

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **1**
FEBRUAR 1972



Nordisk Pressefoto ©

KONG FREDERIK DEN NIENDE 1899 - 1972

Kong Frederik den Niende kom, som repræsentant for det danske folk og dettes første mand, til at indtage en mere sikker stilling end nogen tidligere konge; var Kong Christian den Tiende et symbol for vor uafhængighedsvilje i krigsårene, blev Kong Frederik en ven for de fleste, uanset om de aldrig havde mødt ham personligt eller kun truffet ham en enkelt gang. Hans interesser udstrakte sig til alt, hvad der vedrørte det danske folk, og vi der interesserer os for banernes trivsel kan heller ikke klage over, at det var et emne, der lå Kongen fjernt. Vi kender billederne af ham, når han kørte med på lokomotivet, og vi havde i mange år gerne villet have inviteret ham ned på vores bane — Danmarks første museumsjernbane. Vi var endda kommet så langt, at jeg havde drøftet det med kabinetssekretæren, der mente, at Kongen gerne ville komme, men vi veg tilbage for at gennemføre det, da vi ikke mente, vi havde forholdene nok i orden — og så blev det aldrig til noget.

At Kongen havde udtrykt ønske om, at hans sidste rejse måtte ske med tog og bag et damplokomotiv,

ligesom tilfældet var ved hans faders bisættelse, var ingen overraskelse for os.

Da Kong Frederik døde, var der adskillige, der havde ventet en mindre deltagelse i højtidelighederne ved Kongens bisættelse end ved Kong Christians, men forventningerne blev i en enestående grad gjort til skamme. Kongens pligt troskab, der gjorde, at han aldrig sagde nej til at komme til en højtidelighed eller fest, hvor man ønskede hans nærværelse, hans jævne og ligefremme optræden og hans varme og glade familieliv gjorde, at hans død for alle kom til at føles som en personlig sorg.

Vi håber, at den udvikling, der er sket i de sidste femogtyve år, hvor kongedømmet i stadig højere grad er blevet en del af det danske folks liv, vil fortsætte under vor nye Dronning. Med den uddannede Dronning Margrethe har fået, og den fremtræden hun har vist som tronarving, skulle der være gode muligheder for, at dette håb vil blive opfyldt.

Birger Wilcke.



LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF



Medlemmer af Dansk Jernbaneklub går til FOTO A/S, Gl. Kongevej 111, der yder fagmæssig kundeservice til fornuftige priser

FOTO A/S

VE 89 20

Stort udvalg i kameraer, film og fototeknisk udstyr.

SPECIAL - BØGER

Særtogene i forbindelse med Kong Frederik IX's bisættelse følger sig ind i rækken af særtog og luksustog, som er et jævnlige forekommende indslag i jernbanetrafikken. Vi kan om dette emne bl. a. tilbyde:

Walther Brandt

SCHLAF- UND SPEISEWAGEN DER EISENBAHN.

Behandler i særlig grad de tyske typer. 80 s. 77 fotos. 46 tegn. 25×18 cm. Kr. 36,60.

Paul Dost

DER ROTE TEPPICH. GESCHICHTE DER STAATSZÜGE UND SALONWAGEN.

308 s. 116 fot. 147 tegn. 25×18 cm indb. Kr. 68,20.

C. Hamilton Ellis

RAILWAY CARRIAGES IN THE BRITISH ISLES FROM 1830 TO 1914.

279 s. 109 fot. 49 tegn. Indb. Kr. 54,90.

Friedheim Ernst

RHEINGOLD. LUXUSZUG DURCH FÜNF JAHRZEHNTE.

96 s. 82 fot. 36 tegn. 21×22½ cm indb. Kr. 62,60 (dertil bogen om S 3/6: Star unter den Dampflokomotiven. 142 s. 128 fot. 37 tegn. Indb. Kr. 53,50).

R. J. Essery & D. Jenkinson

THE LMS COACH 1923-1947.

134 s. 48 fot. farvekort. 50 diag. A4 indb. Kr. 91,50.

J. Guldbæk Christensen

DSB OLD-TIMERE I MODEL.

207 s. 298 fot. & diag. 31 vogntegn. Indb. Kr. 79,50.

Fritz Stöckel

ROLLENDE HOTELS TEIL 1:

DIE INTERNATIONALE SCHLAFWAGENGESSELLSCHAFT.

Wagon-Lits historie. 136 s. ill. A4 indb. Kr. 87,40.

ROLLENDE HOTELS TEIL 2:

KOMFORT AUF SCHIENEN.

Alle øvrige europæiske sove- og spisevogne. 176 s. ca. 250 fot. 150 vogndiag. Indb. Kr. 105,30.

TRANS-EUROP-EXPRESS.

Fortæller om Vesteuropas flotteste kurtog. 140 s. ill. m/fot. & tegn. 21×24 cm. Kr. 71,00.

HASE

Dansk og udenlandsk boghandel

Løvstræde 8 - 1152 København K - Tlf. (01) 11 59 99



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).

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,
Bankfuldmægtig Erik Dalgaard Eriksen,
Salgschef Erik B. Jonsen (næstformand),
Lærer Ole-Christian M. Plum,
Afdelingsingeniør H. O. Thorkil-Jensen,
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:

Overtrafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

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

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Information og bestilling af særtog:
Stationsforstander K. Bertelsen,
Skolevænget 25, 9550 Mariager.
Tlf. (08) 54 10 59.

Medlemskontingent for året 1972:

Ordinære medlemmer kr. 35,00
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. januar 1972) kr. 25,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
kassereren (se ovenfor) — og kontingent-
indbetaling sker på det angivne post-
girokontonummer.

jernbanen

Nr. 1 - 1972

12. årgang

Redaktører:

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

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

Annonceekspedition:

„Jernbanen“,
V. Tange
Frederiksberg Allé 62, 1820 København V.
Tlf. (01) 19 14 12.
Postgirokonto nr. 19 07 50.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ordinær generalforsamling

Søndag den 23. april 1972 kl. 10.00 afholdes ordinær general-
forsamling i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, under-
etagen (store sal), 1153 København K.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger »Jernbanen«, nr. 2/72, som bilag eller udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1973. (Bestyrelsens forslag offentliggøres i »Jernbanen«, nr. 2/72).
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m. v.
Følgende medlemmer af bestyrelsen m. v. er på valg/
foreslås:
Peder O. Rosenørn,
Henning O. Thorkil-Jensen og
Povl Yhman.
— — —
Finn Paulsen (suppleant),
Sven Blendstrup (revisor) og
Vagn Lindstrøm (revisorsuppleant).
Samtlige ovenfor nævnte er villige til valg/genvalg.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m. v. og til punkterne 6 og 7 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest den 9. april 1972 — forslag der ønskes bekendtgjort for medlemmerne inden generalforsamlingen — dog den 12. marts 1972.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København, i februar 1972.

BESTYRELSEN

Vort forsidebillede:

Banestrækningen København-Roskilde var flankeret af tusinder der, som her ved Albertslund, tog afsked med Kong Frederik den Niende — på den sidste rejse til Roskilde, den 24. januar. Det kongelige særtog (tog 8051) var oprangeret således: E 978, E 994, fem A-vogne (18-84, 013, 014, 011, 008, 009), den kongelige salonvogn (89-51 001), bårevog-
nen (ECO 6280) og B-vogn (20-84 024). Foto: Frank Stenvall.

SE DEM FOR NÅR DE GÅR OVER GADEN
N.A.

VIKING HAVREGRYNS MØLLE A/S

Højrup, Fyn
Tlf. (09) 64 10 62

FRAGTMANDSCENTRALENS CAFETERIA

Telf. (06) 15 47 82
Søren Frichsvej 51-53
ÅBYHØJ
Diner transportable
Nye selskabslokaler
Lækkert selskabsmørrebrød
leveres på bestilling

**C. C. WINTHER
BLIKKENSLAGER**

Maribovej 39
Nakskov - Tlf. (03) 92 12 29

PFAFF SYMASKINER

Valdemarsgade 8
København V.
Tlf. (01) 31 37 60

A/S PAPIRLAGERET

Langgade 22
Nykøbing F. - Tlf. (03) 85 23 22

**Bogtrykkeriet
HAFNIA**

Grundtvigsvej 37

København V.
Tlf. (01) 31 40 00

BENT LARSEN

Aut. gas- og vandmester

Abild Allé 3
Nakskov - Tlf. (03) 92 13 84

**Danske akkumulatører af høj kvalitet
... også til lavpriser!**

Priseks.: til VW 1200 kr. 99,-

ABC BATTERILAGER

v/ Voigt Hansen, tlf. Taga 4308
Baldersgade 49, København N.
Parkering ved døren!

**GÅ TIL TANDLÆGEN
2 GANGE ÅRLIGT
K.L.C.**

**MØBLER
ALTD
DAGSVAD MØBLER**

v/ Johs. Jensen

Dagsvad, Langaa - Tlf. (06) 46 74 74

A/S P. HATTEN & CO.

Østergade 1
Maribo - Tlf. (03) 88 11 22

FREDERICIA KARROSSERIFABRIK

Prangervej 28
Tlf. (05) 92 13 69

KRØYS FISKEEKSPORT A/S

Havnen

Hvide Sande - Tlf. (07) 31 13 55
Telex: 60 727

HOED KALKVÆRK

Balle, Jylland
Tlf. (06) 33 70 16

**Aut. D.A.F. forhandler
K. MADSEN**

Vesterbro 44 (v/ rundkørslen)
Maribo - Tlf. (03) 88 09 33

Danske Statsbaners færger gennem 100 år

Af Ib V. Andersen.

Dampfærger bygget 1872–1902.

Efter at staten i 1867 havde overtaget driften af de jydsk-fynske statsbaner, begyndte en større forståelse for nødvendigheden af en dampfærgeforbindelse over Lillebælt at gøre sig gældende. I årene forud havde der ganske vist været gjort flere forsøg på at vinde tilslutning for tanken, men blandt andet krigen i 1864 havde forhindret gennemførelsen af alle disse planer.

Ved lov af 28. maj 1870 vedtog Rigsdagen, at der skulle etableres dampfærgefart mellem Fredericia og Strib. Den i loven bevilgede dampfærge blev bestilt ved det engelske skibsværft J. Wigham Richardson i Newcastle, med hvem byggekontrakten blev underskrevet den 10. marts 1871. Den 3. september 1871 blev den nye færge, hvis længde over stævnene var 42,83 m, søsat, og den 13. januar 1872 forlod færgen værftet for at sejle til Danmark. Overfarten for **H/F Lillebelt**, som færgen blev døbt, var både farefuld og vanskelig, og færgen måtte søge nødhavn i Aarhus inden den nåede Fredericia.

Den 19. marts 1872 påbegyndtes den daglige sejlads mellem Fredericia og Strib, og som det vil vides, blev overfarten meget hurtigt en stor succes, således at det allerede i 1877 blev nødvendigt at anskaffe en færge mere. Den nye færge, der fik navnet **Fredericia**, blev bygget ved det tyske skibsværft F. Schichau i Elbing, og den var med undtagelse af ganske få detaljer fuldstændig som H/F Lillebelt.

For de rejsende var der på de to færger kahytter i henholdsvis færgens forende (III. kl. rejsende) og agterenden (I. og II. kl. rejsende), medens der midtskibs var maskinrum og på begge sider af dette mellem passagerapteringen kedelrummene. I maskinrummet fandtes færgens fremdrivningsmaskineri, der bestod af en 2-cylindret oscillerende lavtryksskibsmaskine, d.v.s. en dampmaskine med svingende cylindre, anbragt tværskibs. Dampmaskinens krumtapaksel var forlænget ud gennem skibssiden i begge sider, hvor der var skovlhjul med hver ti faste skovle af træ. Dampen til maskinens drift leveredes af to dampkedler, én i hver af de to kedelrum, og de tilhørende skorstenene var anbragt i henholdsvis styrbord og bagbord side foran og agten for kommandobroen. Kedeltrykket var meget lavt, for H/F Lillebelts vedkommende 1,8 kg/cm² og for H/F Fredericia's vedkommende 2,1 kg/cm².

På vogndækket var der foruden det gennemgående jernbanespor med en effektiv længde på 38 meter, hvorved der på én gang kunne overføres fem godsvogne af datidens almindelige typer, tillige nedgangshusene til apteringen under vogndækket samt i hver side de såkaldte vingehuse, hvori der fandtes enkelte lukafer og tjenesterum. Ovenover vogndækket var kommandobroen båret af et spinkelt jernskelet. Foruden de nævnte fem godsvogne (vognvægt maks. 85

tons) kunne færgen medføre 300 passagerer. Maks. fart var 8 knob.

I 1883 blev dampfærgefarten over Oddesund åbnet og i 1884 Masnedøoverfarten, hvorfor det blev nødvendigt at anskaffe to nye færger. Disse blev begge bygget af det ovenfor nævnte tyske skibsværft F. Schichau i 1883, og fik navnene **Hjalmar** og **Ingeborg**. Begge færger blev stationeret ved Lillebæltsoverfarten, hvorfra H/F Fredericia blev omstationeret til Oddeundoverfarten og H/F Lillebelt til Masnedøoverfarten.

De nye færger lignede de ældre i mange henseender. De var dog længere og havde en større overførselskapacitet, idet de kunne befordre 100 tons vogntlast og 700 passagerer pr. tur, H/F Ingeborg kunne dog kun medtage 400 rejsende.

I teknisk henseende var der imidlertid store forskelle, idet hovedmaskinanlægget i de nye færger bestod af en 2-cylindret høj- og lavtryksskibsmaskine med krydshoved og skråtstillede cylindre. Kedlerne blev anbragt i samme rum foran maskinrummet og skorstenene placeret ved siden af hinanden på hver side af jernbanespor foran kommandobroen. Kedeltrykket var nu øget til 5,6 kg/cm² og maks. fart var 10,25 knob.

I forbindelse med åbningen af Sallingsundoverfarten i 1889 måtte der atter anskaffes en ny dampfærge. Denne gang blev den nye færge, der fik navnet **Dagmar**, bygget af Burmeister & Wain. Den svarede i store træk til de to netop nævnte dampfærger, dog var den bygget helt af stål. Færgen stationeredes ved Lillebæltsoverfarten, hvorfra H/F Ingeborg afgik til Oddeundoverfarten, således at H/F Fredericia derefter kunne omstationeres til Sallingsundoverfarten.

Åbningen af Helsingør–Helsingborgoverfarten i 1892 medførte atter en færgeanskaffelse, nemlig **H/F Kronprinsesse Louise**, der blev bygget af Helsingør Skibs- og Maskinbyggeri i 1891. Inden færgen kunne indsættes på den overfart, hvortil den var bestemt, sejlede den en kortere periode på Masnedøoverfarten.

Danmarks Jernbaner i 125 år

På given foranledning skal det oplyses, at den aftale om levering af et særplag af værket »Danmarks Jernbaner i 125 år« til særpris, som er truffet med DSB, har været en nødvendig forudsætning for værkets udgivelse.

Værket vil foreligge ved månedsskifte februar/marts.

Herluf Stockholm Andersen.

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

Vi gør ophold på restaurant

»**STORSTRØMMEN**«

hos Kjeld Thomsen

Masnødø - 6760 Vordingborg
næste gang vi skal til veteranbanen
Maribo-Bandholm

Musik skal der til

- men spørg efter det i

CLEAR SOUND

PRIORGADE 1 A

9000 Aalborg - Tlf. (08) 13 98 51

SPAREKASSEN FOR LANGAA OG OMEGN

LANGAA - TLF. (06) 46 13 22

STEVNSTRUP - TLF. (06) 46 71 77

BRILLER

Speciale: **DOBBELTBRIILLER**

Husk sygekassebog,

vi ordner resten.

RASMUSSEN . SMALLEGADE 54
2000 KØBENHAVN F . GO 70 43

DANSK RØRINDUSTRI A/S

Fredericia

Tlf. (05) 92 32 66

. . . 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 37 36



LAY-OUT
RENTEGNING
COMPOSERSATS
REPRODUKTION
PLADEKOPI
OFFSETTRYK

miniprint A/S

UDSIGTSBAKKEN 36 - 3460 BIRKERØD
TELEFON (01) 81 30 40

Den almindelige stigning i trafikken bevirkede yderligere færgeanskaffelser i de nærmest følgende år, **H/F Alexandra** og **Thyra** i 1892 og 1893, begge til Masnedøoverfarten, og begge bygget af Burmeister & Wain, **H/F Kronprins Frederik** i 1898 og **H/F Strib** i 1901, begge bygget af Helsingør Skibs- og Maskinbyggeri til henholdsvis Helsingør–Helsingborgoverfarten og Lillebæltsoverfarten. Af disse seks sidstnævnte færger, blev fem forlænget i årene 1903–1905 for at opnå større overførselskapacitet, hvorved længden over stævnene blev fra 63,78 m til 65,53 m. Overførselskapaciteten var herefter 115 tons vognlast og 850 passagerer (Alexandra og Thyra dog kun 700 passagerer). Den eneste færge, der ikke blev ombygget, var H/F Kronprins Frederik, der havde en længde på 54,87 m over stævnene og som kunne medtage samme vognlast som de ombyggede færger men kun 620 passagerer. Maskinkraften i færgerne varierede fra 420 til 500 hk.

Af de nævnte færger forblev den uombyggede H/F Kronprins Frederik længst i statsbanernes tjeneste, idet den først blev udrangeret i 1938 efter Oddesundbroens indvielse samme år. Øvrige nævnte hjulfærger blev udrangeret i årene 1934 til 1937 i forbindelse med ibrugtagningen af henholdsvis Lillebæltbroen og Storstrømsbroen. De to ældste færger blev dog udrangeret allerede i 1922.

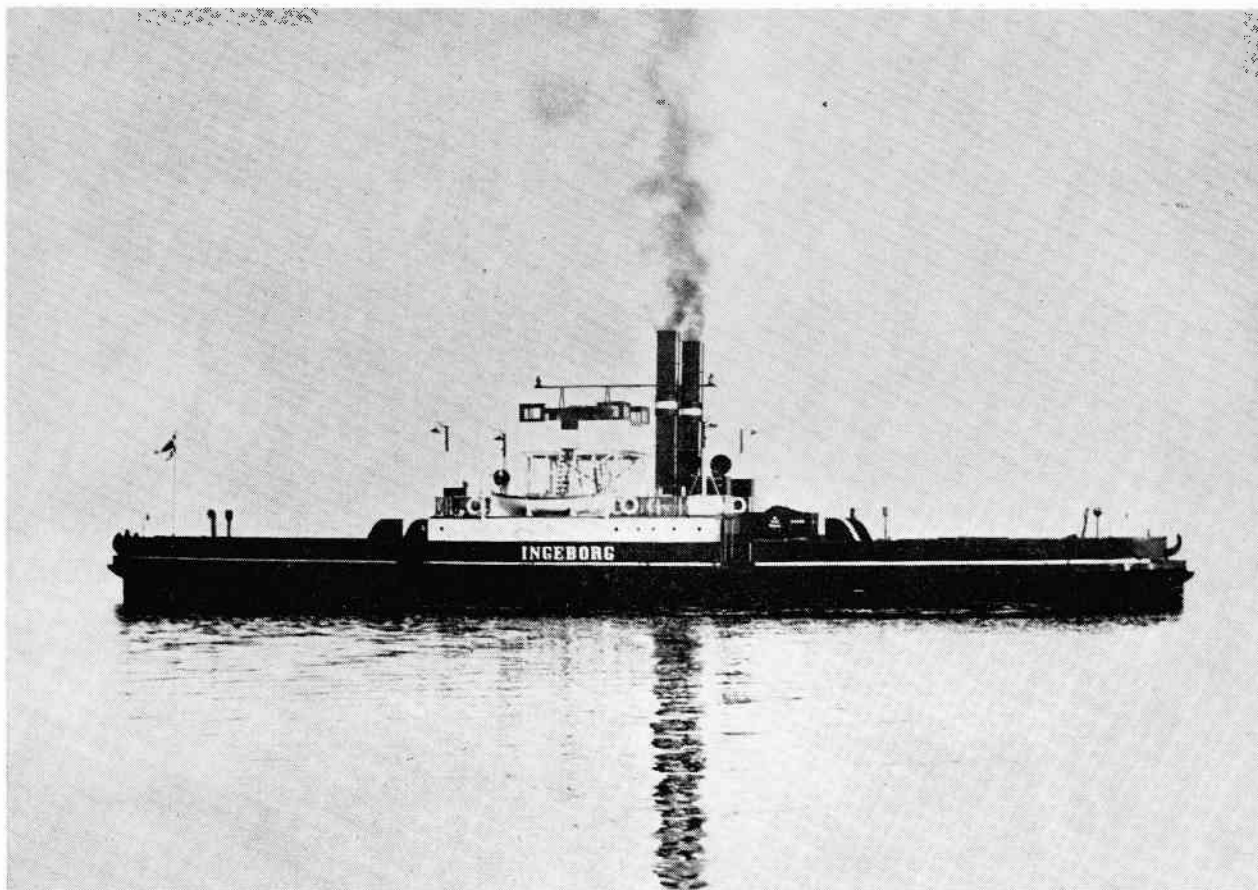
Hjulfærgerne fik hurtigt besvær med sejlsads i is, idet skovlhjulene kun vanskeligt tålte at arbejde i

isen. Der blev derfor i 1886 anskaffet en reserve-skruedampfærge specielt beregnet til vintersejlsads. Færge, der fik navnet **Valdemar**, blev bygget hos Burmeister & Wain i 1886 og viste sig hurtigt egnet til sit specielle formål, hvorimod den under almindelige betingelser ikke var så velegnet, da den, som følge af at begge drivskrueer var anbragt i agterenden, måtte svaje under sejlsads, hvorved overfartstiden blev længere end for de tilsvarende hjulfærger. S/F Valdemar var 43,89 m lang, den havde 2 stk. opretstående hoveddampmaskiner og en aptering og indretning der i øvrigt i store træk svarede til de tilsvarende hjulfærger. Overførselskapaciteten var 65 tons vognlast og 500 passagerer. Maks. fart 10 knob.

I 1938 overgik færge til statens istjeneste, hvorefter den gennem mange år fungerede som statsisbryder i Limfjordens vestlige del, indtil den i 1959 blev solgt til ophugning.

I 1890 blev der anskaffet en søsterfærge til Valdemar, **S/F Marie**. Den blev i 1905 ombygget og forlænget, således at den udover de to agterskrueer tillige også fik en skrue i forenden. Færge var i en årrække stationeret ved Masnedøoverfarten, men kom i 1916 til Sallingundoverfarten. Den blev ophugget i 1935.

Til Helsingør–Helsingborgoverfarten blev i 1902 bygget en ny færge, der fik en skrue i hver ende, hvorved de tidsspildende svajninger, der havde givet anledning til utilfredshed med de ovenfor omtalte skruefærger, kunne undgås. Færge, der fik navnet



HIF »Ingeborg«.

VÆRS'GO OG SPIS
- BRØD FRA
N. Lykke Gregersen
Kirkegade 12 - Mariager
Telf. (08) 54 10 26

SKJERN BRØDFABRIK

Bredgade 74
Skjern
Tlf. (07) 35 00 60

Vi anbefaler »Jernbanen«s medlemmer
at benytte

ROAR VASKERIET
Deres vask, vor hjertesag
Sønderlundsvej 14
Roskilde
Tlf. (03) 35 23 50

LANGAA TØMMERHANDEL

v/ K. A. Friis
TRÆLAST & BYGNINGSARTIKLER
Tlf. (06) 46 13 66

NEILA JERSEY KJOLER

Vejlevej 17
Herning - Tlf. (07) 12 05 11

HUNDSTRUP KRO
Hundstrup pr. V. Skjerninge
Fyn - Tlf. (09) 24 13 50

BØRRE ERIKSEN
HERREEKVIPERING

Tøjgaarden
Nakskov - Tlf. (03) 92 12 31

GERNER NIELSEN

Aut. Renault forhandler
Sandby
Tlf. (03) 931 - Sandby 61

Kjeld Ørvad
Hovedgaden 14, Horslunde
CYKLER - KNALLERTER - MOTORCYKLER
Tlf. (03) 93 50 75

Jens Gluud
»NEPTUN« FISK

Ø. Boulevard 2
Nakskov - Tlf. (03) 92 09 72

MUSIK-CENTRET

v/ Ib Andersen
Vejlegade 20
Nakskov - Tlf. (03) 92 08 53

FA. HERMANN
El-artikler
v/ Sv. Hermann
Vesterbrogade 15
Maribo - Tlf. (03) 88 09 88

SUNDVEJENS KIOSK

Sundvej 18 F
Horsens - Tlf. (05) 62 43 16

ERIK NIELSEN
VOGNMAND

Ø. Møllevej 8
Faaborg - Fyn
Telf. (09) 61 06 57

FRIDTHJOF
FUGLE- OG AKVARIUM

Alt i fugle og fisk. Salg, køb, bytte.
Undulat-frø. Tilbud 1/2 kg 95 øre.
5 Zebrafisk - 5 Skybjerg - 5 Sumutranus
10 kr. for 5 stk.
NDR. FASANVEJ 175 (v. hj. Borups Allé) Tlf. 10 77 57

JERNBANEHOTELLET

Maribo
Telf. (03) 88 02 87

BANEGÅRDENS KIOSK
NIELSEN

Stationen - Nakskov
Tlf. (03) 92 08 07

EN SMUK TRYKSAG
EN GOD HILSEN

MARIBO-TRYKKERIET
Jernbanegade 16
Maribo - Tlf. (03) 88 00 66

BREUMS BAGERI
Bülowsvej 3
Fredericia - Tlf. (05) 92 01 06

Altid 1. kls lækkert brød og kager
Spec.: Fødselsdagskringle

SLAP AF I ROLIGE
OG HYGGELIGE OMGIVELSER PÅ . . .

B.P. CAFETERIA
v/ Ole Gambell
Ndr. Ringvej - Silkeborg
Tlf. (06) 82 58 90

A/S CARL MØLLER

Tværgade 25
Nykøbing F.

FA. »SILA«

v/ J: Siedentorpf
Vejlegadebro 4
Nakskov - Tlf. (03) 92 22 30

MURERMESTER
LEIF SIMONSEN

4900 Nakskov
Tlf. (03) 92 06 28

MURERMESTER
JOHN THOMSEN

Strandpromenaden 44
Nakskov
Tlf. (03) 92 01 62

Helsingborg, havde en største længde over stævnene på 54,87 m og en overførselskapacitet på 100 tons vognlast og 870 passagerer. Færgens aptering svarede i det væsentligste til de nærmest forud anskaffede færger, hvorimod maskinanlægget var anderledes, idet begge hovedmaskiner var opstillet i færgens midterlinie efter hinanden. Under sejlads gik den i sejlretningen værende agterste skrue med fuldt omdrejningstal, medens den forreste skrue gik med $\frac{2}{3}$ af agterskruens omdrejninger.

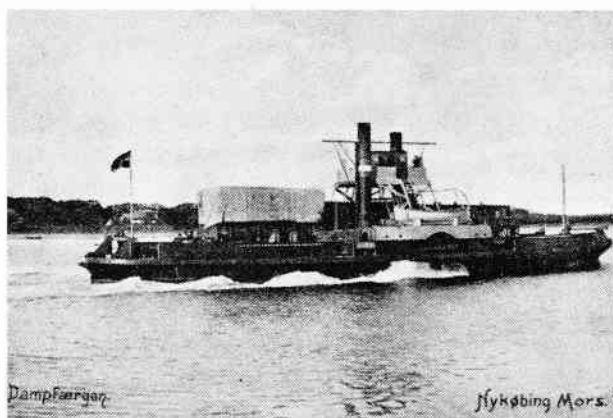
S/F Helsingborg var fast stationeret ved Helsingør – Helsingborgoverfarten til 1946, da den blev afløst af den større skruedampfærge **Orehoved**. S/F Helsingborg fik derefter navneforandring til Glyngøre, hvorefter den blev reservefærge ved Sallingsundoverfarten. Da trafikken på Helsingør – Helsingborgoverfarten imidlertid var stærkt stigende, kom S/F Glyngøre atter tilbage til denne overfart, hvor den sejlede som reservefærge indtil 1964, da den efter at det var konstateret, at kedelanlægget var opslidt, blev udrangeret.

Ved lov af 23/4 1881 blev det bestemt, at der skulle etableres dampfærgesfart over Storebælt. Man havde i årene efter Lillebæltsoverfartens åbning set, hvilken betydning en jernbaneforbindelse mellem to landsdele kunne få, og derfor var det naturligt at tilvejebringe en sådan også over Storebælt, som ville få betydning for hele landet.

Til den nye overfart blev der anskaffet to hjuldampfærger, som blev bygget af det svenske skibsværft Kockums i Malmø. De nye færger blev opkaldt efter de to overfartsbyer, **Korsør** og **Nyborg**, og fik en største længde over stævnene på 77,42 m samt to jernbanespor på vogndækket, hvorved deres overførselskapacitet blev 235 tons vognlast og 900 passagerer.

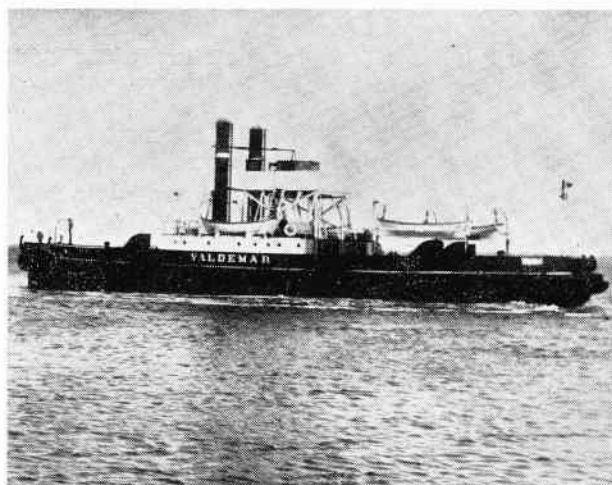
Maskinanlægget i de to færger bestod af 2 stk. 2-cylindrede hjuldampmaskiner, som maksimalt i alt ydede 1200 ihk., hvorved færgens højeste fart blev 12,25 knob. Kedelanlægget bestod af 4 stk. kedler anbragt to og to i to kedelrum foran og agten for maskinrummet, der fandtes midt i færgen.

De nye færger var som noget helt nyt udstyret med elektrisk lys, hvilket efter datidens forhold var et meget stort teknisk fremskridt. Men også passageraptionen var imponerende. Navnlig for så vidt angik sa-



H/F »Lillebælt«.

Arkiv Jernbanemuseet.



S/F »Valdemar«.

Arkiv Jernbanemuseet

loner for I. og II. kl. rejsende, hvor der var anvendt udsøgte træsorter til møbler og paneler, hvorimod III. kl. rejsende måtte nøjes med fyrretræ og tremmebænke. Først efter århundredskiftet begyndte man at interessere sig for at forbedre forholdene for III. kl. rejsende, som udgjorde langt den største del af færgernes passagerer.

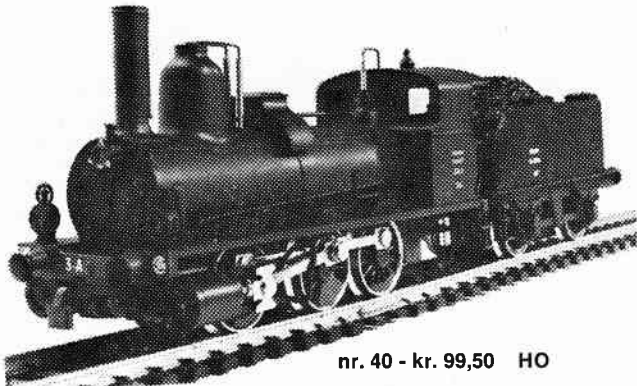
De gamle Storebæltfærgers indretning fulgte i øvrigt de samme retningslinier, som var gældende for de enkeltsporede færger. Størstedelen af apteringen var under dæk, en del mindre saloner og enkelte kahytter og tjenesterum var indrettet i sidehusene ovenpå hvilke var nogle forholdsvis smalle promenadedæk forbeholdt I. og II. kl. rejsende. Over jernbanesporene var kommandobroen, på hvis midte styrehuset – en ejendommelig pagode- eller kiosklignende bygning – var placeret.

Stigningen i trafikken over Storebælt bevirkede, at der allerede i 1887 måtte bygges en ny færge til overfarten. Færgen fik navnet **Sjælland**, den blev bygget af Burmeister & Wains skibsværft, og var næsten som de to ældste færger.

I 1895 blev dampfærgesfarten mellem Københavns Frihavn og Malmø åbnet, og på ruten blev indsat den nye hjuldampfærge **Kjøbenhavn**, der ligeledes blev bygget af Burmeister & Wain. Den nye færge svarede i store træk til de allerede nævnte 2-sporede hjuldampfærger, dog fik den en lidt større længde over stævnene (84,73 m) og en lidt større overførselskapacitet end disse. En søsterfærge – **H/F Storebælt** – til Storebæltsoverfarten blev bygget i 1900, også hos Burmeister & Wain.

Trafikken over Storebælt var i årene efter århundredskiftet i stadig stigning, hvorfor H/F Sjælland i 1909 blev ombygget og forlænget, hvorved den største længde over stævnene blev 89,46 m. Ombygningen var imidlertid ikke vellykket, da færgens manøvrevevne blev en del forringet og dens maks. fart nedsat til 11,3 knob. Efter nogle uheld varede det derfor ikke længe inden færgen fik tilnavnet »Storebælt Skræk«, men trods dette forblev den i fart indtil 1933 – de senere år dog kun som reserve –, hvorefter den blev udrangeret.

De to ældste færger, Korsør og Nyborg, blev udrangeret i henholdsvis 1923 og 1927. H/F Kjøbenhavn



nr. 40 - kr. 99,50 HO

Rivarossi er målrigtig modeljernbane, 2 skinne jævnstrøm. Skriv efter katalog og vedlæg frimærker eller checks:

HO koster kr. 5,00
N koster kr. 2,00
O koster kr. 2,00

Vi kan også tilbyde Dem Röva-supermodeller i HO og N. Katalogpris 5,50.

Generalagent
BLUME & BLUME
 Fønksvej 14 - 8270 Aarhus DK
 Tlf. (06) 147080

Roskilde

Kun ca. 30 min. kørsel fra Københavns centrum – tilbyder vi i E/S Parkbebyggelsen, Dommervænget, der er et af Roskildes smukkeste rekreative områder, et mindre antal moderne 2½ vær. lejligheder, der er udstyret med stort spisekøkken, el-komfur, køle/svaleskab, badeværelse med kar og tlf.bruser, indbyggede skabe i entré samt altan.

Mdl. leje kr. 978,18

+ à conto varme kr. 100. Der ydes boligsikring efter gældende regler.

NB. 2 vær., 82 kv.m, mdl. leje kr. 954,89 + à conto varme. 1 vær. + 3 kamre, på 106 kv.m, mdl. leje kr. 1176 + à conto varme. 2 stk. 2 værelser + 3 kamre, 122 kv.m, mdl. leje kr. 1362,47 + à conto varme. 2 stk. 3½ vær. på 97 kv.m, mdl. leje kr. 1082,99 + à conto varme.

Lejlighederne kan beses efter aftale

Alle yderligere oplysninger

ejendomsinspektør **E. Bisgaard**
 Dommervænget 14 A, st.th., Roskilde. Tlf. (03) 36 06 10

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

Knuthenbog Safari Park

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

ET RENT GIRAFFENLAND



– LET ET
**FAMILIEVENLIGT
 GÅRDHAVEHUS I
 DYSSEGÅRDPARKEN**

Stor opholdsstue – spise- og sovestue – badeværelse – 2 børneværelser – indbyggede skabe – badeværelse – gæstetoilet – gårdhave – ønskekøkken – el-komfur – køleskab – opvaskemaskine – vaskemaskine.

Hvad De end sætter øverst i Deres krav til en moderne bolig, vil De i Dyssegårdsparken i Næstved få kravet opfyldt i en standard, der er langt over den almindelige. Skattepligtig indkomst kr. 30.000. 2 voksne og 3 børn.

Leje pr. md. kr. 1200,00
 ÷ boligsikring kr. 725,00
 Faktisk leje kr. 475,00
 + à conto varme og el kr. 150,00

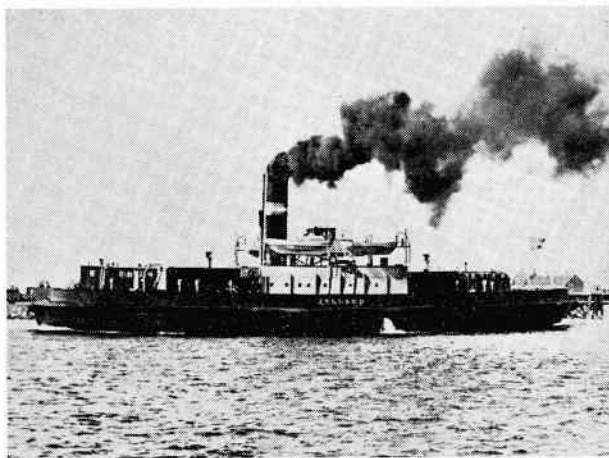
Prøvehuset, Jættestuen 44, Næstved, er åbent hver weekend kl. 14–17 og mandag og tirsdag kl. 17–19. De kommer dertil ved at køre ad Vordingborgvej. Drej til venstre ad Dyssegårdsvej – og derefter til højre ad Jættestuen.

blev i 1923 omstationeret fra København—Malmø-overfarten til Storebæltsoverfarten. Den blev udrangeret i 1932. H/F Storebælt blev i 1930 ombygget til automobilfærge og var indtil 1938 reserve for M/F Heimdal, statsbanernes første automobilfærge på Storebælt.

Ved Storebæltsoverfartens åbning i 1883 blev der samtidig med de to hjuldampfærger anskaffet en isbryder. Denne var imidlertid af forskellige årsager ikke særlig velegnet til formålet, og der blev derfor i 1894 hos Burmeister & Wain bygget en særlig isbryderfærge til overfarten — **S/F Jylland**.

Den nye færge fik en total længde over stævnene på 56,08 m og havde to stærkt kurvede jernbanespor. Overførselskapaciteten var 165 tons vognlast svarende til otte almindelige godsvogne og 600 passagerer. Maskinen var en 2-cylindret compound dampmaskine, der maksimalt udviklede 800 ihk. Største fart var 11,3 knob. Som på de øvrige af datidens færger var størstedelen af apteringen under dæk og kun en mindre del i vingehusene.

S/F Jylland var som nævnt bygget som isbryder, men den gjorde dog også tjeneste udenfor isperioder i tilfælde af stærk trafik eller færgemangel. I isvinteren 1928/29 viste den sig utilstrækkelig, hvorfor det blev besluttet at modernisere færgen med blandt an-



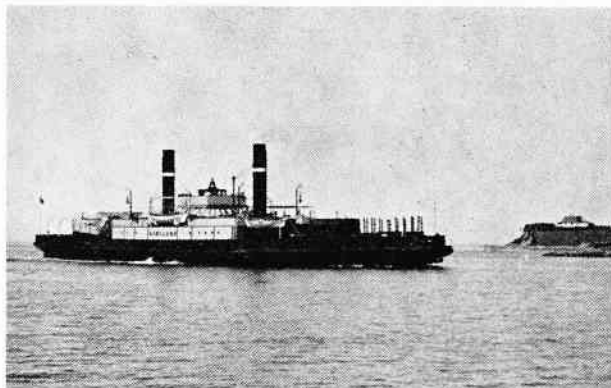
S/F »Jylland« (senere »Fenris«); foto fra før ombygningen.
Arkiv Jernbanemuseet.

det en ny kommandobro samt udskifte såvel kedel- som maskinanlæg. Den nye hovedmaskine var en tre-gangsmaskine, som maksimalt udviklede 1700 ihk. Færgens højeste fart var nu 13 knob.

I 1933 fik S/F Jylland navneforandring til Fenris, da da navnet Jylland skulle anvendes til et af de nye motorskibe til Aarhus—Kalundborgoverfarten. Færgen blev kun lidt benyttet i de følgende år, men til gengæld kom den på hårde opgaver i de strenge isvintre i begyndelsen af fyrrerne, hvor det viste sig, at maskinkraften stadig var for ringe. Resultatet blev anskaffelsen af isbryderen Holger Danske, som indtil for få år siden var Danmarks stærkeste isbryder.

S/F Fenris blev dog ikke udrangeret, men forblev i statsbanernes tjeneste i endnu nogle år. I isvinteren 1946 assisterede den sammen med Holger Danske på Storebælt, og så vidt vides kom den kun én gang senere i fart, nemlig i efteråret 1948, hvor der på grund af en række færgueheld og uheldige omstændigheder i en kort periode opstod en så stor færgemangel, at alt forhåndenværende færgemateriel måtte sættes ind. I 1952 blev S/F Fenris udrangeret og solgt til hollandske købere.

(Fortsættes).



H/F »Sjælland«.

Arkiv Jernbanemuseet.

Industri og Håndværkerskolen

Bispegade — Nyk. F. - Tlf. (03) 85 23 55

- også Deres plads står åben i

JERNBANE-HJEMMEVÆRNET

Alle oplysninger hos HJEMMEVÆRNET - Sorgenfri Slot - Lyngby - (01) 87 59 81

PORCELÆNSBRÆNDERIET

Grønsundvej 31
4800 Nykøbing F.
Tlf. (03) 85 06 29

Udvalg i håndmalede vægspjle og vægdekorationer
Håndmalede fliser til det individuelle flisebord

k. e. steinfeldt

Mariager

alt tømrer- og bygningsarbejde
udføres
tlf. (08) 54 10 49

**BERNTHS HJØRNE
HERREEKVIPERING**

Lilletterov - 4800 Nykøbing F.
(03) 85 30 00

MEJERIUDSALGET

v/ Kurt Kornbech

Boulevarden 44, Aalborg

Telefon (08) 12 53 97

Mejeriprodukter og kolonial en gros

GÅ TIL TANDLÆGEN
2 GANGE ÅRLIGT
O.H.

- med venlig hilsen . . .

BANEGÅRDSRESTAURANTEN

E. J. Nielsen

FREDERIKSHAVN

(08) 42 24 61

GÅ TIL TANDLÆGEN
2 GANGE ÅRLIGT
B.W.M.

Gælder det personbefordring
rejser vi med »VETERANBANEN«

MARIAGER-HANDEST

Al anden transport over HELE landet
foregår med vognmand **HANS JENSEN**, Mariager

Hurtig og reel betjening

(08) 54 14 33 og 54 10 65

**TANDLÆGE
B. Lund Jensen**

Nørrevænget 56
4900 Nakskov

Vi mødes i

BANEGÅRDSRESTAURANTEN RIBE

ved M. Fogtmann - (05) 42 03 16

RANDALCENTRETS SLAGTERFORRETNING

ved Ivan Nielsen

Devantiersvej . Fredericia . Tlf. 92 54 77

**1. kl. kød
samt hjemmelavet pålæg og salater
Prøv vor fine medister**

. . . vi anbefaler med glæde et besøg i

RESTAURANT »HALSKOV-PERLEN«

ved Peter K. Zahle

Halskov Færgehavn

(03) 57 10 35

RICHMOND KAFFE

Egon Bredgaard

Baadværft

Strandvejen - 4880 Nysted

. . . en venlig hilsen fra

BANEGÅRDSRESTAURANTEN

HILLERØD

v/ A. Thiberg



ØRESUNDSBÅDENE

Lyngby-Nærum Jernbane - et nyt attentatforsøg

Af Birger Wilcke.

Ingen anden dansk privatbane har i den grad som Mølleåbanen været underkastet forandringernes lov, naturligvis bortset fra alle de baner, der helt er forsvundet. Oprindeligt anlagdes den som en industri- og godsbane, der skulle skaffe baneforbindelse for de industrivirksomheder, der lå langs Mølleåen. At man håbede på en vis udflugtstrafik er en anden sag, men afgørende for banens trivsel regnede man aldrig med at persontrafikken ville blive. En ren privatbane var forbi, og i Mølleådalene gik det i hvert fald ikke, ydede, og der var endda grundspekulanter, der satte deres penge på banen og håbede på engang at få stort udbytte af dem.

De store industriplaner i dette land er først blevet virkeliggjort efter at privatbanernes æra i hovedsagen var forbi, og i Mølleådalene gik det i hvert fald ikke som man havde påregnet. Industrierne krakkede eller gik over til landevejstransport, og Lyngby-Vedbæk Jernbane, som den dengang hed, var meget nær ved at blive den første privatbane i Danmark, der måtte bide i græsset. Nå, helt så galt gik det ikke, man klarede sig i første omgang ved i 1921 at amputere den umulige stump fra Nærum til Vedbæk, der rigtig nok var Nordsjællands kønneste banestrækning, men som desværre næsten intet opland havde. Det private baneselskab rodede sig fremad endnu nogle år, men fra 1926 måtte Lyngby-Tårnbæk og Søllerød kommu-

ner overtage driften. Banen blev motoriseret og nu næsten helt lagt an på persontrafikken, hvad med den stigende bebyggelse ikke gik helt dårligt. Da S-banen til Holte åbnedes i 1936, fandt kommunerne det oportunt at blive af med den farlige vejkrydsning i Lyngby og nedlagde den sydlige del af strækningen, men anlagde til gengæld samtidig en ny forbindelsesbane til statsbanen mellem Smedebakken og den øde beliggende Jægersborg station. Det blev forbindelsen til Lyngby måske ikke bedre af, men i forhold til københavnertrafikken var det ikke nogen ulempe. I 1954 røg den nordligste del af banen mellem Egevang trinbræt og den gamle Nærum station, beliggende midt i den gamle landsby. Det var for dyrt at bygge viadukt over eller under den nye motorvej til Hørsholm, men da der voksede et nyt boligkvarter op omkring Egevang, var ejheller denne ændring til større skade for banen.

Fra de gamle benzinmotorvogne, der holdt helt op til 1950, gik man over til de sædvanlige danske skinebusser og fik nu for nogle år siden de samme moderne, tyske Y-motortog som Lollandsbanen og de nordsjællandske privatbaner. Persontrafikken har holdt sig godt gennem alle disse omskiftelser. I 1969/70 var der 1.165.489 rejsende med banen og i det sidst forløbne driftsår 1.224.037, en opgang fra forrige år på 5 %. At man samtidig har drevet autobuslinier

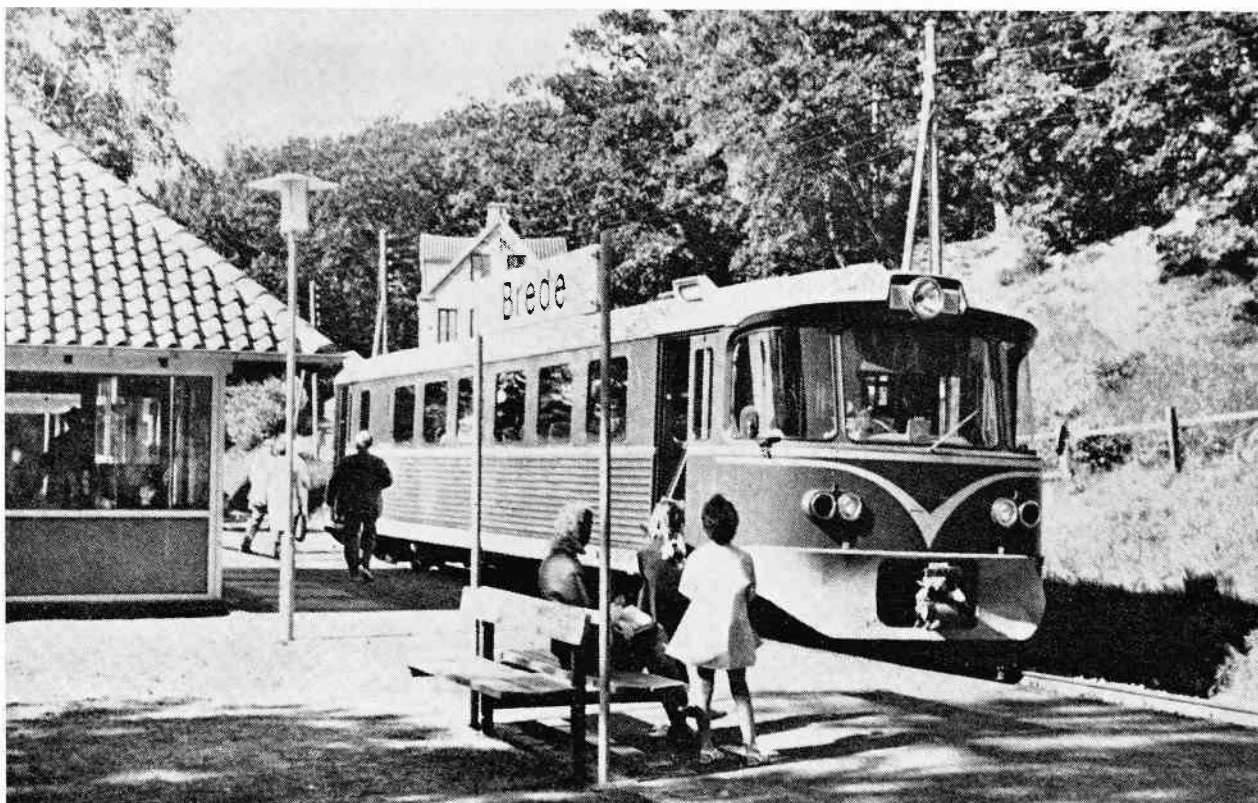


Foto: Erik V. Pedersen.

med op mod 2 mill. passagerer i det samme opland, gør ikke resultatet af banedriften mindre imponerende. I adskillige år har banedriften nogenlunde balanceret, men i de sidste år har man, bl. a. fordi man har opretholdt en meget stor trafikdækning på trafiksvage tidspunkter og holdt sig til beskedne takstforhøjelser, måttet regne med et underskud, der dog ikke har oversteg 15 % af driftsindtægterne.

Indbyggerantallet og trafikmulighederne langs banen er forbedret ikke ubetydeligt i de senere år. Ved Brede er der vokset en del rækkehuse op vest for banen, ligesom bebyggelsen på de tidligere Modewegske arealer, øst for banen, er ved at tage fart. Ligeledes er der nu bygget temmelig store husblokke øst for motorvejen ved Nærum, hvor der indtil for få år siden ikke fandtes høj bebyggelse. Den almindelige udflugtstrafik til Ravnholm og Ørholm er taget af med den øgede motorisering, ligesom tilfældet er for banerne nord for Hillerød og Helsingør, men samtidig er Landbrugsmuseet i Lyngby, der ligger tæt ved Fuglevad station, blevet mere populært, og Nationalmuseet har en stadig ekspanderende virksomhed i de af museet erhvervede store fabriksbygninger ved Brede station, hvilket har medført, at banen har bygget en helt ny og moderne holdeplads med kiosk, hvor tidligere en gammel halvrudden træpavillon lå.

I forbindelse med motorvejsanlægget opstod den lidet gennemtænkte plan om anlæg af en S-bane langs denne, fra Jægersborg til Nærum. Banelegemet er nu i hovedsagen færdigt, idet dog forbindelserne ved Jægersborg ikke er udført. Planen hvilede på det grundlag, at sletten mellem Lyngby og Fortunen ville blive bebygget med høj bebyggelse, hvad den ikke blev, samt at studenterne til den nye tekniske højskole, der er under opførelse på markerne vest for motorvejen i stort omfang ville benytte jernbane, hvad de ikke gør efter at »scooterfonden« for alvor har begyndt sin velsignelsesrige virksomhed. Baneplanen synes derfor i hovedsagen opgivet, og vi kunne forvente at få en ny »midtsjællandsk jernbane«, en jernbanemæssig seværdighed i hovedstadens umiddelbare omegn. Dette synes imidlertid ikke at have tiltalt alle, og den socialdemokratiske gruppe i Lyngby kommunalbestyrelse har derfor med støtte i den tilsvarende, men mindre betydningsfulde, gruppe i Søllerød kommunalbestyrelse rejst spørgsmålet om flytning af Nærumbanen til den nye S-banes arealer, hvis staten ikke vil åbne S-togstrafik ad denne.

Planen kan synes besnærende, men er ikke god. Ca. 1/3 af trafikken fra oplandet nord for Lyngby går mod selve Lyngby og vil helt gå tabt for banen, der vil få station ca. 1 km øst for Lyngbys bycentrum. Det er naturligvis meget godt med et nyt handelscenter i Lyngby, og det er klart, at tilkørselsforholdene til dette vil blive lettere, hvis Nærumbanen nedlægges eller flyttes, men det kan jo dårligt nytte at få et nyt handelscenter, hvis man lægger de offentlige trafiklinier således, at kunderne i stedet vælger at køre til København.

Der er for øjeblikket en ikke ringe trafik fra Brede og Ørholm, ligesom der er en del trafik til fabrikerne ved Ravnholm af folk, der arbejder ved fabri-

ken. Al denne trafik vil gå tabt for den nye bane og må i stedet afvikles med busser ad vejnettet. Vejene er dårlige og snoede, og udvidet bustrafik vil utvivlsomt medføre nyanlæg af veje, der vil ødelægge det meget smukke villakvarters særpræg. For museerne ved Fuglevad og Brede er den foreslåede bane uden betydning, men man vil tværtimod blive stillet dårligt i tilfælde, hvor der er stor tilstrømning til en specialudstilling, eller hvor hele skoler vil besøge museerne.

Har den nye bane da fordele bortset fra, at man sparer viaduktanlæg for tilkørselsvejen til handelscentret i Lyngby? De er vanskelige at få øje på. Nærum vil ikke få nogen bedre forbindelse, og bebyggelserne mellem Lyngby og Nærum vil få dårligere. Terrænet langs motorvejen er tyndt bebygget og kan ikke give væsentlig ny trafik. Beboelseskvartererne øst for motorvejen er hovedsagelig afskåret fra banen af denne. Man har drømt om at kunne nøjes med én togstamme, hvilket ville gøre driften billigere, men det er formentlig en utopi. Dertil er mellemprioriteterne ved endestationerne for korte.

Helt bortset fra alt dette, er den gamle Nærumbane en af de smukkeste strækninger i landet og vil med årene, som biltrafikken endeligt kvæler sig selv, kunne forvente at få ny udflugtstrafik, medens den nye S-bane strækning, der bl. a. passerer det herostratisk berømte højhus, er noget af det kedeligste, man kan forestille sig.

Alt i alt tror jeg, man kan give kommunalbestyrelsernes flertal det gode råd at tænke sig meget godt om, inden man slutter sig til mindretallets forslag. Det bliver både dyrt og dårligt. Måske kan man endda håbe på, at de socialdemokratiske grupper ændrer standpunkt. Som partiets førstemand har sagt, har man jo kun et standpunkt, til man tager et nyt.



Foreningens nye ruteskilte til vore udflugtstog (første gang anvendt den 12. december 1971) – en gave fra DSB. Skiltens hjemstedsstation: Københavns Hovedbanegård (– ikke i pladskontorets skiltedepot, men i stationsforstanderens garderobeskab). Foto: Gunnar W. Christensen.

Jernbanenyt - kort fortalt



DSB Danske Statsbaner

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

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 8 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7749/7249 -7756/7256.

Diesel-elektrisk motorvogn MO 1989 er midlertidig overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 9 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 718 - 20-84 723 og 20-84, 725, 727, 728 (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«) (vogne fr. o. m. 20-84 725 leveres i den nye »DSB-røde« farve), 39 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 161 - 211 5 199, 10 stk. specielle lukkede godsvogne (selvtømmende - med tag, der kan åbnes), litra Tdgs 574 0 100 - 574 0 109, 9 stk. lukkede godsvogne (hvidmalede/isolerede) (privatejet: »Carlsberg Bryggerierne«): 083 5 299 - 083 5 307 samt 1 stk. beholdervogn (privatejet: »Dansk Ammoniakfabrik«, Nyborg): 070 2 008. Fra »Linke-Hofmann-Busch GmbH«, Salzgitter-Watenstedt er leveret 20 stk. åbne bogievogne (med forsænket vognbund) (privatejet: DSB - for anden statsinstitution): 047 0 100 - 047 0 119. Fra »Centralværksted Århus« er leveret 3 stk. rejsegodsvogne, litra Dah 92-28 109 - 92-28-111 (ombygget fra postvogne, litra Pa 90-28, 004, 005, 013) (stationering: »Jylland og Fyn«). Fra Sverige er indkøbt (brugte) 8 stk. beholdervogne (privatejet: »Kommune Kemi A/S«, Nyborg): 070 1 011 - 070 1 016 og 070 1, 021, 022 (købet omfatter i alt 31 stk. beholdervogne).

12 stk. personvogne, litra Cl 29-25, 534, 539, 543, 546, 547, 549, 555-557, 562, 566, 577 er overflyttet fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«.

I forbindelse med modernisering har følgende vogne skiftet litra: Ah 17-61 047 til »Ag«, ABhl (AVL) 38-61, 244, 246 til »ABv« (fejlagtigt - ændres til »ABg«) og CC 29-63, 057, 082, 092-094 til »Bg«. El-varme-udstyr er monteret i A 18-84 006 - af den grund er 5.-8. ciffer i den internationale litrering ændret til »18-80«.

10 stk. personvogne er udrangeret: B 20-80 328 (»ulykesvognen« fra Rheinweiler - se »Jernbanen«, nr. 7/71, side 8) - Cl 29-25, 504, 530 - Cle 82-25 695 - CP 2801, 2814 (midlertidigt anvendt som »udstillingsvogn«), 3212, 3213 - CPS 3228, 3239; 3 stk. rejsegodsvogne er udrangeret: Dah 92-28 105 - Dk 6102 - ECO 6310.

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

Rettelser: Maskinafdelingen meddeler, at underlitra »g« ikke er givet nogen betydning (rettelse af meddelelse i »Jernbanen«, nr. 7/71, side 7); i »Jernbanen«, nr. 7/71, side 8, venstre spalte (skema »Moderniseringsprogrammet«), rettes ud for 14. serie i spalterne 2, 3 og 4: »16 Ah« til »13

Ah« - »16 Ag« til »13 Ag« - »037-052« til »037-039, 043-052« - ud for 18. serie rettes i 3. spalte: »10 Bf« til »20 Bf«; i »Jernbanen«, nr. 8/71, side 14, venstre spalte, 13. linie f. o. rettes »028« til »014« - i 23. linie f. o. rettes »HP« til »HHJ«.

Pr. 31. december bestod vognparken af:

918 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 7 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT/DSG). I oktober kvartal er der tilgået driften 9 vogne, og der er udrangeret 10 vogne.

150 stk. post- og rejsegodsvogne. I oktober kvartal er der udrangeret 3 vogne.

6613 stk. lukkede godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 49 vogne - og en afgang på 76 vogne.

3326 åbne godsvogne. I oktober kvartal er sket en afgang på 5 vogne.

568 stk. specialvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 18 vogne: Sneplove nr. 110-113 (B/1), 114-126 (B/2) (tidl. H- og R-tendere), nr. 813 (T/1) »Transportvogn for affaldscontainer« (i »Jernbanen«, nr. 8/71 var - »på dette sted« - fejlagtigt udeladt: Nr. 992 (B/2) »Skinnetransportvogn«) - og en afgang på 5 vogne: Nr. 356 (B/1), nr. 396 (M/2), nr. 510 (S/2), nr. 636 (B/1), nr. 728 (B/2).

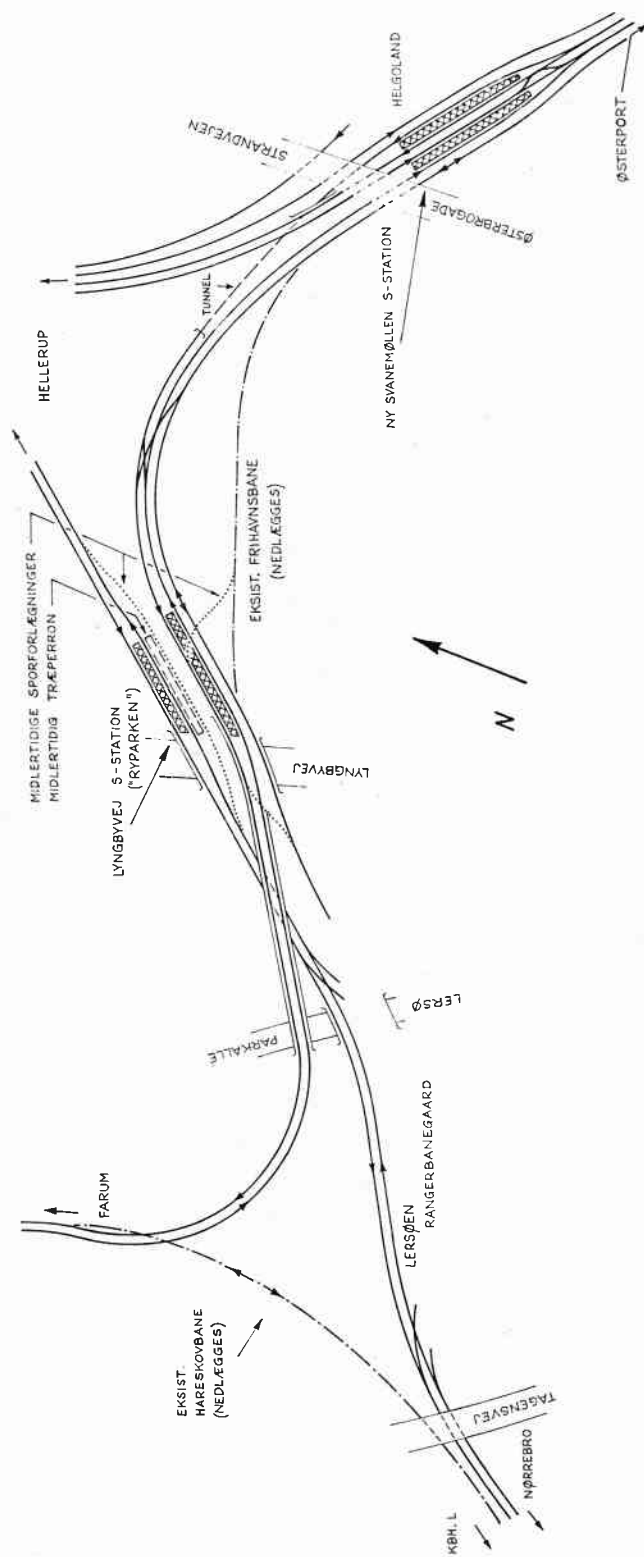
3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) og 606 stk. privatejede godsvogne (samt 4 stk. godsvogne lejet hos DSB). I oktober kvartal er sket en tilgang på 38 vogne: 20 stk. 047 0, 8 stk. 070 1, 1 stk. 070 2, 9 stk. 083 5.

I oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1971« (»Jernbanen«, nr. 7/71) kan kolonnerne »antal vogne« pr. 31. marts å jourføres pr. 31. december således:

	30/3	31/12		30/3	31/12
Gklm	63	61	E	398	397
Gklm	295	204	Elo	1379	1364
Gklm	466	337	PJ	3	2
Gklms	734	714	PJR	3	2
Gkm	66	51	Lb*)	-	2
Gkms	315	314	TD	5	3
Gs	769	768	»30«	127	126
Gs	1995	1994			
Hbis	105	200			
Ics	34	25			
IB	5	-			
IF	2	1			
IKG	7	1			
IKS	1	-			
IKT	5	3			
Ucs	39	43			
Ucs (RIV)	5	9			
Ud	31	24			
Uds	11	18			
Tdgs	80	90			



Det vil vække almindelig begejstring blandt jernbanentusiaster at få at vide, at P 917, den 2. december, er indgået i »Centralværksted Århus« for reparation. P 925 er sendt fra Langå til Århus den 22. december; kedlen fra denne loko overflyttes til »917«. P 917 vil kunne prøvekøres en gang i april, og det er meningen, maskinen skal benyttes ved arrangementerne i forbindelse med DSB 125-års



Tegning: Einar Hoff.

jubilæum og til en række udflugtstog på Sydbanen til sommer.

I december er hos »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« bestilt yderligere 24 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7783/7283 – 7806/7306. Blandt underleverandørerne er som tidligere det engelske firma »English Electric – AEI Traction Limited«. Leveringen sker i 1973/74.

I S-togsmateriel fra 10. levering (vogne fr. o. m. MM/FS 7735/7235) er den almindelige skruebremse afløst af en såkaldt »fjederbremse«, der betjenes fra køreretningskontrollen på instrumentbordet; fjederbremse monteres efterhånden også i materiel af 6.–9. levering. Til indikering af at vognene har fjederbremse er der indvendig på frontrudens runding, i hver side af førerrummene, anbragt en mærkat med bogstavet »F« i hvidt på blå bund; mærkaten fjernes, hvis en vogn midlertidigt forsynes med bogier uden fjederbremse. Et antal 2-vognstog (bl. a. af 10. levering) udstyres for tiden med HTK- og radiokommunikationsapparat af hensyn til Sikringstjenestens forestående forsøgskørsler på strækningen Vanløse–Ballerup – motorvognene er udstyret med radioantenner.

Status pr. 31. december for det igangværende moderniseringsprogram for personvogne (se »Jernbanen«, nr. 7/71, side 7/8): »Centralværksted Århus« har afleveret samtlige vogne i 11. serie, to vogne af 12. serie og én vogn (Ag 17-61 047) af 14. serie – de resterende tretten vogne af 12. serie, fem vogne af 13. serie (fremtidige ABg-vogne) og tre vogne af 14. serie samt Bgh 29-63 113 (»prototype« for BDg-moderniseringen) og B 20-84 027 (»prototype« for Bt-moderniseringen = indretning af togførerkupé og to serveringskupé ved inddragelse af toilet, vaskerum og to kupeer i den ene vognende (planlagt ombygning – ca. 50 vogne)) befandt sig i værkstedet. »Centralværksted København« har afleveret to Bf-vogne (18. serie): 27-65, 324, 325 (samt 27-65 322 = »supplerende« moderniseret (ændring af sæder, indbyggede slutsignaler m. v.)) – yderligere fire Bf-vogne befandt sig i værkstedet.

5 stk. BRh-vogne er p. t. under afmontering på »Centralværksted Århus«. Vogntypen står overfor udrangering; »afsked med BRh-vognen« sker for Dansk Jernbane-Klubs vedkommende ved udflugten Fredericia–Tønder, den 19. marts.



Anlægsarbejderne i forbindelse med etablering af den såkaldte »forbindelsesbane« mellem (den elektrificerede) Nordbanen (ved Svanemøllen) og Hareskovbanen (ved Emdrup) har længe været i gang. Arbejderne koncentrerer sig for tiden omkring Svanemøllen og Lyngbyvej (fremtidig Ryparken) stationer. Ved årsskiftet var arbejderne med at »trække« sporene i den nordlige ende af Helligøland personvognsdepot mod nord-øst i det væsentlige afsluttede. I begyndelsen af januar er udgravningsarbejder for støbning af en ca. 300 m lang tunnel (for det udadgående Hareskovbanespor) under »Svanemøllens kaserne« påbegyndt. De følgende anlægsetaper ved Svanemøllen bliver i hovedtrækkene således: 1) Det indadgående Kystbanespor »trækkes« mod nord-øst på strækningen langs personvognsdepotet; 2) Frihavnsbanen (Østerport-Lersøen) »trækkes« mod syd-vest på strækningen ud for personvognsdepotet (ved udnyttelse af en mindre del af »Øresundshospitalet«s grund); 3) Flytning (midlertidig) af indadgående Nordbanespor (= indadgående Hareskovbanespor endelige placering); 4) Anlæg af ny perron (I) (med tilhørende gangbro og trappelysthus) øst for Østerbrogade (nuværende perron nedlægges og fjernes); 5) Indadgående hhv. udadgående Nordbanespor forlægges

(i en kurve) mod syd-vest (i området, hvor nuværende Svanemøllen stations perron er beliggende), for at give plads for støbning af det »trug«, hvoraf en mindre del allerede er udført, og den tunnel, hvori det udadgående Hareskovbanespor føres under Nordbanen; 6) Tilbageflytning af Nordbanesporene i omvendt rækkefølge i forbindelse med støbning af det sidste tunnelstykke, der forbindes med den i mellemtiden fuldførte tunnel under »Svanemøllens kaserne«, anlæg af ny perron (II) (med (forlænget) gangbro og trappehus), flytning af såvel udadgående som indadgående Nordbanespor til endelig placering, opførelse af ny ekspeditionsbygning (nedbrydning af gammel ekspeditionsbygning); 7) Sporlægning på fremtidig tracé for Frihavnsbanen og Hareskovbanen (»forbindelsesbanen«), tilslutning af Hareskovbanen til Nordbanen, anlæg af nødtransversaler m. v.

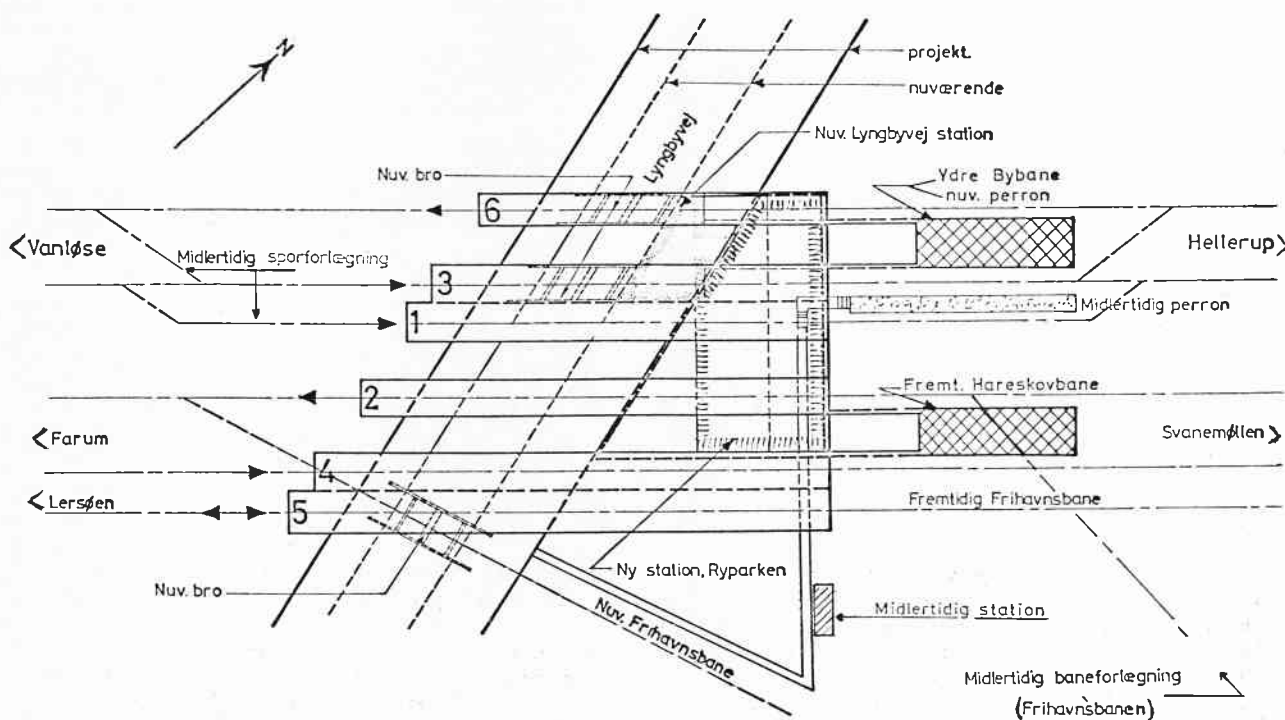
Ved planlægningen af dette særdeles komplicerede anlægsarbejde er EDB-teknikken taget til hjælp, idet der bl. a. er udarbejdet et såkaldt »punktkatalog« for hele området, på grundlag af hvilket planer af nuværende, midlertidige og endelige spor kan udtegnes maskinelt i ønsket omfang, således at man hele tiden kan skaffe sig et klart overblik over, hvor f. eks. køreledningsmaster o. lign. kan anbringes ved de mange sporflytninger o. s. v.

Anlægsarbejderne med etablering af en ny Lyngbyvej (Ryparken) station og seks nye broer (underføringsanlæg for den ny motorgade) er ikke mindre komplicerede, omend af en anden karakter. De nye broer opføres i den rækkefølge, som er angivet på vedstående skitse; »bro 1 og 2« påbegyndtes i foråret 1971, og de kunne tages i brug den 23. hhv. den 21. januar. Sidstnævnte dato flyttedes Frihavnsbanen til »bro 2« ved en midlertidig baneforlægning, der fra den vestlige ende af »Københavns sporveje«s busserviceanlæg »Ryvang« i en kurve passerer rundt om »Forsvarets Materielintendantur« for atter at tilslutte sig den gamle tracé foran indgangssporstifterne til Lersøen rangerbanegård (herefter kan den gamle bro for Frihavnsbanen nedbrydes). Ydre Bybanes udadgåen-

de spor flyttedes – som ovenfor nævnt – to dage senere til »bro 1«, samtidig med at en midlertidig perron og en midlertidig ekspeditionsbygning blev taget i brug. Den hidtil benyttede bro fjernes nu og erstattes af en ny »bro 3«. Hertil forlægges det indadgående spor for Ydre Bybane (mod Nørrebro) efter fuldførelsen, idet den smalle midlertidige perron fungerer som øperron i perioden, indtil den sidste gamle bro er erstattet af en ny »bro 6«, hvorefter tilbageflytningen af sporene kan ske i omvendt rækkefølge. På dette tidspunkt er første del af den nye stationsbygning, der opføres under broerne, færdig, og den nuværende perron er forlænget og ombygget fra nu 87 cm til 92 cm over skinneoverkant. »Bro 4 og 5« fuldføres sideløbende hermed, således at Frihavnsbanen kan flyttes til sin endelige placering på »bro 5«, og »bro 2 og 4« vil være klar til brug for Hareskovbanen. Stationsbygningen fuldføres herefter tillige med perronen for Hareskovbanen (her er trappehuset allerede opført i nær tilslutning til endepillerne for Hareskovbanens broer). Det vil af ovenstående fremgå, at »bro 1« ikke vil være besporet efter anlægsarbejdernes afslutning. Broen, der som en nødvendig midlertidig foranstaltning ved en beskedent merudgift er »udvidet« til et endeligt anlæg, tænkes senere anvendt til et forlænget godsafgangsspor for Lersøen rangerbanegård.

Hareskovbanen føres, efter den fremtidige Ryparken station, over Ydre Bybane, Lersø grøft og Lersø Parkallé på en ca. 320 m lang bro, der p. t. er under projektering, videre gennem en kurve med en radius på 300 m til Hareskovbanens nuværende tracé syd for overføringen for Tuborgvej, således at ingen bygning i det derliggende industrikarver berøres – det har kun været nødvendigt at ekspropriere et kolonihaveområde og en del af et gartneri tilhørende »Københavns kommune«.

Strækningen fra Dyssegård og indtil Skovbrynet er klar til lægning af 2. spor, her vil der i sommerens løb blive udført en række ballasterings-, spor- og mastearbejder.



Skitse over ombygning – og bygning – af de nye underføringsanlæg ved Lyngbyvej station (fr. o. m. 1. oktober 1972: Ryparken station). De nye broer opføres i den med numrene angivne rækkefølge – se i øvrigt tekststafnittet.

som forudsætning for at Kørestrømskontoret kan påbegynde ophængning af køreledningsanlægget. Tunnelbanekontoret (!) under Anlægstjenesten for nærtrafik har overtaget projekteringen og anlægget (ombygningen) af strækningen Skovbrynet—Farum. Det tilstræbes at have banen klar til elektrisk drift i 1976. Se i øvrigt artiklen »Hareskovbanen« i »Jernbanen«, nr. 5/71.

Til den fastsatte tid — den 15. december — kunne leje 2 i Helsingør atter tages i brug efter en omfattende reparation. Ombygningen af de to »jernbanefærgelejer« i Helsingør har stået på siden eftersommeren 1970 (se »Jernbanen«, nr. 4/70, side 19). DSB ønsker at bygge en ny terminalbygning i færgehavnen, med bl. a. en »finger« udgående fra stationsbygningen. Dette projekt har voldt megen modstand bl. a. i Helsingørs bystyre.

Jernbanerådet har tiltrådt, at sporet på strækningen Laurbjerg—Silkeborg kan optages, og at sporarealerne og bygninger og andre anlæg må afhændes.



På Holbæk station blev et midlertidigt relæsikringsanlæg (for signaler og sporskifter i stationens østende) taget i brug den 3. december. Samtidig afløstes stationens indkørselssignal (for tog fra Vipperød) af armsignaltypen af et daglyssignal, og to udkørselssignaler (for spor 2 hhv. spor 3) blev taget i brug.

Den 6. december blev på Ulstrup station et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1954), med tilhørende nye daglyssignaler (stationen er nu også udstyret med udkørselssignaler), taget i brug — og den 27. januar indkoblede strækningen Bjerringbro—Langå i fjernstyringen. FC Viborg er hermed fuldt udbygget.

Som led i den etapevise ibrugtagning af det nye relæsikringsanlæg i Korsør blev ind- og udkørselstogveje til spor 5 (midlertidigt forløb), taget i brug den 14. december. Samtidig kunne udkørselstogveje (f. eks. for MA-lyntog) direkte fra leje 1 og leje 2 via spor 13 tages i brug. I et kommende nummer af »Jernbanen« er det tanken at bringe en komplet skematisk spor- og signalplan over Korsør station.

Den 17. januar var en mærkedag for FC Roskilde, idet strækningen Slagelse—Korsør — denne dag — indkoblede i fjernstyringen. Den 19. januar tillystes det automatiske linieblokanlæg for kørsel ad venstre spor mellem Slagelse og Korsør og v. v. — samt den nye VM-station i Forlev. Ved den endelige udbygning af FC Roskilde (der resterer nu kun strækningen Vipperød—Holbæk) vil anlægget omfatte: 1 togfølgestation med to overhalingsspor, 5 togfølgestationer med ét overhalingsspor, 4 togfølgestationer med krydsningsspor, 5 VM-stationer (uden overhalingsspor), 7 overgangsstationer med udkørselsafhængighed, 115 blokintervaller for højre spor og 38 blokintervaller for venstre spor. (Stationsforstanderen i Roskilde kan på en måde »bryste sig af« at være chef for landets »længste« station).

Sikringstjenesten arbejder støt med at nedlægge (i bogstaveligste forstand) armsignaler ved enhver given lejlighed og erstatte dem med daglyssignaler. Dette lader sig gøre ved elektro-mekaniske anlæg — det var f. eks. tilfældet på Hobro station den 25. januar, hvor stationens ind- og udkørselssignaler af armsignaltypen afløstes af daglyssignaler. I det fremtidige »Sikkerhedsreglement« (en sammenfatning af det nuværende SR og SIR), på hvilket der arbejdes i det såkaldte »Sikkerhedsreglementsudvalg

af 1967«, ser man helt bort fra brugen af armsignaler. Der er dog et stykke vej igen — antallet af armsignaler var pr. 1. januar 1972:

	øst	vest	i alt
Indkørselssignaler (I)	28	98	126
Stationsbloksignaler for udkørsel (SU)	8	5	13
Udkørselssignaler (U)	21	80	101
Mellembloksignaler og/eller Dækningssignaler (M, DS)	6	2	8
Togvejssignaler for indkørsel (TI)	—	5	5
Togvejssignaler for udkørsel (TU)	8	11	19
Fremskudte signaler	22	40	62
Armsignaler i alt	93	241	334



Der indførtes knudepunkttrafik i stykgodssektoren fr. o. m. den 31. januar, idet trafikken fra denne dato afvikles over tyve knudepunkter med jernbanevogne, medens alle øvrige relationer som hovedregel betjenes med lastbiler. De tyve knudepunkter er: Hjørring, Ålborg, Holstebro, Skive, Viborg, Randers, Herning, Silkeborg, Århus, Horsens, Vejle, Esbjerg, Kolding, Sønderborg, Padborg, Odense, Slagelse, København, Næstved og Nykøbing FI. Indførelsen af knudepunkttrafikken midt i en køreplansperiode har voldt store vanskeligheder, idet mere end halvfjerds godstog har måttet omlægges, dubleres m. v. og nye maskinløbsplaner, godstogsoprangerings- og vognløbsplaner har måttet udarbejdes. Der er oprettet 22 nye Au-stationer (Au-station = ekspeditionssted på automobilstrækning, til og fra hvilket der kun kan ekspedere fragt- og ekspresstykgods, der egner sig til befordring med lastbil — samt banepakker) — 7 på DSB-lastbilruter og 15 på private lastbilruter (entrepriseruter), samtidig er dog andre 21 hidtidige Au-stationer nedlagt; derudover er stykgods ekspeditionerne på 121 stationer ændret til Au-ekspeditioner (stationernes hidtidige status for så vidt angår vognladningstrafikken er ikke ændret).

Generaldirektøren har ladet igangsætte et projekt »Køreplan 74« — fremtidig benævnt »K 74« — en køreplansstruktur, der skal bygge på en systematisk køreplan (en tillempt stiv køreplan) for derigennem at forbedre transportudbuddet, samtidig med at ressourcerne udnyttes mere hensigtsmæssigt. »K 74« vil omfatte ikke alene en persontogskøreplan (uden for det storkøbenhavnske område) men også opstilling af alternative godstogskøreplaner. Repræsentanter for samtlige tjenestegrene deltager i projektet. Målet er bl. a. etablering af timeforbindelser mellem København og Århus — indsættelsen af en ny jernbanefærge på Storebæltsoverfarten i 1974 vil bidrage til muligheden herfor.

Køreplansåret 1972/73 indledes søndag den 28. maj; også i år er der konstateret en sådan nedgang i passagertrafikken ved en række mindre stationer og trinbrætter, at det ikke mere er rimeligt at opretholde dem, hvorfor de nedlægges ved køreplansskiftet: Em, Jegerup, Lerbjerg, Moskov, Sønder-Onsild, Tylstrup og Øster-Doense; endvidere indstilles passagertrafikken i forbindelse med efternævnte stationer (og trinbrætter), idet de dog bevares af hensyn til den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen (togfølgestation) og — i visse tilfælde — varetagelse af post- og godsekspedition (S = offentligt sidespor (læssespor)): Bjerregrav (samt (kun) privat side-

spor), Bolderslev (S- og fjernstyret krydsningsstation), Ellidshøj (S), Farris (jernstyret krydsningsstation), Hjordkær (jernstyret krydsningsstation – og privat sidespor), Hovslund (S- og fjernstyret krydsningsstation), Mundelstrup (S), Skalborg (S), Stevnstrup (S), Svendstrup Jylland (S) og Sulsted (S). Følgende stationer omdannes til trinbræt med sidespor (idet de dog stadig fungerer som fjernstyrede krydsnings-/overhalingsstationer): Fasterholt, Kølkær, Marslev og Over-Jerstal; følgende stationer omdannes til trinbræt (T) hhv. trinbræt med sidespor (T&S): Laurbjerg (T) og Tolne (T&S). I øvrigt foretages ikke de store køreplansændringer i den kommende køreplansperiode – sådanne afventer den ovenfor nævnte »K 74«. (NB. Begrebet »iltog« forsvinder).

Tjenestekøreplanerne benævnes fremtidig: »Tjenestekøreplan øst«, »Tjenestekøreplan S-tog« og »Tjenestekøreplan vest« (rettelse af meddelelse i »Jernbanen«, nr. 8/71). Der sker visse ændringer i publikumskøreplanens opstilling, f. eks. udskilles strækningen København H.–Næstved via Køge til en selvstændig plan, og strækningerne Fredericia–Ålborg og Ålborg–Frederikshavn samles på én plan – som følge bl. a. heraf ændres »plannumrene«; »Togplan« udgives ikke fremtidigt, og »Danmarks Rejseforbindelser« ændrer navn til »DSB Køreplan« (med omslag i ny »design«).

Indførelse af ny køreplan for S-banen pr. 1. oktober får en del følgevirkninger af anlægsmæssig karakter: Etablering af vendespor (spor 13) på Østerport (Østerport (nær) skal fjernstyres fra ny FC København (nær)); etablering på Hellerup station af ny indkørselstogvej til spor 5 (»Frederiksberg-linien«s spor) fra 3. hovedspor (tog fra Østerport) af hensyn til Ax-linien; forlængelse af ø-perronen på Ballerup station affødt af kravet om samtidig at kunne ekspedere to S-tog og tog på Frederikssundbanen (perronsporene »deles« ved PU-signaler) og etablering af yderligere depotspor på Tåstrup og på Holte stationer

(disse sidstnævnte anlægsarbejder kan dog ikke færdiggøres inden den 1. oktober).

Med gyldighed fra den 1. januar trådte en ny udgave af »Overenskomst om den gensidige benyttelse af godsvogne i international trafik (RIV)«, udgave Wien, i kraft. I forbindelse med den ny overenskomst sker en forhøjelse af lejesatserne ved »overtagelse« af fremmede forvaltnings godsvogne.

På Hareskov station blev det offentlige læssespor nedlagt den 1. december; fra den 1. januar kan der ikke længere sendes kød i jernbanevogne til Københavns Kvægtorv (»Københavns kommunes flæskehal«).

Arrangementerne i forbindelse med DSB 125-års jubilæet – den 26. juni 1972 – planlægges for tiden. Til de »udadvendte« begivenheder hører en retrospektiv udstilling anbragt i et udstillingstog, der i tiden 1. maj–26. juni vil besøge de ovennævnte tyve knudepunkter samt Helsingør og Fredericia (udstillingstoget, der får en længde af 215 meter, oprangeres af AB, An, 3 Bn, CP 2910 (Reklamekontorets udstillingsvogn), Buh 89-25 700, Ucs, Tdgs, Rs og Hbis, udgivelse af en ny serie banemærker (Postvæsenet udsender et 80 øres »jubilæumsfrimærke«), opsætning af ny beskiltning (»British Rail Alphabet«) på en række stationer og afsløring i Fredericia af et bestilt kunstværk af billedhuggeren Aagaard Andersen.

Ved brosammenstyrningen i Humleore på Vestbanen øst for Ringsted den 22. december faldt måneders planlægning af juletrafikken »til jorden«; adskillige DSB-medarbejdere skjulte sikkert ansigtet i hænderne, men én tog det fra den humoristiske side og forfattede nedenstående »julesang«, der ganske vist ikke er aktuel nu – men som kan bruges ved en senere lejlighed:

Mel.: Højt fra træet grønne top.

Ud i Ringsted lå en bro – alt var fryd og gammen lige plud'sli' – vil I tro – så faldt lortet sammen. Ingen aned' det ku' ske det generer DSB: Sikken dog et røre – VI KAN IKKE KØRE!

Men så fik man en idé: – vi ta'r over Kø'je glædestårer ku' vi se – i hvert andet øje! Glæden blev dog ikke lang tænk, en vogn af sporet sprang. Der lød kraftig banden: NU ER VI PÅ SPANDEN.

Ak, børnlil hvad gør vi nu? Håber på det bedste!!! Men vi tænker, gør vi sgu' hvad bli'r mon det næste? Skal der endnu mere ske? Hvad med et par meter sne? – Det gør godt i julen! VI KAN LUKKE BULEN!

Vallensbæk-København H-Klampenborg Linie A											
HVERDAGE			Faste minuttal						HVERDAGE		
			Første tog				Sidste tog				
Vallensbæk af	.....	5.12	5.32	5.52	12	32	52	0.12	0.32	.....	.....
Brøndby Str. af	.....	5.15	5.35	5.55	15	35	55	0.15	0.35	.....	.....
Avedøre af	.....	5.18	5.38	5.58	18	38	58	0.18	0.38	.....	.....
Friheden af	.....	5.21	5.41	6.01	21	41	01	0.21	0.41	.....	.....
Åmarken af	.....	5.23	5.43	6.03	23	43	03	0.23	0.43	.....	.....
Ellebjerg af	.....	5.25	5.45	6.05	25	45	05	0.25	0.45	.....	.....
Sjælør af	.....	5.27	5.47	6.07	27	47	07	0.27	0.47	.....	.....
Sydhavn af	.....	5.29	5.49	6.09	29	49	09	0.29	0.49	.....	.....
Dybelsbro af	.....	5.32	5.52	6.12	32	52	12	0.32	0.52	.....	.....
København H. af	.....	5.14	5.34	5.54	14	34	54	0.34	0.54	.....	.....
Vesterport af	.....	5.16	5.36	5.56	16	36	56	0.36	.....	.....	.....
Nørreport af	.....	5.18	5.38	5.58	18	38	58	0.38	.....	.....	.....
Østerport af	.....	5.20	5.40	6.00	20	40	00	0.40	.....	.....	.....
Nordhavn af	.....	5.22	5.42	6.02	22	42	02	0.42	.....	.....	.....
Svanemøllen af	.....	5.25	5.45	6.05	25	45	05	0.45	.....	.....	.....
Hellerup af	.....	5.28	5.48	6.08	28	48	08	0.48	.....	.....	.....
Charlottenslund af	.....	5.31	5.51	6.11	31	51	11	0.51	.....	.....	.....
Ordrup af	.....	5.34	5.54	6.14	34	54	14	0.54	.....	.....	.....
Klampenborg an	.....	5.37	5.57	6.37	37	57	17	0.57	.....	.....	.....

Klampenborg-København H-Vallensbæk Linie A											
HVERDAGE			Faste minuttal						HVERDAGE		
			Første tog				Sidste tog				
Klampenborg af	.....	5.23	5.43	6.03	23	43	0.23	0.43	1.03	.....	.....
Ordrup af	.....	5.25	5.45	6.05	25	45	0.25	0.45	1.05	.....	.....
Charlottenslund af	.....	5.28	5.48	6.08	28	48	0.28	0.48	1.08	.....	.....
Hellerup af	.....	5.31	5.51	6.11	31	51	0.31	0.51	1.11	.....	.....
Svanemøllen af	.....	5.34	5.54	6.14	34	54	0.34	0.54	1.14	.....	.....
Nordhavn af	.....	5.36	5.56	6.16	36	56	0.36	0.56	1.16	.....	.....
Østerport af	.....	5.39	5.59	6.19	39	59	0.39	0.59	1.19	.....	.....
Nørreport af	.....	5.41	6.01	6.21	41	01	0.41	1.01	1.21	.....	.....
Vesterport af	.....	5.43	6.03	6.23	43	03	0.43	1.03	1.23	.....	.....
København H. af	.....	5.25	5.45	6.05	25	45	0.45	1.05	1.25	.....	.....
Dybelsbro af	.....	5.26	5.46	6.06	26	46	0.46	.....	.....	.....	.....
Sydhavn af	.....	5.30	5.50	6.10	30	50	0.50	.....	.....	.....	.....
Sjælør af	.....	5.31	5.51	6.11	31	51	0.51	.....	.....	.....	.....
Ellebjerg af	.....	5.33	5.53	6.13	33	53	0.53	.....	.....	.....	.....
Åmarken af	.....	5.35	5.55	6.15	35	55	0.55	.....	.....	.....	.....
Friheden af	.....	5.38	5.58	6.18	38	58	0.58	.....	.....	.....	.....
Avedøre af	.....	5.41	6.01	6.21	41	01	1.01	.....	.....	.....	.....
Brøndby Str. af	.....	5.44	6.04	6.24	44	04	1.04	.....	.....	.....	.....
Vallensbæk an	.....	5.47	6.07	6.27	47	07	1.07	.....	.....	.....	.....

Aftryk af publikumskøreplanen for linie A: »Køgebugtbanen« – gældende fr. o. m. 1. oktober 1972. (Angivelserne for »første« og »sidste tog« må ikke betragtes som de endelige). DSB – Køreplanskontoret.



Generaldirektør Povl Hjelts »nytårsønsker« kunne læses i dagbladet »Aktuelt« fra den 2. januar:

»Der er en masse aktuelle nytårsønsker for DSB. 1972 er jo et jubilæumsår – DSB bliver 125 år. Jeg håber, at det må blive året, da befolkningen og ikke mindst dens politiske repræsentanter får øjnene op for nødvendigheden af kollektiv trafik og for fordelene specielt ved jernbaner, året da beslutningen om en tunnel under Øresund mellem Helsingør og Helsingborg og under Storebælt bliver truffet, året da en udbygning af det storkøbenhavnske S-togsnet besluttet. Dermed håber vi også, at 1972 må blive året, hvor renæssancen for DSB for alvor markerer sig, året hvor vi får saneret det økonomiske mellemværende mellem DSB og samfundet, sådan at vi kan udføre de samfundsopgaver, som vi helt naturligt bør udføre, uden samtidig kritik af et fiktivt underskud, året hvor vi får held med de mange bestræbelser, vi har i gang for at forbedre vor kvalitet og forøge vor omsætning på pas-

sagerbefordringens område, året hvor vort nye stykgods-system (knudepunktsystem) beviser sine fordele både for DSB og for vore kunder, året hvor befordringen på DSB af vognladningsgods og containere i samarbejde med de andre transportmidler – bl. a. det fælles DSB-ØK-selskab A/S AlFrugt – tager nyt opsving – og dermed året hvor vore medarbejdere virkelig fornemmer og glæder sig over en virksomhed i fremgang.«



»Danske Statsbaner« redigeres af Erik B. Jonsen. (Informationerne om anlægsarbejderne ved Svanemøllen og Ryparken skyldes afdelingsingeniør Aage Høilund, Anlægstjenesten for nærtrafik, 3. anlægskontor).

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

Beretning om driften i 1971 på

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Driftens afvikling

I sæsonen 1971 (den tiende) har der ialt været kørt 14 togpar på lørdage og 74 togpar på søndage. Endvidere har der været kørt 42 særtog (incl. særtog på fremmede baner).

Driften er afviklet regelmæssigt – bortset fra åbningsdagen, – hvor et par hændelige maskintekniske uheld medførte aflysning af to dobbeltture.

Museumsbanens tog har ialt kørt 2215,4 km i 1971. LJ nr. 19 har fremført en stor del af togene, da »KIØGE« først ved sæsonens slutning atter kunne indgå i driften efter indvendigt kedelsyn. Endelig har ØG nr. 3, der nu er henstillet – også for indvendigt kedelsyn – og OHJ nr. 5 kørt enkelte tog.

Vognmateriellet har tilsammen kørt 11.029,7 km, og heraf har LB C 21, der er den mest benyttede vogn på Museumsbanen, kørt 1.904,6 km.

Lægges lokomotiv- og vognkilometerne sammen har Museumsbanens materiel kørt 13.245,1 km, svarende til 1/3 af jorden rundt ved Ækvator.



Tog på Maribo Station med lokomotiv nr. 2, »KIØGE«.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Til- og afgang af rullende materiel

I løbet af året har vi fra MHVJ modtaget OKMJ Be 12, HHJ C 25 og C 26, mens vi fra Maribo har afsendt OMB B 4 og FFJ Dae 21 til Mariager. Endvidere har man efter aftale med DJK's bestyrelse besluttet at ophugge følgende vogne: ØG 1 (kulvogn), TFJ D 11 (er ophugget), og SNNB M 3. Alle brugelige reservedele fra det ophuggede materiel vil selvfølgelig blive bevaret.

I efteråret har DJK fra Odsherreds Jernbane købt HVJ C 501, der er tænkt anvendt til togførervogn i særtogene på Museumsbanen, og OHJ D 232 til aflastning af NPMB E 41. Begge vogne henstår endnu på OHJ.

Reparationer på det rullende materiel

Udover de almindelige (mange) vedligeholdelsesmæssige små-reparationer, har banens personale i årets løb været

beskæftiget med en fuldstændig istandsættelse og revision af NPMB C 31 og en restaurering af kulvognen ØG 7. Flere vogne udløber for revision i 1972, så man er nu igang med at revidere disse vogne under tilsyn af Lollandsbanen.

Lokomotiv ØSJS nr. 2, »KIØGE«, er atter i drift efter indvendigt kedelsyn, hvor bl. a. kedlens 102 rør er blevet udskiftet. »KIØGE« kan nu køre i 12 år på Museumsbanen efter at kedlen er godkendt.

OHJ nr. 5 har også i 1971 voldt en del kvaler, men i efteråret har vi fået istandsat visse dele på lokomotivet. Vi har haft gliderstokkene taget ud, og de er blevet rettet for et par grimme skævheder. Nu håber vi blot, at nr. 5 atter i 1972 kan »komme sig helt«, således at vi kan få fuld glæde af den ved Museumsbanen.

Køreplan og passagerantal

Køreplanen har gennem de sidste år ikke undergået større forandringer, bortset fra, at man i 1970 begyndte at køre to togpar på lørdage i højsæsonen. Denne kørsel har også fundet sted i 1971 med stor succes. I plantogene er der blevet befordret 9359 rejsende, hvoraf de 2025 (ca. 22 %) er blevet befordret i lørdagstogene. Se i øvrigt rejsefordelingen af nedenstående tabeller.

Passagerfordeling på lørdage og søndage

Tog	søn/hel	lørd.	Tog	søn/hel.	lørd.	
451	724	—	452	818	—	
453	916	—	454	608	—	
455	1241	547	456	1412	806	
457	798	409	458	817	263	
ialt	3679	956		3655	1069	9359

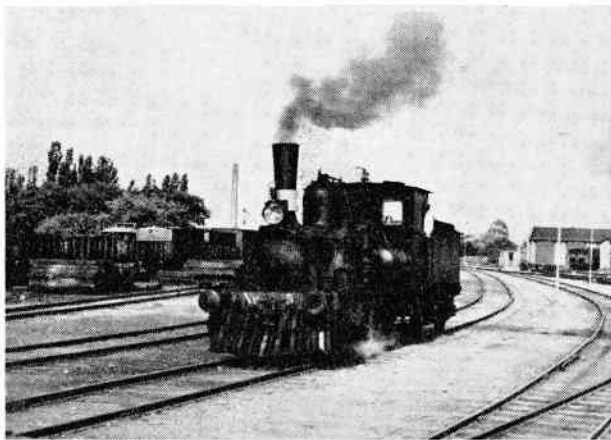
Passagerfordeling i retninger og klasser

	Plantog			særtog	sum
	1. kl.	2. kl.	1.+2 kl.		
Mb—Bh	755	3880	4635	1930	6565
Bh—Mb	746	3978	4724	1311	6035
Sum	1501	7858	9359	3241	12600

Som det ses, er belægningen størst på togene i retning mod Maribo. Tog 458's ringe benyttelse på lørdage har vi tolket således, at der ikke har været mulighed for tilbagerejse til Bandholm. Det er derfor besluttet – forsøgsvis – at udvide kørslen i 1972 med et togpar om lørdagen med afgang fra Maribo kl. ca. 17.20 og retur i Maribo kl. ca. 18.30. Køreplansperioderne for 1972 er fastlagt og ser således ud: Lørdage i tiden 24/6–26/8 og søn- og helligdage i tiden 21/5–24/9.

Personale

Der har i år været flere medarbejdere end nogensinde før. De har ydet et stort stykke arbejde såvel i togene



Nr. 5 på Maribo Station. Foto: Hans-Henrik Rasmussen.

som ved den omfattende vedligeholdelse af materiellet. Det har været en stor glæde, at nogle i år har afset deres sommerferie hertil, ligesom der aldrig før har været så stor interesse for arbejdet i remisen i arbejdsweek-end'erne efter sæsonens ophør i september.

Driftsudvalget

Udvalgets sammensætning for 1972 ser således ud: Arne Møhler, Povl Yhman, Jørgen Christensen, Preben Clau-

Foreningsnyt

Kontingent

Kassereren beder om snarlig indbetaling af kontingent for 1972 — der var vedlagt giro-indbetalingskort i tidsskriftets nr. 8/71 — og skulle det være bortkommet, finder De let kassererens adresse og postgironummer side 5.

Nyt bestyrelsesmedlem

Som det fremgår af side 5 har DJK's afdeling Fyn/Syddjyland fået nyt medlem i bestyrelsen, Erik Dalgaard Eriksen, i efteråret 1971, da S. Thostrup-Christensen ønskede at trække sig tilbage fra posten. Endvidere har samme afdeling i december fået ny lokalafdelingsformand: Niels Christian Lind.

ANNONCEAFDELINGEN SØGER FRITIDSTEGNERE

Medlemmer — gerne ansat ved DSB eller Privatbanerne i provinsen — til lokalt at tegne annoncer til vort tidsskrift på provisionsbasis. Vi gør for god ordens skyld opmærksom på, at et eventuelt overskud tilfalder Dansk Jernbane-Klub.

Ring (01) 19 14 12 eller skriv til annonceekspeditionen: V. Tange, Frederiksberg Allé 62, 1820 København V, og få nærmere orientering.

sen, W. E. Dancker-Jensen, G. Fox Maule og Ole Jørn Koch.

Reklame

Museumsbanen råder ikke over de store økonomiske midler til reklamefremstød. Alligevel lod man i 1971 fremstille en ny, meget smuk og iøjnefaldende plakat, der sammen med brochuren for Museumsbanen — trykt i 13.000 eksemplarer — er blevet fordelt til mange jernbanestationer, hoteller, campingpladser, turistbureauer etc. Ud over dette har vi ikke fået anden reklame end den, der fås gratis ved omtale i dagspressen og andre steder.



Vi benytter herved lejligheden til at takke Museumsbanens personale for deres indsats i 1971. En særlig tak retter vi til hr. H. E. Jensen, DSB's rejsebureau i Nykøbing Fl., for godt samarbejde, ligesom vi skylder A/S Lollandbanens ledelse og medarbejdere en speciel tak for uvurderlig hjælp, støtte og forståelse.

På driftsudvalgets vegne
G. Fox Maule Povl Yhman
O. J. Koch
(Redigeret af OCMP)

Kommende møder og udflugter

Søndag den 27. februar: Udflugt med bus langs Køgebugtbanen for besigtigelse af nyanlæg.

Afgang fra Københavns Hovedbanegård — ved Bernstorffsgade nr. 18 (ankomstsiden) kl. 9.30. Forventet tilbagekomst samme sted kl. 12.30.

Turen ledes af sagkyndig DSB-cicerone.
Pris for deltagelse er 15,00 kr.

Tilmelding sker ved at indbetale ovennævnte beløb **senest den 21. februar** på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. Kvitteringskuponen medbringes for ombytning til billet.

Det er absolut nødvendigt af hensyn til busbestillingen, at plads forudbestilles ved at overholde ovennævnte betalingstidspunkt.

Mandag den 6. marts og mandag den 20. marts: Besøg på DSB's demonstrationsanlæg på Lyngby station.

Ved velvilje fra ingeniør Ole Faurhøj fra DSB's sikrings-tjeneste har vi fået mulighed for at få forevist DSB's demonstrationsanlæg på Lyngby station.

Antallet af deltagere ved hver forevisning er desværre ret begrænset. Derfor er forudtilmelding nødvendig.

Anmodning om at få tilsendt et adgangskort til en af dagene sker ved henvendelse til **sekretæren på tlf. (01 66) ORdrup 8267, mandag—fredag normalt mellem kl. 18 og 19**. (På adgangskortene vil mødetidspunkt være anført).

Til den første forevisning (6. marts) kan medlemmer med efternavne med forbogstaverne A—K anmode om adgangskort; til den anden forevisning (20. marts) de medlemmer med forbogstaverne L—Å. Uden adgangskort er det ikke muligt at komme med.

Onsdag den 8. marts kl. 20.00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Causeri og film ved B. Chorfitzen: Med smalsporbanerne i Jungfrau Region, Berner Oberland, Schweiz m. m.

Turen går gennem nogle af Berner Oberlands mest størstedede natur. Takket være banerne er det et meget søgt turistområde, da al automobiltrafik standser i Lauterbrunnen og Grindewald, og man kun kan komme op i området som vandrer eller pr. bane.

Alle banerne i Jungfrau Region er elektrificerede og benytter varieret materiel.

Vi begynder i Interlaken og kører med Berner Oberland Bahn (B.O.B.) over Zweilütschinen, hvor banen deler sig til Grindelwald og Lauterbrunnen. Her stiger vi om til Wengeralpbanen (W.A.B.), der er den længste tandhjulsbane i Schweiz, 19 km. Vi kommer over Wengen (1274 m) – Wengernalp (1873 m) og Kleine Scheidegg (2061 m). Herfra går det atter nedad til Grindelwald (1034 m). Vi foretager en afstikker med Jungfrauabahn – denne gang ikke helt op til Jungfraujoch (3454 m), men turen helt op er en oplevelse.

Turen går derefter videre med Mürrenbahn (L.G.M.B.) fra Lauterbrunnen til Mürren (1634 m) og med Schyrnige Platte Bahn (B.O.B.), der er en tandhjulsbane fra Wilderwil til Breitlauenen (1542 m).

Endvidere kommer vi med Brienz-Rothorn-Bahn (B.R.B.) fra Brienz til Briens Rothorn (2244 m). Det er den sidste dampdrevne tandhjulsbane i Schweiz.

Videre går det med tog Zweisimmen–Lenk i Simmental og dernæst bsøger vi S.B.B.'s eneste smalsporsstrækning: Interlaken–Brünig–Luzern.

I Luzern kigger vi ind i Verkehrshaus samt på Brüder Brast Lilliputbahn.

Søndag den 19. marts: Udflugt med »damp« på strækningen Fredericia–Bramming–Tønder – kørsel med **DSB-damploko litra R 963**.

Toget oprangeres således: R 963 – BRh – CP – CP – ECO.

Planen for udflugten er:

Fredericia	afg. 11.15
Bramming	ank. 13.15
Bramming	afg. 14.20
Tønder H.	ank. 16.15
<hr/>	
Tønder H.	afg. 16.35
Bramming	ank. 18.11
Bramming	afg. 18.36
Fredericia	ank. 19.58

På udturen fremføres toget som arbejdstog mellem Lunderskov og Bramming og mellem Ribe og Bredebro.

Tilslutningsforbindelser:

København H.	afg. 7.05 (Aros)
Roskilde	afg. 7.26
Slagelse	afg. 8.01
Korsør	afg. 8.20
Odense	afg. 10.04
Fredericia	ank. 10.43
<hr/>	
Randers	afg. 8.27 (tog 50)
<hr/>	
Langå	afg. 8.01 (Nordjyden)
Århus H.	ank. 8.28
<hr/>	
Århus H.	afg. 9.15 (tog 50)
Fredericia	ank. 10.32

Fredericia	afg. 20.29 (Aros)
Odense	ank. 21.08
Korsør	ank. 22.55

Korsør	afg. 23.05 (tog 1076)
Slagelse	ank. 23.18
Roskilde	ank. 24.00

Korsør	afg. 23.02 (Aros)
København H.	ank. 0.10

Fredericia	afg. 20.03 (tog 1983)
Århus H.	ank. 21.33

Fredericia	afg. 20.50 (tog 77)
Århus H.	ank. 22.05
Langå	ank. 22.45
Randers	ank. 22.56

Der vil muligvis kunne stilles nogle få pladser til vor rådighed i lyntog »Kongeåen«, afg. Bramming kl. 18.14 – ank. København H. kl. 22.35. Henvendelse herom til rejselederne inden afrejse fra København H. søndag morgen

Pris for deltagelse er:

fra København og Roskilde	kr. 110,-
fra Slagelse og Korsør	kr. 95,-
fra Odense	kr. 75,-
fra Randers og Langå	kr. 90,-
fra Århus H.	kr. 85,-
fra Fredericia	kr. 60,-

Turens længde og den for mange deltagere lange tilrejse har umuliggjort et frokostophold undervejs. I stedet vil restauranten i BRh-vognen være åben for servering.

Tilmeldelse sker ved **senest lørdag den 4. marts 1972** at indbetale nævnte beløb på **postkirkokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. Ved indbetaling senere kan plads i lyntog »Aros« fra/til Sjælland ikke garanteres.

Kvitteringskuponen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget (Aros og tog 50/Nordjyden).

Torsdag den 27. april–søndag den 30. april: Udflugt til Selketalbahn/Harzen og flere smalsporsbaner i DDR.

Den foreløbige plan er: Torsdag den 27. april afrejse fra København H. kl. 17.15 og ankomst til Rostock kl. 23.00. Den 28. april afrejse fra Rostock kl. 7.34 til Gernrode (ank. 13.55). Herfra med damptog på 1000 mm bane til Harzgerode og Straasberg. Endelig med bus til Nordhausen, hvor der overnattes. Lørdag den 29. afg. fra Nordhausen kl. 9.40 med damptog på 1000 mm bane til Hasselfelde, Eisfelder Talmühle og Drei Annen Hohne samt Wernigerode, hvor sidste overnatning finder sted. Søndag den 30. april afg. fra Wernigerode kl. 7.11 og ank. til København H. kl. 22.52.

Nærmere oplysninger i næste nr. af »Jernbanen«.

Oversigt over

møder og udflugter fra 1. januar til 30. juni 1972

Onsdag den 2. februar: Filmsaften.

exam. tandtekniker

HUGO VANDET

Klinik for tandproteser

Godthåbsvej 8 - GO 4181

Mandag den 6. marts: Besøg på DSB's demonstrationsanlæg på Lyngby station. Deltagerantallet er begrænset til 16 deltagere. 8. marts

Onsdag den 2. februar: Filmsaften.

Søndag den 19. marts: Udflugt med damplokomotiv R 963 Fredericia—Bramming—Tønder og retur.

Mandag den 20. marts: Som for mandag den 6. marts.

Onsdag den 22. marts: Foredrag af ØSJS' direktør P. E.

Søndag den 27. februar: Udflugt med bus langs Køgebugtbanen.

Rich om den fremtidige udvikling af trafikforholdene i Østsjælland.

Onsdag den 5. april: Foredrag: De nye Københavnske S-baner.

Søndag den 9. april: Udflugt på Frihavnsbanen og Hareskovbanen.

Lørdag den 22. april: Samarbejdsudvalgsmøde.

Søndag den 23. april: Generalforsamling kl. 10.00.

Torsdag den 27. april—Søndag den 30. april: Udflugt til Selketalbahn/Harzen og fl. smalsporsbaner i DDR.

Søndag den 28. maj: Udflugt i Hillerød—Frederiksværk—Hundested Jernbane i anledning af banens 75 års jubilæum — med damptog.

Søndag den 25. juni: Udflugt i anledning af, at DSB fejrer danske jernbaners 125 års jubilæum — med damplokomotiv P 917 fra København til Korsør.

Yderligere oplysninger om de enkelte arrangementer vil komme i de næste numre af »Jernbanen«.

Der vil i efteråret 1972/foråret 1973 blive arrangeret udflugter på Skånska Järnvägars strækning Brösarp—St. Olof og til Museibanan Anten—Gräfsnäs Järnväg.

P.O.R.

Nordjysk afdeling

Der afholdes afdelingsmøder i afdelingens lokale på Langå station **tirsdag den 22. februar og tirsdag den 7. marts — begge dage kl. 19.00.**

Ved møderne er der lejlighed til at vise film og foto, bytte billetter m. v. samt iøvrigt snakke jernbane. Alle DJK-medlemmer samt gæster er velkomne. Kaffe, the og mineralvand kan erholdes til billige priser.

I slutningen af februar/begyndelsen af marts søges arrangeret et besøg på DSB's værksteder i Århus. — Nærmere oplysninger hos afdelingsformanden, tlf.: (06) 42 65 84.

Nordjysk afdeling afholder **GENERALFORSAMLING lørdag den 15. april kl. 15.00** i afdelingens lokale på Langå station.

Dagsorden:

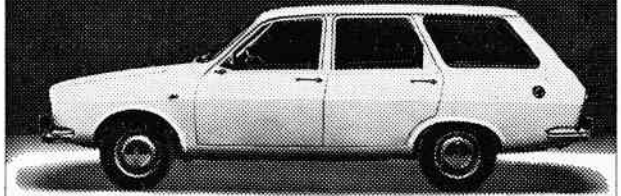
- 1) Valg af dirigent og stemmeudvalg.
- 2) Beretning fra afdelingsbestyrelsen.
- 3) Regnskab.
- 4) Valg af revisorer.
- 6) Eventuelt, herunder afdelingsmøder i efterår 1972.
- 7) Auktion over diverse tryksager m. m. af jernbanemæssig interesse.

SPL

MHV] MARIAGER-HANDEST
VETERANJERNBANE

Referat af generalforsamling — samt beretning om driften 1971 følger i næste nummer.

Renault 12. Nu også som stationcar



- med 1400 liter mere bagageplads

Renault 12 stationcar har ligesom personbilen krævningsstabilisator, skivebremser, radialdæk, luksusinteriør, børnesikkerhedslåse, perfekt klimaanlæg. Og så kører den langt på en liter benzin, også når den er godt læsset.

Kik ind til Renault-forhandleren — og se selv hvor meget mere plads De får i en Renault 12 stationcar.

Pris fra kr. 30.629,- excl. lev.

Teknik og udstyr:

4-cyl. række motor med topventiler

- udskiftelige cylinderforinger

- 1289 cc - 60 HK. Bremses:

Skiver for - tromler bag - bremsetrykfordeler. Børnesikkerhedslåse.



RENAULT 12 

Brdr. Friis-Hansen A/S, 2600 Glostrup Tlf. (01) 96 52 00



Med 5 års sikring mod rust

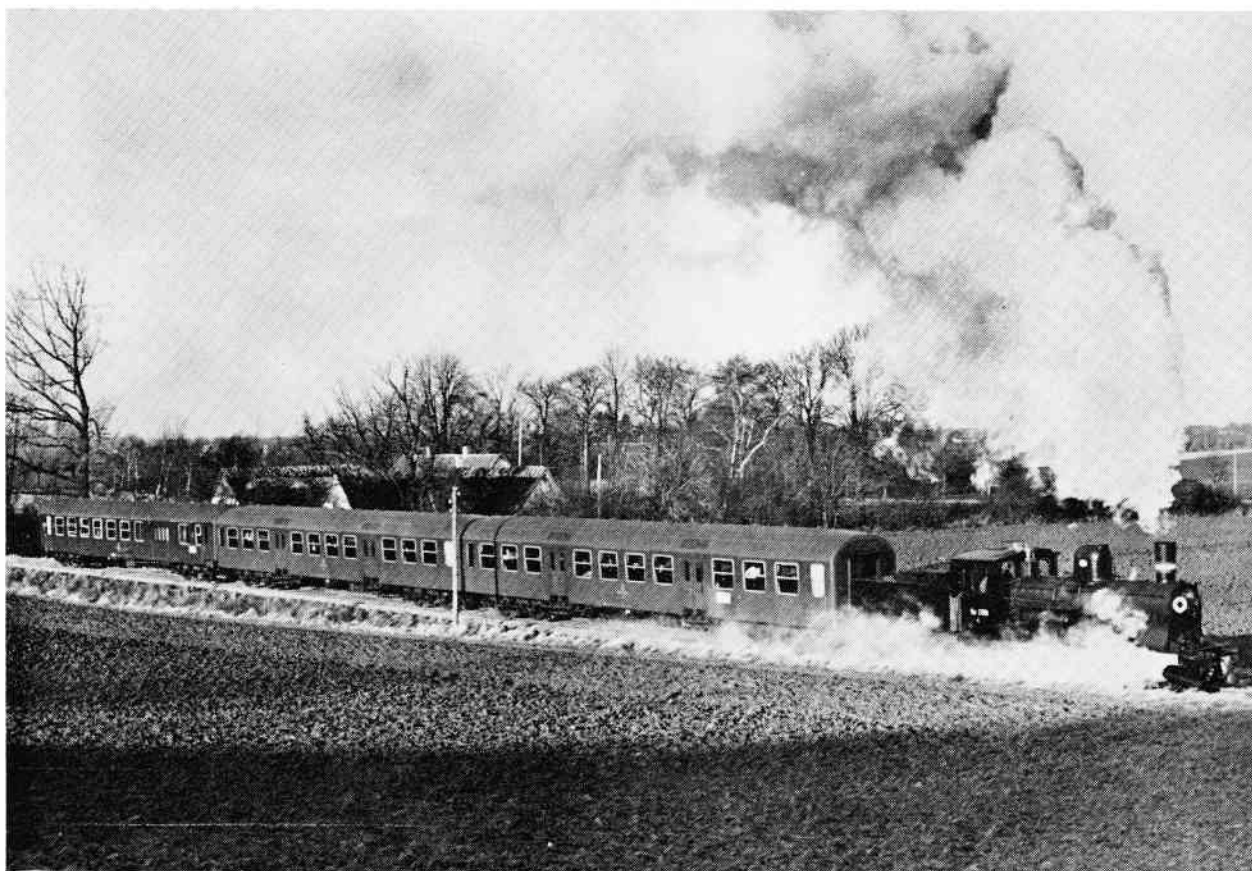
- Det er nemmere
med lønkonto i

VESTJYSK BANK 

Østergade 3 · 7600 Struer · Telefon 85 23 11



Den 7. november afholdtes udflugt på Nordvestbanen og Odsherreds Jernbane. Turen havde ca. 150 deltagere og mellem Tølløse og Holbæk kørtes i forspand med HTJ-damploko G 625 og DSB-damploko E 978. (Her i Tølløse var oprangeringen i øvrigt: Dh - Cl - Cl - B.
Foto: Kjeld Chorfitzen.



Årets juletur gik til Rødvig på ØSJS. Turen, der havde ca. 80 deltagere, fandt sted den 12. december og DSB-damploko C 712 fremførte toget, der her ses ved Klippinge Bjerg. Toget var oprangeret af 2 Bn og 1 BD.

Foto: Gunnar W. Christensen.




Hillerød
Privat-
baner

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane

CHEMINOVA A/S

* * *

Harboør

SALGS  **afdelingen**

Skagenbanen
Skagen

☆

Telf. (08) 44 10 10

FLYTNING
og opbevaring
spedition og toldklarering udføres

Lukkede busser - reelt mandskab

**MIDLOLLANDS
FLYTTEFORRETNING**
v/Niels Jensen

Lollandscentret 32 - Tlf. 88 04 01