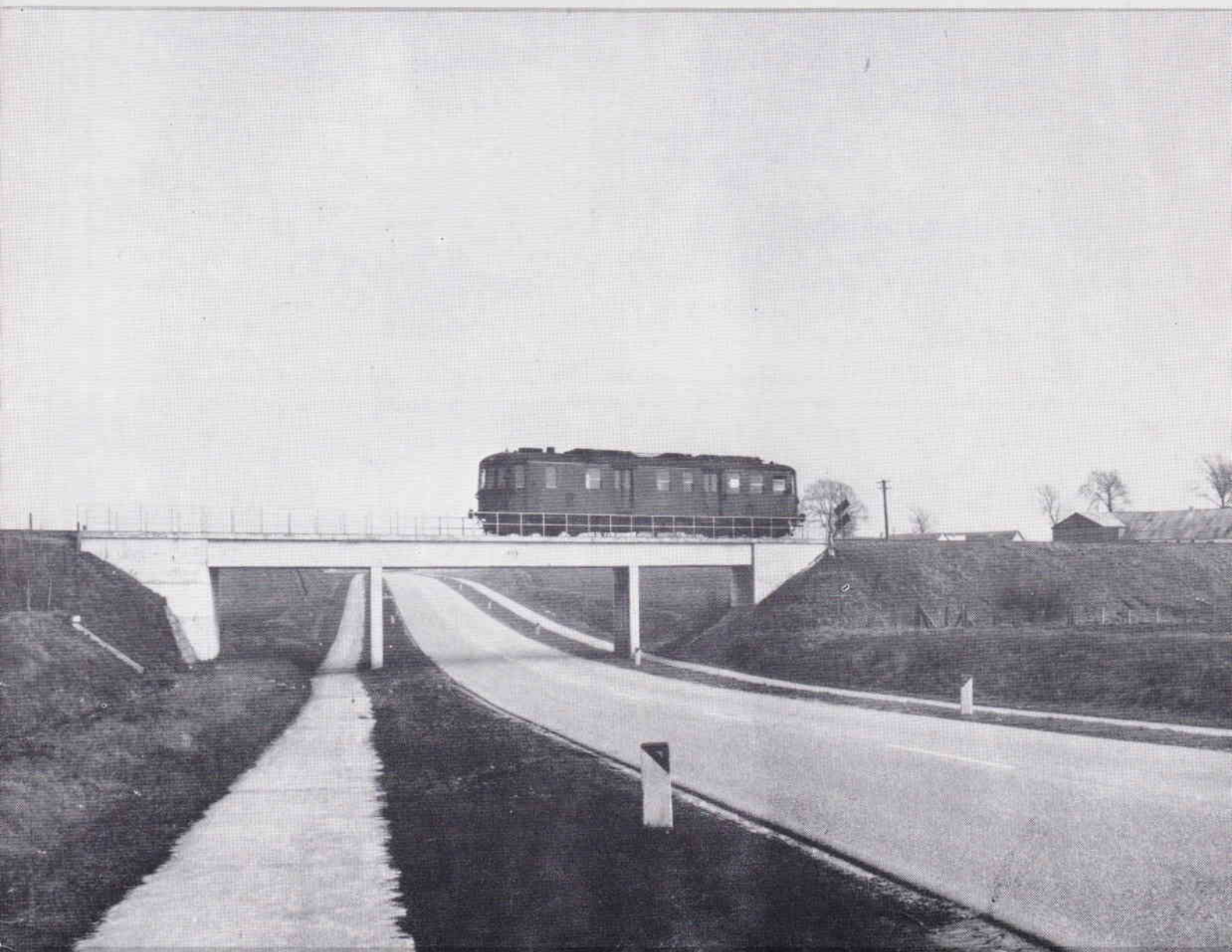


jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER - HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **5**
JUNI 1971

Dansk og udenlandsk
litteratur om

Jernbaner

... også i model

Centralbiblioteket

Nykøbing Fl., 850099

'Aalholm Automobil Museum'

Nysted

Tlf. (03) 87 10 15

Europas største veteranbilsamling

*Dampjernbane (model 1850) kører
fra museet til stranden*

Kæmpe modeljernbane (600kvm)

Cafeteria - Spiritusbevilling

*Museet er åbent fra 1. maj til sidst i oktober
Hver dag fra kl. 10 - 18*



Den mest direkte rute
til Syd- og
Mellemeuropa

Flere og flere rejser til Berlin, Øst- og Sydeuropa over den gamle rute **Gedser-Warnemünde**. 1.410 km motorvej med gode forbindelser til Sydeuropa venter Dem i DDR.

Overfarten tager kun 1 time 50 min. med den moderne færge „Warnemünde“.

Afg. Gedser ... 1.10 - 10.05 - 15.10 - *20.10
Afg. Warnemünde ... 3.45 - 12.40 - 17.40 - *22.40
(* Kun to., fr., sø. fra 23/5 til 25/9).



DDR's TRAFIKREPRÆSENTATION
Informationsbureau, Vesterbrogade 84,
1620 København V., Telf. (01) 31 22 21

I slutningen af juni udkommer

DANMARKS JERNBANER 1960 - 1969

af Tom Lauritsen

Bogen behandler begivenheder ved danske stats-, privat- og industribaner i de hændelsesrige tresserne. Den er opbygget som årbogen „Nordens Järnvägar“, d.v.s. med fotografier og beskrivende tekst. Desuden indgår fortegnelser over damplokomotiver, motormateriel, nedlagte baner, færgeruter m. v. Den 1. januar 1960 havde DSB 308 damplokomotiver - og privatbanerne 77. Den 31. december 1969 var tallene 69 og 8! De bliver forbavset over, hvor meget der er sket i disse ti år!

Bogen er på 80 sider med ca. 120 fotos.

Pris sv. kr. 17,—, indbundet. Bestil den hos Deres boghandler eller direkte fra forlaget:

FRANK STENVALL

Köpenhamnsvägen 47a, S-217 71 Malmö, Sverige
Svensk postgirokonto: 632147-5



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Bernstorffsvej 195,
2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 8267
(normalt kl. 17-19).
Øvrige adresser – se side 12/13.

jernbanen

Nr. 5 - 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) HElrup 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:

MO 1811 (tog 1807) på broen over
Slagelse-Kalundborg landevej mel-
lem Høng og Løve, den 9. april
1971.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Generalforsamlingen 1971

Til den ordinære generalforsamling, der afholdtes søndag den 25. april, var mødt i alt 94 medlemmer, hvoraf 86 var stemmeberettigede.

Formanden, politiadvokat **Birger Wilcke**, bød velkommen og rettede en særlig velkomst til formanden for Svenska Järnvägsklubben, **Urban Thiel**. Formanden foreslog **B. Sundahl** som dirigent; han valgtes med akklamation.

Dirigenten konstaterede generalforsamlingens lovlighed og gav derefter ordet til formanden for aflæggelse af beretning.

Formanden indledte sin beretning med at omtale medlemstallet, der var 1125 mod 1117 ved generalforsamlingen i fjor. Han omtalte derefter bestyrelsens arbejde, lokalafdelingerne, de nye faste retningslinier for museumsbanerne (vedr. MBJ – se »Jernbanen«, nr. 4/71). Foreningens tidsskrift »Jernbanen« forelå på generalforsamlingen i ny skikkelse, idet et annoncebureau har påtaget sig udsendelse af ti numre om året efter en kontrakt foreløbig gældende for resten af året. Formanden håbede, at flere års usikkerhed om og uregelmæssighed i udsendelsen af »Jernbanen« nu var slut. Foreningens forlagsvirksomhed omtaltes; der var udsendt bøger om MHVJ, HJJ, GDS og af en serie om HAJ var kommet to bind. Planerne for de kommende udgivelser omtaltes. Udflugtsplanerne for den kommende sæson omtaltes, bl.a. en tur til VLTJ. Formanden omtalte også problemet om vor kørsel på statsbanernes godsbanestrækninger. Om de to museumsbaners drift henviste formanden til driftsberetningerne, der havde været offentliggjort i »Jernbanen«, og han beklagede, at Børge Chorfitzen ikke havde følt at kunne deltage i den nye ledelsesform af MBJ, men han så med respekt på folk, der turde tage konsekvensen af deres meninger. Der var ingen planer om yderligere anskaffelse af materiel til de to museumsbaner. Vognhallen i Maribo var ikke glemt, men det hastede mere med at skaffe penge til en remise i Mariager.

Kassereren, **Mogens Bruun**, fik herefter ordet for gennemgang af regnskab. Han beklagede, at der havde indsneget sig en renskrivningsfejl i det udsendte regnskab. Det rettede regnskab var uddelt på generalforsamlingen. Han oplyste, at foreningens regnskab var bedre end nogensinde, selv om der naturligvis stadig dukkede problemer frem.

Til beretningerne havde **Børge Chorfitzen** følgende bemærkninger: Han takkede formanden for redegørelsen omkring sin tilbagetræden (se »Jernbanen« nr. 4/71), til den havde han ingen kommentarer, men han ville gerne benytte lejligheden til at takke medlemmerne for godt samarbejde og bestyrelsen for mange hyggelige timer. En særlig tak rettede han til sine venner ved Lollandsbanen for tilliden i de forløbne år, til lokomotivfører Bertram Jensen for hjælp med særtog og til den lollandske presse for godt og positivt samarbejde. Han savnede en tak fra bestyrelsen til de medlemmer, der til

(fortsættes side 15)

Hareskovbanen

Ved Erik B. Jonsen –

på basis af oplysninger fra overingeniør Poul Mølgaard,
Danske Statsbaner, Anlægstjenesten for nærtrafik.

Der nedlægges jernbanestrækninger i Danmark for tiden – men der anlægges også nye: Køgebugtbanen og Forbindelsesbanen Svanemøllen–Emdrup – begge i medfør af »lov nr. 145 af 17. maj 1961 om udbygning af det storkøbenhavnske S-banenet og forarbejder for tunnelbane-anlæg i København og Frederiksberg«. Tunnelbanen (Citybanen) ligger det lidt tungt med, selv om statsbanerne netop har afsluttet støbeforsøg efter in-situ-metoden af en tunnelbanevæg i Reventlowsgade; statsbanernes teknikere kan til gengæld se afslutningen på anlægsarbejderne af første del af Køgebugtbanen, som vil være afsluttede, således at trafikken kan påbegyndes ved overgang til vinterkøreplan den 1. oktober 1972. I næste nummer af »Jernbanen« (nr. 6/71 – august) bringes en »status« over anlægsarbejderne. Næste programpunkt i udbygningen af det storkøbenhavnske S-banenet er herefter: **Hareskovbanen**.

Hareskovbanen er hidtil forudsat udbygget til samme standard som Køgebugtbanen, d.v.s. med fuldt dobbeltspor og stationer udstyret med faciliteter som for »rigtige jernbanestationer«. Med henblik på at fuldføre banens udbygning på kortest mulig tid (klar i 1976) og med de lavest mulige omkostninger uden derved at tilsidesætte sikkerhedsmæssige, driftsøkonomiske og rimelige servicemæssige hensyn har Generaldirektøren tiltrådt en indstilling fra Baneafdelingen m.fl. om, at visse af de hidtil fastsatte retningslinier for de resterende anlægsarbejders vedkommende kan revideres under hensyn til de forventede beskedne trafiktal for banen.

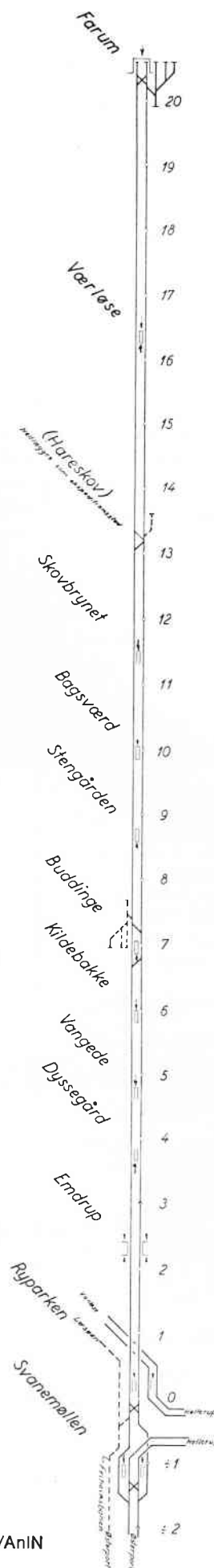
Det vil være bekendt, at banen skal indføres direkte til Svanemøllen uden om København L., der forudsættes nedlagt, jvf. det af Folketinget, den 3. marts 1971, vedtagne lovforslag. Det har været drøftet, om man kunne undlade at anlægge dobbeltspor på strækningen Hareskov–Farum hhv. Værløse–Farum, men man er kommet til det resultat, at der straks fra elektrificeringens fuldførelse bør være dobbeltspor på hele strækningen, da enkeltspor på en delstrækning medfører væsentlige køreplansmæssige bindinger (ikke mulighed for 10-minutters drift m.v.). Hareskovbanen udstyres herefter med de på hosstående skematiske plan viste sporforbindelser, der omfatter:

a) en forbindelse fra Frihavnsbanen for overførelse af godstog til og fra Hareskovbanen (der tænkes her på Buddinge station, idet Emdrup sidespor og læssespor-anlæggene på Værløse og Farum stationer forudsættes nedlagt),

b) nødforbindelser – på strækningen mellem Svanemøllen og Ryparken (nuværende Lyngbyvej) stationer i forbindelse med den under a) nævnte sporforbindelse – på Buddinge station samt – på Hareskov »signalstation« (stationen foreslås nedlagt – se nedenfor),

c) et ca. 100 m langt sideliggende depotspor (uden

Tegning: DSB/Bafd/AnlN



køreledning) for henstilling af arbejdskøretøjer m.v. på Hareskov station,

d) tre depotspor med tilhørende udtræksspor for 8-vogns stammer på Farum station, således at der inkl. de to perronspor er plads til i alt 6 stammer à 8 vogne.

Antallet af rejsende på banen antages ikke inden for en overskuelig tid at blive væsentlig større end anslået i den af Egnplanrådet udsendt 1975-prognose, der angiver en maksimal strækningsbelastning på ca. 15.000 rejsende pr. døgn i hver retning. Det vides, at Egnplanrådets 1985-prognose, der endnu ikke er offentliggjort, viser betydelige trafikstigninger på vestegnens tre S-baner, der i denne prognose er forudsat forlænget ud til Købstadsringen (Køge, Roskilde og Frederikssund), hvorimod tallene for Hareskovbanen, hvis opland, bortset fra Værløse-Farum området, allerede er omtrent fuldt udbygget, kun vil blive uvæsentlig højere end i 1975. Af den grund vil visse af banens stationer blive udført i en mere forenklet udformning end hidtil påtænkt. Tre stationer – Vangede, Kildebakke og Buddinge – er allerede opført og udformet efter de principper, der er anlagt for Køgebugtbanens stationer: Egentlig ekspeditionsbygning med forhal, billetsalg, salgskiosk og toiletter; for endestationen Farum og stationerne Ryparken og Svanemøllen gør særlige forhold sig gældende, hvorfor disse stationer gives en udformning, der i nogen grad vil komme til at svare til udformningen af stationerne på Køgebugtbanen. De øvrige stationer – Emdrup (der placeres mellem Tuborgvej og Emdrupvej), Dyssegård, Stengården, Bagsværd, Skovbrynet og Værløse – gives en stærkt forenklet udformning med ekspeditionsdelen blot omfattende en overdækning, hvorunder placeres salgskiosk, evt. billetkiosk, billetautomater, stemplingsmaskiner m.v. En sådan udformning repræsenterer en besparelse på 1,2–1,5 mill. kr. pr. station i forhold til den »traditionelle« udformning. Denne åbne ekspeditionsform uden forhal kendes allerede fra flere af de eksisterende S-banestationer (f.eks. Skovlunde og Jægersborg) og giver med den nævnte udformning mulighed for uden væsentlige merudgifter at udbygge stationsfaciliteterne i flere tempi efter behov. På de nævnte stationer udstyres perronerne med læskærme (i stedet for perrontag, hvilket allerede er etableret på Vangede, Kildebakke og Buddinge stationer); på Dyssegård, Stengården og Bagsværd stationer er trappehuse i rå beton allerede udført – disse forsynes med tag og elevator.

Det er fra indlæg i dagspressen kendt, at Værløse kommune skarpt har kritiseret, at Hareskov og Syvstjernen stationer skal nedlægges. Statsbanernes motivering herfor er 1) Syvstjernen ligger alt for nær Værløse til, at det ud fra et driftsøkonomisk synspunkt kan svare sig at etablere holdested der, idet den nuværende Værløse station flyttes ca. 400 m længere mod syd, hvor Værløse kommune har planlagt etablering af et større center, 2) for Hareskov – og Skovbrynet er det forventede trafiktal i 1975 for hver af stationerne: 600 afgående rejsende pr. døgn, hvilket svarer til kun halvdelen af tallet for den mindst benyttede af de nuværende S-banestationer; de to stationer har praktisk taget kun et befolkningsmæssigt underlag på den ene side af banen, og næsten

hele den i byzone beliggende del af Hareskovbyområdet er allerede i dag stort set udbygget, hovedsagelig med spredt villabebyggelse; det primære opland for Hareskov og Skovbrynet stationer omfatter tilsammen kun ca. 8.000 menesker, medens et opland på 10–15.000 mennesker (afhængigt af bebyggelsens tæthed) normalt anses for minimum for etablering af en S-banestation. Under hensyn til, 1) at Hareskovbyområdet i dag betjenes af flere busruter med forbindelse til bl.a. Bagsværd og Værløse, således at en væsentlig del af de rejsende må formodes at ville benytte Hareskovbanen, selv om Hareskov og/eller Skovbrynet stationer nedlægges, 2) at begge stationers fortsatte opretholdelse efter banens elektrificering vil betyde en alvorlig trussel for busruterens økonomi og dermed god trafikbetjening af området, 3) at der ved Skovbrynet station i forbindelse med etablering af overførselsanlægget for Hareskovmotorvejen er anlagt parkeringsplads og gangtunnel med forberedt gangforbindelse til perron, 4) at der formentlig fortsat vil være behov for en »udflugtsstation« ved Hareskovbanen, er det foreslået, at Skovbrynet station fortsat opretholdes, medens Hareskov station nedlægges på grund af det ringe trafikunderlag.

Sikkerhedstjenesten vil blive varetaget fuldt ud fra den nye fjernstyringscentral for S-banerne på København H. Når der ovenfor er benyttet ordet »station«, er det kun i ekspeditions-mæssig henseende – i sikkerhedsmæssig henseende bliver der kun følgende stationer (med ind- og udkørselssignaler): Svanemøllen, Ryparken, Buddinge, (Hareskov) og Farum. Hareskovbanen bliver – ligesom Køgebugtbanen – fra starten en »HKT-strækning« (men herom senere). Banens kørestrømsanlæg dimensioneres for 10-minutters drift.

Lopholm, Vokstrup, Pibemose

Af P. Thomassen.

Ja, selvfølgelig er det noget med et trinbræt. Men jeg håber på læsernes tilgivelse, for der er virkelig »stof« i sagen.

Nutildags, hvor efter de flestes mening alt jernbanevæsen indskrænkes, banestrækninger bliver til sidespor, stationer bliver til trinbrætter og trinbrætter nedlægges, er det da opmuntrende at se, at der stadig er baner, der opretter nye holdsteder.

Hillerød Privatbaner har forlængst indset, at det er en god idé at flytte holdstederne hen, hvor folk har brug for dem. HFHJ anlagde et trinbræt »Gl. Harløse« noget vest for den upraktisk beliggende Harløse station (hvilket kostede den livet længe før baneforlægningen); senere kom Kregme Kirkesti trinbræt, der lå langt bedre for byen Kregme end dennes station, der stadig ligger uden nævneværdig bebyggelse i nærheden. Men også Kirkesti T blev flyttet til Lille Kregme, hvor der virkelig er brug for et holdsted. GDS flyttede Tibirke trinbræt (sommerbilletsted) til Godhavn – bogstavelig talt, for hele bygningen blev i nattens mulm og mørke trillet på nogle troljer ad banen til sit nuværende ståsted. Også Gribso T er blevet flyttet.

Men Lopholm? Det er mere indviklet. Det holdsted blev aldrig anlagt, selv om beboerne i landsbyen med det festlige navn samt i Voxtrup og Skovhuse flere gange havde ansøgt

om at få en holdeplads (billetsalgssted) ved landevejsover-skæringen ved Vokstrupgaard, sidst kort før århundredeskiftet. Det blev afslået hver gang – mærkværdigvis, da et af GDS' bestyrelsesmedlemmer ejede Vokstrupgaard.

For at tage kampen op mod de hængende rutebiler anlagdes endelig det ønskede trinbræt Vokstrup, som landsbyen i mellemtiden havde fundet for godt at kalde sig, og det toges i brug 15. maj 1931. For at undgå komplikationer ved vejskæringen, og da her ikke var anden bebyggelse end Vokstrupgaard, lagdes trinbrættet nogle hundrede meter nærmere Græsted, 18 km fra Hillerød. Hverken Lopholm, Skovhuse eller Vokstrup er betydelige landsbyer, så det varede noget, før trinbrættet blev synderlig benyttet.

I det første driftsår – 1931/32 – solgtes 584 billetter fra og 373 til Vokstrup. Ved Krigens udbrud var tallene mere end fordoblede, og i årene 1944–1951 benyttede 4–5000 rejsende trinbrættet årligt, men så gik det ned ad bakke, for i begyndelsen af 1950'erne blev benzindjævelen for alvor sluppet løs. De sidste fem år har Hillerød station kun solgt ca. 100 billetter til Vokstrup årligt, når dobbeltbilletter regnes for to, og det er i det hele taget en påfaldende lille andel, Hillerød har i det solgte antal billetter til Vokstrup, godt 5000 på 40 år.

Efter mit foreliggende materiale skulle Vokstrup trinbræt i hele sin levetid være benyttet af ca. 100.000 rejsende. Heraf falder to tredjedele på lokale stations- og togbilletter, medens resten fordeler sig på kortrejsende, abonnementbilletter og gennemgående billetter fra andre baner.

Som bekendt ligger Græsted station meget ubekvem for byen; grunden hertil står at læse i DJK 27: »Gribskovbanen

1880–1924«. Byens vækst mod nord siden banens åbning har været ret beskedet; det går bedre mod syd, og her er ved at vokse et helt nyt villakvarter op. Det er endda kun begyndelsen, for øst for banen – omkring Pibemosegaard – er planlagt endnu et nyt villakvarter. Det viste sig derfor hensigtsmæssigt at flytte Vokstrup trinbræt ca. 800 m nærmere Græsted, og det nye trinbræt, Pibemose, blev taget i brug ved køreplansskiftet, 23. maj 1971. (Pibemose er den sydvestligste afkrog af den udtørrede Søborg sø). Foruden beboerne i de nye kvarterer vil den sydligste del af Græsted og Skovhuse landsby få nærmere til toget på Pibemose trinbræt end på Vokstrup, endsige på Græsted station, som uden tvivl vil kunne mærke »konkurrencen«.



Det nye Pibemose trinbræt (under anlæg).

Foto: P. Thomassen.



Det nu nedlagte Vokstrup trinbræt.

Foto: P. Thomassen.

Endnu ligger ved det nye trinbræt kun et nydeligt gammelt hus, nogle helt nye villaer, hvoraf flere knapt er færdige, og – kulturens uundgåelige følgesvend: Forurening af landskabet i form af en losseplads. Den er heldigvis ikke særlig synlig, da den ligger i et hul. Når jeg nu partout skal nævne sådan elendighed, har jeg trafikale grunde at undskylde mig med. Ikke blot fordi »hullet« foruden alskens andet ragelse indeholder vognhjul af hestevogne og et smadret bilvrug, men fordi det er en gammel grusgrav – nemlig den, der leverede ballast til anlægget af GDS i 1879.

Vokstrup trinbræt nåede altså lige at holde 40 års jubilæum, men det er nok gået stille af, da det indtraf en uges tid før nedlæggelsen. Der er ingen tvivl om, at banen vil få betydelig mere glæde af Pibemose!

Jernbanenyt - kort fortalt



DSB Statsbanerne

I januar kvartal er sket nedenstående til- og afgang af rullende materiel:

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 5 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7733/7233–7737/7237.

Diesel-hydraulisk motorlokomotiv MH 348 er overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København.

Følgende 2 stk. damplokomotiver er udrangeret: HS 368, 415; følgende 2 stk. diesel-elektriske motorlokomotiver er udrangeret: MV 1201, 1202; følgende 18 stk. elektriske motorvogne er udrangeret: MM 701, 703–705, 707, 712, 715, 716, 719, 721, 722, 726, 729–731, 735, 736, 738; følgende 18 stk. mellem- og styrevogne (for elektriske motorvogne) er udrangeret: FL 892, FM 863–866, 885, 886, 889, 891, FS 901, 903, 904, 907, 912, 915, 917, 919, 922.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 7 stk. personvogne (2. klasse), litra B 20-84 145 – 20-84 151 (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«) samt 29 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 076 – 211 5 104; fra »Centralværksted Århus« er leveret 1 stk. undervisningsvogn (privatejet: »Jydsk Teknologisk Institut«): 095 0 982 (tidl. FM 886).

Personvognene A 18-84, 008, 010, 012, 014 er overflyttet fra »Jylland og Fyn« til »Sjælland og Lolland-Falster«, B 20-84 010 – 20-84 016 er overflyttet fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«. El-varme-udstyr er monteret i A 18-84 002 – af den grund er 5.-8. ciffer i den internationale litrering ændret til »18-80«; A+B+C-styreledninger er monteret i ABh 38-21, 266, 267, 272 – litra ændret til ABhl.

3 stk. personvogne er udrangeret: CMR 2119, 2121 (CMR 2119 er dog atter taget i brug i midten af april måned – af hensyn til stort antal bestilte udflugtstog i sommer, vognen udrangeres endeligt med udgangen af september måned) – CP 3214 (solgt til VLTJ).

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 7-8/69) kan å jourføres efter ovenstående. I oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1971«, der findes på siderne 9/10, er ovenstående ændringer indarbejdet.

☆

Pr. 31. marts 1971 – ved regnskabsårets afslutning – rådede statsbanerne over følgende (antal) trækraftenheder (og påhængsmateriel):

Damplokomotiver:

Toglokomotiver	29
Rangerlokomotiver	23

Motormateriel:

Toglokomotiver	130
Rangerlokomotiver	141
Traktorer	98
Lyntogsmotorvogne	19
Lyntogsbivogne	38
Motorvogne	130
Motorvognsbivogne	4

Elektrisk materiel:

Motorvogne	230
Bivogne	230

I afsnit »damplokomotiver« omfatter »toglokomotiver«: C: 1 stk., D: 2 stk., E: 15 stk., H: 1 stk., K: 1 stk., N: 2 stk., P: 1 stk., R: 4 stk., S: 2 stk. – »rangerlokomotiver«: F: 15 stk., HS: 1 stk., Q: 7 stk.

I afsnit »motormateriel« omfatter »toglokomotiver«: MV: 5 stk., MX: 45 stk., MY: 54 stk., MZ: 26 stk. – »rangerlokomotiver«: MH: 123 stk., ML: 1 stk., MT: 17 stk. – »traktorer«: Ardelt og Frichs-Ardelt: 46 stk., Frichs (Köf-type): 40 stk. samt 6 stk. dieseldrevne og 6 stk. benzindrevne »småtraktorer« – »lyntogsmotorvogne«: MA: 11 stk., MB: 4 stk., MS: 4 stk. – »lyntogsbivogne«: AM: 10 stk., BM: 6 stk., BR: 6 stk., BS: 10 stk. (alle for MA-motorvogne), AA: 2 stk. (for MS-motorvogne), AB: 2 stk., FJ: 2 stk. (for MB-motorvogne) – »motorvogne«: MK: 4 stk., MO: 126 stk. – »motorvognsbivogne«: FK: 4 stk. (for MK-motorvogne).

I afsnit »elektrisk materiel« omfatter »motorvogne«: MM: 144 stk. (ny type), 86 stk. (gl. type) – »bivogne«: AS: 7 stk., FM: 15 stk., FS: 137 stk. (ny type), 71 stk. (gl. type).

Pr. 31. marts bestod vognparken af:

918 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I januar kvartal er der tilgået driften 7 vogne, og der er udrangeret 3 vogne.

159 stk. post- og rejsegodsvogne. I januar kvartal er der ikke sket nogen ændringer.

6785 stk. lukkede godsvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 29 vogne – og en afgang på 53 vogne.

3345 stk. åbne godsvogne. I januar kvartal er sket en afgang på 9 vogne.

551 stk. specialvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: Sneplov nr. 109 (B/2), nr. 707 (B/2) »Svejsevogn« – og en afgang på 3 vogne: Sneplov nr. 19 og nr. 70 (B/2), nr. 673 (B/1).

3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt 556 stk. privatejede godsvogne (hvoraf 1 stk. er lejet af DSB). I januar kvartal er sket en tilgang på 1 vogn: 1 stk. 095 0.

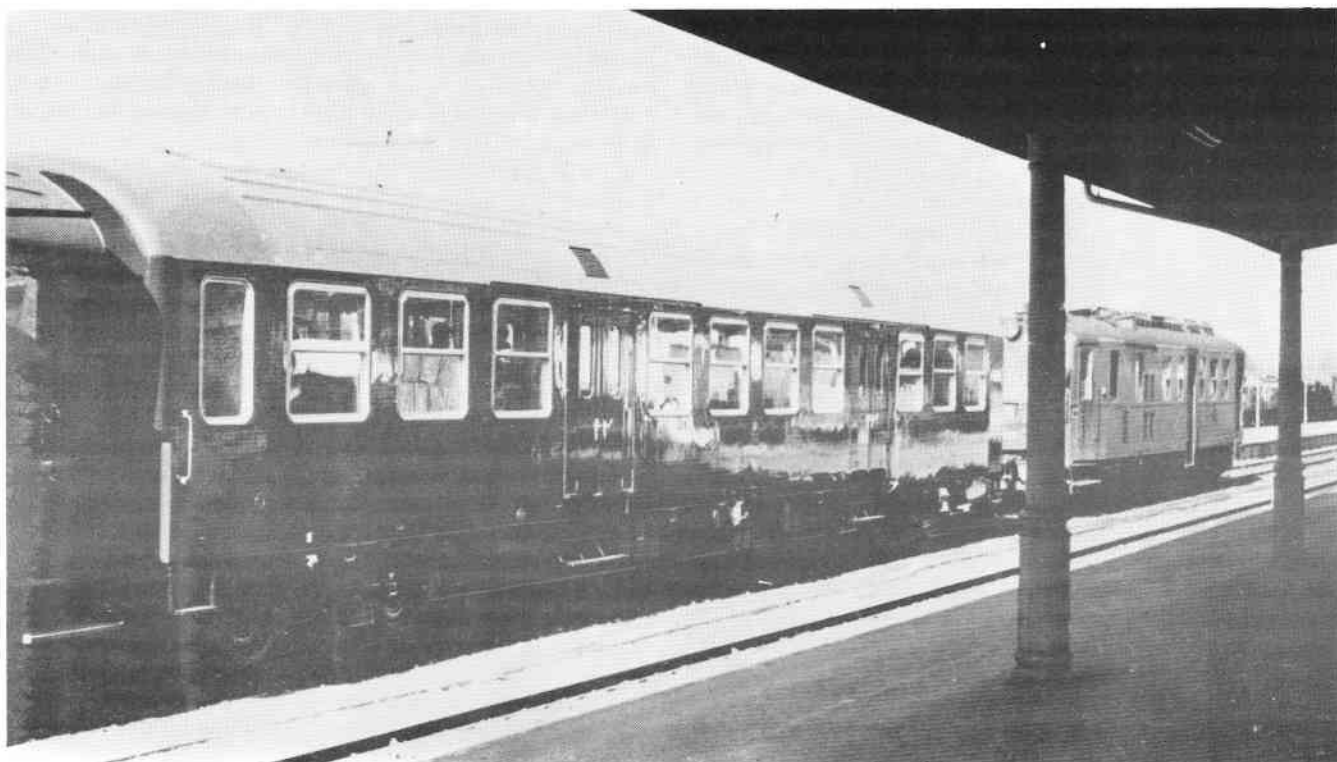
En revideret oversigt over statsbanernes godsvogne bringes, når plads- og økonomiske forhold tillader det.

Pr. 1 april 1971 var følgende rullende materiel i ordre:

20 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra MZ 1427-1446,
44 stk. elektriske motorvogne og styrevogne (2. klasse), litra MM/FS 7738/7238 – 7782/7282,
14 stk. personvogne (1. klasse), litra An 18-84 600 – 18-84 613,
3 stk. personvogne (2. klasse), litra B 20-84 152 – 20-84 154,
45 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 700 – 20-84 744,
22 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29-84 500 – 29-84 521,
95 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 105 – 211 5 199,
140 stk. åbne bogiegodsvogne (flade med nedklappelige støtter), litra Rs 390 0 080 – 390 0 219,
200 stk. specielle lukkede godsvogne (selvtømmende – med tag, der kan åbnes), litra Tdgs 574 0 100 – 574 0 299.

Den opmærksomme læser vil af ovenstående have bemærket, at de danskbyggede MV-(MY-)lokomotiver nu er forsvundet i stilhed. Ved overgang til sommerkøreplan, den 23. maj, blev den sidste i drift værende MK/FK-motorvogn, nr. 675/676, hensat; hermed forsvinder denne motorvognstype ud af statsbanernes driftsmateriel, idet denne og de tidligere hensatte motorvogne (henstår på et udtræksspor på personvognsrysten på Århus H.) udrangeres i den nærmeste fremtid. MO 1997 er i »Centralværksted København« under ombygning til »målevogn for sikringstjenesten«; den indvendige aptering fjernes, i den ene passagerafdeling indrettes konferencerum, i den anden – og i rejsegodsafdelingen – indrettes målerum for HKT- og TK-anlæg samt radioanlæg m.v. (se endvidere artikler af overingeniør W. Wessel Hansen i »Vingehjulet«, nr. 8/65, nr. 18/69 og nr. 9/70); i stedet for den automatiske varmekedel (olie) installeres et dieselaggregat med vekselstrømsgenerator for vognens behov for strøm og varme. Det udrangerede MS-lyntog, der nu benyttes som stamme for MO-vognsprøvekorser (se »Jernbanen«, nr. 2/71 – side 5), er i april overført til »specialvognsparken«: 605-607-606 (tidl. 405-433-406).

»Vognfabrikken Scandia A/S« har i maj afsluttet leverancen (tre vogne) af den sidste serie B-vogne og påbegynder nu levering af det nye personvognsmateriel (til brug på bl.a. Kystbanen); den første Bn-vogn: 20-84 700 prøvekørtes i Jylland den 13. maj – herefter følger de øvrige bestilte firs vogne i en leveringstakt på 3-4 vogne pr. måned, således at alle vognene skulle være i trafik ved årsskiftet 1972/73. Der er en mængde nyheder i vognene, bl.a. et moderne termostatsstyret kombineret varme- og ventilationsanlæg, hvor filteret og i fornødent omfang opvarmet luft blæses ind i passagerafdelinger-



Den første af den nye serie nærtrafik-personvogne, litra Bn 20-84 700, i prøvetog på Randers station (13. maj 1971).

Foto: S. P. Laursen.

ne af elektriske ventilatorer. Når en passende beholdning af Bn-vogne er oparbejdet, vil de blive indsat på Kystbanen som erstatning for CI-vogne, der (45 stk.) »løbende« vil kunne overføres til »Jylland og Fyn«, således at alle CP-vogne der vil kunne tages ud af trafik inden køreplansskiftet, den 28. maj 1972. I bestræbelserne på at finde frem til publikumsvenlige foranstaltninger er der som forsøg anbragt tæpper (nålefilt) i såvel kupeer som sidegang og endeperroner på moderniseret ABv-vogn, 38-61 252. Forbedrede indstigningsforhold (tre indstigningstrin og ny type drejefoldedøre) indføres fra efter sommeren på de resterende 50 vogne i »moderniseringsprogrammet« (»Centralværksted Århus«): 2 stk. Bgc, 13 stk. Bg, 15 stk. ABv og 20 stk. BDv. **BDv-vognene ombygges fra 8 stk. Bgh** (29-63 109 – 29-63 116) **og de 12 stk. Bgoh-vogne, idet** ombygning af de 20 stk. ABh-/ABv-vogne (jvf. meddelelse i »Jernbanen«, nr. 2/71 – side 7 hhv. nr. 4/71 – side 10) er opgivet. »Centralværksted København« afleverede i begyndelsen af maj B 20-80 305 (af 1. serie, leveret i 1964) efter stor revision, hvor det indvendige udstyr er bragt op til nuværende standard, f.eks. er sæderne forsynet med »Liniesund«-stof i stedet for »Naugehyde«-kunstlæder – vognen har ligeledes fået forbedrede indstigningsforhold (se endvidere artiklen »Komfort i lokomotivtrukne lyntog« af afdelingsingeniør N. Søgaard i »Vingehjulet«, nr. 5/71 – side 13/15).

Mærkning af »højeste tilladte hastighed« (på litra Bg f.eks. »140 km« i »ramme«) påmales nu alle ikke-RIC-mærkede person-, post- og rejsegodsvogne; »højeste tilladte hastighed« for RIC-vogne kan aflæses af »RIC-rammen«.

☆

Den 14. maj blev automatiske linieblokanlæg mellem Hedensted og Horsens taget i brug, og Løsning og Hatting stationer bortfaldt samtidig som togfølgestationer; Løsning station omdannedes til trinbræt med sidespor (med billetsalg m.v.), og Hatting station omdannedes til trinbræt (nedlagdes helt den

23. maj – se nedenfor). Arbejdet med etablering af automatiske linieblokanlæg mellem Horsens og Skanderborg (et led i forarbejderne for fjernstyring af strækningen Fredericia-Århus) fortsætter.

Der arbejdes ligeledes med etablering af fjernstyringsanlæg på den resterende del af den strækning, der skal fjernstyres fra FC Viborg: Rødkærsbro-Langå; et nyt relæsikringsanlæg på Bjerringbro station vil kunne tages i brug i slutningen af juni – og på Ulstrup station til efteråret.

Det havde været meningen, at automatiske linieblokanlæg mellem Rungsted Kyst og Nivå skulle have været taget i brug i forbindelse med overgang til sommerkøreplan, men anlægsarbejdet er blevet forsinket, hvilket udskyder Kokkedal stations omdannelse til trinbræt til en gang i september måned.

☆

I forbindelse med overgang til sommerkøreplan (eller den anførte dato) blev der foretaget nedennævnte nedlæggelser og omdannelser af stationer m.v. (stationsnavn er anført med »fed type«, hvis forholdet skyldtes **andet** end pågældende strækning nedlæggelse eller omdannelse til godsbane):

Følgende stationer nedlagdes: Blåhøj, Filskov, **Hatting** (trinbræt i perioden 14.-22. maj), Hyllinge, Kølvrå, **Tvingstrup**. **Følgende trinbrætter nedlagdes:** Christianshede, **Farup**, Flakkebjerg, **Furesø**, Fårvang, **Gedesby**, Gedhus (dog stadig privat sidespor), Gjern, Glejbjerg, Hald Ege, **Hassing**, **Hvidemose**, **Hæstrup**, Jerslev, Lyby, **Nørre-Kollund**, **Render**, Rise, **Sejs**, **Skibbild** (dog stadig fjernstyret krydsningsstation), Skive Nord, Sminge, Store-Fuglede, **Søbylund**, **Sønderskov**, **Tingsted** (dog stadig fjernstyret krydsningsstation), **Thorsager**, Vejrup (dog stadig privat sidespor), Velling. **Følgende trinbræt med sidespor nedlagdes:** Resenbro.

Følgende station omdannedes til trinbræt med sidespor: **Løsning** (med billetsalg m.v.) (14. maj). **Følgende stationer om-**

dannedes til sidespor: Agerbæk, Allingåbro, Auning, Bylderup Bov, Dalmose, Durup, Ejstrupholm, Frederiks, Glyngøre, Gørlev, Jebjerg, Karup, Pindstrup, Roslev, Sandved, Skelhøj, Strømmen, Sunds, Thorsø, Tønder Øst. **Følgende trinbrætter med sidespor omdannedes til sidespor:** Ilskov, Jejsing, Krogager, Terkelsbøl, Tofterup, Uggehuse.

Ved »sidespor« (offentligt – om ikke andet er nævnt) forstås læssespor på station, trinbræt eller fri bane (godsbane) og må ikke forveksles med krydsnings/overhalingssporet på en togfølgestation. I »Jernbanen«, nr. 4/71 – side 13/venstre spalte/4.-6. linie f. o. ændres ordlyden til: »spor (dog stadig VM-station), på Hatting og Hviding stationer nedlægges læssesporet, og Hjortshøj sidespor nedlægges (den faktiske afbrydelse af sporforbindelsen skete den 29. april). Samme«.

Ligeledes i forbindelse med køreplansskifte – den 23. maj – skete følgende: »Vejle H.« skiftede navn til »Vejle«; på Vipperød station nedlægges læssesporet; på Vedbæk station nedlægges overhalingssporene (spor 2 og 3) (18. maj); Høng-Tølløse Jernbane »forpagtede« Høng station samt Havrebjerg og Løve trinbrætter.

Strækningshastigheden Fredericia-Kolding forøgedes fra 120 km/t til 140 km/t (dog kun til gavn for MA-lyntog) og – Viborg-Skive fra 100 km/t til 120 km/t.

»Statsbanerne« redigeres af Erik B. Jonsen.



Privatbanerne

AB: Banen har definitivt opgivet dampen og ladet F 479 gå tilbage til DSB.

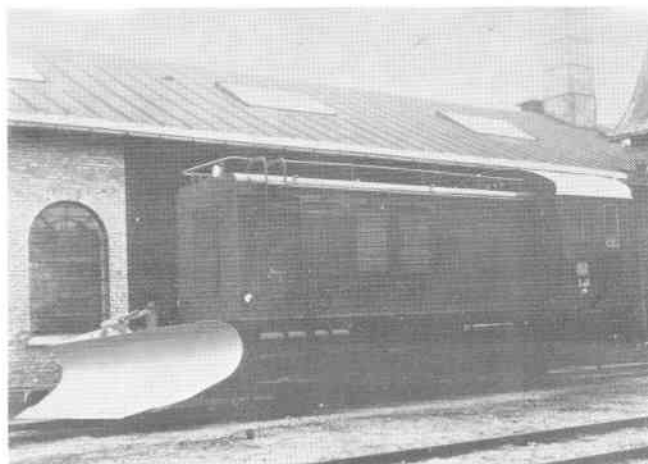
GDS/HFHJ: I tilknytning til tidligere meddelelse om udrangering af banernes materiel (»Jernbanen«, nr. 2/71 – side 9) kan meddeles, at ikke mindre end 45 enheder blev udbudt til salg i februar – fra Gribskovbanen: 2 stk. motorvogne (M 3 og M 4), 2 stk. personvogne (C 37 og C 38), 3 stk. post- og rejsegodsvogne (D 54-56), 3 stk. skinnebusmotorvogne (Sm 2-4), 5 stk. skinnebuspåhængsvogne (Sp 1-5), 1 stk. skinnebusbagevogn (U 1), 5 stk. lukkede godsvogne (Q 122-126), 9 stk. åbne godsvogne (P 221-229) samt en sneplov – fra Frederiksværkbanen: 1 stk. diesellokomotiv (M 10), 6 stk. personvogne (5, 7, 52, 54, 55, 2547), 1 stk. post- og rejsegodsvogn (75), 2 stk. skinnebusmotorvogne (Sm 1 og Sm 3), 3 stk. skinnebuspåhængsvogne (Sp 1-3) og 1 stk. skinnebusbagevogn (Sb 1). Frederiksværkbanen håber at kunne anskaffe endnu ét Y-togsæt (Ym og Ys) og en ny rangertraktor til Frederiksværk station. Kregme station skal indrettes som fjernstyret krydsningsstation.

HHJ: CP-vogn »nr. 2«, der anskaffedes i 1970 (CP 3258), er nu HHJ C 52; EH 6863 (»Jernbanen«, nr. 2/70 – side 11) er nu HHJ E 72.

HP: Diesellokomotivet, der anskaffedes fra Aalborg Privatbaner: AHB ML 3202 er nu HP 15. Banen har af DSB købt EH 6765 – nu HP E 86.

HTJ/OHJ: Skinnebusmotorvognen, der indkøbtes fra TG/J (»Jernbanen«, nr. 2/71 – side 9), er efter istandsættelse (opmaling og montering af sæder fra SJ-personvogn (3322) – se nedenfor) i trafik som OHJ S 42 (deraf kan udledes, at de fra Aalborg Privatbaner købte motorlokomotiver: ML 1209 og ML 5203 får numrene 40 og 41). Fra SJ er indkøbt to nærtrafik-bogiepersonvogne (med Heddin-bogier): B6G (Bo6c) 3322 og B6G (Bo6a) 3830; vognene, der er bygget af »Kockums« i Malmö i 1941 hhv. 1947, sættes efter istandsættelse og delvis ombygning i trafik som OHJ S 234 hhv. B 234, den sidstnævnte vogn blev efter opmaling og midlertidig klargøring sat ind i pinsetrafikken.

LJ: Banen har i 1971 ophugget følgende vogne: H 121 (tidl. H 171/MTJ H 52), I 113, Qgs 131, 132, Q 157 (undervogn bevares), 160, 171 og Pj 277 (tidl. DSB Pj 16783).



Lollandsbanens »nye« rangertraktor: LJ 14 (Jung 11490/1951) (tidl. TKVJ M2/Degerfors) med påmonteret snenæse (se »Jernbanen«, nr. 2/71 – side 9).

Foto: P. Thomassen.

VNJ: CP-vognene, der indkøbtes fra DSB, er nu litereret: C 34 (CP 3244) og C 35 (CP 2835).

VL TJ: Banen har af DSB købt CP 3214, der litereres C 3; der er monteret »Webasto«-oliefy i vognen.

☆

Maskinfirma »Toppenberg«, der rykkede ind i Aalborg Privatbaners værksteder efter driftens ophør, har solgt »Breuer«-dieseltraktor FFJ M 1207 (»Klædeskabet«) til DSB; man skal dog ikke vente at se den i statsbanernes driftsmaterielfortegnelse. Skal traktoren ikke »kanibaliseres« til reservedele, er MHVJ »liebhaber«, hvis en chance engang viser sig herfor. »Veteranbanen Bryrup-Vrads« har af DSB lejet F 665 for at klare sommerens trafik, medens banens eget damplokomotiv er under reparation.

»Privatbanerne« redigeres af P. Thomassen.

Foreningsnyt

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:

Overlærer Bent Dyrholm,
Konsulent Erik B. Jonsen (næstformand),
Lærer Ole-Chr. M. Plum,
Afdelingsingeniør H. O. Thorkil-Jensen,
Arbejdsformidler S. Thstrup-Christensen,
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:

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

DJK's fynske afdeling:

Arbejdsformidler S. Thstrup-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 20. juni: Særtog for fotografer og jernbaneentusiaster på Mariager-Handest Veteranjernbane fremført af damplokomotiv HV nr. 3.

Planen for turen ser således ud:

Mariager afg. kl. 10.00
Handest ank. kl. 11.20

— — —

Handest afg. kl. 11.40
Mariager ank. kl. 12.30

Fotostoppene arrangeres på turen fra Mariager til Handest, hvor lokomotivet kører retvendt.

Billetpris: Tur/retur kr. 7,00. – Enkeltbillet kr. 4,00.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til MHVJ's informationstjeneste: Tlf. (08) 54 10 59 og (09) 45 12 82 eller skriftligt ved K. Bertelsen, Skolevænget 25, 9550 Mariager.

Søndag den 22. august: Udflugt på strækningen Malmö (Södervärn)–Falsterbo, hvor driften indstilles samme dag.

Alle nærmere oplysninger om tider, priser m.v. kan rekvireres pr. brev (vedlagt 60-øres frimærke) fra **Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet, Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund**, fra medio juli – sidste tilmeldingsfrist: Mandag den 16. august.

Bededagsturen set fra HV 3

Benyt Dem af tilbuddet! En virkelig kvalitetstur! – Det var nogle af udtrykkene, der blev anvendt i forbindelse med bekendtgørelserne om turen i bededagsferien. Om det var rigtigt, set fra turens betalende deltagers side vides ikke, men for de agerende var turen en oplevelse af de mere ualmindelige.

Forud for turen var der sket meget. Driftsbestyreren havde drøftet sagen med bestyrelsen, og han lavede køreplansskitser, som blev regnet igennem, ændrede, kasserede og atter taget til nåde. Et billede begyndte at tegne sig for de impliceredes øjne. Med billedet begyndte problemerne. – Hvilke

køretøjer skulle deltage i den lange rejse?

Maskinbenyttelsen gav sig selv. HV 3 skulle afprøves, men »uden mad og drikke duer helten ikke«. Med andre ord: Hvilke muligheder var der for at skaffe kul og vand undervejs? Nu kan disse ting ikke fås ret mange steder, altså måtte vi selv medbringe dem.

Dette blev årsagen til den lidt mærkelige oprangering: Lok + Ze + H + 3 C. Da skitsen var klar, begyndte opsætningen i virkeligheden. Nogle vogne henstod i Randers, og lokale medlemmer klargjorde dem der. HV 3 stod udtørret i Nørresundby med en havareret kofanger efter kollision med en skinnebus på Arden station. I personvognene skulle der installeres el-belysning, og tankvognen skulle have påmonteret tilslutninger, således at der kunne tages vand fra begge ender. Vinteren trak ud, og der blev kun kort tid til arbejdet, der afsluttedes kort efter, at vi var begyndt at skrive maj.

Om fredagen ankom C 11 fra APB, og toget blev samlet, omend man havde nogle problemer med bremsesystemet på vognen. Alt var dog i bedste orden ved lodsens ankomst, og afgang fra Nørresundby Havn var rettidig.

Efter få hundrede meters kørsel kom den første forsinkelse. Signalet til broopkørslen indtog en mærkelig stilling, og da der var tvivl stoppede vi. Telefonledningen var dårlig, og først da en stafet fra stationen var nået frem, kørte vi med ÷ 10 min til Aalborg.

HV 3 kunne dog godt hente en forsinkelse ind, og ved ankomsten til Skørping var forsinkelsen kun ÷ 4 min. Kl. 14.00 var der planmæssig afgang og efter ophold i Hobro 14.32–15.02 for overhaling af tog 70, var vi i Fårup kl. 15.20.

Her fik kulsjakket ildlåben med kulyldning efter system MHVJ, og vandforsyningen fra ESSO-vognen gennemprøvedes. Efter tilkobling af M 1 + B 11 + M 1210 fortsattes til Randers.

Motortog, der skulle køre særtog til Mariager med en firmaudflugt, afkoblede her, og efter en fuldstændig planmæssig kørsel ankom vi til Langå kl. 17.10.

I Langå tog vi vand til både maskine og tankvogn. Hårdheden bestemtes, og der tilsattes Nalco ABB i nødvendig mængde. Tak til alle i Langå for udmærket bistand med remise, rangering m.v.

Lørdag fyredes op så betids, at oprangeringen var klar kl. 12.00, og under klargøringen havde vi flere besøgende. Til de besøgende, som ikke syntes om maskinen og dens bemaling: »Vi kunne ikke gøre det bedre, og vi tror, at det var jer, der lige bestemt manglede bag penslerne. I skal være velkomne, når vi om føje tid – om alt går vel – skal i gang med FFJ nr. 34!«

Turen til Varde gik nogenlunde planmæssigt, når man blot konstaterer, at fotostoppene havde tendens til at vare for længe. I Varde var det meningen, at HV 3 skulle i hus hos privatbanerne. Det kom den imidlertid ikke. Derimod lykkedes det efter diverse misforståelser m.v. i løbet af aftenen at få hold på personale, udrustning o.s.v., som var blevet spredt for alle vinde umiddelbart efter ankomsten.

Søndag fortsatte turen til Nr. Nebel, og undervejs holdtes de obligatoriske fotostop. Efter ankomsten til Nr. Nebel fortsatte deltagerne med skinnebus til Nymindégab, mens vi andre begyndte en kamp for at skaffe vand til maskinen. Med hjælp fra en vaks Falck-mand fra Varde fik vi så meget, at vi kunne klare os til Skjern, som var næste vandtagningsstation.

Kl. 12.30 var toget tilbage i Varde, hvor der holdtes spise-pause inkl. eftersyn af maskine og vogne. Specielt undersøgtes en sprængt pufferfjeder, som det besluttedes at udskifte i Skjern.

Imellem Varde og Silkeborg skulle der krydses med fem tog, og i Herning skulle sjællænderne i selskabet skifte til tog 1732 med afgang 17.02.

Det var en meget stram 60 km plan. Alligevel lykkedes det at sætte toget ved perron som bestemt kl. 16.58 i Herning og

kl. 18.00 i Silkeborg.

- Fra Silkeborg gik det op og ned ad bakkerne med lodsen som fører. Det var hans sidste tur på denne strækning, hvorfor vi syntes, at han skulle slutte med manér. Under denne del af turen kunne vi på maskinen se, hvad strækningskendskab betyder. Fyrbøderne fik ordre til at strække hals for signaler, som først blev synlige fra maskinens venstre side.

Ved indkørslen til Laurbjerg var der stop og ryk frem – givet fra armsignal. Da den normale toggang ikke måtte sinkes, måtte vi pænt vente til tog 1084 var passeret. Det gav ÷ 3 min. til Langå.

Tilbage er der så kun at sige tak til alle tjenestegørende. Ligeledes tak til lodsen for samvær og tips. Tak til alle dem, der ekstraordinært bemandede stationer og skinnecykler på vor vej.

Endelig til turdeltagerne: Måske bemærkede man, at ingen af de tjenestegørende var bevæbnet med fotografiapparater. Derfor beder jeg på samtlige tjenestegørendes vegne om, at vi får mulighed for at købe kopier af nogle af optagelserne. Send evt. prøvebilleder til gennemsyn til **E. Hedetoft, Maagevej 14, 9000 Aalborg.**

Tak.

E. H.

Jernbaneskole, vinteren 1971–72

Som det vil være dette tidsskrifts læsere bekendt gennemførtes sidste vinter et kursus i »**Elementær jernbanelære**«. Et godt bevis på den interesse, der var for kurset, fremgår af den omstændighed, at elevantallet var det samme ved afslutningen som ved kursets start, men i øvrigt kom det også til udtryk i de udtalelser, som deltagerne afgav efter kurset, at det havde været både interessant og udbytterigt.

Hovedvægten var lagt på det sikkerhedsmæssige, det vil sige en grundig gennemgang af sikkerheds-, signal- og rangerreglementerne, men yderligere behandlede emner som sporbygning, faste anlæg, rullende materiel med særlig vægt på trækraften (også damploko), køreplaner m. v. Kort sagt et alsidigt program, der sluttede med besøg på Jernbanemuseet. Det gode udbytte må nok tilskrives kombinationen af dygtige lærere fra DSB's jernbaneskole og et hold meget interesserede kursusedtagere, der efter kurset gav udtryk for ønsket om et videregående kursus.

Og hvilke muligheder bliver der så i den kommende vinter?

Først og fremmest er der planlagt et tilsvarende begynderkursus »**Elementær jernbanelære**« for de, der sidste år gik forgæves, fordi de betænkte sig for længe. Yderligere bliver der nok plads til nogle få mere, som reagerer hurtigt på invitationen. Der bliver givet STOP ved 25 deltagere.

Programmet vil stort set blive som sidste vinter.

Yderligere er planlagt et kursus for »viderekomne« – »**Jernbanelære II**«, som primært henvender sig til sidste års kursusedtagere. Det foreløbige program omfatter emnerne: Jernbanens historie, Jernbanernes fremtid, Trækraft (før, nu og i fremtiden), Vogne (før, nu og i fremtiden), Sikringstjeneste, Søfartsvæsen (færger), Køreplaner og Togplaner.

Ved tilmelding til dette kursus anmodes deltagerne om at anføre:

1. hvilke af de anførte emner, der har størst interesse,
2. andre emner, der eventuelt ønskes behandlet.

Det endelige program bliver først fastlagt, når disse oplysninger foreligger, idet man vil søge at tage hensyn til de fremkomne ønsker, dog må man naturligvis ikke regne med, at et emne optages til detaljeret behandling, fordi en enkelt deltager har foreslået det.

For begge kurser gælder, at undervisningen finder sted en aften ugentlig – formentlig tirsdag – fra først i oktober til midten af februar, i alt 15 gange 2 timer. Man håber igen i år at kunne få lokaler på Godsbanegården, men der foreligger endnu ikke endeligt tilsagn.

På grund af ændringer i loven om fritidsundervisning vil

indmeldelsesgebyret desværre i år blive noget højere end hidtil. Man kan ikke på nuværende tidspunkt opgive nøjagtig pris, men må formentlig regne med et beløb på 80 kr. pr. deltager.

Tilmelding til kurserne sker skriftligt til **E. T. Jensen, Grønnehøj 27, 2720 Vanløse**, og må være fremsendt inden den 1. august af hensyn til den endelige fastlægning af programmet. Tilmeldte vil umiddelbart efter 1. august modtage besked om nøjagtig kursustidspunkt og -sted.

ETJ

Ny DJK-bog:

ALTONA-KIEL

Christian den Ottendes Østersø-Jernbane.

Træk af dens historie 1844–1864,

ved E. L. Parbøl.

Meget få gentaget skandalen på dette tidspunkt, hvor Wilckes bøger om HAJ har forøget interessen for landets sydligste baner. Jo, Altona-Kiel jernbane var en dansk bane indtil 1864!

Bogen indeholder en stor mængde næsten ukendt stof, som det har været et ganske betydeligt arbejde at samle sammen, og den giver et fortrinligt indblik i forholdene i jernbanernes første barndom.

For ikke at få gentaget skandalen med »løsladesystemet« i DJK 29 er DJK 30 heftet. Den er på ca. 60 sider og indeholder 20 illustrationer.

Prisen er 19 kr. Ved bestilling bedes blot opgivet »DJK 30« eller »Altona-Kiel«; beløbet for bogen + porto 50 øre bedes indsat på postgirokonto 6 73 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

For de, der endnu ikke har fået kompletteret DJK's bogserie, kan meddeles, at de fleste af DJK's tidligere bøger (indtil nr. 20) vil være udsolgt inden årets udgang.

P. T.



Plakat fra Museumsbanen

Museumsbanen Maribo-Bandholm har i år ladet fremstille en smuk plakat i format A 2 (42×60 cm). Plakaten, der er et stort fotografi af lokomotiv nr. 3, »Faxe« i Merretskov med tekst påtrykt med rød farve tilbydes hermed »Jernbanen«s læsere. Prisen (inkl. paprulle og forsendelse) er kun kr. 6,50. Begrænset oplag.

Endvidere har man i samarbejde med Salgsafdelingen fremstillet en tjenestekøreplan for banen. Denne er på 11 sider (A 5) med kartonomslag. Af indholdet kan nævnes: Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger, skematisk fortegnelse over driftsmateriellet ved Museumsbanen m. v. Prisen for denne er kr. 3,50 (inkl. forsendelse).

Ovenstående kan bestilles ved indsættelse af beløbet på postgirokonto 17 91 76, adresseret til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzausgade 9, 4. tv., 2200 København N.**

Danmarks jernbaner i 125 år

Denne bog, der er blevet udarbejdet af DJK-medlemmer, har de fleste sikkert hørt omtalt; en nærmere præsentation af indholdet skulle derfor ikke være nødvendig. Det kan imidlertid være på sin plads at nævne, at bogen kan bestilles gennem DJK til den ordinære forudbestillingspris ca. kr. 110,- (inklusive moms og forsendelse) ved at sende navn og adresse til: **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzausgade 9, 4. tv., 2200 København N.** Bogen samt en regning vil blive tilsendt, så snart den udkommer.

Danske Statsbaners

person-, post-, og rejsegodsvogne 1971

PERSONVOGNE

Stationering:				Sjælland og Lolland-Falster		Jylland og Fyn		
Bogstav- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	Litraet i alt
		1. kl.	2. kl.					
S	89-51	1)	-	001	1			1
A	18-80	48	-	000-003, 005, 007	6			
A	18-84	48	-	004, 006, 008-014	9			15
Aeh/	17-61	42	-	185, 187, 189	3			3
AByh	38-61	18	40	186, 188, 190				
Afh	17-61	56	-	341-350				10
Ah	17-21	42	-	011-016, 024-036, 071, 072	21	017-023	7	
Ah	17-61	42	-	046-052	7	037-045	9	44
An	18-84	64	-					
AB	39-80	24	40	000-019	20			20
ABh	38-21	18	42	257, 258, 260	3			
ABh	38-21	18	40			268, 270	2	
ABh	38-61	18	40	279-285, 287, 288	9	253, 273-278, 289-292, 297, 305-308, 311, 312	18	32
ABhl	38-21	18	40			261-267, 269, 271, 272	10	
ABhl	38-61	18	40	244-247	4	251, 254, 302	3	17
ABv	38-61	18	40	286, 321-330	11	241-243, 248-250, 252, 255, 293-296, 298-301, 303, 304, 309, 310, 331-340	30	41
ABxh	38-21	12	48			391-398	8	8
B	20-80	-	80	300-319, 325-339	35	320-324	5	
B	20-84	-	80	017-025, 027, 029, 031, 033, 035, 037, 039, 041, 043, 045, 047, 049, 051, 053, 055, 057, 059, 061, 063, 075, 077, 079, 081, 083, 085, 087, 089, 091, 093, 095, 097, 099, 101, 103, 105, 107, 109, 111, 113, 125, 127, 129, 131, 133, 135, 137, 139, 141, 143, 145-151	65	000-016, 026, 028, 030, 032, 034, 036, 038, 040, 042, 044, 046, 048, 050, 052, 054, 056, 058, 060, 062, 064-074, 076, 078, 080, 082, 084, 086, 088, 090, 092, 094, 096, 098, 100, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114-124, 126, 128, 130, 132, 134, 136, 138, 140, 142, 144	87	192
Bf	27-65	-	60	321-330	10	331-340	10	20
Bg	29-63	-	72	059, 063, 064, 066-077, 149-153, 164-168, 170-174, 185-188, 190-194, 196-199	43	049-052, 054-056, 079-081, 083-091, 095, 097, 098, 154-156, 158-163, 175-178, 181-184	39	82
Bgc	59-64	-	45	000-008	9			9
Bgh	29-63	-	72	111-129	19	109, 110, 130-144	17	36
Bghl	29-63	-	72	145-148	4			4
CC †)	29-63	-	72	061, 062, 065	3	057, 082, 092-094, 180	6	9
Bgoh	29-64	-	68	201-203, 211, 212	5	204-210	7	12
Bhl	29-25	-	71			400-404	5	5
Bhs	29-27	-	73	820, 822, 824, 826	4	821, 823, 825, 827-829	6	10
Bjh	29-24	-	72			301-308	8	8
Bn	20-84	-	80					
Bns	29-84	-	74					
Buh	89-25	-	2)	700, 702-704	4	701	1	5
BD	82-80	-	48	020-029	10			
BD	82-84	-	48	011, 013, 015, 017, 019	5	000-010, 012, 014, 016, 018	15	30
BDh	82-24	-	44	259, 260, 264-271, 275, 276	12	261-263, 272-274, 277-280	10	22
BRh	85-24	-	16			281-290	10	10

†) CC 29-63, 061, 062, 065, 180 er (pr. 31/3) under ombygning til ligge-
vogne, litra Bgc.

1) Kongevogn.

2) Udflugtsvogn(e).

Stationering:				Sjælland og Lolland-Falster		Jylland og Fyn		
Bogstav- litra	Cliffer- litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	Litraet i alt
1. kl.	2. kl.							
CI *)	29-25	-	87	531-537, 539-543, 545-571, 573-575, 577-587, 589, 591-600, 603, 604, 607, 609, 611-621	79	501-516, 518, 520-523, 526-530, 622-631	36	115
Cle	82-25	-	61	674-685, 691-694	16	670-673, 686-690, 695-699	14	30
CII	29-26	-	87	481-500, 632-638	27	476-480	5	32
CIs	29-27	-	87	701-712	12	713-718	6	18
CO	-	-	3)			2702	1	1
CP *)	-	-	74			2801, 2802, 2806, 2829, 2833, 2834, 2836, 2839, 2845, 2846, 2848, 2851, 2852, 2853, 2855, 2864, 2870, 2871, 2872, 2875, 2878, 2886, 2888, 2889, 2891, 2893, 2895, 2897, 2906, 2911, 3205, 3206, 3207, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3231, 3232, 3234, 3236, 3237, 3240, 3242, 3245, 3248, 3249, 3250, 3257, 3301	58	
CP	-	-	68			2814, 2815	2	
CP	-	-	64			2912, 2913	2	
CP	-	-	69			2918	1	
CP	-	-	70			2921, 2922, 2927	3	
CP §)	-	-	3)	2910	1			67
CPL	-	-	74			3241, 3247, 3251, 3254, 3255	5	5
CPS	-	-	70			3228, 3229, 3235, 3239	4	4
CRS	-	-	4)	3602	1			1
I alt					468		450	918

REJSEGODS- OG POSTVOGNE **)

Dah	92-28					100-108	9	9
Dh	92-68					001-032	32	32
Dk	-					6101, 6102, 6103, 6104, 6105, 6106	6	6
ECO	-			6280	1	6212, 6239, 6242, 6256, 6265, 6267, 6284, 6286, 6291, 6299, 6304, 6310	12	13
DPh †)	91-28			139-147	9	148-150	3	12
P	90-84			800-811	12	812-814	3	15
Pa	90-28			001-003	3	004-015	12	15
Pbh	90-28			101-104	4			
Pbh	90-68					106-110	5	9
Ph	90-68			201-213	13	214-221	8	21
Pk §)	-			5906, 5908, 5910, 5911, 5912, 5913	6	5914, 5915, 5916, 5917, 5918, 5919, 5920, 5921	8	14
Pmh	90-68			701-709	9	710-713	4	13
I alt					57		102	159

*) CI 29-25, 560, 604, 607, 609, 611 og CP 2878, 3207 er specielt udstyret for anvendelse i udflugtstog.

**) Vogne af hovedlitra D (E) er rejsegodsvogne; vogne af litra DPh er kombinerede rejsegods-, postbureau- og postpakvogne, litra Pk og Pmh er postpakvogne, øvrige vogne af hovedlitra P er postbureau- og postpakvogne.

§) Vogne af dette litra med stationering: Sjælland og Lolland-Falster har »Værkstedsområde vest« (Århus).

†) Vogne af dette litra med stationering: Jylland og Fyn har »Værkstedsområde øst« (København).

3) Udstillingsvogn.

4) Særligt formål (styrevognsforsøg).

Følgende vogne er/har:

Stålvogne: Vogne med nummer angivet med »fed« type i denne oversigt.

RIC-mærke (»Regime 51«): Litra S, A, AB, B, Buh 89-25 701, BD, BDh 82-24, 261-263, BRh og Dh 92-68, 001-006, 021-024.

Elektrisk varmeanlæg: Litra A 18-80, 000-003, 005, 007, AB, B 20-80, 300-339 og BD 82-80, 020-029.

A+B styreledninger: Litra S og Bf 27-65 321.

A+B+C styreledninger: Vogne med underlitra »l« og »s« / »L« og »S« (3. el. 4. bogstav).

Fortegnelse over driftsmateriellet I

Danske Statsbaner har givet tilladelse til, at der gennem foreningen sælges et begrænset antal eksemplarer af 1970-udgaven af »Fortegnelse over driftsmateriellet I«.

Bogen, der er et ringbind i format A 4, indeholder 75 planer af motorlokomotiver, -vogne, traktorer, person-, post- og rejsegodsvogne + »Tillæg 1971« på 34 sider (nummernøgle med tekniske oplysninger m. v.). Senere tillæg vil kunne fås gennem foreningen.

»Fortegnelse over driftsmateriellet I« koster kr. 98,00 (inkl. moms og porto) og bestilles ved indsættelse af beløbet på postgirokonto 17 91 76, adresseret til Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzausgade 9, 4. tv., 2200 København N – senest den 1. august. (Foreningen kan kun disponere over et begrænset antal eksemplarer, og bestillingerne vil derfor blive effektueret i den rækkefølge, de er indgået – på én gang – i dagene efter den 1. august. Kan behovet ikke dækkes, vil »de sidste betalere« selvfølgelig få beløbet tilbagebetalt.)

EBJ/OCMP

Gode fotografier søges

Frank Stenvall, Köpenhamnsvägen 47 a, S-217 71 Malmö, Sverige, kendt for udgivelsen af årbogen: »Nordens Järnvägar«, søger til dennes 1970-udgave gode jernbane-motiver fra Danmark (optagelser fra 1970). »1970-udgaven« udkommer til efteråret – så eventuelle fotos må være redaktøren i hænde senest den 1. august. Om et par uger udkommer i øvrigt en anden »Stenvall-nyhed«: »Danmarks Jernbaner 1960–1969« (se annonce andetsteds i tidsskriftet); »Norden Järnvägar 1969« kan stadig fås ved indsættelse af sv. kr. 20,00 på svensk postgirokonto 63 21 47 – 5 (ovennævnte adresse).

☆

Generalforsamlingen 1971

foreningens jubilæum havde sendt et telegram med en check, og for jubilæumshilsenerne i øvrigt. Han mente, disse burde have været omtalt i »Jernbanen«. **John Jensen** beklagede Chorfitzens afgang fra arbejdet i Maribo.

Formanden erklærede sig enig med Chorfitzen i, at jubilæumshilsenerne burde have været nævnt i »Jernbanen«. Herefter godkendtes formandens beretning, og der blev givet decharge for regnskabet.

Kontingentet for 1972 fastsattes uforandret til kr. 35,- (for medlemmer under 18 år til kr. 25,-).

Til punktet »Valg af formand« var der ikke indkommet forslag, så **Birger Wilcke** genvalgtes ved akklamation. Til besættelse af de øvrige poster i bestyrelsen var indkommet flere forslag. Efter at der var udpeget tre stemmetællere foretoges skriftlig afstemning, der viste følgende resultat:

E. B. Jonsen	85 stemmer (genvalg)
M Bruun	80 stemmer (genvalg)
O.-C. M. Plum	42 stemmer (nyvalg)
S. Thoke-Jensen	34 stemmer
E. Sevaldsen	9 stemmer
Niels Jensen	8 stemmer

Til suppleant for bestyrelsen var der ligeledes indkommet flere forslag. Der var undtagelsesvis to suppleantposter ledige, den ene for den normale toårige periode og den anden for kun ét år. Sidstnævnte var blevet ledig, da P. Yhman rykkede op i bestyrelsen i stedet for B. Chorfitzen. Den skriftlige afstemning gav følgende resultat:

P. Skebye Rasmussen ..	79 stemmer (genvalg)
O. Meyer	65 stemmer (nyvalg for ét år)
J. Koefoed	20 stemmer

Som revisor genvalgtes **B. Ibholt** og som revisorsuppleant **Th. Ring Hansen**.

Til dagsordenens punkt 6 »forslag« var ikke indgået indlæg.

Under »Eventuelt« talte **Urban Thiel** om glæden ved at have jernbanen som hobby, og han overbragte som hilsen fra SJK en »ångvissla«, en blank messing-lokomotivfløjte. **K. Vahl** anbefalede medlemmerne at tænke på fonden til opførelse af en remise i Mariager (se side 15 i »Jernbanen«, nr. 4/71). **S. Thoke-Jensen** takkede medlemmer og bestyrelse for tillid og samarbejde i de år, han havde været medlem af bestyrelsen. **John Poulsen** rejste forskellige spørgsmål, bl.a. om en endnu bedre kommunikation mellem bestyrelse og medlemmer. Han savnede bl.a. en fortegnelse over det af DJK ejede jernbanemateriel. **O.-C. M. Plum** takkede for den tillid generalforsamlingen havde vist ham ved at indvælge ham i bestyrelsen.

På den gen- og nyvalgte bestyrelses vegne takkede formanden for valget. Samtidig takkede han **E. T. Jensen** for at have arrangeret et aftenskolekursus for foreningens medlemmer på jernbaneskolen. Sluttelig takkede formanden **B. Sundahl** for hans udmærkede ledelse af generalforsamlingen.

Generalforsamlingen sluttede kl. 13.10.

Referat ved Poul Skebye Rasmussen.

Med Veteranjernbanen Maribo-Bandholm kører De igennem Knuthenborgs skove - til fods eller i bil kan De opleve

Knuthenborg Safari Park

dyr, træer og planter fra hele verden omgivet af 8 km granitmur og Smålandshavet

Et rent giraffenland

Alt til gas og el
Garanti - Kvalitet
Service

(06) 541377



(06) 541377

Kosangas, Århus Landevej, 8300 Odder

Hads-Nings Herreders Jernbaner



»THE RAILROADER«

Et tilbud til alle jernbaneentusiaster

*16 herlige dage i Schweiz -
fascinerende rundrejse med
det nyeste - det ældste - det
højeste - det sjoveste - trans-
portmidler af alle typer.*



*Udførlige oplysninger i brochu-
ren, som fås hos alle DSB-rejse-
bureauer eller direkte hos*

VED VESTERPORT 5, 1612 KØBENHAVN V, (01) 12 29 21

N.B. 14. november 1971

Studietur til Sydamerika - en uforglemmelig oplevelse



BRESUNDSBÅDENE

LOHMANN RASMUSSEN
Maskinfabrik

Hjallesegade 51
ODENSE
Tlf. (09) 964511

Drejer det sig om spejlrefleks, så tal med

FOTO-Special

Østergade 19, MARIBO

Vi har film til alle formål - også til
futtoget.

Tlf. (03) 880717

A/S P. HATTEN

tange & taasby

Andelsbanken

Østergade 28
7600 STRUER
Tlf. (07) 850677

RESTAURANT

BANGS HAVE

helt naturligt . . .

I Restaurant Bangs Haves naturvenlige selskabslokaler vil De finde den smukke ramme for Deres forretningsfrokost - privatfest - foreningsarrangement - her vil De hygge Dem, det er helt naturligt i Bangs Have!

Det er nemt - det er hurtigt - det er billigt

HUSK:

Hver lørdag stor festaften - altid de bedste orkestre!

Diner transportable

BANGS HAVE Tlf. (03) 881911
Maribo



*Vores rullende værksted
kommer til Dem*

Bennys autoruder

*Alt i autoruder,
tætning og montering af sideruder
i varevogne*

789011

2650 Hvidovre, Egevangen 140, 2. tv.

HAASE

BOGNYT - juni 1971

Blandt nyhederne vil vi fremhæve:

A.Dijkers: de R.T.M. Tilbundsgående værk om de lette trambaner mellem Rotterdam & øerne i Rhindeltaet. 257 s. 47 fotos. 4 store kort. Tabeller & grafer. 105 tegn. af rullende materiel. Indb. Kr. 138,95

F.D.Kegel: U-Bahnen in Deutschland. De seneste års udvikling på 25 systemer. 96 s. 37 fotos. Tegn. & kort. Kr. 55,60

K.k.Österr.Staatsbahnen. Signalvorschriften. Genoptryk af 1913-original. 131 s. Illustreret, også i farver. Kr. 27,90

M.Koch: The Shay Locomotive. Titan of the Timber. Luksusværk om de geardrevne lokos. 488 s. over 600 fot. Data om alle shays. 29 x 23 cm indb. Kr. 258,60

SBB Verzeichnis der Triebfahrzeuge und Steuerwagen. 37 s. tabeller. A5. Kr. 6,20

2 danske titler derudover:

M.Lebech: Storebælt fra smukke til bro. 159 s. ill. Omtrent udsolgt. Kr. 40,50

Linie 7 i Sporvejs-serien. Kr. 32,50

P. HAASE & SØN

DANSK OG UDENLANDSK BOGHANDEL
Løvstræde 8 · 1152 København K · Tlf. (01) 11 59 99

RODSTRUP CEMENSTØBERI

Poul Yndgaard - 5485 Skamby - Tlf. (09) 851010

FLISER

Antal pr. kvm.

50 x 50 cm	3,00 kr.	4
40 x 60 cm	2,90 kr.	4,2
40 x 40 cm	1,95 kr.	6,5
30 x 50 cm	1,80 kr.	6,7
25 x 50 cm	1,50 kr.	8,0
20 x 50 cm	1,20 kr.	10,0
20 x 40 cm	1,00 kr.	12,5
Sekskanter	1,05 kr.	11,7
Halve sekskanter	0,60 kr.	23,4
Knækfliser	3,00 kr.	
Hjørne-knækfliser	3,00 kr.	

Bedst kl. 12-13 og efter 19.30.

Priserne er plus moms.

Levering gratis over hele Fyn.

Åbent lørdag og søndag formiddag.