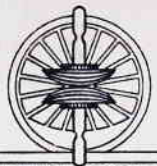


jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FERPRESS

MEDLEM

FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER - HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **4**

APRIL 1971

Hvad skal der ske på sidebanerne?

Ved Erik B. Jonsen.

Det vil være læserne bekendt fra omtale i dagspressen, at Baneplanudvalgets og Sidebaneudvalgets betænkninger (jvf. artikel af Birger Wilcke i »Jernbanen«, nr. 7-8/69) resulterede i, at Ministeren for offentlige arbejder den 7. oktober 1970 fremsatte forslag til »Lov om indskrænkning af driften på og eventuel senere nedlæggelse af visse statsbanestrækninger og færgefarten Glyngøre-Nykøbing Mors«. Trafikudvalget afgav betænkning den 27. januar 1971, Folketinget vedtog loven den 5. februar ved 3. behandling, og den 3. marts blev forslaget ophøjet til lov.

Ministeren har derefter tiltrådt, at nedennævnte banestrækninger m. m. indtil videre trafikeres således:

På følgende strækninger indskrænkes driften fr. o. m. den 23. maj 1971 til kun at omfatte befordring af godsvogne (strækningen omdannes til godsbane):

Slagelse-Gørlev (se dog nedenfor),
Slagelse-Sandved,
Randers-Ryomgård,
Grindsted-Bramming,
Skive-Glyngøre-Nykøbing Mors,
Tønder-Tinglev og
Rødekro-Åbenrå.

På følgende strækninger indstilles driften helt:

Gørlev-Vørslev,
Sandved-Næstved,
Laurbjerg-Silkeborg (se dog nedenfor),
Funder-Brande (se dog nedenfor),
Brande-Grindsted og
Viborg-Herning (se dog nedenfor).

Persontrafikken i de berørte områder vil blive afviklet af eksisterende DSB- og private rutebileruter – i nogle tilfælde med reguleringer eller udvidelser af kørslen. Det kan nævnes, at DSB overtager den private rutebilerute Randers-Laurbjerg-Hammel, således at der kan etableres gennemgående kørsel Randers-Hammel-Silkeborg; »togbilerne« (»erstatningskørsel« for tog = uden koncession) mellem Skive og Nykøbing Mors indstilles, og en eksisterende privat rutebilerute udvides; på ruten Åbenrå-Rødekro ændres kørslen fra »togbiler« til kørsel på koncession, og der etableres samkørsel med »Aabenraa Automobilselskab«. Høng-Tølløse Jernbane fortsætter, efter overenskomst med statsbanerne, persontogskørslen mellem Høng og Slagelse.

Der er optaget forhandlinger med interesserede kommuner og virksomheder m. v. med henblik på at undersøge de økonomiske muligheder for at bevare strækningerne Sandved-Næstved, Laurbjerg-Thorsø, Hjøllund-Brande og Viborg-Herning eller dele af disse som industristamspor. Det er allerede konstateret, at der ikke er interesse for at bevare nogen del af strækningen Sandved-Næstved. Indtil resultatet af de øvrige undersøgelser foreligger (antagelig eftersommeren 1971), vil der på strækningerne Laurbjerg-Thorsø, Hjøllund-Brande og Viborg-Herning blive befordret godsvogne i samme omfang som på godsbanerne.

Vognladningstrafikken på de enkelte strækninger vil blive afviklet med »tilslutningsstationerne«s rangermaskiner – eller togmaskiner under ophold på »tilslutningsstationerne«: Slagelse-Gørlev og Slagelse-Sandved af MH fra Slagelse (Skælskør betjenes (som hidtil) af rangertræk fremført af Ardelt-traktor til/fra Dallose), Grindsted-Bramming af MH fra Esbjerg, Tønder-Tinglev og Rødekro-Åbenrå af MH fra Padborg, Ryomgård-Allingåbro af MT fra Ryomgård, Skive-Glyngøre (og færgerangeringen sidstnævnte sted) af MT fra Skive, Viborg-Herning af MT fra Herning, Brande-Hjøllund (bl. a. af hensyn til banetjenestens transporter af skærver) af MX fra Brande. Kørslen på strækningerne Randers-Strømmen(-Uggeluse) og Laurbjerg-Thorsø (af hensyn til transporter fra »Thorsø Slakteri«) udføres af MT fra Randers (sidstnævnte strækning dog muligvis af Ardelt-traktor fra Langå).

Der oprettes i alt seksten Au-ekspeditioner (tre på Sjælland – de øvrige i Jylland). (Au-ekspedition = ekspeditionssted på automobilstrækning, til og fra hvilket der kun kan ekspederes fragt-, il- og ekspresstykgods, der egner sig til befordring med lastautomobil – samt banepakker).

Efter at persontrafikken er indstillet, vil sikringsanlæggene på mellemstationerne på de fremtidige godsbaner i første omgang blive ændret efter følgende retningslinier: Hovedsignalerne ugyldiggøres (for senere at blive fjernet), centralbetjente sporskifter aflåses i én stilling, nøgleaflåste sporskifter ændres og DSB-telefoner fjernes. På længere sigt skal strækningerne indrettes (udstyres) som de nuværende godsbaner: »Faste mærker« (»Rangergrænsemærke«, »Giv agt« m. m.) og kontrol- eller overkørselssignaler for overkørselsanlæg bibeholdes. De trafikale forudsætninger vil blive som de, der allerede er gældende for godsbaner: 1) Strækningen befares normalt kun af ikke-personførende rangertræk fremført af lokomotiv, motorvogn eller traktor, 2) Kørslen foregår efter »Rangerreglementet«s bestemmelser og under ledelse af en rangerleder, 3) Største tilladte hastighed for rangertrækket er 45 km/t, 4) Der må ikke være mere end ét rangertræk ad gangen på strækningen, 5) Kørsel med de tekniske tjenesters arbejdsredskaber er ikke tilladt i det tidsrum, i hvilket der befinder sig rangertræk på strækningen o.s.v.

Spørgsmålet om hvad der skal ske med de strækninger (optagelse af sporet m. v.), hvor driften helt indstilles: Gørlev-Vørslev, Sandved-Næstved, Thorsø-Silkeborg, Funder-Hjøllund og Brande-Grindsted, forelægges Jernbanerådet (politikere og repræsentanter for industri-, håndværk - og landbrugsorganisationerne) til afgørelse.

★

Generaldirektøren har i øvrigt nu ophævet Sidebaneudvalget, der kommer derfor ingen »Betænkning II«. Ophævelsen er begrundet i, at de banestrækninger, der

(fortsættes side 4)



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Bernstorffsvej 195,
2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ORdrup 8267
(normalt kl. 17-19).
Øvrige adresser - se side 13.

jernbanen

Nr. 4 - 1971
11. årgang

Tidsskriftet er medlem af:

Union Internationale de Presse
Ferroviaire (ferpress), Wien.

Redaktører:

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

Lærer Ole-Christian M. Plum,
Rantzausgade 9, 4.,
2200 København N.
Tlf. (01) 39 33 12.

Foreningens tidsskrift »Jernbanen«,
der udkommer 10 gange årligt, ud-
sendes gratis til medlemmer.

Annonceekspedition:

Forlaget Kontakt,
Annonceredaktør: W. Taasby,
Nørre Voldgade 9,
1358 København K.
Tlf. (01) 11 08 11.

Tryk:

Scantryk,
Skolegade 12 E,
2500 Valby.
Tlf. (01) 30 06 01.

Forsidebilledet:

MZ 1407 med »København-Express«
(tog 430) på vej fra Københavns
Frihavn (gennem »Gitterporten«)
mod Østerport - og Hamburg.
Foto: Gunnar W. Christensen.

En tak

Da **Børge Chorfitzen** i februar meddelte Dansk Jernbane-Klubs bestyrelse, at han trak sig tilbage fra sine hverv i foreningen, og at han samtidig udtrådte af foreningens bestyrelse, havde han været medlem af denne i de samfulde første ti år af foreningens tilværelse og havde i samme periode ydet en indsats for foreningen, der næppe har noget sidestykke. Han var med i de første møder om foreningens dannelse og er med ildhu gået op i foreningens arbejde, hvad det så end drejede sig om. Da P. Thomassen for nogle år siden opgav sit hverv som sekretær for foreningen, og det viste sig umuligt at finde en enkelt mand, der kunne varetage hele dette omfattende arbejde, var det Chorfitzen der stillede sine lokaler og sin tid til rådighed for en stor del af arbejdet, hvoriblandt administrationen af vore udflugter. Gennem alle årene har han været med på praktisk taget alle disse og har ofret en mindre formue på filmsoptagelser, således at han i dag sidder inde med et filmsarkiv vedrørende nedlagte jernbaner og forsvundne togtyper, der er enestående, og som foreningen utallige gange har draget fordel af, når der ved festlige lejligheder skulle gives et glimt af, hvad vi har oplevet i årenes løb. Han har været med til alle vore bestyrelsesmøder og har deltaget i diskussionerne om, hvordan vi skulle få det hele til at gå med glødende interesse og iltethed, men samtidig med stor saglighed og indsigt. Det er dog på et punkt, at hans indsats særligt vil blive mindet i foreningens historie, det er hans indsats for museumsbanen, eller »Museumstoget«, som han hellere vil kalde det. Som trafikchef og driftsbestyrer og kasserer og togfører og jeg ved ikke hvad, har han ofret tusinder af timer på at holde det hele i drift og haft et fortrinligt forhold både til Lollandsbanen, der meget nødtigt forhandlede med andre end ham, og til det publikum, der gennem ham bestilte særtog på banen eller deltog i den ordinære kørsel. Der var ingen grænser for, hvad han ville gøre for dem.

Chorfitzen havde også gennem mange år et udmærket forhold til den desværre ret fåtallige skare af foreningens medlemmer, der tjenestegjorde ved banen, men i de senere år, da arbejdet voksede, og antallet af beskæftigede ved banen steg, voksede også vanskelighederne ved personligt at lede det hele. Chorfitzen var naturligvis ikke i stand til selv at komme til Lolland hver weekend og måtte derfor lede en del af arbejdet fra København. Mange af de nye der kom til mente, at der burde skabes en snævrere kontakt mellem ledelsen og banen og de der arbejdede i Maribo, og der opstod derfor planer om at skabe en art kollektiv ledelse valgt af de der gjorde tjeneste ved banen, godkendt og i økonomisk henseende kontrolleret af foreningens bestyrelse. Chorfitzen stod skeptisk over for denne udvikling og mente, at bestyrelsen i hovedsagen burde varetage ledelsen af banens anliggender. Ved nedsættelsen af driftsudvalget forrige år og overførslen af



Foto: Hakon Nielsen.

en stor del af ansvaret for driften til dette, syntes Chorfitzen, at man var gået for langt, og da man her i vinter skulle forhandle om et endeligt regulativ for udvalgets arbejde, mente Chorfitzen ikke at kunne tiltræde de retningslinier, som den øvrige bestyrelse i hovedsagen fandt burde være gældende. Skønt der fra driftsudvalgets side vist megen forståelse for Chorfitzens synspunkter, mente Chorfitzen dog ikke at kunne gå med i et samarbejde, hvor samtlige indtægter skulle indgå i driftsudvalgets kasse, inden man afregnede med bestyrelsen, ligesom han mente, at han i for høj grad ville blive underordnet driftsudvalget i spørgsmålet om særtogenes tilrettelæggelse. Det var derfor naturligt, at han ikke længere ønskede at tilrettelægge disse, og det er typisk for ham, at han så mente det rigtigst, når hans synspunkter var i mindretal, helt at overlade ansvaret til andre. Vi andre i bestyrelsen var kede af, at Børge Chorfitzen ønskede at drage denne konsekvens og vil savne ham i det daglige arbejde. Vi er dog glade for stadig at se ham ved vore møder og håber, at udviklingen ikke har gjort ham bitter, lige som vi håber fortsat mange gange at mødes ved foreningens arrangementer. Både vi og alle andre, der er interesserede i foreningens og »Museumstogets« velfærd er ham stor tak skyldig.

Birger Wilcke.

Hvad skal der ske ...

(fortsat fra side 2)

stod overfor undersøgelse: Århus-Ryomgård-Grenå, Struer-Thisted, Varde-Skjern-Holstebro og Bramming-Tønder samt de nu eksisterende godsbaner, bør underkastes mere dybtgående analyser, kommercielt og økonomisk, og betaling for opretholdelse af driften bør beregnes, før forslag, der bør have dette alternativ, fremsættes.



EN PERLE FOR ALLE JERNBANEINTERESSEREDE

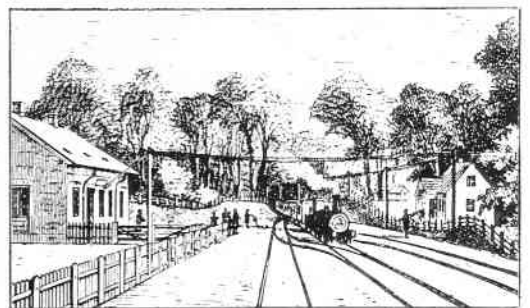
Deres bogsamling om gamle jernbaner er ganske enkelt ikke komplet, uden denne faksimile-udgave af en charmerende tog-guide fra det herrens år 1864. Foruden gamle køreplaner, kort og tog-takster med priser i skilling og rigsdaler, indeholder den en causerende beretning om alle de seværdigheder, den togrejsende på Nordbanen kunne iagttage i hine tider, samt en samling på 26 stk. hidtil ukendte træsnit af fin kunstnerisk standard.

Bogen der er på 48 sider er trykt på fornemt papir i format A4 (ca. 20×30 cm.) i begrænset oplag.

Kr. 42,50

Da vi erfaringsmæssigt ved, at de fleste medlemmer ikke nænner at klippe i deres blad, har vi undladt den sædvanlige bestillingsseddel. I stedet beder vi interesserede bestille bogen pr. brev eller telefonisk.

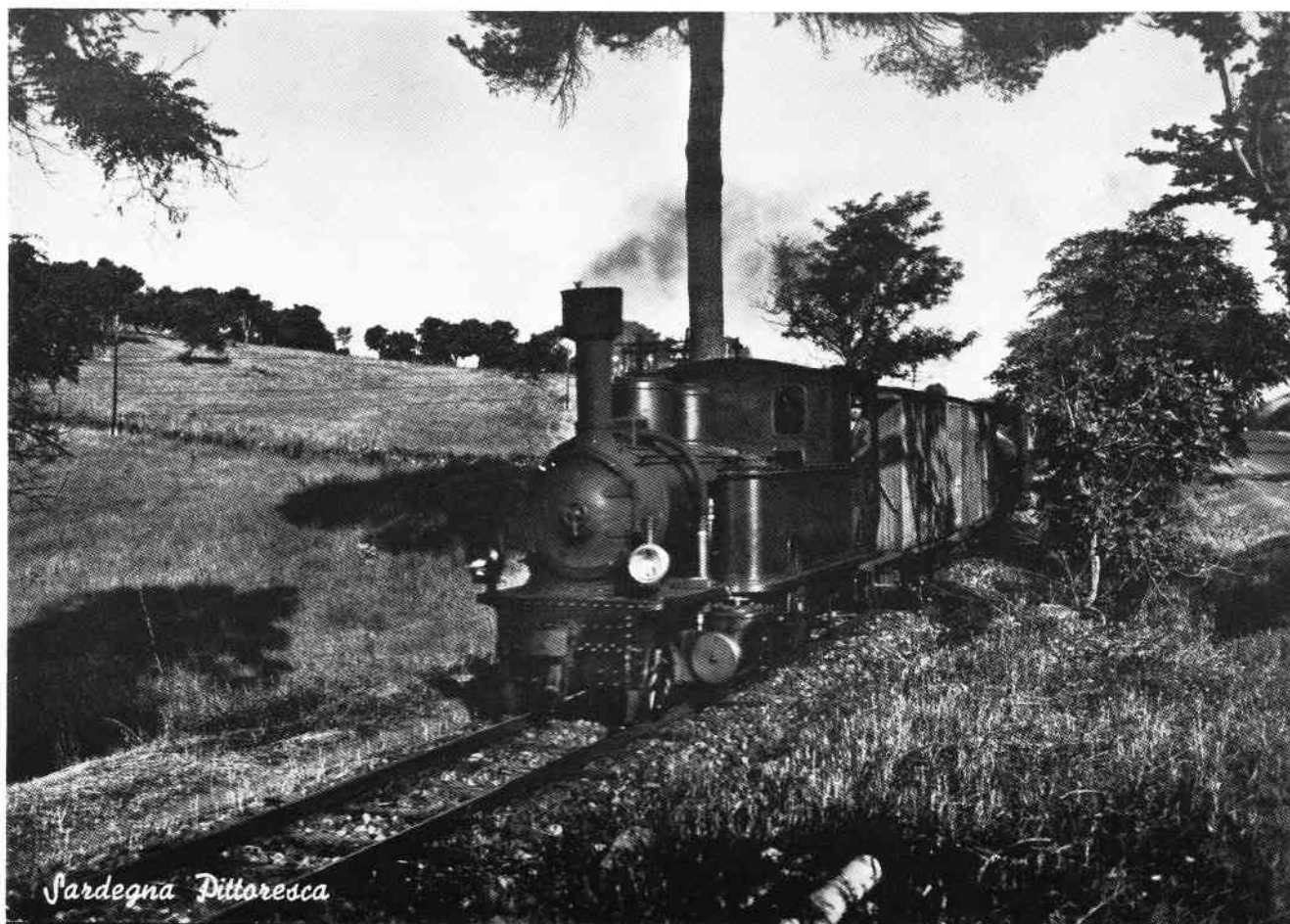
Ved forudbetaling sendes bogen portofrit. Indbetaling kan ske med check, eller på giro 95 999. Pr. postopkrævning er opkrævningsgebyret kr. 2,60.



Med venlig hilsen

FORLAGET WEJP & MAGNUSSON

Kongevej 85, 3000 Helsingør.
Tlf. (03) 21 11 40. Giro 95 999



Smalsportog på Sardinien – »Ferrovie complementari sarde« (0,950 m).

Foto: Arkiv B. W.

Smalspor i Europa

Af Birger Wilcke.

At de første egentlige jernbaner i England: Stockton–Darlington, Liverpool–Manchester m. fl. anlagdes med en sporvidde af 4 fod 8½ tomme i engelsk mål eller 1,435 m skyldtes ikke så meget tekniske overvejelser, som det forhold at de sædvanlige kørevogne i Midtengland havde denne afstand mellem hjulene. Inden man i England fik ordnede forhold på jernbanebyggeriets område anlagdes en række baner i Vestengland med en større sporvidde, men bortset fra disse blev det ved en parlamentsakt bestemt i 1846, at alle baner skulle anlægges med den »normale sporvidde«. Denne valgtes blandt andet også i Tyskland og Frankrig, og ved en konference i Bern 1886 fastsattes den som den i Europa gældende internationale sporvidde, idet der dog tidligere var valgt andre og større sporvidder i Rusland og på den iberiske halvø.

Problemet i sidste halvdel af forrige århundrede var imidlertid ikke at anlægge baner med en bredere sporvidde end den normale – i England snævrede man tværtimod sporvidden på »Great Western Railway« ind til den normale – men derimod i bjergrige egne og egne,

hvor trafikken kun var ringe, at anlægge baner med en mindre sporvidde og derfor mindre anlægsomkostninger pr. km banelængde. Den første smalsporede jernbane af denne art anlagdes i de forenede kongeriger allerede i 1832, og den eksisterer i modsætning til de fleste andre smalsporede jernbaner den dag i dag: »The Festiniog Railway«, anlagt med en sporvidde på 1 fod og 11½ tommer eller 0,597 m i 1832. Oprindeligt var trækraften heste, når de tomme vogne skulle slæbes op fra havnen ved Portmadoc til skifferbruddene ved Blaenau Festiniog, medens de fyldte tog, ligesom ved vor hjemlige »Faxe Jernbane«, løb ad den faldende bane ned til havnen ved deres egen kraft, medens hestene nød en fortjent hvile enten på bagperronen af en af vognene eller i en særlig hestetransportvogn. I 1863 introduceredes de første lokomotiver, der nogensinde var byggede til en bane med en så ringe sporvidde, og et par af dem eksisterer den dag i dag. Festiniog-banen, der går gennem et af de skønneste og vildeste waliske egne, levede i mange år af skiffertransporter, men allerede i forrige århundrede blev turisttrafikken af næsten lige så

stor betydning for banen. Skiffertransporterne svandt ind, da man fandt på nye former for tagbeklædning, men turisttrafikken steg, og endnu i trediverne var banen et blomstrende foretagende. Under krigen standsede turisttrafikken, og godstrafikken svandt ind til næsten intet. I 1946 standsede al trafik, og banen lå død i adskillige år. Jeg besøgte den i 1952, og ingen, som så



Hensat materiel på »The Festiniog Railway« (0,597 m) – Portmadoc Harbour (1952).

Foto: Birger Wilcke.

den dengang med høje buske i sporet og lokomotiver, der mere lignede rustbunker end noget, der nogensinde ville komme til at køre, ville have troet, at det var muligt, at banen skulle komme til live igen. Alligevel kørte det første persontog tre år senere over den sydligste del af banen, og i dag er persontrafikken større end nogensinde før.

Trods succes'en på »The Festiniog Railway« holdt englænderne fast ved, at selv de mindste sidebaner normalt skulle bygges med samme sporvidde som hovedbanerne, og det var kun, hvor det drejede sig om helt lokale foretagender, der fortrinsvis skule varetage en enkelt industris transporter, eller hvor der ingen omlæsning af gods kunne blive tale om, at man godkendte anlæg af smalsporede baner. Af jernbaner med offentlig trafik har der næppe i England, Skotland og Wales eksisteret en snes med en sporvidde mindre end den normale, men til gengæld har adskillige af dem overlevet til i dag takket være englændernes eventyrlige interesse for veteranjernbaner og behovet for rejsemuligheder, der adskiller sig fra de overfyldte og forældede engelske landeveje. Wales er blevet et centrum for disse baner, og der er i dag seks vidt forskellige, der kan give den jernbaneinteresserede oplevelser for en hel sommer.

I Tyskland havde man allerede i halvtredserne en del smalsporede hestebaner i de schlesiske grubedistrikter, hvorfra »Faxe jernbane« i øvrigt senere fik sit første lokomotiv, og på den endnu eksisterende Bröhltahlbahn i Rhinprovinsen (med sporvidde 0,785 m) fik man i 1861 det første damplokomotiv, endnu inden man havde fået et sådant i Wales. Da »Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen« imidlertid i 1865 udtalte sig for anvendelsen af normalsporede baner, selv hvor det drejede sig om rene lokalbaner, varede det mange år, inden de næste smalsporbaner anlagdes. På konferencer i 1873

og 1876 modificerede man standpunktet derhen, at smalsporede baner var velegnede i tilfælde, hvor der slet ingen forbindelse var med hovedbaner, f. eks. ved interne industribaner eller baner til en kanal eller havn, hvor godset kunne omlades uden større vanskeligheder, f. eks. malm fra en malmkaj eller, hvor trafikken på grund af sin natur krævede ganske små enheder.

I firserne blev man yderligere klar over betydningen af at anlægge billige, lokale baner, og efter at den i 1888 åbnede metersporede amtsbane fra Flensborg til Kappel havde vist sig at være en succes, kom der for alvor gang i planerne om bygning af smalsporede jernbaner, hvortil de, efter at man havde opdelt baneanlæggene i hovedbaner, sidebaner og småbaner, gaves en særlig hjemmel i den preussiske Kleinbahngesetz af 28. juli 1892, i henhold til hvilken der byggedes baner med en sporvidde på 1,000 m, 0,750 m og 0,600 m.

For til en vis grad at modvirke al for megen kaos på området drøftedes problemet om sporvidde på internationale jernbanekonferencer i Hamburg i 1891 og Skt. Petersborg 1892 samt på sporvejskonferencen i Budapest 1893. Efter mange drøftelser endte man i Skt. Petersborg med en udtalelse, der blev normgivende mange år fremover: »Det er for udviklingen af lokalbanerne nødvendigt at tillade den størst mulige frihed i valget af sporvidde. Et hvilket som helst spor kan efter omstændighederne være det rette. Spørgsmålet må afgøres fra sag til sag, hvorved der særligt må lægges vægt på de særlige krav den pågældende egn har samt på betydningen og arten af den påregnede trafik, da størrelsen af vedligeholdelsesomkostningerne afhænger heraf. I øvrigt er det vigtigt at holde sig til nogle i praksis allerede anvendte sporvidder: 1,435 m, 1,000 m, 0,750 m og 0,600 m.«

I Tyskland bredte smalsporbanerne sig i det preussiske og sachsiske område, hvorimod banerne i Bayern



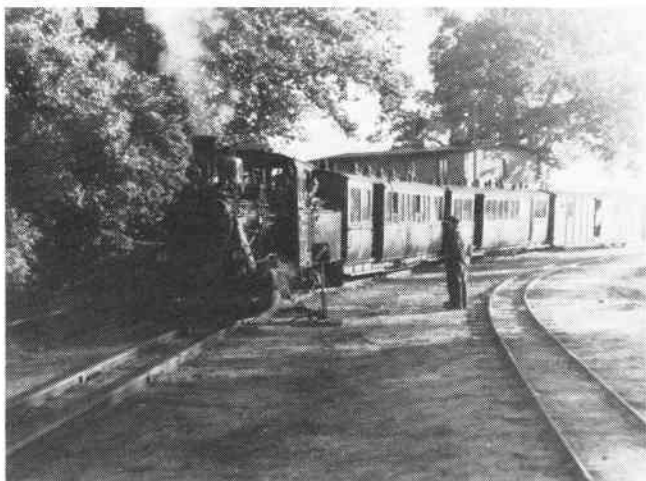
Tog på »Eckernförder Kreisbahnen« (1,000 m).

Foto: Birger Wilcke.

hovedsageligt anlagdes som normalsporede. I Slesvig og Holsten anvendtes hovedsageligt meterspor, men i Mecklenburg-Pommern blev det 0,750 m sporet og 0,600 m sporet, der blev mest udbredt. Det store 0,600 m roebanenet med personbefordring omkring Friedland og Anklam overlevede både første og anden verdenskrig, men med russernes meget naturlige hævngerrighed i 1945, hvor man stjal skinner og broer fra utallige lokalbaner, overlevede kun nogle enkelte strækninger:

Anklam–Friedland og Friedland–Uhlenhorst, der først forsvandt for få år siden.

I Frankrig var det også metersporet, der vandt mest frem. Allerede i 1874 anvendtes denne sporvidde ved Neuilly-en-Thelle–Beaumont, og i 1892 havde man over 2.500 km jernbane med denne sporvidde, der blandt andet anvendtes ved de endnu i dag eksisterende baner på Corsica og i Provence. I 1889 anlagde den berømte franske lokomotivfabrik »Decauville« imidlertid en jernbane med sporvidde på 0,600 m på den parisiske verdensudstilling, og efter at denne i seks måneder havde transporteret 6,3 millioner rejsende, opvoksede der en stærk stemning for anvendelsen af denne sporvidde i alle tilfælde, hvor der ikke var tale om egentlig svær godstrafik. I 1891 meddelte det franske »Ministeriet for offentlige arbejder«, at man i fremtiden kun ville tillade baner med meterspor eller 0,600 m spor, og der opstod i den følgende tid en hæftig konkurrence mellem tilhængerne af disse to sporvidder. I 1891 åbnedes me-



Tog på Uhlenhorst station på »Mecklenburgisch–Pommersche Schmalspurbahn« (0,600 m).

Foto: Birger Wilcke.

tersporbanen fra Montreuil til Berck sur MÉR, hvor anlægsomkostningerne kun udgjorde 70.000 frcs (50.000 kr.) pr. km, men få år efter kunne 0,600 m tilhængerne overraske verden ved at påvise, at anlægget af 0,600 m sporvejen mellem Pithiviers og Toury kun havde kostet 23.000 frcs. pr. km, og at man alligevel havde fået en jernbane, der var tilstrækkelig både for egnens gods- og persontrafik. Departementet Calvados i Normandiet, der oprindeligt havde valgt at anvende en sporvidde af 0,750 m for departementets påtænktet lokalbanenet, valgte nu 0,600 m og byggede et udstrakt net, der anvendtes helt op til anden verdenskrig. Dette var dog også det største 0,600 m net i Frankrig. I øvrigt anvendtes denne sporvidde kun ved mindre baneanlæg, medens metersporet blev helt dominerende.

I Belgien anvendtes ligeledes meterspor for et af verdens tætteste sporvejsnet tilhørende »Société nationale des chemins de fer vicinaux«, der i hovedsagen eksisterer op til 1950, men af hvilket der nu kun er spredte småstrækninger tilbage.

I Østrig anvendtes flere forskellige sporvidder, men man holdt sig hovedsagelig til 0,760 m sporvidde, der var velegnet til det bjergrige og vanskelige terræn, hvor

det på en gang var nødvendigt med kraftige maskiner og af betydning, at sporvidden var den efter forholdene mindst mulige.

I Italien anvendtes ved praktisk talt alle smalsporbaner den af regeringen fastsatte sporvidde 0,950 m, medens man i Spanien dels anvendte meterspor, dels 0,750 m og 0,600 m spor.



Fransk smalsporbane - linien Tulle–Marcillac–Neuic (1,000 m).
Foto: Arkiv B.W.

Smalsporbanerne blomstrede i de sidste årtier af forrige århundrede og de første årtier af dette århundrede. Med banedøden efter bilkonkurrencen i trediverne faldt de som de første ofre, og jo mindre sporvidden var, des hurtigere måtte man give op. Adskillige overlevede dog til et stykke efter anden verdenskrig, men så var det også ved at være slut.

Vil man kort nævne, hvor man i dag kan møde de sidste rester af et engang mægtigt banenet, kan man



Smalsportog i Østrig: »Salzkammergut Lokalbahn« i Bad Ischl (0,760 m).

Foto: Birger Wilcke.

på kontinentet finde metersporbaner adskillige steder både i Polen og Østtyskland og også enkelte steder i Vesttyskland. I Frankrig er der kun meget lidt tilbage, men endnu eksisterer dog banen fra Nice til Digne gennem et af Europas skønneste landskaber og banen fra Bastia til Ajaccio på Corsica. Baner med en lidt mindre sporvidde, 0,950 m, 0,900 m og 0,891 m finder man i Italien først og fremmest på Sardinien, hvor tre forskellige selskaber stadig driver flere hundrede km smal-

sporbane gennem et uvejsomt og øde landskab, eller på Sicilien, hvor Circumetneabanen nok er et besøg værd, i Østtyskland ved Bad Doberan, hvortil DJK holder udflugt i juni, og i Sverige, hvor jeg vil anbefale en tur på den sidste længere strækning, der endnu har persontrafik, Växjö-Åsheda-Hultfred-Västervik, selvom det må ske med skinnebus. 0,750 m-baner er der ikke mange af, men i Sachsen er der dog endnu nogle enkelte tilbage, og også i Østrig og Jugoslavien er der adskilligt at se. 0,600 m-banerne er det småt med. Friedlandbanerne er borte, og i Frankrig er alt forbi, bortset fra at nogle km af Pithiviersbanen endnu eksisterer som veteranbane. I Sverige er alle de syv baner af denne sporvidde forsvunden, men deres materiel kan man nyde på »Östra Södermanlands Järnväg«. Vil man

imidlertid se en ganske almindelig 0,600 m-bane, der endnu er i drift, må man længere bort, men prøv i Polen i en by, der hedder Bydgoszcz, hvis De ellers kan finde den og få lov til at komme der, hvor der er meget at se. Bliver det for vanskeligt, kan De jo altid tage til Indien: »Darjeeling-Himalayan Railway« eller »Gwalior State Railways« vil altid byde Dem velkommen.

Smalsporbanerne har udspillet deres rolle i Europa og er på retur ude i verden. For en jernbaneentusiast ligger deres hovedinteresse i den uendelige mangfoldighed, de udviste i materiel, byggemåde og stationer. Det må være en trøst, at så meget er bevaret på museumsbaner rundt om, at man endnu kan få et indtryk af det, der engang var.

Lollandsbanens fjernstyrings- og radioanlæg

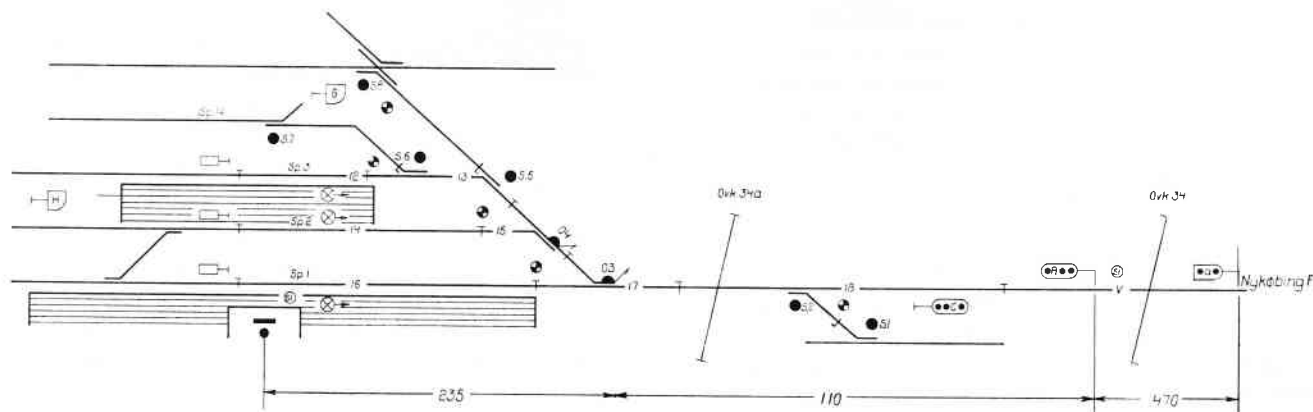
Af overingeniør W. Wessel Hansen.

Allerede i 1945 foretog Lollandsbanen de første moderniseringer af enkelte stationsanlæg, faktisk blev det første relæstyrede sikringsanlæg her i Danmark installeret på Saks-købing station, hvilket var ca. 5 år, før Danske Statsbaner indlod sig på et lignende »eksperiment«. Anlægstypen i Saks-købing var til dels af svensk oprindelse, og den var i drift, indtil der i årene 1964-1966 blev etableret nye sikringsanlæg på Grænge, Saks-købing, Ryde og Søllested stationer; denne gang anvendtes dog en af Danske Statsbaner standardiseret type, som var beregnet for fjernstyring af stationsanlæg på mindre trafikerede strækninger som f. eks. Skanderborg-Herning.

Imidlertid fik Nakskov station ikke samtidig et hensigtsmæssigt sikringsanlæg, men lejligheden til at få et sådant bød sig, da Nakskov by ønskede at få niveauekrydsningen mellem Svingelsvej og Perlestikkergade sikret ved et gadesignalanlæg. Et hensigtsmæssigt fungerende gadesignalanlæg lader sig

ikke uden videre etablere, dersom gaderne findes lige op til et manuelt betjent bomanlæg, og derfor bevilgede Vejdirektoratet en anlægssum til et automatisk virkende bomanlæg for Svingelsvej, idet bomanlægget skulle kunne samarbejde med byens gadesignalanlæg. Men - hvor underligt det end lyder - lader et hensigtsmæssigt automatisk virkende bomanlæg lige op til et stationsanlæg sig ikke udføre, uden at stationens sikringsanlæg også er af en moderne type. Følgelig bevilgede Lollandsbanens bestyrelse anlægskapital til etablering af et nyt sikringsanlæg for Nakskov station. Alt i alt er der til de tre nævnte anlæg investeret betydelige beløb, men således at de tre anlæg fra starten er projekteret under ét, hvorved hensyntagen til anlæggenes mest økonomiske samarbejde og anskaffelse har kunnet varetages.

Som en næsten selvfølgelig kædereaktion anså banens bestyrelse det endvidere for muligt, at et moderne indrettet



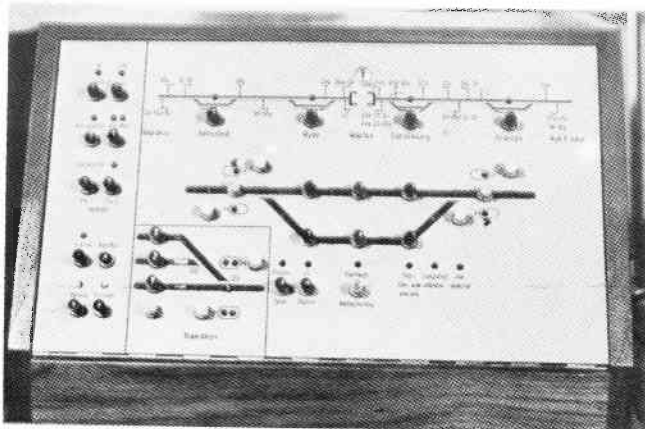
Spor- og signalplan for Nakskov station.

Tegning: A/S Lollandsbanen.

sikringsanlæg på Nakskov måtte kunne medføre økonomiske og andre fordele, dersom også denne station kunne fjernstyres fra Maribo ligesom de øvrige stationer. Fjernstyringsanlægget for Nakskov station blev da det fjerde i rækken af samarbejdende anlæg.

Fjernstyringsanlæggene

Stationerne Grænge, Saksøbing, Ryde og Søllested, der har ganske ens sikringsanlæg, fjernstyres normalt fra Maribo i



Betjeningspulten på Maribo-FC.

Foto: DSI.

hele driftstiden. Anlæggene har været i drift siden 29. september 1966, og den forløbne tid har bevist anlæggenes store stabilitet.

Nakskov stations nye sikringsanlæg, der blev taget i brug den 8. oktober 1970, er imidlertid ikke egnet til fjernstyring i de perioder, hvor væsentlige rangeringer finder sted, og fjernstyringen fra Maribo er derfor – samt af økonomiske grunde – begrænset til styring af togenes ind- og udkørsler, dog således at eventuelle retstilling af sporskifter må ske ved stedligt personale i Nakskov. Fjernstyringen af Nakskov har samme formål som for øvrige stationer, nemlig at begrænse anvendelsen af kvalificeret sikkerhedsuddannet personale, uden at der borttages det for pågældende stationer nødvendige servicebetonede personale.

Til fjernstyringen anvendes til samtlige ordrer kun tre tonefrekvenser, ligesom meldingerne fra Nakskov er begrænset til kun at anvende fire tonefrekvenser; såvel ordrer som meldinger kræver to samtidige tonefrekvenser.

På ovenstående foto vises betjeningspulten i Maribo, hvorfra hele banens fjernstyring foregår. Nederst til venstre i pulten ses den beskudne plads Nakskovs fjernstyring optager, og det er sikkert et af verdens mindste fjernstyringspaneler for en købstadsstation.

Overkørselsanlæggene

Allerede omkring 1965 fik Lollandsbanen – i samvirke med Vejdirektoratet – lejlighed til at få udvekslet en række dengang forældede automatiske anlæg for krydsning mellem bane og vej. Et ikke uvæsentligt antal anlæg blev suppleret med halv-bomme, og alle anlæg fik reservestrømkilder samt bedre advarselssignaler for togene, således at disse med større sikkerhed kunne bedømme, om de automatiske anlæg fungerede korrekt. Tilbage stod dog enkelte anlæg, bl. a. de to i Nakskov ved krydsningerne ved Løjtoftevej-Vejlegade og Svingelsvej. Af disse var Svingelsvejs forhold vanskeligst at løse, og dette førte som foran omtalt til, at Vejdirektoratet gik med til etableringen af et automatisk bomanlæg. Udadtil adskiller dette bomanlæg sig ikke fra de hidtil etablerede halv-bomanlæg, men i teknisk henseende er der stor forskel, fordi gadesignalanlægget og bomanlægget nødvendigvis skal fungere i en vis

»synchronisme«, således at der ikke indtræffer kørtilladelse fra det ene anlæg, som er i strid med det andet anlæg. Hertil kommer, at der i vejbanen er nedlagt detektorspoler til sikring af, at en vejfærdsel, som er gået i stå i farlig nærhed af sporene, hindrer den automatiske bomlukning og dermed signalgivningen for tog. Denne ekstra sikkerhedsforanstaltning er af ganske ny (dansk) oprindelse, og den er foreløbig kun installeret tre steder her i landet.

Radioanlæggene

Allerede for nogle år tilbage indførte enkelte privatbaner radioforbindelse mellem tog og fjernstyringscentralen. Disse anlæg medførte mange fordele såvel for banens egne dispositioner som for banens passagerer. Lollandsbanen besluttede derfor – i snævert samarbejde med Odsherredsbanen, Skagensbanen og Hirtshalsbanen – at etablere tilsvarende radioanlæg, og den 9. februar i år indviedes disse anlæg officielt, efter at de havde været gennemprøvet og justeret i en række måneder.

Lollandsbanens radioanlæg er det største i sin art, idet én fast radiostation, med mulighed for betjening såvel fra fjernstyringscentralen som fra trafikkontoret, kan stå i forbindelse med elleve jernbanekøretøjer og sytten landevejskøretøjer.

For jernbanen har radioanlæggene betydet, at banens sikkerhedsreglement har kunnet smidiggøres, således at adskillige af de ekstraordinære samtaler, der førhen kun kunne føres efter et togs standsning ved en telefon, nu kan afvikles med toget kørende eller standset et vilkårligt sted.

I forbindelse med radioanlæggene er der etableret en båndoptager, der automatisk starter, når der føres samtaler over radioinstallationerne. Hensigten med disse båndoptagelser er,



Overkørselsanlægget (med gadesignaler) for Svingelsvej i Nakskov (overkørsel nr. 34 a).

Foto: DSI.

at banen ønsker at sikre sig dels at anlæggene benyttes forskriftsmæssigt, dels i tilfælde af uheld at kunne medvirke til en opklaring af uheldets opståen.

☆

For forfatteren har det været lærerigt at få lejlighed til at varetage planlægningen og samarbejdet mellem de beskrevne, vidt forskellige anlægsformer, og det må tilføjes, at samarbejdet med såvel banens enkelte instanser som de implicerede firmaer er gået over forventning, også når det drejede sig om at få foretaget de korrektioner, der oftest betegnes som børnesygdomme.

Lollandsbanen har nu de mest avancerede anlæg nogen privatbane her i landet råder over, og der er næppe tvivl om, at de i disse anlæg investerede beløb let lader sig indtjene.

Jernbanenyt - kort fortalt



DSB Statsbanerne

Statsbanerne har hos »Nydqvist & Holm AB« i Trollhättan bestilt yderligere 20 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra MZ 1427-1446, til levering i perioden efterår 1972 til sommer 1974.

De bestilte lokomotiver får en ydelse på 3900 hk (mod 3300 hk på de 26 stk. i drift værende lokomotiver), idet de forberedes til senere anbringelse af elektrisk togopvarmnings-aggregat, der vil kunne drives direkte fra dieselmotoren. Den forøgede effekt muliggør således, når den elektriske togopvarmning anvendes, at der vil være samme ydelse til rådighed til togræmførelsen som ved de tidligere leverede lokomotiver. Dieselmotorerne leveres af »General Motors« (20 cylindre mod tidligere 16 cylindre), de mekaniske dele (overbygning, bogier m. v.) leveres af »A/S Frichs« i Århus.

De nye lokomotiver vil hovedsageligt blive sat i drift øst for Storebælt, hvor de vil afløse MY-lokomotiver, der igen vil afløse MX-lokomotiver med det slutresultat, at anvendelse af MO-vogne kan ophøre øst for Storebælt (f. eks. MX-styrevognstog på Frederikssundbanen og »Lille Nord« fra 1974 – og elektrificering af Hareskovbanen i 1976).

Hos »Vognfabrikken Scandia A/S« i Randers er bestilt 14 stk. personvogne (1. klasse), litra An 14-84 600 – 18-84 613 og 22 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29-84 500 – 29-84 521 samt 140 stk. åbne bogiegodsvogne (flade med nedklappelige støtter), litra Rs 390 0 080 – 390 0 219 og 100 stk. specielle lukkede godsvogne (selvtømmende – med tag, der kan åbnes), litra Tdgs 574 0 200 – 574 0 299. Leverancen af personvognene (fortrinsvis til brug på Kystbanen og – for de i ordre værende Bn-vognes samt Bns-vognenes vedkommende – endvidere på Frederikssundsbanen og »Lille Nord«) sker i perioden forår 1972 til efterår 1973 – godsvognene leveres i 1972/74. »Centralværksted Århus« har også fået nye ordrer: 16 stk. Ah-vogne (17-61 037 – 17-61 052 – vogne leveret 1949/52) skal forsynes med nye gavlparter (gummivulstovergang, drejefoldedøre af letmetal og tre trin m. v.) – litra ændres til Ag. Desuden skal værkstedet levere 20 stk. pulverbeholdervogne, litra Ucs: 910 6 040 – 910 6 059, samt 12 stk. beholdervogne (til brug for DSB's egne olietransporter), litra Uhs: 707 8 000 – 707 8 011 – i begge tilfælde ved anvendelse af Gklms-undervogne (og beholdere fremstillet af underleverandører). I »Jernbanen«, nr. 2/71 – side 7/højre spalte/8.–13. linie f. n. ændres: »»Moderniseringsprogrammet afsluttes antagelig med ombygning af 3 stk. Bgoh-vogne til Bg (de øvrige ni vogne, tidl. litra CD, er allerede ombygget i »1. serie«) ...«. I de nævnte tre vogne (29-64 (fremtidig: 29-63) 208, 209, 210) vil de særlige spædbørnskupeer således blive sløjfet.

Fra midten af marts påbegyndtes en række prøvekørsler med styrevognstog »fremført« af MX 1017. Prøvekørslerne sker ved benyttelse af CRS 3602 og B 20-84 148 i visse personførende tog på strækningen København H.–Rungsted Kyst.

Statsbanerne er som den første jernbaneforvaltning efter Deutsche Bundesbahn gået ind for en ny laktype baseret på Bayer-Polyurethanråstofferne: Desmodur og Destmophen (den såkaldte DD-lak). Malingsarten blev første gang taget i brug i april 1968 (med leveringen af 7. serie af de nye S-tog (MM/FS 7639/7139 og flg.)), hvilket de først leverede S-togs-vogne med det triste afblegede udseende giver et tydeligt bevis på. DD-lakken har vist sig særdeles lysægte og modstandsdygtig



Prøvetog for styrevognskørsel efter det såkaldte »Multiplexstyrings-system«, udviklet af »L. M. Ericsson« og DSB – leveret af »Dansk Signal Industri A/S«. (Rungsted Kyst 22/3 1971). Se endvidere i tekstafsnittet.

Foto: N. E. Jensen.

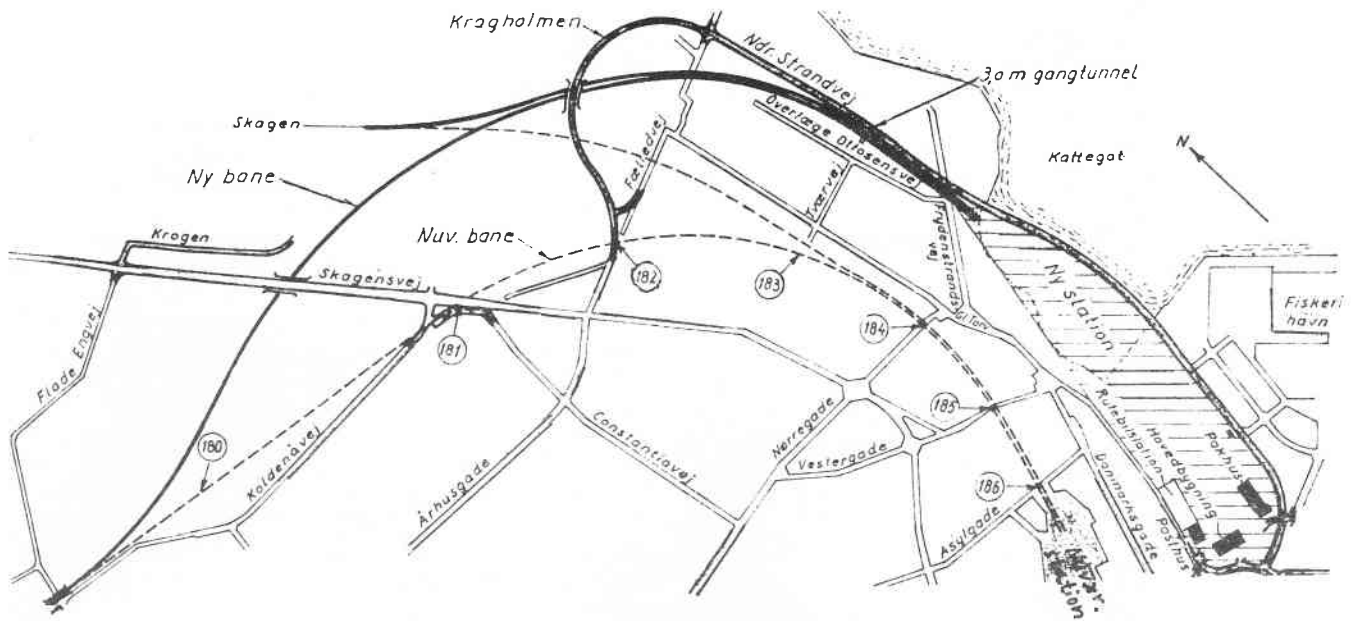
mod det ved Tåstrup depotværksted installerede mekaniske vognvaskeanlægs noget ublide behandling – og mod de »malerier«, som en gruppe af vore medborgere mener at skulle berige os andre med. Alt rullende materiel leveres i dag malet med polyurethanmaling, og ved al opmaling af rullende materiel kommer denne malingstype til anvendelse. (Materiellet mærkes over venstre puffer med: DDD eller DDS (D = Dyrup, S = Sadolin)).

☆

Af vigtigere igangværende arbejder i baneafdelingen kan nævnes:

Strækingsmoderniseringer: Med henblik på fuldførelse af **Kystbanens** modernisering forestår nu ombygning af Vedbæk station, der påregnes påbegyndt nu til foråret, idet det midlertidige sikringsanlæg fra Nivå – efter afslutningen af denne stations ombygning – kan etableres i Vedbæk. Desuden påbegyndes en række broanlæg til afløsning af de resterende niveauoverkørsler (overkørsel 37 og 39 i Søllerød kommune samt overkørsel 43 i Hørsholm kommune). Der er udarbejdet en generel redegørelse for modernisering af strækningen **Århus-Ålborg-Frederikshavn** samt detailredegørelse for delstrækningen Skørping-Hjørring; en generel redegørelse vedrørende strækningen **Lunderskov-Esbjerg** kan ventes i den nærmeste fremtid. De under Skanderborg og Hørning stationer (se senere) nævnte arbejder er led i den igangværende modernisering af strækningen **Vejle-Århus**.

Anlæg for nærtrafik: På **Køgebugtbanen** er sidste broparcel fuldført (overføringsanlæg for Enghavevej – og ikke som fejlagtigt nævnt i »Jernbanen«, nr. 2/71 – side 7: Sydhavnsgade). De resterende jordarbejder langs Enghavevej er under udførelse, og ballastering og sporlægning på afsnittet Dybbølsbro/København H.–Sydhavn vil være fuldført i august. Ballastering af de sydligste seks kilometer af banen er afsluttet og sporlægning er under udførelse (status pr. 1/4 – udført frem til ca. km 12,0). Køreledningsanlægget er etableret fra km 3,1 til km 9,0 (se endvidere »Jernbanen«, 3/69 – side 9/12). Bygningsarbejderne ved de seks stationer er påbegyndt. I et kommende nummer af tidsskriftet bringes en mere udførlig omtale af anlægsarbejderne. Lov om direkte indføring af



Situationsplan for ny indføring af banen til Frederikshavn.

Tegning: Danske Statsbaner.

Hareskovbanen (ved en forbindelsesbane – nu uden om København L.) blev vedtaget af Folketinget ved 3. behandling den 5. februar i form af en ændring af lov af 17. maj 1961 om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet m. v. Udarbejdelse af studieplaner for ombygning af Svanemøllen trinbræt og Helgoland station er derefter sat i gang; udførelsen af broanlæggene over Lyngbyvej (i alt seks) er efter licitation overdraget fa. »Monberg & Thorsen«; broanlægget for udfletning med Ydre Godsbane er under detailprojektering; detailbesigtigelse for strækningen Skovbrynet–Farum vil blive afholdt i foråret – i samråd med Trafikafdelingen og Kommerciel afdeling undersøges, om kravene til stationsfaciliteterne kan nedskæres og billiggøres.

Stationsombygninger m. v.: De for flytningen af **Frederikshavn** station resterende ekspropriationsforretninger er i det væsentlige fuldført og en første entrepriser omfattende jord- og broarbejder er påbegyndt; den næste entrepriser omfattende bl. a. opfyldning for stationsarealet ventes udbudt nu i foråret. Et projekt til ombygning af **Nørresundby** station er fastlagt, og stationsombygningen er forudsat fremmet således, at stationens nye sikringsanlæg kan tages i brug samtidig med Ålborg stations nye sikringsanlæg (se nedenfor). Den igangværende ombygning af **Ålborg** station videreføres; sporarbejderne i nordenden samt arbejder ved nyt personvognsdepot er fuldført, og ændring af perronanlæg er påbegyndt. Projektering af ny perron- og gangtunnel er fuldført og arbejdet påbegyndes nu i foråret. Med henblik på tilvejebringelse af fjernstyringsanlæg (Randers–Hjørring) udføres visse ombygningsarbejder i det eksisterende signalhuskompleks; stationens nye sikringsanlæg påregnes at kunne tages i brug i efteråret 1972. Etablering af nyt driftsdepot på de fra Ålborg Privatbaner erhvervede arealer er under overvejelse (se endvidere tegning i bilag til »Jernbanen«, nr. 7–8/69). Ekspropriationerne i forbindelse med ombygningen af **Skanderborg** station er foretaget, og arbejdet i marken er påbegyndt (se endvidere tegning i bilag til »Jernbanen«, nr. 2/70); ombygningen af **Herning** station, der er direkte sammenhængende med sporarbejderne på Skanderborg station, er ligeledes påbegyndt. Besigtigelsesforretning for en baneforlægning syd for **Horsens** station med tilhørende nye broanlæg m. v. har været afholdt, og ekspropriation gennemføres i foråret. Omkring halvdelen af de for stationsflytningens og aflastningsgadeanlæggets gen-

nemførelse fornødne ekspropriationsforretninger i **Herning** er foretaget (se endvidere tegning i »Jernbanen«, nr. 7–8/69). De indledende arbejder i marken omfattende sænkning af Skjern- og Holstebrobanerne samt opfyldning for stationens nye godsplads og pakhus m. v. er påbegyndt. (På stationen vil der i øvrigt i løbet af sommeren kunne etableres en midlertidig containerterminal; der er afgivet ordre på en 30 tons portal-kørekræn, der dog foreløbig opstilles stationært, indtil den endelige terminal er færdig om ca. 3–4 år; et særligt spil vil indtil da trække vognene til og fra kranen). Ombygningen af **Padborg** stations ekspeditionsbygning fortsætter og vil være afsluttet til efteråret; den forestående ombygning af sporanlægget vil blive behandlet i en særlig artikel i et kommende nummer af tidsskriftet. Spor-, perron- og perrontagsarbejderne på **Korsør** station er fuldført, for så vidt angår spor og perroner ved spor 1 og 2 dog kun så langt mod nord som det er muligt, indtil stationens nye sikringsanlæg kan tages i brug, hvilket forventes at ske ca. 1. september i år. Ændring af tunneldæk mellem perron I og II samt istandsættelse af trappe på perron III er under udførelse; en ny læsseplads er taget i brug i efteråret 1970, og anlæg af en ny stationsforplads er igangsat ved kommunens foranstaltning. Endvidere er projekt til ombygning af hovedbygningen under udførelse. En lang række jord-, beton-, perron- og ballasteringsarbejder i forbindelse med ombygningen af **Holbæk** station – samt den sydlige del af et nyt overføringsanlæg for Valdemar Sejrs Vej – var fuldført omkring årsskiftet; sporarbejderne forventes så vidt afsluttet, at togtrafikken kan ledes henover den sydlige brodel ved overgang til sommerkøreplan i maj. Et skitseforslag til ny hovedbygning – koordineret med postvæsenets projektering af nyt posthus – er under udarbejdelse. Et foreliggende forslag til ombygning af **Næstved** stations sporanlæg bliver nu taget op til revision af en netop nedsat arbejdsgruppe – det sker under hensyntagen til nedlæggelsen af Slagelse–Næstved banen. Udbygning af sporanlæggene på **Rødby Færge** station har været til behandling i en arbejdsgruppe, og arbejderne i marken påregnes gennemført i 1971/72.

Af igangværende arbejder, som statsbanerne forestår for offentlige vejmyndigheder ved tilvejebringelse af niveaufri vejskæringer med banestrækninger («fremmedarbejder») kan nævnes: 1) underføring af Vestmotorvejens nordlige gren (mellem Albertslund og Tåstrup) under København–Roskilde

banen; jordarbejderne for en midlertidig baneforlægning er fuldført, og de forlagte S-togs- og fjernogsspor vil kunne tages i brug i maj hhv. juli i år; 2) underføring for motorgadeanlæg ved Bispeengen (på Ydre Godsbanen mellem Fuglebakken og Nørrebro trinbrætter); baneforlægningen var fuldført ved årsskiftet, og selve broentreprisen er nu påbegyndt.

De i den seneste tid udførte sporombygninger – og de tilsvarende planlagte – er udførligt behandlet i en artikel i »Vingehjulet«, nr. 12/70 – side 7/9, men derudover kan nævnes, at der i 1970 er taget følgende nye maskiner i brug for den planmæssige sporvedligeholdelse – på Sjælland og Lolland-Falster: 1 stk. automatisk svelestoppemaskine »Duomatic« 06-32 SLC og 1 stk. ballastfordelingsmaskine USP 3000 C – i Jylland og på Fyn: 1 stk. automatisk svelestoppemaskine »Duomatic« 06-32 SLC og 1 stk. siderettermaskine AL 250 (alle af »Plasser & Theurer«s fabrikat). I foråret leveres en siderettermaskine af en noget anden type (fabrikat: »Kershaw«); denne maskine vil i første omgang blive indsat vest for Storebælt for retning af sporskifter m. v. I 1970 er endvidere leveret en ny måledræsine (fabrikat: »Matisa«), som har været indsat i forbindelse med de større sporvedligeholdelsesarbejder og sporombygninger. Dette køretøj har vist sig at være et særdeles værdifuldt redskab ved kontrollen af disse arbejder, idet indsatsen har medført en større ensartethed i justeringsarbejderne og har sikret, at eventuelle fejl under arbejdet straks har kunnet afhjælpes.

☆

Den 28. januar modtog statsbanerne meddelelse om, at et flertal af Trafikudvalget dagen i forvejen i en betænkning over forslag til »Lov om indskrænkning af driften på og eventuel senere nedlæggelse af visse statsbanestrækninger og færgefarten Glyngøre-Nykøbing Mors« var gået ind for lovens vedtagelse ved 3. behandling. Køreplanskontoret måtte derfor i gang med en tilpasning af de allerede fastlagte køreplaner, et arbejde, der har været meget omfattende, da sidebanernes køreplan er stærkt integreret med de tilsluttende banelinier (knudestationer, fællesstrækninger m. v.). Der er i videst muligt omfang tilstræbt etableret forbedrede tilslutningsforbindelser ad andre ruter (Sydsjælland, Silkeborg, Esbjerg m. v.). På tilsluttende baner er planerne for ca. 75 tog blevet helt omlagt og for mere end 50 tog delvis korrigeret. Endelig har den besluttede nedlæggelse af sytten stationer og trinbrætter (se nedenfor) medført, at planerne for ca. 50 tog er blevet rettet (afkortet køretid). Køreplansændringerne nødvendiggjorde omfattende ændringer i de allerede udarbejdede udkast til planer for trækraftens anvendelse og togenes oprangering. Eksempelvis kan nævnes, at den samlede omløbsplan for MO-vogne (65 stk.) i Jylland/Fyn helt måtte omarbejdes.

Ved følgende trinbrætter og mindre stationer er passagertrafikken faldet så meget, at det ikke mere er rimeligt at opretholde dem, hvorfor de nedlægges ved køreplansskiftet: **Sjælland:** Furesø – **Falster:** Gedesby, Tingsted – **Fyn:** Rønder – **Jylland:** Farup, Hassing, Hatting, Hvide-Mose, Hæstrup, Nørre-Kollund, Sejs, Skibbild, Søbylund, Sønderkov, Thorsager, Tvingstrup, Velling.

Det centrale led i fjerntrafikken mellem landsdelene er det i de senere år stærkt udbyggede lyntogsnet via Storebælt og eksprestogsforbindelserne via Hurtigruten Kalundborg-Århus. Disse togsystemer suppleres, dels med togforbindelserne med udlandet, dels med de mere lokalt prægede eksprestog og forbindelsestog på tilsluttende banestrækninger. På denne måde er der opbygget et efter vort lands trafikbehov effektivt »Inter-City-togs-system«, dels med høj rejsehastighed, dels med hyppige forbindelser og gode tilslutningsforbindelser. Den gennemsnitlige rejsehastighed for lyntogene under ét – fra-

regnet den tid, der medgår til overførslen over Storebælt – er næsten 90 km/t, hvilket er fuldt på højde med tilsvarende tog i andre lande, som vi kan sammenligne os med, bl. a. Sverige og Schweiz. I forbindelse med de udvidelser, der allerede har været omtalt her i tidsskriftet (forlængelse af kørslen fra/til Århus-Ålborg og v. v. af »Aros«, »Lillebælt« (endog til Frederikshavn), »Storebælt« og »Østjyden« samt kørsel »daglig« med »Fynboen« og »Lillebælt«), **når den daglige lyntogskørsel op på ca. 13.500 km, svarende til 1/3 af afstanden omkring jorden**, hvilket er en fordobling på de ti år siden 1961. Ændrede rejsevaner medfører til gengæld, at vor sidste sovevognsforbindelse forsvinder, idet sovevognen København-Esbjerg og v. v. inddrages fra køreplansskiftet.

Blandt andet med henblik på at afhjælpe manglen på slutsignalplanker blev der i efteråret 1969 forsøgsvis dispenseret fra bestemmelserne i »Signalreglementet« om anvendelse af »Almindeligt slutsignal« (lygten), således at der på personførende tog på Sydbanen (se nærmere i »Jernbanen«, nr. 7-8/69 – side 19) kunne anvendes de på en del udenlandsk personvognsmateriel indbyggede slutsignallygter. Ordningen har vist sig at virke tilfredsstillende, således at der fra 1. marts er optaget et nyt signal i »Signalreglementet«: »Særligt slutsignal« (to røde lys bagud), der kan benyttes på samtlige strækninger. Samtidig er »Slutsignal for enkeltkørende lokomotiv« (rød skive med hvid kant) bortfaldet, hvorefter det ny »Særligt slutsignal« fremtidig vises som dag- og natsignal fra enkeltkørende motorlokomotiver – samt fra personvognsmateriel (dansk og udenlandsk), der er udstyret med indbyggede slutsignallygter. (De senest leverede ti B-vogne er udstyret – og det i ordre værende personvognsmateriel til brug bl. a. på Kystbanen vil blive udstyret – med indbyggede slutsignallygter, ligesom alt personvognsmateriel, der ikke påregnes udrangeret indenfor de nærmeste år, lejlighedsvis skal udstyres med indbyggede slutsignallygter). Signalisering af særtog m. v.: (»Særtog kommer i samme retning« = hvid skive/hvidt lys bag på sidste køretøj; »Særtog kommer i modsat retning« = to hvide skiver/lys bag på sidste køretøj; »Arbejdstoget går ikke til næste togfølgestation« = to røde skiver med hvid kant/to røde lys bag på sidste køretøj) bortfaldt ligeledes fr. o. m. den 1. marts; de »maleriske« skiver på vore tog forsvinder i øvrigt snart helt, idet der af hensyn til det på strækningen arbejdende personale, engang i løbet af året, påregnes gennemført den ændring, at kendingssignaler på tog skal vises som natsignaler hele døgnet. Samtidig vil antallet af kendingssignaler for tog blive indskrænket til tre (men mere herom ved en senere lejlighed).

Der er nedsat en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Maskinafdelingen og Trafikafdelingen, der har til opgave at undersøge spørgsmål i forbindelse med forberedelse og omstilling af godsvognsparken til automatisk kobling. Tidspunktet for indførelse af automatisk kobling på godsvogne, der anvendes i international trafik, er fastsat til påsken 1979. En tidligere undersøgelse har vist, at ca. 45 % af DSB's nuværende godsvognspark formentlig bør omstilles.

I vinteren 1969/70 var en lang række banestrækninger i Nord- og Midtjylland lukket i kortere eller længere tid som følge af sne, ligesom der på Lolland-Falster forekom fastkørte tog. I samme perioder lykkedes det vejvæsenerne at holde hovedvejene åbne, hvilket bragte statsbanerne i en lidt »pudsig« situation. De fleste snepløve er forældede og vil blive udrangeret; i vinteren 1970/71 har man klaret sig med (et mildt vejr!) visse omplaceringer af de bedste snepløve til »truede« områder – inden næste vinter skulle centralværkstederne gerne have nået at ombygge 17 stk. gamle lokomotivtendere til såkaldte »tendersnepløve«.

Den 1. marts omdannedes Sommersted station til trinbræt med sidespor (dog stadig fjernstyret krydsningsstation); den 1. april omdannedes Pjedsted station til trinbræt uden sidespor, på Hatting og Hviding stationer nedlagdes læssespor, og Hjortshøj offentlige sidespor (således benævnt af hensyn til »Brdr. Jacobsen«s private sidespor) nedlagdes. Samme dato nedlagdes overhalingssporet (spor 1) på Løsning station – for senere at blive fjernet. I »Jernbanen«, nr. 2/71 – side 8/højre spalte/13. linie f.n. ændres »Den 14. januar« til »Den 16. januar« (vedrørende Tvis stations omdannelse til trinbræt).

Ordet »passager« holder sit indtog i publikumskøreplanerne fr. o. m. de nye udgaver pr. 23. maj – og i statsbanernes interne reglementer m.v. lejlighedsvis – det skal dog stadig hedde »personførende tog«. Kommerciel afdeling har ønsket denne ændring, idet man er af den opfattelse, at udtryk som »rejsende« og »publikum« virker diskriminerende. Der forlyder intet om, at denne »arv« fra lufttrafikken skal følges op af en ændring af »rejsegods« til »bagage« – eller om alle togviserskiltene skal ændres til: »Toget medtager ikke passagerer« – eller om »Personbefordringsreglementet« skifter navn til »Passagerbefordringsreglementet« o.s.v. Ingen tvivler på de gode intentioner, men mon mere end 50 % af Danmarks befolkning kan udtale ordet »passager« ordentligt?

Ministeren for offentlige arbejder har den 16. februar i skrivelse til Statsministeren bebudet følgende lovforslag (af »jernbaneinteresse«) i det kommende folketingsår: 1) Forslag til lov om omnibus- og fragtmandskørsel, 2) Forslag til lov om ændring af statsbaneloven (følge af ny toldlov), 3) Forslag til anlægslov vedrørende forlængelse af S-banen fra Tåstrup til Roskilde, forlængelse af Køgebugtbanen fra Vallensbæk til Køge og ombygning til S-bane af strækningen Ballerup-Frederikssund samt 4) Forslag til lov om anlæg af en fast jernbaneforbindelse i tunnel under Øresund mellem Helsingør og Helsingborg. (NB. »ä-et« i den svenske sundby er afløst af et »e« – efter godkendelse af det svenske stedsnavneudvalg).

»Statsbanerne« redigeres af Erik B. Jonsen.

Foreningsnyt

Nye terminer for »stof« til JERNBANEN

Efter at bestyrelsen har truffet aftale med et herværende tidsskriftsforlag om udgivelse af foreningens tidsskrift vil redaktionstiden være en måned for hvert nummer.

Det er tanken at udsende 10 numre pr. år, således at bladet vil udkomme den 15. i følgende måneder: Februar, marts, april, maj, juni, august, september, oktober, november og december. Sidste dag for modtagelse af indlæg til tidsskriftet vil derfor fremover være den 15. i måneden forud for den måned, hvor det blad, som indlægget ønskes optaget i, udkommer.

Artikler, nyt fra stats- og privatbaner m.v. sendes til:

E. B. Jonsen, Esthersvej 19 B, 2900 Hellerup.

Foreningsnyt (herunder meddelelser om møder og udflugter), nyt fra museumsbanerne m.v. sendes til:

O.-C. M. Plum, Rantzsausgade 9, 4. tv., 220 København N.

– i tvivlstilfælde (»blandet stof« o. lign.) – send det efter for-godtbeholdende (der afholdes redaktionsmøder!).

EBJ/OCMP

Foreningens bestyrelse m. v.

Formand:

Politiadvokat Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ORdrup 2209.

Kasserer:

Bogholder Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.
Tlf. (03) 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. (01 66) ORdrup 8267.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

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

DJK's nordjyske afdeling:

Overtrafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 46 65 84.

DJK's fynske afdeling:

S. Thostrup-Christensen,
Vedtofte, 5574 Rørmosehus.
Tlf. (09) 45 12 82.

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Information og bestilling af særtog:
Povl Yhman,
Vesterbrogade 179, 1800 København V.
Tlf. (01) 31 98 16.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

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

Medlemskontingent for året 1971:

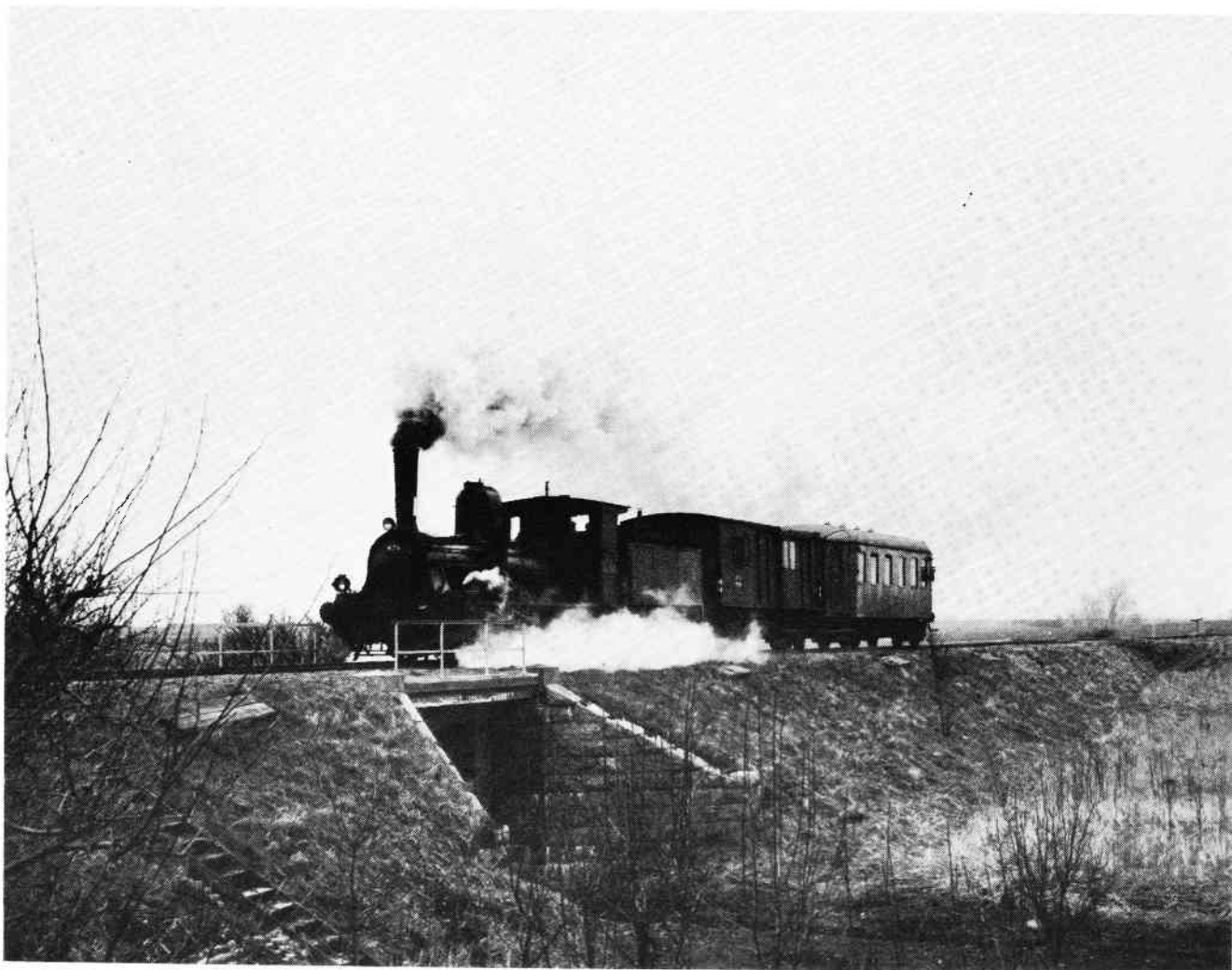
Ordinære medlemmer	kr. 35,00
Juniormedlemmer (under 18 år d. 1. januar 1971) ..	kr. 25,00
Optagelsesgebyr	kr. 5,00

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos kassereren (se ovenfor).

Kommende møder og udflugter

Søndag den 13. juni: Udflugt på DR-smalsporstrækningen Bad Doberan-Ostseebad Kühlungsborn med tog fremført af damplokomotiv. Afgang fra København H. kl. 8.10 (»Neptun«) – retur i København H. kl. 22.52 – men alle nærmere oplysninger om tider og priser kan rekvireres pr. brev (vedlagt 60-øres frimærke) fra: **Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet, Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund**, fra medio maj – sidste tilmeldingsfrist: 1. juni.

Mødeaktiviteten vil være indstillet til medio september (nærmere følger i august-nummeret af »Jernbanen«).



HTJ G 625 – HTJ E 55 – HTJ C 35 ved Sdr. Bjærg station på strækningen Dalmose–Skælskør, den 14. marts 1971.

Foto: Otto Høj Madsen.

Udflugten til Skælskør den 14. marts

Den 14. marts var ca. 130 af foreningens medlemmer atter på udflugt; denne gang til Skælskør med HTJ's G-maskine nr. 625, »GERDA«.

Selve udflugten begyndte i Tølløse, hvorfra man startede kl. 9.26. Oprangeringen var som følger: HTJ G 625 – OHJ C 220 – OHJ C 223 – HTJ C 35 – HTJ E 55.

Fra St. Merløse til Dianalund fremførtes toget som arbejdstog, og der arrangeredes fotostop mellem St. Merløse og Nyrup og ved Orebo umiddelbart før Dianalund. Strækningen Dianalund–Slagelse blev tilbagelagt som særtog, efter at man havde krydset plantog 1819 i Dianalund.

Efter 15 minutters ophold i Slagelse, hvor maskinen blev vendt, fortsatte vi til Dalmose, og på trods af tåge arrangeredes et fotostop ved Flakkebjerg. Fra statsbanernes side havde man specielt fået tilladelse til at fremføre toget over strækningen Dalmose–Skælskør – dog med visse bestemmelser af hensyn til sporets tilstand. Toget måtte kun medføre de to vogne C 35 og E 55, ligesom maskinens tender ikke måtte være fyldt helt op med vand af hensyn til akseltrykkets størrelse.

En anden og måske mere beklagelig ting var den, at man ikke almindeligvis må befordre rejsende på godsbanestrækningerne, hvorfor turens deltagere måtte affinde sig med at

tilbagelægge turen Dalmose–Skælskør i »gummitog« ad landevejen. Også afviklingen af denne del af turen forløb fint, og man holdt tre »fotostop« på vej til Skælskør.

Under opholdet i Skælskør fik lokomotivet vand fra en brandhane takket være velvillig assistance fra Falck-Zonen. En del af deltagerne spiste på et af byens hoteller, mens andre gik ud for at »proviantere« ved en af byens pølsevogne. Desværre holdt denne lukket, og man måtte nøjes med at glæde sig over, at bagere nu foruden at sælge wienerbrød også sælger mælk. Dog kan det være vanskeligt at balancere rundt med en liter sød i plastik pose, to snegle og tre fotografiapparater!

Kl. 14.20 afgik de to »tog« igen til Dalmose, hvor man optog de to øvrige personvogne og turdeltagerne i det egentlige udflugtstog. Humøret var fint, og de fleste medlemmer var enige om, at det lille befordringsproblem var løst på en tilfredsstillende måde, idet man så vil afvente statsbanernes stillingtagen til foreningens fremtidige kørsel på godsbaner.

I Slagelse delte turens deltagere sig i to grupper, den ene tog hjem til København, mens den anden valgte at følges med »Gerda« til Tølløse og tog hjem derfra. Turen var godt tilrettelagt, og alt forløb omtrent planmæssigt ikke mindst takket være den udmærkede stand som lokomotivet var i.

»Tur-fan«.

DJK's bogserie

Af de hidtil udsendte bøger kan følgende leveres, sålænge lager haves:

5. Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel, 2. del (skinnebusmateriel m. v.) kr. 15,00
6. Nakskov-Rødby Jernbane kr. 12,00
9. Vejle-Give Jernbane kr. 12,00
10. Kolding-Egtved Jernbane kr. 15,00
11. Nakskov-Kragenæs Jernbane kr. 12,00
13. Vodskov-Østervrå Banen kr. 14,00
14. Hjørring-Ålbæk- og Hirtshalsbanen 1925-1965 .. kr. 12,00
16. Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen kr. 19,00
17. Lyngby-Vedbæk Jernbane kr. 25,00
18. Maribo-Torrig Jernbane kr. 15,00
20. Køge-Ringsted Jernbane kr. 32,00
21. Hørve-Værsløv Jernbane (2. udgave) kr. 20,00
22. Danske Jernbaners Motormateriel kr. 20,00
23. Hjørring-Hørby Banen kr. 20,00
24. Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969 kr. 20,00
25. Horsens-Juelsminde Jernbane kr. 25,00
26. Fra MFVJ til MHVJ: Mariager-Handest Veteranjernbane kr. 5,00
27. Gribskovbanen 1880-1924 kr. 48,00
28. Haderslev Amts Jernbaner I:
Dr. Mauves bane kr. 40,00
29. Haderslev Amts Jernbaner II:
Becherer bygger videre kr. 40,00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,50 pr. publikation - for nr. 16, 17, 20 og 27-29 dog kr. 1,50 pr. publikation) på postgirokonto 6 73 94, adresseret til P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup. Ved køb af tre bøger - eller flere - er portoen i alt kr. 2,00.

BOGANMELDELSE

Egon Weber Paulsen:

Romantik i røg og damp.

152 sider (A 5) med illustrationer. Kr. 46,00.

Signalpostens Forlag, København 1971.

Jeg havde egentlig tænkt mig at undlade at anmelde denne bog, da det let kunne komme til at virke som brødnid, når DJK selv har udgivet en bog om samme emne: Haderslev Amts Jernbaner. Når jeg imidlertid ser, at en anmelder i »Jernbanen« oplyser, at bogen har uomtvistelig historisk værdi, synes jeg det er umuligt at lade dette gå upåtalte hen. Bogen er skrevet af en femtenårig skoleelev, og enhver må være imponeret af, at han i løbet af et års tid har kunnet samle så mange oplysninger om dette vanskeligt tilgængelige spørgsmål, hvor arkivmaterialet er mangelfuldt og svært at få fat i. Når jeg synes, at bogen ikke burde være udgivet, er det derfor ikke noget angreb på forfatteren, hvorimod det er mig uforståeligt, at forlæggeren vil udgive en bog, der i den grad vrimler af fejl og misforståelser, uden at kontrollere dens oplysninger. Ved en løselig gennemgang af bogen faldt jeg over hundrede konkrete fejl, hvortil kommer, at der savnes oplysninger om væsentlige kapitler i banens historie samtidig med, at man får en række ganske ligegyldige oplysninger. Hvis bøger om trafikhistorie skal have nogen værdi, må man i hovedsagen kunne stole på, at de positive oplysninger er rigtige, og det er de ikke i denne bog, der kun kan anses som en kuriositet. Hvis De vil købe den, så køb den for billedernes skyld og læs afsnittet om den danske tid, hvor der er væsentlig færre fejl end i afsnittet om forhistorie, anlæg og udvikling inden 1920. De sidst nævnte afsnit vil jeg tilråde at springe over. De er mere vildledende end vejledende.

Birger Wilcke.

Byggefond ved Mariager-Handest Veteranjernbane

I marts 1970 oprettedes ved Mariager-Handest Veteranjernbane et byggefond for at skaffe økonomisk baggrund for bygning af en remise eller et vognskur.

Af vedtægterne for byggefondet, der aftrykkes nedenfor, fremgår fondets størrelse og øvrige bestemmelser for fondet.

MHVJ

marts 1970

BYGGEFOND TIL OPFØRELSE AF REMISE ELLER VOGNSKUR

Vedtægt.

1. Fondets størrelse er 10.000,00 kr.
 2. Beløbet er opdelt i andele à 10,00 kr., dvs. der er udstedt 1000 stk. nummererede beviser med nr. 1-1000.
 3. Andelene »sælges« til både medlemmer og ikke-medlemmer.
 4. Beløbene for »solgte« andele indsættes på særlig bankkonto.
 5. Når byggeriet af remise eller vognskur er slut, påbegyndes tilbagebetaling af andelene således:
 - a) der udtrækkes hver den 1. marts og 1. september 50 andele.
 - b) Ihændeleveren af de udtrukne andele tilbagebetales andelens pålydende værdi + rente 5% p. a. fra andelens køb.
 6. De udtrukne andele skal hæves senest 6 måneder efter udtrækningen (31.) august hhv. 28. (29.) februar. Såfremt beløbet ikke er hævet senest ovennævnte dato, tilfalder beløbet incl. renter MHVJ.
 7. De udtrukne numre bekendtgøres i »Jernbanen« og »MHVJ-nyt«.
 8. Administrationen af fondet foretages af MHVJ's driftsbestyrelse.
 9. Driftsbestyreren forestår »salg« af andelene.
 10. Driftsbestyreren forestår udbetaling af udtrukne andele, som fremsendes i anbefalet brev.
- Langå, 21/3 1970.

P. b. v.

B. Sundahl.

Andelene, der altså koster kr. 10,00 pr. stk., kan erhverves af alle, og jeg kan kun på det varmeste anbefale foreningens medlemmer at støtte foreningens arbejde ved bl. a. at købe disse andele. De kan erhverves ved at sende beløbet på postanvisning til B. Sundahl, Vinkelvej 2, 8870 Langå.

Endvidere vil der være rig mulighed for at høre mere om byggeplanerne ved MHVJ på turen den 8.-9. maj, hvor man naturligvis også vil kunne købe andele i byggefondet.

OCMP

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Efter vel overstået sæson 1970 afholdtes i november måned møde for medarbejderne ved Museumsbanen. Mødet holdtes i Rebæk Søpark, Hvidovre, og var velbesøgt.

Efter en drøftelse af den forløbne sæson og af de indhøstede erfaringer, enedes man om at genvælge det siddende driftsudvalg (Poul Yhman, G. Fox Maule, Oscar Meyer, Preben Clausen, O. J. Koch og Jørgen Christensen) samt at supplere udvalget med W. E. Dancker-Jensen.

Herefter gik man over til en drøftelse og planlægning af den kommende sæsons opgaver - herunder først og fremmest

de forestående forhandlinger med bestyrelsen om driftsudvalgets beføjelser, idet resultatet af disse jo ville være afgørende for udvalgets udfoldelsesmuligheder i den kommende sæson. Såvel bestyrelsens godkendelse af udvalget som en skriftlig aftale om dets beføjelser foreligger nu. Aftalen (regulativet) aftrykkes nedenfor til orientering for alle interesserede.

Hermed er så det formelle grundlag for sæsonen 1971 til stede, men der er også en praktisk side af sagen – den hedder arbejdskraft. Sidste nummer af »Jernbanen« indeholdt en opfordring til medlemmerne om at melde sig til tjeneste ved banen, men vi har brug for mange flere end de, der til dato har meldt sig. Der ligger mange og store opgaver, som venter på at blive løst i de kommende måneder. Driftsudvalget har påtaget sig at gennemføre driften på banen igen i den kommende sommer, men forudsætningen for at dette kan klares er, at lokomotiver og vogne forud for sæsonens start den 23. maj får en grundig overhaling. Flere af vognene skal repareres, og den almindelige vedligeholdelse skal klares. Yderligere vil man gerne igang med at restaurere flere af de gamle vogne for at få mere afvekslende materiel i drift.

Men en bane består af andet end toget. Eksisterende spor skal udbedres, nye spor skal lægges, perroner og andre faste anlæg skal vedligeholdes og udbygges m. v.

Vi bringer derfor en efterlysning!

Findes der ikke blandt DJK's mange medlemmer øst for Storebælt nogle, som vil ofre et par week-ends i løbet af foråret på at give et nap med i Maribo? Vi kan bruge mange. Især er der opgaver for håndværkere – både træ- og metalarbejdere – men også andre kan tilbydes »varigt, men ulønnet arbejde« ved banen, ved remise-, bane- eller bygningsarbejde m. v.

For medlemmer, der gør tjeneste ved banen, er der billig rejsemulighed til Maribo samt – i begrænset omfang – overnatningsmulighed i remisen. Tilmelding kan ske til driftsudvalget ved G. Fox Maule, Tårnbæk Strandvej 59 K, 2930 Klampenborg.

Vidste De i øvrigt, at Museumsbanen har »filialer«? Hvis De ikke har tid til at tage til Maribo eller det kniber med at afse week-end'en, kunne De så i stedet tænke Dem at give en håndsækning i Klampenborg, Lyngby eller Hillerød en hverdag aften i ugens løb? Ring venligst herom til Oscar Meyer på tlf. (01) 87 02 32 og hør nærmere om, hvordan De kan give en hånd med.

Men det haster!

REGULATIV for driften af MUSEUMSBANEN Maribo–Bandholm

1. Der nedsættes for et år ad gangen et driftsudvalg for banen, hvis sammensætning godkendes af bestyrelsen. Udvalget fordeler hvervenerne indbyrdes, idet den der udpeges til kasserer særskilt skal godkendes af bestyrelsen til dette hverv.
2. Driftsudvalget forestår på bestyrelsens vegne ledelsen af MUSEUMSBANENS drift, samt forestår vedligeholdelsen af det jernbanemateriel der anvendes i driften.
3. I forbindelse med driften kan driftsudvalget på egen hånd forhandle med LOLLANDBANENS funktionærer, idet forhandlinger med LOLLANDBANENS direktion og bestyrelse dog varetages af bestyrelsen.
4. Samtlige indtægter af driften indgår direkte til driftsudvalgets kasserer, der hver 14. dag (medio og ultimo) afgiver regnskabsoversigt til foreningens kasserer. Såfremt driftsudvalgets kassebeholdning overskrider hvad

- der er nødvendigt til dækning af løbende udgifter, indbetales det overskydende beløb til foreningens kasserer.
5. Driftsudvalget afholder – uden særlig bemyndigelse – de med driften af banen forbundne udgifter. For så vidt driftsudvalget ikke er i besiddelse af midler til disse udgifters afholdelse, kan der stilles midler til rådighed herfor fra foreningens kasse.
6. stk. 1) Ekstraordinære udgifter kan kun afholdes efter særlig bemyndigelse fra bestyrelsen. Herunder henregnes specielt anskaffelse af driftsmateriel, samt anskaffelse af maskiner og værktøj og udgifter på faste anlæg m. v., hvor udgiften ved en enkelt foranstaltning overstiger kr. 300,—.
- stk. 2) Driftsudvalget kan indenfor et driftsår anvende ialt kr. 2.500 til reparationer på det jernbanemateriel, der anvendes i driften, dog ikke over kr. 1.000 for en enkelt enhed.
7. For så vidt der efter afholdelsen af de under 6 nævnte beløb er overskud af banens drift, disponerer bestyrelsen over dette beløb, idet bestyrelsen dog i det omfang, det er økonomisk muligt, forbeholder midlerne til forbedringer af materiel og anlæg på MUSEUMSBANEN, hvorved dog bemærkes, at bestyrelsen under hensyn til, at hovedparten af foreningens formue er investeret i MUSEUMSBANENS materiel er berettiget til at anvende de beløb, der normalt ville medgå til forrentning af de således investerede beløb, svarende til anskaffelsessummerne for de enkelte lokomotiver og vogne m. v. til andre formål indenfor foreningens rammer.
8. Inden 15. januar det følgende år indgiver driftsudvalget beretning om driften i det forløbne år samt et afsluttet regnskab for året. Driftsudvalget indsender samtidig forslag til bestyrelsen om sammensætningen af driftsudvalget i det nye år på grundlag af et valg foretaget af de medlemmer, der i det forløbne år har gjort tjeneste ved banen. Bestyrelsen tager stilling til det indsendte forslag inden 15. februar.
9. De af foreningens medlemmer, der måtte ønske at gøre tjeneste ved MUSEUMSBANEN er berettigede hertil, men må underkaste sig driftsudvalgets bestemmelser med hensyn til arbejde, tjenestefordeling m. v.
10. Klager over driftsudvalgets virksomhed kan indbringes for bestyrelsen, der træffer den endelige afgørelse med hensyn til disse.
11. Bestyrelsen er berettiget til med øjeblikkelig virkning at fratage driftsudvalget den i regulativet givne bemyndigelse og selv overtage driften i tilfælde af længere varende driftsstandsninger, væsentlige uregelmæssigheder i driften samt alvorlige overskridelser af de for banedriften givne bestemmelser, herunder nærværende regulativ, for hvilke ansvaret påhviler driftsudvalget.
12. Driftsudvalget har pligt til på bedste måde at varetage driften af banen, herunder at opretholde den annoncerede køreplan og afvikle de kontraherede særtog.
13. De tidligere gældende regler for driftsudvalgets arbejde ophæves samtidig med dette regulativs ikrafttræden som udfærdiget af bestyrelsen efter drøftelse med det for året 1971 nedsatte driftsudvalg.

København, den 1/4 1971.

B. Wilcke

P. Yhman	G. Fox Maule	O. Meyer
P. Clausen	O. J. Koch	J. Christensen
W. E. Dancker-Jensen		