

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



**DSB
1847
1972**

**NR. 4
JUNI 1972**



HYSTER

SALG
og
SERVICE
over hele landet



El, benzin, diesel
eller flaskegas
gaffeltrucks.
Oliekølet kobling
eller aut.
transmission.
Halvmassive hjul,
luftgummihjul
eller terræn-
luftgummihjul.
Løftekap. fra 1-32 t.

4390 Vipperød . Tlf. (03) 48 24 00
Silkeborg . Tlf. (06) 82 40 33

A/s
BOEG-THOMSEN



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:

Regnskabschef 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:

Salgschef Erik B. Jonsen (næstformand),
Niels Christian Lind,
Lærer Ole-Christian M. Plum,
Afdelingsingeniør H. O. Thorkil-Jensen,
Overtrafikassistent K. Vahl,
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,
Agade 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
sekretæren (se ovenfor) - og kontingent-
indbetaling sker på det under »Kasse-
rer« angivne postgironummer.

jernbanen

Nr. 4 - 1972

12. årgang

Redaktører:

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

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

Annonceekspedition:

V. Tange,
Federiksberg Allé 62, 5.,
1820 København V.
Tlf. (01) 21 10 11.
Postgirokonto nr. 19 07 50.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Den store kapacitet

125 år - men stadig ungdommelig

DSB har siden midten af 50'erne udført et stort set konstant transportarbejde i såvel passager- som godssektoren. Samtidig er imidlertid personalestyrken blevet reduceret med godt 5000 mand, hvilket betyder, at produktionen pr. ansat - som i et vist omfang kan tages som udtryk for produktiviteten ved DSB - er steget i denne periode. I den tilsvarende periode er det samlede transportarbejde i Danmark imidlertid steget betydeligt, således at andelen for DSB har været konstant faldende - dog med tendens til stabilisering i de senere år.

Udgangspunktet for overvejelserne om virksomhedens stilling på transportmarkedet i de kommende år må tages i de generelle sammenhænge, der må forventes at gøre sig gældende mellem på den ene side behovet for jernbanens ydelser og på den anden side den økonomiske, teknologiske, sociale og politiske udvikling.

Det må antages, at det generelle behov for transportydelser vil vokse mindst lige så meget som forøgelsen i den samlede produktion i landet i de kommende år. Der er endvidere grund til at formode, at jernbanen vil have mulighed for at opnå en vis andel af denne vækst således, at samlede salg ved DSB af transporter må forventes at stige.

Den teknologiske udvikling synes at styrke de kollektive transportmidlers muligheder i højere grad end det vil være tilfældet for den individuelle trafik. Fremkomsten af automatkobling, gasturbinetog, kurvestyring, automation af driften i vid forstand vil formodentlig indebære, at de samfundsinvesteringer, der indtil i dag i overvejende grad er blevet anvendt til vejsektorens udvikling, i fremtiden i højere grad vil blive rettet mod den kollektive trafik, idet den samfundsmæssige gevinst vil være størst her.

I disse år, da forureningsproblemet i vid forstand (luftforurening, støjforurening, trafikophobning, trafikulykker m. v.) er kommet i fokus, må det antages, at samfundsudviklingen vil tilgodese de trafikmidler, som giver den mindste forurening.

I den politiske debat har der da også allerede kunnet spores en voksende forståelse for kollektivtrafikkens samfundsmæssige betydning. Dette har medført en betydelig politisk interesse for at styrke kollektivtrafikkens stilling i bysamfundene med henblik på en bedre afvikling af disses passagertransporter. Samtidig er der opstået en stigende erkendelse for den samfundsmæssige nytte ved at flytte de tunge godstransporter væk fra vejene og over på jernbane. På disse områder er forståelsen nået så vidt, at et egentligt oplæg til anvendelse af forskellige midler, der kan føre udviklingen i den ønskede retning, er kommet til udtryk i den af ministeriet udsendte oversigt over de kommende 15 års trafikinvesteringer.

Som det fremgår af ovenstående, må det antages, at en række objektive forudsætninger for en styrkelse af virksomhedens stilling i samfundet vil være til stede i de kommende år. Det må da være en opgave for DSB til stadighed at opfylde de behov, som herved opstår.

Vort forsidebillede:

Et dagligdags syn i halvfjerdserne - »forpremieren« her er »jubilæumsudstillingstoget« på vej fra København til Hjørring - på den fynske hovedbane, lørdag den 29. april 1972.

Foto: En hilsen fra DSB.

DSB aktiviteterne må imidlertid også anskues ud fra ønsket om en forretningsmæssig drift, hvorfor de økonomiske konsekvenser af alternative handlinger må vies en betydelig interesse. Da DSB med en lønandel på 3/4 af de samlede driftsudgifter er særdeles inflationsfølsom, må der i de kommende år sættes sævel på omkostningsreduktioner som på indtægtsforøgelse. Omkostningsreduktioner må søges opnået gennem løbende drifts- og personalerationaliseringer, medens indtægterne må søges forøget ved en aktiv markedsføringspolitik baseret på markedets behov for transportydelser. Som et led i styrkelsen af DSB markedsplaceringen er det tanken at gennemføre et integreret designprogram. Som eksempler på områder, der i første række vil blive behandlet kan nævnes: Bomærke, firmanavn, typografi, farvevalg, uniformer og tryksager; men på længere sigt vil praktisk taget alle grene af virksomheden blive omfattet af designprogrammet.

For at forøge salget af passagertransporter vil der fortsat søges tilstræbt en bekvem, hurtig og sikker befordring med henblik på at genvinde en del af de passagerer, der har

været tiltrukket af bil- og/eller flyalternativet. Et af midlerne vil være en mere kundevenlig udformning af produktionsapparatet.

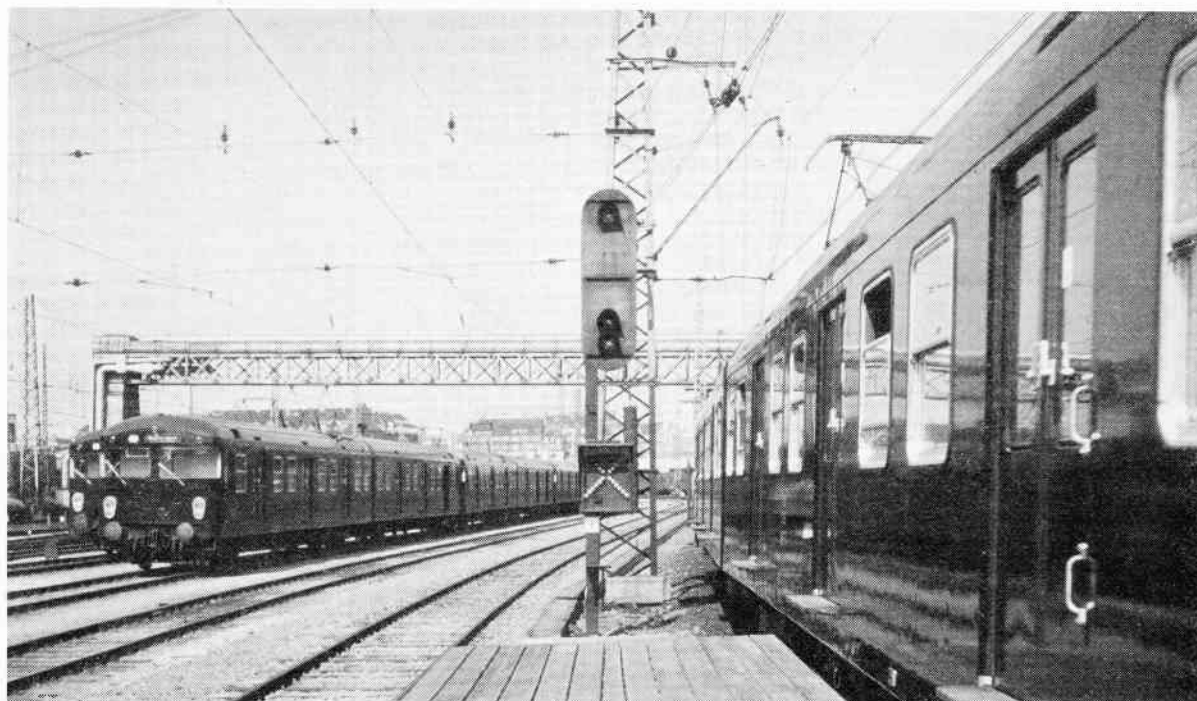
På godssiden vil aktiviteten i de kommende år koncentreres om i stigende omfang at transportere godset fra dør-til-dør – enten helt og holdent jernbane eller ved at anvende lastbiler til terminaltransport i tilslutning til jernbanetransporten. Det sidste alternativ er den bærende idé i den knudepunktstrafik, der er gennemført i stykgodssektoren i januar i år.

Det vil være af væsentlig betydning for DSB at få etableret faste forbindelser over Øresund (Helsingør-Helsingborg) og Storebælt. Den sammenkædning af jernbanenet, som herved bliver mulig, vil tilsikre en stærkt forbedret køreplan og derved en mere effektiv udnyttelse af driftsmateriellet. Først efter etableringen af disse forbindelser vil det være muligt for DSB virkelig at udnytte den stærkeste side ved jernbanetrafik – **den store kapacitet.**

(Fra »DSB – vor virksomhed«).

DANSK RØRINDUSTRI A/S

Fredericia
Tlf. (05) 92 32 66



moderne
jernbaner
moderne
signalanlæg

DSI leverer materiellet til S-banens nye sikrings-, linieblok-, fjernstyrings-, og hkt-anlæg, udformet efter de mest moderne principper.

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

Stamholmen 175 - 2650 Hvidovre - Telefon (01) 49 03 33



Til Dansk Jernbane-Klub

Når vi i DSB selv skal berette om udviklingen i de 125 år, jernbanerne har eksisteret, har vi ofte kunnet glæde os over at hente uddybende kildemateriale ved studier i Deres medlemsblad. Den interesse for jernbanerne, der afspejles i bladet, er inspirerende for os, der skal drive virksomheden DSB.

Forståelsen for den kollektive trafiks placering i det danske samfund er stigende, og jeg tror, at foreningens medlemmer er gode ambassadører for udbredelsen af tankerne om det, vi mener må være den rette løsning på trafikproblemerne.

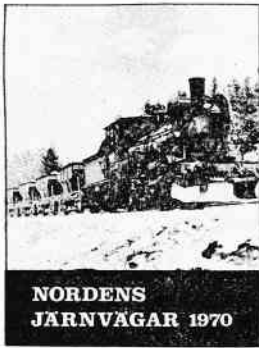
Dermed er vi ovre i den interesse, De også viser for de nydannelser, der sker indenfor virksomheden DSB. Det har glædet mig at se omtale af de fornyelser, vi foretager af såvel materiel som bygninger og andre dele af det design-program, der skal være med til at befæste DSB's stilling som et moderne og effektivt transport-foretagende.

Midt i jubilæums-arrangementerne, der på overbevisende måde har fastslået publikums interesse for den skinnebårne trafik (vi regner med over en halv million gæster i jubilæumstoget), benytter jeg lejligheden til at sige tak for godt samarbejde og udtrykke ønske om, at dette gode forhold vil vedvare.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Povl Hjelt'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the beginning.

Povl Hjelt



**NORDENS
JÄRNVÄGAR 1970**

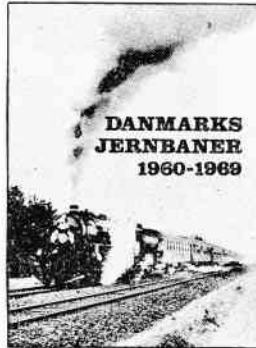
NORDENS JÄRNVÄGAR 1970

– den velkendte årbog med billeder fra stats-, privat- og industribaner i Norden. 1970 kørte de sidste damptrukne tog på DSB og NSB – snevanskeligheder ramte banerne i Danmark og Skåne – og flere privatbaner fornyede derefter deres snerydningsmateriel. Dette og meget andet interessant illustreres med ca. 240 fotos. Desuden indeholder bogen fortegnelser over trækraften ved alle jernbaner i Norden. 120 sider, indbundet, pris sv. kr. 20,-.

Nordens Järnvägar 1969 – i samme udførelse og omfang med 237 billeder fra året, hvor bl. a. Aalborg-banerne nedlagdes, sv. kr. 20,-.

Danmarks Jernbaner 1960–1969 af Tom Lauritsen behandler på samme måde de danske baner i de hændelsesrige tresserne. Med kort og flere fortegnelser, 80 sider, 120 fotos, indbundet, sv. kr. 17,-. Bestil dem hos Deres boghandler eller direkte fra forlaget:

Frank Stenvall, Köpenhamnsvägen 47 a, S 217 71 Malmö, svensk postgiro 632147-5.



**DANMARKS
JERNBANER
1960-1969**

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

F O T O A/S

VE 89 20

Stort udvalg i kameraer, film og fototeknisk udstyr.

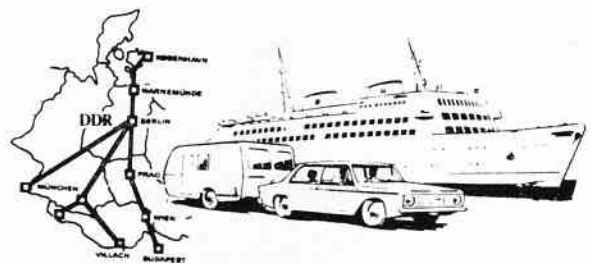
Safari for 4,75 kr.

Med veteranbanen Maribo-Bandholm kommer De igennem Knuthenborgs skove og tæt forbi Knuthenborg Safari Park – med sine 660 hektar Nordeuropas største herregårdspark. I Deres egen eller lejet bil kan De køre rundt mellem græssende giraffer, zebraer og andet storvildt. Og ind i abejungle med 200 frække bavianer. Eller De kan til fods opleve parken med dens enestående dyreliv og botaniske seværdigheder. Børne-zoo. Ponyridning. Kiosker, cafeteria og restaurant i skovridergård. Store børnerabatter. Åben fra kl. 9 til solnedgang.



- og nu også ELEFANTER med indfødte førere.

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. Overfarten tager kun 1 time 50 min. med den moderne færge »Warnemünde«.

Afg. Gedser 1.20 - 9.55 - 15.10 - *20.15

Afg. Warnemünde 3.55 - 12.30 - 17.40 - *22.45

* Kun torsdag, fredag og søndag.



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

Ny design i DSB

Ved arkitekt Jens Nielsen,
konsulent ved DSB i designspørgsmål.

I det forløbne år har DSB arbejdet på opbygningen af et designprogram, en samlet plan for virksomhedens ansigt. Målet er at koordinere og intensivere alle bestræbelser, der har betydning for kundernes oplevelse af DSB og for de ansattes arbejdsmiljø, og dermed at højne foretagendet som helhed.

Det er klart, at DSB som transportvirksomhed først og fremmest må tænke på faktorer som hastighed, hyppighed, præcision og komfort; forhold som i hovedsagen knytter sig til jernbanens teknologi. Der foregår da også et stort udviklingsarbejde på disse felter. Resultaterne er ikke altid lige iøjnefaldende, men desto mere mærkbare for kunderne. Imidlertid skal de tekniske fremskridt følges op af tilsvarende forbedringer i det ydre, i rejsemiljøet. DSB skal være behageligere at have med at gøre, hvadenten man køber den ene eller den anden form for befordring. Det er nødvendigt, hvis DSB skal kunne opfylde de krav, som fremtiden stiller til den kollektive transport.

DSB samarbejder med eksperter, som rådgiver virksomhedens egne planlæggere ved fastlæggelsen af normer og retningslinier for udformning af bygninger, skiltning, inventar, rullende materiel, uniformer, tryksager o.s.v. De visuelle grundelementer samles i en »design manual«, en håndbog til brug i alle virksomhedens afdelinger.

DSB er et stort og mangfoldigt firma, og der vil gå en rum tid, før designprogrammet for alvor kan slå igennem. Alligevel har vi ønsket at benytte jubilæet som anledning til at præsentere nogle resultater af vort arbejde, selv om det kun kan blive fragmenter af en helhed.



Visuelle grundelementer i designprogrammet

Rygraden i designprogrammet er de visuelle grundelementer, nemlig **bomærke, typografi og farver**. »Design manualen« indeholder retningslinier for, hvorledes disse elementer skal benyttes på bygninger, rullende materiel, grej, tryksager o.s.v.

Bomærke: DSB har gennem årene brugt forskellige bomærker. Mest velkendt er vingehjulet, det klassiske jernbanesymbol, som i varieret heraldisk udformning har prydet bygninger, materiel, uniformer og tryksager. Mange steder har man desuden anvendt initialerne DSB med og uden krone, og i forskellig typografisk skikkelse. Da bomærket er det første og vigtigste element i virksomhedens ansigt, må det have en fast og entydig form, som kan benyttes overalt. Efter at have overvejet forskellige muligheder, besluttede man, at virksomhedens bomærke skal bygge på initialerne DSB. Man opnår herved overensstemmelse mellem symbol og navn; et krav som ikke opfyldes af abstrakte eller billedlige bomærker.



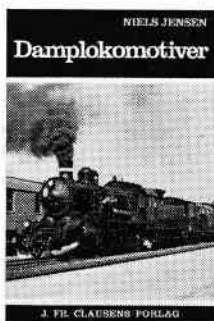
Foto: Gunnar W. Christensen.

For at undersøge de grafiske muligheder i opgaven indbød man i sommeren 1971 otte førende grafikere til en lukket konkurrence om udformningen af det nye DSB mærke, idet der i konkurrencebetingelserne var stillet krav om, at symbolet indeholdt virksomhedens initialer. Der indkom i alt 44 forslag, som gav en alsidig belysning af problemet. Vinder af konkurrencen blev grafikerens Niels Hartmann, som havde kombineret DSB med et hjul-på-skinne symbol af stor prægnans. Mærkets kvalitet afspejlede sig blandt andet i den kendsgerning, at det i lang tid efter konkurrencen figurerede både i vittigheder og i mere seriøse sammenhæng i presseomtale af DSB.

Efter at have vurderet konkurrenceresultatet samt det store antal forslag, der indløb fra anden side, besluttede man at vælge en rent typografisk udgave af DSB uden udsmykning af nogen art. Gennem eksperimenter med forskellige skrifter og størrelsesforhold fandt man frem til den form, som nu er ved at blive taget i anvendelse overalt i DSB. De tre initialer står i det nye DSB alfabet og indgår således i dette, men monogrammet er justeret således, at det danner et sammenhængende billede. Ved konsekvent brug og ved ensartet dimensionering og placering vil dette mærke blive indarbejdet som et visuelt symbol af stor vægt. At bomærket tillige fungerer som navnetræk er en egen-skab, som øger dets anvendelighed langt ud over det, man normalt kan forvente af et firmasymbol.

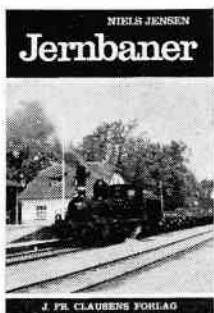
Typografi: Indtrykket af en virksomhed afhænger i høj grad af den måde, den præsenterer sig på i skrift – på skilte, i tryksager, blanketter og breve. Derfor – og af indlysende rationaliseringshensyn – har man standardiseret en række skrifter i DSB.

Bøger for den jernbaneinteresserede
DAMPLOKOMOTIVER og JERNBANER



Niels Jensen:
Damplokomotiver
Omhandler damplokomotivets historie i Skandinavien med udførlig omtale af eksisterende og bevarede damplokomotiver. En lækkerbidsken for jernbaneentusiasten. Rigt ill. 156 s. **Kr. 31,65**

ISBN 87 11 00416 9



Niels Jensen:
Jernbaner
En mængde oplysninger om jernbaner og jernbanehistorie – vogne og trækraft, museumsbaner og museer. En bog for alle drenge mellem 5 og 85! Rigt ill. 184 s. **Kr. 29,50**

ISBN 87 11 00310 3

Clausen bøger — håndbøger De har brug for

JUNCKERS SAVVÆRK A/S KØGE

SKÆRENDE ARGUMENTER

THÜRMERS

originale danske gevindskæreværktøj

DAMM HSS

produktions gevindskæreværktøj

MALCUSS HSS

spiralbor, forsænkere m. m.

fra **THÜRMER & CO. A/S**

**Sct. Knudsvej 41
København V.**

MTU

Motoren- und Turbinen-Union
Friedrichshafen GmbH

MAN MAYBACH MERCEDES-BENZ

dieselmotorer – gasturbiner

SUPRAMAR

hydrofoil både

SCHOTTEL

bovpropeller – rorpropeller

SCHAFFRAN

propeller – akselanlæg

repræsenteret af

H. ANKER HEEGAARD

v/ Max Roe – Vesterbrog. 10 – 1620 Kbh. V
(01) 21 46 82

Musik skal der til

- men spørg efter det i

CLEAR SOUND

PRIORGADE 1A

9000 Aalborg - Tlf. (08) 13 98 51

Til skiltning anvendes et nyt **DSB alfabet**, oprindeligt tegnet af grafikerne Jock Kinneir for British Railways, men videreudviklet til brug i DSB. DSB alfabetet erstatter alle hidtil anvendte skilteskrifter i virksomheden, herunder det gamle Johnston alfabet, som i mange år har været benyttet til stationsbeskiltning. DSB alfabetet udmærker sig ved en høj grad af læselighed og er let at administrere, idet bogstaverne føjer sig sammen efter et simpelt modulsystem. Det har kostet svære overvejelser at forlade Johnston skriften, fordi denne gennem årene har sat et særligt præg på DSB. Den er imidlertid uøkonomisk, fordi den fylder meget, og den er vanskelig i brug, fordi den er svær at spatiere ordentligt, med det resultat, at mange DSB skilte virker sjukskede og til tider direkte utydelige.

Til alle tryksager anvendes i fremtiden **Helvetica** grotesk, som dels er en gennemarbejdet og godt læselig skrift, og som dels svarer til skriftbilledet i DSB alfabetet. (Dette tidsskrift er sat med Helvetica). Til maskinskrift standardiseres **Elite**, som er en af de mest anvendelige og tydelige former. Den er ligesom Helvetica gennemarbejdet i alle detaljer og forener pladsøkonomi med en høj læselighed.

Farver: DSB har altid været præget af varme farver. Bygninger og rullende materiel er ofte holdt i røde og brunlige jordfarver. En særlig accent giver færgernes rød-hvid-sort, som tidligere også fandtes på damplokomotivernes skorstensbånd. Denne farveholdning vil man fastholde, men opfriske på visse områder, og med hensyntagen til snavs og renholdelse. Virksomhedens kendingsfarver er fortsat dannebrogfarverne rød og hvid.

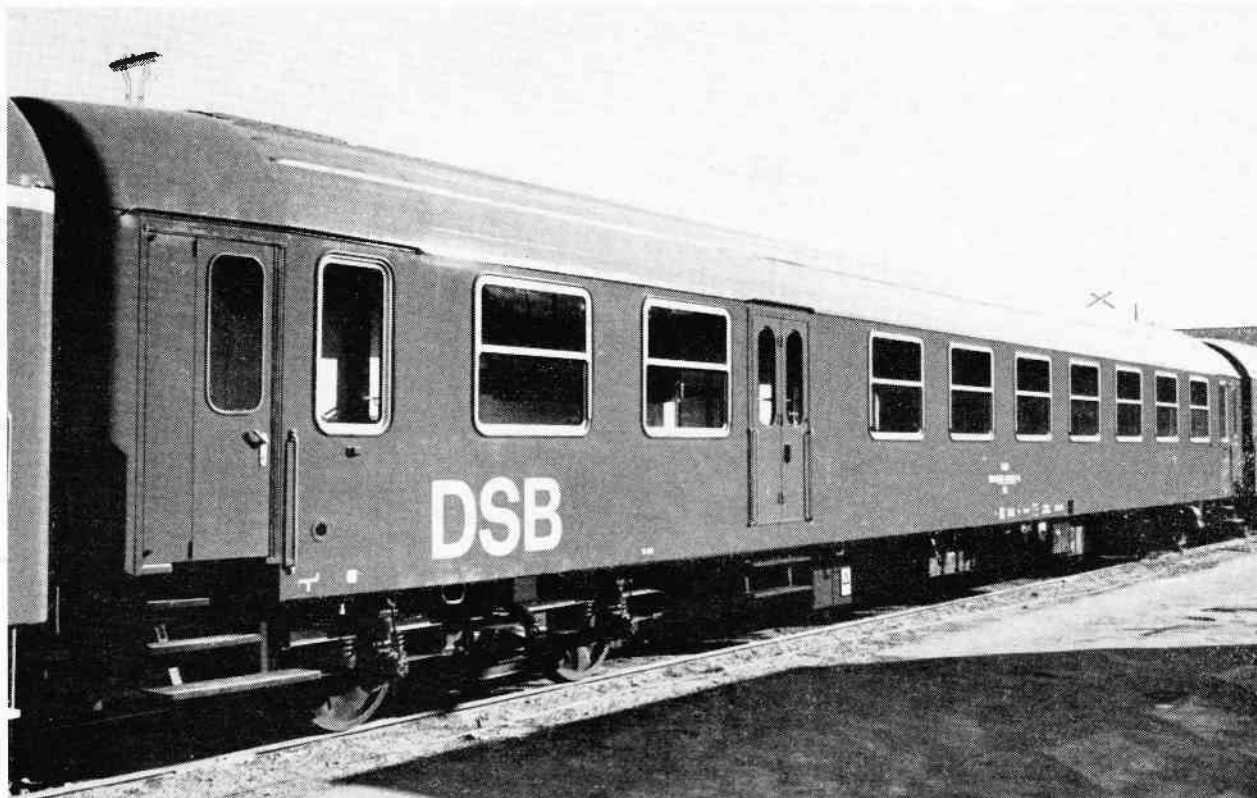
Personvognsmateriel, rutebiler og andet materiel med tilknytning til persontransport bliver i fremtiden malet i en kraftigt rød kulør med hvid typografi i stedet for den hidtidige bordeaux-røde vognfarve med gul typografi. Lokomotiver bliver sorte med røde førerpladser og hvid typografi, hvor de før var mørkerøde eller grønne med gul påmaling. Godsvogne har ofte individuelle farver, men den hidtidige normale godsvognsfarve, mørk rødbrun, erstattes af rå umbra, en jordbrun nuance, med sort og hvid typografi. Desuden har man udviklet en række farver til særlige formål, ligesom programmet omfatter en kollektion af standardiserede trykfarver til typografisk brug. Farveskalaen er udviklet i samarbejde med maleren Gunnar Aagaard Andersen og arkitekt, docent Svend Limkilde.

Tryksager

DSB producerer et utal af tryksager, fra brevpapir og blanketter til køreplaner og brochurer. Dette område har hidtil



MH 365 i »design-lakering« (Førerpladsen rød – jvf. fotos af MX 1010 i »Jernbanen«, nr. 2/72 – og MZ 1401 i »Jernbanen«, 3/72).
Foto: Ole Kien.

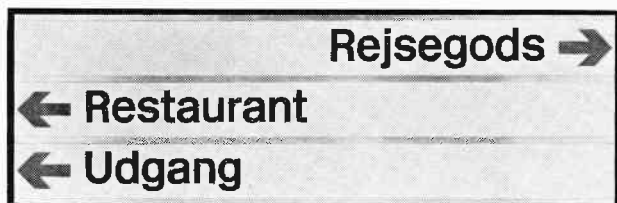


Den ny kioskvogn («prototypen» af litra Bk (85-84 027)). I det indvundne areal af toilet, vaskerum og tre kupeer er indrettet togtørerkupé, kiosk med bardisk og pantry samt bagagehensætningsplads). Foto: Ole Kien.

været præget af mange forskellige og uensartede formater, farver og skriftsnit.

For at skabe større sammenhæng, og for at rationalisere tilrettelægnings og produktion, er det nødvendigt at fastlægge normer for tryksagernes udformning. Dette arbejde er så omfattende, at DSB har nedsat en række arbejdsgrupper for bl. a. blanketter, billetter, brevpapir og køreplaner. Disse grupper samarbejder løbende med grafiske konsulenter om løsningen af såvel generelle som specielle opgaver. Arbejdet er endnu ikke afsluttet, men har foreløbig givet følgende resultater: a) standardisering af skriftsnit (Helvetica) og størrelser, b) fastlæggelse af moduler og formater for alt trykt materiale, c) fastlæggelse af normer for anvendelse af trykfarver.

De første eksempler på den nye linie i virksomhedens tryksager er ved at vise sig, såsom en komplet serie af køreplaner i nyt omslag, nye brochurer og menukort, nyt brevpapir m. v. I den kommende tid vil man se flere og flere prøver på ny grafisk design i DSB, men der vil gå år, før linien kan være helt gennemført. Som grafisk konsulent for DSB arbejder bl. a. grafikerens Niels Hartmann, vinder af bomærkekonkurrencen.



Eksempler på brug af »DSB alfabet« (bemærk den særlige »DSB pil«).

Skiltning

En virksomhed som DSB kan ikke fungere uden en omfattende beskiltning. Denne skal være klar i sin redaktion og opbygning, og de enkelte skilte skal være utvetydige og let læselige. Samtidig danner beskiltningen et væsentligt gennemgående træk i virksomhedens ansigt, et kendetegn der er med til at identificere foretagendet overalt, hvor det optræder.

Ud fra ønsket om en moderne og mere hensigtsmæssig beskiltning har DSB i samarbejde med arkitekt Jens Møller Jensen udviklet et skiltesystem, der i grafisk, teknisk og økonomisk henseende må betegnes som epokegørende. Systemet bygger på DSB alfabetet og følger et simpelt grafisk og redaktionelt modulnet. Med et minimum af komponenter kan man opfylde et hvert tænkeligt skiltebehov i DSB. Skiltene findes i tre højder og to bredder og samles med aluminiumsskinner, der tillige beskytter skiltepladernes kanter. I systemet indgår en belysningsarmatur, der monteres på samme måde som selve skiltene, og som følger modulsystemet. Montagen er yderst enkel og sker ved hjælp af enkle standarddele. Trods en højere kvalitet regner man med en besparelse, der bringer anskaffelses- og montageomkostningerne ned på 20-30% af de hidtidige.

Den gennemførte standardisering og det redaktionelle system vil lette bestillingen af nye skilte. Muligheden for at samle skiltene i grupper vil tynde væsentligt ud i skilteskoven på stationerne og gøre beskiltningen mere overskuelig. Endelig er selve skiltene så karakteristiske i deres typografi, form og materialer, at de vil sætte et særligt præg på DSB, når de efterhånden indføres overalt.

Udover stationsbeskiltningen har man arbejdet med beskiltning inden døre, i rullende materiel, på færger o.s.v., herunder både løse skilte og påmalinger. Disse skilte følger samme grafiske og konstruktive principper som ovennævnte.

Personvognsmateriel

Udviklingen af nyt og tidssvarende personvognsmateriel er en opgave, som ligger DSB stærkt på sinde. Det nuværende DSB materiel er af meget høj klasse og ligger langt over internationalt gennemsnit i henseende til teknik og indretning.

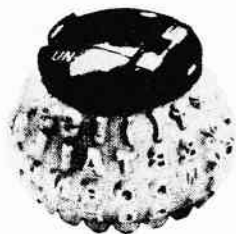
Man arbejder imidlertid med stor energi på forbedringer, såsom af indstigningsforhold, opvarmning og ventilation, toiletforhold, kupéindretning, belysning o.s.v. Særlig vægt lægger man på at gøre den enkelte kupé eller plads til et hyggeligt opholdssted i den tradition, som har gjort dansk boligkultur verdensberømt. Dette udviklingsarbejde er imidlertid ikke afsluttet, og i jubilæumstoget præsenterer DSB således materiel af nuværende standard. Visse fornyelser kan dog vises nu, nemlig togkiosken og det nye toiletrum, der præsenteres i en prototype af litra Bk i jubilæumstoget, og som i løbet af sommeren sættes i produktion.

Togkiosken vil i fremtiden blive indsat i alle fjerntog. Den er indrette som en bar, hvor man kan købe drikkevarer, tobak, mad, is, slik, lekture o.s.v. Kiosken fungerer samtidig som base for togstewardesserne, der betjener hele toget med deres rullende butikker. Det nye **toiletrum** er udformet efter helt nye principper. Man har ønsket på det begrænsede areal at skabe et interiør, som er både komfortabelt og hygiejnisk. Blandt fornyelserne skal nævnes: Forbedret belysning, stort toiletspejl i fuld rumbredde samt nakkespejl, vask indbygget i toilet- og puslebord i fuld rumbredde, ingen fremspring, skarpe kanter og fritliggende installationer og store flader, som er lette at renholde. Det nye DSB togtoilet ligger i alle henseender langt over det bedste i sin art, man ellers ser ved jernbaner.

Den mest markante forandring i toget er vognenes ydre bemaling og typografi. Den røde vognfarve er allerede omtalt under afsnittet om visuelle grundelementer. Den er valgt ud fra hensynet til togenes fremtoning i by og landskab, samt til den særlige form for snavs, der sætter sig på materielle – okkerfarvet jernstøv. Typografien præges af det nye DSB alfabet, som benyttes overalt. De sidstnævnte fornyelser har ikke stor betydning for vognenes komfort,



Nyt symbol for »DSB catering« (anvendes i jernbanerestauranter, -cafeterier og kioskvogne m. v. / orange er »signal-farven« for catering).



LAY-OUT
RENTEGNING
COMPOSERSATS
REPRODUKTION
PLADEKOPI
OFFSETTRYK

miniprint A/S

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

men må dog nævnes i sammenhængen. Det første indtryk af toget er dog med til at skabe den gode stemning, som bør høre til en rejse, og vi er overbevist om, at den nye vognbemaling må anses som en forbedring i forhold til de tidligere, lidt dystre farver, der prægede DSB personvogne.

Nye uniformer i DSB

I nogen tid har man i et udvalg arbejdet på en revision af uniformsreglerne for DSB, bl. a. med henblik på en modernisering af selve uniformerne. Arbejdet er endnu ikke afsluttet, men en række hovedprincipper er vedtaget i udvalget og forelagt for og godkendt af DSB ledelsen.

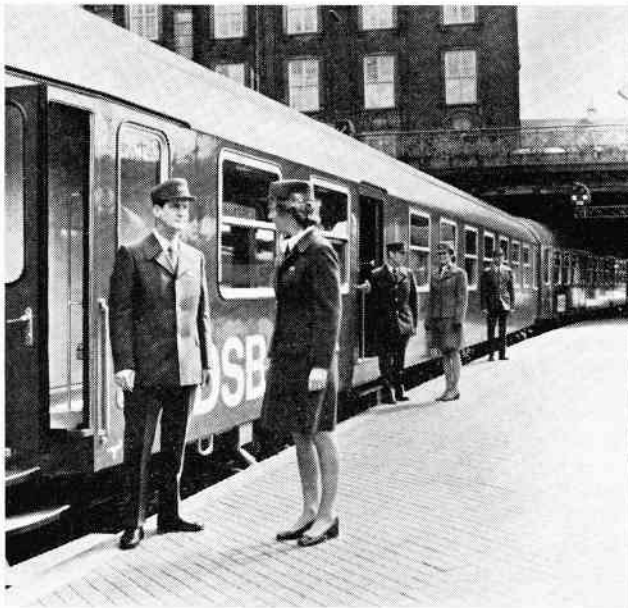
Udvalget har drøftet spørgsmålet om, i hvor stor udstrækning medarbejderne ved DSB skal have uniform. Det er den almindelige opfattelse i udvalget, at medarbejderne i vid udstrækning er bedre tjent med hensigtsmæssigt arbejdstøj end med egentlig uniform. Arbejdstøjet må være af en sådan udformning, at personalet kan færdes blandt publikum i det. På den anden side skal arbejdstøjet også kunne tåle at blive brugt og yde effektiv beskyttelse i kulde, regn, blæst og mørke. Det må ikke være alt for modtageligt for snavs.

Drøftelserne er resulteret i, at man i en ikke alt for fjern fremtid kun vil få togpersonalet og rutebilchaufførerne at se i fuld uniform. Det samme vil være tilfældet for stationsbestyreren – den ansvarlige for toggangens afvikling – hvis han gør tjeneste på perron. Uniformen kendetegner her, at medarbejderen bl. a. har til opgave at betjene vore kunder. Andre kategorier af medarbejdere, f. eks. lokomotivpersonale, rangerpersonale, pakhuspersonale og vedligeholdelsespersonale, vil blive udstyret med en hue og en hensigtsmæssig arbejdsdragt.

Uniformudvalgets arbejde er foregået sideløbende med opbygningen af virksomhedens gennemgående designprogram og koordineret med dette, idet medarbejdernes uniformer danner et væsentligt træk i virksomhedens ansigt. Man har samarbejdet med designeren Svend Plougmann, som har særlig stor erfaring på dette område. De nye uniformer kendetegnes bl. a. ved, at de forskellige genstande følger et ensartet snit. Det vil sige, at der anvendes et gennemgående modul til uniformen både for mænd og kvinder. Det karakteristiske i det nye modul kommer tydeligt til udtryk i jakkens snit.



Interiør fra litra Bk (kiosken); togfører- eller togbetjentuniform (togfører har rød huepuld) i brun farve – togstewardesse i orangefarvet uniform.
Foto: DSB.



Nye DSB uniformer: Tv. type for mandlig hhv. kvindelig tjenestemand fra stationstjenesten (stationsbestyrer har rød hue-puld) – i baggrunden: Togfører/betjent, togstewardesse samt lokomotivfører. Th. lokomotivfører i »arbejdsuniform« (skindjakke).
Foto: DSB.

Jakken virker kropsnær, med stor bevægelighed opnået dels ved to snit foran løbende fra ærmegab og afsluttende som lommeeffekt, dels ved to snit på ryggen, ligeledes fra ærmegab, men afsluttende i to ryglidser. Kraven er ultraditionel, fritliggende – en såkaldt splittet reverskrave. Huen bryder med alle hidtil gældende traditioner for uniformshuer – i hvert fald ved DSB. Den har et friere og lettere udseende, end vore uniformshuer har haft. Vægten er minimal, men huen er tilpas stiv og yder en vis beskyttelse af hovedet. Den er udstyret med øreklapper i visse udgaver.

Til fremstilling af prototyperne er anvendt en speciel garbardinetype i uld og et kunststof (Trevira), der gør uniformen slidstærk og nem at vedligeholde.

Huen, jakken og frakken er forsynet med et broderet »DSB«, men derudover er der ingen symboler og distinktioner. Det er dog hensigten, at togfører og stationsbestyrer fortsat skal kendetegnes ved en særlig markering (rød pulp). Blanke knapper bibeholdes.

I det omfang, det er teknisk muligt og økonomisk forsvarligt, vil modulet/snittet og farven fra uniformsgenstandene gå igen i arbejdstøjet. Dette er således tilfældet i prototyperne på sommerarbejdsjakken, pjækkerten og skindjakken. Det udendørs vinterarbejdstøj vil blive af »vejrklær« typen. Vejrklær er en af Statens Byggeforskningsinstitut udviklet arbejdsdragt, der kan holde både fugt og kulde ude uden at ødelægge kropsklimaet. Som en nyskabelse vil det arbejdstøj, der skal anvendes uden døre, blive forsynet med refleksstriber for at forøge den personlige sikkerhed for det personale, der færdes i og ved spor i mørke.

Uniform og i videst muligt omfang også arbejdstøj vil blive fremstillet i en brun farve – for catering-personalets vedkommende dog i orange. Begge farver er afstemt indbyrdes og efter virksomhedens øvrige farveprogram.

Det har været en forudsætning, at det nye program for uniformer og arbejdstøj ikke måtte medføre flere udgifter, og denne forudsætning er opfyldt. Udskiftningen vil ikke medføre ekstra udgifter; til gengæld vil vi i en periode se både det gamle og det nye i brug. Vi vil dog stræbe efter, at overgangsperioden bliver så kort som muligt. De første »nye« uniformer vil formentlig blive taget i brug til efteråret.

Det, vi nu præsenterer, er utraditionelt i farve og snit, men bryder også med fortiden ved at man forlader det gamle princip om, at man på uniformerne skal kunne se medarbejdernes grad. Uniformen får altså nu alene den funktion at fortælle vore kunder, at her er en DSB medarbejder, man kan henvende sig til og bede om information og vejledning. For hele programmet – inklusive arbejdstøjet – gælder det, at vi har tilstræbt et optimum af funktionsduelighed samt en form, der vil kunne stå sig i lang tid.

★

Et design-program er en større affære, som man ikke lige løser på en studs. Mange forhold skal bringes i orden, manges interesser skal bringes i harmoni.

Vi søger at finde den rette balance mellem funktion og form i vort arbejde. Hvis der er ting, der ikke falder i smag, er det ikke fordi DSB søger en anden smagsretning end den nuværende – nogle æstetiske idealer, som skal gennemføres med vold og magt – men fordi vi søger efter konstruktioner, former og udtryk, som svarer til vor tids krav. Og som dermed kan tale for det DSB, som ikke længere står i guld og bordeaux, men som er en traditionsrig og moderne transportvirksomhed.

Vore bestræbelser kan måske bedst sammenfattes i det gode, gamle Kumbel-citat:

Den meste form
er tomme fagter
som skjuler det
man ikke magter

Hvor skønt
når form og indhold følges
så det som dækkes
ikke dølges.

En bane fra Vanløse til Jyllinge? Af Birger Wilcke.

Når statsbanen fra København til Vallensbæk åbnes i efteråret 1972, er det 64 år siden, at man ved lov bemyndigede ministeren for offentlige arbejder til for statskassens regning at lade anlægge en jernbane fra Vigerslev over Brøndbyvester og Greve til Køge. Ingen kan vide, når banen fra Vallensbæk når igennem til Køge, men de første 10 år bliver det i hvert fald ikke, så der kan næppe være tvivl om, at 1908 loven når at få 75 års jubilæum, inden baneanlægget er gennemført. Til gengæld kan man så trøste sig med, at til den tid er hovedparten af de øvrige baner, der er omtalt i loven både anlagt, åbnet, drevet og nedlagt påny. Af de 40 baner, der var omtalt i loven, anlagdes 5 af 6 statsbaner og 34 af 51 privatbaner. Af disse er så igen 3 statsbaner og 29 privatbaner helt eller delvis nedlagt. Når man ser på, at Køgebugtbanen var en af de baner, man længst muligt udskød, får man en fornemmelse af, at det ikke altid har stået helt godt til med planlægningen i dette land, en kendsgerning, der også falder en i øjnene, når man ser på et andet af de dengang hjemlede og senere opgivne forslag, nemlig den i loven under B4 optagne privatbane fra Vanløse til Jyllinge.

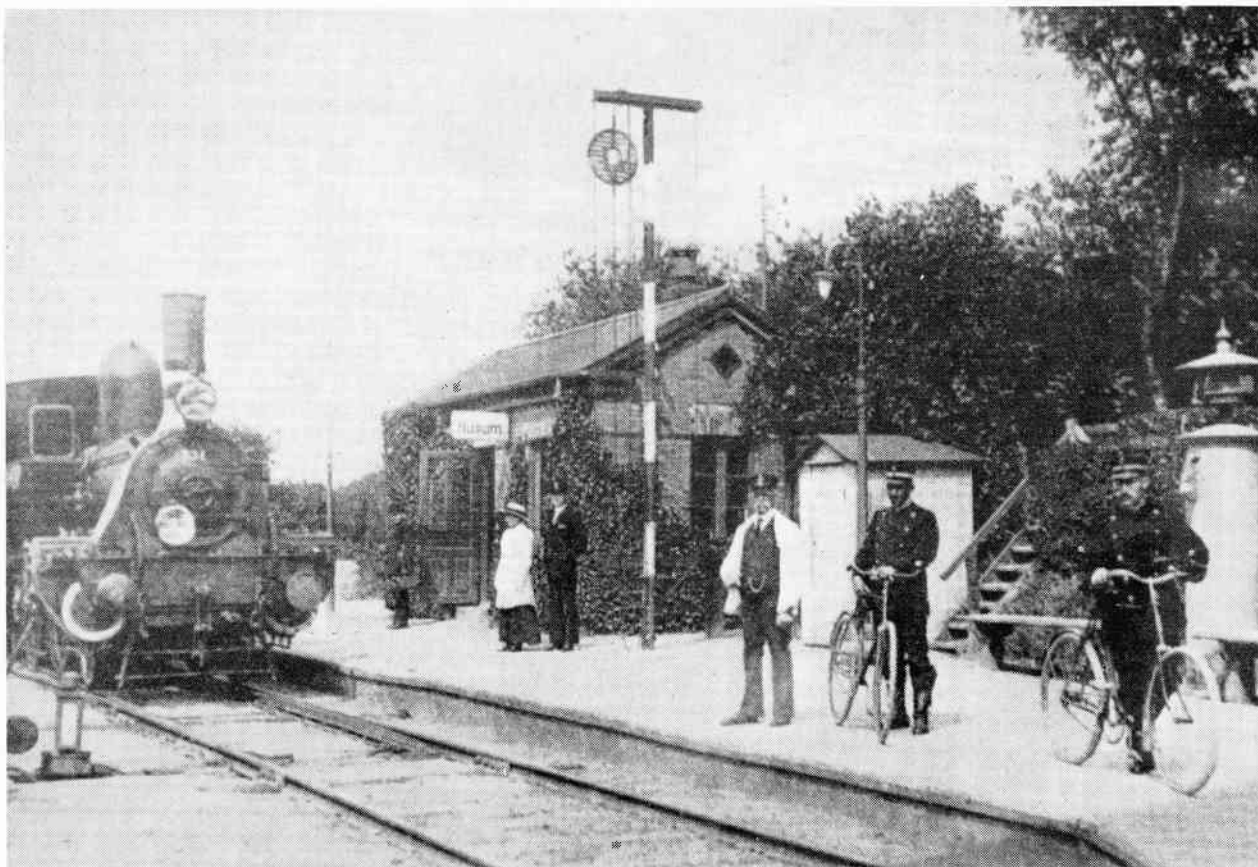
Denne bane var foreslået for den store jernbanekommission af forfatteren Carl E. Simonsen, der i en skrivelse af 11. februar 1904 ansøgte om koncession til anlæg af en sådan bane med offentlig støtte. Planen, der var præget af den under anlæg værende bane til Slangerup, gik ud på, at den nye strækning skulle udgå fra Vanløse station, der dengang havde god forbindelse med byens midte ad hovedbanen over Frederiksberg, og gå gennem Rødovre, syd om Herlev, over Ledøje, syd om Smørum, gennem Senge-

løse, Hvedstrup, Ågerup og Gundsømagle. I andragendet oplystes indbyggerantallet i sognene. Pudsigt er det for os at se, at der dengang kun var 900 indbyggere i Rødovre sogn og 800 i Herlev, men trods den ringe udbygning, syntes der dog at være et ikke ringe grundlag for en bane: 7.000 indbyggere langs den 40 km. lange banestrækning, der tillige forventedes at få en stor udflugtstrafik til fiskerlejet Jyllinge, der ved færge skulle sættes i forbindelse med Hornsherred, hvor baneanlægget eventuelt skulle fortsættes til Skibby.

Overingeniør Tegner, der blev afæsket en udtalelse om banen, udtalte, at man ikke kunne udelukke, at banen, der gik gennem et velbefolket område, ville få en ikke ubetydelig trafik, men at man på den anden side måtte være klar over, at den nemt kunne tage trafik fra de nærliggende statsbanestrækninger. Den i andragendet nævnte anlægssum på 1-1/2 million kr. måtte anses for ganske utilstrækkelig.

Forslaget vakte ikke større debat i jernbanekommissionen, der imidlertid mente, at banen ligesom Slangerupbanen måtte kunne anlægges uden statsstøtte, hvilket rigsdagen tiltrådte. Simonsen kunne herefter ikke fremskaffe de fornødne midler. Der søgtes i 1909 om eneretsbevilling til banen, men dette strandede på de af Krigsministeriet stillede store krav om foranstaltninger ved gennemskæring af enceinten.

I den i 1923 nedsatte kommission til undersøgelse af, hvorvidt de i 1908 og 1918 lovene vedtagne privatbaneanlæg, der endnu ikke var gennemført, burde fremmes, fore-



Husum billetsalgssted (ca. 1910).

Foto: Arkiv B. W.

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

DERES REJSE TIL TYSKLAND EN TOGREJSE

HVORFOR?

★ **Hurtig**

Togene kører med hastigheder indtil 200 km/t.

★ **Sikkert**

Statistikken viser, at banerne nu som før er det mest sikre transportmiddel.

★ **Bekvem**

I vore vogne er der kun 6 pladser i hver kupé. Desuden sidegang, vaskerum etc.

★ **Billigt**

Stor rabat: 50 % for elever, lærere og ledere ved deltagelse af mindst 10 personer. Fribefordring for én person ved mindst 15 betalende deltagere.

OPLYSNINGER, BILLETTER OG BESTILLING HOS DERES REJSEBUREAU



DEUTSCHE BUNDESBAHN

Vester Farimagsgade 1/478 - 1606 København V

Tlf. (01) 14 01 44

toges en beregning af Jyllingebanens muligheder, hvorved man kom til det resultat, at indtægterne kunne anslås til 385.000 kr. og udgifterne til 366.000 kr. I fremtiden ansås mulighederne for at blive endnu bedre på grund af mulighederne for at afsætte landbrugsprodukter i København, og for at der ville ske en betydelig udflytning til banens opland. Kommissionen var af den opfattelse, at jernbanedrift var at foretrække for bildrift på denne egn og mente derfor i modsætning til, hvad der gjaldt hovedparten af de øvrige baneanlæg, der behandlede i kommissionen, ikke at kunne fraråde, at banen anlagdes. Desværre kom krisen kort efter, og planerne faldt derfor i glemme.

Ser man på dette forslag i dag, hvor man påny er ved at komme til erkendelse af, at det er de kollektive transportmidler, der bør videreudvikles i et så tæt befolket område som Københavnsegnen, kan man kun beklage, at forslaget ikke blev til noget, men spørgsmålet er, om planen ikke fortjener at blive taget op påny. Kilen mellem Roskilde- og Frederikssundbanerne hører til de områder nær København, der først efter anden verdenskrig er blevet udbygget i større omfang, og der findes her endnu betydelige grundreserver i en nogenlunde rimelig afstand fra byen. De radiale vejforbindelser til København er imidlertid ikke alt for gode, ligesom området er dårligt betjent af busruter. I den indre del af området går disse mellem Glostrup på den ene side og Herlev og Ballerup på den anden, i den mellemste del af området er der en stærkt bugtet og ikke alt for godt trafikeret rute mellem Tåstrup og Ballerup og i den yderste del af området ruter mellem Roskilde og Ballerup, Tåstrup-Jyllinge og Roskilde-Frederikssund/Slangstrup. Der synes altså at være god brug for en radialbane til København. Ser man på bebyggelsen i området, synes en sådan bane endda at kunne bygges for en i forhold til udgifterne ved anlægget af de planerede S-banestrækninger og Lyngbyvejen ret beskeden udgift.

Hvis man lod banen følge Frederikssundbanen til Jyllingevej og eventuelt helt til Husum, ville man undgå de med gennemskæringen af villakvartererne vest for Vanløse forbundne ret store omkostninger, men kunne ved at følge Harrestrup å forbi haveforeningerne ved Hanevad bro i hovedsagen nøjes med at berøre et mindre tæt udbygget parcelhuskvarter og en række haveforeninger og herefter fortsætte over Harrestrup-Lødøje eventuelt i en bue sydpå over Sengeløse og derfra nordpå over Herringløse-Kirkerup-Gundsømagle til Jyllinge, der ville blive et naturligt endepunkt for linien og give egnen gode muligheder for adgang til rekreative områder både ved fiskerlejet og i de lidet berørte områder af Hornsherred over for Jyllinge.

Med udbygning af en S-bane gennem dette område, ville den trafikalt ringest betjente del af Københavnsområdet få en hurtig forbindelse til byen, og det ville være muligt at skaffe nye egnede boligområder i rimelig afstand fra denne.

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (01) 87 07 08

Lynetter hver 20. minut fra Jægersborg St.
Buslinie 172: Lyngby-Ørholm

Buslinie 180:
Lyngby-Ermitageparken-Gl. Holte

SPECIAL-BØGER

BRITISH RAILWAYS LOCOMOTIVES.

and other motive power. Data om al nuværende BR trækraft & udvalgte museumslok. 236 s. ill. A6. Kr. 20,25.

THE CAR BUILDERS' DICTIONARY (1906).

Leksikon, der forklarer amerikanske vogn tekniske udtryk og illustrerer vognfabrikation, komponenter og færdige vogne fra A til Z. 622 s. 6344 ill. A4 indb. Kr. 252,20.

EISENBAHN-JAHRBUCH 1972.

Bl. a. artikler om de finske statsbaner, banernes fremtid i USSR, VEB Görlitz, Harzquerbahn, George Stephenson, moderne el-lok og kørekraner. Indlagt register for 1963-72 udgaverne. 184 s. ill. 27×24 cm indb. Kr. 42,-.

Helmuth Griebel & Hansjürgen Wenzel

GESCHICHTE DER DEUTSCHEN KRIEGLSLOKOMOTIVEN.

Detailrig gennemarbejdning af type 42 og 52' historie med specielt henblik på krigsindsats, overførsler, salg og udrangeringsdata. 352 s. 90 fot. 22 tegn. Indb. Kr. 96,60.

Walther Hefti

ZAHNRADBÄHNNEN DER WELT.

Værket koncentrerer sig om at beskrive den tekniske udrustning, tandhjuls-systemer og det rullende materiel. 332 s. 221 fot. 220 tekstill. 27×21 cm indb. Kr. 209,85.

Claude Jeanmaire

DIE BERNER-ALPEN GESELLSCHAFT.

Uhyre givtig præsentation af BLS rullende materiel med tekniske data, historiske oplysninger samt fotos og typeskitser. 32 s.+632 ill. 28×20 cm indb. Kr. 165,95.

Hans Modig

JÄRNVÄGARNAS EFTERFRÄGAN OCH DEN SVENSKA INDUSTRIEN 1860-1914.

195 s. 27 tabeller. 21 diagrammer. Kr. 63,-.

H. C. B. Rogers

CHAPELON. GENIUS OF FRENCH STEAM.

Fængslende biografi om damplokomotivets fornyer. Konstruerede bl. a. de berømte 240 og 241 P og ombyggede P. O. Pacifics. 175 s. 64 fotos. Indb. Kr. 74,30.

SCHWEIZERISCHER LOKOMOTIVBAU 1871-1971.

Overblik over Winterthurfabrikkens produktion med berettiget dvælen ved SLM's fremragende tandhjuls-, el- og diesellok. 152 s. 168 fot. & tegn. Indb. Kr. 127,20.

Norman Simmons

HOW TO GO RAILWAY MODELLING.

Grundig, tillidvækkende vejledning i de alternativer, som modelbyggeren kan vælge imellem og hvilke fordele og ulemper, de medfører for ham. 216 s. 211 ill. Indb. Kr. 64,35.

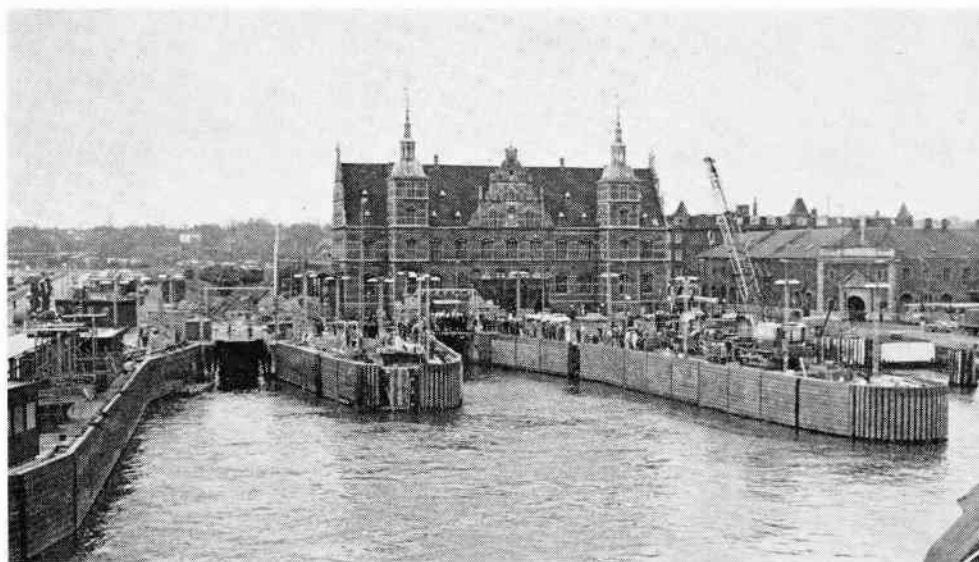
H&S

Dansk og
udenlandsk
boghandel

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



Dansk Sukker i 100 År



Fra indvielsen af færgeleje II i Helsingør.
– Fornyelse af Leje I og II blev gennemført
på rekordtid ($2 \times 3\frac{1}{2}$ md.).

MONBERG & THORSEN A/S
Oslo Plads 12, 2100 Kbh. Ø.
Tlf. (01-76) TRia 7001
Rundhøj Allé 135, 8270 Højbjerg
Tlf. (06) 14 79 77

DSB person-, post-, og rejsegodsvogne 1972

PERSONVOGNE

Stationering:			Sjælland og Lolland-Falster			Jylland og Fyn		
Bogstav- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	Litraet i alt
		1. kl.	2. kl.					
S	89-51	1)	-	001	1			1
A	18-80	48	-	000-007	8			
A	18-84	48	-	008-014	7			15
Aeh/	17-61	42	-	185, 187, 189	3			
AByh	38-61	18	40	186, 188, 190				3
Afh	17-61	56	-	341-350				10
Ag	17-61	42	-	047, 050	2	037, 043	2	4
Ah	17-21	42	-	011-016, 024-036, 071, 072	21	017-023	7	
Ah	17-61	42	-	046, 048, 049, 051, 052	5	038-042, 044, 045	7	40
An	18-84	64	-					
AB	39-80	24	40	002-019	18	000, 001	2	20
ABg †)	38-61	18	40	244-247, 285-288, 321-330	18	241-243, 248-255, 289-312, 331-340	45	63
ABh	38-21	18	42			257	1	
ABh	38-61	18	40	279-282, 284	5	273-278	6	12
ABhl	38-21	18	40	268-272	5	261-267	7	12
ABxh	38-21	12	48			391-398	8	8
B	20-80	-	80	300-319, 325-327, 329-339	34	320-324	5	
B	20-84	-	80	017-025, 027, 029, 031, 033, 035, 037, 039, 041, 043, 045, 047, 049, 051, 053, 055, 057, 059, 061, 063, 075, 077, 079, 081, 083, 085, 087, 089, 091, 093, 095, 097, 099, 101, 103, 105, 107, 109, 111, 113, 125, 127, 129, 131, 133, 135, 137, 139, 141, 143, 145-154	68	000-016, 026, 028, 030, 032, 034, 036, 038, 040, 042, 044, 046, 048, 050, 052, 054, 056, 058, 060, 062, 064-074, 076, 078, 080, 082, 084, 086, 088, 090, 092, 094, 096, 098, 100, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114-124, 126, 128, 130, 132, 134, 136, 138, 140, 142, 144	87	194
Bf	27-65	-	60	321-330	10	331-340	10	20
Bg	29-63	-	72	059, 063, 064, 066-077, 149-153, 164-168, 170-174, 185-188, 190-194, 196-199	43	049-052, 054-057, 079-095, 097, 098, 154-156, 158-163, 175-178, 181-184	44	87
Bgc	59-84	-	45	000-012	13			13
Bgh	29-63	-	72	111-129	19	109, 110, 130-144	17	36
Bghl	29-63	-	72	145-148	4			4
Bgoh	29-64	-	68	201-203, 211, 212	5	204-210	7	12
Bhl	29-25	-	71			400-404	5	5
Bhs	29-27	-	73	820, 822, 824, 826	4	821, 823, 825, 827-829	6	10
Bjh	29-24	-	72			301-308	8	8
Bk	85-84	-	56					
Bn	20-84	-	80	700-739, 741	41			41
Bns	29-84	-	74					
Buh	89-25	-	2)	700, 702-704	4	701	1	5
BD	82-80	-	48	020-029	10			
BD	82-84	-	48	011, 013, 015, 017, 019	5	000-010, 012, 014, 016, 018	15	30
BDg	82-64	-	40					
BDh	82-24	-	44	259, 260, 264-271, 275, 276	12	261-263, 272-274, 277-280	10	22
BRh	85-24	-	16			281-290	10	10

†) Indtil igangværende omlitring er afsluttet, er visse vogne litereret ABv.

1) H. M. Dronningens salonvogn.

2) Udflugtvogn(e).

DSB GODSVOGNE

I. april 1972

1. Lukkede vogne

Litra	Regime nr.	Styrelses nr.	Antal vogne	Lastgrænse					Maks. hastighed	Islast	Tara ca.	Bundflade	Læsse længde	Læsse bredde	Rumindhold	Døråbning			Indv. højdemål			Længde over puffernes stødflader	Akselafstand	Ant. bærestænger	Antal kødkroge	Læsselemme	Krear. hindringer	Rangskrivbr. Skrivebr. Håndbr.	Bremse Gods- og persontoget	Byggeår	Bemærkninger
				A	B	C	A	B+C								S	m	Midte	Side	b	b										
Brunmalede vogne																															
•Gkim	20 86	111 6 000—111 6 239	58	15,5	15,5	15,5	17,5	17,5	70	9,0	18,4	6,81	2,70	42,2	1,60x1,95	2,33	2,21	8,10	4,20	TL	1920/24			L	H,RS ³⁾	TL					
•Gkim	20 86	111 7 001—111 7 515	146	15,5	15,5	15,5	17,5	80	80	9,6	18,8	6,95	2,70	42,9	1,80x1,95	2,33	2,21	8,64	4,50	TL, G ³⁾	1918/27			L	RS	TL, G ³⁾					
•Gkim	20 86	111 8 003—111 8 783	256	15,5	15,5	15,5	17,5	80	80	9,5	18,8	6,95	2,70	42,9	1,80x1,95	2,33	2,21	8,23	4,50	TL, G ³⁾	1917/24			L	H	TL, G ³⁾					
•Gkims	20 86	138 8 000—138 8 804	709	17,5	17,5	17,5	17,5	100	100	10,6	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00	G-P	1942/50			L	RS	G-P					
•Gkm	20 86	115 2 000—115 2 127	33	17,5	17,5	17,5	17,5	80	80	12,4	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,19	4,70	TL	1931			L	H	TL					
•Gkms	20 86	139 9 050—139 9 249	199	17,5	17,5	17,5	17,5	100	100	11,6	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00	G-P	1944/46			L	H	G-P					
•Gkms	20 86	139 9 300—139 9 619	312	17,5	17,5	17,5	17,5	100	100	10,8	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00	G-P	1940/41			L	H	G-P					
•Gkms	20 86	139 9 850—139 9 899	48	17,5	17,5	17,5	17,5	100	100	11,1	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00	G-P	1947			L	RS	G-P					
•Gs	20 86	120 0 003—120 0 012	2	18,0	20,0	18,0	19,0	100	100	13,6	27,0	10,00	2,70	67,0	2,00x2,00	2,77	2,18	11,36	7,00	G-P	1941			L, K	H	G-P					
•Gs	01 86	120 1 000—120 1 881	768	19,5	21,0	19,5	20,0	100	100	12,2	25,2	9,26	2,73	63,0	1,80x2,00	2,68	2,10	10,58	5,70	G-P	1954/58			L, K	RS	G-P					
•Gs	01 86	120 2 000—120 3 999	1993	19,5	23,5	19,5	20,0	100	100	12,2	25,0	9,26	2,71	63,0	2,00x2,00	2,71	2,10	10,58	5,70	G-P	1959/64			L, K	RS	G-P					
•Gs	01 86	123 0 000—123 0 299	300	20,0	24,0	20,0	24,0	100	100	12,0	25,0	9,26	2,71	63,0	2,00x2,00	2,71	2,10	10,58	5,70	G-P	1965/66			L, K	RS	G-P					
•Gs-t	20 86	120 0 000—120 0 017	16	18,0	20,0	18,0	19,0	100	100	13,6	25,7	9,50	2,70	59,5	2,00x2,00	2,77	2,18	11,36	7,00	G-P	1941			L, K	H,RS ³⁾	G-P					
•Hbis	21 86	211 5 000—211 5 199	200	18,0	22,0	18,0	26,0	100	100	13,6	33,0	12,77	2,67	85,0	6,23x2,07	2,71	2,07	14,02	8,00	G-P	1970/71			L, K	S	G-P					
•His	21 86	210 2 000—210 2 599	600	19,0	23,0	19,0	23,0	100	100	13,0	23,8	8,76	2,72	51,5	3,85x2,00	2,76	2,08	10,10	5,40	G-P	1962/67			L, K	RS	G-P					
•His	21 86	210 2 990—210 2 999	10	19,0	23,0	19,0	23,0	100	100	12,6	23,8	8,76	2,72	51,5	3,85x2,00	2,76	2,08	10,00	5,40	G-P	1960			L, K	RS	G-P					
Antal 5650																															
Hvidmalede vogne																															
•Hks	21 86	215 6 000—215 6 049	49	17,5	17,5	17,5	17,5	100	100	11,1	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00	G-P	1947				RS	G-P					
•Hks	21 86	215 0 800—215 0 849	50	17,5	17,5	17,5	17,5	100	100	11,1	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00	G-P	1946/47				RS	G-P					
•Hks-u	21 86	215 0 000—215 0 049	49	17,5	17,5	17,5	17,5	100	100	11,6	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00	G-P	1942/46				RS	G-P					
•Hks-v	21 86	215 0 620—215 0 669	49	17,5	17,5	17,5	17,5	100	100	10,8	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00	G-P	1941				H	G-P					
•Hks-y	21 86	215 0 700—215 0 749	49	17,5	17,5	17,5	17,5	100	100	10,8	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00	G-P	1950				RS	G-P					
•Hs	21 86	210 0 000—210 0 199	196	19,5	21,0	19,5	20,0	100	100	12,4	25,2	9,27	2,72	63,0	2,00x2,00	2,68	2,10	10,58	6,50	G-P	1958/59				RS	G-P					
•Hs-t	20 86	210 0 096—210 0 171	4	18,5	20,0	18,5	19,0	100	100	13,4	23,8	8,76	2,72	59,5	2,00x2,00	2,68	2,10	10,58	6,50	G-P	1959				RS	G-P					
Antal 446																															
Isolerede vogne																															
•Ibips	20 86	805 3 000—805 3 099	100	19,5	21,0	19,5	21,0	100	100	12,4	24,3	9,18	2,65	56,7	1,80x2,00	2,52	2,00	10,58	5,70	G-P	1954/56				RS	G-P					
•Icmos	11 86	806 7 000	1	13,0	17,0	13,0	17,0	100	100	1,5	18,6	7,90	2,25	35,6	1,40x1,90	2,00	2,00	11,30	7,00	G-P	1950				RS	G-P					
•Ics	11 86	807 7 102—807 7 187	14	15,5	18,0	15,5	17,5	100	100	2,5	16,3	8,6-9,7	2,26	41,0-46,2	1,40x1,94	2,09	2,09	11,74	6,60	G-P	1954				RS	G-P					
Antal 115																															
Beholdervogne																															
•Uanhk	20 86	721 1 000—721 1 002	3	26,0	26,0	26,0	26,0	70	70	18,0								10,99	5,50	TL	1926				H	TL					
•Ucs	20 86	910 6 000—910 6 051	42	19,0	23,0	19,0	23,0	100	100	12,5								9,26	6,00	G-P	1944/50				RS	G-P					
•Ucs	21 86	910 6 018—910 6 050	10	19,0	23,0	19,0	23,0	100	100	12,5								9,26	6,00	G-P	1949/50				RS	G-P					
•Ud	20 86	901 0 600—901 0 683	20	21,0	21,0	21,0	21,0	70	70	9,7								8,10	4,20	TL, G ³⁾	1920/24				H	TL, G ³⁾					
•Uds	21 86	911 0 000—911 0 021	22	20,0	24,0	20,0	24,0	100	100	11,6								9,26	6,00	G-P	1920/24				RS	G-P					
•Ukh	20 86	701 3 000—701 3 002	3	18,5	18,5	18,5	18,5	70	70	12,1								8,80	4,50	TL, G ³⁾	1942				RS	TL, G ³⁾					
	30 86	945 0 600—945 0 605	6	19,5	19,5	19,5	19,5	80	80	10,5								9,02	5,00	H	1943/48				H	G					
Antal 106																															
Specielle vogne																															
•Tds	21 86	574 0 000—574 0 019	20	19,5	23,5	19,5	27,5	100	100	12,6								9,64	6,00	G-P	1966				RS	G-P					
•Tds	21 86	574 0 020—574 0 172	153	19,0	23,0	19,0	27,0	100	100	13,1								9,64	6,00	G-P	1968/72				RS	G-P					
Antal 173																															

Litra	Regime nr.	Styreses nr.	Vognnummer (lavest—højest)	Antal vogne				Lastgrænse			Maks. hastighed Km/t	Tara ca.	m ³ Bundflade	m ³ Rumindhold	Læsselængde	Læssebredde	m Sidehøjde	Døråbning	Længde over pufferens støtflader	Akseafstand	Antal aflagelige enderøge	Antal side- og endestøt- er	Bremse			Byggeår	Bemærkninger
				A	B	C	A	B	C	RS													SH	TL			
Højsidede vogne																											
•E	01	86	500 0 000—500 0 299	300	21,0	25,0	29,0	80	10,9	24,0	8,76	2,76	1,49	1,80	10,50	5,40	1								1959/66	{50 Elo-vogne med press. overdækning	
•E	01	86	502 0 000—502 0 399	397	22,0	26,0	30,0	80	9,6	24,0	8,76	2,76	1,49	1,80	10,00	5,40	2								1958/59		
•Elo	20	86	511 0 000—511 1 653	1293	21,0			80 ⁴⁾	9,4	21,5	7,65	2,80	1,20	1,50	9,02	5,00	2								1942/50		
•Elo	20	86	512 7 400—512 7 401	2	21,5	23,0		70	10,4	24,0	8,72	2,75	1,00	1,50	10,10	6,00	2								1941/42		
PJ			16855—17146	2	15,5			70	7,4	19,0	6,79	2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	2								1921/23		
PJR			13980	1	15,5			70	8,2	19,0	6,79	2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	1								1920		
Antal 1995																											
Lavsidede vogne																											
•Kbs	01	86	333 0 000—333 0 449	449	19,5	23,5	27,5	100	12,5	34,6	12,50	2,77	0,45	1)	13,96	8,00										1958/65	Selvtømmende ballastvogn » 5 vogne ²⁾ Kultransportvogn 2 » ²⁾ » 1 » ²⁾ Grustransportvogn 1 » ²⁾ Kultransportvogn 2 » ²⁾ Beholderbærevogn Forsænknet vognbund » » » » Ballastvogn Trykvogn for opretning af trælæs Transportvogn for bremsesand
•Kklm	21	86	323 0 101—323 0 121	11	17,5			80	10,3	28,8	10,70	2,68	0,43	1)	12,10	6,80	2									1947	
•Ks	01	86	330 0 000—330 0 299	299	19,5	23,5	27,5	100	12,5	34,6	12,50	2,77	0,45	1)	13,86	8,00	16									1967/69	
•Ks	01	86	330 0 275	1	18,5	22,5	26,5	100	13,1	34,6	12,50	2,77	0,45	1)	13,86	8,00	16									1968	
•Rs	11	86	390 0 000—390 0 019	20	39,0	47,0	55,0	100	25,4	51,0	18,50	2,77			19,90	14,86	20								1969		
•Rs	31	86	390 0 020—390 0 079	60	39,0	47,0	55,0	100	25,4	51,0	18,50	2,77			19,90	14,86	20								1969/70		
•S	31	86	420 1 000—420 1 039	40	40,0	42,0		80	23,6	53,8	19,90	2,70	0,45	1)	21,30	14,20	2									1941/50	
•Sk	20	86	425 1 001—425 1 018	7	31,5			70	18,5	37,8	15,10	2,50	0,45	1)	16,43	10,44	2									1931	
Skm	20	86	425 2 105—425 2 175	16	31,5			70	16,6	31,0	12,40	2,50	0,45	1)	13,73	9,50	2									1896/1927	
T			8826—8846	2	13,0			70	6,3	17,7	7,50	2,36	0,30	1)	8,83	4,20	2									1912/1913	
Antal 905																											
Specielle vogne																											
•Fd	20	86	602 0 550—602 0 699	150	20,0	24,0	28,0	80	11,9	25 m ³					9,14	5,50										1962/65	
•Fd	20	86	602 0 700—602 0 749	50	19,5	23,5	27,5	80	12,3	25 m ³					9,14	5,50											
•Fdk	20	86	607 0 712—607 0 721	5	20,0			60	9,4		6,01	2,55			6,83	3,60										1928/29	
•Fdk	20	86	607 0 727—607 0 729	2	18,0			60	9,4—10,2		6,01	2,55			6,83	3,60										1939/41	
•Fdk	20	86	607 0 815	1	20,0			60	8,3		5,50	2,55			6,83	3,60										1928	
•Fdk	20	86	607 0 797	1	18,0			60	10,3		6,01	2,55			6,83	3,60										1942	
•Lb	20	86	401 0 100—401 0 101	2	21,0			80	8,6	21,5	7,65	2,80			9,02	5,00										1947/50	
•Uai	31	86	929 2 000	1	33,5	40,0		80	30,5		18,60	3,00			19,84	13,96										1962	
•Uai	20	86	929 3 000	1	40,5			70	19,2		12,50	2,58			13,73	9,10										1920	
•Uai	31	86	989 0 000	1	58,5	70,5	80,0	80	37,5		21,80	2,50			23,04	15,90										1962	
•Uai	31	86	989 1 000	1	47,0			80	34,3		18,20	2,90			19,50	12,00										1956	
•Uai	30	86	943 2 000—943 2 129	126	17,5			80	9,7	28,8	10,70	2,68	0,43	1)	12,10	6,80										1932/50	
•Uai	30	86	945 0 500—945 0 501	2				80	10,0						9,02	5,00										1943/50	
•Uai	30	86	945 0 700—945 0 703	4	19,5			80	9,5	21,5	7,65	2,80	1,20	1,50	9,02	5,00										1943/47	
Antal 347																											

Samlet antal åbne godsvogne 3247

Regime nr.

01 RIV-EUROPE eller RIV-POOL mærket.

11 RIV EUROPE RIV-INTERFRIGO mærket.

21 RIV » »

20 Kun til indenlandsk trafik.

30 Tjenestegodsvogne.

31 RIV-mærket; forhøjet vognhøjde.

1) Nedklappelige eller aflagelige sidevægge.

2) Må kun anvendes til specielle transporter.

3) Vognene har forskellige bremses indenfor de nævnte systemer.

4) Vogne med glidetejer 70 km/t.

Stationering:				Sjælland og Lolland-Falster		Jylland og Fyn		
Bogstav- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	Litraet i alt
		1. kl.	2. kl.					
CI *)	29-25	-	87	531, 535, 537, 540, 542, 550, 559, 560, 563-565, 568, 571, 579-587, 589, 591-600, 603, 604, 607, 609, 611-621	48	501-503, 505-510, 512-516, 518, 520, 521, 523, 526-529, 532-534, 536, 539, 541, 543, 545-549, 551-558, 561, 562, 566, 567, 569, 570, 573, 575, 577, 578, 622-631	62	110
Cle	82-25	-	61	674-685, 691, 692, 694	15	670-673, 686-690, 696-699	13	28
CII	29-26	-	87	481-500, 632-638	27	476-480	5	32
CIs	29-27	-	87	701-712	12	713-718	6	18
CO	-	-	3)			2702	1	1
CP	-	-	74			2802, 2836, 2848, 2851, 2853, 2870, 2872, 2875, 2886, 2889, 2897, 2906, 3205, 3209, 3217, 3220, 3221, 3223, 3231, 3232, 3240, 3242, 3248, 3301 2927	24	
CP	-	-	70				1	
CP §)	-	-	3)	2910	1			26
CPL	-	-	74			3247, 3254, 3255	3	3
CRS	-	-	4)	3602	1			1
I alt					479		425	904

25

REJSEGODS- OG POSTVOGNE **)

Dah	92-28					100-104, 106-112	12	12
Dh	92-68					001-032	32	32
Dk	-					6101, 6103, 6104, 6105, 6106	5	5
ECO	-			6280	1	6239, 6242, 6265, 6267, 6284, 6291	6	7
DPh †)	91-28			139-147	9	148-150	3	12
P	90-84			800-811	12	812-814	3	15
Pa	90-28			002, 003, 006	3	007, 009-012, 014, 015	7	10
Pbh	90-28			101-104	4			
Pbh	90-68					106-110	5	9
Ph	90-68			201-213	13	214-221	8	21
Pk §)	-			5906, 5908, 5910, 5911, 5912, 5913, 5914, 5915, 5916, 5917	10	5918, 5920, 5921	3	
Pmh	90-68			701-708	8	709-713	5	13
I alt					60		89	149

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

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

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

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

3) Udstillingsvogn.

4) Særligt formål (styrevognsforsøg).

Følgende vogne er/har:

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

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

Elektrisk varmeanlæg: Litra A 18-80, 000-007, AB, B 20-80, 300-327, 329-339 og BD 82-80, 020-029.

A+B styreledninger: Litra S.

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

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 6 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7757/7257 - 7762/7262.

Diesel-hydraulisk motorlokomotiv MH 347 og diesel-elektrisk motorvogn MO 1875 er midlertidig overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København.

Følgende 7 stk. damplokomotiver er udrangeret: E 967, 972, 974, 984, Q 338, 347, R 953; diesel-elektrisk motorvogn MO 1863 er udrangeret; følgende 5 stk. elektriske motorvogne: MM 702, 709, 713, 804, 813 og følgende 5 stk. styrevogne (for elektriske motorvogne): FS 902, 909, 913, 920, 939 er udrangeret.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 14 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84, 724, 726, 729-739, 741 (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«) samt 63 stk. specielle lukkede godsvogne (selvtømmende - med tag, der kan åbnes), litra Tdgs 574 0 110 - 574 0 172. Fra »Centralværkstedet Århus« er leveret 1 stk. rejsegodsvogn, litra Dah 92-28 112 (ombygget fra postvogn, litra Pa 90-28 001) (stationering: »Jylland og Fyn«).

11 stk. personvogne, litra CI 29-25, 536, 548, 551, 552, 554, 558, 561, 567, 569, 570, 575 er overflyttet fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«, og postvogn, litra Pa 90-28 006 er overflyttet fra »Jylland og Fyn« til »Sjælland og Lolland-Falster«.

I forbindelse med modernisering har følgende vogne skiftet litra: Ah 17-61, 037, 043, 050 til »Ag«.

28 stk. personvogne er udrangeret: ABh 38-21, 258, 260, 283 - CI 29-25 511 - Clø 82-25 693 - CP 2829, 2846, 2864, 2871, 2888, 2891, 2893, 2911, 2913, 2918, 2921, 3206, 3210, 3211, 3219, 3222, 3234, 3237, 3245 - CPL 3241, 3251 - CPS 3229, 3235; rejsegodsvogn ECO 6212 er udrangeret.

»Stationeringslisten («Jernbanen», nr. 7-8/69) kan å jourføres efter ovenstående. I oversigterne »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1972« og »DSB godsvogne 1972«, der medfølger som bilag, er ovenstående ændringer indarbejdet.



Pr. 31. marts 1972 - ved regnskabsårets afslutning - rådede statsbanerne over følgende (antal) trækraftenheder (og påhængsmateriel):

Damplokomotiver:

Toglokomotiver	24
Rangerlokomotiver	20

Motormateriel:

Toglokomotiver	130
Rangerlokomotiver	141
Traktorer	98
Lyntogsmotorvogne	19
Lyntogsbivogne	38
Motorvogne	124

Elektrisk materiel:

Motorvogne	245
Bivogne	245

I afsnit »damplokomotiver« omfatter »toglokomotiver«: C: 1 stk., D: 2 stk., E: 11 stk., H: 1 stk., K: 1 stk., N: 2 stk., P: 1 stk., R: 3 stk., S: 2 stk. - »rangerlokomotiver«: F: 14 stk., HS: 1 stk., Q: 5 stk.

I afsnit »motormateriel« omfatter »toglokomotiver«: MV: 5 stk., MX: 45 stk., MY: 54 stk., MZ: 26 stk. - »rangerlokomotiver«: MH: 123 stk., ML: 1 stk., MT: 17 stk. - »traktorer«: Ardelt og Frichs-Ardelt: 46 stk., Frichs (Köf-type): 40 stk. samt 6 stk. dieseldrevne og 6 stk. benzindrevne »småtraktorer« - »lyntogsmotorvogne«: MA: 11 stk., MB: 4 stk., MS: 4 stk. - »lyntogsbivogne«: AM: 10 stk., BM: 6 stk., BR: 6 stk., BS: 10 stk. (alle for MA-motorvogne), AA: 2 stk. (for MS-motorvogne), AB: 2 stk., FJ: 2 stk. (for MB-motorvogne) - »motorvogne«: MO: 124 stk.

I afsnit »elektrisk materiel« omfatter »motorvogne«: MM: 169 stk. (ny type), 76 stk. (gl. type) - »bivogne«: AS: 7 stk., FM: 13 stk., FS: 162 stk. (ny type), 63 stk. (gl. type).

Pr. 31. marts bestod vognparken af:

904 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 7 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT/DSG). I januar kvartal er der tilgået driften 14 vogne, og der er udrangeret 28 vogne.

149 stk. post- og rejsegodsvogne. I januar kvartal er der udrangeret 1 vogn.

6490 stk. lukkede godsvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 63 vogne - og en afgang på 186 vogne.

3247 stk. åbne godsvogne. I januar kvartal er sket en afgang på 79 vogne.

564 stk. speicalvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: Nr. 330, 331 (B/2) »Værksteds- og mandskabsvogne for banetjenesten« (tidl. CP 3206 og 3210) - og en afgang på 6 vogne: Sneplov nr. 47 og 61 (B/1), nr. 363 (M/2), nr. 903, 907, 910 (M/1).

3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) og 599 stk. privatejede godsvogne (samt 4 stk. godsvogne lejet hos DSB). I januar kvartal er sket en afgang på 7 vogne: 1 stk. 022 0, 6 stk. 070 2.

Pr. 1. april 1972 var følgende rullende materiel i ordre:

20 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra MZ 1427-1446,
44 stk. elektriske motorvogne og styrevogne (2. klasse), litra MM/FS 7763/7263 - 7806/7306,
14 stk. personvogne (1. klasse), litra An 18-84 600 - 18-84 613,
34 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 740 og 20-84 742 - 20-84 774,
30 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29-84 500 - 29-84 529,
140 stk. åbne bogiegodsvogne (flade med nedklappelige støtter), litra Rs 390 0 080 - 390 0 219,
127 stk. specielle lukkede godsvogne (selvtømmende - med tag, der kan åbnes), litra Tdgs 574 0 173 - 574 0 299.



I slutningen af marts er hos »Vognfabrikken Scandia A/S« bestilt yderligere 38 stk. nærtrafikpersonvogne: 30 stk. litra Bn (20-84 745 - 20-84 774) og 8 stk. litra Bns (29-84 522 - 29-84 529); vognene leveres i 1973. Vognfabrikken har i april leveret de sidste fire Bn-vogne af 1. serie og har påbegyndt leverancen af de fjorten bestilte An-vogne. Kørsel med styrevognstog efter det såkaldte Multiplex-styringsystem (ITC-styring) påbegyndes på strækningen København-Helsingør ved overgang til sommerkøreplan i 1973 - stræk-

Skagenbanen

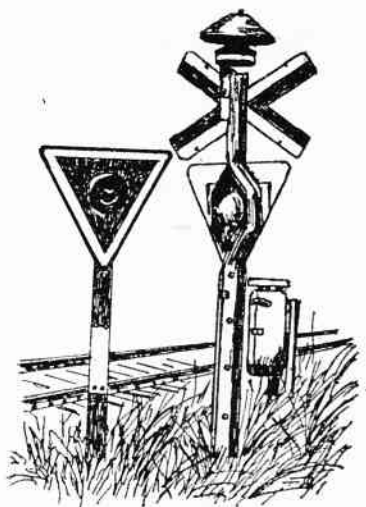
*

Skagen
Telf. (08) 44 10 10

Tag til Odsherred næste gang De skal på udflygt – eventuelt med dansevogn og turistbus.

ODSHERREDS OG HØNG-TØLLØSE JERNBANER

kører gennem Sjællands smukkeste egne
(03) 43 20 80



Hillerød Privat- baner

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundreded
Jernbane



»Vi ønsker DSB til lykke med de 125 år og håber på, at Køgebugtbanen er i Køge til vores 100-års jubilæum i 1979«.



ØSTBANEN

4652 HÅRLEV
(03) 68 60 19

91 OLD KING STREET

(Gl. Kongevej 91)

KINGS PUB

Kongelig Bodega
Kejserlig betjening
Kavalérpriser

21 16 71

ningen Hillerød-Helsingør følger efter ved overgang til vinterkøreplan 1973/74, og efter planerne kan »pendulkørsel« på Frederikssundbanen starte ved overgang til sommerkøreplan 1974. Der er tidligere hos »Dansk Signal Industri A/S« bestilt ITC-udstyr (udviklet af »L. M. Ericsson« i Sverige i snævert samarbejde med DSB) til montering i femogtyve lokomotiver (MX 1011-1020 og MY 1145-1154) og toogtyve styrevogne (Bns), og ordren er nu udvidet til at omfatte udstyr for yderligere atten lokomotiver (således at samtlige MY-lokomotiver stationeret under Driftsdepotområde København vil kunne anvendes i ITC-styrevognstog) og otte styrevogne (de netop bestilte Bns-vogne). I såvel lokomotiver som styrevogne installeres samtidig radio; installationsarbejdet er påbegyndt i »Centralværksted København«.

Installation af HKT-udstyr og radioanlæg i S-tog er ligeledes påbegyndt i »Centralværksted København«; de første ti anlæg (den såkaldte »0-serie«) er monteret i MM/FS 7662/7162, 7735/7235-7741/7241, 7759/7259, 7760/7260; installationsarbejderne fortsætter, idet det tilstræbes at have mindst halvtreds 2-vognstog klar inden den øgede S-togs kørsel starter den 1. oktober (**radioanlæggene** er nødvendige af hensyn til »sorteringen« af tog ved vendesporer på Østerport, og forgreningen ved Skelbæk). Egentlig »HKT-kørsel« starter antagelig først i 1974.

For at mildne bortfald af 1. klasse på E-linien arbejdes der for tiden med foranstaltninger for at øge komforten på S-togsmateriellets 2. klasse, f. eks. ved forbedret belysning og anbringelse af skydedøre ved alle mellemperroner (... de nuværende anvendes heller ikke); den ny standard i komfort- og designmæssig henseende vil dog først slå igennem fr. o. m. 12. levering (MM/FS 7783/7283 -) - vognene tænkes udstyret med bredere sæder (med ændret polstring og ny betræktype), armlæn, kun to sæder i bredden, større sædeafstand, mindre mellemperroner, ny type belysningsarmaturer - og nye farver på vægge m. v. (... og så må vi blot håbe, at de af vore medborgere, der ynder at forklæde sig som en mellemting mellem apache indianere og kaukasiske fårehyrer, lærer at holde fødderne nede på gulvet).

I januar kvartal er der i »Centralværksted Århus« moderniseret yderligere fem ABg-vogne (12. serie) og tre Ag-vogne (14. serie); i midten af april afleveredes »prototypen« for den fremtidige »kioskvogn«, litra Bk (85-84 027) - denne vogn indgår i »jubilæums-udstillingstog«; de først halv-

treds leverede B-vogne (80-84 000 - 80-84 049) påregnes ombygget til litra Bk. Den første BDg-vogn (82-64 113 - »prototypen« for den planlagte ombygning af tyve Bgh/Bgoh-vogne) afleveredes i begyndelsen af juni! I »Centralværksted Århus« ombygges fortløbende Ud-vogne til »Uds« (ved anvendelse af Gklms-undervogne) og bygges Ucs-vogne (ligeledes ved anvendelse af Gklms-undervogne); bygningen af 12 stk. Uhs-vogne (til brug for DSB interne olietransporter (»Jernbanen«, nr. 4/71 - side 10)) er til gengæld opgivet, idet det vil være billigere at købe brugte beholder-vogne. I »Centralværksted København« er der i januar kvartal moderniseret to Bf-vogne (27-65 323 og 27-65 329); den første standard-vogn (A 18-84 010) i »up-to-date moderniseringsprogrammet« (»Jernbanen«, nr. 7/71 - side 8) er indgået i værkstedet i januar.

Det bliver alligevel nødvendigt at holde tre BRh-vogne i drift under sommerkøreplansperioden 1972, idet DSB skal stille denne vogntype i »Nordpilen« (Frederikshavn havn-Hamburg) (to vogne i løb - én i reserve); BRh 85-24 283, 288, 290 vil blive anvendt, de øvrige BRh-vogne er hensat for udrangering med undtagelse af BRh 85-24 285, der p.t. er stationeret på Østerport station (efter at »Centralværksted Århus« har ændret de to kupeer til »B-vogns størrelse«) for at »design-medarbejderne« kan foretage prøvemontering af nye tekstiler - farveprøver m. v.

Rettelser: I å jourføringsoversigten over antal godsvogne (»Jernbanen«, nr. 1/72 - side 17) rettes i kolonnen »31/12« antallet af lcs-vogne fra »5« til »25« (trykfejl).

★

På sporvedligeholdelsesområdet er der fortsat en kraftig udvikling i gang med hensyn til forbedring og effektivisering af bestående maskintyper - svellestoppemaskiner og siderettemaskiner - og i hensenede til konstruktion af nye maskiner til rationalisering af sporarbejderne og til forbedring af holdbarheden af sporets justering. Banetjenesten har i løbet af 1971 anskaffet 3 stk. ballastfordelingsmaskiner af »Plasser & Theurer«-fabrikat, type USP 3000 C (1 stk. til brug øst for Storebælt og 2 stk. til brug vest for Storebælt); i løbet af kort tid leveres endnu en ballastfordelingsmaskine (område øst) - denne gang af »Kershaw«-fabrikat. Til brug i Jylland/Fyn er netop leveret en sporskiftestoppemaskine, type 275 C og en siderettemaskine, type AL 204 W, begge af »Plasser & Theurer«-fabrikat.



Ny type 1. klasse bogiepersonvogn for den københavnske nærtrafik, litra An.

Foto: Ole Kien.

Den 5. Flyvebåd er fløjet fra reden!



A/S DAMPSKIBSSELSKABET ØRESUND

Speno International S. A.

Geneve

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



Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENDSEN A/S

AMALIEGADE 10 · DK-1258 ØBENHAVN K · TELEFON (01) 1485 00



Der har været foretaget undersøgelser med henblik på anskaffelse af en ny maskintype til komprimering af ballasten såvel i svellemellemrummet som ved svelleenderne. Sådanne maskiner har i nogen tid været i arbejde hos DB og SJ, og der er ved forsøg konstateret en stabilisering af sporet. DSB har endnu ikke truffet afgørelse om anskaffelse.

På sporombygningsområdet er en yderligere mekanisering under forberedelse. Der er fra firma »Secmafer«, som har leveret de eksisterende anlæg (se bl. a. »Jernbanen«, nr. 7-8/69 – side 18), modtaget tilbud om – på prøve – at få stillet en maskine til skinneindlægning til rådighed. Af planlægningsmæssige grunde kan maskinen dog først afprøves i »sæsonen« 1973.

Ombygningen af Nørresundby station er i fuld gang; et nyt spor 2 (det fremtidige krydsningsspor), beliggende vest for det tidligere, blev taget i brug den 10. april, og et nyt spor 1 (det fremtidige gennemgående hovedspor (gennemkørselsspor)), beliggende vest for det tidligere, blev taget i brug den 24. april.

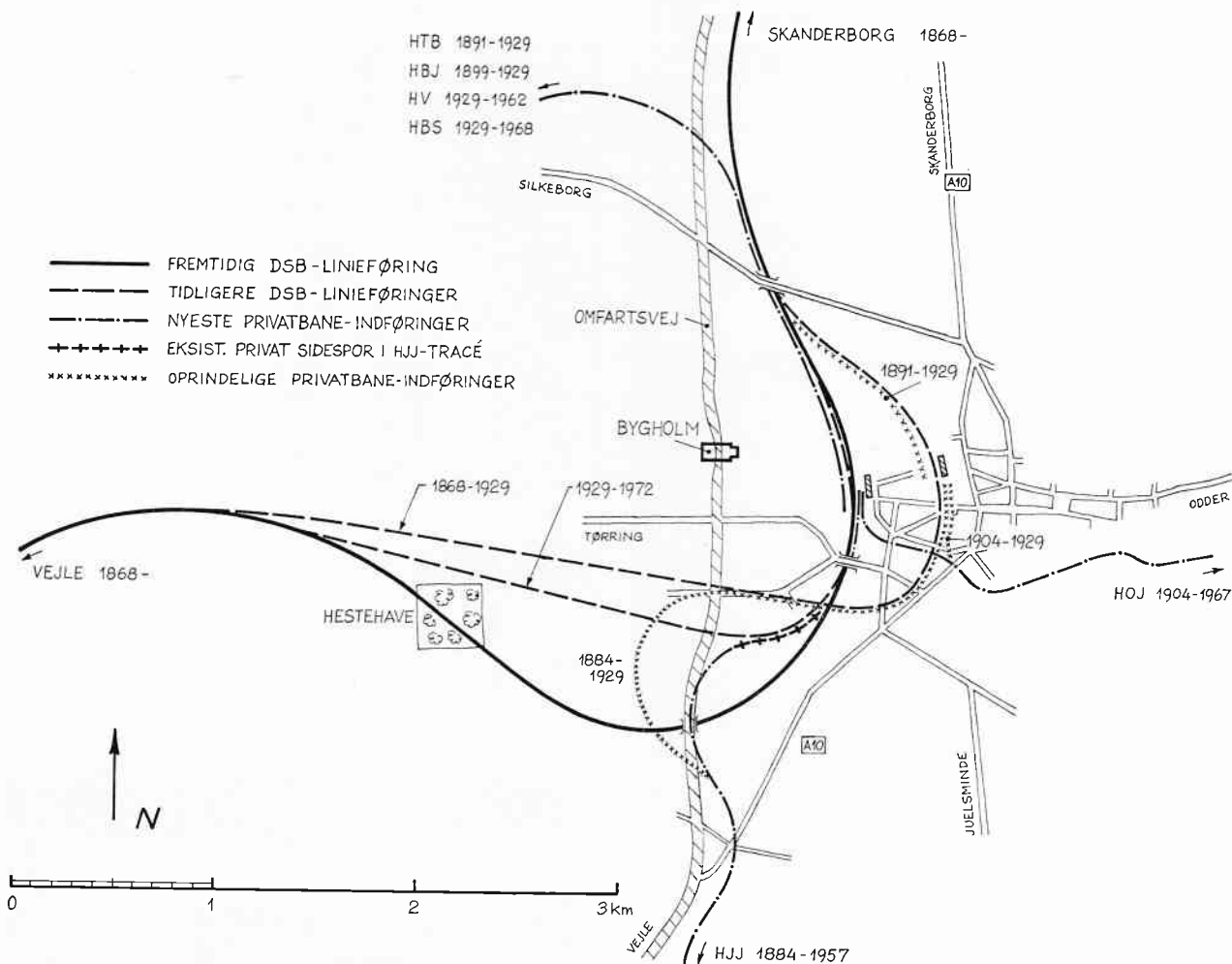
Anlægsarbejderne i forbindelse med baneforlægningen syd for Horsens station (mellem km 53,8 og 57,0) skrider planmæssigt frem; sporlægningen påbegyndes nu til efteråret, og den nye strækning påregnes taget i brug i foråret 1973. Selve ombygningen af Horsens station er udskudt for tiden, indtil afgørelsen om bygning af en ny overføring for Bygholm Parkvej er endelig afklaret, hvorfor den planlagte forøgelse af gennemkørselshastigheden betinget af bane-

forlægningen ikke vil kunne udnyttes fuldt ud indtil da. (Se i øvrigt vedstående oversigtsplan).

Bygningen af et underføringsanlæg på Ydre bybane for motorgaden gennem Bispeengen (Hareskovlinien) afsluttedes i slutningen af februar, således at sporet for køreretningen Grøndal-Lersøen atter kunne flyttes fra den midlertidige dæmning til oprindelig placering, den 27. februar; den midlertidige baneforlægning kunne sløjfes, efter at sporet i køreretningen Lersøen-Grøndal flyttedes tilbage til oprindelig placering, den 19. marts.

★

Sikringstjenestens anlægsarbejder på Køgebugtbanen går nu ind i en slutfase; på Skelbæk, Bavnehøj, Åmarken og Vallensbæk stationer installeres den ny type relæsikringsanlæg (type DSB 1969), der første gang anvendtes på Herlev station (se »Jernbanen«, nr. 8/71 – side 17). Sikringsanlæggene er baseret på anvendelse af standard-relægrupper svarende til de nyeste sikringsanlæg på København H. (fjern), Roskilde og Korsør. I et nyindrettet lokale i kommandoposten på København H. er fjernstyringscentralen for S-banerne under installation. I Stockholm (»L. M. Ericsson«) er det elektroniske fjernstyringsapparat under afprøvning inden afsendelsen til København. Det nuværende sikringsanlæg for København H. (nær) vil af trafikale grunde blive flyttet til det ny FC-betjeningsrum; der skal derudover foretages ændringer i sikringsanlæggene på Hellerup, Ballerup og Tåstrup stationer for at toggangen kan afvikles efter den ny S-togskøreplan gældende fr. o. m. 1. oktober 1972 – samt på København H. (nær) af hensyn til Køgebugtbanens



Situationplan over baneforlægningen ved Horsens (nye vejanlæg – og tidligere privatbaneindføringer er indtegnet).

Tegning: Einar Hoff.



ANKER KASSEAPPARATER

ADS

ANKER DATA SYSTEM ^{Å/S}
TOMSGÅRDSVEJ 15 · 2400 KØBENHAVN NV
TLF. (01) *10 3333

*ANKER-kasseapparater med
elektronisk multiplikation
- en interessant løsning for
mange brancher*

ÅBENRÅ ÅLBORG ÅRHUS ODENSE
(046) 2 32 54 (08) 12 26 77 (06) 12 26 77 (09) 12 26 77

SPAREKASSEN FOR LANGAA OG OMEGN

LANGAA - TLF. (06) 46 13 22

STEVNSTRUP - TLF. (06) 46 71 77

RESTAURANT

BANGS HAVE

helt naturligt ...

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

BANGS HAVE

Tlf. (03) 88 19 11

Maribo



HILSEN

fra

NAKSKOV

DSB 125 ÅR



**SPANIENS NATIONALE
TURISTBUREAU**



BRESUNDSBÅDENE

indføring. Af praktiske grunde har man allerede fra begyndelsen delt S-banenettet i to områder, således at område »syd« dækker strækningerne syd og vest for København H., og område »nord« dækker strækningerne nord for København H. Område »syd« gøres færdig først – og terminerne for dette område moderniseres – med etableret fjernstyring fra København H. – er: **1. oktober 1972:** Skelbæk/Dybbølsbro–Vallensbæk og Østerport (af trafikale grunde (vendesporet) er Østerport midlertidigt tilknyttet området – på Østerport (nær) er et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1969) ligeledes under installation); **1973:** Skelbæk/Dybbølsbro–Valby–Vanløse (den »høje« del = spor 1 og 2)–Ballerup (ekskl.); **1974:** Valby–Tåstrup.

Det ny relæsikringsanlæg (type DSB 1964) for Korsør station er nu taget i brug i fuldt omfang. Den 23. marts blev ind- og udkørselstogveje til/fra spor 6 og 7 taget i brug (samtidig bortfaldt de midlertidige togvejsforløb til/fra spor (5), 103 og 104 (se »Jernbanen«, nr. 7/71 – side 9/10)); den 4. maj fulgte ind- og udkørselsvejene til/fra spor 20 (og udkørselstogvej fra leje 3 via spor 20) – og sluttelig, den 18. maj, blev ind- og udkørselstogveje til/fra spor 8 taget i brug.

På Hovedgård station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1954) taget i brug den 15. maj (og stationens arm-signaler afløstes af daglyssignaler); den 17. maj blev automatiske linieblokanlæg taget i brug mellem Horsens og Hovedgård – anlægsarbejderne med etablering af automatiske linieblokanlæg mellem Hovedgård og Skanderborg fortsætter med forventet ibrugtagning til efteråret, hvorefter Hylke station kan omdannes til trinbræt.

Vipperød stations nye relæsikringsanlæg (type DSB 1954) blev taget i brug i sin endelige udformning den 16. maj (stationen er nu også udstyret med udkørselssignal for tog mod Holbæk).

★ 1953 - midlertidig fjernstyring
type DSB

I forbindelse med overgang til sommerkøreplan (eller den anførte dato) blev der foretaget nedennævnte nedlæggelser og omdannelser af ekspeditionssteder (navn trykt med »fed« type angiver, at ekspeditionsstedet stadig i sikkerhedsmæssig henseende fungerer som togfølgestation (*) = fjernstyret krydsnings-/overhalingsstation); angivelsen vedrørende nedlæggelse/omdannelselse refererer således kun til den fremtidige status i ekspeditions-mæssig henseende):

Følgende stationer nedlagdes: Bjerregrav (stadig privat sidespor), Lerbjerg, Sønder-Onsild, Øster-Doense. **Følgende trinbrætter nedlagdes:** Em, Farris*, Hjordkær*) (stadig privat sidespor), Jegerup, Mosskov, Tylstrup. **Følgende sidespor nedlagdes:** Frederiks, Skelhøje (trafikeringen af delstrækningen (godsbanen) Karup–Viborg indstilledes).

Følgende station omdannedes til trinbræt med sidespor: Tolne (19. april) (indkørselssignalerne fjernedes ikke – men ændredes til dækningssignaler (DS)). **Følgende stationer omdannedes til trinbræt:** Hviding, Laurbjerg. **Følgende stationer omdannedes til sidespor:** Ellidshøj, Mundelstrup, Skalborg, Stevnstrup, Sulsted, Svendstrup Jylland. **Følgende trinbræt med sidespor omdannedes til trinbræt:** Døstrup Sønderjylland. **Følgende trinbræt med sidespor omdannedes til sidespor:** Bolderslev*, Hovslund*).

Ligeledes i forbindelse med køreplansskifte – den 28. maj – ændredes: Nyborg H., Skive H., Sønderborg H. og Tønder H. til Nyborg, Skive, Sønderborg og Tønder – Fredericia gammel station til Fredericia godsstation – og Sønderborg by til Sønderborg rutebilstation.

De indhøstede erfaringer med enmandsbetjening af gods-tog (jvf. »Jernbanen«, nr. 7/71 – side 11) har været meget tilfredsstillende, og det er derfor besluttet, at alle ikke-personførende tog i princippet skal fremføres enmandsbetjente, idet nævnte tog kun vil blive medgivet personale fra

Driftstjenesten, når togets arbejde undervejs nødvendiggør dette. Ordningen gennemføres i to tempi – med halvdelen af de ikke-personførende tog fr. o. m. 28. maj – og resten fr. o. m. 1. oktober 1972. Ikke-personførende særtog fremføres fremtidigt normalt enmandsbetjente. For at modvirke »overskud« af togpersonale omskoles for tiden et antal togbetjente til elektroførere.

Der er nedsat arbejdsgrupper til behandling af problemet med den ud- og indvendige rengøring af personvognsmateriellet. Det praktiske resultat af gruppernes arbejde skulle gerne kunne materialisere sig i 1974 – bl. a. ved etablering af maskinelle vognvaskeanlæg (antagelig i Københavnsområdet, i Nyborg og Århus).

Da folks rygevaner i de senere år er ændret, og der er forekommet et tiltagende antal henvendelser med beklagelser over for få »ikke-rygere«-pladser, har DSB ladet et privat markedsundersøgelserbureau undersøge behovet for en ændret fordeling af siddepladsantallet mellem rygere og ikke-rygere. Der tilstræbes herefter en mere ligelig fordeling af pladserne, dog fortsat med overvægt af »ryger«-pladser, hvilket medfører at »R« og »IR«-fordelingen i visse vogntyper må ændres: 194 B-vogne (eksempelvis i dette litra fra 7 »R« + 3 »IR« til 6 »R« + 4 »IR«), 87 Bg-vogne og 13 Ag-vogne. Ordningen gennemføres nu ved sommerkøreplansskiftet 1972 med en overgangsperiode på en måned.

EUROP-forvaltningerne har besluttet at udvide EUROPOverenskomstområdet med nye vogntyper, bl. a. Gbs, Ed, Rs og Ts. Udvidelsen sker gradvis fra den 1. april 1972 og medfører for så vidt angår DSB, at 80 stk. litra Rs skal have udvekslingsregimenummeret ændret fra »31« til »11«.

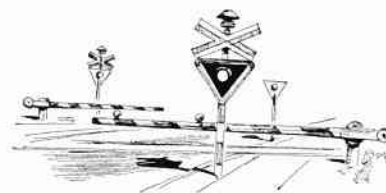
Nyt fra rutebiltjenesten: DSB, der efter krigen har fået leveret over 800 røde Volvo-busser til betjening af rutebilstøtten, får nu suppleret Volvo-flåden med yderligere 53 enheder af typen B 58. I 1971 modtog DSB 43 stk. af samme type. Det bliver denne gang Leyland-DAB i Silkeborg der sammen med Volvo Bil A/S skal levere de færdige busser. Leverancen påbegyndtes i februar-marts og de sidste af de 53 busser forventes færdigbygget sidst på sommeren af fabrikken i Silkeborg. Af de hidtil leverede 800 rutebiler er ca. 600 fortsat i drift, og de tilbagelægger sammenlagt ca. 40 millioner kilometre årligt. Hver bus kører i alt knap en million kilometer, før den betragtes som ud-tjent.

DSB tidsskriftet »Vingehjulet« skiftede pr. 1. juni navn til (det mindre spændende) »DSB kommunikation«.

Fra den 1. maj 1972 foregår udvekslingen af godsvogne m. v. mellem RAI (de iranske jernbaner) og DSB på grundlag af RIV-overenskomsten. Vognladningsgods beforders således uden omlæsning undervejs – to TCDD-færgeoverfarter indgår i befordringsvejen – over Bosperus-strædet mellem Istanbul–Sirkeci (Europa) og Istanbul–Haydarpara (Asien) samt over Van-søen mellem Tatvan og Van (denne overfart åbnedes i slutningen af september forrige år). Det europæiske jernbane-net har allerede i en årrække via Tyrkiet været »landfast« med de syriske (CFS) og irakiske (IRR) jernbaner.

★

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



tank rent økonomisk



Det er IKKE dyrere at begrænse forureningen

TVÆRTIMOD

- og Deres bil er - uanset mærke og årgang - garanteret ligeglæd med hvor meget eller lidt De betaler for benzin, der kan nedsætte indholdet af kulilte i udstødningsgassen, renser motorens vitale dele og samtidig hindrer rustdannelse i motoren. Det kan OK's benzin nemlig også - og den er ikke dyrere af den grund. Hemmeligheden er et helt nyt tilsætningsstof -

P 903. Det bedste ved P 903 er at selve rengøringsprocessen sker, mens bilen kører - derfor kan alle biler få glæde af det. For når de vitale dele bli'r rene, og holdes rene, kan udskillelsen af giftige affaldsstoffer holdes nede. Og på den måde kan De også være med til at holde naturforureningen på grund af bilkørsel nede.

**vi mødes
i Brugsen**



med den billige benzin

**A/S DANSK SPÆNDBETON
HEDEHUSENE**



**Hads-Ning Herreders
Jernbane**

Aktieselskabet

Burmeister og Wain's Skibsbyggeri

byggede:

- | | |
|--|------------------|
| Den første enkeltsporede isbryderfærge | »VALDEMAR« 1886. |
| Den første danskbyggede, enkeltsporede
hjulfærge | »DAGMAR« 1889. |
| Den første dobbeltsporede isbryderfærge | »JYLLAND« 1894. |
| Den første danskbyggede, dobbeltsporede
hjulfærge | »SJÆLLAND« 1887. |

BURMEISTER & WAIN'S SKIBSBYGGERI byggede også »HJEJLEN« 1861. - Den sejler stadig på Silkeborg-søerne.

Museumsbanen fylder ti år!

Af Ole-Chr. M. Plum.

For 125 år siden kørte indvielsestoget på den første danske jernbanestrækning, København-Roskilde. Dette jubilæum fejres i år af DSB bl. a. ved et udstillingstog, der viser noget af det nyeste vognmateriel – i ny design – som DSB har anskaffet sig.

Museumsbanen mellem Maribo og Bandholm, hvor vore bedsteforældres tog atter er kommet til ære og værdighed, kan også i år fejre et jubilæum, nemlig 10 års dagen for starten af banen. Mens de egentlige jernbaner i 125 år har søgt at forny og forbedre sig med hensyn til hurtighed, sikkerhed og komfort, fik vi i 1962 Museumsbanen, hvor opgaven var at genskabe de tidligere tiders jernbaneromantik. Opgaven bestod ikke alene i at bevare gammelt jernbanemateriel, men også i at sætte det i en sådan stand, at det atter blev forsvarligt at anvende det i drift på en bane.

Ingen medlemmer af den nystiftede forening, Dansk Jernbane-Klub, havde vel troet, at det allerede i foreningens andet år skulle lykkes at etablere en museumsbane, og uden A/S Lollandsbanens og andre instansers velvilje og forståelse for sagen var det nok ikke lykkedes så hurtigt.

De første planer om en museumsbane, drevet af DJK, gik ud på at anvende de resterende 2,6 km af banen mellem Sorø og Vedde (strækningen Sorø St.–Sorø By), men planerne om oprettelse af SORØ DAMP-JERNBANE kunne ikke realiseres, hvorfor man måtte se sig om efter en anden egnet strækning. Direktør S. D. Brandt, A/S Lollandsbanen, henlede bestyrelsens opmærksomhed på den ca. 8 km

lange Maribo-Bandholm Jernbane, der siden 1952 kun havde været anvendt til godstrafik.

Så kom der gang i sagen og efter forhandlinger med LJ's ledelse kørte man det første prøvetog i august 1961. Dette tog blev fremført af ØSJS nr. 3, FAXE, der kort forinden var købt fra sukkerfabrikken i Nykøbing FI. I løbet af efteråret blev den endelige aftale om driften indgået med Lollandsbanen, og snart var arbejdshold, bestående af ivrige medlemmer, i gang med at restaurere vogne til banens start.

Alt materiellet kørtes til Maribo, efterhånden som det blev færdigt og endelig, pinselørdag, den 9. juni 1962, kunne den højtidelige indvielse finde sted. Maribo-Bandholm Jernbane, landets første egentlige privatbane, kunne nu også prale af at være landets første museumsbane. Næste dag indledtes den egentlige drift med tre tog i hver retning på søn- og helligdage i sommerhalvåret.

De næste år, der blev skæbnsvangre for mange af landets privatbaner, viste behovet for Museumsbanen, idet et stadigt større antal rejsende aflagde banen et besøg. Foreningen anskaffede stadig mere materiel, dels for at kunne befordre de mange rejsende, dels for at få bevaret så mange forskellige repræsentanter som muligt fra de mange danske jernbaner, der i tiden 1960–1970 måtte indstille driften af økonomiske årsager. Museumsbanen var en bane med fremgang!

Allerede i 1963 udvidedes køreplanen til at omfatte fire dobbeltture mellem Maribo og Bandholm, og i 1964 etable-



ØSJS nr. 2, KIØGE og LJ nr. 19 ved remisen i Maribo.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

redes i samarbejde med Dansk Veteranskibs Klub og Maribo Turistforening en »trekantrute« Maribo-Bandholm-Sakskøbing-Maribo. Fra Maribo til Bandholm kørte Museumsbanen, fra Bandholm til Sakskøbing sejlede dampen S/S Skjelskør og fra Sakskøbing til Maribo kørte to-dækkerbussen Victoria, der af Maribo Turistforening var købt i London. Oprettelsen af Trekantruten betød en fremgang på 132 % for banens persontrafik.

Togene kørte videre i 1965 og 1966 og Trekantruten fortsatte sin succes. Desværre fandt Dansk Veteranskibsklub det ikke økonomisk muligt at fortsætte sejladsen med S/S Skjelskør, og til sæsonen 1967 anskaffede Maribo Turistforening et andet skib, der fik navnet M/S Saxholm. Desværre var driften ikke rentabel og 1967 blev det sidste år, at Trekantruten kørte. Standsningen blev imødeset med stor bekymring, men alligevel steg passagerantallet ved Museumsbanen i 1968.

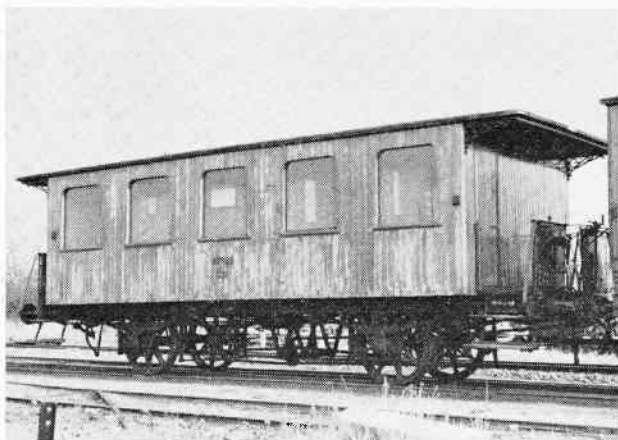
I 1969 fejredes Maribo-Bandholm Jernbanes 100 års jubilæum på behørig vis. Selve jubilæumsdagen faldt på en søndag, den 2. november, og alt mandskab ved banen var på denne dag sat ind for at afvikle driften. I. klasse personvognen MBJ A 1, der stammede fra banens åbning, blev på denne dag sat i drift.

I 1970 udvidedes køreplanen til også at omfatte kørsel på lørdage i ferietiden. Dette har vist sig at være en succes, og derfor har man i køreplanen for 1972 indlagt yderligere et togpar på lørdage i tiden 24. juni-26. august.

Museumsbanen er kommet for at blive. Det levende museum har stadig fremgang, og mange turister glæder sig år efter år over de prustende damplokomotiver og de små to-akslede personvogne. Men forud for kørslen med et Museumstog er der mange ting, der skal ordnes. Alle disse ting, som f.eks. reparationsarbejde, reklamevirksomhed samt klargøring af toget kræver utallige arbejdstimer, der, hvis de skulle aflønnes, ene og alene ville være årsag til standsning af Museumsbanen.

Ved jubilæet skal der derfor lyde en særlig tak til de mange personer, der gennem de sidste ti år har medvirket til driften af Museumsbanen – uden dem var det aldrig gået. Samarbejdet med Lollandsbanen har også været en afgørende faktor og en tak til LJ's ledelse og banens personale for velvilje og forståelse skal da også lyde ved den første »milepæl«.

Mange andre instanser og personer har hjulpet, når problemer har vist sig, og det ville være alt for omfattende at nævne dem her. Dog vil det være naturligt at nævne én af disse, nemlig overhåndværker Verner Christensen ved LJ's



NPMB C 31, DJK's første personvogn. Denne vogn kommer i sommer ud fra værkstedet i nylakeret stand.

Foto: Hans Henrik Rasmussen.



Foreningens »besiddelser« i Maribo, LJ's remise.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

værksted i Maribo. Uden Verners hjælp i både tide og utide havde Museumsbanen ikke kørt langt.

Foreningens ønske ved Museumsbanens jubilæum er inden længe at kunne opføre en vognhal til en del af banens vognmateriel. Det lider frygteligt ved at skulle stå ude i al slags vejr. Selve hallen er under projektering på initiativ af det driftsudvalg, der gennem de sidste par år på en dygtig måde har ledet driften af banen.

Foreningsnyt

Generalforsamlingen, 23. april 1972

Referatet af generalforsamlingen var ikke redaktørerne i hænde ved redaktionens slutning!

Kommende møder og udflugter

Søndag den 25. juni 1972: »Galla-udflugt« – i anledning af DSB 125 års jubilæum – på Vestbanen (og dermed kørsel på Danmarks ældste jernbanestrækning, København-Roskilde) – med sær- og arbejdstog fremført af **nyrestaurerede P 917**.

Planen for udflugten er:

København H.	afg. 8.35
Roskilde	afg. 9.05
Korsør	ank. 12.55
Korsør	afg. 15.30
Roskilde	ank. 16.55
København H.	ank. 18.00

Der arrangeres fotostop på en »afstikker« Slagelse-Høng og retur – og derudover er der fotomuligheder under ophold på en lang række stationer. Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

I Roskilde trækkes der lod – på billetternes endecifre – om et DSB 10-dages kort – og en lang række jubilæumsgevinster.

Pris for deltagelse er kr. 50,00 (enhedspris).

Tilmeldelse sker ved senest **fredag den 23. juni 1972** at indbetale nævnte beløb på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. Kvitteringskuponen medbringes og ombyttes i toget med billet.

Museumsbanen

MARIBO — BANDHOLM

og

MHV] MARIAGER-HANDEST
VETERANJERNBANE

Sæsonen på foreningens to museumsbaner startede pinse-
dag, den 21. maj. Selv om vejret var dårligt gik starten på
begge baner planmæssigt og med et pænt antal rejsende.

Søndag den 11. juni fejres Museumsbanens 10 års jubi-
læum. Utroligt, men sandt! Den 9. juni 1972 er det 10 år
siden, at det første egentlige Museumstog kørte ud fra Ma-
ribo station.

Køreplanen for begge baner bragtes på side 12 i »Jern-
banen«, nr. 3/72. Husk at aflægge banerne et besøg med
Weres familie og venner. Det er en oplevelse!

Glem heller ikke at »propagandere« for banerne.

OCMP

EFTERLYSNING

I ugen lige efter pinse er de to fabriktionsplader på loko-
motiv LJ 19, der henstår i Maribo remise – i øjeblikket un-
der reparation af tender og kraftdamprør – blevet afmontere-
ret og fjernet. Vi der arbejder i Maribo er dybt ulykkelige
herover; mon det virkelig er meningen, at Nr. 19 fremover
på Museumsbanen skal køre uden plader? Vi kan ikke tro,
at det kan være nogen af læserne af dette blad, der kan
begå et sådant tyveri overfor Dansk Jernbane-Klubs eget
lokomotiv. Naturligvis er tyveriet meldt til kriminalpolitiet,
og vi beder alle om at holde øjnene godt åbne og sørge
for, at pladerne bliver afleveret til Museumsbanen, dersom
nogen skulle se dem. Husk at det er i alles interesse, at vi
får dem sat på plads på lokomotivet. På de to plader står:
Henschel & Sohn, Cassel nr. 17887, 1920.

SALGSafdelingen

DSB – vor virksomhed

er titlen på en ny publikation, som DSB har udsendt for at
give de ansatte og andre et lille indblik i alle jernbanens
arbejdsgræne. Det skulle fremme forståelsen og dermed
samarbejdet mellem alle led inden for den helhed, som
DSB er.

Publikationen, der er på 128 sider med mange billeder
og tegninger, vil være en ren »bibel« for den seriøse jern-
bane-entusiast. Af indholdet kan nævnes: Historisk over-
sigt, Danmarks privatbaner, banelinien (banelegeme og
overbygning), stationerne (stationernes udstyrelse, fjern-
styringsanlæg m. v.), det rullende materiel, togene (art, stør-
relse, hastighed m. v.), overfarterne, køreplaner og befor-
dring af personer og gods.

DSB – vor virksomhed, der kan anbefales alle »Jernba-
nen«s læsere, koster kun kr. 24,00 (inkl. moms og porto).

Plakat fra Museumsbanen

Museumsbanen Maribo-Bandholm har atter i år ladet frem-
stille en smuk plakat – denne gang i format A1 (60×84 cm).
Plakaten indeholder foruden køreplanen for 1972 en særde-
les smuk tegning af lokomotiv nr. 2, KIØGE og KSB C 20.

Plakaten, der er i to farver tilbydes hermed »Jernbanen«s
læsere. Prisen (inkl. paprulle og forsendelse) er kun kr.
12,00. Begrænset oplag.

Tjenestekøreplan fra Museumsbanen

I samarbejde med Salgsafdelingen har man endvidere frem-
stillet en tjenestekøreplan for Museumsbanen. Denne er på
12 sider (A5) med kartonomslag. Af indholdet kan nævnes:
Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger, skematisk

fortegnelse over driftsmateriellet ved Museumsbanen m. v.
Prisen for tjenestekøreplanen er kr. 4,00 (inkl. forsendelse).

DMJU's årbog

Den længe ventede årbog er nu udkommet – og alligevel i
offset-tryk. Publikationen, der er på 24 sider, indeholder
beretninger fra de til Dansk Model Jernbane Union knyt-
tede klubber. Heftet, der indeholder mange billeder fra året
1971, koster kun kr. 5,00 + 0,80 kr. i forsendelse.

De ovenfor nævnte ting kan alle købes gennem Salgsafde-
lingen. Bestilling sker ved at indsætte de ovennævnte beløb
på postgirokonto 17 91 76, adresseret **Dansk Jernbane-Klub,
Salgsafdelingen, Rantzaugade 9, 4. tv., 2200 København N.**
OCMP

DJK's bogserie

Netop udkommet

Nr. 32: »Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-
1947« – af Birger Wilcke. Pris kr. 48,00.

Nr. 33: »Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1947-
1972« – af P. Thomassen. Pris kr. 20,00.

Nyhed undervejs

Nr. 34: »Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane.
Materielfortegnelse og sporplaner«. Pris ca. 20,- kr. Udkom-
mer juli-august 1972.

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

6. Nakskov-Rødby Jernbane	kr. 12,00
9. Vejle-Give Jernbane	kr. 12,00
11. Nakskov-Kragenæs Jernbane	kr. 12,00
13. Vodskov-Østervrå Banen	kr. 14,00
19. Dansk Jernbane-Klub. Maribo-Bandholm Jern- bane. Museumsbanen og dens rullende materiel	kr. 10,00
20. Køge-Ringsted Jernbane	kr. 32,00
21. Hørve-Værsløv Jernbane (2. udgave)	kr. 20,00
22. Danske Jernbaners Motormateriel	kr. 20,00
23. Hjørring-Hørby Banen	kr. 20,00
24. Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969	kr. 20,00
25. Horsens-Juelsminde Jernbane	kr. 25,00
26. Fra MFVJ til MHVJ: Mariager-Handest Vete- ranjernbane	kr. 5,00
27. Gribskovbanen 1880-1924	kr. 48,00
28. Haderslev Amts Jernbaner I: Dr. Mauvres bane	kr. 40,00
29. Haderslev Amts Jernbaner II: Becherer bygger videre	kr. 40,00
30. Altona-Kiel Jernbane	kr. 19,00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte
beløb + porto (kr. 2,00 – uden hensyn til antal; dog er por-
toen kun kr. 0,50 ved enkeltvis køb af nr. 6, 9, 11, 13, 21-23,
26 og 30) på postgirokonto 6 73 94, adresseret til P. Tho-
massen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.



KYSTBANEN

1897 – 2. august – 1972

I juli udkommer i anledning af kystbanens 75 års jubilæum
nævnte bog, udgivet af Historisk-topografisk Selskab for
Søllerød Kommune.

Bogen, der bliver på ca. 320 sider og med ca. 180 illu-
strationer, kan til favorpris erhverves gennem DJK, da Sel-
skabet velvilligt har stillet et **begrænset** antal eksemplarer
til rådighed.

Bestillinger modtages indtil den 10. juli. Ved indbetaling
af kr. 52,- (inkl. porto) på postgirokonto **6 73 94, P. Thomas-
sen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup** (evt. check), vil bogen
blive tilsendt straks efter udgivelsen.

Hög effekt – Hög hastighet



Det första av 26 NOHAB-GM dieselelektriska 3300 HP lokomotiv för Danmark med GM's nya överladdade 16-cyl. dieselmotor, växlade för 143 km/h.

1972-74 levereras till DSB 20 nya 3900 HP lok med 20 cyl. motorer och ny elektronisk reglerutrustning, växlade för 165 km/h. Dessa lok kommer att få utrustning för elektrisk tåguppvärmning med kraftuttag från dieselmotorn.

NOHAB

LOCOMOTIVE DIVISION

S-461 01 TROLLHÄTTAN SWEDEN
Tel. 0520/180 00 Cables: NOHAB Telex: 42084

Bog anmeldelse

Jens Kofoed (red):

Danmarks Jernbaner i 125 år.

200 sider – rigt illustreret. Kr. 155,00.

Hertluf Andersens Forlag, København 1972.

Med udsendelsen af værket »Danmarks Jernbaner i 125 år« har Hertluf Andersens Forlag opfyldt et længe næret ønske om udgivelse af et omfattende billedværk om Danmarks Jernbaner. Det er imponerende, at Hertluf Andersen har turdet give sig i gang med denne opgave og tage den meget betydelige risiko, som værkets udsendelse er. Heldigvis ser det ud til, at værket er blevet en sådan succes, at det har været berettiget at tage denne risiko. Medvirkende til denne succes er dels den omhu, forlaget har vist for at udgive et teknisk virkeligt fornemt værk, der fuldtud er på højde med de værker, man har set fra andre lande, men også det meget store arbejde, som bogens redaktionskomité: Jan Koed, Jens Kofoed, Torben Nielsen, Erik Sevaldsen og, indtil andet arbejde for DJK tvang ham til at fratræde, Ole-Christian Munk Plum, har lagt i at samle det bedst mulige billedmateriale fra de danske baner.

Bogen indledes med et forord af generaldirektør Povl Hjelt, der yder bogens redaktører en velfortjent tak for deres store og uegennyttige arbejde, hvorefter følger en fortræffelig historisk oversigt udarbejdet af Jan Koed. Det er overordentligt vanskeligt at behandle et så stort emne på så få sider og alligevel yde et virkeligt værdifuldt bidrag til Danmarks jernbanehistoriske litteratur. At dette er lykkedes for Koed er imponerende. Billedteksterne er omfattende og giver i overensstemmelse med Koeds artikel en løbende beretning om, hvad der er sket på danske jernbaner. Dette har kun kunnet gøres ved at udskyde en del af oplysningerne om de enkelte billeder til en særlig billedoversigt sidst i værket, hvilket af og til kan virke lidt irriterende, men har en rimelig begrundelse i det nævnte formål. Derimod kan det samme ikke siges om den måde, man har valgt at betegne billederne på ved et ejendommeligt priksystem. Det havde været meget nemmere for alle at nummerere billederne fortløbende, og man havde gerne undværet den slags nymodens pjank.

Billedernes standard er gennemgående god, væsentlig bedre end det har været muligt at vælge dem til DJK's bøger, ligesom klicheerne også er bedre. Enkelte mangler er der dog, hvilket hovedsageligt synes at hænge sammen med, at man af og til har valgt at vise billeder, der ikke kunne tåle det, i for stort format. F. eks. ville billedet fra Bramming (p. 69) og fra Borups Allé (p. 71) have gjort sig betydeligt bedre i mindre format. Billederne er gennemgående godt afskårne, men også her er der dog uheldige eksempler. Det udmærkede billede af en Kielermotorvogn (p. 86) er således helt ødelagt ved, at man både har skåret taget og forenden bort.

Det er en fryd for øjet at se de mange gode farvebilleder, forlaget har ofret på bogen, men man bør nok i fremtiden have i erindring, at det ikke er alle billeder af damplokomotiver, der egner sig for farvegengivelse (jvf. billederne p. 154, 165 og 167).

Billederne stammer fra de forskellige kilder, og det er jo korrekt, at man angiver, hvorfra man har fået dem. Jeg tror dog ikke altid, at de, der oprindeligt har stillet billederne til rådighed, er særlig tilfredse med angivelsen. For at tage det nævnte billede, side 86, af Bækskov station, der stammer fra fotograf Knutzens arkiv i Haderslev, hvorfra man kan erhverve dette og andre billeder, er det noget ejendommeligt at angive dette som hørende til arkiv P. Thomassen, fordi det tilfældige eksemplar, man har brugt til klicheen, er udlån af denne.

Billedteksterne er gennemgående korrekte, men der er dog enkelte grimme fejl imellem, af hvilke jeg selv har opdaget nogle stykker og fået nogle påvist af andre. Blandt de værre er, at man oplyser, at billedet, side 58, er fra Hvalpsund station, når det med al ønskelig tydelighed fremgår, at det er fra Farsø, at man, side 47, oplyser, at lokomotivet øverst på siden er af en Ks maskine, når det er en Fs maskine og helt henrivende, når man på side 114/15 lader en flok tyske soldater slæbe hamstringsvarer i land i Helsingør fra en **tresporet** færge – tyskerne har jo næppe haft lejlighed til at købe ind i Sverige, og færgen ville jo nok have haft lidt svært ved at finde ind i de helsingørske færgelejer.

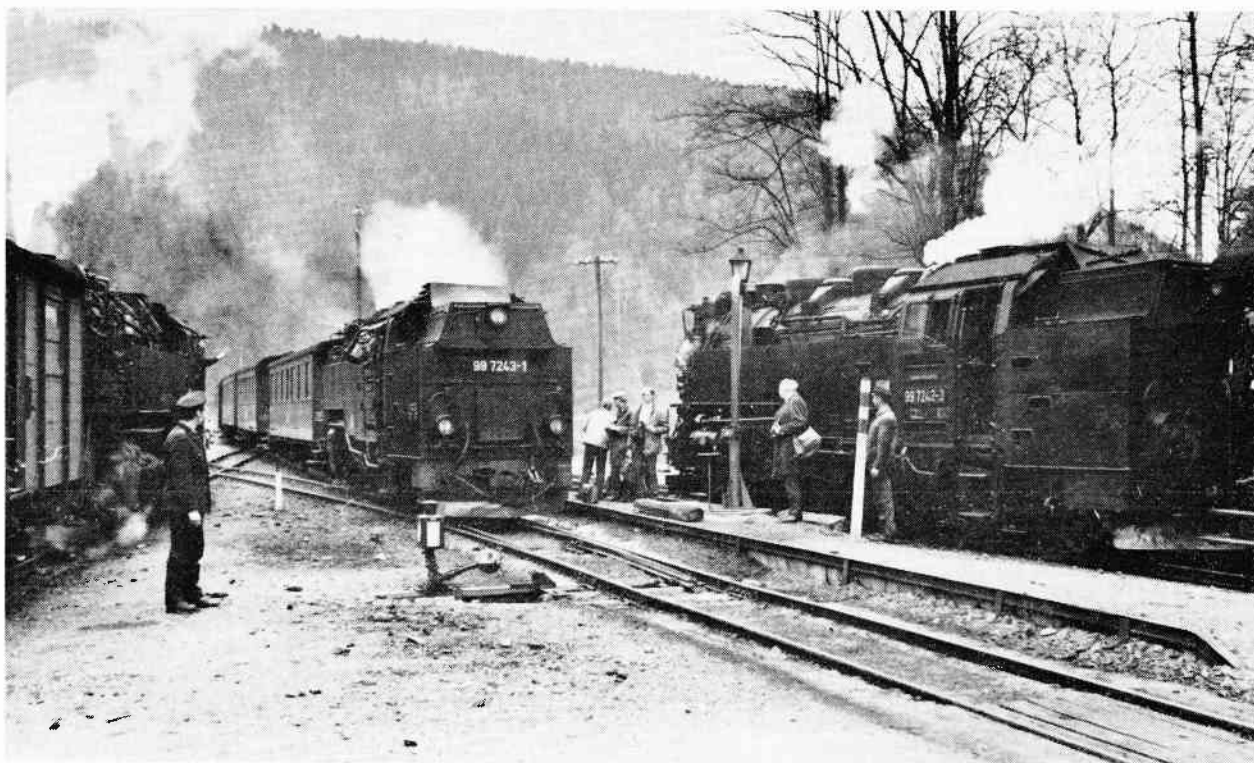
For endeligt at tage det næsten vigtigste til sidst, udvalget af billeder. Man vil naturligvis altid savne noget, og jeg mener, at der er enkelte uheldige udeladelser, ligesom der er visse billeder, man kunne have undværet, men i hovedsagen synes jeg, at redaktørerne har haft en overordentlig heldig hånd og er undgået at falde i mange af de fælder, som andre redaktører af billedværker er faldet i, først og fremmest den, alt for stærkt at lægge vægten på damptogene, fordi disse nu engang er de mest fotogene. Der er så vidt jeg kan se ca. 210 billeder fra statsbanerne og godt 80 fra privatbanerne, hvilket er et rimeligt forhold, og der er såvel nye som gamle billeder, billeder af damp og motor, af signaler og stationer, billetter og godsfrimærker. Den værste anke, hvad mangler angår, er den stedmoderlige behandling, færgefarterne har fået. Der er hverken et ordentligt billede af en enkeltsporet eller en dobbeltsporet hjuldampfærge, og også de moderne færger savnes i stort omfang. Hvis bogen skal sælges i udlandet, hvor vore færgefarter hører til det, der er mest interesse for, er det en mangel, der bør rettes. Af mindre betydning er det, at man savner billeder af de gamle benzinmotorvogne med førerrum i begge ender, DSB gammel litra Mc og AEG-vognene fra f. eks. Kolding Sydbaner eller Amagerbanen. Endelig savner man i nogen grad stationsbilleder, og jeg forstår ikke, hvorfor man har medtaget to billeder fra de kedsommelige stationer på Alsbanernes Mommarkstrækning, men intet af f. eks. Gram eller Haderslev amtsbane-gård.

Trods disse mindre indvendinger er det en storartet bog, der kan anbefales alle jernbaneinteresserede og også mange udenfor disses skare.

Birger Wilcke

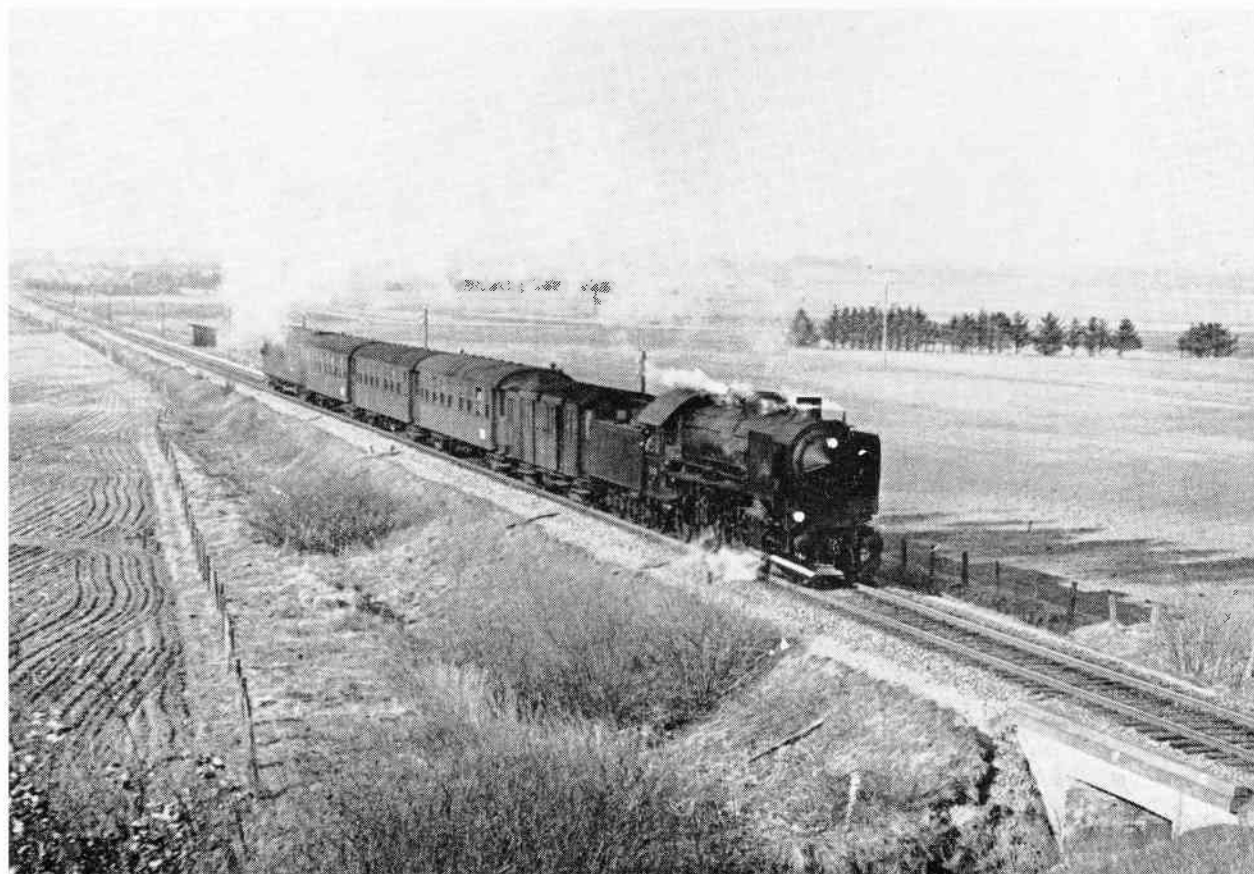


A/S ACCUMULATOR-FABRIKEN
2800 LYNGBY · TLF. (01) 87 16 45



L4
 I Store-Bededagsferien var der atter udflugt til Øst-Tyskland. Denne gang til Harzen, hvor bl. a. smalsporsbaner GERN-RODE-HARZGERODER EISENBAHN og NORDMAUSEN-WERNIGERODER EISENBAHN besøgte. Her ses tre femkoblede lokomotiver i Eistelder Talmühle. Tv.: Tog mod Hasselfelde, mf., Tog mod Wernigerode og th.: Tog mod Nordhausen Nord.

Foto: Peter Præstrud.



Søndag den 19. marts kørte ca. 160 af foreningens medlemmer Sønderjylland rundt med R. 963. Oprangeringen var i øvrigt ECO-CP-CP-CP-BRh. Her ses toget ved Døstrup, Sønderjylland,

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

*Storno ønsker DSB
til lykke med
125 års jubilæet*



Hastigheds Kontrol og Togstopanlæg fra Siemens...

Om få år går man over til 120 sekunders drift på S-togs nettet. Bl.a. af denne grund vil 200 S-tog i de kommende år blive udstyret med HKT-anlæg fra Siemens. HKT står for Hastigheds Kontrol og Togstopanlæg. Dette avancerede anlæg er ikke ensbetydende med førerløse tog, men er en hjælpende hånd til togets fører.

SIEMENS AKTIESELSKAB

BLEGDAMSVEJ 124 - 2100 KØBENHAVN Ø - TELEFON: (01) 26 11 22
SARALYST ALLÉ 50 - 8270 HØJBJERG - TELEFON (06) 27-36 00

**Siemens
har
løsningen**