladsen stod "vort" faste personale, en slags sikkerhed for gode fotokørsler.



**Trofast lokomotivpersonale:
Lok.-fører E. Grandt (th) og
lok.-fyrbøder E.J. Hellesen.
(A. Bergh)**



Stammen var naturligvis en "ægte DJK"-op-rangering af rejsegodsvogn+tre personvogne, i dette tilfælde af så forskellig art, at alles interesser vist skulle være tilgodeset: stor-rumsvognen Bf, den moderne sidegangsvogn litra Bg samt - til glæde for tørstige og sultne sjæle - restaurationsvognen Buh, der var med en særdeles charmerende betjening i dagens an-ledning.

Mellem København H og Køge fremførtes to-get som særtog, og på den naturskønne stræk-ning mellem Køge og Haslev blev der lejlighed til for interesserede at få pløret skoene på nogle iøvrigt meget fine fotostop.

For at glæde de mange Mo-fans, vi har i foreningen, blev stammen forspændt en sådan maskine fra Næstved til Mogenstrup, hvor man fik sig et godt og solidt foer på den dér be-liggende kro.

I Næstved var tågen i mellemtiden blevet så tæt, at den eneste gennemførlige fotografe-ring ville resultere i stemningsbilleder, hvis man da ikke hengav sig til sorgmodige betragt-ninger over de tre damplokomotiver, der står opstaldet i remisen der.

Efter et par timers forløb vendte krogæ-sterne tilbage til Næstved, og på tilbagevejen til København fik E 978 lov til at vise, at det ikke kun er diesel, der kan køre stærkt. -- Vi kan kun glæde os over, at denne maskine er til rådighed endnu en stakket stund!

Joen Jensen.



**E 978 for DJK's
jubilæumstog,
17. jan. 1971.
(G.W. Christensen)**

Kontingenter og gaver.

For at tage det sidste først: Kassereren og dermed DJK har atter i år kunnet glæde sig over at have modtaget talrige frivillige bidrag sammen med kontingentet, både fra vore trofaste årligt tilbageværende "mæcener" og fra nye medlemmer og givere. Det er os umuligt at takke alle bidragsyderne, så vi må ad denne vej takke for offerviljen. Ethvert beløb er særdeles velkomment, ikke mindst af hensyn til bladet.

Men så er der kontingenterne! Pr. 15. februar 1971 har ca. 75 % af medlemmerne betalt kontingentet (medlemstallet er nu 1165, hvilket er rekord i DJK's historie). Vi henstiller til de mere end 250 medlemmer, som stadig ikke har betalt kontingent for 1971, om at snarest at indbetale beløbet til kassereren, Mogens Bruun, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke, postgiro-konto 15 38 30.

Hvert år har flere frivillige medarbejdere måttet bruge adskillige timer til udsendelse af rykkerskrivelser, som tilmed har kostet DJK en del penge i porto og tryksager, - lad os få denne del af den ellers så fine statistik ned på et minimum.

Hvis man ikke længere ønsker at være medlem, bedes det venligst meddelt os pr. tlf. eller brevkort, så vi kan reducere antallet af rykkerskrivelser mest muligt. Det er en ærlig sag, at man ønsker at udgå på grund af svigtende interesse, af økonomiske årsager, på grund af studier, bortrejse for længere tid eller hvilkensomhelst anden plausibel grund.

Det imidlertid kedeligt, at der hvert år må slettes en hel del medlemmer udelukkende på grund af restance.

Kontingentet er stadig kr. 35,- for medlemmer over 18 år og kr. 25,- for juniorer. Husk venligst at anføre Deres medlemsnummer ved indbetalingen.

NB! Det er ikke nr. 237; det er DJK's nr. hos Avispostkontoret (medlem nr. 237 har forlængst betalt !).

P.T.



Kommende møder og udflugter

Søndag den 14. marts: Udflugt med G 625, Høng-Tølløse Jernbanes G-maskine, TØLLØSE-HØNG-SLAGELSE-DALMOSE-SKÆLSKØR og retur. (se programmet for turen på side 10.)

Onsdag den 17. marts kl. 20 i "Karnappen", Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K. Medlemsmøde: Foredrag om MHVJ samt filmsforevisning.

Søndag den 21. marts kl. 11.00 afholdes 2. ekstraordinære generalforsamling i "Karnappen", Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen, 1153 København K.

Dagsorden

1. Valg af dirigent.
2. Ændring af lovenes § 3 og § 4, se nedenfor.

De vedtagne lovændringer vil have gyldighed fra og med den 22. marts 1971.

Bestyrelsens ændringsforslag til lovene:

I § 3 udgår følgende: "Ekstraordinær generalforsamling afholdes i en week-end."

§ 4 foreslås ændret således:

§ 4.

Bestyrelsen består af en formand og 6 medlemmer valgt af generalforsamlingen samt af 1 medlem for hver lokalafdeling, valgt af lokalafdelingens generalforsamling. Derudover vælges 2 suppleanter, 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter. Endvidere vælger lokalafdelingerne 1 personlig suppleant for hvert medlem, valgt af lokalafdelingerne.

Formanden og den på generalforsamlingen valgte øvrige bestyrelse, revisorer og suppleanter vælges for 2 år, således at 3 af bestyrelsens medlemmer, 1 suppleant, 1 revisor og 1 revisorsuppleant afgår i lige årstal; formanden og de øvrige i ulige årstal. Medlemmer, valgt af lokalafdelingerne, samt deres personlige suppleanter, afgår hvert år.

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

Formanden og den øvrige bestyrelse fordeleger hvervener indbyrdes og er berettiget til at foretage alle dispositioner, der falder

indenfor foreningens formål.

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

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

Det understregede er de nye tilføjelser i § 4.

De gældende love for Dansk Jernbane-Klub kan findes på side 15 i nr. 2/1969 af foreningens tidsskrift "Jernbanen".

København, i januar 1971.

BESTYRELSEN

Ordinær generalforsamling

Søndag den 25. april kl. 11.00 afholdes ordinær generalforsamling i "Karnappen", Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen, 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 vil blive tilsendt medlemmerne senest 14 dage før generalforsamlingen.
4. Fastsættelse af kontingent og optagesgebyr for året 1972.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.

Følgende medlemmer af bestyrelsen m.v. er på valg:

Birger Wilcke (formand),
Erik B. Jonsen,
Mogens Bruun,
Stig Thoke-Jensen.

Poul Skebye Rasmussen (suppleant),
B.K. Ibholt (revisor) og
Th. Ring Hansen (revisorsuppleant).

Samtlige ovenfor nævnte er villige til genvalg.

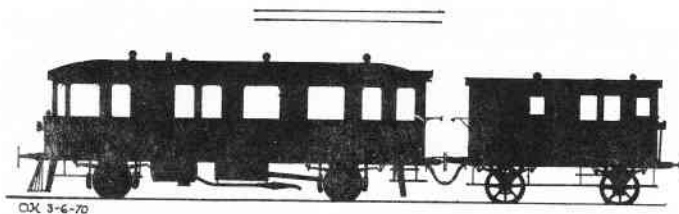
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m.v. og til punk-

terne 6 og 7 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest den 11. april 1971 - forslag, der ønskes bekendtgjort for medlemmerne inden generalforsamlingen - dog den 14. marts 1971.

København, i januar 1971.

BESTYRELSEN



Boganmeldelse.

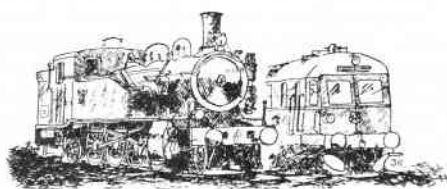
O. J. Koch & A. E. Kurland: PRIVATBANEMATERIEL 1.

Det er altid glædeligt, at flere habile modelbyggere finder sammen og får udarbejdet en bog til glæde og hjælp for interessefæller. Med nævnte bog har de skabt en virkelig brugelig og nyttig oversigt over forskelligt privatbanemateriel; der er fotos i stort format (bogen er i tværformat ca. A 4 og med ringryg, så den er nem og handy at behandle). De tilsvarende tegninger ledsages af data for de pågældende vogne - et prisværdigt initiativ, for det er heldigvis de fleste modelinteresserede, der også er jernbanehistorisk interesserede. Endvidere indeholder bogen "Alment om vognbygning", om sporlægning, skinneprofiler og hjul.

Kun to anker: Enkelte af fotografierne kunne være bedre udvalgt og gengivne, og et par triste stavfejl burde være undgåede.

Bogen kan på det bedste anbefales. Den koster kun kr. 15,- inkl. moms og porto, og den fås ved indsendelse af beløbet på postanvisning, ved check eller ved indbetaling på postgirokonto 17 20 78, A. E. Kurland, Viggo Barfods Allé 20, 2750 Ballerup.

P.T.



MHVJ Mariager-Handest Veteranjernbane

Referat af mødet den 24. jan. 1971

Erfaringerne fra den første sæson og herunder regnskabet, der viser et underskud for 1970 på kr. 4.300, var grundlaget for drøftelse i grupper om det fremtidige arbejde.

Der var enighed om at fortsætte driften og også flertal for at fastholde ideen om at skabe "Privatbanen" som beskrevet i forrige nummer af bladet, omend det måtte konstateres, at mangel på arbejdskraft, penge og værksted ikke foreløbig muliggjorde en realisering.

Der kom ingen epokegørende forslag til forbedring af økonomien. Udgifterne kan ikke mindskes, da de i forvejen ligger under det nødvendige minimum. For at øge indtægterne må der skaffes flere passagerer. Forslag om øget reklamevirksomhed, bedre faciliteter for publikum, letfattede køreplaner med spise- og turforslag, mere turistpop etc.

Vore PR-folk arbejder videre med ideerne, og på et driftsudvalgsmøde den 4/2 blev vedtaget en køreplan, der dels imødekommer disse forslag, dels giver plads til eksperimenter.

Et forslag om oprettelse af en direkte støtteforening vil blive undersøgt, og resultatet forelagt MHVJ's generalforsamling.

En af årsagerne til det dårlige økonomiske resultat har været den manglende indtægt fra særtog, hvilket ikke skyldes manglende henvendelser, men udelukkende, at den ønskede kørsel skulle finde sted på lørdage. Der er derfor til Ministeriet for offentlige arbejder fremsendt anmodning om ændring af koncessionsbetingelserne for at muliggøre kørsel på hverdage.

Der var enighed om, at forholdene for personalet skulle forbedres, hvilket også nu kan lade sig gøre, idet byrådet efter to års ventetid har givet tilladelse til installation af varme og øvrig færdiggørelse. Nu skrinlagte planer om udvidelse af administrationsbygningen har været årsag til den lange ventetid. Lokalerne vil blive istandsat snarest, således at der vil blive gode overnatnings-, vaske- og spiseforhold, hvilket igen medfører, at den hidtige "sovevogn" - den privatejede gamle AF vogn - kan overlades Jernbanemuseet.

Manglen på arbejdskraft og kommunikation er følelig. "Jernbanen"s opdeling i et tidskrift og et mere internt medlemsblad skulle kunne give øgede informationsmuligheder. (MHVJ-nyt vil herefter kun udkomme i ganske særlige tilfælde) og - forhåbentlig - også øget interesse for at give en hånd med i arbejdet. Preben Bech, Svanholmsvej 38, Frederikshavn, har lovet at overtage jobbet som lokalredaktør for MHVJ.

Der var på mødet ret stor enighed om, hvilke arbejder, der bør udføres snarest, såfremt de nødvendige midler kan fremtrylles.

Det drejer sig i Mariager om færdiggørelse af lokaler, forlængelse af perron og indretningen af værksteds- og lagervogne. NB, der er nu skaffet adgang til el.

På strækningen skal telefonledningen om muligt reetableres og bevoksningen skæres ned.

I Handest skal der ryddes op og TFJ C 7 opstilles som blikfang, ventesal, spise- og toiletvogn. Med hensyn til materiellet så er HV 3 i orden, motorvognene er ved at blive repareret, den havarerede ETJ Sm 1 bliver skiftet ud med FFJ Sm 14, og endelig skal 4 personvogne klargøres bl.a. med lys og varme.

Problemet med sporanlæg og den meget nødvendige remise har det stadig ikke været muligt at finde nogen endelig løsning på.

Udover dette meget håndfaste skal der arrangeres kursus i sikkerhedstjeneste og senere kursus for motorførere. (Hedetofts forslag fra februar 1970 til uddannelse af damppersonale ligger stadig ubesvaret hen i en ministeriel skrivebordsskuffe). Endvidere har PR-folkene og trafikafdelingen også et og andet at kigge på.

Spørgsmålet om arbejdsformer og arbejdsfordeling blev også drøftet i Langå, men uden resultat. Meningerne herom var meget spredte og ikke tilstrækkeligt formulerede.

På det tidligere nævnte driftsudvalgsmøde blev det derefter vedtaget at prøve gennemført følgende:

De arbejder, der skal udføres, fastlægges i grove træk af driftsudvalget, der derefter vil anmode de medlemmer, som udvalget mener har gode forudsætninger derfor, om at danne en lille arbejdsgruppe for hvert enkelt arbejde. Disse arbejdsgrupper skal først og fremmest planlægge det pågældende stykke arbejde, d.v.s. udarbejde evt. tegninger og arbejdsbeskrivelser med priser, sørge for at de nødvendige materialer er til stede på det rigtige tidspunkt, samt såvidt muligt beregne det nødvendige antal arbejdstimer, det nødvendige mandskab samt tidspunktet for udførelsen. De forskellige arbejdsgruppers ønsker om tidspunkter og mandskab vil derefter blive koordinerede af driftsudvalget.

Ja, det lyder som om MHVJ forveksles med DSB, men hvad enten et foretagende er stort eller lille, så vil planlægning altid være en forudsætning for et godt resultat. Der er dog stadig et stort usikkerhedsmoment. Et så stramt program kan kun gennemføres og give resultat, såfremt hver enkelt af personalet vil møde op og tage del i det fastlagte arbejde, når Fredberg som personalechef sender bud eller anmodning om at komme til dette eller hint arbejde den eller den dato.

Det lykkedes ikke alt det godt sidste år. Vi prøver, om vi kan gøre det bedre i år.

Bent Dyrholm.

MHVJ-kursus

Kursus i sikkerhedstjeneste for nyt personale afholdes tirsdagene den 16. og 23. marts kl. 19 på Hotel Langaa, Langå.

Deltagerne bedes medbringe privatbanernes sikkerheds-, signal- og ordensreglementer. De nævnte reglementer kan dog også lånes på kurset.

(fortsættes side 12).

Kursus i motorlære for vordende motorførere vil blive afholdt i marts eller april måned. Interesserede anmodes om at melde sig til Hans Jørn Fredberg, Johannes Ewalds Vej 8, 9000 Aalborg, hvorefter de tilmeldte vil få nærmere besked om datoerne for kursets afholdelse.

HJF.

Tegninger af Aalborg Privatbaners trækkraft.

Civilingeniør W. Bay har givet tilladelse til, at der fremstilles et antal af hans tegning af Aalborg Privatbaners damplokomotiver og motorvogne

motiver og motormateriel.

Tegningen, der sælges til fordel for MHVJ's byggefond, måler ca. 65 x 75 cm. og viser samtlige typer af damplokomotorer og traktorer.

Endvidere medfølger den af hr. Bay i 1956 udarbejdede materieloversigt med omlitringer, mål 95 x 35 cm. (Omfatter også godsvoget).

Tegning og materieloversigt kan købes ved at indsatte kr. 25,- + porto kr. 1,50 på

**Postgirokonto 17 36 18,
adresseret til
Kai Vahl,
Knudsgade 99
9700 Brønderslev**

(Ekspeditionstid: Ca. 10. dage).

Rettelse!

I forbindelse med min beretning om Museumstogets drift i 1970 i "Jernbanen" nr. 5/1970 har jeg modtaget en henvendelse fra den kreds af medlemmer, der tidligere har forestået vedligeholdelse af damplokomotiv OHJ nr. 5 m.m.

I henvendelsen gøres jeg opmærksom på, at den i bladet nævnte reparation af OHJ nr. 5 er udført forlængst, ligesom min opmærksomhed henledes på, at omfanget af godkendelsen af loko LJ nr. 19 fremgår af dette lokomotivs kedelbog.

Jeg beklager, at de oplysninger, der har været til min disposition, da jeg sammensatte driftsberetningen, har været mangelfulde, og jeg håber samtidig, at misforståelserne hermed kan betragtes som rettet.

Poul Skebye Rasmussen.

• • • • •

SALGSafdelingen

Tilbudsliste nr. 7 forventes udsendt ca. 15. marts. Vi beklager forsinkelsen som skyldes et enormt arbejdspress.

I løbet af marts måned sendes atter 8 nye postkort på markedet. Hvilke motiver det bliver, beder vi Dem om at se i "vor annonce" i "Medlemsliste for Danske Model- og Jernbaneklubber", som De vil modtage i slutningen af februar 1971.

Endelig beder vi Dem bemærke, at Salgsafdelingen nu har fået sin egen postgirokonto:

**Postgirokonto 17 91 76,
adresseret til
Dansk Jernbane-Klub
Salgsafdelingen
Rantzausgade 9, 4, tv,
2200 København N.**

OBS!

Den i B-nr. 1/1971 annoncerede tur til Laurbjerg-Grindsted-Varde og Varde-N. Nebel-Nymindegab finder ikke som nævnt sted den 15. og 16. maj 1971. Turen er rykket en uge frem og finder altså sted lørdag den 8. maj og søndag den 9. maj 1971.

Meddelelse!

Det meddeles herved, at cykelhandler B. Chorfitzen fra og med den 12. februar 1971 har nedlagt sine hverv indenfor klubben. Han er fra samme dag at regne udtrådt af bestyrelsen.

Klubbens officielle adresse er herefter:

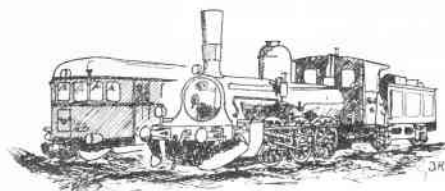
Dansk Jernbane-Klub,

Bernstorffsvej 195,

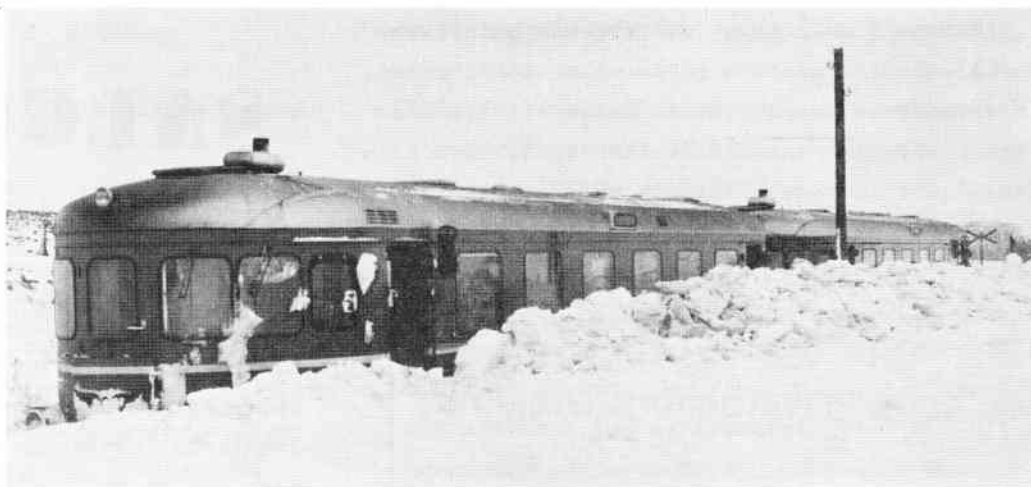
2920 Charlottenlund.

Tlf. (ol 66) ORdrup 8267.

(normalt kl. 17-19.)

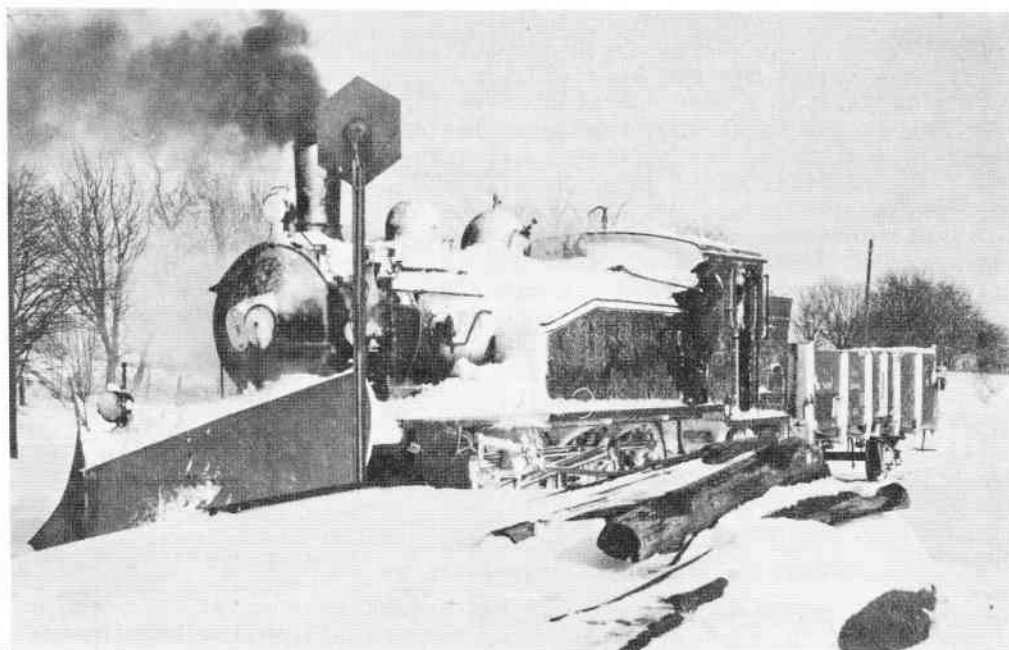


OHJ S 36 og HTJ S 37
kørt fast i sneen ved
Kulby på HTJ, den 23.
februar 1970.



DL.1209 ved Son-
derstrup på HTJ,
den 23. februar
1970.

OHJ nr. 38 i Sten-
lille på HTJ, den
7.marts 1970.
(alle fotos af
O.-C. Plum).



HUSKER DE
VINTEREN
1970?

Bil let til Sverige!

**Med billet til bilfærgen DRAGØR-LIMHAMN
er det let at komme med bil til Sverige.
De kører uden om bytrafikken og så at sige
lige om bord, for der er
AFGANG CA. HVER HALVE TIME
Overfarten på 50 minutter kan De nyde i cafeteriet.
Bilpladsbestilling: (01) 53 15 85**

**Takst for personbil incl. fører (sept.-maj)
Længde indtil 4,25 m - dobbelt kr. 33,00
Længde over 4,25 m - dobbelt kr. 39,00
Takst for personer - dobbelt kr. 6.60
Rabatkort til 5 enkeltrejser - kr. 12.00**

**Billetten kan på tilbagerejsen benyttes på banernes
overfart mellem Hålsingborg og Helsingør.**



DRAGØR-LIMHAMN

Skal De have bilen med sydpå?

Mens De sover i toget, kører bilen med!



- De sparer krræfter
- De sparer penge
- De sover, mens Deres bil kører
- De er uafhængig af vind og vejr
- De undgår den opslidende trafik på autobanerne



SOMMEREN 1971

Nye og bedre biltogsforbindelser mellem

Hamburg/Altona og

Avignon
Basel
Biasca/Tessin
Chiasso
Chur
Innsbruck
Karlsruhe

Lindau
Ljubljana
Lörrach v. Basel
Milano
München
Narbonne
Radolfzell/Bodensøen

Verona
Villach

Puttgarden og

Biasca/Tessin
Lörrach v. Basel

München
Narbonne
Paris

... og her er et særtilbud: **AUTO TRAUM-EXPRESS**

Hamburg-Altona—München eller omvendt. 1 personbil uanset størrelse inkl. 2 passagerer.

Pris for enkeltrejse		Pris for tur/retur	
1. kl.	2. kl.	1. kl.	2. kl.
476 dkr.	351 dkr.	786 dkr.	558 dkr.

(Sove- eller liggeplads er ikke inkluderet). For yderligere medrejsende betales alm. pris.

Alle oplysninger om billetpriser og køreplaner til disse tog kan De få i de autoriserede rejsebureauer og i automobilklubberne

Vi ønsker Dem en god rejse!

DEUTSCHE BUNDESBahn

Generalvertretung für Dänemark
und Norwegen:

Vester Farimagsgade 1/472, 1606 Kbh. V

