

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **1**
FEBRUAR 1974

Jernbaner og sporvogne

11 03585 4.
Sporvogne i Europa
af O. Winther
Laursen.
Festlig kavalkade
fra 125 europæiske
sporveje, hvoraf
mange nu er for-
svundet. 154 s.
Rigtig ill.
Indb. Kr. 59,25

11 01757 0.
**Små tog på spinkle
skinner**
af Christiansen og
Laursen.
Miljøbeskrivelser
fra danske og
europæiske smal-
sporsbaner med
mange dejlige bil-
leder. 208 s. ill.
Indb. Kr. 74,00

11 00416 9.
Damplokomotiver
af Niels Jensen.
Damplokomotivets

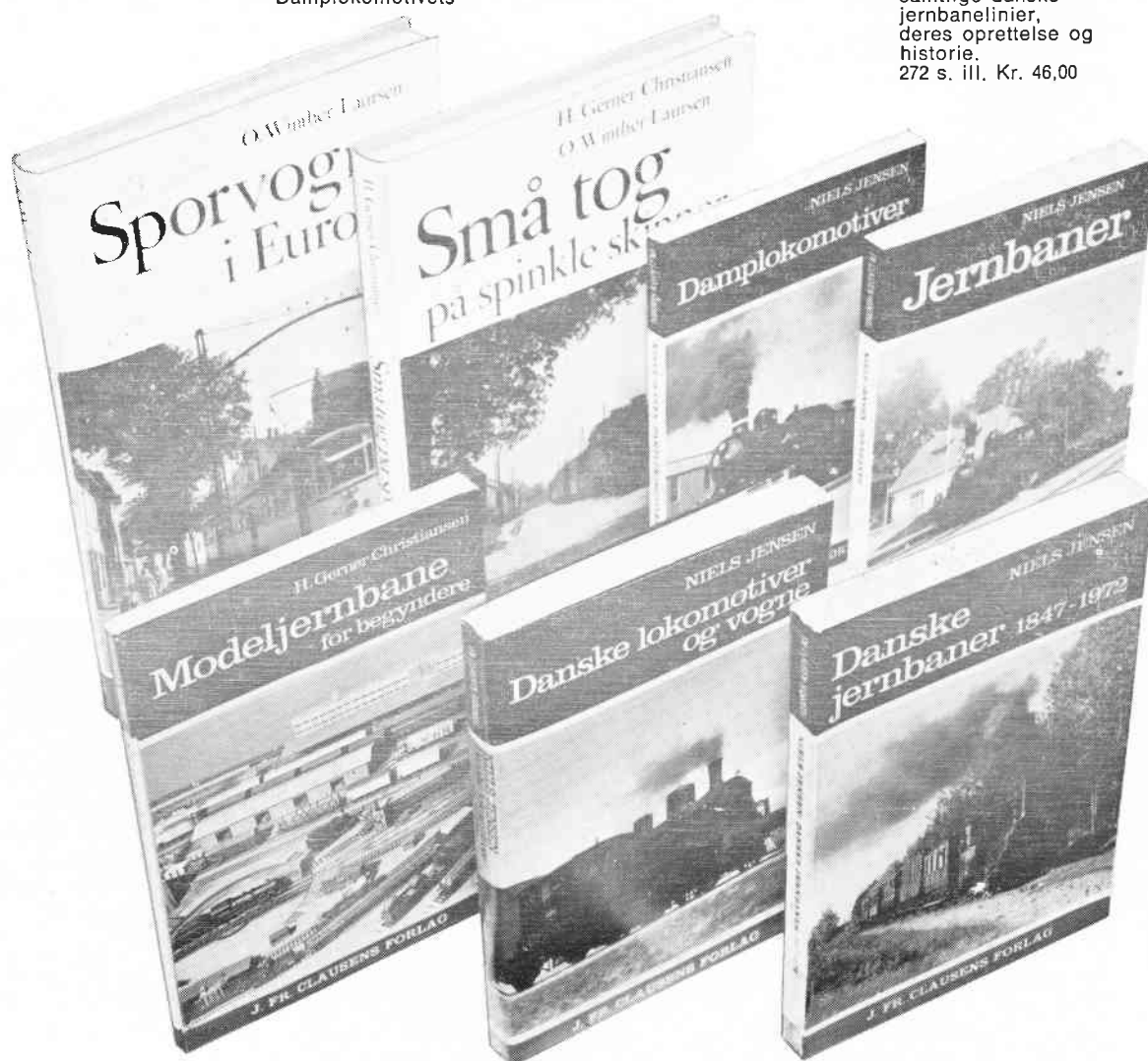
udvikling og de
lokomotiver, der
kan ses i Norden.
160 s. ill. Kr. 31,65

11 00310 3.
Jernbaner
af Niels Jensen.
Mange oplysninger
om skandinaviske
jernbaner og jern-
banehistorie.
Vogne, trækraft,
museumsbaner.
182 s. ill. Kr. 29,50

11 03584 6.
**Modeljernbane for
begyndere**
af H.G.Christiansen.
Begynderbog om
anskaffelse af
materiel, planlæg-
ning og opbygning
af bane og land-
skab.
74 s. ill. Kr. 18,75

11 03581 1.
**Danske lokomotiver
og vogne**
af Niels Jensen.
En komplet og rigt
illustreret oversigt
over det rullende
materiel gennem
125 år.
256 s. Kr. 49,75

11 01765 1.
**Danske Jernbaner
1847-1972**
af Niels Jensen.
Gennemgang af
samtlige danske
jernbanelinier,
deres oprettelse og
historie.
272 s. ill. Kr. 46,00



**clausen
bøger**

-håndbøger De har brug for



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Nakskovvej 62 A, 2500 Valby.
Tlf. (01) 46 22 55.
(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.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Salgschef Erik B. Jonsen (næstformand),
Niels Christian Lind,
Politibetjent Finn Beyer Paulsen
(sekretær),
Lærer Ole-Christian M. Plum,
Afdelingsingeniør H. O. Thorkil-Jensen,
Overtrafikassistent K. Vahl,
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Ålborg.
Tlf. (08) 13 16 26.

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Båndholm:

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 1974:

Ordinære medlemmer kr. 40,00
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. januar 1974) kr. 30,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00
Indmeldelsesformular kan rekvireres
hos sekretariatet (se øverst) – og kon-
tingentindbetalingen sker på det under
»Kassereren« angivne postgironummer.

jernbanen

Nr. 1 - 1974

14. årgang

Redaktører:

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

Lærer Ole-Christian M. Plum,
Griffenfeldsgade 56, 4., 2200 Kbh. N.
Tlf. (01) 39 33 12.

Annonceekspedition:

Otto Danielsen,
Gefionsvej 5 B, 3060 Espergårde.
Tlf. (03) 23 18 60.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ordinær generalforsamling

Lørdag den 27. april 1974 kl. 15.00 afholdes ordinær general-
forsamling i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, under-
etagen (store sal), 1153 København K.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger »Jernbanen«, nr. 2/74, som bilag eller udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1975. (Bestyrelsens forslag offentliggøres i »Jernbanen«, nr. 2/74).
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.
Følgende medlemmer af bestyrelsen m.v. er på valg/
foreslås:
Finn Beyer Paulsen,
Henning O. Thorkil-Jensen og
Povl Yhman.

Peder O. Rosenørn (suppleant),
Sven Blendstrup (revisor) og
J. Gorm Jensen (revisorsuppleant).
Samtlige ovenfor nævnte er villige til valg/genvalg.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m.v. og til punkterne 6 og 7 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest den 13. april 1974 – forslag der ønskes bekendtgjort for medlemmerne inden generalforsamlingen – dog den 16. marts 1974.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København, i februar 1974.

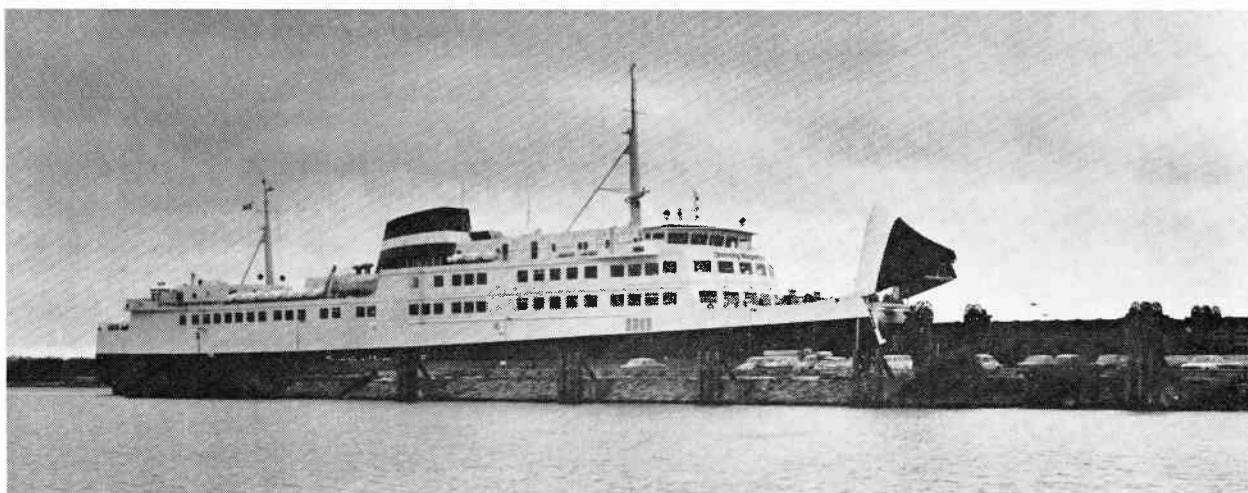
BESTYRELSEN

Vort forsidebillede:

M/F »Dronning Margrethe II« – en af mange forudsætninger for, at årets store trafikale begivenhed – »K-74« – kan gennemføres. Færgeren ses her under prøve-sejlads i Langelandsbæltet. (Se side 11).

Foto: A/S Nakskov Skibsværft

DSB's færgelejer



M/F »Dronning Margrethe II« har naturligvis stævn med »spids storebæltsform« (færgeren ses her i 5. leje i Nyborg).
Foto: DSB (Rodevang)

Det er ofte blevet sagt, at Danmark er jernbanefærgernes klassiske land, og det er da også et faktum, at færger er grundlaget for, at jernbanedrift har kunnet og stadig kan drives rationelt i Danmark. DSB sejler imidlertid ikke blot med jernbanefærger. Der indgår også bilfærger i flåden, og når man tager overfarternes ofte meget forskellige karakter og behov i betragtning, er det ikke vanskeligt at forstå, at en standardisering af DSB's sejlene materiel med tilhørende færgelejer har været en meget vanskelig opgave.

Bestræbelserne i retning af standardisering har i årene efter den anden verdenskrig fortrinsvis været koncentreret om Storebæltsoverfarten. Allerede ved bygningen af den første tresporede motorfærge i 1927 indledte man den udvikling, der har ført til, at man nu i vid udstrækning kan benytte samme færgeomateriel på overfarterne Korsør-Nyborg, Halskov-Knudshoved, Kalundborg-Århus og Rødby-Puttgarden.

Det er bemærkelsesværdigt, at de første færgelejer, der byggedes til Storebæltsoverfarten i 1883, stort set viste sig brugelige i 50 år. Udviklingen ved Storebælt har i øvrigt været jævnt fremadskridende, og man har i ret betydeligt omfang kunnet anvende nye og gamle lejer i flæng til trods for, at færgestørrelsen øgedes ved næsten hver nyanskaffelse. Dette har da også kun være muligt, fordi de gamle lejer var bygget til hjulfærger, hvis største bredde på grund af hjulkasserne var meget større end skibskrogets. Bredden over hjulkasserne på de to i 1883 indsatte færger var således kun 2 cm mindre end bredden på de moderne, tresporede færger.

Ved udgangen af den anden verdenskrig rådede DSB ved Storebælt over fire tresporede færger (»Korsør«, »Nyborg«, »Storebælt« og »Sjælland«), hvortil i 1947 kom M/F »Fyn«. Disse færger har alle (bortset fra lidt afvigende længde) samme form. Den vold-

somme stigning i trafikken over Storebælt efter krigen nødvendiggjorde bygningen af M/F »Dronning Ingrid« i 1951 samt anlæg af et nyt leje (5. leje) i Nyborg.

På Østersøen var en ny udvikling imidlertid sat i gang. Efter krigen havde overfarten Gedser-Warnemünde fået meget ringe betydning. Det var derfor en nærliggende tanke at søge den ved denne overfart anvendte færge, D/F »Danmark«, bedre udnytte ved etablering af sejlads til Vesttyskland jævnsides med, at sejladsen på Warnemünde opretholdtes efter behov. Efter forhandlinger med Deutsche Bundesbahn etableredes i 1951 overfarten Gedser-Grossenbrode, hvor først kun overførtes biler, men snart efter også jernbanevogne.

På Gedser-Warnemünde overfarten, der åbnedes i 1903, var de tosporede færger, muligt af militære grunde, bygget med en større bredde end storebæltsfærgernes, og lejerne var tilsvarende bredere. Hertil kom, at den inderste del af lejet, saksen, havde en anden facon end ved Storebælt, hvorfor færger med storebæltsform ikke kunne anløbe lejerne.

Da man snart stod over for en udvidelse af færgekapaciteten på Gedser-Grossenbrode overfarten ved bygning af en tysk færge, måtte det være nærliggende, at en storebæltsfærge skulle kunne anvendes som reserveskib. Deutsche Bundesbahn gik da også ind på at bygge sin nye færge således, at dens forskib fik storebæltsform, og at tilvejebringe endnu et leje i Grossenbrode til brug for den nye færge. I Gedser måtte samtidig det ene leje ombygges til storebæltsform. Medens jernbanefærgerne som bekendt ved Storebælt anløber færgelejerne med forenden, ønskede man ved den nye overfart at lade færgerne anløbe den ene havn (Gedser) med forenden og den anden med agterenden, for derved at opnå gennemkørsel. Det nye leje i Grossenbrode udformedes herefter med en bred klap svarende til

den brede agterende på en storebæltsfærge (og på den nye tyske færge).

Herved var man nået frem til de to færgelejetyper, som nu er standardtyper ved DSB. Den »spidse storebæltsform« svarende til færgernes forende og den »brede storebæltsform« svarende til agterenden.

Selv om åbningen og udbygningen af Gedser-Grossenbrode medførte aflastning for Storebælts-overfarten, blev vanskelighederne for biloverførslerne stadig større med det stigende bilantal. Da det på overfarten Korsør-Nyborg indsatte antal færger måtte anses for at nærme sig det maksimalt mulige og en væsentlig udvidelse af færgeruternes antal på de eksisterende færgehavne trafikalt uforsvarligt, blev det af DSB foreslået, og af folketinget i 1954 vedtaget, at etablere den nye bilfærgerute mellem Halskov og Knudshoved. Ved denne rute anvendte man ligeledes gennemkørselsprincippet, og færgerne lægger i Halsskov ind med forenden og i Knudshoved med agterenden. Af hensyn til anvendelsen af de to da benyttede mindre bilfærger (»Freia« og »Broen«) og muligheden for indsættelse af jernbanefærger, hvis agerdæk ikke er indrettet til ilandkørsel, måtte man dog i Knudshoved anlægge det ene leje som et »spidst leje«.

Da det besluttedes at bygge og indsætte en særlig bilfærge til besejling af »Hurtigruten« mellem Kalundborg og Århus, der åbnedes i 1960, var det naturligt også her at anvende gennemkørselsprincippet. Der er derfor anlagt spidst leje i Kalundborg og et bredt i Århus.

Af hensyn til muligheden for indsættelse af en storebæltsfærge som afløserfærge er der såvel i Warnemünde som ved overfarten Københavns Frihavn-Malmö indrettet lejer med spids storebæltsform.

I 1963 flyttedes færgeoverfaren mellem Danmark og Vesttyskland til Rødby-Puttgarden. Færgelejerne i Rødby anlagdes med spids storebæltsform, medens færgelejerne i Puttgarden fik bred storebæltsform.

Det kan endvidere nævnes, at M/F »Warnemünde«, som Deutsche Reichsbahn indsatte på ruten Gedser-Warnemünde i 1963, byggedes med storebæltsforende. Af hensyn til færgens anvendelse som afløserfærge på Trelleborg-Sassnitz er agterenden udformet passende til denne sidstnævnte overfart.

I 1966 etableredes regulær færgefart Kalundborg-Samsø-Århus (»Samsørutten«), hvor DSB i en årække havde drevet en skibsrute, hvor ind- og udladning foregik over skibssiden. Der anlagdes i den anledning yderligere et spidst leje i Kalundborg og et bredt i Århus samt bredt leje i Kolby Kås.

*

Færgehavnene – status og fremtidig udbygning

Storebæltsoverfarterne:

Korsør-Nyborg:

I Korsør råder DSB over tre færgelejer, der er bygget i tidsrummet 1931-36. Vanddybden er 6,25 m, og klaplængderne hhv. 24, 48 og 40 m. 1. leje kan ikke besejles under alle vejrforhold af alle færger. Under indgående strøm og stærk nordlig blæst på tværs af lejet kan færgerne kun forlade dette ved en svajningsmanøvre. M/F »Asa-Thor« og de to nye jernbanefærger er for lange til, at svajningen kan foretages uden fare for kollision med havneværker og eventuelle færger i 2. leje. Udover færgelejerne råder DSB i Korsør over en oplæggerplads for færgerne ved Fæstningskajen.

I Nyborg råder DSB over fire færgelejer, hvoraf det ældste (2. leje) er fra 1899 og 3., 4. og 5. leje bygget hhv. 1906, 1932 og 1952. Vanddybden i 2. leje er 5,6 m, i de øvrige lejer 6,25 m, og klaplængderne hhv. 24, 24, 40 og 48 m. Ud over de fire færgelejer råder DSB over to oplæggerpladser i Nyborg, én vest for 2. leje (tidligere 1. leje) og én øst for 5. leje.

I byggeprogrammet for de kommende år indgår katodisk beskyttelse af spunsvæggen i en række lejer samt hovedreparation af 1. og 2. leje i Korsør og 3. og 4. leje i Nyborg. Herudover vil en nødtørfigt istandsættelse af 2. og 5. leje i Nyborg være nødvendig, men det mest omfattende arbejde ved Korsør-Nyborg overfarten bliver dog etableringen af et nyt godsleje, 4. leje, i Korsør. Arbejdet påregnes påbegyndt i marken den 1. september 1974, og lejet påregnes at være driftsklart den 1. december 1975. Lejet vil blive forsynet med 48 m klapanlæg og azobéledéværker i strengt nødvendigt omfang. Man vil i det hele taget under hensyn til den kommende faste forbindelse bestræbe sig på i så høj grad som overhovedet forsvarligt at billiggøre anlægget, således etableres en besejlingsduc d'albe i stedet for en lang pier. Den nuværende nordre mole må eventuelt afkortes med ca. 35 m. Modelforsøg vil vise, i hvilket omfang det er nødvendigt at etablere supplerende dækkende værker for sikring af tilstrækkelig ro i Korsør havn. I øvrigt skal dette og andre spørgsmål, der angår omfanget og beliggenheden af dækkende værker forhandles med Korsør kommune og forsvaret.

DANSK RØRINDUSTRI A/S

Fredericia
Tlf. (05) 92 32 66

Halsskov-Knudshoved:

I Halsskov rådes over tre færgelejer med »Spids Storebæltsform«. 1. leje er et tredækkerleje med vanddybde 8,0 m, 2. og 3. leje er hhv. dobbeltdækker- og enkelt-dækkerleje med vanddybde 6,5 m.

I Knudshoved rådes ligeledes over tre færgelejer. 1. og 3. leje (hhv. dobbeltdækker- og tredækkerleje) har »Bred Storebæltsform« og 2. leje (enkelt-dækkerleje) »Spids Storebæltsform«.

DSB's nyeste tredækkerfærge M/F »Romsø« kan i Halskerleje enten ved udbygning af 1. leje, ombygning af 2. leje eller etablering af et helt nyt 4. leje.

I byggeprogrammet indgår en række mindre arbejder med bundsikring, katodisk beskyttelse m. m. samt på længere sigt en ombygning af 3. leje i Halsskov til tredækkerleje og i Knudshoved etablering af et nyt tredje tredækkerleje enten ved udbygning af 1. leje, ombygning af 2. leje eller etablering af et helt nyt 4. leje.

Kalundborg-Århus:

Der er to færgelejer i hver af havnene Kalundborg og Århus, ét beregnet til »Hurtigruten« og ét til »Samsøruten«. Tilsvarende rådes der i Kolby Kås kun over ét færgeleje.

Bøjden-Fynshav:

Der rådes her over ét færgeleje i hver havn foruden en oplæggerplads i Bøjden. En udvidelse af havnene i forbindelse med en eventuel indsættelse af en større færge er under overvejelse.

Østersøoverfarterne:

Gedser Havn: Staten overtog havnen i 1902, og DSB rådede tidligere over to færgelejer og én oplæggerplads. Færgelejerne er bygget i 1901-03, vestre leje er ombygget for så vidt angår klapgrav og saks i 1953. Til havnen hører en 2 km lang indsejlingsrende med vanddybde 6,2 m.

Efter udrangering af D/F »Danmark« passer østre leje ikke mere til nogen af DSB's færger, og lejet anvendes nu kun til oplægning af færger. En etablering af et nyt østre leje må forventes indenfor en ikke alt for fjern fremtid, idet spunsvæggen i vestre leje skal hovedrepareres. Dette kan kun gøres under en aflysning af lejet. I hvert fald vil en hovedreparation af den totalt ødelagte pierspids og østre lejes spunsvæg være påkrævet, og disse arbejder kan indgå som en del af et nyt østre leje. Det nye leje skal bygges således, at færgerne kan anløbe det over hækken, hvorved gennemkørsel for biler vil kunne etableres.

Rødby Havn: Færgehavn og færgelejer er bygget i årene 1960-62. Til færgehavnen fører en indsejlingsrende med 8,5 m vanddybde. Vanddybden i færgehavnssinet er ligeledes 8,5 m. DSB råder over to færgelejer i Rødby Færge.

Udover en stærkt tiltrængt reparation af T-molen, der er forfalden og må fornyes, så snart de nødvendige ressourcer kan tilvejebringes, vil det formentlig ved yderligere færgeanskaffelser til Rødby-Puttgarden overfarten blive nødvendigt at etablere endnu et leje.

Øresundsoverfarterne:

Helsingør: Første færgeleje på Helsingør-Helsingborg overfarten blev taget i brug i 1892. Ombygninger er foretaget efter en brand i lejet i 1927. I årene 1941-43 blev de nuværende færgelejer bygget, og i årene 1971-72 blev disse færgelejer gennemgribende hovedrepareret, fordi spuns-

væggene var gennemtærede, og de gamle ledeværkskonstruktioner ikke kunne holde til de stadig større færger, der blev anskaffet til overfarten. DSB råder i dag over tre færgelejer, en helt ny færgeterminal (1973) samt over en opmarchplads, der er bygget ud i Sundet i 1966-68.

Bortset fra mindre reparationsarbejder vil det – under forudsætning af en etablering af en tunnelforbindelse i 1985 som forudsat i den dansk/svenske regeringsaftale, dog helst fremskyndet nogle år – ikke blive nødvendigt med større anlægsarbejder, herunder bygning af en ny færgehavn i Helsingør.

Frihavnen: I Frihavnen rådede DSB over to færgelejer; i dag er kun vestre leje brugbart, mens østre leje kun må anvendes til oplægning. Lejerne er bygget i 1894-95 i tør-lagt byggegrube.

Det kan imidlertid for at klare de stigende overførsler over Øresund, indtil tunnelforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg kommer, blive nødvendigt med en vis udbygning af lejer og spor m. v.

*

Foranstående oversigter er stillet til rådighed af DSB/Baneafdelingen.



Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Fra »Nydqvist & Holm AB« (og underleverandører) er leveret 4 stk. diesel-elektriske motorlokomotiver, litra Mz 1438-1441 (stationering: Driftsdepotområde København). (Lokomotiverne blev overleveret til DSB i Helsingør den 3. oktober, 29. oktober, 20. november og 10. december).

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 4 stk. elektriske 2-vognstog, litra Mm 7786/7286 - 7789/7289.

Diesel-elektriske motorlokomotiver Mz 1401 og 1402 er overflyttet fra Driftsdepotområde København til Driftsdepotområde Århus - My 1118 og diesel-hydraulisk rangertraktor nr. 280 (midlertidigt) er overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København.

Damplokomotiv E 997, diesel-elektrisk rangerlokomotiv MI 6 samt 4 stk. benzin-mekaniske rangertraktorer: Nr. 23, 35, 45, 56 er udrangeret. Endvidere er 4-vogns lyntog: MB 409-AB 435-FJ 447-MB 410 og 3-vogns lyntogene: MS 401-AA 431-MS 402, MS 403-AA 432-MS 404 samt 5 stk. diesel-elektriske motorvogne: Mo 1818, 1861, 1887, 1955, 1985 udrangeret. (Det førstnævnte 3-vogns lyntog er overgivet til Jernbanemuseet).

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 14 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 750 - 20-84 763 (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«) samt 9 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 200-211 5 208. Fra »Centralværksted Århus« er leveret 7 stk. personvogne (2. klasse - m/ kioskafdeling), litra Bk 85-84, 015, 016, 017, 022, 023, 030, 031 (ombygget fra B 20-84, 015-017, 022, 023, 030, 031) (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster« - vognene er mærket med fejlagtigt værkstedsområde; vognummer trykt med »fed« type angiver, at pågældende vogn har ny indretning (3-plads sofaer = samlet siddepladsantal: 48)).

Postpakvogn Pk 5910 er udrangeret.

Ny udgave af »stationeringslisten« (trækraftenhedernes antal og stationering pr. 1/1 1974) bringes hermed; oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1973« (»Jernbanen«, nr. 3/73) kan ajourføres efter ovenstående.

Pr. 31. december bestod vognparken af:

935 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 7 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT: 71-40 505, 506/71-80, 777-779 og DB: 71-40, 840, 841). I oktober kvartal er der tilgået driften 14 vogne.

141 stk. post- og rejsegodsvogne. I oktober kvartal er der udrangeret 1 vogn.

6027 stk. lukkede godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 9 (Hbis) vogne - og en afgang på 55 (Gklm) vogne.

3318 stk. åbne godsvogne. I oktober kvartal er ikke sket nogle ændringer.

551 stk. tjenestevogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: Nr. 748 og 749 »Værkstedsvogne for spor-

værktøjsdepotet« (tidl. »Hjælpevogne« nr. 102 og 103) (Bafd) - og en afgang på 2 vogne: Nr. 524 (Bafd), nr. 692 (Bafd). (Fortegnelsen over »DSB tjenestevogne« (pr. 31/3 1973) (»Jernbanen«, nr. 3/73) kan ajourføres efter ovenstående).

626 stk. privatejede godsvogne (samt 6 stk. godsvogne lejet hos DSB). I oktober kvartal er sket en afgang på 1 vogn: 070 0 839 (»A/S Dansk Shell«). (Fortegnelsen over »Private vogne - optaget i DSB vognparken« (pr. 31/3 1973) (»Jernbanen«, nr. 3/73) kan ajourføres efter ovenstående).

Oversigten »DSB godsvogne 1973« (vognantal m. v. pr. 30/9 1973) bringes som bilag til dette nummer af tidsskriftet.

Det fremgår af plan 2, at en del af godsvognsparken udgør en såkaldt »basisvognpark«, ældre godsvogne, der holdes i reserve for pludselige trafikstigninger og som - om fornødent - kan anvendes af de tekniske tjenester. De på plan 2 opførte tjenestegodsvogne af nummerserien: 941 3 000 - 941 3 500 er tidligere Gkms-vogne, der anvendes som transport- og lagervogne af Elektrotjenesten (941 3 000 - 941 3 039), Banetjenesten (941 3 040 - 941 3 054) og Loko- og S-togsdriftstjenesten (941 3 500).

*

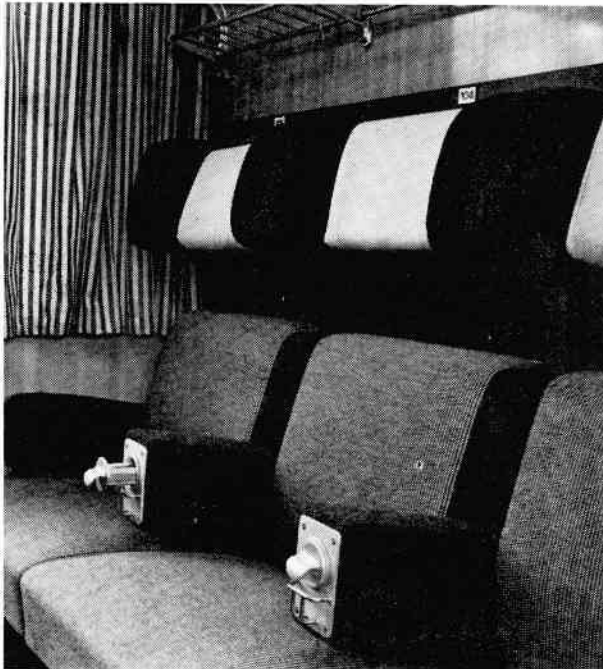
Indbygning af ITC-udstyr (og herunder visse forberedende arbejder for senere indbygning af strækningsradio) i Mx-/My-lokomotiver og rangerradio i Mh-lokomotiver fortsætter kontinuerligt. Status over udførte arbejder pr. 31/12-1973: ITC: Mx 1011-1020, My 1110, 1114, 1115, 1117, 1130, 1145-1159 (30 lokomotiver), rangerradio (ny type): Mh 301-310, 350-356, 401-420 (37 lokomotiver). Derudover er trykluft-

DSB trækraftenhedernes antal og stationering pr. 1/1 1974.

	antal		antal	total
	Ddo	Kh	Ddo	Ar
Damplokomotiver				
E	708	1	-	1
D	825, 826	2	-	2
E	978, 980, 994	3	966, 991, 999	3
F	461, 500	2	441, 653, 658, 663, 665, 694	6
H	582	1	800	1
K	1	-	-	1
N	1	-	207	1
P	917	1	-	1
Q	744	1	345, 350	2
R	1	-	946, 963	2
S	776, 740	2	-	2
Motorlokomotiver				
Mh	201--203	3	-	-
	349--390, 401--420	62	301--348, 391--400	58
Mt	-	-	151--167	17
Mv	-	-	1101, 1102, 1109, 1134	4
Mx	1001-1020	20	1021-1045	25
My	1110-1132, 1145-1159	38	1103-1108, 1133, 1138-1144	17
Mz	1427-1441	15	1401-1426	26
Motorvogne				
MA	460--470	11	-	11
MM	763--780, 782--803, 805--812, 819	54	-	-
Mm	7501-7507, 7601-7789	196	-	250
Mo	1801-1813, 1815, 1816, 1842, 1843, 1845-1847, 1860, 1862, 1864-1867, 1889, 1890	28	1817, 1819-1827, 1829, 1830, 1832-1837, 1839, 1840, 1848, 1859, 1869-1873, 1875-1881, 1883-1886	48
	1951, 1952, 1960, 1961, 1973, 1974, 1994-1999	12	1953, 1954, 1956, 1957, 1959, 1976-1984, 1986-1992	21
Rangertraktorer				
B1)	24	1	-	1
B3)	57	1	-	1
D4)	46	1	47, 48, 50, 52	4
D5)	70	1	-	1
M-Ar	101--114, 116	15	115	1
F-Ar	-	-	117--146	30
F-K	263--269, 271--274	11	251--262, 270, 275--290	29

B = benzintraktor, D = dieseltraktor ("typenumrene" er uofficielle), M-Ar = dieseltraktor/"M.A.N.-Ardelt-type", F-Ar = dieseltraktor/"Frichs-Ardelt-type", F-K = dieseltraktor/"Frichs-R8F-type".

Ddo Kh hhv. Ar = Driftsdepotområde København hhv. Århus.



Interiør af 2. klasse kupé med 3-plads sofa – med smal-ribbet brunmeleret møbelstof. (Bemærk endvidere de udtrækkelige flaskeholdere under askebægre i armlænene – antimakas-sarnerne og ny gardintype samt nye faste pladsnumre).
Foto: DSB (Rodevang)

fødeledning (for automatisk dørlukning) monteret i Mx 1001–1010, 1042 og My 1125–1129, 1131, 1132 (Mz-lokomotiver af 3. serie leveres med trykluffødeledninger).

I oktober kvartal er der i »Centralværksted Århus« moderniseret tolv B-vogne og syv Bk-vogne (»up-to-date« moderniseringsprogrammet) – B-vognene og tre af Bk-vognene er »endeligt« moderniseret (med 3-pladssofaer, nye gardiner, nye farver, ny indvendig besiktning m.v. – udstyr for automatisk dørlukning er dog ikke monteret), således at siddepladsantallet nu er 60 i B-vognene og 48 i Bk-vognene. Ved udgangen af december måned befandt der sig i værkstedet (og i »Værkstedet i Nyborg«) 25 stk. B-vogne, hvoraf de fem var under ombygning til litra Bk. Ombygningen af Bk-vognene er forløbet nogenlunde programmæssigt, hvorimod ombygningen af B-vognene, på grund af »ydre« omstændigheder (materiale-mangel), er noget forsinket, således at det må imødeses, at der ikke vil være det beregnede antal moderniserede vogne klar til indsættelse i ic-tog ved starten af »K-74«. (Ved udgangen af december måned skulle der have været moderniseret 48 vogne – det faktiske resultat blev 19 vogne, hvoraf 7 stk. atter skal i værksted for supplerende arbejder). I oktober kvartal er der i »Centralværksted København« moderniseret én Bf-vogn – ved udgangen af december befandt der sig i værkstedet – seks A- og tre Bf-vogne (»up-to-date« moderniseringsprogrammet).

Ombygningen af MA-lyntogenes restaurantvogne, litra BR, gennemføres (bl. a. på grund af visse konstruktive problemer og materiale-mangel) i to tempi for at sikre, at det forøgede antal siddepladser er til stede til »K-74«. I første omgang indrettes der 20 siddepladser i restaurantafsnittet i fem BR-vogne; de eksisterende siddepladser røres ikke – der vil således være 40 siddepladser i vognene, som efter endelig ombygning får 42 siddepladser. Den eksisterende bardisk og køkkenet benyttes af togstewardessen, som det foregår for tiden, og der indrettes en midler-

tidig bagagereol. Den midlertidige ombygning af de fem BR-vogne sker i »Centralværksted København« i månederne februar–maj – derefter tages den 6. BR-vogn i værksted for indretning som prototype for den totale ombygning. Når prototypen (fremtidig litra BMk) er færdig, vil de førstnævnte fem BR-vogne kunne ombygges successivt.

Etableringen af det mekaniske børste-vaskeanlæg på Århus H. sker ikke som beregnet til ibrugtagning ved månedsskifte maj/juni, men først omkring den 1. august – til gengæld er der bestilt et tilsvarende vaskeanlæg til opstilling på Helgoland stationsplads – det vil kunne tages i brug omkring den 1. september. Vognmateriellet vil indtil da – som hidtil – blive vasket manuelt; tanken om at vaske fjernotogsmateriel i Depotværksted Tåstrup er opgivet. (NB. Sidste nyt: Manglende opnåelse af dispensation fra anlægsstopet medfører yderligere forsinkelse i etableringen af vaskeanlæggene).

*

Den nye stationshovedbygning i Holbæk blev taget i brug den 14. januar ved en lille højtidelighed ledet af Driftsområdechefen Arild Hansen, Slagelse; borgmesteren foretog selve indvielsen ved at overklippe den røde tråd ved indgangen til perrontunnelen. Det totale anlæg vil først kunne tages i brug om et års tid – der resterer, foruden visse sporanlæg, opførelse af et pakhus og anlæg af rutebilholdepladser under perronen (der forlænges) nærmest hovedbygningen.

Et udvalg med deltagelse fra Odense kommune, Post- og Telegrafvæsenet og DSB har arbejdet med spørgsmålet om etablering af en ny rutebilstation i Odense, delvis på de tidligere privatbanearealer ved remisen, og i umiddelbar nærhed heraf placering af nyt posthus. Arbejdet er nu så langt fremme, at forslag til overenskomst foreligger.

Bandholm Maskinfabrik A/S

Brdr. Nielsen

Bandholm – Tlf. (03) 88 80 06

Der arbejdes med planer for udbygning af *Rødby Færge* stations spor- og sikringsanlæg. Planerne går ud på – i første etape – at etablere en ny sporrist og et nyt afgangspor for godstog, medens der i anden etape påregnes bygning af et nyt færgeleje øst for de nuværende (leje 0) med dertil hørende sporanlæg – og i forbindelse hermed total fornyelse og udbygning af sikringsanlægget.

På grund af anlægsstopet vil ombygningen af *Næstved* stations spor- og sikringsanlæg tidligst kunne påbegyndes i slutningen af 1974. Den kontaktgruppe – med deltagelse fra Næstved kommune, Post- og Telegrafvæsenet og DSB – som arbejder med planer for ombygning af forpladsen, forventes indenfor den nærmeste fremtid at kunne afslutte sit arbejde.

Et teknikerudvalg arbejder med spørgsmålet om ændringer af banegårdsforholdene i *Køge* i sammenhæng med byens overvejelser om etablering af en indre cirkulationsgade; man har foreløbig særlig beskæftiget sig med fastlæggelse af en kommende S-banes linieføring nord for *Køge*.

Den 14. januar omlagdes kørslen på Hareskovbanen fra km 16,3 (*Værløse* station) til km 19,6 (*Mølleåbroen*) til nyt fremtidigt højre spor.

Fr.o.m. 25. marts aflyses depotsporene på *Vallensbæk* station af hensyn til kørsel med arbejdstog (skærver og sveller m.v.) i forbindelse med etableringen af *Hundie*-etapen. Togene påregnes fremført af Mx/My af hensyn til *Køgebugtbanens* stigninger. Svellerne kommer i rammer fra sporrammebyggepladsen på *Hareskov* station.

I september blev der til Ministeren for offentlige arbejder afgivet en rapport om udbygning af S- og T-baner i hovedstadsregionen frem til 1988. Ifølge denne rapport – som for tiden er til drøftelse bl. a. i det nye trafikråd – lægges der op til:

1. En udbygning af S-banerne til købstadsringen, d.v.s.:

- Forlængelse af *Køgebugtbanen* til *Køge*,
- Forlængelse af S-banen fra *Tåstrup* til *Roskilde*,
- Ombygning af den enkeltsporede bane *Ballerup-Fredrikssund* til S-bane.

Med disse forlængelser, der i alt vil koste ca. 525 mill. kr. i faste anlæg, vil S-banenettet inkl. de igangværende anlæg – *Hareskovbanen* og *Hundigebanen* – komme op på en samlet længde af knap 200 km, d.v.s. en fordobling af det i dag i drift værende net.

2. Forslag til anlæg af en S-bane til den nye storlufthavn på Saltholm. Sideløbende med de mange forundersøgelser angående *Saltholmlufthavnen* har der været udbredt enighed om, at der som adgang til lufthavnen i høj grad må sættes på kollektiv trafik, og at dette i hvert fald en gang i 90'erne mest hensigtsmæssigt kan løses med en bane-forbindelse. DSB har derfor allerede i 1969 udarbejdet forslag til en S-baneforbindelse udgående fra den inderste del af *Køgebugtbanen*, ført tværs over *Amager* forbi *Kastrup* og derfra i tunnel til *Saltholm*. Foruden lufthavnen vil banen ved en række stationer undervejs kunne betjene en del af *Amager* herunder den kommende »*Amagerby 3*« på det inddæmmede *Vestamager* (Den nuværende regerings kølige indstilling til såvel *Saltholm*- som *Vestamager*-projekterne uaktualiserer dog dette forslag).

3. For det tredje lægger rapporten op til en **udvidelse af den nuværende dobbeltsporede S-bane i Boulevardtunnelen**

med **yderligere et sporpar**. Som tidligere nævnt, er S-banetrafikken i høj grad cityorienteret, og det må derfor forudses, at der med udbygningen af S-banerne til *Købstadsringen* samt eventuelt tilkomst af en lufthavnsbane ikke vil være tilstrækkelig kapacitet i den nuværende *Boulevardbane*, såfremt en passende servicegrad med hensyn til toghyppighed på de enkelte strækninger, siddeplads m.v. skal holdes. Anlægsudgiften er anslået til ca. 350 mill. kr.

4. For så vidt angår **T-baner** er rapportens indstilling, at a), *Citybanen*, der blev vedtaget ved lov i 1967, og som med dagspriser vil koste ca. 825 mill. kr. at anlægge, opgives – subsidiært udskydes til efter udbygning af S-banerne til *købstadsringen*, idet den trafikforbedring for city, der ville kunne opnås, ikke ses at stå i rimeligt forhold til anlægsudgiften sammenlignet med forholdene ved de ydre S-baner, at b) eventuelt anlæg af de øvrige T-baner, der har været på tale (*Gladsaxe – Nørreport* – *Amager* og *Frederiksberg – Hovedbanegården* – *Amager*), af samme årsag udskydes indtil videre.

Med hensyn til muligheden for at realisere de nævnte planer, skal sluttelig oplyses, at de samlede udgifter – inkl. anskaffelse af rullende materiel – for fuldførelse af de igangværende anlæg, forlængelse af S-banerne til *Købstadsringen* samt nødvendige moderniseringer på nuværende S-baner løber op i ca. 2.000 mill. kr. Med de nuværende årlige investeringer på 140 à 150 mill. kr. i S-banerne vil man komme hen i slutningen af 80'erne før programmet er gennemført. Såfremt man i højere grad vil tilgodese den kollektive trafik, foreslås derfor en forøgelse af de årlige bevillinger til 200 mill. kr.

*

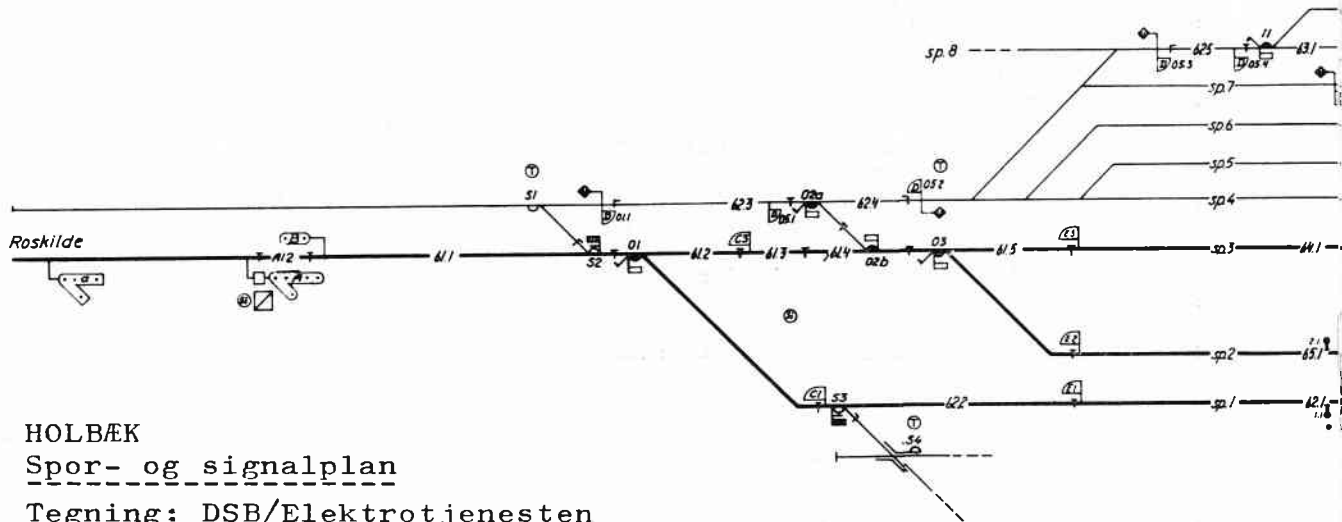
Sikringsanlægget på *Bramming* station ændredes den 18. december, således at der er etableret ny indkørselstogvej for tog fra *Ribe* til spor 2.

På *Holbæk* station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1964) taget i brug i dagene 7.–15. januar. Det nye sikringsanlæg giver mulighed for følgende togveje:

- Fra *Roskilde* – til spor 1, 2 og 3, gennemkørsel ad spor 2 mod *Nykøbing Sj.*, gennemkørsel ad spor 3 mod *Kalundborg*.
- Til *Roskilde* – fra spor 1, 2 og 3.
- Fra *Kalundborg* – til spor 1, 2, 2a og 3, gennemkørsel ad spor 3 mod *Roskilde*.
- Til *Kalundborg* – fra spor 1, 2, 2a og 3.
- Fra *Nykøbing Sj.* – til spor 0, 1, 2 og 2a, gennemkørsel ad spor 2 mod *Roskilde*.
- Til *Nykøbing Sj.* – fra spor 0, 1, 2, 2a og 3.

Skematisk plan findes på siderne 10–11.





HOLBÆK
Spur- og signalplan
 Tegning: DSB/Elektrotjenesten

Elektrotjenesten har også i 1973 »jagtet« armsignaler; årets resultat blev 49 signaler af alle typer (se også »Jernbanen«, nr. 1/73 – side 15). Antallet af armsignaler var pr. 1. januar 1974:

	øst	vest	i alt
Indkørselssignaler (I)	23	65	88
Stationsbloksignaler for udkørsel (SU)	10	5	15
Udkørselssignaler (U)	16	44	60
Dækningssignaler (DS)	–	4	4
Togvejssignaler for udkørsel (TU)	8	7	15
Fremskudte signaler	15	29	44
Armsignaler i alt	72	154	226

*

Energikrisen ramte den kollektive trafik i begyndelsen af december. Også på dette punkt handlede vort lille land anderledes end alle andre: Fr.o.m. den 4. december aflystes en lang række diesel-fremførte tog over hele landet (det gik i særlig grad ud over driften af den nordsjællandske nærtrafik) – og den 8. december iværksattes indskrænkninger i den københavnske S-togstrafik. Den 11. februar normaliseredes trafikken atter (dog med undtagelse af S-togstrafikken og lokaltogskørslen mellem Nykøbing Fl.-Gedser og Vojens-Haderslev By). Et andet forhold der giver DSB helt uoverskuelige problemer, er regeringens idé om indførelse af sommertid.

Den 1. januar nedlagdes de offentlige sidespor i Flemløse og Nårup (på godsbanen mellem Tommerup og Assens); den 1. februar omdannedes Borris og Kibæk stationer til trinbrætter med sidespor. (Stationernes sikringsanlæg bi-

holdes dog indtil videre, så de fortsat vil kunne etableres som togfølgestationer).

Fr.o.m. den 12.–13. februar indsattes moderniserede B- og Bk-vogne (med 60 hhv. 48 siddepladser) i visse lokomotivtrukne lyntog – togene: 19, 35, 41, 45, 58, 60, 72 og 90 (dog kun B-vogne i togene 19 og 90). Fr. o. m. den 5.–6. marts indsættes moderniserede B-vogne i de resterende lyntog (samt moderniserede Bk-vogne i togene 17, 19, 88 og 90 – og **moderniseret A-vogn** i togene 35 og 72).

Der hersker en uforståelig mangel på slutsignallygter – til trods for hyppige indkøb og et stigende antal vogne med indbyggede slutsignallygter. Manglen er så følelig, at Generaldirektoratet har givet dispensation fra bestemmelserne i SIR om førelse af slutsignaler, hvorefter driftsområderne, når der fra en station indgår anmodning om at måtte afsende et tog uden slutsignaler, må give tilladelse hertil på visse betingelser, bl. a. at afgangsstationen skal underrette stationer m. v. på den pågældende strækning, at tog- og lokomotivføreren underrettes om tilladelsen og – at der ikke gives efterfølgende tog ad samme spor tilladelse til at passere et signal i stopstilling, før der er sikkerhed for, at toget uden slutsignaler er ankommet til næste togfølgestation.

MARIBO BRØDFABRIK
 (Mariebo Dampmølle)

Maglemervej 7, Maribo
 Telefon (03) 88 09 11
 Groft brød er godt brød

A/S P. HATTEN & CO.

MARIBO – NAKSKOV

DSB GODSVOGNE

Plan 1 Trafikvogne

Litra	Registre nr.	Styrelses nr.	Nummer (lavest-bøjet)	Antal vogne	Lastgrense					Maks. hastighed Km/h	Tara ca	Bundlade	Læselængde	Læsebredde	Rumindhold	Døråbning		Indv. højdemål m	Gulvarekant skinnoverkant	Længde over støtflader	Akseafstand	Antal altæglige endevæge	Antal sidede- og endestøtter	T. Læseløse T. Kreat. T. Kreat. bndt. K	Rangskrb. Håndtr. Rangskrb. Håndtr.	Bremse Trykl. TL G O G. Gods- og person- og str	Byggear	Bemærkninger
					A	B	C	A	B+C							Mitte	Sitie											
Lukkede vogne																												
Gklms	20 86	138 8000	138 8 804	667	17,5	17,5	17,5	100	10,6	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	1,27	9,26	6,00					RS	G-P	1942/50		
Gs	01 86	120 1000	120 1 881	767	19,5	21,0	19,5	20,0	100	22,2	25,2	2,73	63,0	1,80x2,00	2,68	2,10	1,24	10,58	5,70					RS	G-P	1954/58		
Gs	01 86	120 2000	120 3 999	1992	19,5	23,5	27,5	100	12,2	25,0	9,26	2,71	63,0	2,00x2,00	2,71	2,10	1,24	10,58	5,70					RS	G-P	1959/64		
Gs	01 86	123 0000	123 0 299	300	20,0	24,0	28,0	100	12,0	25,0	9,26	2,71	63,0	2,00x2,00	2,71	2,10	1,24	10,58	5,70					RS	G-P	1965/66		
Gs-t	20 86	120 0000	120 0 017	18	18,0	20,0	18,0	19,0	100	13,6	25,7	9,50	2,70	2,00x2,00	2,77	2,18	1,25	11,36	7,00				H,RS	G-P	1941	Luftbølge		
Hbis	21 86	211 5000	211 5 199	200	18,0	22,0	26,0	100	13,6	33,0	12,77	2,67	85,0	6,23x2,07	2,71	2,07	1,20	14,02	8,00				S	G-P	1970/72			
Hbis	21 86	211 5200	211 5	—																								
Hs	21 86	210 2000	210 2 599	600	19,0	23,0	27,0	100	13,0	23,8	8,76	2,72	51,5	3,85x2,00	2,76	2,08	1,24	10,10	5,40					RS	G-P	1962/67		
Hs	21 86	210 2990	210 2 999	10	19,0	23,0	27,0	100	12,6	23,8	8,76	2,72	51,5	3,85x2,00	2,76	2,08	1,24	10,10	5,40					RS	G-P	1960		
Hks-v	21 86	210 7000	210 7 049	49	17,5	17,5	17,5	100	10,8	21,3	7,90	2,70	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	1,27	9,26	6,00					RS	G-P	1950		
Hs	21 86	210 0000	210 0 199	196	19,5	21,0	19,5	20,0	100	12,4	25,2	9,27	2,72	63,0	2,00x2,00	2,68	2,10	1,24	10,58	6,50				RS	G-P	1958/59	Hv.malel « /50 disp. f. Carlsberg « /Luftbølge	
Hs-t	20 86	210 0096	210 0 171	4	18,5	20,0	18,5	19,0	100	13,4	23,8	8,76	2,72	59,5	2,00x2,00	2,68	2,10	1,24	10,58	6,50				RS	G-P	1959		
Isolerede vogne																												
Haps	20 86	805 3 000	805 3 099	100	19,5	21,0	19,5	21,0	100	12,4	24,3	9,18	2,65	56,7	1,80x2,00	2,52	2,00	1,27	10,58	5,70					RS	G-P	1954/56	Brunmalel
Beholdervogne																												
Tdgs	21 86	574 0000	574 0 019	20	19,5	23,5	27,5	100	12,6	28,8	10,70	2,68	38,0													1966		
Tdgs	21 86	574 0020	574 0 299	280	19,0	23,0	27,0	100	13,1	28,8	12,50	2,77	38,0													1968/72		
Ucs	20 86	910 6000	910 6 059	43	19,0	23,0	27,0	100	12,5	24,5	8,76	2,70	74,5	2,45x0												1944/50		
Ucs	21 86	910 6014	910 6 050	17	19,0	23,0	27,0	100	12,5	24,5	8,76	2,70	74,5	2,45x0												1949/50		
Uds	21 86	911 0000	911 0 041	42	20,0	24,0	20,0	24,0	100	11,6	26,5	2,70	26,5													1949/50	Rårukkeholdervogn	
Højsidede vogne																												
E	01 86	500 0000	500 0 299	300	21,0	25,0	29,0	80	10,9	24,0	8,76	2,76	1,80													1959/66		
E	01 86	502 0000	502 0 399	397	22,0	26,0	30,0	80	9,6	24,0	8,76	2,76	1,80													1958/59		
Elo	20 86	511 0000	511 1 653	1238	21,0	21,0	21,0	80	9,4	21,5	7,65	2,80														1942/50		
Lavsidede vogne																												
Fladvogne																												
Kbs	01 86	333 0000	333 0 449	449	19,5	23,5	27,5	100	12,5	34,6	12,50	2,77	1,1)													1958/65		
Kklm	21 86	323 0101	323 0 121	11	17,5	17,5	17,5	80	10,3	28,8	10,70	2,68	38,0													1947		
Ks	01 86	330 0000	330 0 299	299	19,5	23,5	27,5	100	12,5	34,6	12,50	2,77	1,1)													1967/69		
Ks	01 86	330 0275		1	18,5	22,5	26,5	100	13,1	34,6	12,50	2,77	24,5													1968		
Rs	11 86	390 0000	390 0 059	60	39,0	47,0	55,0	100	25,4	51,0	18,50	2,77	26,5													1969/70		
Rs	31 86	390 0060	390 0 219	160	39,0	47,0	55,0	100	25,4	51,0	18,50	2,77	26,5													1970/73		
S	31 86	420 1000	420 1 039	40	40,0	42,0	42,0	80	23,6	53,8	19,90	2,70	1,1)													1941/50		
Sk	20 86	425 1001	425 1 018	7	31,5	31,5	31,5	70	18,5	37,8	15,10	2,50	1,1)													1931		
Skm	20 86	425 2105	425 2 169	13	31,5	31,5	31,5	70	16,6	31,0	12,40	2,50	1,1)													1896/1927		
Uai	31 86	929 2 000		1	33,5	40,0	40,0	80	30,5	18,60	3,00	2,58	1,1)													1962	Forsenket vognbund	
Uai	20 86	929 3 000		1	33,5	40,0	40,0	80	30,5	18,60	3,00	2,58	1,1)													1920	»	
Uai	31 86	989 0 000		1	58,5	70,5	80,0	80	37,5	21,80	2,50	2,50	1,1)													1962	»	
Uai	31 86	989 1 000		1	47,0	47,0	47,0	80	34,3	52,8	18,20	2,90	1,1)													1956	»	

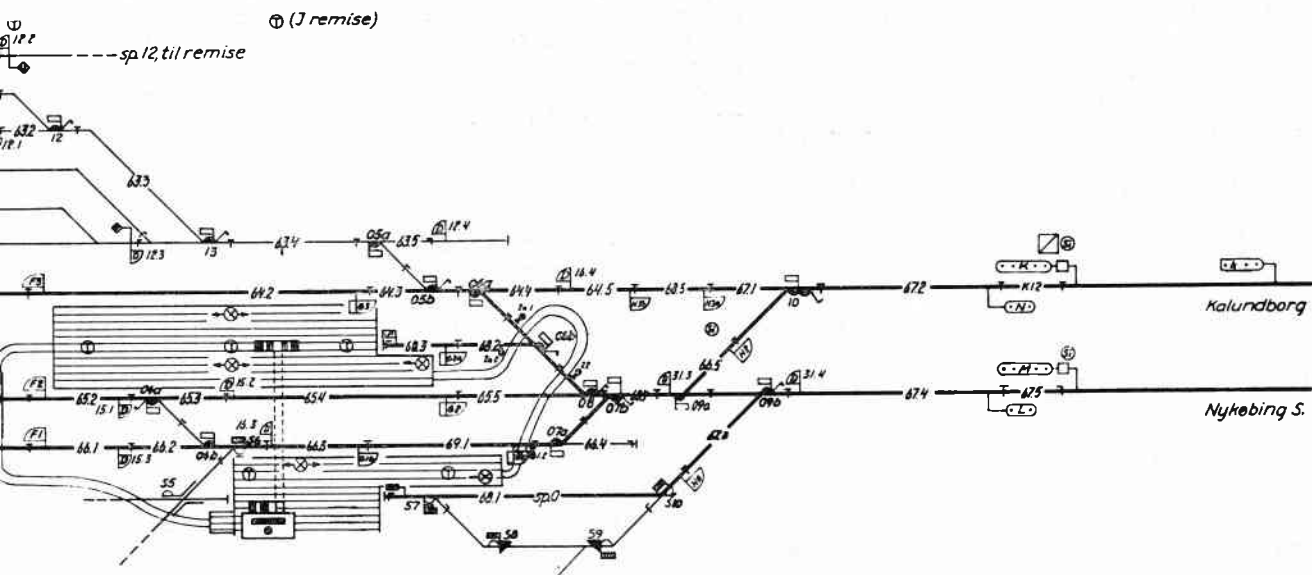
1) Nedkæmpelige eller aftæglige sivevæge

Plan 2 Basis- og tjenestegodsvogne

Litra	Regime nr.	Styrelses nr.	Nummer <small>(Lukket-åbnet)</small>	Antal vogne	Lastgrænse				Maks hastighed Km/h	Tara ca.	Bundflade m ²	Læssebredde m	Rumindhold m ³	Døråbning h. b.	Indv. højdemål m		Gulvhøjde over skinneroverkant m	Lænde over puffer m	Akseafstand m	Læsselemme l	Rangsk. rbr. Skruer Håndbr.	Bremse Tryklitredn. Gods- og Godslogbr. RS S H TL G G-P	Byggeår	Bemærkninger
					A	B	C	S							Mitte	Side								
			Lukkede vogne																					
• Gkm	20	86	1152 004-1152 127	25				80	12,4	21,3	7,90	55,0	1,56x1,95	2,11	2,76	1,25	9,19	4,70		H	TL	1931		
• Gkln	20	86	111 6 000-111 6 239	43	17,5			70	9,0	18,4	6,81	42,2	1,60x1,95	2,33	2,21	8,10	4,20		H,RS	TL	1920/24			
• Gkln	20	86	111 7 001-111 7 515	85	15,5			80	9,6	18,8	6,95	42,9	1,80x1,95	2,33	2,21	8,64	4,50		RS	TL, G	1918/27			
• Gkln	20	86	111 8 003-111 8 783	152	15,5			80	9,5	18,8	6,95	42,9	1,80x1,95	2,33	2,21	8,23	4,50		H	TL, G	1917/24			
• Gkms	20	86	139 9 052-139 9 245	62	17,5	17,5		100	10,6	21,3	7,90	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	1,27	9,26	6,00		H	G-P	1944/46		
• Gkms	20	86	139 9 300-139 9 616	117	17,5	17,5		100	11,1	21,3	7,90	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	1,26	9,26	6,00		H	G-P	1940/41		
• Gkms	20	86	139 9 853-139 9 899	14	17,5	17,5		100	11,1	21,3	7,90	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	1,27	9,26	6,00		RS	G-P	1947		
• Hks	21	86	215 6 000-215 6 049	48	17,5	17,5		100	11,1	21,3	7,90	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	1,27	9,26	6,00		RS	G-P	1946/47	Dampvarmeledning	
• Hks-u	21	86	215 0 800-215 0 849	49	17,5	17,5		100	11,1	21,3	7,90	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	1,27	9,26	6,00		RS	G-P	1942/46	18 bierest-/162 kødkroge	
• Hks-v	21	86	215 0 000-215 0 049	49	17,5	17,5		100	11,6	21,3	7,90	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	1,27	9,26	6,00		RS	G-P	1941		
• Hks-v	21	86	215 0 620-215 0 669	49	17,5	17,5		100	10,8	21,3	7,90	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	1,26	9,26	6,00		H	TL	1926	Oliebeholdervogn	
• Uahk	20	86	721 1 000	1	26,0			70	18,0			26,6								RS	TL, G	1942	Oliebeholdervogn	
• Uhk	30	86	701 3 000-701 3 002	3	18,5			70	12,1	21,3	7,90	55,0	1,56x1,95	2,76	2,11	9,26	6,00		H/RS	G-P	1940/47	Beholdervogn for bromsesand		
	30	86	941 3 000-941 3 500	56	17,5			100	10,8-11,6	21,3		22,0								H	G	1943/48	Beholdervogn for bromsesand	
	30	86	945 0 600-945 0 605	6	19,5			80	10,5	24,5 m ²		11,0								S	G	1947/49	Oliebeholdervogn	
	30	86	947 0 300-947 0 312	9	21,5			80	10,8			23,0									G			
			Åbne vogne																					
• Elo	20	86	512 7 400-512 7 401	2	21,5	23,0		70	10,4	24,0	8,72	2,75								H	G	1941/42	Kultransportvogn	
• Fdk	20	86	607 0 714	1	20,0			60	9,4		6,01	2,55								H	TL	1928/29	»	
• Fdk	20	86	607 0 727	1	18,0			60	9,4-10,2		6,01	2,55								H	TL	1939/41	»	
• Fdk	20	86	607 0 815	1	20,0			60	8,3		5,50									H	TL	1928	Grustransportvogn	
• Fdk	20	86	607 0 797	1	18,0			60	10,3		6,01	2,55								RS	TL	1942	Kultransportvogn	
• Lb	20	86	401 0 100-401 0 101	2	21,0			80	8,6	21,5	7,65	2,80	0,43							H	G	1947/50	Beholderbærevogn	
	30	86	943 2 000-943 2 129	126	17,5			80	9,7	28,8	10,70	2,68								H	TL-G	1932/50	Ballastvogn	
	30	86	945 0 500-945 0 501	2				80	10,0		7,65	2,80								H	TL	1943/50	Trykvg. for opretning af træles	
	30	86	945 0 700-945 0 703	4	19,5			80	9,5	21,5	7,65	2,80	1,20							H	G	1943/50	Transportvogn for bromsesand	
Fd	30	86	946 0 550-946 0 699	149	20,0 24,0 28,0			80	11,9			25,0								RS	G	1962/65	Tidl. • Fd 602.0550-602.0699	
Fd	30	86	946 0 700-946 0 749	50	19,5 23,5 27,5			80	12,3			25,0								RS	G	1966	« • Fd 602.0700-602.0749	

Vognbeholdning pr. 30/9 1973.

Regime nr.	5305
01 RIV-EUROP mærket.	2979
11 RIV-EUROP »	
21 RIV »	768
20 Kun til indenlandsk trafik.	339
30 Tjenestegodsvogne.	
31 RIV-mærket; forhøjet vogneleje.	9391
Godsvogne i alt	



»Aktieselskabet Nakskov Skibsværft« afleverede den 6. december nybygning nr. 200 – M/F »Dronning Margrethe II« – til DSB. Færgeren indsattes i trafik på Korsør-Nyborgoverfarten den 15. december.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde mellem perpendikulærer	127,50 m
Bredde på spant	17,21 m
Dybde til togdæk	7,00 m
Dybgang	4,50 m
Dødvægt	1.575 t
Fart	18,5 kn.



Overføringen af den kommende Hareskovbane over Ydre Bybane i østenden af Lersøen station er ved at tage form. Godstoget midt i billedet er netop ankommet fra Østerport ad Frihavnsbanen. (Brobyggeriet medfører en række midlertidige sporforlægninger, der vil blive nærmere omtalt i et kommende nummer af »Jernbanen«). (Optagelsestidspunkt: Medio november 1973).

Foto: Gunnar W. Christensen

Færgeren er bygget i overensstemmelse med dansk og international lov samt Bureau Veritas regler (bl. a. vedrørende isforstærkning) som en 3-sporet jernbanefærge (med en effektiv sporlængde på ca. 315 m).

Færgeren er et dobbeltskrueskib med to rotoragter og et rotor samt en 1000 HK KaMeWa styrepropeller for. Hovedmaskineriet består af 2 stk. dieselmotorer af fabrikat HS&M, B&W type 10U45HU, medium speed, hver med en serviceydelse på 5000 BHK ved 450 omdr./min. og en maksimalydelse på 6000 BHK ved 465 omdr./min.

Apteringen er indrettet for 1500 passagerer samt 54 besætningsmedlemmer. På salondæk og bådedæk er indrettet passagersaloner i hele skibets bredde, og i forbindelse med disse er indrettet hall, kiosker samt legerum. På salondæk er indrettet mødrerum (ombord benævnt puslerum), forsynet med pusleborde, små køjer og siddepladser.

Adgang fra vogndæk til salon- og bådedæk sker via trappe samt 2 stk. 4-personers elevatorer, der er indrettet således, at de kan anvendes af passagerer i kørestole. For transport af restaurationsstores m.v. er der installeret et transportbånd i hver side mellem platforme ved sidehuse på vogndæk og mellemdæk.

Søsterskibet, værftets nybygning nr. 203, M/F »Prins Henrik«, der forventes afleveret i slutningen af maj måned, udstyres med et hovedmaskineri bestående af 4 stk. B&W dieselmotorer, type 12U28HU, medium speed, hver med en serviceydelse på 2640 BHK ved 750 omdr./min. og en maksimalydelse på 2880 BHK.

*

Rettelser: I »Jernbanen«, nr. 7-8/73 havde der – i denne spalte – indsnegnet sig nedennævnte fejl, der kan rettes som følger: **Side 14**, højre spalte, mellem 4. og 5. linie f. o. indføjes: »på 26 vogne – og en afgang på 42 vogne. (mellemrum) **551 stk. tjenestevogne**. I juli kvartal er sket en tilgang« – **side 16**, højre spalte, 21. linie f. o. ændres til: »**tved og København-Holbæk** er udarbejdet »stiv« køreplan baseret på videreførsel«. I artiklen »Lille DSB-hovedsignal-lære« i ovennævnte nummer af tidsskriftet – ændres på **side 9**, i venstre spalte, 16./17. linie f. o. »udvalgets« til »»Reglementsudvalget af 1967«s« og på **side 12** i skema vedrørende signal nr. 17e i rubrik »benævnelse«: »75 km/t« til »75 km/t eller derover«.

*

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

Ny LEYLAND-DAB selvbærende dieselmobilbus type LIDRT 4 A leveret til HADS-NING HERREDERS JERNBANE, Odder. Den leverede Leyland-DAB selvbærende dieselmobilbus har plads til 53 passagerer + fører, 100% letmetal-karosseri, underliggende motor, 5 trins trykluftdrevet gearkasse og servostyring samt fuld luftaffjæring.

LEYLAND-DAB A/S . 8600 SILKEBORG (06) 82 33 00



SÆTTER DANMARK PÅ HJUL





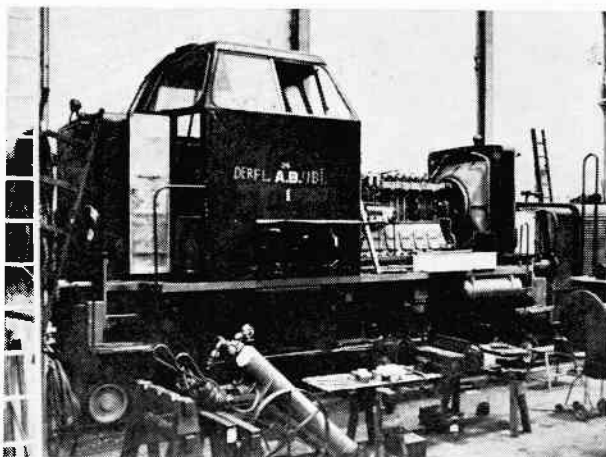
Privatbanerne

AB: I sommeren 1973 måtte Amagerbanens diesellokomotiv, AB 1, til revision på Centralværkstedet. Imens kørtes rangertrækkene på AB med DSB-materiel, bl. a. lånte man i en periode en Ardelt-tractor.

Efter endt revision indsattes AB 1 igen på Amagerbanen i august 1973.

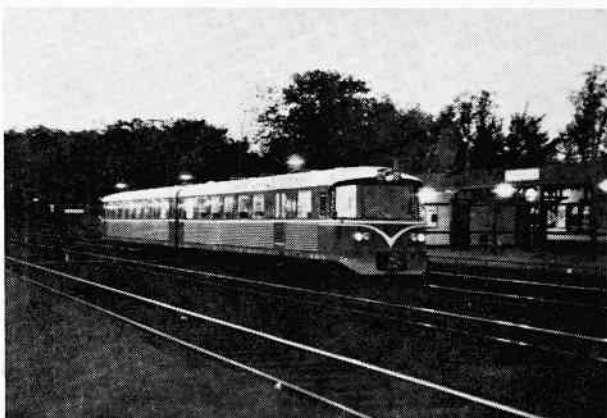
HHGB: Lynettetoget Ym 54 og Ys 93 blev leveret til banen den 25. august 1973.

HHJ: Den 15. august fik også HHJ svensk skinnebusmateriel, idet banen fik en motorvogn, Y6 772, og en personvogn, UB 1948. De to vogne er endnu ikke omlitrerede, og det er meningen at ombygge personvognen til styrevogn.



AB 1 under reparation på Centralværkstedet, juni 1973.
Foto: Peter Præstrud

Et af de nye lynettetog, Ym 34 og Ys 45, er blevet beskadiget ved et sammenstød med en lastbil, og mens Ym 34 er til reparation hos Frichs i Århus, har banen hos VLTJ



HHGB Ym 54 og Ys 93 på vej fra Uerdingen til Helsingør. Her ses toget i Klampenborg den 25. august 1973.
Foto: Hans-Henrik Rasmussen



I sommeren 1973 lånte HHJ Gribskovbanens diesellokomotiv, GDS L 1, mens banens eget lokomotiv var til revision – *jævnfør Jernbanen nr. 4-5/73, side 17. Her ses L 1 ved FDB's Centralafdeling i Viby. Foto: Georg Schmidt*

lånt en svensk skinnebus. Det drejer sig om Y6 828, der kom til Århus fra Vemb den 7. januar 1974.

I de kommende år vil der på HHJ blive foretaget sporforbedringer for omkring tre mill. kr. Sporforbedringen vil bestå i skærveballast på hele strækningen mellem Århus og Odder. Endvidere skal sporet mellem Viby og Øllegårdsvej og mellem Beder og Assendrup udskiftes. Sporombygningen og den fremtidige vedligeholdelse påregnes at ske ved lån af materiel fra DSB.

Et af banens lynettetog blev i september afprøvet på Grenå-banen. Prøvekørslen fandt sted for at undersøge hvilke køretider, der kan opnås med lette motortog, på strækningen mellem Århus og Hornslet. Resultatet af prøvekørslen indgår i materialet, der stilles til rådighed for den arbejdsgruppe, der er nedsat mellem Århus kommune og DSB for at drøfte nærtrafik på Grenå-banen.

LJ: Forhandlingerne mellem DSB og LJ om at lade to DSB-togpar køre direkte fra København H. til Nakskov på hverdage fra K 74 mod, at LJ kører to dobbeltture for DSB mellem Nykøbing Fl. og Slagelse over Ringsted med lynetter, er ved at være afsluttede, og den ovennævnte kørsel med materiel på fremmede baner vil blive forsøgt.

Det er meningen, at togene på de fremmede strækninger skal fremføres uden lods, efter at det nødvendige personale er blevet strækningsinddøvet.

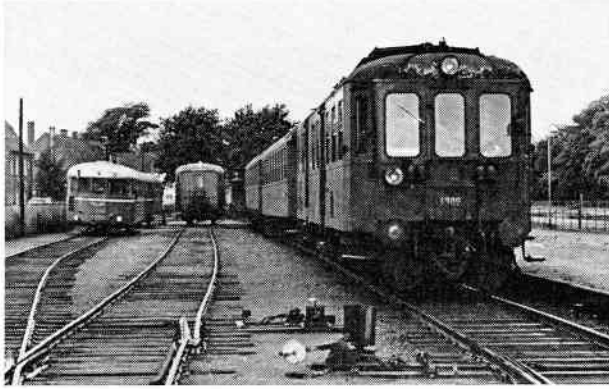
Efter planerne vil der komme tog fra Nakskov til Slagelse på hverdage kl. 9.51 og kl. 13.52. Afgangene fra Slagelse mod Nakskov bliver på hverdage kl. 10.20 og kl. 14.20.

LNJ: Banens nye motorvogn, Ym 20, blev leveret omkring den 1. november. Efter at være færdigmonteret på banens egne værksteder af tyske montører, indsattes den i normal drift omkring den 15. december 1973.

LNJ's lynetter mister efterhånden de karakteristiske »kannører« over dørene. I disse var der skilte, der viste, hvor der var ind- og udstigning, men da de har voldt adskillige problemer, fjernes de nu.

Den første LNJ-vogn uden »ører« bliver Ym 18, der for tiden er til revision på banens værksted.

LNJ har stadig én af de gamle danske skinnebusser, Sm 13, der nu også fremtræder i samme farve som lynetterne. Sm 13 anvendes til lidt rangering ved værkstedet og som nedbrudsreserve.



DSB Mo 1889 med særtog ved HTJ's perron i Tølløse den 21. juli 1973.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

OHJ/HTJ: Skinnebusmotorvogn HTJ S 44, der i april 1972 blev anskaffet som erstatning for den brændte HTJ S 37, er i december 1973 blevet malet om fra SJ-farverne til den for OHJ og HTJ kendte røde farve.

Personvognen OHJ B 235 er i januar 1974 indgået på bærernes værksted for at gennemgå en modernisering i lighed med den OHJ B 234 fik i efteråret 1972.

På Store Merløse og Ruds-Vedby stationer er der opsat nye stationsskilte med elektrisk lys.

Odsherredbanens damplokomotiv, OHJ nr. 38, kørte lørdag den 28. juli på strækningen mellem Holbæk og Grevinge i anledning af en byfest i Fårevejle. Toget transporterede blandt andet Holbækgården, der besøgte Fårevejle i anledning af 100 års jubilæet for Lammefjordens inddæmning.

Den 4. september kørte nr. 38 igen, denne gang for en hollandsk jernbaneklub, der kørte en dobbelttur på Odsherredsbanen.

På HTJ kørte der den 21. juli 1973 særtog fremført af DSB-materiel. Særtoget, der bestod af Mo-CI-2 Buh, befordrede gæster fra egnen langs banen til »Revykøbing« på Falster.

Atter den 7. oktober 1973 kørte der DSB-tog på HTJ. Denne gang var det de ordinære tog 1816 og 1829, der på strækningen Tølløse-Slagelse blev fremført af 2 Mo-CI-Buh-CI-B. Foruden de almindelige rejsende befordredes med disse tog et stort antal Holbæk-borgere, der skulle til Odense for at overvære en fodboldkamp mellem B.1909 og Holbæk.

Natten mellem den 12. og 13. november 1973 blev den bro, som OHJ erhvervede fra APB, lagt på plads over Svinninge Vejle mellem Svinninge og Hørve. Broen, der blev lagt på plads af en DSB-kran, er ikke helt tilfældigt kommet til OHJ. Først og fremmest passede den ved Svinninge Vejle, og dernæst knytter der sig flere barndomsminde til broen for OHJ's direktør, E. Johansen, der er vokset op ved FFJ.

VL TJ: De fire svenske skinnebusser, Y6 756, 761, 773 og 777, er alle indsat i drift på banen. De danske skinnebusser er samtidig taget ud af den regelmæssige drift på banen, dog holdes VL TJ Sm 17 i reserve, og Sm 16 er hensat i remisen i Vemb.



OHJ nr. 38 - C 220 - B 235 - B 234 i Asnæs, den 28. juli 1973.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

Banens stationer har fået de gamle stationsskilte af træ udskiftet med nye i hvid plastik med røde bogstaver. De gamle skilte bliver bevaret for eftertiden dels af museet i Lemvig dels af vor forening, der hermed takker banen for skiltene til vore samlinger af effekter fra danske jernbaner. I november måned fik VLTJ yderligere to svenske skinnebusser af typen Y6. De to »nye« vogne har numrene Y6 815 og 828, og Y6 828 er midlertidigt udlånt til HHJ (se ovenfor).

VNJ: I begyndelsen af november 1973 blev de første svenske skinnebusser sat i drift på Vestbanen. I første omgang drejer det sig om fire enheder, der er blevet istandsat og malet som nævnt i tidsskriftets nr. 4-5/73, side 18. På siden af vognene er der malet **Vestbanen**, der fremover vil være banens bomærke ligesom ØSJS har valgt ordet Østbanen.

Ruteskiltene på vognsiden, lige under taget, er forsynet med nye skilte, der kan vise Varde, Oksebøl, Nørre Nebel og Esbjerg. At Esbjerg er taget med, skyldes planerne om eventuelt at gennemføre visse VNJ-tog til og fra Esbjerg. Indvendig er alt det grønt-malede malet om i en lysegrå farve, og som forsøg har man i den ene motorvogn (MB 52) lagt tæppe på hele gulvet.

De fire enheder, der er istandsat og indsat i driften, er litereret således: MB 51 (ex Y6 768), MB 52 (ex Y6 780), BDS 46 (ex UBF6Y 1786) og BS 61 (ex UB 1956). BDS 46 er personvognen med pakrum, og den var udstyret som styrevogn af SJ. BS 61 er ombygget til styrevogn på banens egne værksteder.

Efter endt istandsættelse får Vestbanen yderligere tre enheder svensk skinnebusmateriel til rådighed, nemlig MB 53 (ex Y6 770), MB 54 (ex Y6 776) og BS 62 (ex UB 1945). MB 53 er under reparation, mens MB 54 anvendes som reserve for MB 51 og 52 i SJ-bemaling.

BS 62 bliver ligesom BS 61 ombygget til styrevogn.

De to motorvogne, Y6 753 og 769, er hensat for at blive anvendt som reservedelslagre for det ovenfor nævnte materiel. Foreløbig er det dog kun fra Y6 769, at der leveres reservedele.

På Vestbanen vil man nu også gå over til at styre toggangen pr. radio. Dette medfører, at der indbygges radioer i togene, og togledelsen vil få til huse på Varde Vestbanegård. Formentlig vil anlægget kunne tages i brug i løbet af 1974.

I såvel danske som svenske jernbanetidsskrifter har der været skrevet en del om, at to af de til VNJ leverede Y6-vogne har været forbyttet ved SJ. For at udrydde diverse misforståelser, skal det meddeles, at de numre, der har været anført her i tidsskriftet, har været henvisende til de numre, som var malet uden på vognene, da de kom til Danmark.

Midlertid har flere iagttagelser på vognene afsløret, at vognene er blevet forbyttet, således at Y6 769 og 770 i virkeligheden har haft numrene Y6 770 og 769. Med andre ord bliver det Y6 770, der udrangeres og Y6 769, der bliver til MB 53.

ØSJS: Fra Hads Nings Herreders Jernbane har Østbanen købt personvognene HHJ C 51 og C 52. Vognene, der er to tidligere DSB CP-vogne, kom til ØSJS den 16. november 1973.

I 1973 fik tre jyske privatbaner leveret brugt skinnebusmateriel fra Statens Järnvägar i Sverige. Østbanen har

også søgt om tilladelse til at købe noget svensk skinnebusmateriel, men endnu ligger sagen i Ministeriet for offentlige Arbejder.

Det svenske materiel, ialt fire motorvogne af typen Y6 og to styrevogne UBF6Y, skal, hvis tilladelsen til købet gives, erstatte det meget udslidte danske skinnebusmateriel på ØSJS. Materiellet vil, når Østbanens lynettetog leveres i slutningen af 1974 og i begyndelsen af 1975 – jævnfør Jernbanen nr. 3/73, side 22 – kunne indgå som nedbrudsreserve for disse tog.

Har man besøgt Østbanen for nylig, kan man kun håbe, at banen får lov til at købe Y6 779, 781, 824 og 834 samt UBF6Y 1783 og 1784, som det er planlagt at købe. De syv Scandia-skinnebusser, de fire Sp-vogne og de tre Sb-vogne, der klarer personbefordringen på banen, synes alle at være slidt op efter at have kørt adskillige år længere end deres oprindelig beregnede levealder.

Tokkerup station er udbudt til salg efter der er opsat trinbrætskur på perronen.

I eftersommeren fik Østbanen to nye Volvo-rutebiler, der ligesom de to, der leveredes i 1972, er malet i banens nye farver. Endvidere har banen købt en ny Volvo-lastbil. Med anskaffelsen af de ovennævnte rutebiler og lastbilen blev en Leyland-bus og en Bedford lastbil, der var blevet overflødige, solgt til en autoophugger.

Også på Østbanen har man nu afskaffet de edmonsenske billetter mellem banens stationer. Ændringen fandt sted den 1. august 1973, hvor man gik over til at anvende Almex-billetter såvel i togene som på stationerne.

*

»Privatbanere« redigeres af Ole Christian M. Plum. (Visse informationer skyldes Poul Andersen og Georg Schmidt).

Foreningsnyt

Medlemskontingentet 1974

Med »Jernbanen« nr. 7-8/73 fulgte et giroindbetalingskort, der – om det ikke allerede er sket – bedes benyttet til indbetaling af kontingentet for 1974. Kontingentet andrager – i henhold til beslutning på generalforsamlingen den 29. april 1973: Kr. 40,- for medlemmer under 18 år (den 1. januar 1974) dog kr. 30,-.

Det vil være en stor hjælp for kassereren, hvis De husker at påføre Deres medlemsnummer – det er påført det udleverede stamkort.

Ligesom de tidligere år tillader vi os at gøre opmærksom på, at De også gerne må benytte giroindbetalingskortet til at indsende gaver på til foreningen. I 1974, der synes at komme til at stå i prisstigningernes tegn, vil vor forenings kasse sikkert få hårdt brug for eventuelle frivillige bidrag.

Bogudgivelser i 1974

I foreningen er det planen, at udsende et antal bøger om jernbaner i 1974. Først og fremmest vil der af Birger Wilcke og P. Thomassen blive udarbejdet en bog om Lollandsbanen i anledning af banens 100 års jubilæum. I forbindelse med denne er det planen senere på året at udgive en bog om materiellet på Lollandsbanen.

Odsherredsbanen fylder 75 år i maj, og vi vil derfor benytte lejligheden til at udgive en bog om denne bane.

Endelig er arbejdsgruppe gået i gang med at lave en bogserie om motormateriel ved danske jernbaner. Den første bog i serien vil komme til at omhandle De forenede Automobilfabrikkers produktion (Triangelvognene).

I forbindelse med udarbejdelsen af de ovennævnte bøger vil vi gerne her igennem rette en henvendelse til foreningens medlemmer og tidsskriftets læsere for at efterlyse billedmateriale og oplysninger til de ovennævnte bøger.

Det er naturligvis klart, at vi ligger inde med de fleste oplysninger og relevante billeder fra de seneste år, men specielt vil vi efterlyse ældre materiale, der kan gøre disse bøger mere fuldstændige og interessante.

Vi håber, at der blandt læserkredsen vil være noget at finde, og beder Dem – såfremt De mener at have et billede eller en oplysning – om at skrive til os.

Er det materiale vedrørende om Lollandsbanen, bedes De henvende Dem til: P. Thomassen, Emmasvej 2, 2820 Gentofte. Angående materiale til de øvrige bøger bedes De henvende Dem til: Ole-Christian M. Plum, Griffenfeldsgade 56, 4, tv, 2200 København N.

Vi kan endelig oplyse, at mere om udgivelsestidspunkter og priser vil følge i de næste numre af tidsskriftet.

BW/PT/OCMP

Kommende møder og udflugter

Lørdag den 2. marts 1974 kl. 10.00: Besigtigelse af anlægsarbejderne i forbindelse med Hareskovbanens indføring i Nordbanen m.v. ved Svanemøllen – under ledelse af afdelingsingeniør Aage Høilund, DSB/Anlægstjenesten for nærtrafik. Mødested: Forpladsen ud for Svanemøllen station.

Besigtigelsen finder sted **lørdag den 2. marts 1974** og ikke lørdag den 3. marts 1974 – som det fejlagtigt var annonceret i Jernbanen nr. 7–8/73 side 20.

*

Onsdag den 20. marts 1974 kl. 20.00: i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

Foredrag af overtrafikinspektør, cand. polyt. Ebbe Falk-Sørensen, DSB: DSB's langtidspanlægning af persontrafikken frem til 1985/1990.

*

Søndag den 31. marts 1974: Udflugt til Rostock med besøg i DR's lokomotivremiser og værksteder samt busrundtur i Rostock, bl. a. til de nye moderne bydele: Reutershagen og Lütten Klein.

Planen for udflugten ser således ud:

København H. (tog 321, Neptun)	afg. kl. 7.55
Warnemünde	ank. kl. 11.45
Besøg i Rostock (se nedenfor)	
Warnemünde	afg. kl. 17.45
København H. (tog 158)	ank. kl. 22.52

Efter ankomsten til Warnemünde fortsætter vi til Rostock og vi begiver os straks til stationsområdet. Mens vi er her vil der ankomme og afgå flere tog fra/til de seks bane-strækninger, der fører til Rostock.

Vi vil også få forevist værksteder samt remiser, og efter et par timers ophold her, vil den ovennævnte busrundtur finde sted. Busturen slutter i Warnemünde færgehavn.

Pris for deltagelse er:

Fra København	kr. 125,-
Fra Nykøbing FI.	kr. 85,-

Tilmeldelse sker ved senest lørdag den 16. marts 1974 at indbetale ovennævnte beløb på postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Kvitteringskuponen medbringes og ambyttes i toget med billet.

Tog 321, Neptun, standser ikke mellem København H. og Nykøbing FI. Udflugtsdeltagere fra stationerne Roskilde, Ringsted, Næstved og Vordingborg kan med tog 111, ankomst Nykøbing FI. kl. 9.20, regne med køreplanmæssig forbindelse med tog 321 i Nykøbing FI.

Bemærk: Hver enkelt deltager skal på færgen til Warnemünde hver for sig udfylde en blanket for visum til dagsophold i DDR. Den udfyldte blanket lægges i passet. Efterse hellere i Dag om Deres pas har gyldighed den 31. marts 1974.

POR

*

Onsdag den 3. april 1974 kl. 20.00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

På denne aften vil foreningens formand, politiadvokat Birger Wilcke, tale om: Slangerupbanen som privatbane. Foredraget vil blive ledsaget af forevisning af billeder fra KSB.

*

Lørdag den 27. april 1974 kl. 15.00: Ordinær generalforsamling i »Karnappen« Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K. (Se indkaldelsen på side 3).

*

Søndag den 28. april 1974: Udflugt. Nærmere oplysninger i næste nummer af tidsskriftet.

POR



Forårets udenlandsrejse, 22.5–27.5.1974

DJK's hidtil største udenlandstur bliver en udflugt til polske smalsporsbaner, og den vil finde sted i dagene fra den 22. maj (fra København ca. kl. 20.00) og til den 27. maj (hjemkomst med Østersø-ekspres ca. kl. 8.30).

Turen vil komme til at koste ca. kr. 800,- pr. deltager, og dette beløb vil dække hele rejsen incl. køje/liggevojn, overnatninger, spisning og visum.

Turprogrammet vil omfatte kørsel på 1.000 mm-sporet bane, to 600 mm baner og dele af et over 250 km stort 750 mm-sporet net. Endvidere vil der blive aflagt besøg ved kommende museumssamlinger af bl. a. 600 mm-materiel og ved en 600 mm-sporet godsbane.

Da det imidlertid vil føre for vidt her at beskrive turen i detaljer, og et vist forhåndskendskab til banerne, materiellet m.m. vil give deltagerne et større udbytte af turen, har vi besluttet at lade oplysningerne om de polske smalsporsbaner og om turen iøvrigt komme frem ad en lidt utraditionel vej:

I midten af marts måned vil Salgsafdelingen udsende et hefte, der beskriver turen i alle detaljer, og det vil også rumme oplysning om tilmelding m.v. Endvidere vil heftet

Banens stationer har fået de gamle stationsskilte af træ udskiftet med nye i hvid plastik med røde bogstaver. De gamle skilte bliver bevaret for eftertiden dels af museet i Lemvig dels af vor forening, der hermed takker banen for skiltene til vore samlinger af effekter fra danske jernbaner. I november måned fik VLTJ yderligere to svenske skinnebusser af typen Y6. De to »nye« vogne har numrene Y6 815 og 828, og Y6 828 er midlertidigt udlånt til HHJ (se ovenfor).

VNJ: I begyndelsen af november 1973 blev de første svenske skinnebusser sat i drift på Vestbanen. I første omgang drejer det sig om fire enheder, der er blevet istandsat og malet som nævnt i tidsskriftets nr. 4-5/73, side 18. På siden af vognene er der malet **Vestbanen**, der fremover vil være banens bomærke ligesom ØSJS har valgt ordet Østbanen.

Ruteskiltene på vognsiden, lige under taget, er forsynet med nye skilte, der kan vise Varde, Oksbøl, Nørre Nebel og Esbjerg. At Esbjerg er taget med, skyldes planerne om eventuelt at gennemføre visse VNJ-tog til og fra Esbjerg. Indvendig er alt det grønt-malede malet om i en lysegrå farve, og som forsøg har man i den ene motorvogn (MB 52) lagt tæppe på hele gulvet.

De fire enheder, der er istandsat og indsat i driften, er litereret således: MB 51 (ex Y6 768), MB 52 (ex Y6 780), BDS 46 (ex UBF6Y 1786) og BS 61 (ex UB 1956). BDS 46 er personvognen med pakrum, og den var udstyret som styrevogn af SJ. BS 61 er ombygget til styrevogn på banens egne værksteder.

Efter endt istandsættelse får Vestbanen yderligere tre enheder svensk skinnebusmateriel til rådighed, nemlig MB 53 (ex Y6 770), MB 54 (ex Y6 776) og BS 62 (ex UB 1945). MB 53 er under reparation, mens MB 54 anvendes som reserve for MB 51 og 52 i SJ-bemaling.

BS 62 bliver ligesom BS 61 ombygget til styrevogn.

De to motorvogne, Y6 753 og 769, er hensat for at blive anvendt som reservedelslagre for det ovenfor nævnte materiel. Foreløbig er det dog kun fra Y6 769, at der leveres reservedele.

På Vestbanen vil man nu også gå over til at styre toggangen pr. radio. Dette medfører, at der indbygges radioer i togene, og togledelsen vil få til huse på Varde Vestbanegård. Formentlig vil anlægget kunne tages i brug i løbet af 1974.

I såvel danske som svenske jernbanetidsskrifter har der været skrevet en del om, at to af de til VNJ leverede Y6-vogne har været forbyttet ved SJ. For at udrydde diverse misforståelser, skal det meddeles, at de numre, der har været anført her i tidsskriftet, har været henvisende til de numre, som var malet uden på vognene, da de kom til Danmark.

Midlertid har flere iagttagelser på vognene afsløret, at vognene er blevet forbyttet, således at Y6 769 og 770 i virkeligheden har haft numrene Y6 770 og 769. Med andre ord bliver det Y6 770, der udrangeres og Y6 769, der bliver til MB 53.

ØSJS: Fra Hads Nings Herreders Jernbane har Østbanen købt personvognene HHJ C 51 og C 52. Vognene, der er to tidligere DSB CP-vogne, kom til ØSJS den 16. november 1973.

I 1973 fik tre jyske privatbaner leveret brugt skinnebusmateriel fra Statens Järnvägar i Sverige. Østbanen har

også søgt om tilladelse til at købe noget svensk skinnebusmateriel, men endnu ligger sagen i Ministeriet for offentlige Arbejder.

Det svenske materiel, ialt fire motorvogne af typen Y6 og to styrevogne UBF6Y, skal, hvis tilladelsen til købet gives, erstatte det meget udslidte danske skinnebusmateriel på ØSJS. Materiellet vil, når Østbanens lynettetog leveres i slutningen af 1974 og i begyndelsen af 1975 – jævnfør Jernbanen nr. 3/73, side 22 – kunne indgå som nedbrudsreserve for disse tog.

Har man besøgt Østbanen for nylig, kan man kun håbe, at banen får lov til at købe Y6 779, 781, 824 og 834 samt UBF6Y 1783 og 1784, som det er planlagt at købe. De syv Scandia-skinnebusser, de fire Sp-vogne og de tre Sb-vogne, der klarer personbefordringen på banen, synes alle at være slidt op efter at have kørt adskillige år længere end deres oprindelig beregnede levealder.

Tokkerup station er udbudt til salg efter der er opsat trinbrætskur på perronen.

I eftersommeren fik Østbanen to nye Volvo-rutebiler, der ligesom de to, der leveredes i 1972, er malet i banens nye farver. Endvidere har banen købt en ny Volvo-lastbil. Med anskaffelsen af de ovennævnte rutebiler og lastbilen blev en Leyland-bus og en Bedford lastbil, der var blevet overflødige, solgt til en autoophugger.

Også på Østbanen har man nu afskaffet de edmonsenske billetter mellem banens stationer. Ændringen fandt sted den 1. august 1973, hvor man gik over til at anvende Almex-billetter såvel i togene som på stationerne.

*

»Privatbanere« redigeres af Ole Christian M. Plum. (Visse informationer skyldes Poul Andersen og Georg Schmidt).

Foreningsnyt

Medlemskontingentet 1974

Med »Jernbanen« nr. 7-8/73 fulgte et giroindbetalingskort, der – om det ikke allerede er sket – bedes benyttet til indbetaling af kontingentet for 1974. Kontingentet andrager – i henhold til beslutning på generalforsamlingen den 29. april 1973: Kr. 40,- for medlemmer under 18 år (den 1. januar 1974) dog kr. 30,-.

Det vil være en stor hjælp for kassereren, hvis De husker at påføre Deres medlemsnummer – det er påført det udleverede stamkort.

Ligesom de tidligere år tillader vi os at gøre opmærksom på, at De også gerne må benytte giroindbetalingskortet til at indsende gaver på til foreningen. I 1974, der synes at komme til at stå i prisstigningernes tegn, vil vor forenings kasse sikkert få hårdt brug for eventuelle frivillige bidrag.

Bogudgivelser i 1974

I foreningen er det planen, at udsende et antal bøger om jernbaner i 1974. Først og fremmest vil der af Birger Wilcke og P. Thomassen blive udarbejdet en bog om Lollandsbanen i anledning af banens 100 års jubilæum. I forbindelse med denne er det planen senere på året at udgive en bog om materiellet på Lollandsbanen.

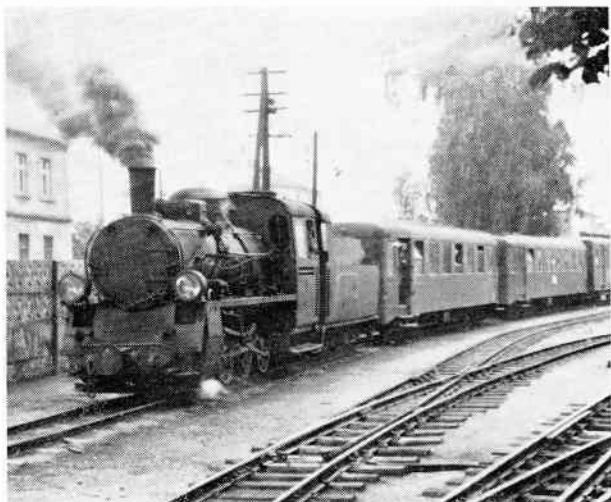
indeholde artikler om de baner, vi vil besøge, om polsk smalsporsmateriel, om sporveje m.m.

Hefter bliver på ca. 20 sider i format A 4, illustreret med fotos, tegninger og kort. Indtil den 15. marts 1974 vil det kunne bestilles til en pris af kr. 7,-. Efter denne dato vil heftet koste kr. 10,-.

Købet af hefter er naturligvis ikke ensbetydende med tilmelding til turen, og også de, der ikke ønsker at deltage i rejsen, vil kunne få glæde af heftets mange oplysninger.

Heftet bestilles ved at indsætte ovennævnte beløb + 0,90 kr. til porto på postgirokonto 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4, tv, 2200 København N. På talonen til modtageren skrives »Polen 74«.

John Poulsen/OCMP



PKP-smalsporstog (750 mm) med standard materiel afgår fra Opalenica, 1969. Foto: John Poulsen

DJK's midtjyske afdeling

Onsdag den 27. februar 1974 kl. 19.30 afholdes afdelingens generalforsamling på Højskolehjemmet, 8900 Randers. Indkaldelse er udsendt til medlemmerne i afdelingsområdet.

Fredag den 29. marts 1974 kl. 19.30 i restaurant »Palæ«, Sct. Mathiasgade 78, 8800 Viborg.

Vi mødes og udveksler de sidste nyheder. Dernæst vises der film og dias. Medlemmerne må gerne medbringe egne billeder. Endelig afholdes der auktion.

Ved mødet kan der købes kaffe, te, øl, sodavand m.m.

UA

Arbejdsho'det på Frederiksberg station

Arbejdet med skovvognen nærmer sig sin afslutning. I løbet af 1973 er det meste af malingen inde i vognen skrabet af, og udvendig er enkelte bulede plader rettet ud og rustbehandlet.

I alt har vi arbejdet ca. 400 timer, men der er endnu et stykke vej igen, så der er stadig brug for mere arbejdskraft, hvis vognen skal køre på Museumsbanen til sommer.

Når vejret bliver lidt mere tørt og stabilt, skal hele vognen males og ny indmad sættes i – hertil kan vi godt bruge en snedker og/eller tømrer til at hjælpe os.

Hvis nogen i foreningen i nærheden af København har adgang til et transportabelt sandblæsningsudstyr, som vi eventuelt kan låne til brug for afrensningen af undervognen, hører undertegnede gerne derom.

Oplysninger om arbejdet fås hos: Finn B. Paulsen, Naksøvej 62 A, 2500 Valby, tlf. (01) 46 22 55 (bedst kl. 17-19, eller lørdage inden kl. 9).

Normalt arbejdes der lørdage fra ca. kl. 10.

fbp

Penneven

16 årig japansk gymnasiast vil gerne korrespondere på engelsk med jævnaldrende dansk jernbaneentusiast bl. a. med henblik på udveksling af billeder, især af damplokomotiver.

Kontakt venligst: Torben Nielsen, Bellahøjvej 6, øst, 4, th, 2700 Brønshøj.

Damplokomotiver i energikrisen

Energikrisen har forårsaget en stigende efterspørgsel på damplokomotiver, der kan anvendes som stationære dampkedler ved fabriksanlæg.

Både Helsingør Jernbaneklub og Dansk Jernbane-Klub har fået henvendelser fra fabrikker, der ønskede at leje foreningernes damplokomotiver. Således har der været plan om at udleje HV 3 til bryggeriet Thor i Randers, og HgJK's ØG 1 til Odense Marcipanfabrik.

To andre damplokomotiver er allerede kommet til ære og værdighed som dampleverandører ved danske industrivirksomheder. Det drejer sig om DSB damplokomotivet R 959, der er blevet købt af Albani i Odense.

Det andet lokomotiv er en svensk S-maskine, nr. 1280, der er kommet fra Sverige til Frederikssund i slutningen af december 1973. Den er solgt til A/S CO-RO Essensfabrik.

OCMP

Bog anmeldelser

Frank Stenvall (red.):

Nordens Järnvägar 1972.

120 sider, ca. 240 ill., inøb.

Frank Stenvalls Förlag, Ma'mö 1973.

Salgsafdelingens pris: D. kr. 41,00.

Det er nu femte gang, at Frank Stenvall kan glæde Nordens jernbaneentusiaster med sin udmærkede billed-årbog.

Der skete en del ved de nordiske jernbaner i 1972 – SJ udrangerede sine sidste damplokomotiver – I Danmark fejrede jernbanerne 125 års jubilæum, Vallensbækbanen åbnedes og DSB indførte et nyt design-program. – I Norge nedlagdes Sulitjelmabanen. – I Finland indførtes særlige »special-eksprestog«.

Udover materielfortegnelserne, der i hvert fald for Danmarks vedkommende ikke er helt fejlfri, har det nok først og fremmest været de mange pragtfulde billeder, der har gjort bogserien så populær. Det er derfor kedeligt at konstatere, at billedkvaliteten, især for Danmarks vedkommende, er dalet noget i forhold til de tidligere år. Der er ret dårlige billeder fra VGJ, af HTJ's blandettog, der snart har optrådt nogle gange, og fra et par udflugter.

Enkelte billeder er ikke særlig typiske, f. eks. et billede af en Bns-vogn under kulbroen på Godsbanegården.

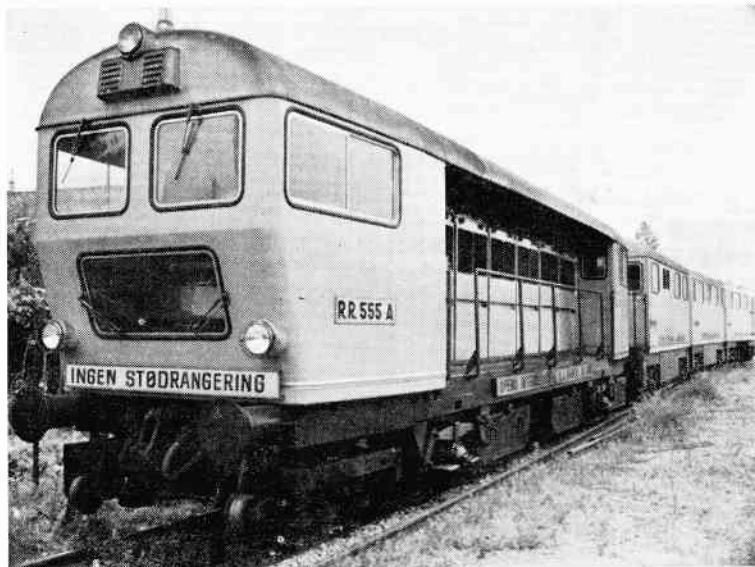
Afsnittet om Danmark omfatter 28 sider, heraf bl. a. en dobbeltside om Vallensbækbanens indvielse. Selvom bogen er en jernbanebog, savner man en omtale af nedlæggelsen af Københavns sidste sporvejslinie, især da et billede fra Nørrebro station med sporvogn og gammelt S-tog kunne have givet mulighed for omtale af både linie 5's nedlægelse og af benyttelsen af gammel S-togs materiel på F-linien.

Naturligvis er »Nordens Järnvägar 1972«, på trods af disse skønhedsfejl, stadig en dejlig bog, men det er altid trist at se kvaliteten dale i en af de desværre få kvalitetsbetonede bredt anlagte bogserier om jernbaner.

John Poulsen

Speno International S. A.

GENEVE



Over 100 millioner meter spor i Europa er nu blevet rektificeret med Speno slibetog.

nyt slibetog RR 325/555

Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENDSEN A/S

Amaliegade 10 - DK 1256 København K - Tlf. (01) 14 85 00



Ole Winther Laursen:

Sporveje i Europa.

154 sider, ca. 170 ill., indb. kr. 59,25.

J. Fr. Clausens Forlag, København, 1973.

O. W. Laursens bog »Sporveje i Europa« er spændende læsning for både sporvejs- og jernbane entusiaster. Forfatteren har i løbet af tyve år besøgt over 100 europæiske sporveje, hvoraf mange ikke længere eksisterer. Bogen former sig nærmest som en billedkavalkade, fulgt af korte rids om de enkelte sporvejes historie og underholdende miljøbeskrivelser. Bogen behandler samtlige vesteuropæiske lande, mens øst-europa kun er repræsenteret ved DDR, Polen og et lille afsnit om Jugoslavien.

Praktisk set skæmmes bogen lidt af en del trykstavefejl, en inkonsekvent og temmelig forvirrende tegnsætning og en ikke altid lige hensigtsmæssig lay-out. Endelig er der et par steder fejl i de tekniske oplysninger (hvoraf der iøvrigt ikke er ret mange), f. eks. var Madrids bogievogne ikke PCC-vogne.

En vis inkonsekvens i forfatterens linie bør også kritiseres: O. W. Laursen beklager ofte nedlæggelser af sporveje, dels fordi han finder, at sporveje er et charmerende træk i bymiljøet, og desl fordi sporveje i større byer har mange trafik- og miljø-mæssige fordele.

At det første er korrekt viser mange af bogens dejlige billeder, men det sidste får lov til at stå temmelig uformidlet, når der i bogen kun er 3 billeder af virkelig moderne sporvogne, alle fra Vesttyskland.

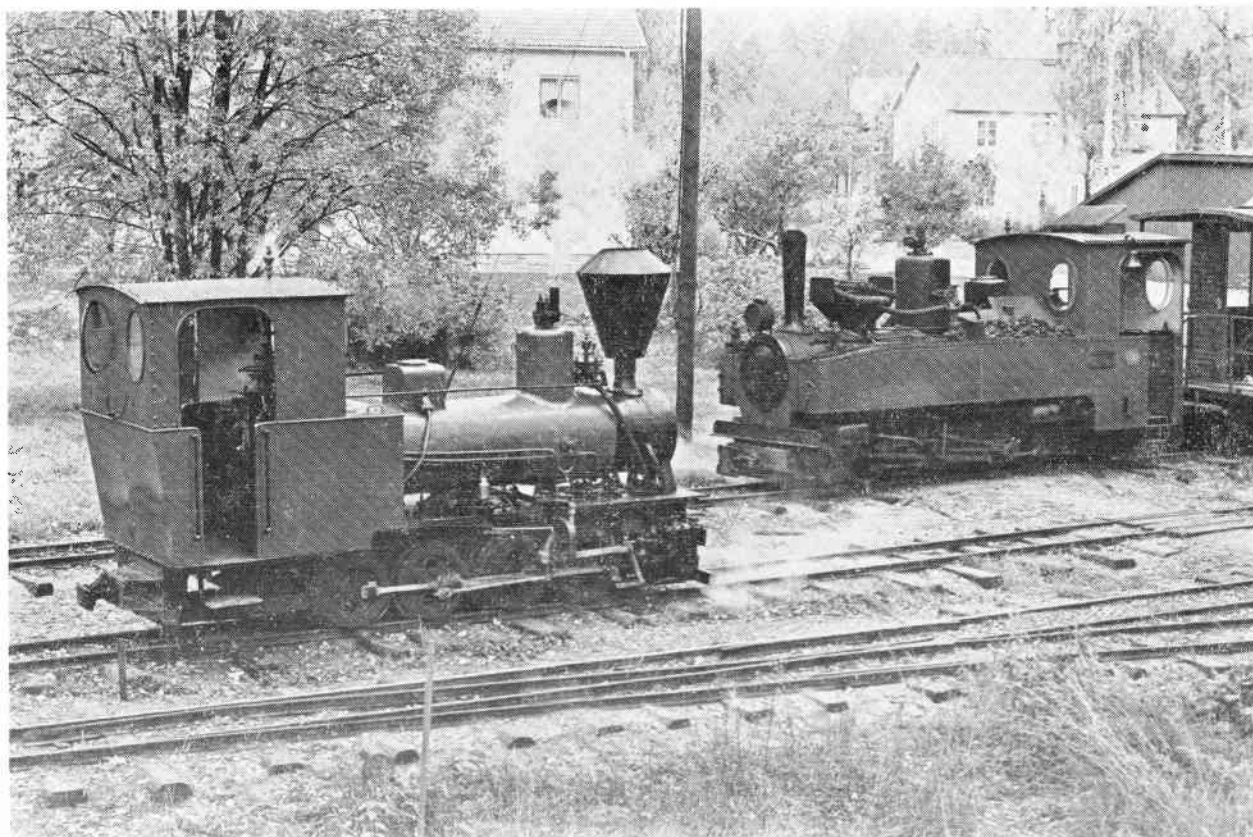
Imidlertid kan bogen dog varmt anbefales som en billedkavalkade om den klassiske europæiske sporvej, der stort set forsvandt i 1960'erne.

john poulsen

SALGS  **afdelingen**

Tilbudsliste nr. 15

Omkring den 25. marts 1974 udsendes Salgsafdelingens tilbudsliste nr. 15. Også denne gang vil De kunne finde adskillige interessante tilbud, der kan friste enhver jernbaneentusiast. Tilbudslisten fås ved at indsende 1,20 kr. i frimærker til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 9, 4, tv, 2200 København N.**



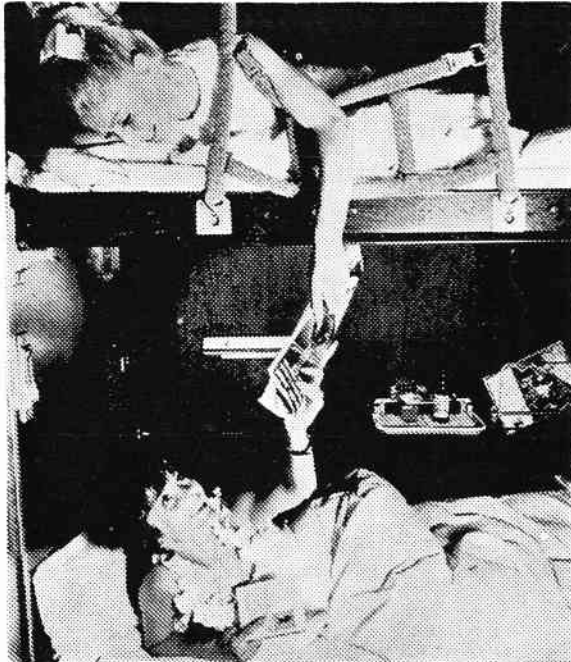
Søndag den 30. september deltog 35 af foreningens medlemmer i en udflugt til Ohs Bruk's Järnväg i Sverige. Ved banen har man lige færdigrestaureret banens andet damplokomotiv, Mormor. Her ses begge lokomotiver, Mormor og Emfors i Ohs.
Foto: Ole-Chr. M. Plum



Et utal af mennesker tog søndag den 14. oktober afsked med dampdriften på Faxe Jernbane. Over 200 medlemmer af DJK og Østsjællandske Jernbaneklub deltog i udflugten med Østbanens diesellokomotiv fra København til Stubberup. Her var der arrangeret afskedskørsel med damplokomotivet FJ nr. IV, og efter en fornøjelig eftermiddag sættes det endelige punktum for kørsel med damplokomotiver på FJ. Her ses FJ nr. IV med tog på vej op fra bruddet.
Foto: Ole-Chr. M. Plum

Tag bilen med i toget – De sparer mindst to feriedage

Flere og flere vælger sikkerhed og afslapning når de rejser - send bilen med toget og De har den sikkert på feriestedet.



... og her er et særtilbud

Auto-Traum-Express

Hamburg-Altona/München eller omvendt

1 personbil uanset størrelse inkl. 2 passagerer

Pris for enkeltrejse

Pris for tur/retur

1. kl. 2. kl.

1. kl. 2. kl.

310 DM 235 DM

530 DM 380 DM

(Sove- eller liggepladser er ikke inkluderet)

For yderligere medrejsende betales almindelig pris.

Alle oplysninger om billetpriser og køreplaner kan De få hos de autoriserede rejsebureauer og hos automobilklubberne.



Deutsche Bundesbahn

Generalvertretung für Dänemark und Norwegen
Vester Farimagsgade 1/472 . 1606 København V.