

jernbanen

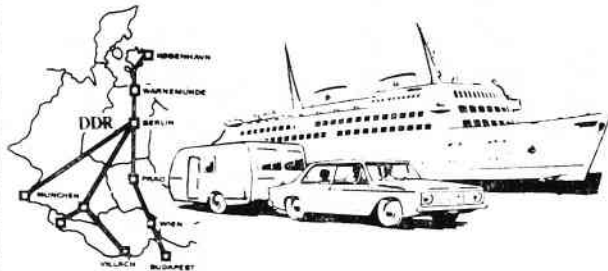
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **4**
SEPTEMBER 1974

GEDSER-WARNEMÜNDE den korteste vej til syden



Deres fordele:

- Knap 2 timers overfart men rigelig tid til et lækkert måltid.
- Overfartspris for en bil incl. fører kun 49 kr. enkelt og 69 kr. t/r.
- Gode veje i skønne landskaber.
- Ingen kødannelser på motorvejene.
- Med garanti hotelplads, når De i forvejen har bestilt en ABC-rejse i DDR eller arrangementet »Til syden« hos Deres rejsebureau.
- Som bilforsikring benyttes »det grønne kort«.

Fartplan

Gedser afg. 1.15 9.50 15.10 20.15a)
Warnemünde afg. 3.45 12.25 17.40 22.45a)

a) Kun to. i perioderne 30/9-73-25/5-74 og 29/9-74-24/5-75
Kun to., fr. og so. i perioden 26/5-28/9-74

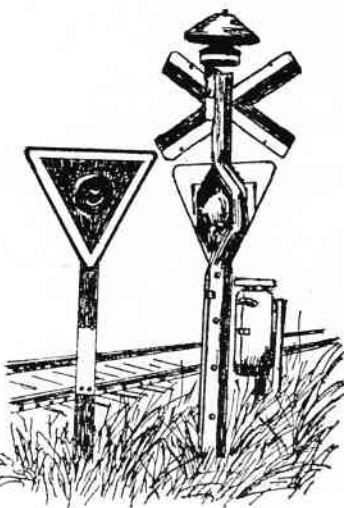


DDR's TRAFIKREPRÆSENTATION
Vesterbrogade 84, 1620 København V.
Telf. (01) 31 22 21

Bandholm Maskinfabrik A/S

Brdr. Nielsen

Bandholm - Tlf. (03) 88 80 06



Privat- banerne Hillerød

Gribskovsbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane

NYLIGT HJEMKOMNE BØGER:

Else-Marie Boyhus

Sukkerroer. 100 år på Lolland-Falster

182 s. 69 fot. 7 tegn. & tekstill. Kr. 40,00

Kenneth J. Cook

Swindon Steam 1921-1951

En værkstedsingeniør's memoirer. 174 s. 13 tegn. + 68 fot. Indb. Kr. 55,25

A. E. Durrant

PNKA Power Parade

De nuværende over 70 typer indonesiske damplokomotiver fra Bt, 1Flt til 1DDo på 3 sporvidder, mest 3' (1067 mm). 100 s. 92 fot. 74 diag. Kr. 35,00

Eisenbahn-Jahrbuch 1974

Artikler om Ukraines baner, Bw Neustrelitz, VEB Bautzen, tyske postvogne 125 år, smalspor i Harzen. 176 s. 185 fot. 46 ill. Kr. 45,75

John Marshall

Metre Gauge Railways in South and East Switzerland

262 s. 32 fot. 53 tegn. af rullende materiel, broer etc. 30 linjeprofiler. 30 kort. Kr. 112,00

Jørgen Svarer

A/S Dampskibsselskabet Ærø 1874-1974

Ruter & Skibe. 24 s. 13 fot. Kr. 14,00

H&SE

dansk og
udenlandsk
boghandel

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



ØRESUNDSBÅDENE



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) Ørdrup 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:

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

DJK's nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Alborg.
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-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 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. 4 - 1974

14. årgang

Redaktorer:

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

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

Annonceekspedition:

Otto Danielsen,
Geffionsvej 5 B, 3060 Espergærde.
Tlf. (03) 23 18 60.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Hul i hovedet

Samfundsøkonomisk er forhøjelsen af DSB's takster, Finansudvalget vedtog i går (22/8), simpelt hen hul i hovedet.

Det kan naturligvis være et vældig sundt princip, at også offentlige virksomheder skal køres rentabelt – d.v.s. uden underskud. Men principtrykkeriet kan blive for tåbeligt og stivsindet.

Lige nu har DSB alle tiders chance for at generobre en virkelig solid bid af det transportmarked, som privatbilerne gradvis huggede fra banerne op gennem de glade tressere. Sker det, vil det være en enorm fordel for hele det danske samfund. Dels fordi baner og banemateriel koster mindre i vedligeholdelse end veje og bilpark. Dels fordi bane-transport energi-økonomisk set er ti gange billigere pr. passager end privat bil-transport.

Hvis en stor privat virksomhed stod med de penge-ressourcer i ryggen, der skulle til, så ville den lyn-snart udnytte en sådan situation til at skaffe sig endnu bedre fodfæste gennem bedre service og fremfor alt endnu lavere priser. For det er nu engang i tider med medvind, man skal investere. DSB har pengeressourcer i ryggen, der kan få selv ØK og A.P. Møller til at blegne af misundelse. Men i stedet for at bruge en smule af disse ressourcer på en sådan aktiv indsats, mens tid er, har Finansudvalget holdt fast ved et princip – som det endda i parentes bemærket villigt glemmer i så mange andre sammenhænge.

Befolkningen sparer intet på sagen. For det DSB-underskud, der ikke betales via skatten, betales via billetterne. Dermed får priser og pristol endnu en tand opad. Mens DSB's chancer for nogen sinde at komme til at køre med overskud er blevet mindre.

Hul i hovedet fra A til Z. Altsammen i en misforstået efterabning af det private erhvervslivs rentabilitetsprincip på et tidspunkt, hvor enhver sund forretning ville give en god vind i rentabiliteten på kort sigt.

Det er ikke så ofte, dagbladene bringer positive ledere om DSB – ovennævnte bragt i „BT“, den 23. august, er en undtagelse – så fik De – eller trafikministeren – ikke læst den, så er chancen her nu.

Vort forsidebillede:

DSB's »prestige-tog« er TEE »Merkur« lidt syrligt blevet kaldt – passagerantallet har dog gjort alle skeptikere til skamme. »Merkur« ses her i vestenden af Tåstrup station (fremført af Mx 1009 – visse dage er trækraften My eller Mz).

Foto: K. E. Jørgensen

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

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I april 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 1442-1445 (stationering: Driftsdepotområde København). (Lokomotiverne blev overleveret til DSB i Helsingør den 1. april, 6. maj, 6. maj og 20. maj – derudover er Mz 1446 afleveret den 2. juli).

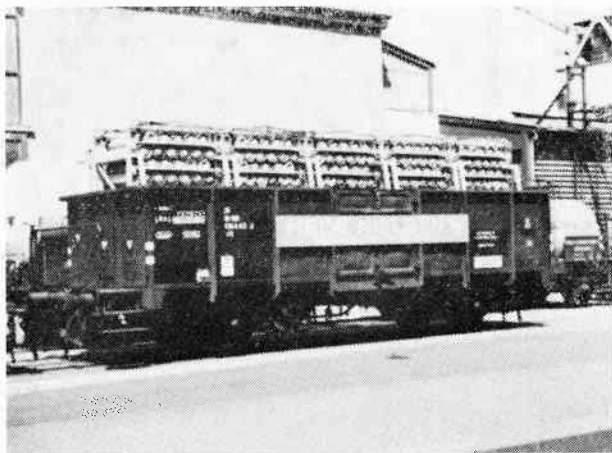
Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 1 stk. elektrisk 2-vognstog, litra Mm/Fs 7794/7294.

Diesel-hydraulisk rangerlokomotiv Mh 349 er overflyttet – og diesel-elektriske motorvogne Mo 1871 og 1878 (lån) er returneret fra Driftsdepotområde København til Driftsdepotområde Århus.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 10 stk. personvogne (1. klasse), litra A 18-84 015 – 18-84 024 (stationering: Sjælland og Lolland-Falster) samt 50 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 274 – 211 5 323. Fra »Værkstedet i Nyborg« er leveret 1 stk. beholdervogn (privatejet: »Chr. E. Rothe & Co.«, Glostrup): 070 0 600 (tidl. litra Gs) og 1 stk. maskinkølevogn (privatejet): »Fynsk Mælk A/S«, Odense): 084 4 101 (tidl. litra lbps).

11 stk. personvogne Cle 82-25, 674-679 og CII 29-26, 485, 632-635 samt 1 stk. postpakvogn Pmh 90-68 701 er overflyttet fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«. (De i »Jernbanen«, nr. 3/74 – side 13 nævnte to Personvogne er stadig stationeret: »Sjælland og Lolland-Falster« men har »Værkstedssområde vest« (Århus)).

»Stationeringslisten («Jernbanen», nr. 1/74) og oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1974« («Jernbanen», nr. 3/74) kan å jourføres efter ovenstående.



Åben godsvogn, litra Fk (tidl. litra E) – en af tre vogne indrettet med stativer for anbringelse af brintflasker (vognene disponeres af »Hede Nielsen A/S«, Horsens).

Foto: K. E. Jørgensen

Pr. 30. juni bestod vognparken af:

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

141 stk. post- og rejsegodsvogne. I april kvartal er ikke sket nogle ændringer.

6144 stk. lukkede godsvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 50 vogne (Hbis) – og en afgang på 2 vogne (Gs/lbpls ombygget til private vogne).

3219 stk. åbne godsvogne. I april kvartal er sket en afgang på 79 vogne (Elo). (3 stk.: E 500 0 032, 052, 130 har skiftet litra til Fk 650 0 032, 052, 130 i forbindelse med montering af stativer for anbringelse af brintflasker (til disposition for »Hede Nielsen A/S«, Horsens for kvælstoftransporter)).

559 stk. tjenestevogne. I april kvartal er sket en tilgang på 12 vogne: Nr. 1200-1211 »Skinnetransportvogne« (tidl. litra Elo) (Bafd) – og en afgang på 4 vogne: Nr. 141, 431, 434 (kørekran og løbevogne – Mafd), nr. 797 (Mafd). (Fortegnelsen over »DSB tjenestevogne« (pr. 31/3 1973) («Jernbanen», nr. 3/73) kan å jourføres efter ovenstående).

641 stk. privatejede godsvogne (samt 7 stk. godsvogne lejet hos DSB = Ucs-vogne, midlertidig nummereret 092 0 100 – 092 0 106, lejet af »Phoenix A/S«, Vejen). I april kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: 070 0 600 (»Chr. E. Rothe & Co.«), 084 4 101 (»Fynsk Mælk A/S«) – og en afgang på 2 vogne: 022 0 065 (»N. Jøker«), 095 0 961 (»Teknologisk Institut«). (3 stk. beholdervogne: 070 1 219, 220, 226 tilhørende »Gulf Oil A/S« er overtaget af »Cheminova A/S«, Lemvig: 070 1 151 – 070 1 153 (hjemsted: Vemb)). (Fortegnelsen over »Private vogne – optaget i DSB vognparken« (pr. 31/3 1973) («Jernbanen», nr. 3/73) kan å jourføres efter ovenstående).

★

Mz 1446 overleveredes til DSB i Helsingør den 2. juli. Hermed er samtlige tyve Mz-lokomotiver af 3. serie leveret, og DSB råder herefter over 150 stk. diesellokomotiver til brug for strækningsskørsel. Mz 1443 og 1446 er allerede hos NOHAB udstyret med el-varmeaggregat (A.E.G.), de øvrige atten vil blive forsynet med aggregat på et senere tidspunkt, antagelig i »Centralværksted København«.

»Centralværksted København« monterer p.t. ITC-udstyr i My-lokomotiver, 31 stk. My-lokomotiver er hidtil (1. september) forsynet med ITC-udstyr, og når monteringsarbejderne er afsluttet, råder Driftsdepotområde København over i alt 48 stk. diesellokomotiver (inkl. ti Mx-lokomotiver) til brug for regionaltrafikkens styreledningsstog. Værkstedet har indtil nu (1. september) indbygget rangerradio (af ny type) i 64 stk. rangerlokomotiver, litra Mh. Programmet omfatter samtlige Mh-lokomotiver. Lokomotiver med ranger-radio anvendes i første række på »færgestationerne« Korsør, Nyborg, Rødby Færge og Helsingør samt på København H. og Gb. Værkstedet forsyner endvidere S-togsmateriellet af ny type (fr.o.m. 6. levering) med radio (anbringes i motorvognene) og HKT-udstyr (anbringes i styrevognene). Hidtil (1. september) er 133 enheder forsynet med mobile HKT-anlæg og 162 enheder er forsynet med radioanlæg.

I april kvartal er der i »Centralværksted Århus« moderniseret toogtyve B-vogne (20-84, 035, 045, 046, 060, 061, 068-071, 080, 081, 083, 085, 087, 092, 095, 097, 101, 103, 119, 126, 127) i det såkaldte »up-to-date« moderniseringsprogram. Derudover er to B-vogne (20-84, 110, 132) og elleve Bk-vogne (85-84, 012, 013, 018, 019, 024, 028, 030-034), der kun var moderniseret i det »ydre«, af »Værkstedet i Nyborg« og »Filialværkstedet i Mølleengen« bragt op til endelig standard (3-pladssofaer, nye gardiner, nye farver, ny indvendig beskiltning m.v.). Ved udgangen af juni måned befandt der sig i værkstedet 27 stk. B-vogne (og 2 stk. BDg-vogne (82-64, 206, 207), hvorpå ombygningsarbejdet var indstillet). I april kvartal er der i »Centralværksted København« moderniseret fem A-vogne og én Bf-vogn – ved udgangen af juni måned befandt der sig i værkstedet – syv A- og to Bf-vogne (»up-to-date« moderniseringsprogrammet). I april kvartal er der hos »Scandia-Randers A/S« moderniseret ni AB-vogne (39-80, 010-014, 016-019).

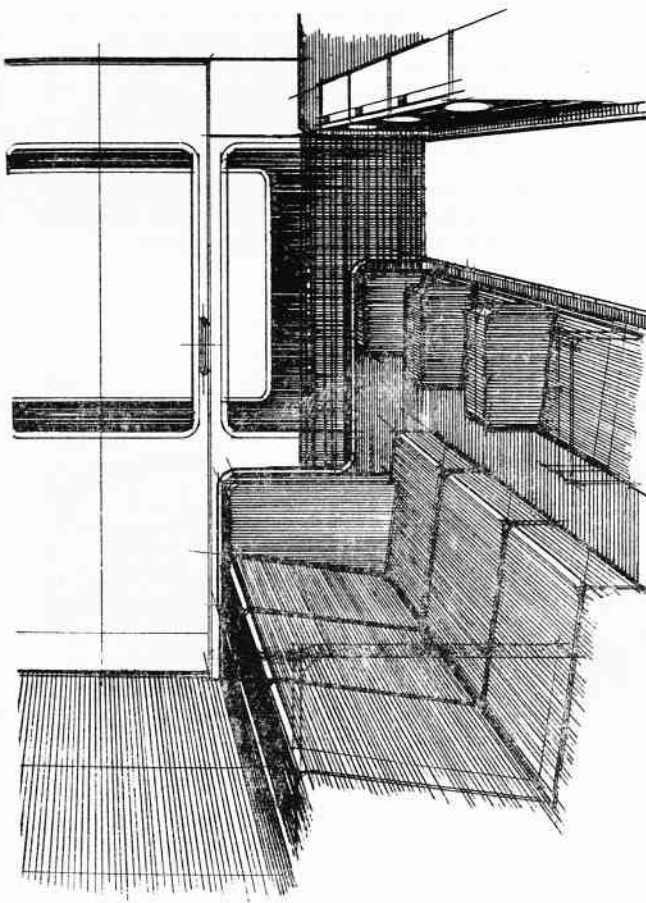
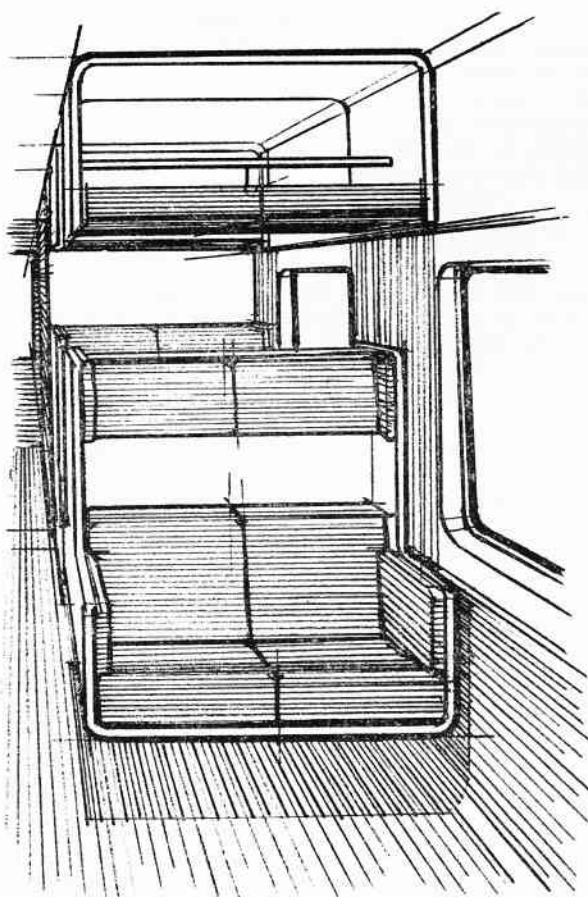
En indvendig opfriskning af de 7 stk. S-togs styrevogne, litra Fs, nr. 7001-7007 (tidligere 1. klasse – litra As) er påbegyndt. Sofaerne ombetrækkes med det smal-stribende brunmelerede møbelstof, der nu er standard i 2. klassemateriel, og som også anvendes i S-togsmateriel fr.o.m. 12. levering (Mm 7783/Fs 7283 og flg.). Samtidig ændres fordelingen af antallet af pladser for rygere og ikke-rygere i overensstemmelse med DSB-ledelsens vedtagelse, hvilket medfører, at de nævnte vogne får én perron og én afdeling for rygere (16 pladser) og én perron og to afdelinger for ikke-rygere (40 pladser); øvrige Mm- og Fs-vogne får én perron og én afdeling for rygere (20/17 pladser) og to perroner og tre afdelinger for ikke-rygere (45/40 pladser) (pladsantal før brøkstregen = antal pladser i vogne af 6.-11. levering – pladsantal efter brøkstregen = antal pladser i vogne af 12. levering).

Antallet af personvogne med udvendig bemaling efter nyt design vokser støt. Ikke alene de moderniserede standardpersonvogne (pr. 1. september: 10 A, 10 AB, 70 B og 25 Bk), de senest fra »Scandia-Randers A/S« leverede vogne (14 An, 30 Bns, 50 Bn og 10 A), men også de 13 Ag-vogne fremtræder nu i den nye røde farve. For tiden letmales også de af de moderniserede Bf-vogne, der oprindeligt forlod værkstedet brunmalede. Det er på et senere tidspunkt meningen at letmale 25 brune Bn-vogne (de først leverede) og samtlige ABg-, Bg-, Bgc- og BDg-vogne, d.v.s. samtlige vogne med gummivulstovergang. En BDg-vogn 62-64 203 fremtræder dog allerede korrekt »designmæssigt« lakeret – og derudover er to Bfh- (27-61, 341, 343), én Bgh- (29-63 114) og de fem Buh-vogne rødslakerede – ingen regel uden undtagelse).

Efter at antallet af Mo-vogne, der er stationeret i Driftsdepotområdet København, er faldet til 37 stk., har Depotværksted Helgoland kunnet overtage vedligeholdelsen af Ardeli- og Köf-traktorer fra Depotværksted København Gb. Depotværkstedet har endvidere kunnet påtage sig dagligt at foretage udvendig rengøring af et antal personvognstammer, indtil det ny mekaniske vognvaskeanlæg, der skal indrettes på Helgoland stationsplads, kan tages i brug – hvilket nu påregnes at ville ske i midten af 1975.

Det er besluttet at montere A+B-styreledninger (for kørsel med Mo-vogne) i ti Bn-vogne (nyt litra: Bno) af den serie (3. serie), »Scandia-Randers A/S« påbegyndte aflevering af i slutningen af august måned. Vognene skal benyttes som »mellemvogne« i Mo-tog på Frederikssundbanen fra

Interiør af fremtidens personvogn – se »Jernbanen«, nr. 2/74 – side 13.



sommeren 1975 – den eneste »komfortforbedring«, der p.t. kan bydes på, på denne banestrækning. (Målsætningen på lidt længere sigt er – kørsel med (Mx) ITC-styrelednings-tog; det undersøges også for tiden, om der kan etableres enkeltsporet »primitiv« elektrificering af strækningssafsnittet Ballerup-Måløv).

★

Anlægsarbejderne i Herning stations vestende (se »Jernbanen«, nr. 7-8/73 – side 15), som følge af anlæg af en ny aflastningsgade, er afsluttet for DSB's vedkommende, efter at Skjernbanens nye spor mellem km 71,70 og km 72,55 (paceret i endeligt (sænket) trace) kunne tages i brug den 6. juni.

Et nyt underføringsanlæg for Helsingørmotorvejen (ved Mørdrup) på Nordbanen mellem Kvistgård og Snekkersten blev taget i brug den 21. maj. Overkørsel nr. 80 på Frederikssundbanen mellem Stenløse og Ølstykke kunne nedlægges den 29. maj i forbindelse med ibrugtagningen af et nyt underføringsanlæg for Frederikssundsvejen.

I forbindelse med anlægsarbejderne ved Svanemøllen station forlagdes 3. hovedspor (nærtrafiksporet for køretningen Østerport-Hellerup – se iøvrigt bilaget til »Jernbanen«, nr. 7-8/73, plan 5) mellem km 6,0 og km 6,3, den 30. juni, for at give plads for anlægget af den tunnel, der skal føre det udadgående Hareskovbanespor under Nordbanesporene. Svanemøllen stations nye ekspeditionsbygning, de to trappehuse med tilhørende gangbro er under opførelse, den fremtidige perron for de udadgående Hareskov- og Nordbanespor er fuldført, og den gamle ekspeditionsbygning er nedrevet.

★

Enmandsbetjening af S-tog forventes indført i løbet af 1975. Elektroførereren skal således varetage togførerens opgaver, bl. a. overvåge passagerudvekslingen og afgive trillefløjtesignal. S-togenes førerrum indrettes derfor med udstyr, så elektroførereren automatisk kan afgive trillefløjtesignal, foretage dørlukning og løsning af bremses samt igangsætte toget fra begge sider af førerrummet. På visse stationer med krumme spor og perroner vil der ud for togenes standsningssteder blive opstillet TV-skærme, som viser den de af toget, der ikke kan ses direkte fra førerrummet. Med henblik på at finde frem til det bedst egnede TV-udstyr er der som forsøg opstillet TV-skærme af forskellige fabrikater på Sydhavn, Langgade og Jyllingevej stationer. Elektroførerne foretog en vurdering af TV-skærmene i en periode i juli.

Et nyt strækningssikringsanlæg for strækningen Sulsted-Brønderslev blev taget i brug den 10. juli, hvorefter såvel strækningen som Brønderslev station fjernstyres fra FC Ålborg. Den sidste del af FC Ålborgs nordlige »fjernstyringsområde« (strækningssafsnittet Brønderslev-Hjørring – inkl. nyt relæsikringsanlæg for Vrå station) vil antagelig kunne tages i brug inden dette års udgang.

★

Rette!ser: I »Jernbanen«, nr. 3/74 side 17, venstre spalte, 17. linie f.n.: Støvring rettes til »**Støvring**« (fejlagtig ikke trykt med fed type); i samme spalte, 4. linie f.n. ændres ordlyden til: »Marrebæk (stadig kun »banetjeneste-side-spor«). Meddelelsen på side 18 om genoptagelse af kørsel med persontog på strækningen Vojens-Haderslev By er ikke korrekt – trafikken vil også i vinterkøreplansperioden 1974/75 blive afviklet med DSB-rutebiler.

★

»DSB« redigeres af Erik B. Jensen.

Veteranbanernes lokomotivmandsuddannelse

Af E. Hedetoft

Efter næsten 5 års arbejde med denne sag er der nu opnået et godt og brugeligt resultat.

I de år, der er gået, har mange spurgt efter resultater, men det har ikke været muligt at fremkomme med noget for nu, hvor det endelige resultat foreligger.

Sagen opstod således (dette fortælles for at undgå myte- og navnlig rygte-dannelser): I henhold til lov nr. 76 af 13. marts 1969 meddelte ministeriet for offentlige arbejder Mariager kommune tilladelse til en veteranbane fra Mariager til Fårup station.

I tilladelsens § 7 står flg.: »Personale, der betjener damplokomotiver, skal være i besiddelse af kedelpassercertifikat«.

Ministeriet må imidlertid have haft alvorlig tvivl om, det nu var rigtigt, for i brev nr. 1211 E af 25. juni 1969 skrives flg.: »— For så vidt angår den i tilladelsens punkt 7, stk. 1, fastsatte bestemmelse om, at personale, der betjener banens damplokomotiver, skal være i besiddelse af kedelpassercertifikat, skal man bemærke, at det kan være tvivlsomt, om dette krav følger af bestemmelserne i lov nr. 226 af 11. juni 1954 om almindelig arbejderbeskyttelse § 27. Dette spørgsmål vil man optage til drøftelse med arbejds-

ministeriet. Indtil en endelig afklaring heraf er tilvejebragt, vil man efter derom modtaget særskilt indstilling være villig til at tage under overvejelse, om nævnte krav måtte kunne fraviges for bestemt angivne personer med dokumenteret erfaring i betjening af damplokomotiver«.

Sagt på mere moderne dansk kunne »man« søge om, at en lokomotivfører kunne få lov til at køre lokomotiv om søndagen.

For at komme ud af dette helt uholdbare og for at kunne påbegynde uddannelse af nye folk fremsendte MHVJ den 15. februar 1970 en ansøgning til ministeriet for offentlige arbejder med forslag til nogle regler, der kunne anvendes ved lokomotivmandsuddannelsen.

Trods et utal af henvendelser og forhandlinger i departementet lykkedes det *ikke* at få et svar fra ministeriet på vor ansøgning.

I dag ved vi, at tre love har måttet ændres, ligesom der har været et utal af forhandlinger om afgivelse af tilsynsret eller -pligt fra en instans til en anden.

Endelig den 7. december 1973 modtog MHVJ fra ministeriet brev E 1374. Heri hedder det bl. a.: »— Fra Mariager-Handest-Veteran Jernbane, som efter nærmere aftale udnytter ovennævnte tilladelse, har man med skrivelse af 15. februar 1970 modtaget et andragende om lempelse af

det nævnte krav, således at der åbnes mulighed for, at betjening af damplokomotiver også kan foretages af personer, som ikke er i besiddelse af kedelpassercertifikat.

Efter at man har forelagt spørgsmålet for arbejdsministeriet og direktøren ved Tilsynet med Privatbanerne, har arbejdsministeriet nu, således som det fremgår af vedlagte kopi af nævnte ministeriums skrivelse hertil af 27. november 1973, bestemt dels at kravet i § 6 i arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 565 af 22. december 1971 om pasning af dampkedler om, at der kræves kedelpassercertifikat til at forestå pasning af eller selvstændigt at passe damplokomotiver, til hvis drift der kræves tilladelse efter lov nr. 76 af 13. marts 1969 om veteranbaner, dels at arbejdstilsyn med veteranbaner, til hvis drift der kræves tilladelse efter ovennævnte lov i nærmere angivet omfang henlægges til Tilsynet med Privatbanerne.

Efter at have studeret såvel brev som bilag kom vi til det resultat, at der ikke var ændret noget som helst i mulighederne for uddannelse af nye folk.

Den 29. april 1974 anmodede vi ministeriet om en forhandling eller en forklaring på de fremsendte papirer og den 14. maj 1974 svarede ministeriet, at en sådan forhandling kunne afholdes den 22. maj 1974.

Ved dette møde var følgende tilstede: Fra ministeriet hr. kontorchef Bang Christensen og hr. ekspeditionssekretær Klokke, fra Privatbanetilsynet hr. direktør Helmer, endvidere var arbejdstilsynet og arbejdsministeriet repræsenteret. Fra banerne deltog fra Helsingør formanden, Tage Larsen og Sv. Jørgensen, fra Maribo Preben Clausen og undertegnede repræsenterede de jyske baner incl. Bryrup-Vrads. Ved mødet gennemgik man »Bestemmelser vedrørende betjening af rullende materiel på veteranbaner.«

Det lykkedes at få ændret de værste ting og bestemmelsernes fulde ordlyd i deres nuværende skikkelse gives her.

Bestemmelser vedrørende betjening af rullende materiel på veteranbaner

Nærværende bestemmelser gælder for – og er kun gældende for – veteranbaner.

1. Til hvis drift der kræves tilladelse efter lov nr. 76 af 13. marts 1969, eller

2. Som udgør en underordnet del af den almindelige jernbanedrift på en privatbane, der drives på grundlag af en eneretsbevilling.

1. Almindelige bestemmelser

Som lokomotivfører (fører af damp- eller motormateriel) må kun anvendes personale, der:

A. over for den pågældende sagkyndige har aflagt prøve, hvorved de pågældende har dokumenteret at være i besiddelse af fornødent kendskab til og forståelse af gældende sikkerheds- og signalreglementsbestemmelser. Der skal udfærdiges et skriftligt bevis for aflagt prøve, og

B. har gennemgået den for betjeningen af det pågældende materiel fastsatte uddannelse og har bestået de foreskrevne prøver.

Lokomotivføreren skal desuden – efter et tilstrækkeligt antal ture (mindst 2 i hver retning) sammen med en strækningskendt lokomotivfører – skriftligt over for banens ledelse have erklæret sig strækningskendt.

Lokomotivfyrbøderen skal være fyldt 19 år og skal i det mindste være så vidt fortrolig med damplokomotivers

betjening, at han kan bringe det til standsning og til at gå frem og tilbage samt afgive reglementerede fløjtsignaler.

Opfyrede damplokomotiver skal altid være under tilsyn og skal under kørsel være betjent af 2 mand. Ud over lokomotivfører og -fyrbøder må der højst befinde sig 2 personer (f.eks. en aspirant som trediemand og en lokomotivfører til strækningsindøvelse) på lokomotivets førerplads, og kun såfremt en forsvarlig betjening af lokomotivet ikke herved vanskeliggøres.

Motorkøretøjer uden virksom dødmandsanordning må ikke fremføres enmandsbetjente.

Lokomotivpersonale skal have fornøden synsstyrke og normal farvesans og må ikke lide af latent hypermetropi (skjult langsynethed).

II. Regler for uddannelse af lokomotivpersonale

1. Lokomotivfyrbødere

Personer, der dokumenterer forudgående uddannelse og tjeneste som fyrbødere på damplokomotiver ved DSB eller en privatbane eller en veteranbane kan umiddelbart benyttes som lokomotivfyrbøder på damplokomotiver.

Det samme gælder personer med kedelpassercertifikat, når de ved en prøvetur med banens maskintekniske sagkyndige dokumenterer tilstrækkelig færdighed i pasning af lokomotivkedler.

Andre må som aspiranter gennemgå følgende uddannelse:

A. PRAKTISK INDØVELSE

1. Mindst 50 timers remisjetjeneste som trediemand ved opfyrring af damplokomotiver og pasning af opfyrede damplokomotiver, efterfulgt af

2. mindst 150 timers indøvelse i den manuelle kedelpasning under kørsel som trediemand på et tjenstgørende damplokomotiv og med to forskellige lokomotivførere (evt. kun en), der hver skal afgive en skriftlig erklæring om aspirantens kvalifikationer og den udførte tjenestetid.

3. Såfremt indøvelsen er afsluttet med tilfredsstillende erklæringer fra de to lokomotivførere (evt. kun en) skal aspiranten ved en prøvetur dokumentere sine praktiske færdigheder over for banens maskintekniske sagkyndige, der desuden skal eksaminere ham i de særlige forhold vedrørende damplokomotivers betjening. Forløber prøven tilfredsstillende, afgiver den maskintekniske sagkyndige skriftlig erklæring herom.

B. TEORETISK UDDANNELSE

Aspiranten må dokumentere med tilfredsstillende resultat at have gennemgået en af direktoratet for arbejdstilsynet anerkendt uddannelse i kedelpasning.

C. CERTIFIKAT FOR LOKOMOTIVKEDELPASNING

Certifikat for lokomotivkedelpasning, der alene giver tilladelse til pasning af lokomotivkedler på de veteranbaner, der omfattes af nærværende bestemmelser, udstedes af Tilsynet med Privatbanerne efter indsendelse af dokumentation for såvel den praktiske indøvelse (pkt. A) som den teoretiske uddannelse (pkt. B).

2. Lokomotivførere

Personer, der dokumenterer forudgående uddannelse og tjeneste som lokomotivfører ved DSB, en privatbane eller en veteranbane samt kendskab til det pågældende materiel, kan – efter at have erhvervet strækningskendskab – umiddelbart benyttes som lokomotivfører.

Andre må gennemgå følgende uddannelse:

A. Som betingelse for at udføre tjeneste som lokomotivfører på damplokomotiver kræves:

1. Selvstændig lokomotivfyrbødertjeneste i mindst 450 timer.

2. Indøvelseskørsel som fører af damplokomotiv i 50 timer under ledelse af en lokomotivfører, afsluttet med en prøvekørsel med den maskintekniske sagkyndige, der i tilslutning til prøven eksaminerer den pågældende i lokomotivets indretning og betjening herunder bremsebetjening, samt eventuelle fejl og deres afhjælpning. Forløber prøven tilfredsstillende, udfærdiger den maskintekniske sagkyndige skriftligt bevis herfor.

B. Som betingelse for at udføre tjeneste som fører af motorkøretøjer kræves indøvelseskørsel som fører af motorkøretøj i 50 timer og afholdelse af prøve efter samme regler som angivet under pkt. A 2.

★

Den teoretiske uddannelse var det springende punkt i sagen, men arbejdstilsynets repræsentant erklærede sig

villig til at se på et evt. forslag udarbejdet af banerne i stedet for kedelpasserprøvens pensum.

Den 7. juni var pensumet klar til forelæggelse for tilsynet og 16. juli 1974 forelå godkendelsen af pensum.

Herefter vil det være således, at der skal beståes en teoretisk prøve inden *selvstændig* fyrbødertjeneste kan begyndes.

Forløbet tænkes at være sådan, at eleven selvstændigt læser hjemme og i marts måned afholdes prøven i København. Prøven er mundtlig. Det erhvervede certifikat gælder kun til betjening af veteranbanelokomotiver.

Det bemærkes, at tidligere godkendte lokomotivfolk ikke omfattes af kravet om prøven.

For aspiranter

Materiellet til den teoretiske prøve kan købes gennem Salgsafdelingen i Dansk Jernbane-klub som fotokopier.

Af hensyn til oplaget bedes interesserede kontakte E. Hedetoft, Mågevej 14, 9000 Ålborg inden 1. november 1974.

Foreningsnyt

Referat af generalforsamlingen den 27. april 1974

Til DJK's ordinære generalforsamling i restaurant »Karnappen« lørdag den 27. april 1974 var mødt 102 medlemmer. Næstformanden, **Erik B. Jonsen** bød velkommen og foreslog dommer **Jul. Paulsen** som dirigent. Dommer Paulsen valgtes med akklamation og kunne efter at have takket for va'get konstatere, at generalforsamlingen var indkaldt i overensstemmelse med foreningens love. Han gav derefter ordet til formanden, politiadvokat **Birger Wilcke**, der aflagde beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år. (Uddrag af formandens beretning: se nedenfor). For Museumsbanen Maribo-Bandholm og for K-maskinen aflagde **Preben Clausen** beretning. **Uffe Anderson** berettede for Mariager-Handest Veteranjernbane og for den Nord- og Midtjyske afdeling, **Hans Meyer** for Limfjordsbanen, **Finn Beyer Paulsen** for restaureringsafdelingen i Frederiksborg samt **Ole Chr. Plum** for salgsafdelingen.

Til beretningerne havde **B. Chorfitzen** bemærkninger: anbefalede udflugt til Vesttyskland, i området omkring Emden anvendes endnu mange damplokomotiver. Chorfitzen kritiserede Museumsbanens public relation arbejde og undrede sig over, at MBJ's trafiktal ikke var bedre, når Knuthenborg i 1973 havde haft ca. 300.000 betalende gæster. **Vagn Lindstrøm** anbefalede formandens forslag om en frivillig indbetaling af et tilskud og mente, at der burde sendes et giroindbetalingskort ud med næste nummer af »Jernbanen«. **P. Kaspersen** omtalte projektet om en vognhal til foreningens materiel i Maribo og han opfordrede alle til en fornyet indsats. Vognhallen, mente han, kunne finansieres ved lån fra interesserede medlemmer. **O. Meyer** omtalte forskellige forhold i Maribo. **B. Wilcke** besvarede spørgsmålene, hvorefter beretningen blev godkendt.

Foreningens regnskab blev herefter forelagt af kassereren, **Mogens Bruun**. Dirigenten oplyste, at den på det trykte regnskab manglende påtegning fra revisorerne var

meddelt ham mundtligt, og da ingen havde bemærkninger til regnskabet, kunne dette godkendes uden afstemning.

Kontingentet: **B. Wilcke** foreslog på bestyrelsens vegne, at kontingentet for 1975 fastsattes til kr. 55,- (kr. 40,- for juniormedlemmer). Et medlem havde foreslået kontingentet sat til kr. 70,- og der var ligeledes indkommet forslag om at fastsætte forskellige kontingenter for aktive og passive medlemmer. Bestyrelsens forslag godkendtes derefter uden afstemning.

Der var ikke indkommet andre forslag til valg af medlemmer til bestyrelse m.m. end det af bestyrelsen fremsatte, der derefter kunne vedtages.

Til generalforsamlingsdagsordenens punkter 6 og 7 var der ikke indkommet indlæg.

Herefter kunne dirigenten afslutte generalforsamlingen.
P. Skebye-Rasmussen

Formanden, politiadvokat Birger Wilckes beretning ved den ordinære generalforsamling lørdag den 27. april 1974

Formanden indledte sin beretning med at omtale medlems-tallet, der lå på omkring 1300 og han gik derefter over til at omtale de afholdte udflugter og udflugtsafdelingens planer. Han nævnede, at det p.t. var umuligt at arrangere udflugter med særtog på DSB's strækninger på grund af mangel på lokomotivførere.

I foreningens bogserie var udkommet: Horsens-Tørring, et Polenshefte (som introduktion til Polensrejsen i maj) og 3. bind om HFHJ. Under udarbejdelse var et 100 års jubilæumsskrift for Lollandsbanen og et 75 års jubilæumsskrift for Odsherredsbanen. Tidsskriftet »Jernbanen« var udsendt i 6 numre, desværre var de gode tider for bladet forbi, og foreningen havde stadig ca. 19.000 kroner til gode

hos den forrige annonceagent, der havde bedt om at få annulleret sin kontrakt. I stedet havde bestyrelsen truffet aftale med en ny. Formanden kunne ikke love, at »Jernbanen« fremover ville udkomme i mere end 5 numre pr. år p. gr. a. stigende omkostninger.

DJK havde i det forløbne år haft et godt samarbejde med andre jernbaneklubber. Der havde været arrangeret udflugter sammen med Helsingør Jernbaneklub og Østsjællandske Jernbaneklub og i anledning af DJK's besøg havde Muesiföreningen Ohs Bruk for første gang haft to damplokomotiver i gang samtidig.

Af materiel var i 1973 anskaffet et damploko fra Faxe Jernbane, en D-maskine fra DSB samt to toakslede DSB personvogne. Fra A/S Det danske Stålvalseværk i Frederiksværk havde foreningen modtaget lokomotiv nr. 10 (ex Hs 399).

Museumsbanen på Lolland havde givet et driftsoverskud på 300 kr. excl. restaurering. Årsagen til dette mindre gode resultat skyldtes svigtende bestillinger på særtog. Mariagerbanen kunne udvise et pænt overskud erhvervet ved kørsel på fremmede baner. Formanden opfordrede medlemmerne til at yde et økonomisk tilskud til foreningen ved at indsatte et beløb på kassererens postgiro (se adressen på side 3).

Formanden sluttede sin beretning med at beklage, at det i årets løb havde været nødvendigt at ekskludere et par medlemmer. Det havde været nødvendigt at træffe dette drastiske skridt, fordi de pågældende havde virket nedbrydende på moralen og skadet DJK's forhold til andre jernbaner.

Preben Clausen omtalte i sin beretning for museumsbanen på Lolland materiellets tilstand. Trafiktallene for 1973 havde vist en tilbagegang på 1290 rejser i særtog og en fremgang på 187 rejser i plantogene. Der var fra tilsynet kommet nye regler for uddannelse af lokomotivpersonale. Der ville således nu blive krævet et ret stort antal timers aspiranttjeneste til uddannelsen som lokomotivfyrbøder. Da den daglige tjeneste i Maribo omfatter 12 timer, er det indlysende, at uddannelsen vil blive langvarig. Preben Clausen sluttede med at takke personalet for godt udført arbejde og for et godt arbejdsklima.

Uffe Anderson omtalte de møder, der havde været afholdt i Jylland, og han anbefalede formandens anmodning om at indbetale et frivilligt ekstrakontingent på kr. 10,-. På Mariagerbanen var antallet af rejsende ligesom i Maribo faldet. Men takket være nogle dages kørsel på strækning

gen Århus Ø.-Lystrup var økonomien reddet. Mariager storkommunes interesse for at beholde godsbanen var dalende efter at en af de større fragtkunder havde indstillet sin virksomhed.

Hans Meyer meddelte, at Limfjordsbanen havde overtaget fem spor i den tidligere privatbaneremise i Aalborg. Af DSB var lejet et damploko af litra F, og indøvelse af personale var påbegyndt. Aalborg kommune havde indsendt ansøgning om koncession på Limfjordsbanen.

I sin beretning om Salgsafdelingens virksomhed i det forløbne år omtalte Ole-Chr. M. Plum de nye »Jernbaneplatter«, som foreningens medlem, hr. Svend Nielsen havde sat i produktion hos Bing og Grøndahl. Platterne sælges til fordel for Dansk Jernbane-Klub, der netop ved generalforsamlingen havde modtaget første rate af overskuddet, nemlig 4.500,- kr. De smukke platter er blevet vel modtaget af alle jernbaneinteresserede og foreningen kan med glæde se hen til de årlige tilskud fra plattesalet.

P. Skebye-Rasmussen

Lollandsbanen 100 års jubilæum

Den 1. juli fyldte Lollandsbanen 100 år. Desværre måtte den planlagte udflugt den 30. juni aflyses, da damplokomotivet LJ nr. 19 ikke var færdigrepareret.

I forbindelse med jubilæet arrangeredes en udstilling af jernbanemateriel fra Lollandsbanen på et af sporene ved Maribo station i dagene 30. juni og 1. juli. Dansk Jernbane-Klub var ved denne lejlighed glad for at kunne fremvise det LJ-materiel, som foreningen gennem årene på forskellig vis har erhvervet til brug på Museumsbanen. Lollandsbanen har jo ikke blot ved sin store hjælp i forbindelse med driften af Museumsbanen ofte hjulpet foreningen, men også når det har drejet sig om erhvervelse af materiel har LJ givet foreningen fordelagtige tilbud for slet ikke at tale om gaver, som vi har været meget taknemmelige for.

På udstillingen var damplokomotivet LJ nr. 19, personvognen MBJA 1, Esso-tankvognen LJ Z 509101 og godsvognen LJ lc 195 opstillet som ét tog. Diesellokomotivet LJ M 1 og personvognen LJ Ca 16 udgjorde et andet tog. Arbejdet med at restaurere LJ Ca 16 udvendigt var iøvrigt færdigt for træværkets vedkommende.

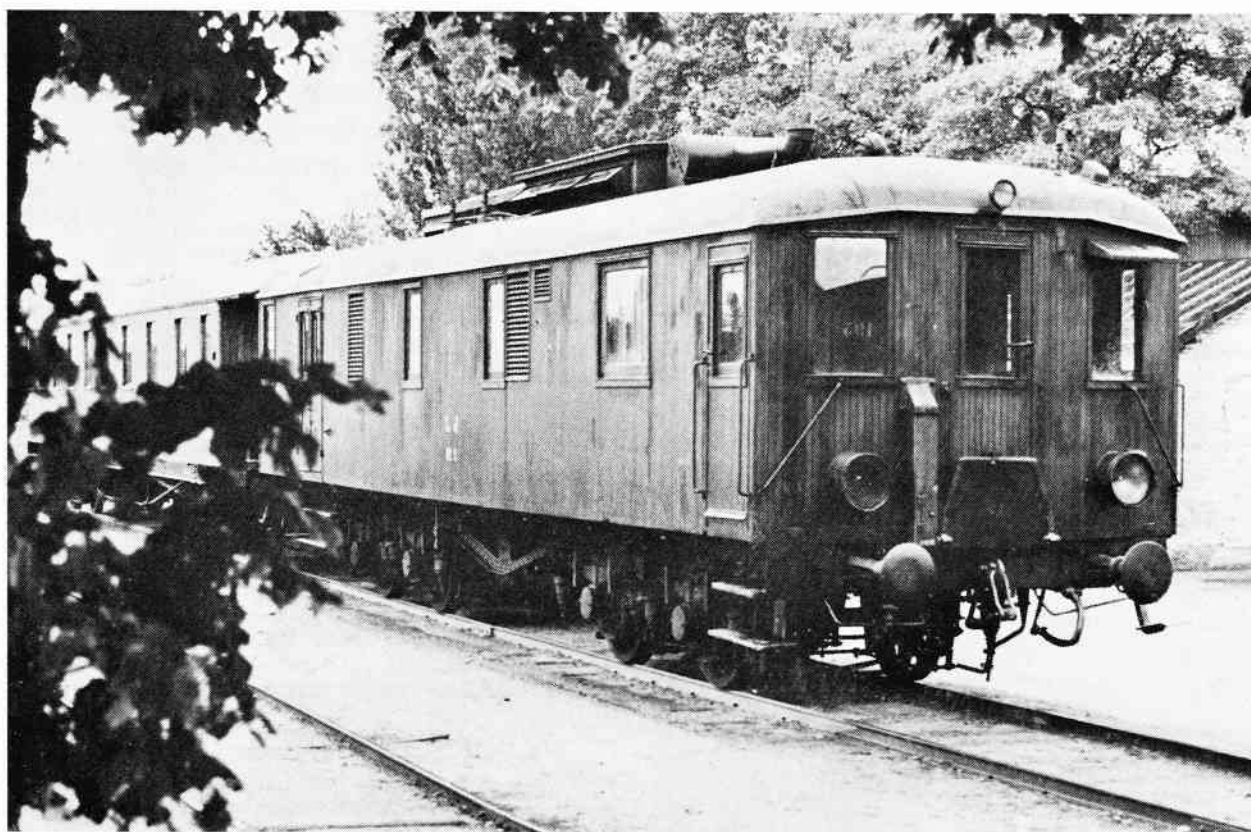
Udover DJK-materiellet udstilledes diesellokomotiverne LJ M 9 og LJ M 31. Begge lokomotiver var i meget fin stand. LJ M 31 var helt nymalet i Lynette-farver.



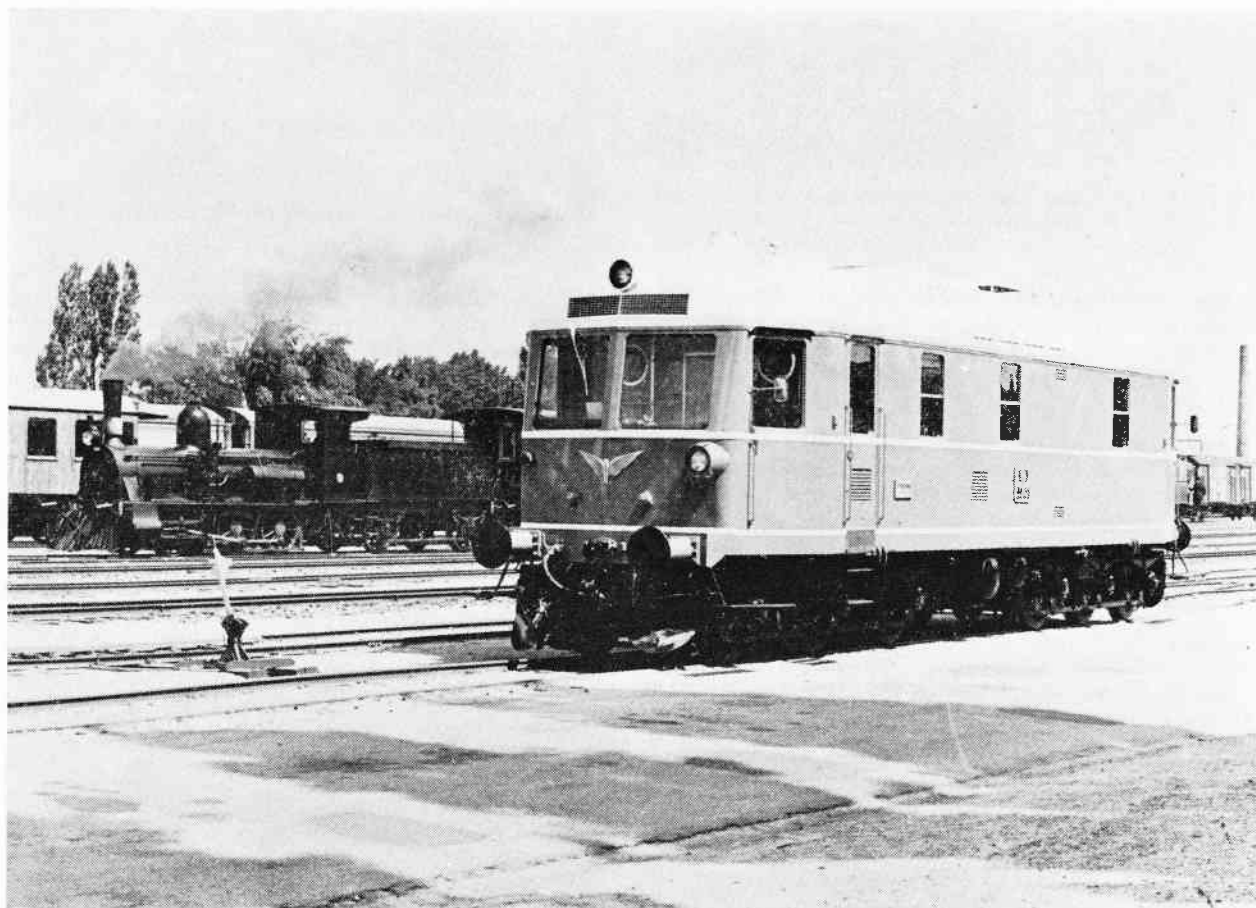
**Hads-Ning Herreders
Jernbane**

MARIBO BRØDFABRIK
(Mariebo Dampmølle)

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



Lollandsbanens første diesellokomotiv, LJ M 1, fra 1921 på Maribo station, den 1. juli 1974. Foto: Ole-Chr. M. Plum



Diesellokomotivet, LJ M 32, i nyrevideret stand på udstillingen i Maribo, 30. juni 1974. I baggrunden ses OHJ nr. 5 på vej afsted med Museumstoget. Foto: Ole-Chr. M. Plum

På selve jubilæumsdagen havde alle tog på LJ frontskilte med påskriften »LJ-100 år« og der var mulighed for at rejse med banen for én krone.

At Lollandsbanen er inde i et jubilæumsår, markeredes yderligere ved åbningen af udstillingen »Lollandsbanen gennem 100 år« på Stiftsbiblioteket i Maribo den 17. august. Udstillingen er blevet til ved Forsknings- og Salgsafdelingens foranstaltning, og den blev åbnet af formanden for Lollandsbanens bestyrelse, stiftamtmand P. H. Lundsten.

OCMP

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 25. september 1974 kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

Den årlige traditionelle mødeaften: »Det oplevede jeg i sommer«. Medlemmerne er velkomne med korte indlæg og dias – eventuelt film. (Film bedes i forvejen anmeldt på tlf. (01) 39 33 12 mellem kl. 17–19 inden 18. september.

★



»Persontog« på Vandbygningsvæsenets bane ved fyret på Aggertangen. Inspektionsmotorvognen var oprindelig bygget til normalspor. August 1973. Foto: Ole-Chr. M. Plum

Lørdag den 28. og søndag den 29. september 1974: I samarbejde med Kolding Lokomotiv Klub har Udflugtsafdelingen arrangeret besøg på Vandbygningsvæsenets smalsporbaner og på Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane efter følgende program:

Lørdag den 28. september: Afgang fra Struer kl. 9.02 med tog 709 til Hurup. Herfra med bus til Agger by. Besigtigelse af Vandbygningsvæsenets sporarealer og materiel. Kørsel med smalsporbanen til Agger Havn. (Denne kørsel foregår på deltagerens eget ansvar). Overfart over Limfjorden med skib til Thyborøn Havn. (Denne sejlads foregår ligeledes på deltagerens eget ansvar).

Besigtigelse af smal- og normalsporarealer og materiel. Særtog med Scandia-skinnebus fra Thyborøn til Lemvig. Kørsel på Havnebanen i Lemvig og besøg i remiser og værksteder.

Søndag den 29. september: Damptogskørsel på VLTJ med damplokomotiv nr. 6 med blandetog efter følgende plan:

Lemvig	afg.	8.15	Særtog
Vemb	ank.	9.05	
Vemb	afg.	9.50	Arbejdstog
Lemvig	afg.	12.25	
Thyborøn Havn	afg.	14.05	Arbejdstog
Lemvig	ank.	15.50	(Busforbindelse til Struer)

Priser for deltagelse:

A	Kun deltagelse lørdag (fra/til Struer)	70,-
B	Kun kørsel med damptoget søndag fra/til Lemvig	70,-
C	Deltagelse lørdag og søndag (fra/til Struer)	125,-
D	Kørsel med damptog søndag over mindre delstrækning	50,-
E	Deltagere, der fra egen bil ønsker at fotografere damptoget (Husk også at anføre bilens reg. nr. på indbetalingen)	20,-

Som det vil fremgå af DSB køreplan er mulighederne for tilrejse begrænsede. Vi kan tilbyde tilrejse til nedsat pris med togene IC 171 og 183 fredag og IC 171 lørdag eller tog 595 lørdag eller søndag (søndag forbindelse over Esbjerg med tog 1621 og udstigning i Vemb. Tilbagerejse fra Struer med tog IC 180 søndag. (Billetten er kun gyldig til disse tog – reserver selv sidde- eller liggeplads).

Fra København	kr. 85,-
Korsør	kr. 75,-
Odense	kr. 65,-
Fredericia	kr. 55,-

Tilmelding sker ved **senest den 21/9** at indbetale beløbet på **postgiroi 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.**

På indbetalingen bedes anført hvilket arrangement (A, B o.s.v.) der ønskes. Såfremt tilrejsebillet ønskes anføres det, fra hvilken af de nævnte stationer billet ønskes og tilslutningsbilletens pris indbetales sammen med prisen for det ønskede arrangement.

Såfremt De ønsker at deltage i både lørdagens og søndagens arrangementer er en overnatning i Lemvig nødvendig. Vi kan anbefale følgende hoteller:

Industrihotellet, Vasent 11, tlf. (07) 82 02 00

Jespersens Hotel, Søndergade 4, tlf. (07) 82 00 22

Missionshotellet, Østergade 16, tlf. (07) 82 05 55

Sømandshjemmet, Havnegade 22, tlf. (07) 82 03 74

Forudreservering må anbefales.

Af hensyn til arrangementets afvikling er **forud tilmelding ønskelig**. Deltagelse i tilrejse og **lørdagsarrangement kan kun ske mod tilmelding** (indbetaling **senest den 21/9**. Billet til damptoget kan evt. løses i toget.



ØSJS-skinnebusser i Hårlev, marts 1974.

Foto: Hans Henrik Rasmussen

Det har været forbundet med en del vanskeligheder at få dette prisbillige arrangement til at klappe i alle detaljer, og vi håber derfor at rigtig mange vil benytte chancen til både at besøge det særprægede vestjyske landskab, til at køre på smalspor i Danmark og til at køre med damptog. Husk derfor ovennævnte frist for tilmelding. Vel mødt!

*

Onsdag den 23. oktober 1974 kl. 20.00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen, 1153 København K.

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

Dette program skulle oprindeligt have fundet sted den 3. april 1974, men desværre blev Birger Wilcke forhindret.

*

Søndag den 27. oktober 1974: »Afsked med skinnebusserne på Østbanen«. Det er lykkedes at formå DSB til at tillade kørsel med skinnebus på strækningen København-Roskilde, og Udflugtsafdelingen har derfor i samarbejde med Østsjællandske Jernbaneklub arrangeret udflugt til ØSJS.

Planen for udflugten ser således ud:

København H.	afg.	8.20
Roskilde	afg.	9.05
Køge	afg.	10.15

Arbejdstog til Fakse Ladeplads med diverse fotostop undervejs. Fra Fakse Ladeplads som gennemkørende tog via Hårlev til Rødvig.

Rødvig	ank.	13.10
--------------	------	-------

Frokostpause.

Rødvig	afg.	14.43
Hårlev	ank.	15.30
Hårlev (plantog 109)	afg.	16.10
Køge	ank.	16.30
Køge (plantog 5252)	afg.	16.36
Roskilde	ank.	17.00

Roskilde (plantog 4066)	afg.	17.07
København H.	ank.	17.29

Skinnebustoget oprangeres af Sm-Sp-Sp-Sm.

Billetspriser *):

Fra København H.	65,00
Fra Roskilde	55,00
Fra Køge	45,00
Fotografer i egen bil	15,00

*) For medlemmer af Dansk Jernbane-Klub, Østsjællandske Jernbaneklub, Helsingør Jernbaneklub og Kolding Lokomotivklub er billetprisen kr. 5,- lavere end den ovenfor anførte. Gyldigt medlemskort skal forevises ved billetteringen.

Tilmelding sker ved senest lørdag den 19. oktober at indbetale billettens pris på postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Kvitteringskuponen medbringes og ombyttes i toget med billet.

Såfremt frokostplatte til kr. 25,00 på Rødvig kro ønskes reserveret bedes »M« anført bagpå giroindbetalingen. Platten betales direkte til tjeneren under spisingen.

PSR/POR

Indbetaling af ekstra kontingent for 1974

I »Jernbanen« nr. 2/74 opfordrede vi medlemmerne til at indbetale 10 kr. i ekstra-kontingent for 1974 på grund af foreningens økonomiske forhold. Mange fulgte opfordringen, og derfor deltog de også i lodtrækningen om nogle bogpræmier.

Følgende har ved lodtrækning vundet bogen: Lollandsbanen 1874-1974: M. Krøjer Christensen, Knud Jensen, Børge Hülse, Erik Buus og Kurt Hartvigsen.

Endvidere har følgende vundet et sæt DSB-tjenestekøreplaner 1973/74: Mogens Kjær Nielsen, J. Egeblad, Per Topp Nielsen, G. B. Andersson og Lars Carstens.

OCMP

Lokalfædelingen Fyn/Syddjylland

Tirsdag den 24. september 1974 kl. 19.30 i mødelokalet i Jernbanerestauranten på Odense station: Medlemsmøde.

Tirsdag den 15. oktober 1974 kl. 19.30 i Dagcentret, Fredericiagade, Kolding: Medlemsmøde.

Tirsdag den 19. november 1974 kl. 19.30 i mødelokalet i Jernbanerestauranten på Odense station: Medlemsmøde.

Til disse møder opfordres medlemmerne til at tage lysbilleder og film med. (Husk for filmenes vedkommende at medbringe fremviser).

Ved møderne kan der serveres den sædvanlige forplejning. Bemærk det nye mødested i Odense. Vel mødt!

N. Chr. Lind

DJK's nordjyske afdeling

I forbindelse med den annoncerede tur til Vandbygningsvæsenets baner lørdag den 28. september 1974 vil DJK's nordjyske afdeling arrangere fælles rejse til/fra Struer. Interesserede bedes kontakte E. Hedetoft, Mågevej 14, 9000 Ålborg, tlf.: (08) 13 16 26, senest den 23. september.

Torsdag den 7. november 1974 kl. 19.30 i Kasernen, Bygning 5, Fynsgade 15, 9000 Ålborg: Filmsaften.

Torsdag den 12. december 1974 kl. 19.30: Julestue i afdelingslokalerne, Forchammersvej 5-7, 9000 Ålborg.

Medlemmerne opfordres til at medbringe lysbilleder og film (husk fremviser til filmene). Af hensyn til traktementet i løbet af aftenen er tilmelding til denne aften nødvendig. Tilmelding sker senest den 9. december til E. Hedetoft, Mågevej 14, 9000 Ålborg, tlf. (08) 13 16 26.

*

Søndag den 15. september 1974 køres der på Limfjordsbanen i forbindelse med et TRIM-arrangement.

Reparationen af damplokomotivet HV3 er nu afsluttet i Ålborg. Lokomotivet har fået nye kraftdamprør og ny pumpe

A/S P. HATTEN & CO.

MARIBO - NAKSKOV

og efter afholdelse af trykprøve er HV3 atter køreklar.

HV3, der er blevet malet under opholdet i Ålborg, afgives igen til Mariager-Handest Veteranjernbane. MHVJ kører med HV3 i Århus i forbindelse med Festugen i Århus den 7., 8., 14. og 15. september 1974.

Hedetoft

Arbejdsholdet på Frederiksberg st.

Efter ferien arbejdes der nu igen hver lørdag formiddag på Frederiksberg station. Nærmere oplysninger om restaureringsarbejdet fås ved henvendelse til Finn. B. Paulsen, Nakskovvej 62 A, 2500 Valby. Tlf. (01) 46 22 55.

fbp

Nyheder fra



Den 4. september 1974 fylder DJK's Salgsafdeling 10 år, og i forbindelse med jubilæet udsendes langt om længe tilbudsliste nr. 15, der har ventet på sig siden april måned. Årsagen til den store forsinkelse skyldes et stort arbejds-pres i afdelingen bl. a. i forbindelse med bogudgivelserne og arrangementet af turen til Polen.

Tilbudslisten er imidlertid fyldt med mange dejlige og fordelagtige tilbud for den »kræsne« jernbaneentusiast. Vi er tilmed i jubilæumshumør, og vil mellem alle bestillinger, der er over kr. 50,- og som er Salgsafdelingen i hænde inden årets udgang, trække lod om 10 præmier til en værdi af mindst kr. 50,- pr. stk. Vindernavnene vil blive offentliggjort i »Jernbanen« nr. 1/75.

Tisvildebanen 1924-1974

Den 18. juli udkom i forbindelse med Tisvildebanens 50 års jubilæum en bog på 39 sider skrevet af P. Thomassen. Bogen, der iøvrigt er udgivet af forfatteren selv, har 34 illustrationer. Køb den gennem Salgsafdelingen. Pris: Kr. 19,- + porto 1,00 kr. (Se adressen nedenfor).

Slagelse-Næstvedbanen 1892-1971

I forbindelse med kørslen mellem Slagelse og Dalmose den 10. og 11. august udgav Salgsafdelingen ovennævnte hefte på 24 sider med 7 illustrationer og 8 fotos. Prisen er kun kr. 4,- + porto 0,80 kr.

Postkortserie 101

Denne serie på 6 kort koster kr. 10,- + 1,20 kr. i porto, og sælges kun samlet. Kortene forestiller: 1) DSB P 917 med godstog ved Dalmose, 1964. 2) DSB D 843 med godstog i Næstved, 1964. 3) DSB D 826 med godstog på godsforbindelsesbanen, 1961. 4) HTJ G 625 med tog mellem Dalmose og Skælskør, 1971. 5) Dalmose station med tre tog, april 1971. 6) DSB Mo 1814 på broen over Susåen, 22. maj 1971.

DSB-Tjenestekøreplan Øst-Vest, 1973/74

Atter kan vi tilbyde Dem DSB-tjenestekøreplanerne for afgivte køreplansperiode. Prisen for de to bind er kr. 27,- (incl. forsendelsesomkostninger).

Banemærker

250 forskellige jernbanemærker fra såvel stats- som privatbaner i Danmark for kun kr. 35,- + porto 1,- kr.

100 forskellige jernbanemærker fra jernbanerne på Lolland: Kr. 25,- + porto 1,00 kr.

Plakater

I sommerens løb har Salgsafdelingen ladet ikke mindre end tre plakater fremstille vedrørende jernbaner. Plakaterne måler ca. 30×44 cm og indeholder alle billeder med tog. Den første blev fremstillet i anledning af Odsherreds Jernbanes 75 års jubilæum. Den næste blev lavet som foreringens gave til Lollandsbanen i anledning af LJ's 100 års jubilæum. På begge baner var plakaterne ophængt i såvel tog som rutebiler i dagene omkring jubilæerne. Endelig fremstilledes en plakat i forbindelse med kørslen mellem Slagelse og Dalmose. Denne plakat indeholder tillige køreplanen for denne kørsel.

Plakaterne tilbydes hermed »Jernbanen«s læserkreds. De koster kr. 5,00 pr. stk. + 1,00 kr. i porto pr. bestilling. De leveres i paprulle.

★

De ovennævnte varer fås ved indsættelse af ovennævnte beløb på postgirokonto 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4, tv, 2200 København N. På talonen til modtageren anføres bestillingen. Ved samlet bestilling er portoen højest kr. 4,50.

OCMP

★

Sporvognsepoken fortalt på porcelæn

Ved nedlæggelsen af de københavnske sporvogne i april 1972 lod firma Skotsman Jensen hos det kendte porcelænsfirma Bing & Grøndahl fremstille to interessante sporvognsplatter, der senere blev suppleret med tre, således at serien i alt omfatter fem karakteristiske sporvogne gengivet i B&G-kunstneren Werner Knudsens streg. Vi har tidligere omtalt disse platter i »Jernbanen«, og vi kan nu tilføje, at man også har fået fremstillet fire ligeså vellykkede Århus-sporvognsplatter. I Århus startede man et Hestesporvognsselskab i 1884, et selskab, der dog allerede måtte give op i 1895. En ny sporvognsepoke indledtes med de nye elektriske vidundere i 1904, og med større og større linienet var disse, tit elskede, tit forkætrede sporvogne med til at præge gadebilledet i Århus helt op til 1971, hvor århusianerne tog en festlig, men bevæget afsked med den sidste sporvogn. Alt dette afspejles i de fire nye platter, som desuden vedlægges en lille fiks folder, der fortæller om Århus sporvognenes interessante historie.

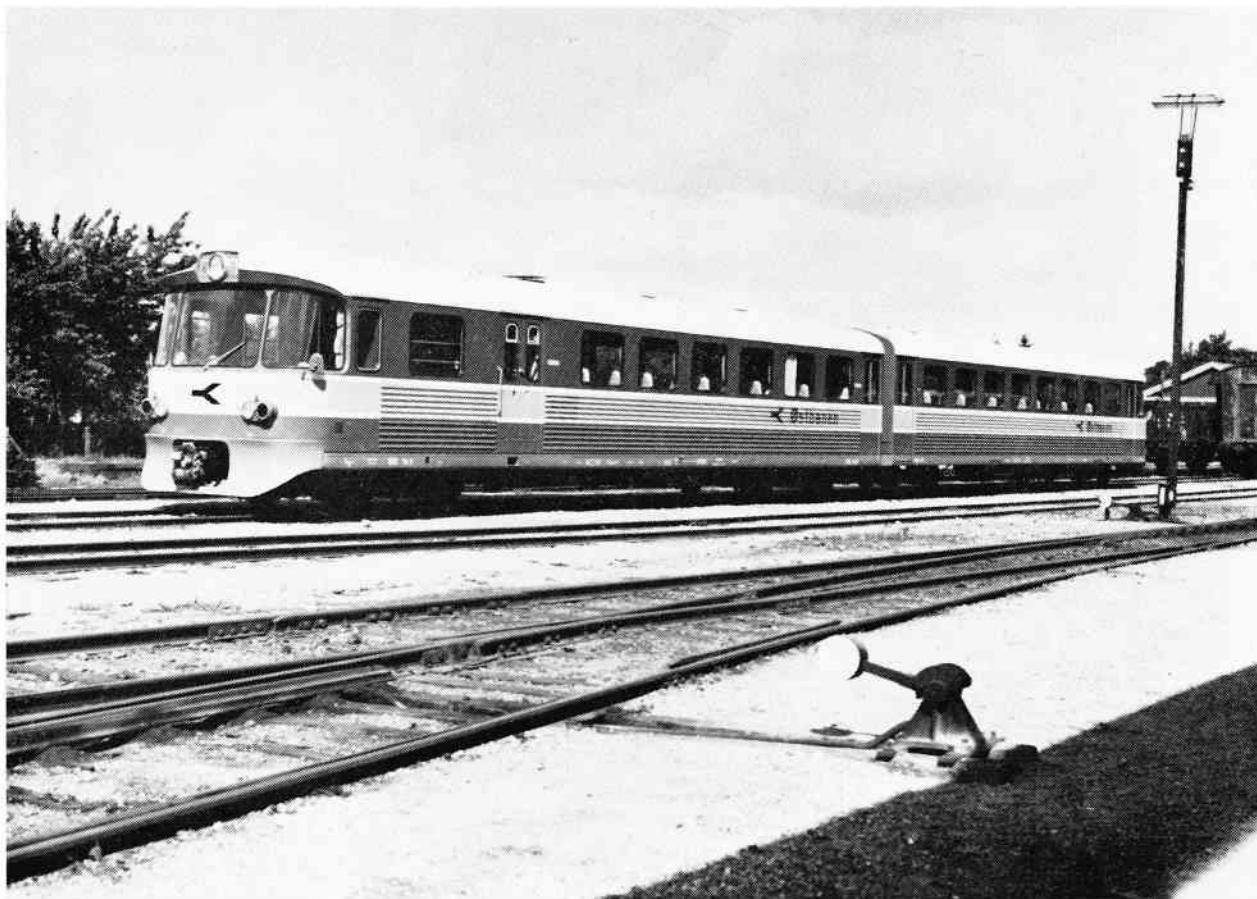
s.-j.

Skagenbanen

Skagen

★

Telf. (08) 44 10 15



Den 1. august fik Østbanen leveret det første lynettetog, Ym3 og Ys11. Lynetten er malet i »Østbane-design«, og ses her i Hårlev den 18. august. Mere om de nye tog under »Privatbanenyt« i næste nr. af tidsskriftet.

Foto: Carl-Johan Semler

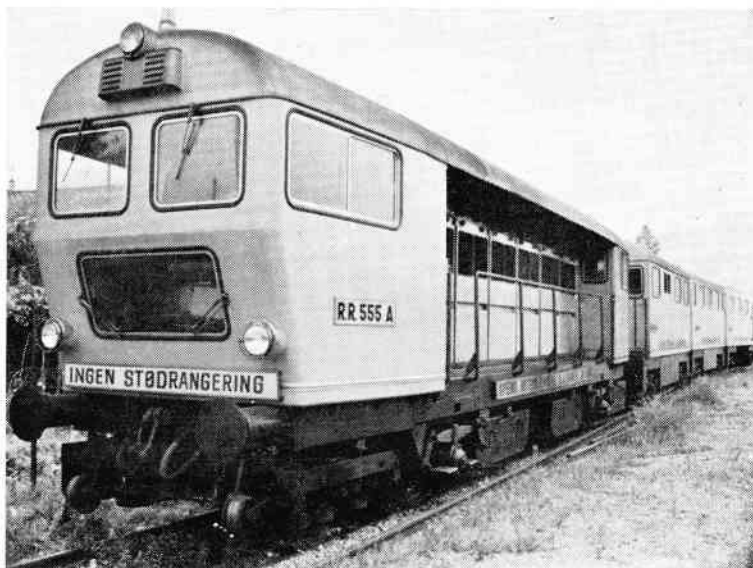


Den 10. og 11. august kørte der atter persontog mellem Slagelse og Sandved i anledning af en byfest i Dalmose. Forningens lokomotiv, D 826, fremførte togene, der bestod af 3 CI-vogne og en Buh-vogn. Her ses toget i Slagelse den 11. august 1974. Nærmere om arrangementet i næste nr. af tidsskriftet.

Foto: Carl-Johan Semler

Speno International S. A.

GENEVE



slibetog RR 325 555

Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENDSEN A/S

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



Århus sporvognsplatter udf. i antikbrun tegning. B&G

Nr. 101. Hestesporvogn på Store-
torv i Århus, ca. 1890.
Nr. 102. Førkrigssporvogn på
Banegårdsplads, ca. 1938.
Nr. 103. Efterkrigssporvogn på
Bruuns Bro, ca. 1960.
Nr. 104. Bus og sporvogn på
Banegårdsplads, 1971.
pr. stk. kr. 48,50.



Platte nr. 103.



»Odin«. Det første damplokomotiv fra 1848. Stor platte fremstillet af B&G. i anledning af DSB's 125 års jubilæum. Tegning: Bo Bonfills. Kr. 75,-. (Kun så længe vi har lager).



Københavnske Sporvognsplatter B&G udf. i antikbrun tegning

Nr. 1. Toetages hestesporvogn på Kgs. Nytorv, 1863.
Nr. 2. »Hønen«. Den sidste hestesporvogn, 1915.
Nr. 3. Frederiksbergs toetages elektr. sporvogn, 1899.
Nr. 4. Kbhvn.s første el. sporvogn med åben bivogn, ca. 1901.
Nr. 5. Linie 5. Kbhvn.s sidste Sporvogn, 1972.
pr. stk. kr. 48,50.



Platte nr. 5.

SKOTSMAN Jensen

Specialafdeling for porcelænsplatter.

Vi sender platterne overalt + porto og opkrævning.
Frederikssundsvej 325, 2700 Brønshøj
Tlf. (01) 60 20 01. Postgiro 65339