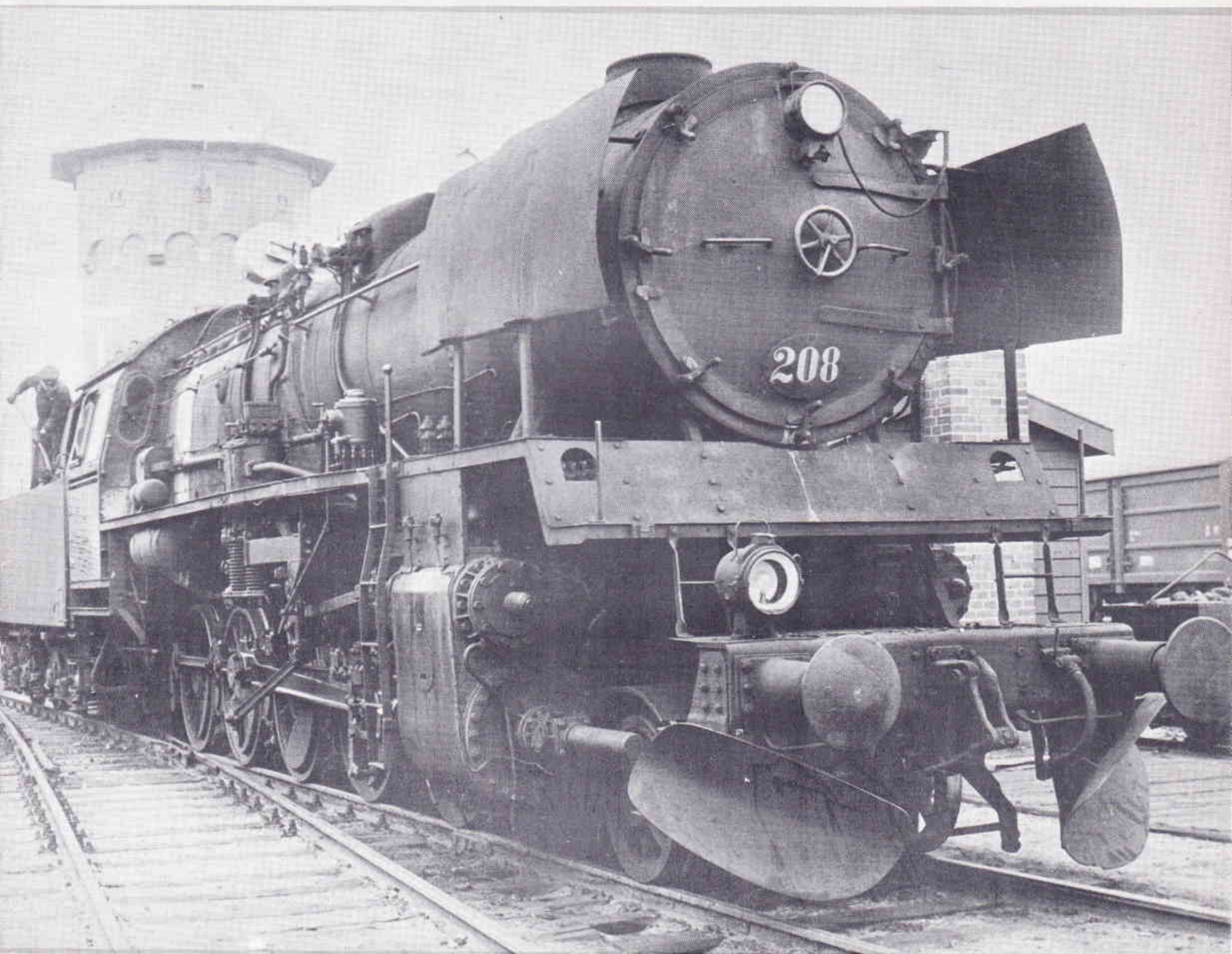


jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **7**
OKTOBER 1971

En historisk kavalkade i billeder og tekst

Danmarks Jernbaner i 125 år

udkommer den 25. november

Ved bestilling inden denne dato gælder forudbestillingsprisen kr. 125,-. Efter udgivelsen er prisen kr. 155,-.

Danmarks Jernbaner i 125 år

indeholder en historisk oversigt på 20 sider, 190 sort-hvide billeder, 48 helsides 4-farve plancher med 80 billeder, 7 helsides kort, 2 helsides trafikudviklings diagrammer, Forord af generaldirektør Povl Hjelt, ialt 200 sider i format 32x24 cm. Indbundet i rødbrunt hellærred med smukt præg på ryg og forside beskyttet af kacheret smudsomslag i fire farver.

Bogen kan bestilles gennem enhver boghandel, gennem Dansk Jernbane-Klub eller direkte fra forlaget (opgiv da venligst nærmeste boghandel).

Danmarks Jernbaner i 125 år

udgives i samarbejde med Dansk Jernbane-Klub.

HERLUF ANDERSENS FORLAG

Kørparken 6 - 2800 Kongens Lyngby - Tlf. (01) 87 60 07



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 9/10
i »Jernbanen«, nr. 5/71.

jernbanen

Nr. 7 - 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,
Annonceredaktører: W. Taasby og
V. Tange,
Nørre Voldgade 9,
1358 København K.
Tlf. (01) 11 08 11.

Tryk:

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

Forsidebilledet:

Portræt af en kæmpe — Danmarks
største damplokomotiv. N 208 klar-
gøres før turen med tog 2043 Ny-
borg-Fredericia Rangerbanegård.
(Nyborg maskindepot — 21/10 1969).
Foto: Claus Nord.

Hvad ønskede læserne?

Der var engang en meget klog jernbanedirektør — faktisk en af landets aller-
første — som var ved at blive stresset, fordi folk bestandigt indsendte klager
over banens køreplan. Han bad da klagerne meddele ham, hvornår de syn-
tes, togene skulle køre, og snart efter kunne han med fryd meddele publi-
kum, at der var kommet næsten lige så mange forslag til nye togtider, som
der var indsendere, hvorfor det måtte være klart, at det ikke kunne nytte
noget at lave om!

Denne fremgangsmåde kunne være nok så fristende for DJK's bestyrelse,
men det var dog ikke derfor, den nu afsluttede spørgekampagne iværk-
sattes.

Der indkom 402 kort — svarende til 35 % af DJK's betalende medlemmer.
(Medlemstallet var pr. 15. september 1971: 1147, hvilket kun er to mindre
end den hidtidige rekord (ved udgangen af 1970)). Den geografiske fordeling
af svarene frembyder intet af større interesse bortset fra, at der kun indkom
ganske få svar fra udlandsmedlemmer p. gr. af visse forsendelsesvanskelig-
heder.

Rubrikken »uændret« (»bekvemmelighedsrubrikken«) medtoges for at
undgå den triste »ved ikke-rubrik«, men den slap vi alligevel ikke for i sta-
tistikken, da 6 % af svarene manglede kryds ved et eller flere spørgsmål.
Ikke mindre end 41 % havde benyttet bekvemmelighedsrubrikken; under
denne skjuler sig tre kategorier af svarere: 1) de, der virkelig ikke ønsker
nogen ændring i det pågældende punkt, 2) de, der ikke har så stor interesse
i punktet, at de ville tage stilling til »flere, færre eller ingen« og 3) ved ikke.
Bekvemmelighedsrubrikken virker imidlertid som et udmærket interesse-
barometer. Læg mærke til, at der er flest krydser i denne rubrik ved spørgs-
mål 3 og 4 og færrest ved industribaner og modeljernbane!

Vi vidste i forvejen, hvad de fleste af medlemmerne foretrak at læse om
og se på: Danske privatbaner, deres historie og det rullende materiel, og nu
blev det yderligere bekræftet — se tallene! Mest overraskende er den store
stigning i interessen for trafikøkonomi og -politik. Da Dansk Jernbane-Klub
fyldte fem år, havde kun nogle ganske få medlemmer angivet, at de havde
interesse herfor, hvilket fhv. generaldirektør P. E. N. Skov lod os høre sin
mening om i sit foredrag ved 5-års festen.

Også interessen for udenlandske baner er taget ganske kraftigt til, og det
er der jo intet mærkeligt i, efterhånden som det danske jernbanenet er
skrumpet så uhyggeligt ind, og for vore mange »steam-fans« er der ikke
meget andet at gøre end at tage sydpå, hvis de vil se damptog.

Industribaner ser ud til at være »the coming thing« — i hvert fald så længe,
der er nogle tilbage. For blot fem år siden fik redaktøren på puklen, når der
havde været en ellers fortræffelig artikel om en roebane, men nu har piben
fået en anden lyd.

(fortsættes på side 5)

Takstforhøjelsesjubilæum

Af P. Thomassen

Når DSB's personbefordrings-takster ændres den 1. november, er det 20. gang dette sker indenfor de sidste 75 år for den billigste vognklasses vedkommende, hvilket vil sige kilometertaksten. Overskriften på denne ydmyge (?) artikel burde måske have været »Takster og billetter«, men jeg vover ikke at indgive vore trofaste læsere falske forhåbninger om, at det er et løsrevet kapitel fra DJKs bogserie. Og der er hverken hjul eller numre i den ... ikke engang trinbrætter.

Når taksterne nu atter forhøjes, er det ikke uden grund. I interviews med generaldirektør Povl Hjelt kunne man forstå, at DSBs takspolitik ikke havde fulgt udviklingen, og deri har generaldirektøren ret. Det har DSB ikke gjort de sidste 60 år! Til stor social gavn har DSB nøjedes med meget moderate takstforhøjelser – som regel mellem 10 og 20 %. Dog måtte der mere til i årene under og efter 1. verdenskrig, nemlig omkring 25 % i 1917 og i 1920, hvor de vanvittige kulpriser ituslog alle danske baners økonomi og lettede konkurrencen for bilerne. At godstaksterne dengang fordobledes et par gange i løbet af få år, kunne ikke skaffe balance, da forhøjelsen blev iværksat for sent. Ved at følge engrospristallet 1913–1920 havde DSB været ca. 300 mill. kr. rigere, og folkeirritationen over afskrivnings-påfundet kunne være undgået eller i hvert fald udskudt til et langt senere tidspunkt. Læs i øvrigt J. T. M. Møllers fem artikler i »Vor Stand« 1930 – de er gode at få forstand af.

Kun ganske få takster er fulgt nogenlunde med tiden, f. eks. banepakketaksterne. Det kan vi først og fremmest takke postvæsenet for, da de to »væsener« ikke gerne skulle konkurrere alt for stærkt mod hinanden. Indtil 1903 kunne en pakke på indtil 5 kg sendes over hele landet for 20 øre; 1927–1939 var taksten 60 øre (indenfor en enkelt takstzone kun 40 øre), men i dag er landstaksten 420 øre. Altså 21 gange 1903-taksten. Stykgodstaksterne er mere komplicerede, men groft taget steg minimumstaksten fra 30 til 520 øre i samme tidsrum (min. 20 kg). Men tager vi billetpriserne, ser det helt anderledes ud. I 1897 (indtil 1903) kostede en enkeltbillet på billigste vognklasse København–Helsingør 1,05 kr.; fra 1922 til 1939 2,20 kr. og i dag 9 kr. Altså ca. 8,5 gange taksten for 75 år siden. Her er tidspunktet inde til at komme med den sædvanlige sammenligning: I 1903 var den almindelige dagløn for en arbejdsmand ca. 2 kr. For dem kunne han rejse fra København til Slagelse, men det skal være en dårligt aflønnet arbejdsmand, der ikke i dag kan rejse til hvilken som helst statsbanestation i Jylland syd for Limfjorden for sin dagløn. Eller omsat i arbejdstimer: I dag skal der arbejdes 7 timer for billetten til Jylland, men i 1903 skulle der pukles ca. 30 timer. Den gang kostede en billet København–Aalborg 5,50 kr., og arbejdsdagen var på 12 timer.

Ved de nu forestående takstændringer nedsættes enkeltbilletprisen (altså kilometertaksten), medens rabatten på dobbeltbilletter bortfalder. Denne trafik har flere

privatbaner benyttet sig af i tidens løb, og – tro det, om De vil – gode, gamle DSB lavede akkurat det samme nummer for 75 år siden! Ved takstloven af 1896 nedsattes kilometertaksten fra 2,5 øre til 2,35 øre pr. km, og det var slut med dobbeltbilletterne. De nye takster trådte dog først i kraft i 1897, men der gik kun godt fem år, før kilometertaksten kom op på 2,5 øre igen, **fordi DSB gav for lidt overskud!**

Kun én gang tidligere siden 1897 er kilometertaksten blevet nedsat, nemlig i 1922. Og det manglede også bare, for kulpriserne var dengang faldet fra ca. 200 kr. pr. ton til knapt 40 kr.

Bortfaldet af rabatten på dobbeltbilletter vil nok vække mest harme i denne omgang. Det var i hvert fald tilfældet i Norge, da man i de første besættelsesår »ryddede op« i takstreglementet: 10 øre pr. km, ingen returbilletter, bort med alle rabatter og omgælder af takstsystemet. Så hårdt gik man ikke til værks her i landet. Søndagsbilletterne inddroges i 1941, men det var også den væsentligste ændring. Efter krigen kom der jo rigeligt af alskens omgælder af takstsystemet: Sports- og andre nye former for selskabs- og grupperejser, særbilletter til diverse udflugtstog, formiddagsbilletter m. v. SAS behøver ikke at betyde noget med luftfart; i dette



Hovedtyper af dobbeltbilletter gennem tiden. Øverst: Indtil 1897 – 1897 – 1911 (der udleveredes to ens enkeltbilletter, når der forlangtes dobbelt- eller returbillet – 1911–1928. Nederst: 1928–1946 – 1946–1956 – 1956–.

Coll. P. T.

tilfælde er det (også) Svensk Alt Sammen. SJs påhit synes at have været forbilledet for DSBs takstpolitik.

Apropos Sverige: Prøv at se, hvad vort broderfolk betaler for at køre med toget. Den sidste takstforhøjelse på 25 % var grove løjer, og den tidligere generaldirektør for Statens Järnvägar havde absolut ret i, at de svenske baners fremtid lå på landevejen. Og der ligger den – af gode grunde, for efter de senere års takstforhøjelser og nedlæggelse af baner i hobetal er folk jo tvunget til at køre på landevejene. Sverige er jo et foregangsland på flere områder; forlængst har man lettet konkurrencen fra bilernes side ved førnævnte foranstaltninger, og nu har man gjort luftfarten til en farlig konkurrent. En togbillet København–Stockholm koster – med samme komfort, som man forventer at finde i en flyvemaskine – 406 kr. (1. kl. og single sovevogn). SAS vil have 386 kr. for en flyvebillet. Selvfølgelig kan man komme billigere med toget til Stockholm – 165 kr. – hvis man vil sidde mindst 8 timer på 2. kl. og ankomme i mere eller mindre nedgjort tilstand.

Men tilbage til den hjemlige begrædelighed: De dyrere dobbeltbilletter. Rabatordningen, som altså nu forsvinder, stammer fra 1928. Dobbeltbilletter var ganske vist blevet genindført i 1911 i visse forbindelser, men uden rabat. Gyldighedstiden er der lavet om på fem gange siden da.

Forhøjelsen af abonnementskortpriserne vil nok blive en belastning for mange faste rejsende med kort mellem to stationer – navnlig for de unge mellem 12 og 18 år (hvis de da selv skal betale deres togkort).

Det skal blive interessant at se, hvor meget takstforhøjelserne kommer til at betyde for DSB. Generaldirektøren er helt på det rene med, at togrejsernes antal og dermed også billetindtægten vil falde efter takstforhøjelsen. Denne skal dog ikke have hele skylden for nedgangen, da en del af den skyldes de mange DSB-strækningers nedlæggelse, og vi kan være sikre på, at en eventuel opgang for DSB-rutebilrejsernes vedkommende ikke modsvarer tabet af rejsende fra de nedlagte strækninger og holdsteder. Vi må i stadig stigende grad indstille os på »svenske forhold«. DSBs fremtid ligger også »hen ad vejen«. Tænk blot på, at der nu er ca. 100 skinneløse »stationer«, bilekspeditionerne (Au). Da Rønde Au blev oprettet i 1954, skrev pressen imponeret, at nu havde landet fået sin første jernbanestation uden skinner. Men Kalvehave-banen havde allerede i 1931 indrettet sådant monstrum i Stege, og for at gå helt tilbage i historien, så oprettedes »Etatsraad Thayssens Contoir« i 1867 som Københavns første bystation under Sjællandske Jernbaner. Her kunne indleveres pakker, gods og indskrives rejsende! Men herom en anden gang.

Hvad ønskede læserne?

Det var med en vis spænding, vi imødeså resultatet af besvarelsen af spørgsmålet om de lande, der ønskedes stof fra. Ikke helt uventet blev det vore nabolande mod syd, »begge Tyskland«, som fik flest stemmer. Kun ganske få ønskede kun stof fra det ene af dem; i DJK har politik jo mindre interesse end damp! At Sverige indgik som nr. 2, kan ej heller undre, men ret overra-

skende var det, at samtlige andre nævnte lande fik så få stemmer, som det fremgår af nedenstående oversigt. – 66 % af svarerne ønskede stof fra udlandet, og 4 % anførte Danmark eller Jylland, selv om dette skulle fremgå af spørgsmål 1 eller 9.

Spørgsmål 9, »Særlige ønsker« medførte en yderst broget, men fornøjelig og meget sigende samling besvarelser, selv om kun knap halvdelen af svarerne havde anført noget her. At opføre samtlige ønsker i denne beretning ville medføre endnu flere ønsker uden foregående spørgekampagne: Spar på pladsen! Der var 70 forskellige, hvoraf de fleste kun ønskedes af ét medlem, og kun ganske få ønskedes af flere end fem medlemmer. Vogntegninger – fortrinsvis i 1:87 – fik 18 stemmer. Flere billeder, bedre billeder, gamle billeder 18, jernbanefærger og færgeruter 11, mere damp 9, stof om andre (også udenlandske) foreninger og veteranbaner 8, sporplaner (stationsplaner) 7, vognhistorie 7, sikringsanlæg 6, bedre bladmeddelelser (om udflugter) i tide 6, jernbaneteknik 5. Blandt de mere opfindsomme kan f. eks. nævnes: »Komparativ og historisk jernbanegeografi med vægt på forholdet: Politik – økonomi versus banestruktur«. Kom an, forfattere! Af de mere barokke var der flere, lige fra porno til sylteopskrifter, og endelig nogle mere abstrakte, men uden tvivl velmente: »Held og lykke«, »at redaktøren ikke må få stress«, »at det må gå som hidtil«. Der var ingen direkte ønsker om mere stof om trinbrætter og billetter. Mærkværdigt.

Næsten alle havde sat X ved et eller flere af ønskerne ved lodtrækningen. Denne har fundet sted, og vinderne har fået det ønskede tilsendt. De heldige var:

En DJK-bog: (859) Bo Schou Petersen, Klævervej 64 B, 6100 Haderslev,
 Publikumskøreplanen 1936: (515) Jørgen Hagger Jensen, Bakkegaardsvej 52a, 9000 Aalborg,
 Tjenestekøreplanen 1920: (36) M. Holsted Larsen, Åhøjen 3, 3400 Hillerød.

Tak til alle indsenderne for udvist interesse for sagen, for ros og ris og ikke mindst for de mange venlige, muntre og opmuntrende bemærkninger på kortene, der viser en udbredt forståelse af bestyrelsens og især bladudvalgets besværligheder.

P. Thomassen.

Resultatet af læserundersøgelsen i »Jernbanen«, nr. 6/71

Indtil 18/9 var indgået 402 kort

	færre	flere	ingen uændr.	intet x	
1. Danske jernbaner i almindelighed .	10	198	2	175	17
Danske Statsbaner	15	196	2	176	13
Privatbaner	11	251	1	127	12
Industribaner	40	180	43	114	26
Jernbanehistorie	19	215	6	150	12
»Jernbanen af idag og imorgen« ...	46	116	30	182	28
Faste anlæg	40	135	13	187	27
Rullende materiel	22	229	4	132	15
Nummerlister over samme	74	96	53	153	25
2. Udenlandske baner i almindelighed	70	128	31	147	26
3. Forenings- og organisationsstof ...	56	44	20	248	34
udflugtsreferater	55	60	24	220	34
4. Museumsbanerne MBJ og MHVJ i alm.	42	89	9	237	25
driften og aktiviteterne på dem ...	54	106	13	194	34
5. Trafikøkonomi og -politik	55	80	87	154	26
6. Interviews	39	83	103	146	31
7. Modeljernbane	18	127	173	59	25
8. Nærtrafik, jernbanebytrafik	26	151	26	176	23

Fra hvilket land ønskes stof?

Tyskland	91
Sverige	47
Danmark	22
England	22
Norge	17
Schweiz	13
Frankrig	11
Norden (Skandinavien)	11
USA	9
Østrig	5
Rusland	4

Europa	4
Østeuropa	3
Italien	3
»alle lande«	3
Holland	2
Jylland	2
Kina	2
Canada	2
Afrika	2
Chile, Pakistan, Indien, Spanien, Rumæ- nien, Australien, oversøiske	1

Jernbanenyt - kort fortalt



DSB Danske Statsbaner

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

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 5 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7738/7238-7742/7242.

Diesel-elektriske motorvogne MO 1878, 1955, 1957, 1980, 1983, 1984 og 1990 er midlertidig overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København (som følge af usædvanligt stort antal utjenstedygtige motorvogne øst for Storbælt - »Centralværksted Århus« har overtaget al revision af MO-vogne).

Følgende damplokomotiv er udrangeret: F 668, følgende 5 stk. diesel-elektriske motorvogne er udrangeret: MK/FK 675/676, 677/678, 681/682, 683/684 (litra'et udgået), MO 1828, følgende 5 stk. elektriske motorvogne er udrangeret: MM 706, 708, 717, 720, 761, følgende 3 stk. styrevogne (for elektriske motorvogne) er udrangeret: FS 906, 908, 916.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 3 stk. personvogne (2. klasse), litra B 20-84 152 - 20-84 154 (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«) samt 31 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 105 - 211 5 135, fra »Centralværksted Århus« er leveret 2 stk. personvogne (2. klasse-liggevogn), litra Bgc 59-64 009 og 59-64 010 (ombygget fra hhv. CC 29-63 061 og 29-63 180) (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«). Fra Sverige er indkøbt (brugt) 1 stk. beholdervogn (privatejet: »Dansk Sojakagefabrik A/S«): 070 1 577, lukket godsvogn Gklms 138 8 016 er solgt og indgået i »privatvogns-parken« (privatejet: »Indkøbsselskabet Danvin«): 022 1 011.

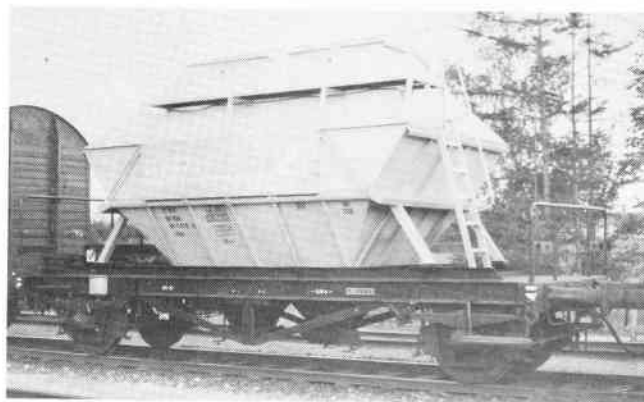
Personvognene AB 39-80 000, 001 og ABh 38-21 257, 258, 260 er overflyttet fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«, og ABhl 38-21 268 - 38-21 272 er overflyttet fra »Jylland og Fyn« til »Sjælland og Lolland-Falster«, i forbindelse med ændrede postvognsløb er Pk 5914-5917 overflyttet fra »Jylland og Fyn« til »Sjælland og Lolland-Falster« og Pmh 90-68 709 fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«. El-varme-udstyr er monteret i A 18-84 004 - 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, 268, 270 - litra ændret til ABhl (jvf. ovenfor).

2 stk. personvogne er udrangeret: Cl, 29-25, 522, 574.

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 7-8/69) og oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1971«, (»Jernbanen« nr. 6/71), kan å jourføres efter ovenstående.

Pr. 30. juni bestod vognparken af:

519 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I april kvartal er der tilgået driften 3 vogne, og der er udrangeret 2 vogne.



De 42 stk. råsukkerbeholdervogne, litra Ud, der benyttes af »Aktieselskabet De Danske Sukkerfabriker«, er for tiden under modernisering. Beholderne overflyttes til Gklms-undervogne med 6,00 m akselafstand (mod tidligere 4,20 m), således at vognene nu opfylder RIV-overenskomstens krav om, at sådan mærkede vogne skal kunne fremføres med min. hastighed 80 km/t (vognene er »s-mærkede« = maks. hastighed 100 km/t); nyt litra Uds. På foto ses Ud-vogn (øverst) og Uds-vogn (nederst).

Foto: Per Topp Nielsen.

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

6713 stk. lukkede godsvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 31 vogne - og en afgang på 103 vogne.

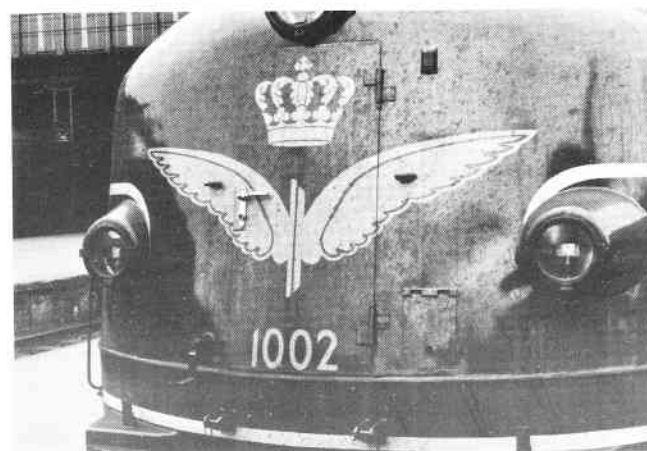
3333 stk. åbne godsvogne. I april kvartal er sket en afgang på 12 vogne.

552 stk. specialvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: Nr. 746, 747 (B/2) »Materialevogne for mekaniseret sporombygningsmateriel« – og en afgang på 1 vogn: Nr. 725 (B/2).

3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt 556 stk. privatejede godsvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: 1 stk. 022 1, 1 stk. 070 1 – og en afgang på 2 vogne: 1 stk. 070 1 (tidl. ZE), 1 stk. 080 0 (tidl. ZM = DSB IKG 24714/ lejemarket ophævet).

I oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1971«, der findes på siderne 17/18, kan kolonnerne »antal vogne« pr. 31. marts à jourføres pr. 30. juni således:

	31/3	30/6		31/3	30/6
Gklm	63	61	Elo	1379	1371
Gklm	295	262	PJ	3	2
Gklm	466	424	PJR	3	2
Gklms	734	724	TD	5	3
Gkm	66	54			
Gkms	315	314			
Hbis	105	136			
IB	5	4			
IF	2	1			
IKG	7	4			
IKT	5	4			
Ucs	39	42			
Ud	31	27			
Uds	11	15			



Udformningen af numrene på trækraftenhedernes front ændres for tiden – ved opmaling, fra den type, Maskinafdelingen har benyttet siden jernbanens barndom (øverst) til ny type – den såkaldte »Overarkitektens normal bogstaver og tal« (nederst). Denne ændring bliver næppe af lang varighed, påskrifter på lokomotiver og vogne skal fremtidig være de i »British Rail Alphabet« anvendte – se tekst-afsnittet.

Foto: Erik B. Jonsen.

Personvognsparken er nu inddelt i vogngrupper – af hensyn til den fremtidige anvendelse:

Vogngruppe I-fjern: 280 (290) vogne af UIC-standardtype Y (med undtagelse af litra Bf), anskaffet 1959–1971 (1974) – forventes udrangeret 1985–2000. Omfatter følgende: 15 (25) A, 20 AB, 195 B, 20 Bf, 30 BD.

Vogngruppe I-nær: 0 (111) vogne af ny type, anskaffet 1971–1974 – forventes udrangeret: 2000. Omfatter følgende: 0 (14) An, 0 (75) Bn, 0 (22) Bns.

Vogngruppe II: 122 (209) vogne af nyere type – omfattende moderniseret (moderniseringsserie 2–15), anskaffet (1949) 1955–1964 – forventes udrangeret 1990. Omfatter følgende: 0 (10) Af (Bf), 0 (16) Ag, 37 (63) ABg (v), 74 (87) Bg, 11 (13) Bgc, 0 (20) BDg.

Vogngruppe III a.: 230 (143) vogne (stål) af ældre type – begrænset moderniseret, anskaffet 1932–1953 (1958) – forventes udrangeret 1975–1980. Omfatter følgende: 3 Aeh-AByh, 10 (0) Afh, 44 (28) Ah, 53 (27) ABh/ABhl, 8 ABxh, 55 (32) Bgh/Bghl/ (CC), 12 (0) Bgoh, 8 Bjh, 5 Buh, 22 BDh, 10 BRh.

Vogngruppe III b.: 208 vogne (stål) af ældre type – storrums- vogne opbygget af nye stålvoanskasser anbragt på gamle træ- bogier (litra Bhs og Cls undtaget) – enkelte vogne moderniseret (litra Bhl og Bhs), anskaffet 1943–1963 – forventes udrangeret 1975–1980. Omfatter følgende 5 Bhl, 10 Bhs, 145 Cl/ CII, 30 Cle, 18 Cls.

Vogngruppe III c.: 75 vogne (træ) af ældste type, anskaffet 1897–1918 – udrangeres 1971–1972. Omfatter følgende: 71 CP/ CPL, 4 CPS.

Vognantallet angiver beholdningen af de enkelte litra pr. 30. juni 1971, eventuelt vognantal i parentes angiver beholdningen af det pågældende litra ved udgangen af 1974 – efter afslutningen af den planlagte anskaffelse/modernisering; der er i tallene – gælder særligt vogngruppe III – ikke taget hensyn til udrangeringer i den mellemliggende periode. Opmærksomheden henledes endvidere på, at a) anskaffelse af yderligere 10 stk. litra A og 30 stk. litra Bn kun er et »investeringsønske«, og at b) modernisering/ ombygning af litra Afh til litra Af eller Bf (gummivulst m. v.) ikke er vedtaget.

Det igangværende moderniseringsprogram for personvogne, der startede i 1966 med en 1. serie (vogne i fremtidig vogngruppe III a.), fortsatte i 1968 med en 2. serie (vogne i fremtidig vogngruppe II) – se »Jernbanen«, nr. 1/68 – side 15 – og afsluttes (1969–1972) med en 3. serie (fremtidig her i tids- skriftet benævnt 3.–15. serie (vogne i fremtidig vogngruppe II) – se »Jernbanen«, nr. 6/68 – side 10 og supplerende medde- lelser i nr. 2/71 – side 7, nr. 4/71 – side 10 og nr. 5/71 – side 8, afsluttes endeligt med ombygning af 7 stk. ABh-vogne til ABg (38–61, 285, 287–292). Underlitra »v« forsvinder således – og underlitra »g« gives betydningen: »med gummivulstover- gang« – for at der kan skelnes mellem sådan udstyrede vogne (vogngruppe II) og vogne med »harmonikaovergang« (vog- gruppe III a.). Det er vel ikke ganske ligetil at følge nævnte moderniseringsprogram – af den grund bringes nedenstående tabellariske oversigt. Ved udgangen af september var de før- ste par vogne i 11. serie afgivet til drift – og de resterende vogne samt vogne tilhørende 12. serie befandt sig i »Central- værksted Århus«. Derudover var Ah 17–61 047 (prototype for »Ag-moderniseringen«) og Bgh 29–63 113 (prototype for »BDg- moderniseringen«) – og ikke som tidligere nævnt ABh 38–61 283 – denne vogn er i øvrigt udrangeret i juli på grund af om- fattende rustskader) indgået i værkstedet.

Moderniseringen (2. serie og flg.) omfatter, som tidligere omtalt, total fornyelse af apteringen (inkl. toiletter – der frost- sikres) ved brug af standarddelementer, bl. a. nye sofaer, for- bedret isolering – og forbedring af vinduer, bl. a. ved brug af

Moderniseringsprogrammet for DSB personvogne af vogngruppe II. §)

I Cvk Ar		moderniseret		Vognnummer (9., 10., 11. ciffer)
Serie nr.	antal - litra / fra - til			
1 a	8 CB	8 Bjh		301-308
1 b	40 CC/CCL	40 Bgh/Bghl		109-148
1 c	9 CD	9 Bgoh		201-207, 211, 212
2 a	40 CC	37 Bg		149-156, 158-166, 170-178, 190-194, 196-199
2 b	1 AV	3 Bgc		000-002=169, 157, 195
3	10 CC	1 ABv x)		286
4	5 AV	10 Bg		050, 071, 074, 076, 079, 083-085, 087, 088
5	13 CC	5 ABv x)		331-334, 337
6	15 AV	7 Bg		049, 050, 054, 055, 059, 185, 187
7	12 CC	6 Bgc		003-008=189, 058, 060, 096, 078, 053
8	10 ABh/ABhl	15 ABv x)		321-330, 335, 336, 338-340
9	10 CC	12 Bg		051, 066, 070, 075, 077, 086, 089, 091, 097, 183, 186, 188
10	10 ABh/ABhl	10 ABv x)		241, 243, 246, 249, 252, 255, 300, 303, 304, 309
11	15 CC	8 Bg		063, 064, 067, 068, 072, 073, 182, 184
12	15 AVL/ABh/ABhl	2 Bgc		009, 010=061, 180
13		10 ABv x)		242, 250, 293-296, 298, 299, 301, 310
14		13 Bg		052, 057, 069, 080-082, 090, 092-095, 098, 181
15		2 Bgc		011, 012=062, 065
		15 ABg		244-247, 251, 253, 254, 297, 302, 305-308, 311, 312
16	7 ABh	7 ABg		285, 287-292
17	16 Ah	16 Ag		037-052
18	8 Bgh	10 Bf		109-116
	12 Bgoh	20 BDg		201-212 xx)
I Cvk Kh				
I	14 AC	14 Ah		030, 037-039, 043-052
11	5 AC	5 Ah		018, 020, 026, 027, 032
18	20 BL/Bf	10 Bf		321-340

x) Litra ændres til ABg

xx) 17 stk. vogne tidligere moderniseret i serie 1 b/1 c.

§) Bf-vogne tilhører dog vogngruppe I; Ah-vogne (med lavere nummer end 037) dog vogngruppe I11.

termoglas. Derudover er vognene (gælder 3. serie og flg.) forberedt for automatisk dørlukning og højttalararrangement (klargjort for anbringelse af 12-koret kabel ved endegavlene); vognene (jvf. nedenfor) i serie 11-15 (18) får endvidere ind- og udstigningsforholdene forbedret (tre trin) - i serie 13-15 (18) trinbelysning og indbyggede slutsignaler.

Den arbejdsgruppe, der nedsattes i foråret (nævnt i »Jernbanen«, nr. 2 - side 7) med det formål at finde frem til »publikumsvenlige« foranstaltninger, har afgivet betænkning; generaldirektøren har herefter godkendt, at der iværksættes en »up-to-date« modernisering af samtlige vogne i vogngruppe I-fjern, d. v. s. samtlige standard-vogne. Der skal foretages følgende komfort- og tekniske forbedringer:

1. ændrede ind- og udstigningsforhold (tre trin),
 2. trinbelysning,
 3. automatisk dørlukning med blokering.
 4. ændret udformning af gavlskydedøre.
 5. indbyggede slutsignaler,
 6. højttalerforstærker - med talested,
 7. udvidelse af toiletter (ved inddragelse af vaskerum - kun på 2. klasse),
 8. taskehylde, puslebord og el-barberstik i toiletter,
 9. frostsikring af toiletter,
 10. nyt betræk (stof) på sofaer,
 11. ændrede varme- og ventilationsanlæg og
 12. forberedelse af montering af automatisk kobling.
- Et antal af standard-vognene er dog »født« med de under 1., 3., 5., 6., 9., 10 og 12. nævnte forbedringer.

Sofaarrangementet (2. klasse) ændres derimod ikke fra 8 til 6 pladser pr. kupé - en sådan ændring kan om nødvendigt foretages senere uafhængigt af de øvrige ændringer; der udføres næppe heller tæppebelægning af kupégulv i 2. klasse - eller af sidegang og endeperroner, forsøgene fortsætter dog - »nærtrafikvogn« CI 29-25 620 har fået »fuld« tæppebelægning.

Vognene i vogngruppe II - d. v. s. vogne af »moderniseringsprogrammet«s 2. serie og flg. - skal ligeledes gennemgå en supplerende »up-to-date« modernisering - for så vidt angår de ovenfor under 1., 2., 3., 5. og 8. nævnte forbedringer -

suppleret med: 13. forøget isolering under vognbund og 14. generator med kardantrek (i stedet for nuværende remtræk til dynamo). Under overvejelse er, om vognene skal forberedes for automatisk kobling samt udstyres med højttalerforstærker (talested); vogne af 2. serie skal under alle omstændigheder forsynes med højttalere og det dertil hørende 12-korede kabel, der bl. a. også anvendes til den automatiske dørlukning (en detalje, der ikke indgik i »moderniseringsprogrammet«s 2. serie).

Der er i juli nedsat en design-gruppe, bestående af repræsentanter for Maskinafdelingen, Trafikafdelingen og Kommerciel afdeling, der skal udarbejde forslag til løsning af følgende problemer vedrørende de personvogne, der indgår i ovennævnte moderniseringsprogrammer:

1) personvognenes indretning specielt med hensyn til togserving samt borde i almindelighed, 2) toiletternes udformning med henblik på opnåelse af bedst mulig plads, hygiejne og komfort, 3) samlet vurdering af alle indvendigt i personvognene anvendte materialer samt disses farver, anvendelse, sammensætning og egenskaber med en afstemning heraf såvel brugsmæssigt som æstetisk, 4) forbedring af personvognsbelysningen i lysteknik og æstetisk henseende. Gruppen skal, af hensyn til kontinuiteten i værkstedernes ombygningsproduktion, afgive betænkning inden årets udgang.

Personvognene - og det øvrige rullende materiel - skal have nye farver - se længere fremme i denne spalte.

DSB vil således i begyndelsen af 1975, når de ovenfor nævnte moderniseringsprogrammer er afsluttede, råde over en personvognspark, der fuldt ud må svare til de rejsendes krav (med den uundgåelige tilføjelse - bortset fra spidsbelastningerne ved højtidene) - men udviklingen stopper ikke hermed. Udviklingsarbejdet med »fremtidens personvogn« er allerede begyndt, et arbejde, der skær under hensyntagen til resultaterne, den forannævnte design-gruppe kommer til, diverse markedsundersøgelser - og ikke mindst - en skelen til det udviklingsarbejde, der for tiden finder sted i Schweiz (hvor en ny type personvogn (»Einheitswagen III«) præsenteres nu i efteråret) og England (nye personvognstyper for »Inter-City-tog«: »Mark II D« og »Mark III« - det overvejes i øvrigt at ombygge en B-vogn efter de engelske storrumsprincipper). »Fremtidens personvogn« vil i første række blive anvendt i de »Inter-City-tog« (»- so ein Ding müssen wir auch haben«), der i halvfjerterne vil sammenbinde landsdelene.

Ved jernbaneulykken i Tyskland den 22. juli, hvor tog 370 »Schweiz-Express« kørte af sporet ved Rheinweiler (nord for Basel), var DSB-personvogn B 20-80 328 (Basel SBB-København H.) første vogn i toget efter lokomotivet; vognen knustes totalt og må desværre betragtes som udrangeret. DSB AB-vognen fra Milano kom for sent til Basel til at kunne indkobles i »Schweiz-Express« og undgik således at dele skæbne med »328«. Den 28. juli forulykkede tog 280 »Alpen-Express« ved Mecklar (syd for Bebra) - her afsporede (nyreviderede) B 20-80 305, hvorved bogierne beskadigedes så alvorligt, at reservebogier måtte rekvireres fra København. De nye bogier påmonteredes vognen i Bebra, hvortil den var slæbt - den sendtes derefter tom til »Centralværksted København«.

☆

I forbindelse med ombygningen af sporanlægget på Skanderborg station bortfaldt spor 4 som togvejsspor den 13. maj. Ombygningen af Hørning station, der er direkte sammenhængende med sporarbejderne i Skanderborg (et nyt midtliggende overhalingsspor skal være etableret på Hørning station, før væsentlige sporændringer kan igangsættes på Skanderborg station), medførte, at spor 1 bortfaldt som togvejsspor den 3. juni.

Af hensyn til bygning af et underføringsanlæg for Vestmotorvejens nordlige gren er der foretaget en midlertidig baneforlægning mod nord i km 15,8–16,3 mellem Glostrup og Tåstrup; det forlagte vestgående nærtrafikspor blev taget i brug den 16. maj – det østgående, den 13. juni; det forlagte vestgående fjerntrafikspor blev taget i brug den 29. juli – det østgående, den 19. august. Bygning af et underføringsanlæg for den østjyske motorvej ved Harte nødvendiggjorde en forlægning mod øst af det sydgående spor mellem km 23,8–24,3 (Kolding–Lunderskov) den 17. maj; det nordgående spor forlagdes allerede den 22. marts.

Ombygningen af Holbæk station er nu så langt fremskreden, at sporene 2 og 3, den 8. juni, kunne forlægges til en ny perron, der er beliggende ca. 25 m syd for den tidligere perron 2; samtidig blev et nyt togvejsspor (spor 2 a) – for OHJ-tog – taget i brug. De gamle togvejsspor (spor 1 – delvis og spor 2 og 3) er fjernet bl. a. af hensyn til fuldførelsen af underføringsanlægget for Valdemar Sejrs Vej (se bilag til »Jernbanen«, nr. 3/69). En stump af det gamle spor 1 – i stationens vestende – anvendes indtil videre af OHJ.

I Herning arbejdes for tiden med sænkning af Skjern- og Holstebrobanerne af hensyn til et aflastningsgadeanlæg (se »Jernbanen«, nr. 7–8/69, side 9). Sænkningen af Skjern-banen er fuldført, og det nye spor mod Kibæk kunne tages i brug den 2. juni, efter at Skjern-togene siden den 19. januar havde benyttet Holstebro-banens spor på et stykke; fr. o. m. den 9. juni gør det omvendte forhold sig gældende, idet Holstebro-togene indtil videre benytter det nye »sænkede« Skjern-spor over en strækning på ca. 1 km.

Der skal ikke udføres flere 72 cm høje perroner (som tilfældet har været ved Korsør stations ombygning), idet denne højde er uhensigtsmæssig nu, hvor der successivt indføres forbedrede vogntrin (tre stik.) på personvogsmateriellet. Fremtidig anvendes to perronhovedtyper på fjernbaner – de lave på 26 cm – og de høje på 50 cm, der hidtil har været benyttet ved ombygninger af købstads- og knudepunktsstationer.

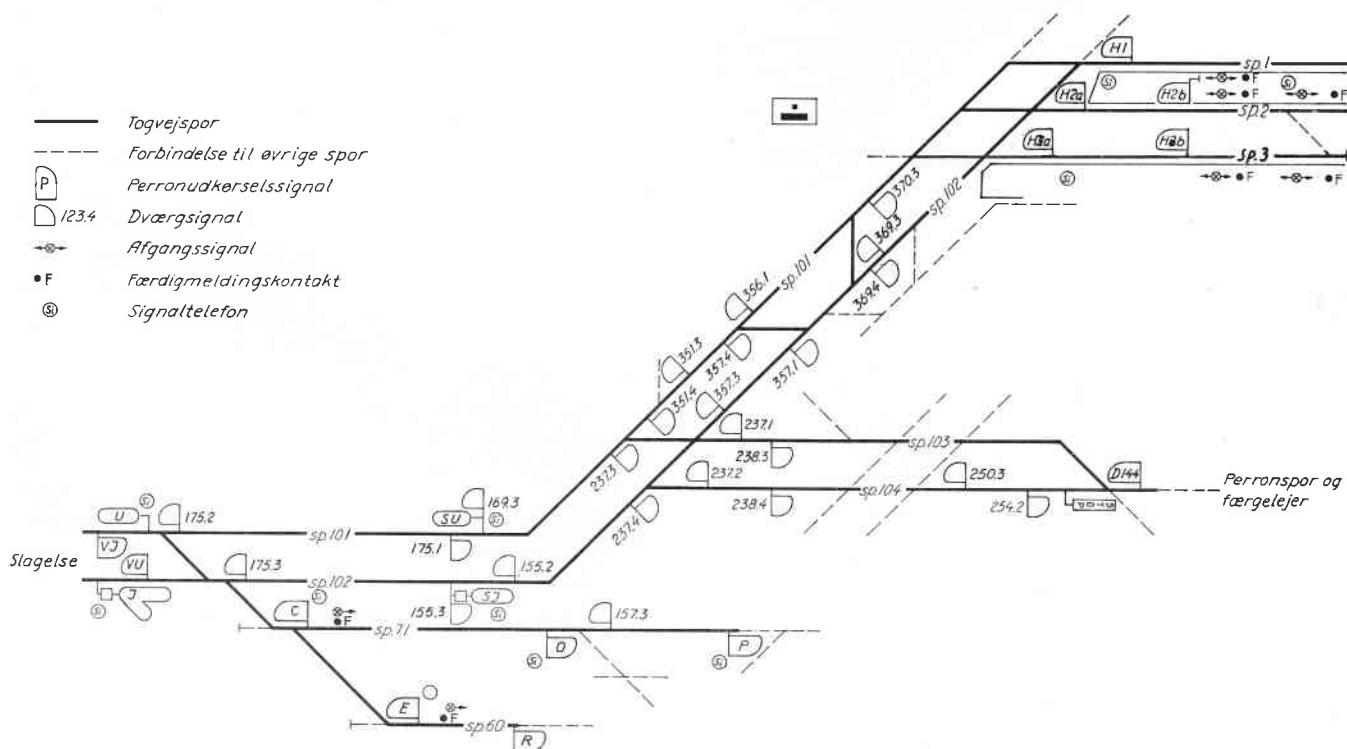
På Ålborg station blev et par nye ind- og udkørselstogveje taget i brug den 21. maj: 1) for tog fra Skalborg til spor 0 (det tidligere »Hadsund-spor«), 2) for tog mod Skalborg fra spor 4. For spor 0's vedkommende skete der det usædvanlige, at en signalvinge (»redekam«) atter ophængtes på stationens »togvejssignal for indkørsel«, et fænomen, der dog er af midlertidig karakter, idet et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1964) tages i brug i løbet af efteråret 1972, hvilket er ensbetydende med, at stationens resterende armsignaler forsvinder.

På Tølløse station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1954), med tilhørende nye daglyssignaler, taget i brug den 3. juni. Den 18. juni blev et midlertidigt relæsikringsanlæg (forenklet type) taget i brug på Holbæk station. Sikringsanlægget er anbragt i den gamle post 3 og »styrrer« ind- og udkørsel fra spor 2 og 3 mod Kalundborg og omvendt samt fra spor 0 og 2 a (OHJ-tog) mod Nykøbing Sj. og omvendt. I stationens østende ind- og udrangeres togene indtil nye ind- og udkørselstogveje er etablerede, hvilket påregnes at ville ske i slutningen af oktober.

På Vedbæk station blev et midlertidigt relæsikringsanlæg (tidligere anvendt i Nivå) taget i brug den 29. juni; stationen fik samtidig ind- og udkørselssignaler samt fremskudte signaler af daglyssignal-type (med de fremskudte signaler anbragt 800 m foran indkørselssignalerne (mod tidligere 400 m)). Arrangementet er af midlertidig karakter, da stationen nedlægges som togfølgestation, når automatiske linieblokanlæg (som en forløber for fjernstyringen af Kystbanen fra en ny fjernstyringscentral i Helsingør) tages i brug mellem Skodsborg og Rungsted Kyst, hvilket påregnes at ville ske omkring den 1. juni 1972.

Den 30. juni blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1954), med tilhørende nye daglyssignaler, taget i brug på Bjerringbro station – og den 18. august indkoblede strækningen Rødkærsbro–Bjerringbro i fjernstyringen (FC Viborg).

På København H. (fjern) blev nye udkørselstogveje fra sporene 1–4 (og 5–7) for tog ad højre spor mod Valby taget i brug den 27. juli. Togvejsforløbet er ad 1. hovedspor eller ad spo-



Skematisk plan over signalopstillingen – og de ind- og udkørselstogveje, der blev taget i brug på Korsør station den 29. august hhv. den 9. september.

Tegning: DSB – Sikringstjenesten.

rene 22 (36) – 41–51 – samt skråforbindelsen mellem sporgrupperne 50 og 60 og en nyanlagt transversal (sporskifterne 846 a/b), af hvilke sidstnævnte har afløst »Ydre transversal« (se i øvrigt kortbilaget til »Jernbanen«, nr. 8/67); der er endvidere etableret indkørselstogveje fra Valby ad venstre spor i samme omfang. Allerede den 23. juni 1969 etableredes nye indkørselstogveje fra Valby ad højre spor (udover de i kortbilaget til »Jernbanen«, nr. 8/67 anførte, til sporene 5–8 via sporskifterne 139 a/b og 141 a/b – spor 51 – sporskifterne 202 a/b – spor 52 og 49 – sporskifterne 255 a/b og 2. hovedspor.

På Østerport station blev et »anneks«-relæsikringsanlæg for ind- og udkørsel fra/til Frihavnsbanen (= Østerport-Lersøen) taget i brug den 5. august. I anlægget indgår overvågningen af de automatiske helbomanlæg for overkørslerne nr. 24 (Vordingborggade) og nr. 25 (Århusgade).

1. etape af det nye store sikringsanlæg for Korsør station (relæsikringsanlæg – type DSB 1964) blev taget i brug den 29. august. Den hosstående skematiske plan viser signalopstillingen; indkørsel kan nu finde sted til sporene 1, 2, 3 (indkørselstogvejen til spor 3 dog først taget i brug den 9. september), 104, 71 og 60. I spor 104 ender togvejen ved et »almindeligt stopmærke« (signal nr. 108), hvorfra den videre kørsel (til sporene 5 a, 5–8) foregår som rangering. Udkørsel for signal kan finde sted fra sporene 1, 2, 3 (udkørselstogvejen fra spor 3 dog først taget i brug den 9. september), 103, 71 og 60; ved afgang fra sporene 5 a, 5–8 rangeres frem til PU-signal D 144 ved spor 103, hvorfra den videre kørsel foregår for



Det nye signalhuskompleks i Korsør.

Foto: J. K. Petersen.

signal. Der er derudover taget – hvad ikke fremgår af den skematiske plan – en væsentlig del af de projekterede rangertogveje i brug. Relæsikringsanlægget vil kunne tages i brug i fuld omfang omkring den 1. juli 1972, når bl. a. anlægget af sporene 4 og 11–15 er afsluttet (spor 5 a bortfalder – se i øvrigt sporplanen, der medfulgte »Jernbanen«, nr. 1/66, som bilag).

Fjernstyringscentralen i Roskilde, der blev taget i brug den 20. september 1970 for så vidt angik strækningen Vigerslev-Ringsted (se »Jernbanen«, nr. 4/70 – side 17/19), er nu næsten færdigudbygget, idet fjernstyring af strækningen Ringsted-Næstved overførtes fra den midlertidige FC Ringsted til FC Roskilde den 25. september; FC Ringsted kunne nedlægges helt den 1. oktober, i forbindelse med, at strækningen Ringsted-Slagelse overgik til FC Roskilde; strækningen Slagelse-Korsør, der er udstyret med automatiske linieblokanlæg, kommer ikke med i denne omgang, idet man afventer et nyt sikringsanlæg i Slagelse, inden strækningen – og den nye VM-station i Forlev – kan indkobles i FC Roskilde. Den midlertidige FC Tølløse nedlægges den 11. oktober, hvorfor Hvalsø sta-

tion måtte bemændes indtil den 15. oktober, hvor den samlede strækning Roskilde-Vipperød overgik til fjernstyring fra FC Roskilde. Vipperød station, på hvilken et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1954), med tilhørende nye daglyssignaler, blev taget i brug den 5. oktober, er således overgangsstation til den fjernstyrede strækning, indtil strækningen Vipperød-Holbæk kan færdiggøres, hvilket igen er afhængigt af anlægsarbejderne i Holbæk.



I forbindelse med ibrugtagningen af det nye sikringsanlæg i Korsør blev der taget et antal bærbare radioanlæg af ny type i brug (banegården udstyres ikke med højtafoner o. lign.). Anlæggene anvendes ved afholdelse af bremseprøve og i et vist omfang ved rangering med toglokomotiv. Da den danske industri ikke mente sig i stand til at udvikle en tilpas let konstruktion, har DSB måtte hente udstyret i U.S.A. (fabrikat: »Motorola«).

Foto: J. K. Petersen.

Fra køreplansskiftet, den 23. maj, indførtes for de internationale personførende togs vedkommende et nyt tognummersystem udarbejdet på grundlag af de af UIC fastsatte bestemmelser (se »Vingehjulet«, nr. 3/71). For nationale togs vedkommende påregnes det nye nummersystem indført fr. o. m. overgang til sommerkøreplan 1972. Der udarbejdes for tiden forslag til omnummering af samtlige tog – arbejdet forventes afsluttet i oktober.

Den 1. juli trådte en aftale mellem de europæiske jernbaneforvaltninger: DB, DSB, FS, NS, SNCB, SNCF, CFL, SBB og ÖBB samt CIWLT og DSG om en »sovevognspool« i kraft. Initiativtageren til denne »pool« er CIWLT, der ikke længere var i stand til at skaffe de nødvendige midler til fortsat fornyelse af selskabets sovevognspark. Jernbaneforvaltningernes interesse i aftalen er, at – få større indflydelse på prisdannelsen – koordinere vognløbene mere effektivt – »få hånd i hank« med materielinvesteringerne. I poolforvaltningernes internationale sovevognspark indgår 289 af CIWLT's 811 vogne – og 54 af DSG's 188 vogne – resten af vognene anvendes i forskellige nationale sovevognsparker oprettet efter særlige aftaler mellem sovevognsselskaberne og de enkelte jernbaneforvaltninger – en sådan aftale har ingen interesse for DSB, da – som bekendt – vor sidste sovevognsforbindelse ophørte ved overgang til sommerkøreplan i år.

Poolforvaltningerne lejer i første omgang sovevognene af CIWLT og DSG. Antallet af vogne, som hver enkelt forvaltning skal indskyde, er beregnet i forhold til de i køreplanen 1970/71 eksisterende sovevognsløb. DSB må således bidrage med i alt syv vogne, hvoraf de fem er lejet hos CIWLT og de to hos DSG. Det drejer sig om følgende vogne:

CIWLT

71 86 71-40 447
71 86 71-40 448
71 86 71-80 777
71 86 71-80 778
71 86 71-80 779

DSG

71 86 71-40 840
71 86 71-40 841;



Påskrift på »ny DSB-sovevogn« af type U-»Hansa«; tidligere nummer efter UIC-norm: 51 66 06-51 011-8 oprindeligt CIWLT-nummer: 4591.

Foto: Tom Lauritsen.

de to førstnævnte vogne er af CIWLT-type Z, bygget 1927, moderniseret 1970, og anvendes i løbet København-Hoek van Holland; de øvrige CIWLT-vogne er af type U-»Hansa«, bygget 1957, og anvendes i løbet København-Oostende; DSG-vognene er af type WLABm-33, de er bygget i 1960 hhv. 1963 og anvendes i løbet København-Frankfurt. Betydningen af den ovennævnte internationale nummerering (litrering) er: **Ciffer 1 og 2** (udvekslingsregime): **71 = vogn tilhørende »sovevognspool«** (51 = RIC-mærket vogn, normal lejesats), **ciffer 3 og 4** (styrrelse): **86 = DSB** (66 = CIWLT / 80 = DB (DSG)), **ciffer 5 og 6** (vogntype): **71 = jernbaneejet sovevogn 1. eller 2. klasse** (06 = privatejet sovevogn 1. eller 2. klasse) – 7. og 8. ciffer angiver, som hidtil, maks. hastighed og varmesystem og 9.-11. ciffer er det egentlige vognnummer, i hvilket der nu i 9. ciffer er kodificeret pladsantalsmulighederne (1-sengskupeer, 2-sengskupeer, 3-sengskupeer og kombinationer heraf), som det ved denne lejlighed vil føre for vidt at komme ind på. (Cifferangivelserne i parentes er vognenes tidligere nummerring (litrering)).

Der er også mulighed for, at DSB tegner en »pool-aftale« med DB om levering af personvognsmateriel til internationale løb, således at DSB køber sig fri af sine »internationale forpligtelser«, hvorved standard-personvognsparken vil kunne udnyttes helt i nationale løb; vedligeholdelsesomkostningerne falder (længere revisionsfrister), og man vil være mindre bundet af internationale aftaler om vognenes indretning (eksempelvis – som tidligere nævnt – vil vaskerum kunne sløjfes o. s. v.).

Kørsel med enmandsbetjente godstog indledtes den 26. september (foreløbig i en forsøgsperiode = vinterkøreplansperioden 1971/72), det drejer sig om 11 tog øst for Storebælt og 15 vest for Storebælt, godstog af alle størrelser med forskel-



Beskiltningen på de lokomotivtrukne lyntog (og de såkaldte »overførselstog«, tog 95, 20 m. fl.) ændredes ved overgang til sommerkøreplan, således at beskiltningen nu svarer til den i international trafik anvendte (angivelse af mellemstationer og separat ophængning af vognløbs-nummeret). Der indførtes også indvendig beskiltning (på endeperronerne); den kan dog ikke gennemføres konsekvent, idet visse vogne stadig mangler de nødvendige kassetter.

Foto: Erik B. Jonsen.

lige trækkræfter. Formålet med forsøget er at undersøge, om lokomotivføreren i ikke-personførende tog samtidig kan være togfører, således at ikke-personførende tog fremtidig kun medgives personale fra Driftstjenesten, når toget skal arbejde undervejs (med dermed følgende bremseprøver o. s. v.) – f.eks. på stationer uden stedligt personale.

De to hidtidige godsforsendelsesformer ilogds og fragtgods sammenlagdes den 1. oktober, som et led i den løbende rationalisering, idet fragtgods i dag kommer lige så hurtigt frem som ilgods. DSB fik lovhjemmel til denne ændring i Statsbaneloven, lige inden Folketinget tog på sommerferie. Den 31. januar 1972 indføres knudepunkttrafik i stykgodssektoren, idet trafikken fra nævnte dato skal afvikles over tyve knudepunkter med jernbanevogne, medens alle øvrige relationer som hovedregel vil blive betjent med lastbil. Stykgodsvognenes antal vil blive nedbragt fra ca. 1100 til ca. 500 pr. dag, hvilket skulle give en hårdt tiltrængt aflastning af Storebæltsoverfarten.



Det vindende forslag i den lukkede konkurrence om udformning af et nyt bomærke for DSB – udført af grafikeren Niels Hartmann.

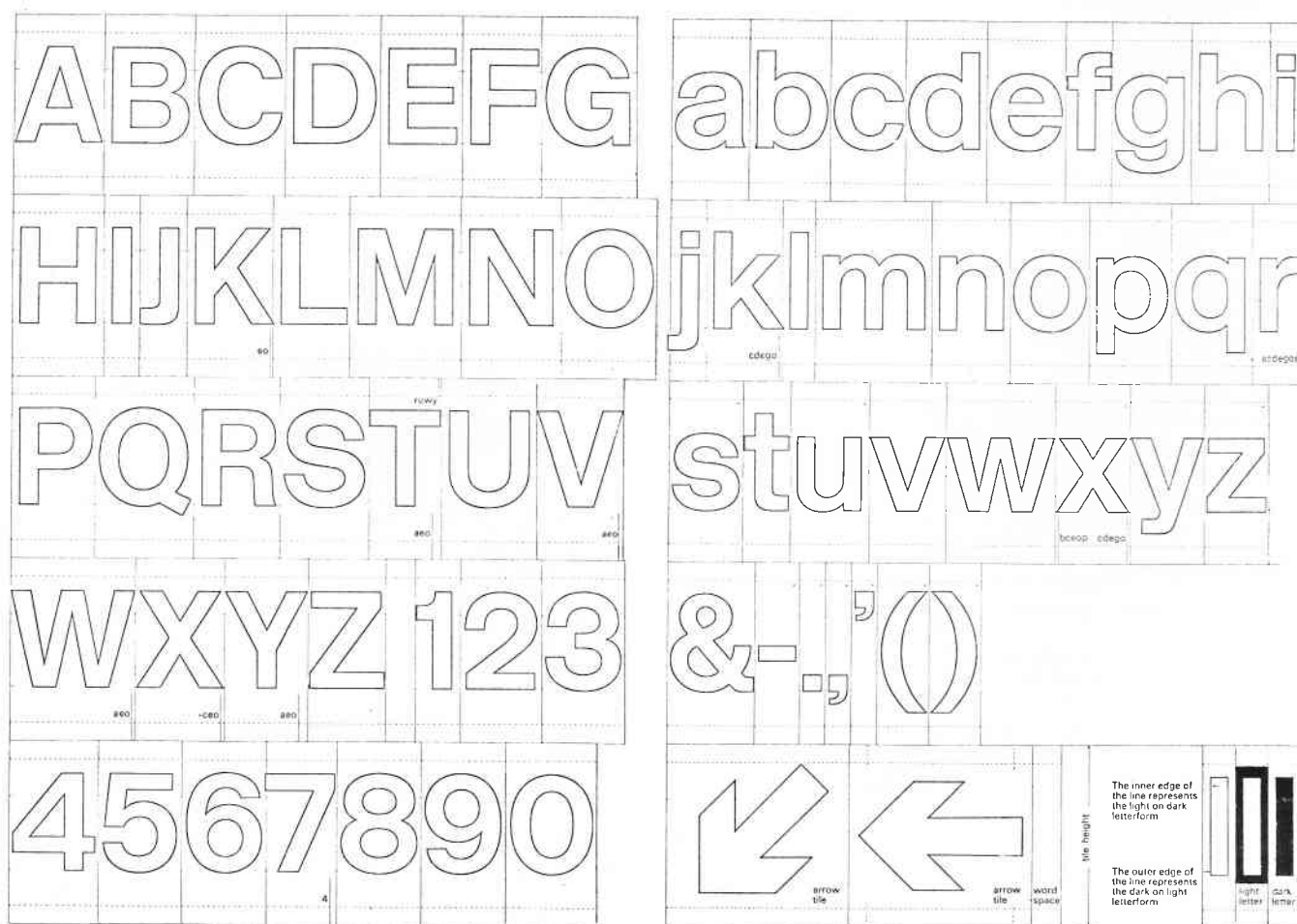
Trafikeringen af godsbanen Laurbjerg-Thorsø ophørte den 25. september, da hverken den eneste kunde, »Thorsø offentlige Slagtehus I/S«, eller Hvorslev kommune ønskede at deltag økonomisk i strækningens fortsatte opretholdelse. Herborg og Sædding sidespor (på godsbanen Skjern-Videbæk) samt læssespor på Tylstrup station nedlagdes – i forbindelse med stationens nedsættelse til trinbræt – med udgangen af september måned. I »Jernbanen« nr. 5/71 – side 8/højre spalte /4. linie f. n. var **Velling** fejlagtig ikke trykt med fed skrift (= trinbrættets nedlæggelse skyldtes andet forhold end strækningens nedlæggelse o. s. v. – jvf. oversigtens »hoved«).

DSB indbød i foråret otte grafikere til at give forslag til udformningen af et nyt bomærke – et bomærke, der skulle indeholde forbogstaverne DSB. Resultatet af den lukkede konkurrence afslørede den 31. august af generaldirektøren. Resultatet vises ovenfor – for det tilfælde, at det virkelig skulle have undgået nogle af dette tidsskrifts læsers opmærksomhed; pressen har skrevet spalte op og spalte ned om bomærket – positivt og – mest – negativt (ofte har man i avisernes læserbreve bevæget sig i hysteriets overdrev), men da bomærket under alle omstændigheder skal »bearbejdes« (DSB har ikke forpligtet sig til at anvende det), og da der på dette skrivende tidspunkt hersker tvivl om ikke det gamle vingehjul alligevel tages til nåde – er det vel en sag, vi kan vende tilbage til. På andre områder er man kommet videre i »design-programmet«, bl. a. med hensyn til valg af farver og typografi.

»Farvegruppen« har foreslået følgende farveskala: **Rød** (en noget varmere farve end den, der nu anvendes på S-tog (MM/FS 7611/7111 er i øvrigt malet med den nye røde farve – med tilhørende koksgrå tag og bogier)) for personvogne, rejsegodsvogne, rutebiler og bagagevogne for passagerer (perronselvbetjening) – **postgul** (det er den farve, postvæsenets automobiler har) for (jernbane)postvogne – **rå umbra** (kan nærmest betegnes som gråbrun) for godsvogne, transportbeholdere og lastbiler (der anvendes til godsudbringning m. v.) – **sort** for lokomotiver (her vil vel de fleste jernbaneentusiaster håbe, at »design-folkene« kommer på bedre tanker – nok er et lokomotiv en »maskine«, men hvorfor befordre, at en sådan skal se kronisk snavset ud, det er ikke til at fatte – hvad med mørkegrøn? – der skal under alle omstændigheder benyttes en signalfarve på fronten af hensyn til sikkerheden) – **gul** hhv. **grå** for de tekniske tjenesters køretøjer og specialvogne (endnu ikke endelig afklaret) – og **mørkegrøn** for perronudstyr (bænke, standere o. s. v.). Typografien standardiseres efter følgende retningslinier: Til skiltning, påskrifter o. lign. anvendes »British Rail Alphabet« – til tryksager, stempler m. v. anvendes skriften »Helvetica« – og til skrivemaskiner anvendes skriften »Elite«.

Ministeriet for kulturelle anliggender har i juli meddelt DSB, at man var uden mulighed for at finansiere etableringen af et jernbanemuseum. Med samme begrundelse har DSB måtte henlægge sagen indtil videre.

»Danske Statsbaner« redigeres af Erik B. Jonsen.



Sådan ser bogstaver og tal ud i »British Rail Alphabet«, som skal anvendes ved al skiltning i fremtiden på stationer – på det rullende materiel o. s. v. DSB har sat en grafiker til at tegne Æ, Ø og Å.

Speno International S. A.

Geneve

48/58 - stens
skinneslibetog
T. M. S. K. 815



Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENSEN A/S

Amaliegade 10, København K.



Beboelses-, forretnings- og industribyggeri

Fundering og bærende konstruktioner

Vand-, varme- og sanitetsanlæg

Vej-, kloak- og tekniske anlæg

Frede Matzen

Rådgivende ingeniør M. A. I.

Danmarksgade 17 - 7500 Holstebro - Telefon (07) 42 48 22

HADSUNDVEJENS BLOMSTERGARTNERI

Hadsundvej . Randers . Telefon 42 51 41

PRANGERVEJENS MÆLKEUDSALG

ved Poul Hansen

Prangervej 53 . Fredericia . Telefon 92 02 85

1. kl. mejeriprodukter, kolonialvarer
samt frisk brød og lækre kager

TV HUSET

Vasegården . Fredericia . Telefon 92 44 68

Stort udvalg i de førende mærker indenfor

RADIO - TV - BÄNDOPTAGERE

samt **HÄRDE HVIDEVARER**

- også en hilsen fra

BANEGÄRDSRESTAURANTEN

ved V. Schaumann

KNUDSHOVED

(09) 31 06 07

Vi handler i

MÆLKEFORSYNINGEN

ved H. Christensen

Tordenskjoldsgade 7 - Frederikshavn - Tlf. 42 12 14

Altid 1. kl. mejeriprodukter



ØRESUNDSBÅDENE

Vi gør ophold på restaurant

»Storstrømmen«

hos Kjeld Thomsen

Masnedø - 6760 Vordingborg

næste gang vi skal til veteranbanen

Maribo-Bandholm

SLAGTERFORRETNINGEN

ved Erik Raben

Kongensgade 77 . Fredericia

Alt i 1. kl. kød, flæsk samt
hjemmelavet pålæg og Kolding-salater

Prøv vor medister

TELEFON 92 12 81

...det er dejligt at køre med veterantoget
- men det er sandelig også en nydelse at sejle med

H-H linien . Helsingør-Hälsingborg

og nyde noget rart i en af
H-H liniens restauranter

G. Vardil - (03) 21 86 41

Kør ind til Gulf Service

Ny indehaver

R. Sollok Mortensen

Strømmen 20 A . Randers . Telefon (06) 42 30 04

BENZIN . OLIESKIFT . SMÖRING

AUTOUDSTYR . QUICK-VASK

DAMESALON

ved Bent Carlsen

V. Altanvej 39 . Randers . Telefon 42 27 18

1. kl. moderne hårpleje

Det førende udvalg i

Foto - Kino samt tilbehör

finder vi hos



Foto-magasinet

ADELGADE 15 . 9500 HÖBRO
TLF. 08 - 52 13 53

Det store udvalg i radio, TV
og gramfonplader - så ...



Thorups cfrf. B. O. Henriksen &
H. Jacobsen, Østervold/Slotsg.
Randers, Tlf. 42 69 99

1. klasses reparationer
udføres
med faglig garanti

BANEGÄRDSRESTAURANTEN I RIBE

ved M. Fogtmann

og DANSK JERNBANE-KLUB

kan i år ønske hinanden gensidig tillykke
med et 10 års jubilæum

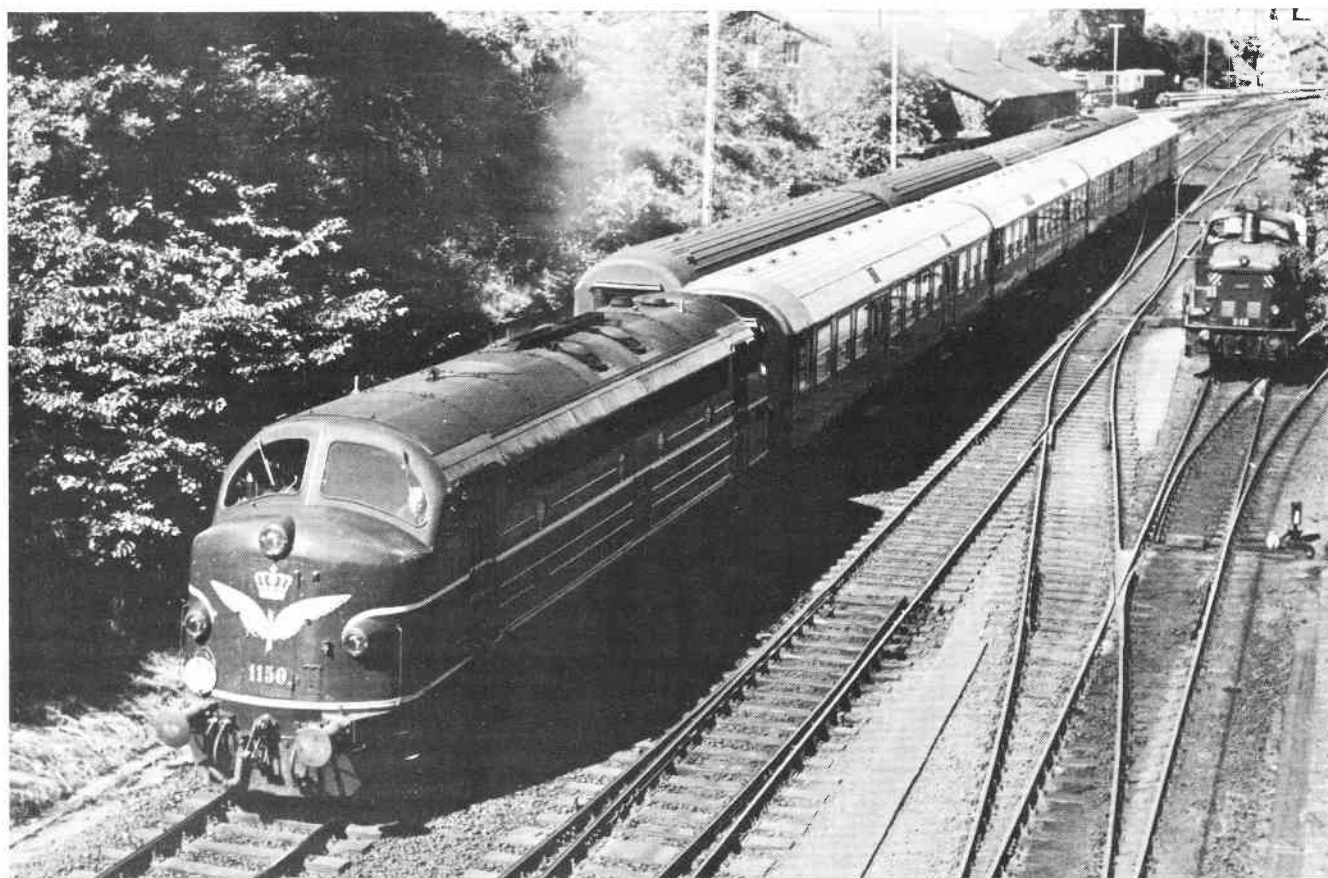
- så skal vi ud i Ribe

skal vi ind på Banegärdsrestauranten

(05) 42 03 16



Motiv fra den succesfulde udflugt på DR-smalsporestrækningen: Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn. »DJK's tog« kører gennem gaderne i Bad Doberan. (13. juni 1971). Foto: Gunnar W. Christensen.



De nye vogne til brug på Kystbanen, litra Bn, præsenteredes for pressen den 1. juli. Her forlader særtog (tog 8450) Helsingør station. MY 1150 er en af »forsøgsmaskinerne for styrevognskørsel«; bemærk koblingsdåsen for »styrekalet« (ved højre frontlanterne) og radioantennene på taget. Foto: Gunnar W. Christensen.

...vi anbefaler med glæde et besøg i

RESTAURANT »PERLEN«

ved Peter K. Zahle

Halskov Færehavn

(03) 57 10 35

MEJERIUDSALGET

v/ Kurt Kornbech

Boulevarden 44, Aalborg

Telefon (08) 12 53 97

Mejeriprodukter og kolonial en gros

BLYRUDER, THERMORUDER samt

BILLEDINDDRAMNING – så gå til ...

GLARMESTER LARSEN

Jernbanegade 13, Hjørring – Tlf. 92 44 34

Såvel nybyg som reparationer udføres

Vi mødes og hygger os på ...

RESTAURANT TEGLGÅRDEN

v/ Elisabeth Olsen

Struer – Telefon 85 11 57

Et 1. kl.s spisested

Nyrestaurerede lokaler

– med venlig hilsen ...

BANEGÅRDSRESTAURANTEN

I. L. Nielsen

FREDERIKSHAVN

(08) 42 24 61

HOVEDBANEGÅRDENS LINGERI

ønsker Dansk Jernbaneklub tillykke

med de 10 år

RANDALSCENTRETS SLAGTERFORRETNING

ved Ivan Nielsen

Devantiersvej . Fredericia Telefon 92 54 77

1. kl. kød

samt hjemmelavet pålæg og salater

Prøv vor fine medister

Vor leverandør ...

MORSØ STØBEGODS

ved Aage Bech

Markedsgade 34 . Randers

Telefon 42 13 23

NORVIN & LARSEN

Entreprenører

Entreprenørgården - Guldbæk

9230 Svenstrup

Telefon (08) 38 52 55

Udfører arbejde for DSB

Cand. pharm.

P. Spangs Materialhandel

Vendersgade 25, Fredericia. – Tlf. (05) 92 01 80

Deres MATAS materialist

Vi handler i

ISMEJERIET

ved Anna Nielsen

Jernbanegade 4 . Varde

Telf. 22 13 16

1. kl.s mejeriprodukter

Lækkert brød og kager Øl og sodavand

A/S P. HATTEN & CO.

MARIBO – NAKSKOV

Kvalitetsarbejde til konkurrencedygtige priser – så

NØRRESUNDBY AUTOKØLER SERVICE

ved Freddie Olesen **Smedegade . Telefon 17 42 66**

Reparation og rensning af autokølere

samt isætning af nye elementer

Reparation og rensning af benzin- og olietanke

KIEPE ELEKTRIK A/S

Strandboulevarden 162

København Ø

Tlf.: (01) 29 08 35

ELEKTRISK UDSTYR

STEDET FOR MODERNE HÅRPLEJE ...

SALON LO-KI

v/Annette Pedersen,

Montanagade 43 – Århus – Tlf. 12 59 80

STEDET FOR DEN PERSONLIGE FRISERING

Skal De på Djursland, så ...

LØGTEN KRO & CAFETERIA VALHAL

Telefon (06) 99 11 13 og 99 12 26

Selskaber og foreninger indtil 400 couv.

DANSKE STATSBANERS GODSVOGNE

1. april 1971

2. Åbne vogne

Litra	Regime nr.	Styrelses nr.	Vognnummer (lavet—boret)	Antal vogne	Lastgrænse			M aks. hastighed Km/t	Tara ca. t	Bundflade m²	Rumfang m³	Læsselængde m	Læsebredde m	Sidehøjde m	Døråbning m	Længde over pufferens stødflder m	Akselafstand m	Antal aftagelige endevægge Stk	Antal side- og endestøtter Stk	Bremse		Byggeår	Bemærkninger	
					S	S																		
						A	B													C	A			B+C
					A	B	C	A	B+C															
												</												

Samlet antal åbne godsogvogne 3345

Regime nr.

01 RIV-EUROPE eller RIV-POOL mærket.

21 RIV »

20 Kun til indenlandsk trafik.

30 Tjenestegodsogvogne.

31 RIV-mærket; forhøjet vogneleje.

1) Necklappelige eller aftagelige sidevægge.

2) Må kun anvendes til specielle transportør.

3) Vognene har forskellige bremses indretninger de nævnte systemer.

4) Vognene med glidelejer 70 km/i.

JERNBANE-KLUBBENS medlemmer
køber selvfølgelig deres

VINE & SPIRITUOSA

hvor udvalget er størst.

De går i specialforretningen:

**NØRRESUNDBY
VINHANDEL**

Vestergade 5 - 9400 Nørresundby
Telf.: (08) 170301



BELYSNINGS- OG INGENIØRFIRMA

ved N. E. Lauridsen

Belysningsafd.:

Prinsessegade . Telf. 92 02 36

Installationsafd.: Erritsø - tlf. 95 22 78

Dansk Jernbane-Klubs medlemmer i
Sønderjylland/Fyn siger:

Oplev en virkelig smuk færgesøvetur,

ta' en tur

med Fynshav-Bøjden færgen

- overfartstid ca. 3/4 time -

og nyd samtidig en god anretning
fra restauranten, hvor restauratør
W. Kapper tilbyder lækre retter til
rimelige priser.



HØJGAARD & SCHULTZ A/S
SL-JERNBETONSVÆR

Foreningsnyt

Sorgløst kan vi ej nævne dit navn –

»Jernbanen« – i det mindste ikke redaktørerne – og vel heller ikke vor bogtrykker. Vi er desværre alt for vidende om, at »nr. 6/71« kom frem til medlemmerne i miserabel stand. Ved tidsskriftets trykning anvendes ved en fejl tryksvæerte uden tørrestof, og det, der efter bogbinderens behandling var tilbage, sørgede Avispostkontorets adresseringsmaskine for at fjerne – uden at det skal optages som en kritik. En anden ting er, at det stadig er svært at forstå, hvorfor postvæsenet skal være op til otte dage om at distribuere bladet. Dette nummer af »Jernbanen« skulle være i perfekt stand – også fotografierne – har vor trykker lovet.

Vort annoncebureau lider under vanskelighederne af en viggende annoncekonjunktur, det er årsagen til, at vi måtte »hoppe september-nummeret over« – de følgende numre er planlagt til udsendelse således: Nr. 8/71 november, nr. 9–10/71 december og nr. 1/72 februar – i midten af de pågældende måneder.

EBJ/OCMP

Kommende møder og udflugter

Søndag den 24. oktober kl. 10 præcis i Statsbanernes Kino »Den vide verden« på Københavns Hovedbanegård.

Film-matiné – forevisning af en række danske og udenlandske jernbanefilm. (Entré: kr. 3,-).

DSB Kino – Danmarks eneste kortfilm-biograf – stedet, hvor vor forening fødtes – lukker med udgangen af oktober. Benyt derfor denne chance til at komme og sige – farvel og tak. DSB Kino har siden åbningen, den 21. februar 1935, haft ca. 111.000 forestillinger for ca. 15 millioner mennesker – nu skal DSB bruge lokalerne til andet formål.

Onsdag den 27. oktober kl. 20 i mødesalen i »Sikringstjenestens værksted og lager«, Vanløse Allé 89, 2720 Vanløse. (Bemærk mødestedet – fem minutters gang fra Vanløse station).

Causeri af ingeniør Ole Faurhøj: »Hvad er egentlig Sikrings-tjenesten?« (med lysbilleder). Der venter medlemmerne en interessant aften – Ole Faurhøj er nemlig »professionel« (ingeniør i Sikringstjenesten) og »entusiast« (bl. a. medlem af DJK) i en og samme person.

Søndag den 7. november. Udflugt med »damp« på »Nordvestbanen« og »Odsherreds Jernbane« – kørsel med **DSB-damplok, litra S nr. 736** og **HTJ-damploko, litra G nr. 625** (**»Gerda«**) – på en delstrækning endog i forspand.

Planen for udflugten er:

København H.	afg. 8.35
Roskilde	afg. 9.05
Holbæk	afg. 11.11
Nykøbing Sj.	ank. 13.30
– frokostpause –	
Nykøbing Sj.	afg. 15.00
Holbæk	ank. 16.25
Roskilde	(tog 750) ank. 17.13
København H.	ank. 17.36

S-maskinen fremfører sær- og arbejdstogene mellem København og Holbæk (med G-maskinen i forspand mellem Tølløse og Holbæk) – G-maskinen fremfører sær- og arbejdstogene mellem Holbæk og Nykøbing Sj. og v.v. Særtogsanmeldelser udliveres.

Pris for deltagelse er – fra København og Roskilde: Kr. 40,00 – fra Holbæk: Kr. 28,00. Tilmelding sker ved **senest mandag den 1. november** at indbetale beløbet på **postgiro-konto 11 10 06, DJK udflugtsafdeling, Opnæsgård 21, 2920 Hørsholm**. (Ved billetkøb i toget tillægges kr. 5,00). Girokvittering medbringes for ombytning til billet.

Ønskes frokostanretning (ca. kr. 20,00) serveret i Nykøbing Sj. mærkes girokvitteringen med et »S«.

Lørdag den 13. november kl. 14.30 præcis i forevisnings-salen i »Det Danske Filmmuseum«, Store Søndervoldsstræde, 1419 København K. (– fem minutters gang fra Christianshavns Torv). (Entré: Kr. 3,-).

Som et apropos til lektor Aage Trommers disputats om jernbanesabotagen i Danmark under 2. verdenskrig viser »Det Danske Filmmuseum« ved en særforestilling for DJK **René Clément's** berømte film fra 1945:

KAMPEN OM JERNBANERNE (La Bataille du Rail)

Denne film regnes stadig for den bedste, der er lavet om jernbanesabotagen mod tyskerne i det besatte Europa. Det er ikke alene på grund af dens enestående dokumentariske værdi (INGEN modeloptagelser – alt materiel er ægte, også det tyske pansertog!), men især fordi den da 30-årige René Clément har fortalt sin historie med et talent, som hæver filmen meget højt over det almindelige kvalitetsniveau. Filmen er værd at se både ud fra jernbanemæssige og ud fra menneskelige synspunkter. – Den har danske undertekster.

★

Der er planlagt mødeaften i København (kl. 19.00) den 24. november (foredrag af distriktschef W. Scherman, Statens Järnvägar) og udflugt den 12. december (kørsel med C-maskine/»juleudflugt«) – nærmere i »Jernbanen« nr. 8/71, der udsendes ca. 15. november.

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Meddelelser

Banens anden driftssæson på strækningen Mariager-Handest omfattende søn- og helligdage i tiden 23. maj til 29. august er i trafikmæssigt henseende forløbet tilfredsstillende. Der er i plan- og særtog befordret 7.168 rejsende mod 6.025 i første sæson. En vurdering af sæsonens økonomiske resultat kan først foretages efter en nøjere analyse af regnskabet enkelte poster. Specificeret regnskab vil fremkomme ved banens generalforsamling. Driftsbestyrerens beretning bringes i et senere nummer af »Jernbanen«.

Personvogn AHB C 45, der har været stillet til rådighed for Mariager Sejlklub, vil blive inddraget med henblik på istandsættelse og indsættelse i driften. I stedet vil sejlklubben få personvogn CXM 4508 stillet til rådighed. Til brug for baneafdelingens transporter agtes indkøbt en lavsidet åben godsvogn litra TD. Herefter vil SB P 315 blive solgt til ophugning.

Den årlige ordinære generalforsamling i **MHVJ** er berammet til afholdelse lørdag den 27. november 1971 kl. 15.00 på Hotel

Dansk og udenlandsk
litteratur om

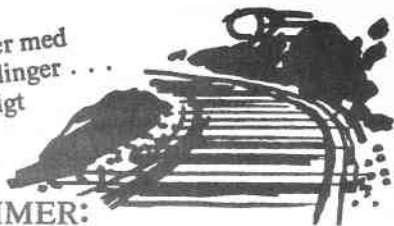
Jernbaner

... også i model

Centralbiblioteket

Nykøbing Fl., 850099

- en bog, der bryder med
tilvante forestillinger ...
Den vil vække opsigt
og diskussion!



AAGE TROMMER:

Jernbanesabotagen i Danmark

under den Anden Verdenskrig
En krigshistorisk undersøgelse.

Kampen mod tyskernes udnyttelse af vore jernbaner var vor største massive sabotageindsats. Lige siden 1945 har den stået som en kamp, vi vandt.

Aage Trommer har endevendt DSB's og modstandsbevægelsens arkiver og har også haft adgang til tyske militærarkiver. Han viser

hvor meget og hvorledes der blev saboteret, og hvor meget sabotagen udrettede.

Sabotagens effekt vurderes ikke blot militært, men også politisk i vort forhold til England, U.S.A. og Sovjetunionen.

1971
322 sider
illustreret.
Pris 69 kr.

Deres boghandler har den.

Odense Universitetsforlag.



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) 312221

Noget Nyt
i jernbanelitteratur

Haase

Michel Doerr: Esthétique de la locomotive a vapeur. 156 s. 250 fot. A4. Kr. 101,80

GWR Engines. Names, Numbers, Types & Classes. Optryk af banens håndbøger fra 1911, 1928 og 1946. 220 s. ill. Indb. Kr. 42,70

Tom Lauritsen: Danmarks Jernbaner 1960-1969. Fotos fra tiåret, hvor damplovene og mange privatbaner forsvandt. 80 s. 120 fot. 25 x 18 cm indb. Kr. 32,15

Locomotives in Profile. Bind 1. Portræt af 12 kendte lok-typer. 300 s. 400 ill. & 12 dobbeltsider i farve. Indb. Kr. 158,60

P. Ransome-Wallis: Preserved Locomotives of Western Europe. Bind 1. Omfatter Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Tyskland & Østrig. 335 s. 280 fot. Indb. Kr. 80,55

W. Schaumann: Die Bahnen zwischen Ortler und Piave in den Kriegsjahren 1914-18. 136 s. m/19 kort+91 fot. Indb. Kr. 63,90

A. Trommer: Jernbanesabotagen i Danmark under anden verdenskrig. Oktober. Kr. 69
Linie 7 - er stadig, kun "på trapperne".

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

Langaa. Banens medarbejdere vil pr. post modtage indkaldelse med dagsorden.

Der afholdes driftsudvalgsmøde den 4. november.

Blandt »Århus Festugen«s mange tilbud til publikum var også en køretur med MHVJ-veterandamptog på strækningen Århus Øst-Lystrup. I dagene 4., 5., 11. og 12. september befordredes i 26 tog ialt ca. 7.500 rejsende, hvilket er næsten en fordobling af sidste års succes. Et enkelt tog kunne således opvise 350 rejsende. Efter sin gæsteoptræden i Århus kørtes materiellet til Randers, hvor HV 3 skal i remise for vinteren. Man undersøger muligheden for også at få nogle af vognene under tag i vintermånederne.

P. B.

Bertram Jensen 75 år

Den 9. september fyldte lokofører ved Museumsbanen Bertram Jensen, 75 år. Vi skynder os at bringe Bertram Jensen vor hjerteligste lykønskning, og beklager meget, at den kommer for sent.

Alle tjenestegørende ved MBJ kender vist Bertram, som nok er landets ældste aktive lokofører. Hans alder, korpus og temperament passer så glimrende ind i den tidsalder, vi ønsker Museumstoget skal vise. Skønt lidt vissen i toppen – (det dækkes af kasketten) – er Bertram frisk og lebendig som en 60-årig, og slår gerne en sludder af med de mange spørgelystne rejsende, som han i tusindetal har »slæbt« til Bandholm og tilbage i de ni år, han har kørt på Museumsbanen. Mange har moret sig over de særprægede fløjt, lokomotivet giver fra sig, når det nærmer sig en overskæring med Bertram ved regulatoren. Noget specielt »Bertramskt«!

Nu er det jo mest særtog på hverdage, Bertram har kørt, en har manglen på lokofører til søndagskørslen været katastrofal, har Bertram gerne givet en hjælpende hånd. Ved flere film- og fjernsynsoptagelser har Bertram og det gamle tog medvirket, og skiftende filminstruktører har værdsat hans store tålmodighed, som ved disse lejligheder har været sat på en alvorlig prøve.

Vi – der har kørt mange ture sammen med Bertram – siger tak for disse hyggelige stunder og for godt samarbejde, og lykønsker med den runde dag. Endvidere ønsker vi, at du, Bertram, endnu nogle år må have kræfter og lyst, så vi stadig sammen kan bruse ud ad de blanke skinner.

»Særtogsholdet«.

Lokalafdelingen Fyn/Syddjylland

I lighed med sidste efterår og vinter holder Fynsafdelingen møde en gang om måneden – bortset fra december. Som tidligere afholdes møderne på »Industripalæet«, Albanitorv, Odense – og samtlige møder begynder kl. 19,30.

Følgende mødedatoer er fastsat:

Tirsdag den 19. oktober og

tirsdag den 16. november.

Vi ser film, lysbilleder og snakker »Jernbane«. Teknisk Boghandel præsenterer tidligere og nyudkomne bøger om jernbaner, og over en kop kaffe eller en anden forfriskning hygger vi os sammen.

En af aftenerne vil DSB's rejsebureau vise film og en anden aften vil der – efter nærmere bekendtgørelse – blive besøg på OMKJ's anlæg.

Der påtænkes at afholde møder et par steder i Syd- og/eller Sønderjylland. Meddelelse herom i næste nr. af »Jernbanen«.

Møderne afholdes som tidligere i samarbejde med Odense Model Jernbane Klub og Kolding Lokomotiv Klub.

Formanden for lokalafdelingen Fyn/Syddjylland har meddelt DJK's bestyrelse, at han fra 1. september d.å. er udtrådt af bestyrelsen for DJK. På førstkomende møde – den 19. oktober – vil lokalafdelingens medlemmer tage stilling til valg af en ny repræsentant til bestyrelsen, idet der på nuværende tidspunkt ikke er nogen suppleant.

S. Th.-Chr.

BOGANMELDELSER

Tom Lauritsen:

Danmarks Jernbaner 1960–1969.

80 sider (18×25 cm) med 120 illustrationer. Sv. kr. 17,00. Indb. Frank Stenvalls Förlag, Malmö 1971.

Tresserne var et begivenhedsrigt tiår indenfor de danske jernbaner, og det har Tom Lauritsen forstået at skildre med gode fotografier og i en knap og fornuftig tekst. Der er noget for enhver smag – fra stats- og privatbaner, der er specielt meget for baneromantikeren – og »nummermændene« vil glæde sig over fortegnelserne over rullende materiel, nedlagte bane-strækninger, færgeruter m.v. En nydelig bog til en fornuftig pris.

»Danmarks Jernbaner 1960–1969« kan bestilles direkte fra forlaget: Frank Stenvall, Köpenhamnsvägen 47a, S-217 71 Malmö, Sverige – svensk postgirokonto 63 21 47 - 5, eller den fås hos de boghandlere, der har specialiseret sig i jernbanelitteratur.

EBJ

James Steffensen:

DSB's S-tog – De københavnske S-baner og deres rullende materiel.

28 sider (A 4) med illustrationer. Kr. 14,00.

Signalpostens Forlag, København 1971.

Pludselig kommer en publikation dumpende ind ad døren – en publikation, man har drømt om, en eller anden ville sætte sig til at lave en skønne dag – og nu er det gjort – ikke en af en »en eller anden«, men af ingeniør James Steffensen, der er kendt af mange jernbaneinteresserede, bl. a. som medforfatter til heftet: »DSB's damplokomotiver 1847–1959«. Heftet indeholder en fuldstændig oversigt over S-bane-materiellet, nyt og gammelt – der er også materieltegninger og liniekort, gode fotografier (de fleste af forfatteren selv), og i tekstafsnittet fortælles kort og koncist om den elektriske drift – hvem vil ikke gerne læse om de første prøvekørsler i 1933 o.s.v. »DSB's S-tog« bør alle, der arbejder seriøst med vor hobby, eje.

Heftet kan bestilles direkte fra forlaget ved indsættelse af kr. 14,00 (porto inkl.) på postgirokonto 9 47 22, adresseret Signalposten, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj.

EBJ

De behøver ikke at tage toget for at komme til

Hovedbanegårdens Restauranter - København

men De er på det rette spor når De gør det . . .

med venlig hilsen

restauratør Preben Madsen

Banegårdsrestauranten

J. F. Kennedysplads . Ålborg . Tlf. 12 95 48

Et godt madsted . . .

Ny indehaver: J. Viltoft-Hansen



LAY-OUT
RENTEGNING
COMPOSERSATS
REPRODUKTION
PLADEKOPI
OFFSETTRYK

miniprint^a

UDSIGTSBAKKEN 36 □

□ TELEFON (01) 81 30 40

Musik skal der til

– men spørg efter det i

CLEAR SOUND

NY ADRESSE: PRIORGADE 1 A : NY ADRESSE

9000 Aalborg - Tel. (08) 13 98 51



Dansk Jernbane-Klubs medlemmer
sætter hinanden stævne i

BANEGÅRDSRESTAURANTEN
I SLAGELSE

v/ Ove Neumann Andersen
telefon (03) 52 00 83

Besøg de nyrestaurerede lokaler på . . .

HOTEL STRUER

Østergade 30 – Tlf. 85 11 00

Koldt bord – varm mad – lune retter

Selskaber modtages – hyggelige mødelokaler

Spec.: Vi leverer også mad ud af huset

FREDERICA BANEGÅRDSRESTAURANT

v/ E. O. Hammelboe

byder Dansk Jernbane-Klubs medlemmer

velkommen i restauranten

telf. (05) 92 01 87



**V
NIVAA
S**

03-24 74 88

OLSEN & NIELSEN A/S

2990 NIVAA

AUT. GAS-, VAND-, SANITET- OG BLIKKENSLAGERMESTRE

**Vand - varme - sanitet
centralvarme og oliefyr**

Spec.: Vandleddning i jord.

Alle arter tilbud gives uden forbindende

**Kobber- & blikkenslagerarbejde
samt skiferdækning udføres**