

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **6**
DECEMBER 1974

Speno International S. A.

GENEVE



slibetog RR 325, 555

Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENDSEN A/S

Amaliegade 10 - DK 1255 København K - Tlf. (01) 14 85 00



Århus sporvognsplatter udf. i antikbrun tegning. B&G

- Nr. 101. Hestesporvogn på Storetorv 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, 1839.
- 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



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,
Åhornvej 18, 3650 Ølstykke.
Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 38 30
adresse, et til:
Dansk Jernbane-Klub,
Kassereren,
Åhornvej 18, 3650 Ølstykke.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:
Ingeniør E. Hedetoft
Sagschef 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.

Medlemskontingen: for året 1975:
Ordinære medlemmer kr. 55,00
Juniormedlemmer (under 18 år
den 1. januar 1975) kr. 40,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00
Indmeldelsesformular kan rekvireres
hos sekretariatet (se øverst) - og kon-
tingentindbetalingen sker på det under
»Kassereren« angivne postgironummer.

jernbanen

Nr. 6 - 1974

14. årgang

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

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

Annonceekspedition:
Otto Danielsen,
Gefionsvej 5 B, 3060 Espergærde.
Tlf. (03) 23 18 60.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Girokortet

Kontingentet for 1975

Med dette nummer af tidsskriftet følger et indbetalingskort, der bedes benyttet til snarlig indbetaling af kontingentet for 1975. Kontingentet andrager - i henhold til beslutning på den ordinære generalforsamling den 27. april 1974: Kr. 55,00 - for medlemmer under 18 år (den 1. januar 1975) dog kr. 40,00.

Det vil være til stor hjælp for kassereren, hvis De husker at påføre Deres medlemsnummer - det er påført medlemskortet (stamkortet).

Bemærk, at kvitteringsdelen på giro-indbetalingskortet - efter postvæsenets kvittering er påført - er gyldigt medlemskort for 1975 og kan indsættes i stamkortet.

Og som vi plejer at afslutte den lille opfordring: Alle bidrag - små som store - udover det egentlige kontingent - modtages med tak.

Flere medlemmer forbedrer også økonomien - så videregiv den vedlagte „hverveformular“ til en interesseret bekendt.



**Foreningens medlemmer
og »Jernbanen«s
annoncører ønskes
en glædelig jul
og et lykkeligt 1975**

Vort forsidebillede:

Udsigt fra en bro - dagene før jul - tog efter tog med forventningsfulde rejsende for hvem »ræset« (forhåbentlig) er overstået - bare slappe af - plads til alle - så gør det ikke så meget, at personvognene er en rigtig juletrafik »skrabsammen«. (Tog på Vestbanen mellem Borup og Ringsted - december 1973).
Foto: K. E. Jørgensen



KONGELIG HOFLEVERANDØR



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



SÆTTER DANMARK PÅ HJUL





Dansk Lokomotivbygning.

Af stud. polyt. Svend Aage Andersen.

Nedenstående artikel – af ovenstående forfatter – offentliggjordes første gang i 1917 i det daværende »Jernbanebladet«. Det kan allerede nu afsløres, at »stud. polyt'en« i dag er professor Svend Aage Andersen. Redaktionen har bedt professoren om en indledende orientering om sig selv:

Min lokomotivinteresse blev grundfæstet i 1906, da vi flyttede til Rosenørns Allé, der den gang som nu var en sidevej til H. C. Ørsteds Vej; men mens den nu munder ud i Gyldenløvesgade mellem Peblingesøen og Sct. Jørgens Sø, var den den gang en blind vej, der endte omtrent dér, hvor Radiohuset nu ligger. Fra stuerne mod vejen kunne vi se alle persontogene til og fra Frederikssund og Roskilde (godstogene blev allerede fra 1901 ekspederet fra den nye godsbanegård ved Kalvebod Brygge) og fra stuerne mod gården havde vi fjerntogene til Norge og Sverige og alle Nord- og Kystbanepersontogene (med undtagelse af lokal-togene ad Kystbanen, der som bekendt udsendtes fra Østerbro station).

Det varede ikke længe, før jeg kendte alle lokomotivtyperne (og forresten også de fleste vogntyper), og jeg begyndte at finde ud af, hvordan man beregnede disse prægtige maskiner. Allerede som gymnasiast i Metropol-tanskolen, i januar 1916, gjorde »Jernbanebladet«s redaktør, min senere gode ven, fuldmægtig Vilh. Ohlsson, DSB, mig den glæde at trykke en lille »afhandling«, jeg havde skrevet, og som hed »Fire Diagrammer«. Den viste kurver for trækraft, hestekraft, togvægte og dampforbrug for »Odin« og DSB's R-lokomotiv.

Det gav mig naturligvis blod på tanden, og allerede i maj samme år åbnede Ohlsson igen sine spalter for mig til en artikel om Det sjællandske Jernbaneselskabs Cramp-ton-lokomotiver, som jeg også havde tegnet illustrationer til.

Den danske Lokomotivbygning bliver i Almindelighed anset for at være af ganske ny Dato. Man saa det tydeligt, da de første Frichs'ske Lokomotiver blev omtalt i Pressen for et Par Aar siden. Og saa er den tværtimod af meget gammel Oprindelse, idet det første Lokomotiv blev bygget for over 50 Aar siden i Det sjællandske Jernbaneselskabs Værksted i København.

Om dette Arbejde hedder det i Selskabets Driftsberetning for 1864: „Med Benyttelse af enkelte Dele af et af de ældre kasserede Locomotiver og af forskellige dertil tilstedeværende Reservestykker byggedes i Selskabets Værksteder et nyt Locomotiv med enkelte 5 Fods Drivhjul, 15 Tommers Cylinderdiameter og 20 Tommers Stempelslag“ og desuden „byggedes i Selskabets Værksteder en ny Tender med Benyttelse af Hovedrammerne samt Hjul og Axler fra en af de tidligere kasserede Tendere“.

Så skulle jeg have overstået min studentereksamen, og da den gik, som den gjorde, beredte mine forældre mig den største glæde, jeg kunne forestille mig, ved at give mig lov til at studere til maskiningeniør på Den polytekniske Læreanstalt. Så kom min tredje artikel, den, der er genoptrykt nedenstående. Jeg fik min værkstedspraksis på Centralværkstedet, og som eksamensprojekt konstruerede jeg et 2-B hurtigtogslokomotiv med 20 tons akseltryk – frit efter Robert Garbes ideer om enkelhed fra først til sidst.

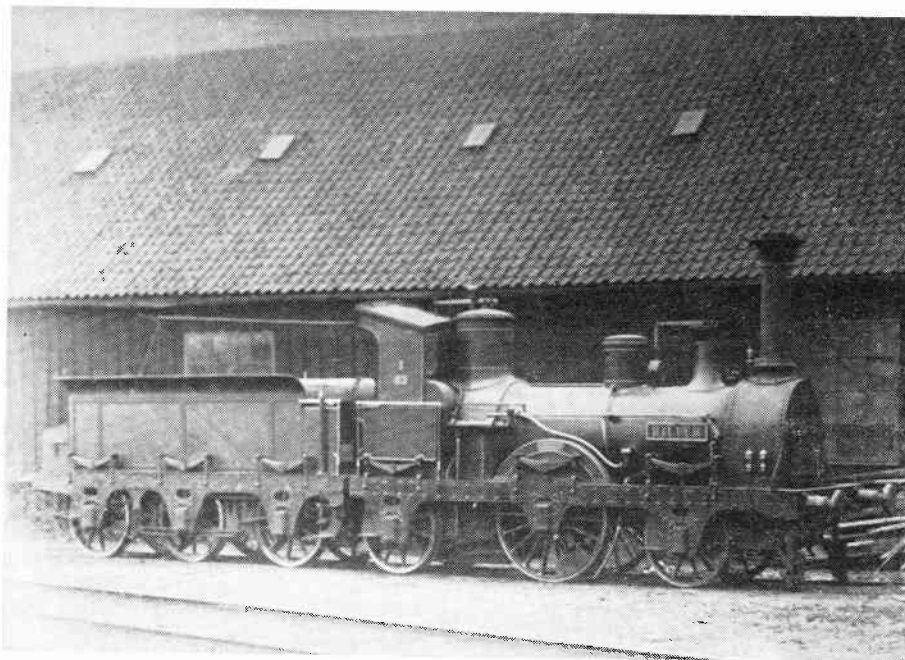
Men da jeg så blev færdig med mine studier i januar 1922, var der sparetid og ansættelsesstop i Danmark, og det var svært for unge ingeniører at få arbejde, så jeg måtte være glad, da »Atlas« antog mig som køleingeniør. Det viste sig at være et fag, der fik en eventyrlig udvikling, som jeg har gjort med og som har skaffet mig megen glæde, ført mig på rejser til alverdens lande (og dermed også mulighed for at se mange fremmedartede lokomotiver) og som sluttede med mit professorat på »min« gamle læreanstalt. Det var travle år, der ikke levede megen tid til at pleje mine lokomotivinteresser, men da jeg nåede støvets år, kunne jeg i mit otium fortsætte de studier, der blev afbrudt i 1922. Et af resultaterne har De set i »Jernbanen« nr. 3, juni 1973: »Otto Busses K- og C-lokomotiver« og for offentliggørelsen af den og for det nedenstående genoptryk siger jeg Dansk Jernbane-Klub så mange tak.

Den oprindelige retskrivning er bibeholdt, men der er sket en ændring af to af illustrationerne, da vi ikke har kunnet finde originalen til fotografierne fra Frichs. I stedet har firmaet, ved dets ingeniør Erik Jensen, skaffet mig det nu gengivne fra montagen og desuden et nyt tryk af Frichs' første lokomotiv, F nr. 445, der blev leveret 4. juni 1914. Også for denne håndsrækning siger jeg tak.

Jernbanemuseets bestyrer, ingeniørassistent W. E. Dancker-Jensen, er jeg tak skyldig for originalerne til de øvrige fotografier.

Allerede i 1862 havde Selskabets Direktion, der den Gang bestod af *Rothe, Dreyer og Gotschalk*, opfordret Maskinmester *Busse* til at udarbejde et over-slag over Bygningen af et Lokomotiv paa oven-nævnte Maade. Omkostningerne blev anslaaet til ca. 25,000 Kr., men alligevel besluttede Selskabet at gøre Forsøget, og i Foraaret 1864 byggedes Lokomotivet, der fik Navnet „Odin“. De samlede Udgifter ved Bygningen var 31,979 Kr.

Da „Odin“ viste sig billig i Drift, blev det besluttet at bygge endnu 2 Lokomotiver. Herom meddeler Driftsberetningen for 1866 følgende: „I Aaret 1866 fuldenndtes den allerede 1865 paabegyndte Bygning i Selskabets Værksteder af 2 Locomotiver med Tendere, hvortil benyttedes Hovedrammer, Hjul og Axler samt forskellige andre Dele af andre kasserede Locomotiver og Tendere. De tvende saaledes ombyggede Locomotiver have indvendigt liggende Cylindre



Lokomotivet »Hildur«, der i 1865-66 byggedes paa Det sjællandske Jernbaneselskabs Værksted.

Cylinderdiameter	381 mm	Vægt, tjstf.	20 t
Slaglængde	508 -	Adhæsionsvægt	c. 12,5 -
Drivhjulsdiameter	1524 -	Tendervægt tjstf.	c. 16,3 -
Kedeltryk	7 Atm.	Vand	5,3 -
Risteflade	1,06 m ²	Kul	c. 2 -
Ildpaavirkningsflade	70,6 -	Tjstf. Vægt af Lok. og Tender	c. 36,3 -

af 15 Tommers Diameter og med 20 Tommers Stempelslag samt enkelte Drivhjul af 5 Fods Diameter, og ere særligt indrettede for Trafikken paa Klampenborgbanen. Udgifterne ved dette Arbejde have i det Hele udgjort 25,177 Rdl. 15 Sk. og ere udredede af Selskabets Reservefond".

Lokomotiverne fik Navnene „Rota“ og „Hildur“. Da disse 3 Lokomotivers Konstruktion og Levnedsløb er skildret meget indgaaende af A. Ohmeyer i „Det sjællandske Jernbaneselskabs ældste Lokomotiver“, er det tilstrækkeligt her at anføre Hovedtrækkene.

Hosstaaende Fotografi giver et nogenlunde anskueligt Billede af „Hildur“. „Rota“ var ganske som denne og „Odin“ afveg kun ganske lidt fra de to andre.

Kedlerne blev bygget af Firmaet D. Løwener & Co., i København, og Selskabet havde udlaant en af de gamle Kedler til Forbillede. „Odin“s Fyrkasse blev leveret færdig fra Berlin, medens „Rota“ og „Hildur“'s blev samlet herhjemme. Som Brændsel benyttedes i de første Aar Koks, senere en Blanding af Kul og Koks. „Odin“s Brændselsforbrug var i 1864 65,066 Pd. pr. Lokomotivmil og 2,849 Pd. pr. Akselmil. Det laveste, Forbruget havde været nede på ved de gamle Maskiner, var 77,89 Pd. pr. Lokomotivmil og 2,69 Pd. pr. Akselmil. — „Rota“ og „Hildur“ blev straks og „Odin“ senere forsynet med Giffards Injektorer. Paa Fotografiet ser man meget tydeligt denne Injektor. Den er meget stor og er anbragt vandret udenpaa Fyrkasseskappen. Man kan se Dampledningen (foroven), Vandføderøret fra Tenderen (for-neden), Afløbsrøret for Spildevand (forrest forneden) og endelig selve Føderøret, der fra Forenden af In-

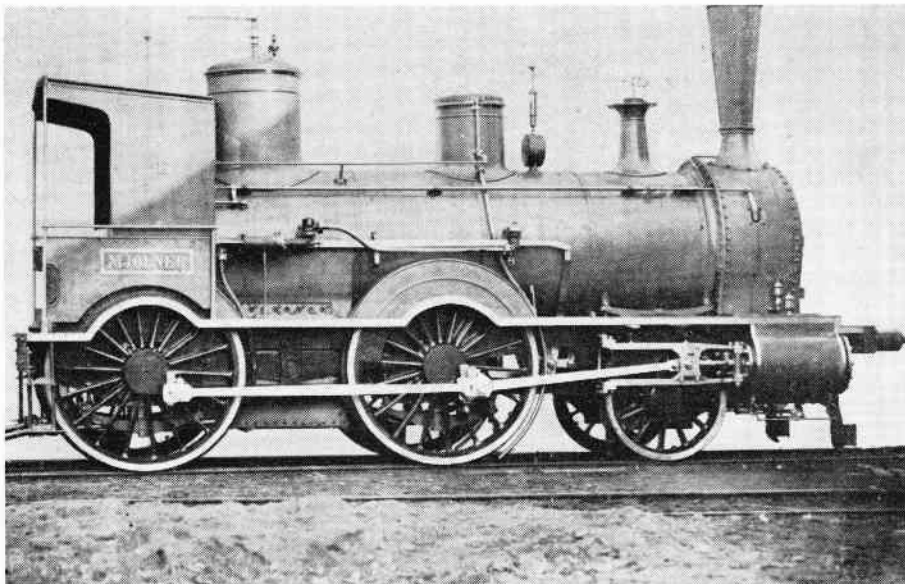
jektoren fører over Hjulassen hen til forreste Kedelbælte, hvor Kedelventilen er anbragt. — „Odin“ var i en Arrække fosynet med Kirchwegers Kondensationsapparat.

De gamle dobbelte Rammer benyttedes til de nye Maskiner. Derimod støbtes der nye Cylindre. Gangtøjet var ogsaa nyt. Hjulsættene var meget skrøbelige, og især Drivhjulsættene med Krumtapakslerne. Allerede i 1866 knækkede da ogsaa en af disse. De nye Drivhjulsæt, der anskaffedes fra Sharp Stewart & Co. i Manchester, varede kun ganske faa Aar.

Lokomotiverne var ikke bremsede; derimod havde Tenderne Skruebremse.

Som nævnt blev Lokomotiverne benyttet i Sommermaanederne paa Klampenborgbanen. Her blev „Odin“ en Tid ført af fhv. Værkstedsbestyrer *Fristrup*, der den Gang var i Det sjællandske Jernbaneselskabs Tjeneste.

I 1864 var daværende Maskinmester *Constantine* og Lokomotivfører *Rambusch* i København. I sine Erindringer giver *Rambusch* en lille Karakteristik af „Odin“: Da Forretningerne var ordnet, „tog Maskinmester Busse os ud at køre paa den ny Klampenborgbane, som den Gang lige var sat i Drift. Vi kørte alle tre paa Maskinen, som havde Cokes til Brændsel. Den brugte Damp kunde føres tilbage gennem Vandet i Tenderen, saa at dette Vand næsten blev kogende. I Tenderens ene bageste Hjørne var der anbragt en Skorsten til at bortføre Resten af Udgangsdampen. Foruden de faste Pumper havde Lokomotiverne en lille Donkeypumpe paa tværs oven paa Langkedlen, saa at de kunde pumpe Vand i Kedlen



Lokomotivet »Mjølner«, der i 1871 byggedes af Burmeister & Wain, København.

Cylinderdiameter	381 mm	Vægt, tjstf.	33,1 m ²
Slaglængde	610 -	Adhæsionsvægt	20,6 -
Drivhjulsdiameter	1638 -	Tendervægt	21,8 -
Kedeltryk	8,5 Atm.	Vand	7,5 -
Risteflade	1,3 m ²	Kul	3 -
Ildpaavirkningsflade	c. 76 -	Tjstf. Vægt af Lok. og Tender	54,9 -

under Standsning, et Hjælpe middel, som vi i Jylland meget misundte dem. I Busses Kontor blev der vist os en Injektor, som de havde faaet paa Prøve, men endnu ikke havde havt anbragt. Det var den første, jeg har set, men der gik kun faa Aar, før de blev almindelige paa Jernbaner“.

De smaa og skrøbelige Maskiner blev dog hurtigt for svage til den stedse voksende Trafik, og i 1876 maatte de vige Pladsen for A-Tenderlokomotiver (senere Ltr. As.). „Odin“ kasseredes straks, og de to andre blev benyttet til Arbejdskørsel og Reserve-tjeneste. „Rota“ udrangeredes i 1882 og „Hildur“ blev i 1888 solgt for 2710 Kr.

Det første Forsøg paa at bygge Lokomotiver her-hjemme var altsaa gaaet godt, og kun den Omstændighed, at Hjul og Rammer var gamle og skrøbelige, bevirkede, at man måtte udrangere Maskinerne efter forholdsvis faa Aars Tjeneste.

Kun ganske faa Aar efter, at „Rota“ og „Hildur“ var blevet bygget, gjorde man det andet Forsøg.

II.

I 1870 bestilte Det sjællandske Jernbaneselskab hos Interessentskabet Burmeister & Wain 2 Persontogslokomotiver med Tendere til den nye Sydbane. Maskinerne afleveredes i 1871, og vedføjede Fotografi viser den ene, Nr. 37 „Mjølner“. Den anden fik Navnet Nr. 35 „Hødur“. Disse to Lokomotiver var af samme Konstruktion og Størrelse som Nr. 31–35, der Aaret før var blevet leveret af Emil Kessler, Esslingen. Prisen for baade de danske og tyske Maskiner var ca. 20,400 Rdl. pr. Stk.

I 1872 var „Hødur“ udstillet paa Den nordiske Industri- og Kunstudstilling i København. Det vakte megen Opmærksomhed og blev meget rosende om-

talt i Pressen. Saaledes skrev Berl. Tidende Nr. 147 for Torsdagen den 27. Juni 1872, at man maa beundre meget af det udstillede, „men først og fremmest at det af Firmaet *Burmeister & Wain* forarbejdede store og prægtige Locomotiv med tilhørende Tender, det første, der nogensinde er fabrikeret her i landet. Det er med eiendommelige Følelser, at man staar ligeoverfor dette Arbejde og beundrer dets elegante Udstyrelse, Lakeringen, de fiint slebne Metaldele, hele dette glimrende og combinerede System af Axer, Hjul og Stempler, og man kan ikke Andet end lykønske Firmaet og føle sig taknemmelig ligeoverfor det, fordi det ved sin Driftighed, Energi og overordentlige Udholdenhed har kunnet skabe et sadant Værk, der karakteriserer vort lille Land paa en saa iøjnefaldende smuk og ærefuld Maade“.

Belønningen kom da ogsaa, for ved Prisuddelingen blev der tilkendt „Medalje af 1. Klasse til Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri, København, for et udstillet Locomotiv af udmærket godt Arbejde . . .“

I 1872 blev der gjort en Række Tørvefyrforsøg med „Mjølner“. Allerede i 1859 havde Selskabet foretaget Forsøg med Tørv, men den Gang faldt de meget daarligt ud. Der brugtes 473,76 Pd. Tørv pr. Lokomotivmil og 49,869 Pd. pr. Akselmil. – I 1861 meddeler Driftsberetningen: „Med Tørv blev der paa ny gjort et Forsøg, der viser, at dette Brændselmateriale ei kan anvendes med Fordel“. – Om Forsøgene med „Mjølner“ hedder det: „For at undersøge Tørvens Anvendelighed til Locomotivfyrfing, foretoges der med et til dette Øjemed indrettet Locomotiv i Efteraaret 1872 nogle Prøvefarter med dette Brændselmateriale, og man er derved kommet til det Resultat, at der ikke vilde stille sig praktiske Hindringer i Veien for Tørvens Anvendelse til Befor-



LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF



Bandholm Maskinfabrik A/S

Brdr. Nielsen

Stålkonstruktioner

Rør- og beholderarbejde

VVS

Certifikatsvejsning

Optisk skæring

Bandholm – Tlf. (03) 88 80 06

A/S P. HATTEN & CO.

MARIBO – NAKSKOV



MARIAGER TRÆLASTHANDEL A/S

TELEFON (08) * 54 14 00

KOMMER OVERALT

dring af alle Tog, saafremt det kunde lykkes at tilvebringe det dertil fornødne betydelige Quantum Tørv i Tilstand og til Priser, som stode i tilsvarende Forhold til Stenkuls og Tørvs respective Brændværdi“.

Der brugtes ved disse Forsøg 271,558 Pd. pr. Lokomotivmil og 9,754 Pd. pr. Akselmil.

At disse Lokomotiver var „af udmærket godt Arbejde“, har Tiden vist. Med en Kedelfornyelse løb de uafbrudt i 40 Aar. Først i 1911 kasseredes de. Saavidt vides, findes Resterne af „Mjølner“ endnu paa et Sidespor i Centralværkstedet i København. – De to Tendere ombyggedes til Broprøvevogne og gør Tjeneste endnu.

Det vil af ovenstaaende klart fremgaa, at man allerede for saa mange Aar siden var i Stand til at bygge virkelig gode Lokomotiver herhjemme. Grunden til, at der alligevel ikke er opstaaet en dansk Lokomotivindustri, maa da være den, at ingen har formaet eller villet bekoste de større Udgifter ved Bygningen af danske Lokomotiver. Naar saa smaa Maskiner som „Odin“, „Rota“ og „Hildur“ kostede 25–30,000 Kr., maa Burmeister & Wain sikkert have haft Underskud paa Bygningen af „Hødur“ og „Mjølner“. Det varede derfor ogsaa en lang Aarrække, inden de næste danske Lokomotiver blev bygget.

III.

De hidtil omtalte danske Lokomotiver tilhørte alle Det sjællandske Jernbaneselskab. Statsbanerne havde ikke beskæftiget sig med dette Spørgsmaal. De nyere Lokomotivtyper var blevet konstrueret herhjemme, men bygget i Tyskland. I Aarene 1883–84–85 var der i Værkstederne i Aarhus blevet ombygget 8 K-Blandettogslokomotiver til Tenderlokomotiver, og i 1888–89–90 ombyggedes 4 F-Godstogslokomotiver til Tenderlokomotiver, men nogen egentlig Lokomotivbygning var der ikke blevet foretaget.

Senere hen i Tiden er der i Aarhus blevet foretaget flere saadanne Ombygninger. I 1904–05 ombyggedes 3 D-Maskiner til Tenderlokomotiver Ltr. Dj. I 1907 ombyggedes 2 L-Lokomotiver og i 1907–08 de 3 sjællandske Ls-Lokomotiver til Tendermaskiner. Endelig ombyggedes i 1909 i København de 4 T-Lokomotiver, som Statsbanerne købte af Slangerupbanen. Forøvrigt har flere af de i Aarenes Løb foretagne store Reparationer mindet ikke saa lidt om Nybygning.

Statsbanernes Licitationer var med Undtagelse af de i 1900 og 1902 afholdte alle bundne, d.v.s., at man rettede Henvendelse om Tilbud til visse kendte Lokomotivfabrikker, og Leverancen blev givet til en af de lavestbydende. Før 1897 var der ikke sket Henvendelse til danske Fabrikker; men i dette Aar anmodede man Burmeister & Wain, Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, „Titan“ og Smith, Mygind & Hüttemeier om Tilbud. I 1897 førte Henvendelsen ikke til noget Resultat; først i 1899 blev der givet Leverancer til danske Firmaer. Smith, Mygind & Hüttemeier fik overdraget Bygningen af Hs 412–13, og A/S „Vulcan“ i Maribo, der ogsaa havde besluttet

sig til at bygge Lokomotiver, fik Bestilling paa Hs 414–15. S. M. & H. afleverede sine Maskiner i 1900, „Vulcan“ først i 1901. Disse Lokomotiver var den næstsidsste Hs-Leverance. De smaa Lokomotiver, der vejer 23,8 t og har en Trækkekraft paa kun 3100 kg, kunde ikke magte Rangeringen af de svære Togstammer. Prisen for Lokomotiverne var 25000 Kr. pr. Stk. for baade de danske og de italienske, der samtidig leveredes; men de danske Fabrikker fik desuden de 1000 Kr., som Indførselstolden udgjorde.

Ved Licitationen i 1900 gav baade S. M. & H. og „Vulcan“ Tilbud paa 5 F-Rangerlokomotiver til en Pris af 38000 Kr. pr. Stk. Det laveste udenlandske Tilbud – fra Hannover – var paa 34500 Kr. pr. Stk. S. M. & H. fik Leveringen af de 5 Lokomotiver, og Staten ydede altsaa en Beskyttelse af 3500 Kr. pr. Lokomotiv foruden Toldbeskyttelsen. – Maskinerne blev afleverede i 1901. F-Lokomotiverne er som bekendt sværere end Hs-Typen. De vejer 37 t og har en Trækkekraft paa 5300 kg. De første F-Lokomotiver blev leveret i 1899 fra Esslingen i Würtenberg. Typen er konstrueret over de gamle jyske F-Lokomotiver, der i 1874 anskaffedes fra R. & W. Hawthorne i Newcastle og – som ovenfor nævnt – ombyggedes i 1888–89–90. Den nye Type er dog sværere og kraftigere end den gamle.

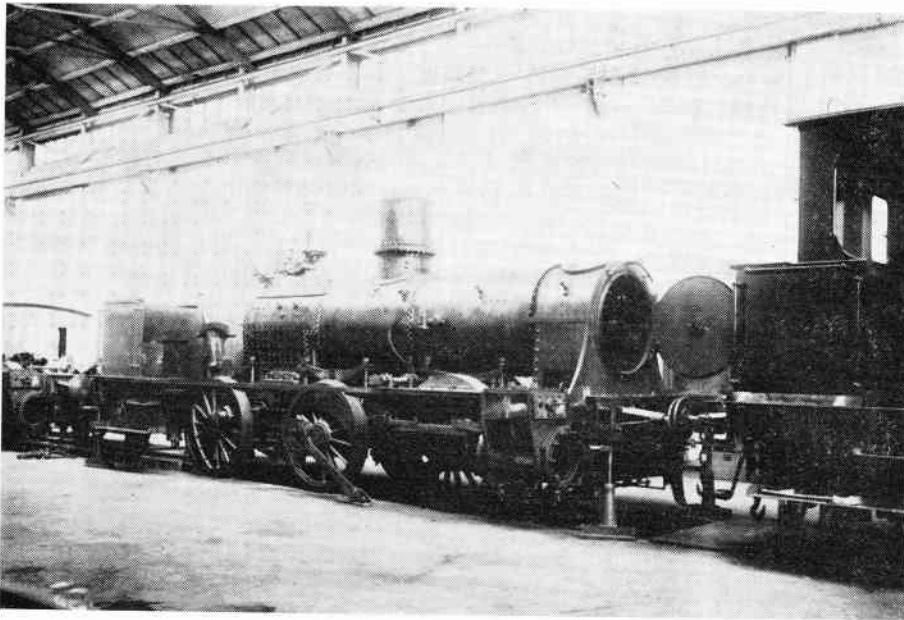
1901 gav begge Fabrikker Tilbud paa II- og Godstogslokomotiver og „Vulcan“ desuden paa Rangerlokomotiver. De udenlandske laveste Tilbud var dog 35–50 % billigere end de danske, og Leverancerne gik derfor til Udlandet.

Ved Licitationen i 1902 gav de to Fabrikker Tilbud paa Rangerlokomotiver til den gamle Pris paa 38000 Kr. pr. Stk. Dette Aar kom det berømte Tilbud fra Henschel & Sohn, Cassel, paa 22220 Kr. pr. Stk., d.v.s. 15780 Kr. eller ca. 60 % lavere end de danske. Henschel & Sohn fik Leverancen.

S. M. & H. opgav nu Konkurrencen men endnu i 1904 gav „Vulcan“ Tilbud paa nogle D-Lokomotiver til en Pris, der var 10700 Kr. højere pr. Lok. end det billigste udenlandske. I 1906 indstillede „Vulcan“ sin Virksomhed.

Der har været delte Meninger om disse lave udenlandske Tilbud. Nogle mener, at det var Underbud med den Hensigt at kvæle al dansk Konkurrence, og herfor taler, at de udenlandske Tilbudspriser pludselig steg, da „Vulcan“ indstillede Driften. Andre mener, at det var de daarlige Konjunkturer, der foranledigede, at de udenlandske Fabrikker søgte at sikre sig Arbejde uanset Fortjenesten for at kunne undgaa at afskedige deres Arbejdere.

I disse Aar, da „Vulcan“ forgæves gav Tilbud paa Statsbanelokomotiver, byggedes dog en Række Maskiner til forskellige danske Privatbaner. Til Odense-Kerteminde-Banen leveredes i 1900 3 3-akslede Tenderlokomotiver, til Høng-Tølløse-Banen i 1901 2 3-koblede 24 Tons Lokomotiver med Tendere, samme Aar 2 Lokomotiver af samme Type til Odsherredsbanen og 3 1-B-Lokomotiver paa 19 t til Ebeltoft-Trustrup-Banen. Endelig byggedes til Aalborg-Had-



Fra Frichs Lokomotiv-Værksted.

sund-Baner 2 Lokomotiver med Tendere. Mange af disse Baner klagede over, at Lokomotiverne ikke blev rettidig afleverede, saa at de maatte leje Lokomotiver af Statsbanerne eller af tilstødende Privatbaner. „Vulcan“ har ikke kunnet magte Lokomotivbygningen og maatte – som nævnt – tilsidst indstille hele sin Virksomhed.

Endnu et Privatbanelokomotiv bør omtales. I 1911 byggede Det sydfynske Jernbaneselskab paa sine Værksteder i Odense et nyt Lokomotiv af Typen 1-B+B-1. To gamle, udrangerede 1-B-Lokomotivers Hjul og Rammer blev sammenkoblede og dannede Underbygningen for den nye Maskine, der saaledes blev et Mallet-Lokomotiv. Bygningen lededes af Sydfynskes Maskininspektør *J. C. Milling*, der i 1912 omkom ved „Titanic“-Katastrofen.

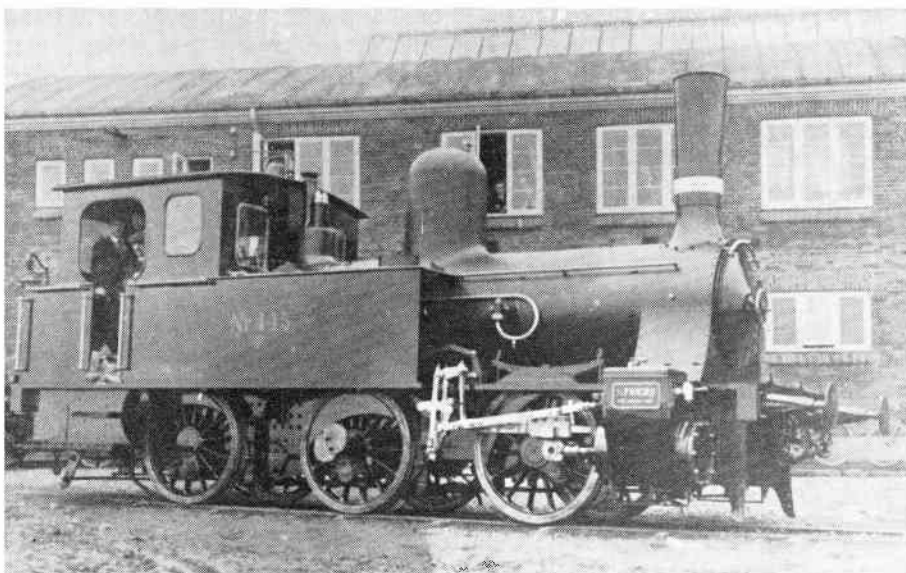
IV.

I Rigsdagen havde Spørgsmaalet: Dansk Lokomotivbygning flere Gange været berørt, og siden Samlingen 1906-07 har det været behandlet hvert Aar. I denne Samling blev der af *K. M. Klausen*, *P. Knudsen* og *Marott* til 3. Finanslovbehandling stillet Forslag til følgende Finanslovsanmærkning: „Ministerens bemyndiges til at undersøge, hvorvidt Statsbanerne bør forsynes med Lokomotiver, byggede her i Landet, enten paa dertil indrettede Statsværksteder eller paa private Fabriker“. *K. M. Klausen* anbefalede Anm. og foreslog at lade Spørgsmaalet undersøge af en Kommission, bestaaende af 2 Jernbane-Embedsmænd, 2 Repræsentanter for Arbejdsgiverne og 2 for Arbejderne. Statsbanerne maa i de kommende Aar anskaffe ca. 30 Lokomotiver aarlig, og Bygningen af disse Maskiner vil kunne skaffe Brødet til flere hundrede Familier. De danske Lokomotiver er de bedste Maskiner, Statsbanerne har. *Alf. Christensen* foreslog at lade de forskellige Dele bygge af private Fabriker og lade Lokomotiverne samle i Statsbaneværkstederne. *Hammerich* foreslog at lade private, inden-

landske Fabriker faa Leverancerne med en lille Overpris. Ministeren (*Svend Høgsbro*) og Ordføreren (*Jensen-Sønderup*) fraraadede at stemme for Forslaget. Ministeren havde altid en saadan Bemyndigelse. Iøvrigt var Ministeren velvilligt stemt for Sagen. Forslaget blev forkastet med 57 Stemmer mod 21.

I Samlingen 1908-09 var der i Finanslovsudvalget Samraad om Spørgsmaalet. Alle var enige om det ønskelige i at faa Lokomotiverne bygget her i Landet; men der herskede Uenighed om, i hvilket Omfang det skulde ske, og hvilken Støtte Staten burde yde denne Bygning. I Folketinget kom det til en Debat, hvor Ministeren (*Jensen-Sønderup*) anbefalede at lade nedsætte en lille Kommission til at undersøge Sagen nærmere under Ledelse af Statsbanernes Maskindirektør. Ministeren oplyste, at der her i Landet var Brug for ca. 70 nye Lokomotiver aarlig. Den gennemsnitlige Arbejds løn for Bygningen af et Lokomotiv andrager ca. 10000 Kr., og de 700000 Kr. bør man lade danske Arbejdere tjene. Det er for dyrt at bygge en Statsfabrik, da en saadan vil koste 3-4 Mill. Kr. Staten vil gerne yde private Fabriker Støtte til at begynde en Lokomotivindustri, men maa saa ogsaa have Sikkerhed for, at Fabrikerne ikke pludselig indstiller Virksomheden. Det første Aar kunde Staten f. Eks. betale Materialet, Arbejds lønnen og en passende Afskrivning paa de anskaffede nye Maskiner. I de følgende Aar skulde Overprisen gradvis nedsættes, og tilsidst skulde den indenlandske Fabrikation kun have To!dbeskyttelsen.

Da der i Tinget viste sig Stemning for at faa en Ordning paa denne Sag, nedsatte Ministeren d. 23. Marts 1909 en „Komité“ til Undersøgelse af Sagen. Komitéen bestod af Maskindirektør *Busse* som Formand, Direktørerne *Caroc* og *J. Knudsen*, der var Repræsentanter for Arbejdsgiverne, *J. A. Hansen* og *F. F. Samuelsen* som Repræsentanter for Arbejderne



F-Lokomotiv, bygget hos Frich.

og cand. jur. K. Gregersen som Sekretær. Komitéen afgav sin Indstilling til Ministeriet i Juli s. A. Blandt Bilagene til Betænkningen findes forskellige Oplysninger fra Maskindirektøren om Lokomotivfabrikation og Licitationspriser. Det aarlige Forbrug af Lokomotiver anslaaes til 40 for Statsbanernes Vedkommende og 30 til Privatbaner og Entreprenører. En komplet Fabrik til denne Produktion antages at ville koste 3-4 Millioner Kr. For en Maskinfabrik, der er i Besiddelse af Støberi, Grov- og Klejnsmedie o.s.v., vil Nyanlæg til Lokomotivfabrikation komme til at koste c. 530000 Kr. Gennemsnitsarbejdslønnen for et D-Lokomotiv (53 t) er i Tyskland 10600 Kr. eller 20 Øre pr. kg. I Danmark vil Toldbeskyttelsen bevirke, at der vil kunne gives en Arbejds løn af 23 Øre pr. kg. Ydermere har det til Tider været nævnt, at Regeringen var villig til at yde en Beskyttelse paa 5-10% af Værdien udover de udenlandske Tilbud. - Fabrikationen af 70 Lokomotiver aarlig vil beskæftige ca. 700 Mand eller 10 Mand pr. Lok. pr. Aar. Statens gennemsnitlige Beskyttelse vil da være ca. 460 Kr. pr. Mand pr. Aar. - Hvad Licitationspriserne angaar, har Tyskland i de fleste Aar staaet lavest; men til Tider har England (1894), Italien (1899-1900), Belgien (1891-92) og Sverige (1888 og 1908) givet billigere Tilbud, og Leverancerne er da gaaet til de paagældende Lande. I de færreste Lande benyttes Licitationsprincippet. Den mest benyttede Fremgangsmaade er Forhandling med Landets Fabrikker. - Blandt Bilagene findes ogsaa Oplysninger om Tolden paa Lokomotiver. Den er i de fleste Lande højere end her. Endelig findes en Skrivelse fra S. Frichs Efterfølgere i Aarhus, hvori Komitéen gøres opmærksom paa, at Frich ved sine Nyanlæg har indrettet sig med Lokomotivfabrikation for Øje. I sin Indstilling foreslaar Komitéen, at Staten i en Prøvetid paa 5 Aar skal betale en Overpris foruden Toldbeskyttelsen paa 20 Øre pr. kg det 2. Aar, 16 Øre det 3., 12 Øre det 4. og 8 Øre det 5. Aar. Det første Aar skulde Arbejds løn og Materiale betales efter Regning. Efter Prøvetidens Udløb skulde Staten i mindst 15 Aar yde en Overpris, der efter Konjunkturerne

skulde svinge mellem 0 og 7,2 Øre pr. kg. - Lokomotivfabrikationen burde kun optages af een Fabrik.

Denne Komitébetænkning vandt dog ikke Tilslutning i Folketinget. Ved 3. Behandling af Finanslovsforslaget for 1910-11 foreslog Trafikminister ad interim *Weimann*, at man paa Statsbanernes Værksteder skulde lade bygge 2 Godstogslokomotiver, for at man kunde bedømme Mulighederne for denne ny Industri. Omkostningerne mente man at maatte sætte til 70000 Kr. pr. Stk., da Værkstederne ikke var indrettet paa Nybygning. Prisen for de sidst anskaffede Maskiner var 45,900 Kr. Ordføreren (*P. T. Nielsen*) kunde ikke anbefale Forslaget. Alle ved, at vi kan bygge Lokomotiver, og Mulighederne kan ikke bedømmes ved Bygningen af 2 Lokomotiver. Desuden er Statsdrift dyrere end Privatdrift. *K. M. Klausen* anbefalede Forslaget og udtalte, at man forlangte saa mange Penge for at være paa den sikre Side. Trafikministeren kaldte Forslaget et Forsøg paa at underbygge Komitéen praktisk. Højre kunde ikke stemme for Forslaget, da man ikke ønskede Statsdrift. Forslaget forkastedes med 53 Stemmer mod 38.

I Samlingen 1910-11 stilledes af et Mindretal (*N. C. Christensen, Halsted, Rasm. Hansen, K. M. Klausen, Marott, Rørdam og Zahle*) følgende Forslag til 3. Behandling af Finanslovsforslaget for 1911-12: „Ministerens bemyndiges til forsøgsvis paa Statsbanernes Værksteder at lade bygge 2 Godstogslokomotiver og til - hvis efter Ministerens Skøn rimeligt Tilbud fremkommer her fra Landet - at lade 6 Rangerlokomotiver bygge paa indenlandske Værksteder“. Ordføreren (*P. T. Nielsen*) kunde ikke stemme for Forslaget, da det Overslag, der fremkom i forrige Samling, havde vist, at det var altfor dyrt at lade de 2 Godstogslokomotiver bygge her. *P. T. N.* vilde gerne have danske Maskiner, men ikke med Beskyttelse. *K. M. Klausen* omtalte det fra Frich givne Tilbud meget rosende. Frich havde tilbudt at bygge de 6 Rangerlokomotiver for 31000 Kr. pr. Stk. Dette Tilbud

laa under Udlandets Gennemsnitspris. Trafikministeren (*Th. Larsen*) var imod Statsdrift; han sympatiserede med Tanken om en privat dansk Lokomotiv-Industri, men kunde ikke tage imod Frichs Tilbud, da det var saa meget dyrere end det laveste udenlandske. Alt i alt var der i Tinget Flertal for sidste Del af Forslaget, men ikke for første Del. Hele Forslaget blev derfor forkastet med 54 stemmer mod 42.

I Samlingen 1911-12 stilledes til 3. Finanslovsbehandling af *N. C. Christensen, Rasm. Hansen, K. M. Klausen, Marott, Rode, Wulff og Zahle* Forslag om, at Ministeren skulde bemyndiges til at lade bygge 3 Rangerlokomotiver paa indenlandske Værksteder. Efter en lang Debat, hvor de samme Anskuelse som tidligere blev fremført, vedtoges Forslaget med 56 Stemmer mod 45.

Ved en Licitation i 1911 havde det vist sig, at Frichs Tilbud laa midt imellem de udenlandske. Det laveste Tilbud var fra Tubize i Belgien, og det var 4000 Kr. lavere end Frichs, som var paa 30000 Kr. pr. Lokomotiv. Ministeren turde dog ikke give Frich Leverancen paa Grund af den større Udgift, Staten derved vilde faa.

Ved Licitationen i 1912 viste det sig derimod, at Tubize forlangte den samme Pris som Frich, og Frich fik derfor i Juli 1912 overdraget Leveringen af de 3 F-Lokomotiver Nr. 444-446. Disse 3 Lokomotiver afleveredes i 1914. Vedføjede Fotografier viser dels F Nr. 446 færdig til Aflevering og dels de 3 Maskiner paa forskellige Stadier af Bygningen. - I 1915 afleverede Frich endnu 3 F-Lokomotiver, nemlig Nr. 441-443. Alle Maskiner har vist sig at være udmærket Arbejde, og de arbejder til Statsbanernes fulde Tilfredshed.

Paa forrige Aars Finanslov var der bevilget 8 Rangerlokomotiver, men da Krigen havde medført store Materialfordyrelser og mange andre Vanskeligheder, besluttede Statsbanerne at udsætte Anskaffelsen af disse Maskiner til bedre Tider, for at Frich om muligt kunde faa Lejlighed til at bygge ogsaa disse Maskiner. De bedre Tider er ikke kommet endnu; men da man fik større og større Trang til nye Maskiner, blev der i 1916 bestilt 20 Lokomotiver Litra F hos Frich. Samtidig gik en Bestilling paa andre 20 Maskiner til Winterthur i Schweiz, da Frich ikke kunde paatage sig Bygningen af disse, hvoriblandt der var 10 R-Lokomotiver.

Ved Nytaar 1917 havde der løbet ialt 758 Lokomotiver paa vore Statsbanestrækninger. Af disse Lokomotiver er der anskaffet fra Tyskland 525, fra England 109, fra Italien 69, fra Belgien 23, fra Danmark 20 og fra Sverige 12, d.v.s., at 2,6% af samtlige Lokomotiver var bygget her i Landet. Det er jo ikke imponerende, men Udviklingen gaar i den rigtige Retning. Naar normale Tilstande igen indtræffer, tør

vi haabe, at Frich kan paatage sig Bygningen af alle vore Maskiner. Til dette Arbejde vil vi ønske Frich alt muligt Held, saa at den danske Lokomotivindustri kan blive til Ære og Gavn for vort Land.



EFTERSKRIFT

Mine gode ønsker er jo gået i opfyldelse. Om Frichs senere lokomotiver er der skrevet mangt og meget godt, ikke mindst af civilingeniør Wm. Bay, og derfor skal dette genoptryk blot afsluttes med nedenstående liste, som A/S Frichs, Aarhus, har været så venlig at udarbejde:

Danske Statsbaner

Litra	Nummer	Fabriksnummer	Byggeår	Antal
F II	444-446	001-003	1914	3
	441-443	004-006	1915	3
	423-427	007-011	1920	5
	686-700	012-026	1920-21	15
	676-685	027-036	1922	10
	666-675	042-051	1923	10
	651-657	367-373	1949-50	7
	658-665	355-362	1950	8
				<u>61</u>
D II	896-900	037-041	1922	5
				<u>5</u>
R II	959-963	052-056	1924	5
				<u>5</u>
H	789-798	057-066	1926	10
	783-788	305-310	1941	6
				<u>16</u>
S	723-740	069-086	1927-28	18
				<u>18</u>
Q	337-339	091-093	1930	3
	340-341	103-104	1932	2
	342-347	320-325	1943	6
	348-351	342-345	1945	4
				<u>15</u>
E	975-980	314-319	1943	6
	981-986	336-341	1944	6
	987-993	346-352	1947	7
	994-999	413-418	1950	6
				<u>25</u>
				I alt <u>145</u>

Danske Privatbaner

	Nummer	Fabriksnummer	Byggeår	Antal
VGJ	5	067	1925	1
NRJ	1	068	1925	1
MFVJ	1-2	087-088	1927	2
				<u>4</u>
				I alt <u>4</u>

Tro det eller ej:

Tractortram

– hestesporvogn eller motortog?

Nu er det snart mange år siden man diskuterede, om man kan skelne mellem sporvej og jernbane, og der er ingen grund til at fortsætte diskussionen, for hvis man vil skelne, er det nemt nok i Danmark, hvor der aldrig har eksisteret de blandingsformer, man kender fra udlandet. – Dog var der nu vist noget med en hestebane på Rømø ... – Dengang diskussionen løb, var der et vittigt hovede, der som argument for, at man ikke kan skelne, fremførte at jernbane på hollandsk hedder „spoorweg“.



Tractortram til Eelde i Groningen 1924. Bemærk skiltet på lastvognens tag og bremsestangen mellem bilen og bivognene.

Det var imidlertid ikke kun sprogligt, at det kunne være svært at skelne mellem sporveje („tramweg“) og jernbaner i Holland. Forskellene bestod kun i nogle lovgivningsmæssige skel, der bl. a. indebar, at kun sporveje måtte anlægges i offentlige gader og veje, og at eventuelle lokomotiver ved sporvejene skulle være afskærmede (tramlok). Der var derimod ingen begrænsning med hensyn til længde m. v., og da det omkring århundredskiftet var relativt nemt at få koncession på sporveje, blev en mængde småbyer forbundet med sporveje.

En del af disse sporveje fik med årene dampdrift eller elektrisk drift, og antog mere „jernbanemæssig“ karakter, men en del var i mange år hestedrevne. Til disse var den 41 km lange sporvej Zuidbroek – Ter Apel, hvor rejsetiden var fire timer, og der blev skiftet hest fem gange undervejs.

Enkelte af hestesporvejene udenfor storbyerne var i drift helt op i tyverne, en enkelt (Makkum–Harke-zijl) helt til 1930. Det var nemlig betydeligt sværere at få ophævet koncessionerne, der indebar pligt til drift, i tyverne end det havde været at få dem omkring århundredskiftet. I starten af tyverne gjorde sporvejsselskaberne derfor forskellige krumspring

for at billiggøre driften. Da både heste og damplokomotiver var noget dyrt stads, og der samtidigt var kommet billige busser og lastbiler på markedet, var der enkelte selskaber, der fik ideen at spænde en bus eller lastbil foran de gamle hestesporvogne. Det gik jo glimrende så længe sporvejen var anlagt i den offentlige vej. For at advare andre trafikanter om, at „bussen“ ikke kunne vige ud fra sporet, der til tider lå i den forkerte side af vejen, krævede myndighederne, at der på „trækkraften“ skulle anbringes et belyst skilt med ordet „TRAM“. Da „bivognene“ skulle kunne bremse, resulterede „tractortram“-driften i en række besynderlige bremsesystemer med trækstænger, snore og lodder.

Imidlertid overgik de sidste „heste“-sporveje til ren busdrift i løbet af tyverne, og i løbet af trediverne forsvandt de fleste dampsporveje. Der er dog stadig mulighed for at opleve en rigtig hollandsk dampsporvej, idet „Tramweg Stichting“ på sin museumsbane Hoorn-Medemblik i sommerhalvåret kører med



Dampsporvogn afgår fra Hoorn til Medemblik, 1972.

Foto: W. N. T. Jansen

almindelige lokal-damptog, dampsporvogne og gamle motorvogne. Stoomtram Hoorn-Medemblik er absolut et besøg værd, selvom der altså ikke er nogen „tractortram“ ...

john poulsen

**Vil De ha' en billig vogn
– så er det FREDERIKS AUTO**

Nykøbingvej 87 – 4990 Saksøbing
(03) 89 48 53



Hovedstadsområdets Trafikselskab

Bustrafikken i hovedstadsområdet har hidtil været opdelt på en lang række trafikvirksomheder. Den har ikke, som tilfældet er med jernbanedriften, været koordineret. Takster og takstsystemer er forskellige, køreplanerne er heller ikke altid afstemt efter hinanden. Det har derfor ikke været lige nemt for publikum at følge de mange opfordringer til at bruge de kollektive trafikmidler i stedet for privatbilen. Med en bil kan man køre overalt i området uden at mærke noget til kommunegrænser, kører man med bus, træder de tydeligt frem: Når bussen når en kommunegrænse, er denne oftest også endestation. Vil man videre, må man altså stige om.

Med oprettelsen af **Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT)** den 1. oktober 1974 kommer der en nyordning på dette og en række andre felter. Hvad er baggrunden for HT, og hvordan er trafikken i øvrigt nu organiseret i hovedstadsområdet? I det følgende er der nærmere redegjort for disse spørgsmål, som også må have jernbane-entusiasternes interesse.

*

Den 6. juni 1973 vedtog folketinget en lov om den kollektive personbefordring i hovedstadsområdet. Det er denne lov, som siger, hvorledes personbefordringen fremtidig skal være organiseret i hovedstadsområdet.

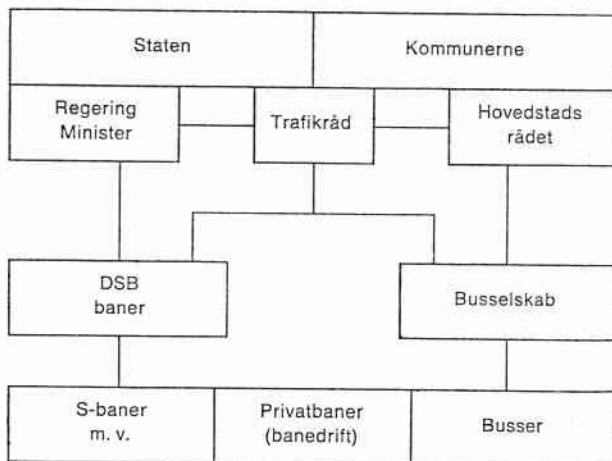
Hovedpunkterne i loven er –

at der den 1. august 1973 stiftes et busselskab af Københavns og Frederiksberg kommunalbestyrelser og Københavns, Frederiksberg og Roskilde amtsråd, og at dette nye busselskab skal være klar til at begynde driften senest den 1. oktober 1974,

at jernbanedriften i hovedstadsområdet foreløbig varetages af DSB og privatbanerne,

at der den 1. august 1973 nedsættes et trafikråd til koordinering af bane- og busdriften,

at trafikrådet inden 1. oktober 1976 skal udarbejde forslag til forening af bane- og busdriften,



Samtidig blev koncessionsmyndigheden for al buskørsel i hovedstadsområdet fra 1. august 1973 tillagt trafikrådet.

Loven taler altså om et **busselskab** og om et **trafikråd**. Hertil kommer, at der den 1. april 1974 er oprettet et **hovedstadsråd**, som ifølge loven bl. a. har til opgave: »at varetage samordning, udbygning og drift af kollektiv lokaltrafik og medvirke til en samlet trafikplanlægning«. Busselskabet er herved underlagt hovedstadsrådet, som skal godkende busselskabets budget og betale underskuddet. Hovedstadsrådet består af 37 medlemmer, som blev valgt ved indirekte valg i forbindelse med kommunalvalgene i marts 1974.

Som det ovenfor er nævnt er trafikrådet koncessionsgivende myndighed for al busdrift i hovedstadsområdet, Trafikrådet skal også koordinere den kollektive personbefordring med bane og bus i området. Endelig påhviler det rådet **inden 1. oktober 1976 at udarbejde forslag til en forening af bane- og busdriften i hovedstadsområdet**. Trafikrådet har 13 medlemmer. Heraf er 6 udpeget af hovedstadsrådet og 6 af ministeren for offentlige arbejder. Trafikrådets formand, professor Erling Olsen, Roskilde, er udpeget af regeringen.

Ifølge loven har busselskabet ret til at overtage de offentligt dominerede busvirksomheder i hovedstadsområdet. De private busselskaber omtales ikke i selve loven, men det er i bemærkningerne til lovforslaget anført, at overtagelse af private busvirksomheder kan ske igennem en frivillig forhandling mellem busselskabet og det private foretagende. Den 1. oktober 1974 var der 12 offentligt dominerede busvirksomheder i hovedstadsområdet, der kunne overtages af Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT) – det drejer sig om følgende virksomheder:

Københavns sporveje (KS)

Amagerbanen (AB)

NESA

Forenede Rutebiler (FR)

Herlev-Ruterne (HR)

Heisingør-Bussen (H-B)

Fredensborg-Humblebæk kommunes rutebiler (F-HKR)

DSB rutebiler i hovedstadsområdet,

samt busdriften ved følgende privatbaner:

Lyngby-Nærum Jernbane (LNJ)

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen (HHGB)

Gribskovbanen (GDS)

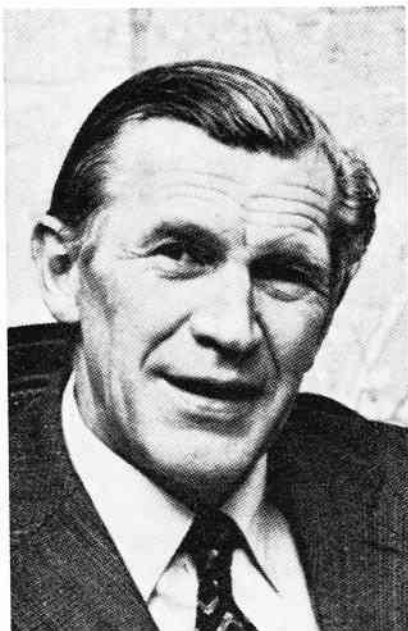
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane (HFHJ).

☆

Hovedstadsområdets Trafikselskab er således organiseret:

Repræsentantskabet er ifølge loven HT's øverste myndighed og har 31 medlemmer, hvoraf 21 er udpeget af hovedstadsrådet blandt dets medlemmer, 6 er udpeget af ministeren for offentlige arbejder (heraf 5 fra DSB), og det er meningen, at de ansatte skal vælge 4 medlemmer til repræsentantskabet.

HT's bestyrelse består af 9 medlemmer. Af disse er 2 udpeget af ministeren for offentlige arbejder (begge fra



HT's direktør, civilingeniør K. N. Andersen.

DSB), medens de 7 kommunale medlemmer er valgt af hovedstadsrådet blandt dets medlemmer. Bestyrelsen blev valgt efter hovedstadsrådets nedsættelse den 1. april.

Direktionen: Som direktør for HT har bestyrelsen udpeget tidligere direktør for Københavns sporveje, civilingeniør K. N. Andersen. Under direktionen sorterer en række såkaldte stabsafdelinger. Det er sekretariat, personaleafdeling og lønkontor, regnskabs- og økonomiafdeling, teknisk afdeling samt planlægningsafdeling og driftsafdeling.

Det specielle i selskabets organisation er, at busdriften styres gennem såkaldte distriktsorganer: **Distrikter** og **driftsområder**. Det er direkte fastlagt i loven. Grunden er, at man ønsker en decentralisering af de driftsmæssige funktioner med lokalt placerede beføjelser og ansvar. Dette er helt i tråd med de ønsker, der gælder i de fleste moderne virksomheder om at decentralisere mest muligt. Inddelingen er opbygget med hensyn til de eksisterende selskabers betjeningsområder, personalemæssige og tekniske forhold og karakteren af den trafik, der nu præsteres. Herved bliver det muligt at begrænse leder- og kontorpersonalet mest muligt og satse på folk, der har et naturligt tilknytningsforhold til distriktet og dets myndigheder.

Hvert distrikt ledes af en **distriktsleder**, som forestår den daglige ledelse af drift og anlæg i distriktet og formidler samarbejdet med de lokale politiske myndigheder samt vej- og politimyndigheder med flere. Hvert distrikt er af driftsmæssige hensyn opdelt i et antal driftsområder, hver med sin lokale **driftsleder**, der er ansvarlig over for distriktslederen.

Distrikt 1, det centrale distrikt, omfatter de af KS, NESA og Amagerbanen drevne buslinier, herunder indtil videre drift af buslinierne 19 og 43, der fr.o.m. 13. oktober er forlænget ud i Gladsaxeområdet.

Indtil et nyhvervet busanlæg på Artillerivej tages i brug i foråret 1975 vil NESA's og Amagerbanens buslinier som hidtil blive drevet fra de to selskabers kontorer i henholdsvis Hellerup og Kastrop.

Af hensyn til den særlige karakter og omfanget af den trafik, der foregår i dette distrikt, er det påregnet, at HT's centralledelse varetager distriktsledelsen med stort set samme organisation som tidligere (KS).

Distrikt 2 har distriktskontor i **Hillerød**, og den sydlige grænse er ret nær sammenfaldende med amtsgrænserne. Distriktet opdeles i 4 driftsområder:

1) et område med driftskontor i **Helsingør** og i det væsentlige omfattende de af Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen og Helsingør-Bussen drevne buslinier,

2) et område – indtil videre – med driftskontor i **Humblebæk** og alene omfattende den af Fredensborg-Humblebæk kommune drevne buslinie Hillerød-Fredensborg-Humblebæk,

3) et område med driftskontor i **Hillerød** og med fornødent lederpersonale i Frederiksværk omfattende de af Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane og Gribskovbanen drevne buslinier. Dette driftsområde forestås af distriktslederen (direktøren for GDS/HFHJ),

4) et område med driftskontor i **Hørsholm** (Kokkedal) omfattende de af DSB herfra drevne buslinier. Dette område strækker sig helt fra Øresundskysten til Frederikssund (og omfatter bl. a. buslinie 307 Hillerød-Frederikssund-Roskilde) – en geografisk udstrækning, som det vil være hensigtsmæssigt at reducere, når der ved opførelse af et bus-serviceanlæg et sted i den vestlige del af området er tilvejebragt de fornødne tekniske muligheder for gennemførelse af busvedligeholdelsen dér.

Distrikt 3 har distriktskontor i **Gladsaxe** (Forenede Rutebilers tidligere hovedkontor) og omfatter området imellem KS' og NESA's område på den ene side og amtsgrænsen mod Frederiksborg amt på den anden side, d.v.s. de af Forenede Rutebiler, Herlev-Ruterne og Lyngby-Nærum Jernbane drevne buslinier. Distriktet opdeles i 2 driftsområder:

1) et område med driftskontor i **Gladsaxe**, d.v.s. samme sted som distriktskontoret, idet distriktslederen samtidig varetager hvervet som driftsleder for dette område, der omfatter de af Forenede Rutebiler og Herlev-Ruterne drevne



En af HT's næsten 1000 busser – tidl. DSB 343, nu HT 4343.

buslinier, herunder (foreløbig) den nyetablerede buslinie 68 fra Lyngby over Bellahøj til Rådhuspladsen (København),

2) et område med driftskontor i **Lyngby** (Lyngby-Nærum Jernbanes hovedkontor) og omfattende de af dette selskab drevne buslinier. (Driftslederen er direktøren for LNJ).

Distrikt 4 har indtil videre distriktskontor i DSB's busanlæg på Lyshøjgårdsvej i **Valby**. Dette anlæg, som udlejes af DSB, fraflyttes så snart det bliver muligt at bygge et nyt serviceanlæg et sted ved Køge Bugt – antagelig omkring Ishøj-Hundige. Distriktet omfatter hele den sydvestlige del af hovedstadsområdet til Køge og Roskilde og til en linie nord for Roskildevej. Distriktet opdeles i 2 driftsområder:

1) et område med driftskontor i **Valby**, d.v.s. samme sted som distriktskontoret og med distriktslederen som driftsleder. Området omfatter de af DSB drevne buslinier ad Gl. Køge Landevej og vest derfor,

2) et område med driftskontor på Herman Bangs Plads i **Valby** og omfattende de af DSB drevne linier ad Roskildevej til Roskilde, til Roskilde universitet, til Fløng-Soderup området samt strækningen Taastrup-Køge.

Oversigt over HT-busparken pr. 1/10 1974:

Tidl. vognejer	HT bus-numre	Antal	Serviceværksted
KS	1- 605 960- 999	645	Husum Irlandsvej Ryvang Valby Ørnevej
AB	1957-1959 2035-2058	27	Kastrup
NFSA	2001-2027 2063-2065	30	Hellerup
FR/HR	606- 611 3001-3086	92	Gladsaxe
DSB	4003-4395 x 4783-4999 x 6036-6040 x	132	Valby (90) Hørsholm (42)
LNJ	5044-5053	10	Lyngby
H-B	5008-5023	16	} Helsingør
HHGB	} 5060-5097	13	
GDS		7	} Frederiksværk
HFHJ		13	
F-HKR		5	Humblebæk
		<u>990</u>	

x = brudte nummerrækker - se oversigten over tidl. DSB-busnumre i "Jernbanenyt - kort fortalt".

*

Den 1. april 1975 indfører HT et nyt zonetakstsystem - og i forbindelse med overgang til sommerkøreplan, den 20. april 1975 (visse linier ændrer først køreplan - samtidig med banerne - den 1. juni) foretages en lang række linieændringer, bl. a. forlænges tidl. DSB linie 184 fra Hans Knudsens Plads til Nørreport (erstatte linie 23 og skifter linienummer til 84).

*

Efter materiale stillet til rådighed af »Hovedstadsområdets Trafikselskab« - bearbejdet af Erik B. Jonsen.

Gå til tandlægen 2 gange årligt!

K. L-C

C. C. WINTHER

Blikkenslager

Maribovej 39 - Naskov

(03) 92 12 29

Se gardiner og væg-til-væg tæpper
i Lolland-Falsters største tæppehal
Vestre Landevej 11 - Maribo - (03) 88 21 40

LOLLANDS GARDIN- OG TÆPPECENTER

Rødby - (03) 90 16 10

DALGAARD AUTO-KONFEKTION

Vejlebyvej 18 - 4970 Rødby

(03) 90 83 07

Ta' en tur med

MARIBO-BANDHOLM MUSEUMSBANE

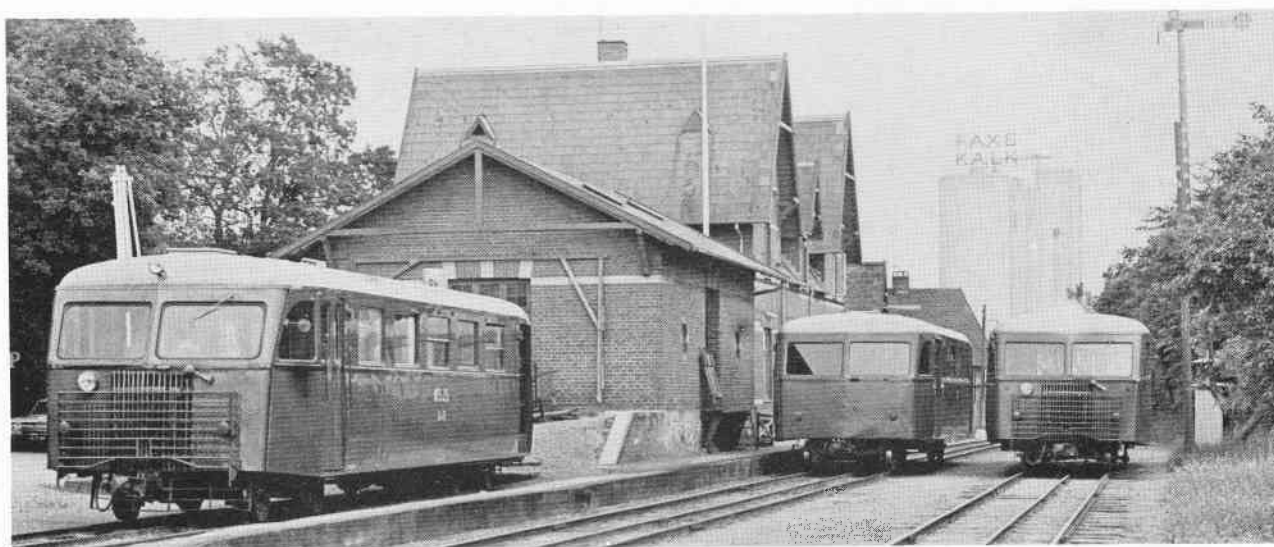
M. A.



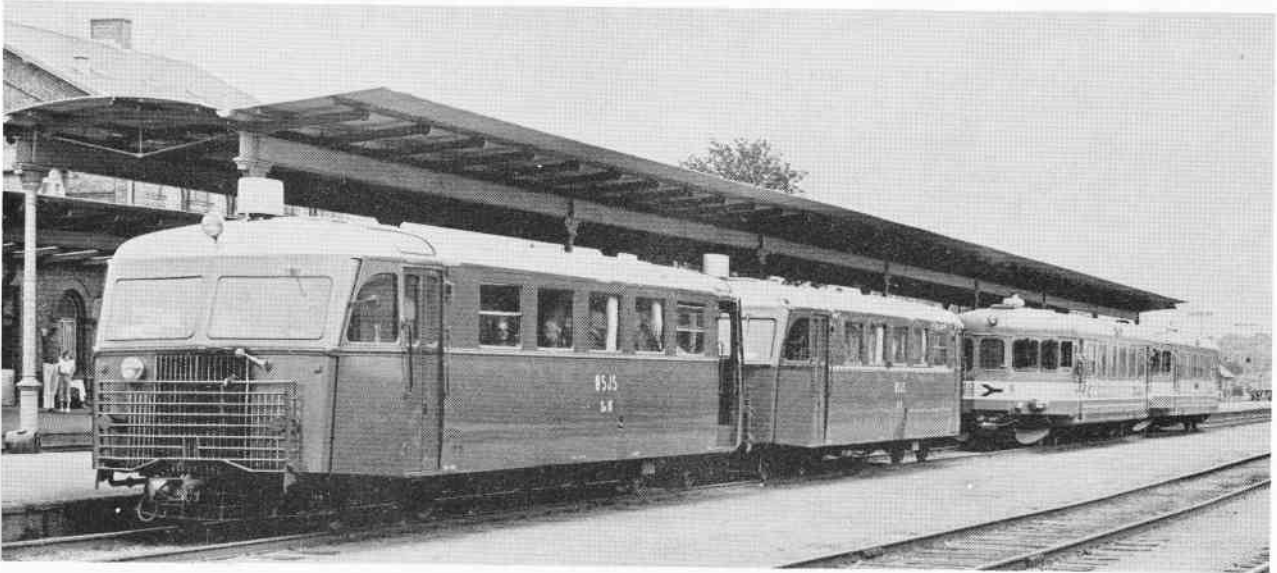
det er ← Østbanen



Ved begyndelsen af 1974 blev faktisk alle persontog på Østbanen stadig fremført af de gamle danske skinnebusser, der blev anskaffet til banen i 1952. Østbanen var den sidste privatbane, der endnu udelukkende anvendte disse 22 år gamle vogne. De danske skinnebusser har i mange år været et væsentligt aktiv for privatbanerne, og skinnebustog, der her ses på Vallø station, er kendt af mange rejsende på Østbanen.



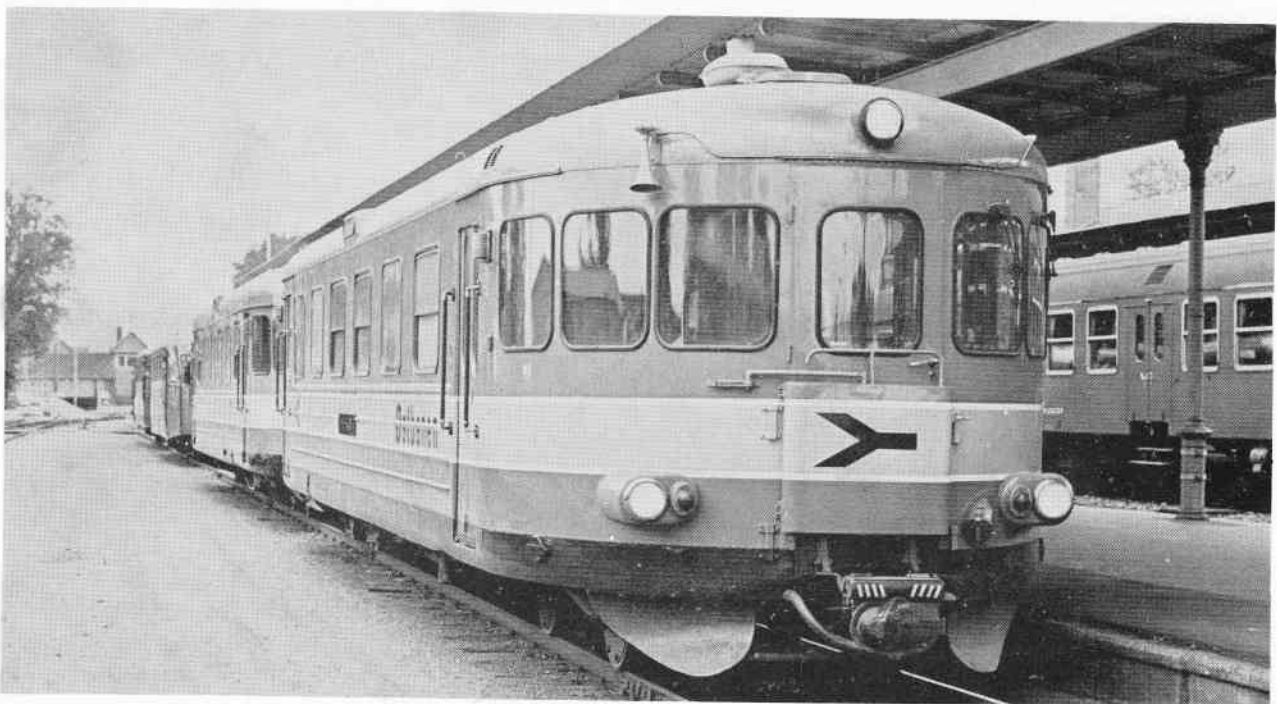
I 22 år har de danske skinnebusser befordret rejsende på den 95 år gamle Østsjælland-ske Jernbane. Specielt for banens tog er, at de mellem Stubberup og Fakse Ladeplads benytter Faxe Jernbanes spor. Faxe Jernbane er oprindeligt anlagt som en smalsporet bane mellem Faxe Kalkbrud og Fakse Ladeplads. Endnu i 1974 er Faxe Jernbanes eget materiel smalsporet, hvorfor sporet mellem Stubberup og Fakse Ladeplads er tre-strengt. Her ses skinnebustog under rangering i Fakse Ladeplads, juni 1974.



Ved andre danske privatbaner, der stadig eksisterer, havde man allerede i de foregående år anskaffet nyt og mere tidssvarende materiel til erstatning for de skinnebusser, som Scandia i Randers leverede i årene 1947-52. Østbanen måtte nu også forny sig, hvis den skulle gøre sig bemærket i den kollektive trafik. Derfor bestiltes nye motortog fra den tyske togfabrik, Waggonfabrik Uerdingen. Denne fabrik havde siden 1965 leveret letbyggede motortog til adskillige danske privatbaner. Da de danske skinnebusser imidlertid måtte skønnes for at være opslidte, måtte man også indkøbe nyt materiel til reserve for de nye tyske tog. Valget faldt her på brugte skinnebusser fra Statens Järnvägar i Sverige. Østbanen indkøbte tre motorvogne og to bivogne, der leveredes den 26. februar 1974.

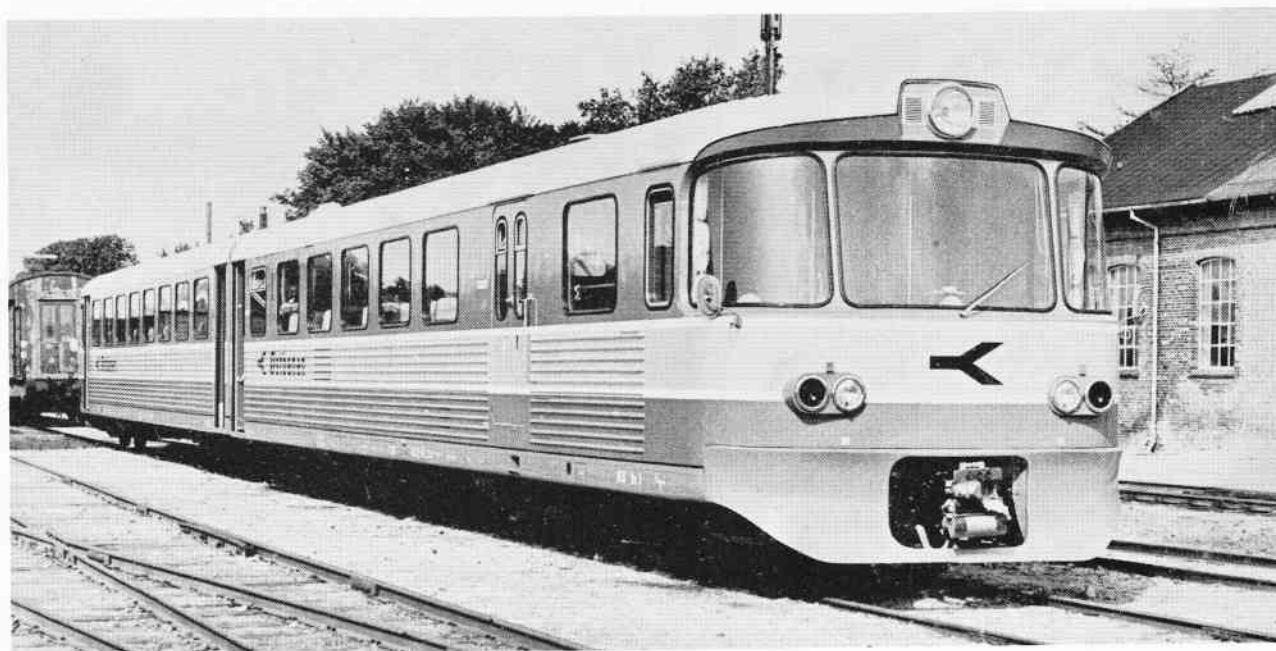
Snart var disse vogne istandsat og ommalet på banens eget værksted og fra maj 1974 indsattes de i driften malet i Østbane-design: Blodorange med hvid/gul/hvid midterstribe. Østbanens bomærke "det liggende Y" havde erstattet det svenske vingehjul på vognenderne.

Øverst ses de danske skinnebusser Sm 15 og Sm 12 sammen med to af svenske skinnebusser i Køge. Nederst ses tydeligt det smukke design.





Moderniseringen af Østbanens rullende materiel er sket i henhold til privatbanemoderniseringsloven. 1974 blev en milepæl i banens historie med udydet køreplan med vægt på bolig-arbejdssted trafikken og nyt togmateriel. Sideløbende med modernisering af trækraften arbejdes der med projekter på fjernstyring af stationerne kobineret med radioanlæg i togene. Koordinationen mellem tog og bus på Fakse station er nødvendig, da byen ligger temmelig langt fra stationen. Dette lille problem har da også afstedkommet ønsker om en evt. omlægning af Østbanen, men vigtigere moderniseringer træder i forgrunden.



Den 31. juli oprandt den store dag, hvor det første tog ankom til Østbanen fra Waggonfabrik Uerdingen. Der er siden leveret 3 dobbelte og 2 enkeltkørende tog. To-vogns toget Ym 3 og Ys 11 var det tog, der ankom. Det ses her i Hårlev den 31. juli 1974.



I midten af oktober måned leveredes den sidste enkeltkørende motorvogn fra Tyskland. Hermed kunne alt det nye materiel indsættes i driften, og de gamle danske skinnebusser kunne hensættes. Snart vil de kunne udrangeres efter mange års tro tjeneste, og de nye tyske og brugte svenske tog overtager deres arbejde. Her er Ym 1 på vej mod Hårlev fra Køge.



Danske jernbaneentusiaster har med stor interesse fulgt udviklingen på Østbanen i 1974. Den 27. oktober benyttede man lejligheden til at tage afsked med Østbanens gamle tog på en udflugt med et skinnebustog. Denne udflugt, der var arrangeret af Dansk Jernbane-Klub og Østsjællandske Jernbaneklub, gav deltagerne mulighed for at iagttage alle tre togtyper på Østbanen.

Lad os håbe, at moderniseringen, der har bragt Østbanen på højde med de andre privatbaner, må blive til gavn for banen og ikke mindst den egn, som banen til daglig betjener. Dansk Jernbane-Klub ønsker til lykke med de nye tog og alt godt for Østbanen i fremtiden.

Idé: Ole-Chr.M.Plum.

Foto: Ole-Chr.M. Plum

Tillæg til Jernbanen nr. 6/74.



Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen
Stationsvej – Bandholm
(03) 88 80 55

BP LOLLAND DEPOT

Evald Jørgensen
Havnen – Sakskøbing
(03) 89 44 11

BERNTHS HJØRNE

HERRE- OG DRENGETØJ
Lilletterv – 4800 Nykøbing F.
(03) 85 30 00

LOLLAND-FALSTERS
FOLKETIDENDE



ØRESUNDSÅBÅDENE

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

FAUNA FOTO A/S

Tlf. (01) 24 89 20

Stort udvalg i kameraer, film og fototeknisk
udstyr

KRAGENÆSBILEN

ønsker en glædelig jul
og et lykkeligt 1975

Har De tid og lyst, så tag med bussen til
Kragenæs og oplev den skønne natur langs
Smålandshavet!

På gensyn! 6 dobbeltture daglig!

L. BJØRN & SØN

Kragenæs-Maribo bussen
Tlf. (03) 93 70 54

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (01) 87 07 08

★

Tog hvert 20. minut
mellem Jægersborg og Nærum



HILSEN

fra

NAKSKOV

Se Dem for,
når De går over gaden.

N. A.

LOLLAND-FALSTERS PAPIRFORSYNING

Maglemervej 16 – Maribo

(03) 88 07 11

AUTO GUMMI SERVICE

Sven Christensen

Nystedvej 10 – 4990 Saksøbing

(03) 89 47 79

Kontant rabat 20 % på alt auto gummi

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen

Bandholm – (03) 88 80 94

CALPAM LOLLAND DEPOT

ved Helgo Nygård Andersen

Bandholm

(03) 88 80 42

MARIAGADE – AUTOVÆRKSTED

Volvo-Service

ved Helge Sørensen

Maribo – (03) 88 13 53

KAMPER & SØN

Maskinværksted

Vesterbrogade 7 – Maribo

(03) 88 10 69



11 03645 1

Veteranbaner i Norden

I sin femte jernbanebog behandler Niels Jensen samtlige nordiske veteranbaner: fire i Danmark, fem i Sverige, to i Norge og en i Finland. Forfatteren beskriver banernes baggrund, miljø og anlæggelse samt det rullende materiel og dets oprindelse.

"Veteranbaner i Norden" er en oplagt bog for jernbaneentusiasten, der i sin fritid arbejder med veteranbanen og materiellet. Desuden er bogen en glimrende baggrundsinformation for de mange, der henlægger søndagsturen til en af de gamle baner.
96 s. ill. kr. 29,75.

**clausen
bøger**

-håndbøger De har brug for

GARNBODEN

Vestergade 30 – Maribo

(03) 88 14 70

Antikviteter – Malerier – Ægte tæpper

LYNGGÅRDEN

Stokkemærke – (03) 91 11 76

SAKSKØBING MOTOR COMPAGNI

Aut. Ford-forhandler

Nystedvej 18 – Saksøbing

(03) 89 43 31

ENGDahl's RADIO + TV SERVICE

Rødby Havn

Butik: Havnegade 37

(03) 90 50 12

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Fra »Nydqvist & Holm AB« (og underleverandører) er leveret 1 stk. diesel-elektrisk motorlokomotiv, litra MZ 1446.

Diesel-hydraulisk rangertraktor (Köf) nr. 276 er overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København.

Følgende trækraftenheder (og påhængsmateriel) er udrangeret: Damplokomotiv F 665 (solgt til VBV), diesel-elektriske motorvogne MO 1840, 1860, 1864, 1884, 1890, 1960, 1983, elektriske motorvogn MM 782 og styrevogne for elektriske motorvogne FS 982, 7205 (S-bane-materiellet svært beskadiget efter ulykken ved Østerport, den 7. september 1973).

Fra »Scandia-Randers A/S er leveret 6 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 775 – 20-84 780 (stationering: Sjælland og Lolland-Falster) samt 36 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 324 – 211 5 359. Fra »Værkstedet Nyborg« er leveret 1 stk. maskinkølevogn (privatejet: »Fynsk Mælk A/S«, Odense): 084 4 102 (tidl. litra lblps). Fra Sverige er indkøbt (brugte) 3 stk. beholdervogne (privatejet: »Dansk Sojakagefabrik A/S«): 070 1 581 – 070 1 583.

Postvogn Ph 90-68 214 og postpakvogn Pmh 90-68 701 er overflyttet fra »Jylland og Fyn« til »Sjælland og Lolland-Falster« – postpakvogn Pmh 90-68 708 er overflyttet fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«.

Følgende 4 stk. personvogne er udrangeret: ABh 38-21 257 – Cl 29-25, 516, 528, 547. Følgende 3 stk. post- og rejsegodsvogne er udrangeret: Pk 5912 – Dah 92-28 101 – Dk 6103.

»Stationeringslisten« (»Jernbanen« nr. 1/74 – side 7) og oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1974« (»Jernbanen«, nr. 3/74) kan å jourføres efter ovenstående.

Pr. 30. september bestod vognparken af:

953 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 7 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT/D SG). I juli kvartal er der tilgået driften 6 vogne – og der er udrangeret 4 vogne.

138 stk. post- og rejsegodsvogne. I juli kvartal er der udrangeret 3 vogne.

6175 stk. lukkede godsvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 36 vogne (Hbis) – og en afgang på 5 vogne.

3215 stk. åbne godsvogne. I juli kvartal er sket en afgang på 4 vogne.

555 stk. tjenestevogne. I juli kvartal er sket en afgang på 4 vogne: Nr. 403 (Mafd), nr. 582 (Bafd), nr. 652 (Bafd), nr. 981 (Bafd). (Fortegnelsen over »DSB tjenestevogne« (pr. 31/3 1973) (»Jernbanen«, nr. 3/73) kan å jourføres efter ovenstående).

643 stk. privatejede godsvogne (samt 7 stk. godsvogne lejet hos DSB). I juli kvartal er sket en tilgang på 4 vogne: 070 1 581 – 070 1 583 (»Dansk Sojakagefabrik A/S«), 084 4 102 (»Fynsk Mælk A/S«) – og en afgang på 2 vogne: 070 1 518 (»Dansk Sojakagefabrik A/S«), 081 5 069 (»Carlsberg Bryggerierne«). (Fortegnelsen over »Private vogne – optaget i DSB vognparken« (pr. 31/3 1973) (»Jernbanen«, nr. 3/73) kan å jourføres efter ovenstående).

*

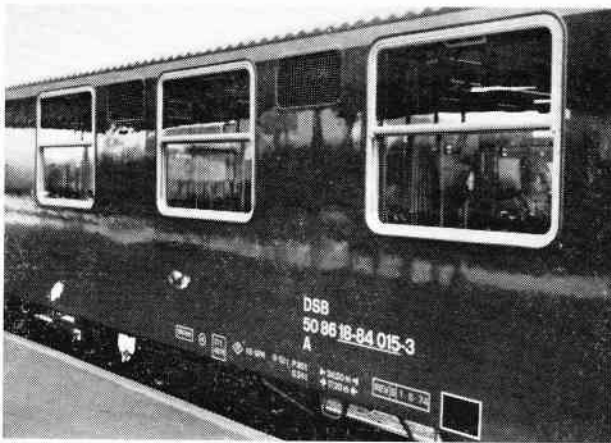
I juli kvartal er der i »Centralværkstedet Århus« moderniseret enogtyve B-vogne (20-84, 035, 037, 054, 059, 060, 063, 064, 071, 074, 075, 082, 084, 086, 090, 093, 096, 098, 104, 111 og 20-80, 323, 325) i det såkaldte »up-to-date« moderniseringsprogram. Derudover er fire Bk-vogne (85-84, 017, 020, 021, 026), der kun var moderniseret i det »ydre«, af »Filiålværkstedet i Mølleengen« bragt op til endelig standard (3-pladssofaer, nye gardiner, nye farver, ny indvendig besiktning m. v.). Ved udgangen af september måned befandt der sig i værkstedet 17 stk. B-vogne (heraf 9 stk. af »300-serien« (m/el-varme)), 4 stk. AB-vogne og 4 stk. BD-vogne (samt 2 stk. BDg-vogne, hvorpå ombygningsarbejdet er indstillet); Bk 85-84 027 (prototypen – kendt fra 125-års jubilæumstoget) var under »0-stilling« (ombygning til standardudførelse, hvilket medfører, at foldedørene i vognsiderne atter fjernes og rejsegodsrummet ændres til kupé). I juli kvartal er der i »Centralværkstedet København« moderniseret fire A-vogne – ved udgangen af september måned befandt der sig i værkstedet – tre A- og tre Bf-vogne (»up-to-date« moderniseringsprogrammet).

Hos »Scandia-Randers A/S« er i oktober bestilt 24 stk. 2. klasse personvogne, litra Bn 20-84 805 – 20-84 828 (4. serie) og 7 stk. 2. klasse personvogne (styrevogn), litra Bns 29-84 530 – 29-84 536 (3. serie) samt en Bns-vognkasse (erstatning for den i forbindelse med driftsuheldet i Tølløse den 17. juni havarede Bns 29-84 528).

Nu er det slut med eksperimenterne: Højden af DSB-bomærket og placering af litra og nummer har kunnet iagttages i næsten lige så mange versioner, som der er diesel-



Privatejet maskinkølevogn 084 4 101 – tilhørende »Fynsk Mælk A/S«, Odense (Svendborg havn – ved Ærofærgens leje). Foto: Finn Beyer Paulsen



Detailfoto af A-vognside – med indsugningsriste for »Brown Boveri« varme- og ventilationsanlægget.

Foto: Niels Jensen

lokomotiver malet i rød/sort farve. MX 1044 er, i forbindelse med opmaling efter hovedeftersyn i »Centralværkstedet Århus«, det første lokomotiv, der har liberit helt i overensstemmelse med den nyudsendte design manuals bestemmelser: »På vognkassens side placeres bommærket (højde: 48 cm) til venstre i en højde af 24 cm fra vognkassens underkant, og venstrekant 16 cm fra skillelinien mellem sort og rød. Litra (**kun store bogstaver benyttes** – højde: 16 cm), nummer (højde: 16 cm) og tekniske data (højde: 4 cm målt på store bogstaver) placeres på siden med fast forkant i vognkasse-midte og overkant fælles med bommærket. På fronten placeres bommærket (højde: 32 cm) symmetrisk på et hensigtsmæssigt sted – og nummer (højde: 16 cm) anbringes symmetrisk herunder. Der anvendes DSB-alfabet og farve: DSB hvid – tekniske data dog DSB gul«.

Tilgang af ti nye – og modernisering af de femten i 1966 anskaffede A-vogne har medført, at ti Ah- (17-21, 011-016, 033-036) og de otte ABxh-vogne har kunnet omdannes til 2. klasse. »Deklasseringen« af de ikke helt tidssvarende 1. klasses vogne kommer passagererne til gode, idet ændringen blot består i, at klassebetegnelserne og gul »1. klassestribe« er overmalet, og litra og 5.–8. ciffer er ændret til hhv. **Bah »27-21«** og **Bxh »28-21«**.

*

I forbindelse med anlægsarbejderne på Hareskovbanen blev der den 15. september foretaget en trafikomlægning mellem Buddinge og Hareskov, hvorefter kørslen foregår på nyt spor beliggende til venstre for det hidtidige, regnet i køreretningen Buddinge-Hareskov. Den 30. september blev der atter foretaget en trafikomlægning, denne gang mellem Hareskov og Farum, hvorefter kørslen foregår på nyt spor beliggende til højre for det hidtidig anvendte mellem Hareskov og Værløse og til venstre for det hidtidig anvendte mellem Værløse og Mølleåen, begge strækningssafsnit regnet i køreretningen Hareskov-Farum. Strækningerne betragtes stadig trafikeret som enkeltsporet, hvorfor signaler m. v. også gælder for de nu ibrugtagne spor. De hidtidige spor anvendes indtil videre som arbejdsspor; til brug for Baneafdelingens anlægskolonner er etableret et midlertidigt sidespor, benævnt »Værløse sidespor«, i km 16,9 beliggende ved det oprindelige indgangsspor til tidl. Værløse station fra nord.

I forbindelse med den igangværende ombygning af Horsens station blev der den 16. september foretaget en forlægning af spor 5 (overhalingsporet), idet et nyt ca. 400 m

langt sporstykke i stationens sydende, beliggende umiddelbart til venstre for det tidligere spor 5 (nu rangerspor) i køreretningen mod Skanderborg, blev taget i brug. Perronforholdene ændredes samtidig, idet det forlagte spor 5 er ført ind langs en ny perronkant på østsiden af den eksisterende perron 3. Der er herefter ikke længere brug for perron 2, som derfor fjernes.

Ved Svanemøllen station blev der den 29. september foretaget en forlægning af nærtrafiksporet i køreretningen Østerport-Hellerup (spor 3), hvorefter kørslen foregår på nyt spor til venstre for det hidtidige mellem km 5,33 og km 5,64. Sporforlægningen, hvori indgår tre sporskifter, krævede en ihærdig arbejdsindsats. For at skaffe den fornødne »arbejdsfred« forlængedes sporspæringsperioden ved at aflyse et par S-tog lørdag nat og søndag morgen (der etableredes erstatningskørsel på Kystbanen).

Den sidste niveauoverkørsel på Hareskovbanen, overkørsel nr. 22 på Farum station, blev nedlagt den 18. oktober. Vejtrafikken henvises til en ny parallelvej.

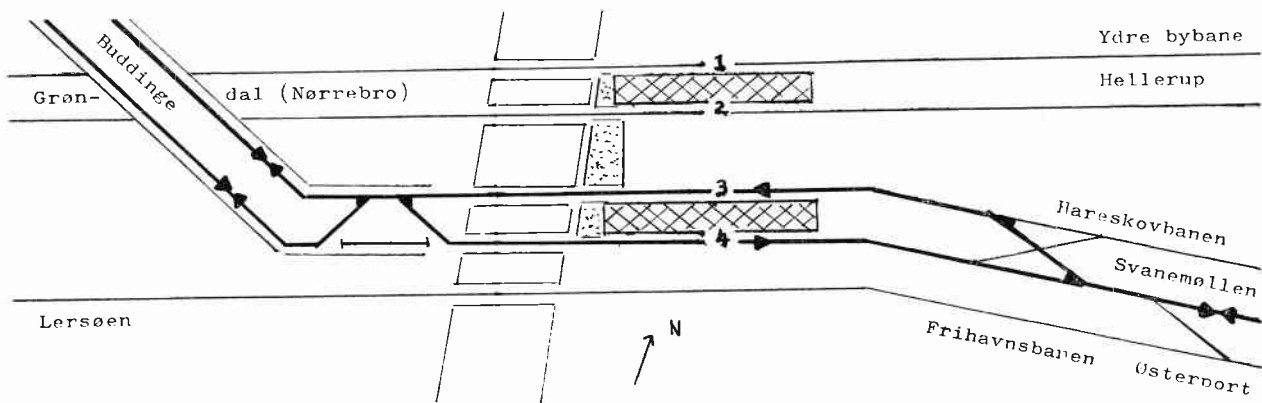
I oktober er to nye private sidespor taget i brug: 1) »Højris«, i km 58,50 mellem Ikast og Bording (vognudvekslingen ved sidesporet foregår udelukkende med arbejdstog fra Ikast betjent af personale af lokalgodstog fra Herning), 2) »Sidespor til Vestkystens Korn«, i km 4,2 mellem Bramming og Gredstedbro (vognudvekslingen ved sidesporet foregår udelukkende med arbejdstog fra Bramming).

På Orehoved station er etableret rampe, således at brede landevejstransporter nu kan foregå pr. jernbane over Storstrømsbroen mellem Vordingborg og Orehoved og v.v. Som et kuriosum i denne forbindelse kan nævnes, at det af hensyn til fritrumsprofilen har været nødvendigt at fjerne lysafgangssignalerne på Masnedø station. På denne station giver togføreren derfor, indtil SR 1975 træder i kraft, signal »kør« til lokomotivføreren på basis af udkørsels-signalgivningen.

Hareskovbanen påregnes ibrugtaget som dobbeltsporet S-bane ved køreplansskiftet i efteråret 1977, men allerede fra køreplansskiftet i maj 1977 må driften af hensyn til de nødvendige prøvekørsler med S-tog omlægges, således at Hareskovbanetogene kører til Svanemøllen i stedet for til København L, der nedlægges.

Ved en gennemgang af foreliggende arbejdsprogrammer har det vist sig, at det allerede fra **1. april 1976** vil være muligt at ændre driften på Hareskovbanen, således at der kan etableres dieseldrift Svanemøllen-Farum. I henhold til arbejdsprogrammet vil der på ovennævnte tidspunkt være udført såvel dobbeltspor som kørestrømsanlæg på strækningen Buddinge-Farum (ekskl.); endvidere vil sikringsanlægget på Farum station efter Elektrotjenestens oplysninger formentlig være fuldført, således at det til dette tidspunkt skulle være muligt at etablere MO-drift ad dobbeltspor på denne strækning. På strækningen Svanemøllen-Buddinge vil dobbeltsporanlægget ligeledes være etableret, men stedfindende kørestrømsarbejder efter dette tidspunkt vil nødvendiggøre, at det ene af denne strækningsspor er til rådighed for disse arbejder. Mellem Svanemøllen og Buddinge forudsættes MO-driften derfor afviklet ad enkeltspor (alternerende højre eller venstre spor).

Man har tidligere undersøgt muligheden af at benytte Frihavnsbanen som perronspor på Svanemøllen station (med midlertidig træperron) kombineret med anlæg af en midlertidig krydsningsstation »Vognmandsmarken«. Denne løsning viste sig imidlertid såvel driftsmæssigt som investere-



Skitse af sporforholdene på den midlertidige krydsningsstation »Ryparken«. Ved at ilægge to midlertidige sporskifter i stationens vestende, kan højre- og venstrespor til og fra Buddinge benyttes valgfrit. Transversalen i stationens østende er en del af den fremtidige sporforbindelse til brug for godstog mellem Østervort (Frihavnsbanen) og Buddinge.

ringsmæssigt at være mindre hensigtsmæssig, da det dels ville være uheldigt at belægge Frihavnsbanen med holdende Farumtog, dels ville medføre ret betydelige omkostninger til anlæg af den forholdsvis komplicerede midlertidige krydsningsstation. En benyttelse af det indadgående Hareskovbanespor (det nuværende spor 4, der på dette stadie af anlægsarbejderne vil henligge ubenyttet – jvf. plan 9 i bilaget til »Jernbanen«, nr. 7-8/73) som perronspor på Svanemøllen vil medføre meget væsentlige fordele: 1) Frihavnsbanen vil ikke blive berørt af driften på Hareskovbanen, 2) der spares anlæg af en midlertidig perron på Svanemøllen, idet den ene af de fremtidige permanente perroner kan benyttes, 3) omstigningsforholdene mellem Farumtog og S-tog på Svanemøllen forbedres, 4) den nødvendige midlertidige krydsningsmulighed kan etableres væsentligt enklere på Ryparken station.

Den nødvendige sikring af krydsningsstationen kan foretages ved delvis anvendelse af de permanente sikringsanlæg for Svanemøllen station, der vil være fuldført i nødvendigt omfang. Disse anlæg skal suppleres med visse midlertidige sikringsanlæg på Ryparken. Udgifterne til midlertidige sikringsforanstaltninger vil herved reduceres væsentligt i forhold til det tidligere forslag.

Der kan under de nævnte anlægsmæssige forudsætninger etableres en køreplan med **halvtimesdrift** ved benyttelse af MO-, CII- og CIs-vogne som rullende materiel. På strækningen Buddinge-Farum (dobbeltspor), vil krydsningerne kunne ske på fri bane; krydsningen på den midlertidige krydsningsstation påregnes afviklet på den måde, at de to tog mødes ved perron på Ryparken station, idet begge Hareskovbanens spor kan benyttes her.

Der er på Svanemøllen i hele driftstiden korrespondance med S-togslinierne A og C fra og til City. Omstigningstiderne er fra S-tog til Farumtog 7 minutter (perronskifte) og fra Farumtog til S-tog 4 minutter (togskifte tværs over perron). Rejsetiderne bliver: Farum-Nørreport 53 minutter (fremtidigt med S-tog 38 minutter) og Nørreport-Farum 58 minutter (fremtidigt med S-tog 40 minutter). Med henblik på opnåelse af de kortest mulige rejsetider mellem City og Hareskovbanens stationer, idet formentlig langt den overvejende del af passagererne vil forekomme i disse relationer, er der ikke taget direkte hensyn til omstigningen på Ryparken station mellem Farumtogene og linie F (Fx).

De i køreplansskitsen anvendte køretider kan overholdes af togtart MO 136 svarende til én MO + to vogne eller to

MO + fire vogne. Det vil således i spidstimen morgen og aften være muligt at befordre maksimalt ca. 850 siddende passagerer i den aktuelle retning. Materielforbruget, der i dag brutto udgør fire stammer, vil være brutto fem stammer. Merforbruget på én stamme må dækkes ved at udskyde udrangeringen af MO- og CII-vogne. Op- og nedformering samt olie-, sand- og vandpåfyldning samt rengøring af Hareskovbanens tog påregnes i vid udstrækning at kunne finde sted i Farum ved hjælp af interimistiske foranstaltninger. De fremtidige S-togsdepotspor i Farum vil være færdiganlagt og således kunne benyttes til hensætning af tomt materiel. Forvarmning vil kunne ske ved hjælp af en til rådighed værende MO-vogn, og oliepåfyldning kan eksempelvis ske fra en opstillet jernbanetankvogn.

*

Signaltypen »Togvejssignal for indkørsel« forsvandt den 25. september, da de to sidste signaler (med tilhørende talvisere) af denne type, opstillet på Frederiksberg station, kunne fjernes, efter at stationens hidtidige indkørselssignal erstattedes af et nyt indkørselssignal med forgreningsangivelse. Indkørsel til sporene 1 og 2 vises nu ved signallys gult over grønt, og til sporene 3 og 4 (uden køreledninger) ved gult i afvigende gren skråt over grønt. Indkørselssignalet er i øvrigt det første indkørselssignal med forgreningsangivelse og hastighedstavle (som i øvrigt indtil 6. januar 1975 benævnes »mærke for kørsel med begrænset hastighed« – signal nr. 117).

Moderniseringen af sikringsanlæggene på S-banerne fortsætter: Et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1969) – og tilhørende nye signaler – blev taget i brug på Vanløse station den 26. oktober. Samme dag blev nyt automatisk linieblokanlæg (type DSB 1969) – og nye AM-signaler – taget i brug på strækningen Valby-Vanløse.

Fjernstyringscentral Helsingør blev taget i brug den 15. november. Herfra fjernstyres strækningen Rungsted Kyst-Helsingør (stationerne: Nivå og Snekkersten), og kørsel for signal ad venstre spor kan nu foregå mellem Rungsted Kyst og Nivå samt (fra ca. 1. december) mellem Nivå og Snekkersten. I februar 1975 fjernstyres også Rungsted Kyst fra FC Helsingør, og samtidig vil kørsel for signal ad venstre mellem Kampenborg og Rungsted Kyst kunne finde sted (Skodsborg etableres som VM-station – et begreb, der i øvrigt ikke forekommer i det nye SR).

Elektrotjenesten har længe været i gang med forberedelserne af ibrugtagning af et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1969) for København H (nær). Der er allerede foretaget omfattende kabelarbejder og opstilling af signaler. Det drejer sig om et betragteligt antal signaler: 8 ind- og udkørsels- og stationsbloksignaler, 5 venstrespor-ind- og udkørselssignaler, 12 perronudkørselssignaler (heraf 5 med bogstavvisere) og 58 dværtsignaler. Der er ilagt ny transversal mellem nuværende depotspor 119 og 4. hovedspor, hvilket, i forbindelse med ilægning af en »halv englænder« i »indre transversal«s skæring med 3. hovedspor samt centralisering af to sporskifter i transversalen mellem 4. og 3. hovedspor i stationens nordende, vi muliggøre fremtidig ind- og udkørsel fra/til venstrespor til/fra samtlige perronspor på København H (nær). Det ny sikringsanlæg forventes taget i brug i midten af 1975.

S-baneradioen er opdelt i to områder, som beskrevet i »S-banens radioanlæg« i »Jernbanen«, nr. 3/73 – side 18. Da etableringen af radiosendere/-modtagere begyndte i det sydlige område, og da de faste radioanlæg viste en god dækning også af det nordlige område, blev det ved ibrugtagningen i 1973 fastsat, at områdevælgerknappen i betjeningspanelet i førerrum skulle være indstillet på »SYD«. Den 28. oktober blev også radioområde »NORD« taget i brug, hvorefter elektroførerne nu omstiller mellem områderne i Østerport stations nordlige del (ved passage af henholdsvis I- og U-signalet).

Selv om elektrificeringen af DSB-nettet er beskeden sammenlignet med jernbaneforvaltningerne i vore nabolande, er længden af trafikeret spor med køretråd nu oppe på 241 km, fordelt på 196 km gennemgående hovedspor og 45 km overhalingsspor, depotspor m. v.

*

Duft af stenkulsrøg var der atter over DSB-spor i september og oktober: R 963, der normalt er henstillet i Struer driftsdepot, var i brug den 21. og 22. september, hvor maskinen fremførte passagertog mellem Struer og Holstebro i forbindelse med sidstnævnte bys 700 års jubilæumsfestligheder. Den 5. og 6. oktober kørtes passagertog med R-maskinen mellem Esbjerg og Varde i anledning af strækningens 100 års jubilæum (åbnet for drift: 3. oktober 1874).

Beholdningen af nyt S-togsmateriel er nu af en sådan størrelse, at der ved overgang til vinterkøreplan har kunnet indsættes nyt materiel i samtlige stammeløb med undtagelse af løb på linie Bx, F og Fx.

Belægningen i TEE-tog »Mercur« er som bekendt særdeles tilfredsstillende. Efter aftale med DB er der fr. o. m. 29. september indsats en storrumsvogn, litra Apüm i »Mercur« i stedet for den ene af sidgangsvognene.

Syvstjernen trinbræt på Hareskovbanen, der fik sin levetid forlænget på grund af manglende vejanlæg, blev nedlagt ved overgang til vinterkøreplan, den 29. september.

En ny færge af »Najaden-typen« til H-H overfarten er bestilt hos »Aalborg Værft A/S« til levering i juni 1976. Sejlplanen på H-H overfarten påregnes herefter udført af 6 færger (4 nye og 2 ældre) i stiv sejlplan med 12 minutters interval mellem afgangstiderne mod nu 5 færger i 15-minutters sejlplan. (For tiden udfører 5. færge kun sejlads i dagtimerne på grund af nedgang i mængden af godsvogne til overførsel).

DSB påregner at indsætte en ny færge på Fugleflugtslinien ved årsskiftet 1977/78. Færgekapaciteten på overfarten er ikke tilstrækkelig, idet der i retning fra Tyskland hver måned omdirigeres et antal godsvogne via Padborg, og i månederne februar og marts 1974, hvor færgerne »Danmark« og »Deutschland« har været på værft, har der hver måned været omdirigeret mellem 1100 og 1200 godsvogne – hovedsagelig forårsaget af et stigende antal lastbiler. DSB og DB har i den anledning afholdt et møde til drøftelse af den manglende kapacitet, og DSB har her givet tilsagn om indsættelse af en fjerde færge i marts måned 1975, hvor »Deutschland« skal på værft.

Isbryderen S/S »Holger Danske« (bygget på »A/S Odense Staalskibsværft« i 1942) er udrangeret og solgt til ophugningsfirmaet »H. I. Hansen« – i Odense.

DSB har aftalt med DR, at den østtyske jernbanefærge »Warnemünde« skal bestride sejladsen helårligt (11 måneder) på Gedser-Warnemünde overfarten.

Der arbejdes for tiden med fastlæggelse af ny sejlplansstruktur for overfarterne Bøjden-Fynshav og Kalundborg-Kolby Kås-Århus: Helårlig sejlads med én færge såvel på Bøjden-Fynshav som på Samsørutten overvejes (for sidstnævnte med sejlads alene på delstrækningen Kalundborg-Kolby Kås).

Den 1. oktober afgav DSB (Rutebiltjenesten) buslinierne i Københavns sydlige og vestlige omegn og Nordsjælland (linierne 120, 121, 123, 126, 128, 184, 185, 307, 313, 353, 359, 360 og 361 – se »DSB køreplan«) til »Hovedstadsområdet Trafikselskab« (HT) (se endvidere side 14). HT har købt 132 DSB rutebiler (se oversigten nedenfor) og garage- og serviceanlæggene i Hørsholm og Solrød samt lejet garageanlæggene i Valby (Lyshøjgårdsvej), Tåstrup, Køge, Lyngby, Hillerød og Slangerup (sidstnævnte dog købt af Slangerup Kommune, der atter har udlejet til HT). Endvidere har 223 af 259 berørte DSB-medarbejdere accepteret ansættelse i HT. Driftslederområderne Valby og Hørsholm er nedlagte, medens de resterende ruter (København-Stege, København-Kalundborg (Juelsminde) og Kastrup-Malmö) bevares i Driftslederområde Langgade, der nu har til huse i bus-serviceanlægget i Langgade (der altså pudsigt nok er forblevet DSB-eje, når betænkes, at det er nabo (kun en mur skiller) til det tidl. KS-anlæg). De 132 rutebiler er bygget i tidsrummet fra 1961 (783) til 1972 (395) – DSB »begynder som bekendt forfra« med nummerrækken, når 999 er nået – ni af vognene er af landevejstype (med én dør), de øvrige af nærtrafiktype (med to døre). Vingehjulet på fronten er afløst af det femkantede »HT-mærke« (der symboliserer Københavns og Frederiksberg Kommune og de tre amtskommuner: Københavns, Frederiksberg og Roskilde); vognene er indordnet i HT's »4000-nummer-serie«, således at f. eks. DSB 83 nu er HT 4083 og DSB 783 er 4783 (en undtagelse er DSB 2036, 2039 og 2040 overtaget fra »De grønne Rutebiler«, Hørsholm, de er nu HT 6036, 6039 og 6040). Det må antages, at vognene (i det mindste de nyere) ommales i HT's »husfarve«, der er fastlagt at skulle være gul.

3-7, 32-34, 57-59, 79-84, 101-106, 132-134, 137-140, 147-149, 182-189, 191, 193, 230, 235, 236, 241-247, 269-273, 298-306, 340- 356, 393-395 / 783, 833, 836, 857, 867-869, 871-878, 928, 929, 931-942, 944, 955-957, 980-985, 990, 997, 999, 2036, 2039, 2040.

*

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



Privatbanerne

AB: Den 1. oktober overgik AB's rutebillinier til HT. Forhandlingerne mellem Amagerbanen og DSB om DSB's overtagelse af Amagerbanens spor er endnu ikke endeligt afsluttede.

GDS: Efter fire års forsinkelse kan Gribskovbanen snart påbegynde en hårdt tiltrængt fornyelse af banens spor. Den lange forsinkelse må søges i statens sparebestræbelser, men nu har banen modtaget dispensation fra bygge- og anlægsstoppet fra boligministeriet. Arbejdet kan så påbegyndes så snart finansudvalget på denne baggrund har givet sin tilslutning.

Det nye spor kommer til at bestå af 37 kg skinner, og banen regner med at kunne udveksle 4 km spor om året, så arbejdet vil komme til at strække sig over adskillige år.

De 1. oktober overgik GDS's rutebillinier til HT.

HFHJ: Den 1. oktober overgik HFHJ's rutebillinier til HT.

HHGB: Under indkørsel fra Helsingør på Hornbæk station afsporede Helsingør Jernbaneklubs lokomotiv, ØSJS nr. 7, søndag den 15. september. Tog 406, der afventede krydsning med veteranetog på stationen måtte aflyses mellem Hornbæk og Helsingør. Driften afvikledes herefter med rutebiler indtil ved 17-tiden, hvor nr. 7 atter var sat på sporet og kørt til Saunte.

Den 1. oktober overgik HHGB's rutebillinier til Hovedstadsområdet Trafikselskab, og HHGB's køreplan består herefter udelukkende af tog på strækningen Helsingør-Hornbæk-Gilleleje.

Stationen i Firhøj er nedrevet og erstattet af et moderne venteskur.

LJ: I forbindelse med 100 års jubilæet den 1. juli blev den nye stationsplads i Maribo taget i brug. Siden efteråret 1973 har der været arbejdet på jernbaneplassen, hvor en nødvendig parkeringsplads og en ny rutebilholdeplads er etableret. Den kønne gamle stationsbygning, der blev taget i brug ved banens åbning i 1874, kommer her ved ombygningen af jernbaneplassen til sin værdighed igen.

Ved jubilæet forærede banens personale LJ fire billeder, udført i farvegrafik af kunstmaler Ingemann Andersen,



LJ-togene var på jubilæumsdagen udsmykket med »Jubilæumsskjold« foran. Her togkrydsning i Maribo, 1. juli 1974. Foto Ole-Chr. M. Plum

Ryde. Det ene billede forestiller DJK's damplokomotiv, ØSJS nr. 2, KIØGE, under rangering på Maribo station.

Lollandsbanen, der var den første danske privatbane, der fik leveret nye dieseltog fra Waggonfabrik Uerdingen i 1965, har ikke siden fået supplerende leverancer af lynetter eller andet nyt persontogsmateriel. Imidlertid er tiden nu inde til, at LJ må overveje nyanskaffelser dels til at supplere lynetterne og dels til på længere sigt at erstatte disse.

Ved Waggonfabrik Uerdingen har man udviklet og prøvekørt to nye prototyper af motorvognsmateriel. Den ene type består af en enkelt motorvogn med 64 pladser, der evt. kan benyttes som enmandstjent tog. Den anden type består af et tovojnstog bestående af to motorvogne, der tilsammen rummer 136 pladser.

LJ er interesseret i disse tog, ligesom DSB er det, og man overvejer at gå sammen om evt. fællesindkøb. Skulle der blive tale om anskaffelse af disse nye motortog, kan leveringen sandsynligvis finde sted ved slutningen af 1970'erne.

LNJ: Den 1. oktober overgik LNJ's rutebillinier til HT.

Lørdag den 12. og søndag den 13. oktober kørte Helsingør Jernbaneklubs veteranetog på LNJ for Lions Club i Lyngby.

OHJ/HTJ: Den 23. august kørtes der to særtog på HTJ mellem Tølløse og Stenlille med OHJ nr. 39 for hjemtransport af militære køretøjer. Den 30. august kørtes der særtog mellem København H og Kirke-Eskildstrup og retur. På grund af lokomotivførermanglen ved DSB fremførtes særtog af OHJ nr. 24. Oprangeringen var i øvrigt CI-Buh-CI.

Skinnebussen HTJ S 29 blev svært beskadiget ved en påkørsel mellem Nyrup og Store Merløse den 4. september. S 29 er indtil videre hensat på værkstedet i Holbæk, og den vil sikkert ikke blive istandsat.

Personalets jubilæumsgave til Odsherreds Jernbane, et lysskilt med »OHJ« i rødt på hvid bund, blev den 18. juli opsat på gadesiden af stationsbygningen i Nykøbing Sj.

Gearkasserne i de to motorvogne, OHJ Mo 25 og Mo 26, har voldt en del besvær, idet de for let løb varme. Det har vist sig, at kølesystemet for gearolien lige fra begyndelsen har været underdimensioneret. Ved påbygning af ekstra kølere har man uden held søgt at forbedre kølingen.



Her ses OHJ 39 med militærtog i Stenlille den 23. august 1974. Foto Ole-Chr. M. Plum



De danske skinnebusser ved VLTJ er solgt til ophugning. Dog kørte Sm 14 og Sm 12 udflygtstog for DJK og KLK den 28. september 1974. Her ses toget ved Vrist.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

I løbet af foråret og sommeren 1974 har man derfor forsynet begge motorvogne med et helt nyt køleanlæg, der er leveret fra en tysk specialfabrik. Begge vogne er efter denne ombygning nu igen i drift ved OHJ, og disse problemer skulle hermed være løst.

VLTJ: Istandsættelsen og omlitreringen af det svenske skinnebusmateriel, som banen erhvervede i 1973, er påbegyndt. I foråret og sommeren 1974 er skinnebusmotor-

vognene Y6 828 og 777, efter opmaling i omtrent de svenske farver og indvendig istandsættelse, omlitreret til henholdsvis YBM 14 og 15. Omlitreringen af de svenske vogne sker således, at vognene vil få de samme numre som de danske skinnebusser ved VLTJ, idet numrene følger de radioanlæg, der er overflyttet fra de danske motorvogne til de svenske.

Således vil Y6 761, der medio september var på værksted efter en påkørsel, blive omlitreret til YBM 12.

Alt det overflødig danske skinnebusmateriel, undtagen Sm 16 og 17, er solgt til ophugning. Skinnebuspakvognen Sb 1 er solgt til DSB's banetjeneste. Sm 16, der ikke har kørt ret mange kilometer på VLTJ, siden den i 1969 kom til banen fra AHB Sm 8, er henstillet i remisen i Vemb. Sm 17 anvendes af baneafdelingen.

Den 8. september kørte tre af de svenske skinnebusser særtog mellem Holstebro og Lemvig Havn, og det var første gang de svenske skinnebusser kørte på den interessante havnebane i Lemvig.

Ved Neirup er man begyndt at udskifte de gamle skinner med brugte skinner, der er indkøbt fra DSB. Skinnerne, der stammer fra strækningen Funder-Silkeborg, vil blive lagt på strækningen fra Neirup og ind mod Lemvig.

Stationsbygningen i Harboør er blevet moderniseret, og de hyggelige gamle vinduer er udskiftet med nye moderne.



YBM 14 og 15 kørte den 28. september 1974 for DJK og KLK på havnebanen i Lemvig. Her ses de to nyindsatte motorvogne på Lemvig Havn.

Foto: Carl-Johan Semler

VNJ: Moderniseringen af det svenske skinnebusmateriel er afsluttet. Vestbanen råder hermed over syv enheder, fire motorvogne (MB 51-54), to styrevogne (BS 61-62) og en styrevogn med pakrum (BDS 46).

Motorvognen Y6 769 er ophugget, mens 753 er hensat som reserve på Varde Vest – dog er vognen ikke driftsklar.

Installationen af radioanlæg i samtlige motor- og styrevogne, begge diesellokomotiver samt i en ny kombineret last- og personvogn til baneafdelingen var afsluttet i juni måned. Banens radioanlæg blev officielt taget i brug den 6. august, hvorefter strækningen radiostyres fra Varde Vest, der er toglederstation. Hovedmasten til radioanlægget er anbragt ved Vestbanegården i Varde.

Om aftenen og på søn- og helligdage, hvor der kun køres med én togstamme, er Varde S togleder, idet stationen så er udstyret med et transportabelt radioanlæg, der er af samme type som de transportable anlæg, som banen har til brug ved kørsel med fremmed trækraft (f. eks. i forbindelse med militærtog).

På Varde Vest etableres elektrisk sikringsanlæg, og ved de fire farlige vejskæringer i Varde by opsættes der automatiske halvbmme.

Diesellokomotiverne nr. 11 og 12 vil ved lejlighed – evt. i forbindelse med revision – blive ommalet i Vestbanens designfarver: gul/orange.

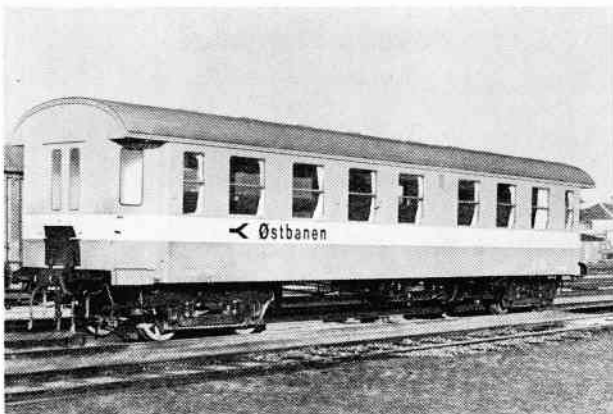
Det overflødig danske skinnebusmateriel er hensat i Nr. Nebel og på Varde Vest.

ØSJS: Den 31. juli blev Østbanen medlem af lynettefamilien med leveringen af tovogns-toget Ym 3 og Ys 11. Østbanens lynetter leveres i 5. byggeserie af lynetter til danske privatbaner.

Siden er de resterende materielenheder leveret som følger: Ym 4 og Ys 12 den 26. august, Ym 5 og Ys 13 den 13. september, Ym 1 den 28. september og endelig ankom Ym 2 til Østbanen den 12. oktober.

Med leveringen af de tre dobbelte og to enkeltkørende tog har Østbanens gamle Scandia-skinnebusser fået en afløsning, der var stærkt påkrævet, og som uden tvivl vil være populær hos banens passagerer, der nu i 22 år for det meste er blevet befordret på Østbanen med de gamle skinnebusser.

Østbanens dobbelttog har 96 siddepladser og enkelttoget 40 siddepladser. Begge togtyper har pakrum. Hvert



Også Østbanens personvogne males nu i de nye designfarver. Her ses B 50 i Køge, 27. oktober 1974.

Foto Ole-Chr. M. Plum

tog er udstyret med to 180 hk Büssing dieselmotorer i lighed med de tidligere leverede lynetter. Vognene er gearret til en tophastighed på ca. 90 km/t.

Alle passagerafdelinger er forsynet med højttalere med henblik på bedre informationer til de rejsende. Hertil kommer, at togene er forsynet med trykknapper for stop.

De ny tog er forberedt til radioanlæg til forbindelse mellem togets fører og Østbanens kommende fjernstyringscentral på Hårlev station.

Det svenske skinnebusmateriel supplerer lynetterne på Østbanen. Dog henstår UBF 6Y 1784 (BDS 62) stadig i Hårlev og venter på at blive malet.

I værkstedet har det ene spor været opgravet for at give plads til en ny smøregrav til de nye tog. Samtidig er de gamle træporte erstattet med ny smarte skydeporte.

Den ene personvogn, HHJ C 51, som Østbanen i sin tid købte af Hads-Nings Herreders Jernbane, er nu istandsat på banens værksted og er samtidig malet i Østbanens designfarver. Vognen er lireret B 50.

*

»Privatbanerne« redigeres af Ole Christian M. Plum. (Visse informationer skyldes Poul Andersen).

Foreningsnyt

Onsdag den 4. december 1974 kl. 19.30 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen, 1153 København K.

Der afholdes det sædvanlige store andespil med mange jernbaneting som præmier. Desuden vil De kunne vinde ænder, vin, chokolade m.m. Vi arrangerer ti gennemgående spil hvortil pladerne vil koste kr. 5,- pr. stk. Naturligvis får De så tre plader til alle ti spil for kr. 12,-.

Endvidere vil vi arrangere lotteri m.v. Benyt chancen til at få en festlig aften midt i de mange juleforberedelser. Tag familien med, da vi også vil søge at hygge om dem på denne aften.

Vel mødt den 4. december kl. 19.30. Bemærk tidspunktet!

*

Tirsdag den 14. januar 1975 kl. 19.30 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (Store sal), 1153 København K.

På denne aften fejrer vi foreningens 14 års fødselsdag med et »rigtigt« medlemsmøde med kaffebord, filmforevisning, lotteri m. m.

Af hensyn til kaffebordet er tilmelding til dette møde nødvendig, ligesom det er nødvendigt at opkræve et mindre beløb til dækning af kaffen m. v.

Prisen har vi sat til kr. 12,- pr. deltager, og det dækker kaffe med brød samt deltagelse i lodtrækning om flere gevinster.

Tilmelding samt forudbetaling sker ved senest **tirsdag den 7. januar 1975** at indbetale beløbet på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.**

Søndag den 9. februar 1975 kl. 10.00 filmforevisning på DSB-skolen, Kalvebod Brygge 34, 4, København V.

Der vil blive vist film, udvalgt i samråd med DSB-skolen, om jernbaneforhold uden for Danmark. Filmene vil blive kommenteret af overtrafikassistent Ove Scheel.

Billetter til denne forevisning købes ved indgangen, og prisen er kr. 5,-.

I pausen mellem filmene vil der være mulighed for at købe kaffe, te, øl, sodavand m. v.

*

Søndag den 23. februar 1975: Udflugt med bus og delvis til fods ad Midtbanen fra Frederikssund til Ringsted.

Planen for udflugten ser således ud:

København H. (Linie H) afg. kl. 8.40
Ballerup (tog 2128) afg. kl. 9.13
Frederikssund ank. kl. 9.44
Derefter afgang med bus fra Frederikssund kl. ca. 10.00 og ankomst til København H (Bernstorffsgade) kl. ca. 17.00.

Benyt chancen til på denne ekskursion at besigtige resterne af den jernbanestrækning, der, hvis den var bevaret, havde kunnet aflaste Københavnsområdet for en stor transittrafik.

Pris for deltagelse i udflugten er kr. 70,00.

Tilmelding sker ved senest **lørdag den 15. februar 1975** at indbeta'le beløbet på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. For deltagere, der ikke er medlemmer i Dansk Jernbane-Klub er prisen 5,- kr. højere. Gyldigt medlemskort samt kvitteringstalon medbringes og ombyttes i toget med billet.

Frokosten indtages på Elverdamskroen. I udflugtsprisen er indregnet servering af to retter varm mad: Okesekødsuppe og oksekød i peberrodssauce. Drikkevarer betales særskilt.

*

Fredag den 7. marts 1975 kl. 19.30 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Medlemsmøde. Programmet vil blive oplyst i »Jernbanen« nr. 1/75.

fbp/PSR/POR

Lokalafdelingen Fyn/Sydjylland

Tirsdag den 21. januar 1975 kl. 19.30 i mødelokalet i Jernbanerestauranten på Odense station: Medlemsmøde.

Tirsdag den 18. februar 1975 kl. 19.30 i Dagcentret, Fredericiagade, Kolding: Medlemsmøde.

Tirsdag den 18. marts 1975 kl. 19.30 i mødelokalet i Jernbanerestauranten på Odense station: Medlemsmøde.

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

Ved møderne, hvor alle jernbaneinteresserede i øvrigt er velkomne, kan der serveres den sædvanlige forplejning.

Vel mødt!

N. Chr. Lind

DANSK LANDBRUGS ANDELS MASKININDKØB

Skibevej 2 – 4930 Maribo
(03) 88 06 33

A/S PAPIRLAGERET

Papir en gros

Langgade 22 – Nykøbing F
(03) 85 23 22

Reserveret

Hilsen F. Irner

M. SKOTTE A/S

Aut. GM-forhandler

Sakskøbing – (03) 89 42 85
Nakskov – (03) 92 08 88

NORDISK BÅDHANDEL

Reersnæs Savværk

4941 Bandholm
(03) 88 80 69

Ta' en tur med

MARIBO-BANDHOLM MUSEUMSBANE

S. Håstrup Jakobsen

DJK's nordjyske afdeling

Onsdag den 22. januar 1975 kl. 19.30 i lokalerne, Forchammersvej 5-7, 9000 Ålborg.

Ordinær generalforsamling. Dagsorden ifølge lovene. **Alle**, også »ikke-aktive« medlemmer, indbydes til denne dag.

Hedetoft

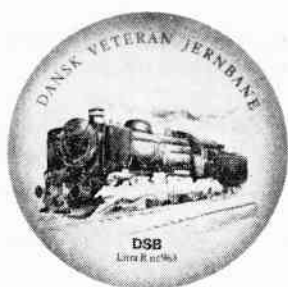
DJK's midtjyske afdeling

Fredag den 13. december 1974 kl. 19.30 i DSB-mødelokalerne på Århus banegård. Mødested: Ved billetsalget i forhallen).

Medlemsmøde med forevisning af billeder, film samt julehygge.

Uffe Andersson

Dansk Veteran Jernbane Platte



Så kom **DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE nr. 2**, der forestiller damplokomotivet HTJ G 625, Gerda. Platten er ligesom den første tegnet og fremstillet på porcelænsfabrikken »Bing & Grøndahl« i firmaets smukke blå underglasur design.

De har endnu chancen til at erhverve begge platter, nemlig nr. 1 med R 693 og nr. 2 med G 625. Dog må De skynde Dem, hvis De også ønsker at erhverve nr. 1, da der kun er meget få eksemplarer tilbage af det ret beskedne oplag.

Platterne, der sælges til fordel for DJK's arbejde med indkøb og bevarelse af historisk materiel, leveres i smuk gavekarton, og prisen er pr. stk. kr. 85,-.

Platterne kan bestilles ved indsendelse af bestillingskuponen, der medfølger dette blad, til Dansk Veteran Jernbane Platte, Kildebakkegårds Alle 59 A, 2860 Søborg.

OCMP

Hvor er VNJ's signallygter?

I »Jernbanen« nr. 4-5/73 efterlyste vi bl. a. tre håndsignallygter, der er stjålet fra Varde-Nørre Nebel Jernbane.

De tre lygter er stadig ikke vendt tilbage til banen, og specielt disse effekter har stor værdi for VNJ, da de jo kan medvirke til at beskrive banens historie for eftertiden.

Direktør G. H. Bjerregård har bedt bestyrelsen for Dansk Jernbane-Klub efterlyse de tre lygter påny, og i henvendelsen påpeges det, at lygterne kan tilsendes banen anonymt, og at man afstår fra at efterforske afsenderen.

Interessen hos VNJ for at få lygterne tilbage er stor. På VNJ's lagre henligger en del reservedele til damplokomotiver, som det vil være af stor værdi - i forbindelse med reparation af vore lokomotiver - at overtage. Direktør Bjerregård har givet tilsagn om, at man som dusør til danske entusiaster, hvis lygterne bringes til veje, frit vil overlade alle reservedelene til Dansk Jernbane-Klub.

Dette tilbud må siges at være enestående, og skulle der være nogen, der er i besiddelse af disse lygter, mærket VNJ, kan vi kun opfordre dem til at bringe jernbaneentusiasternes forhold til VNJ i orden påny ved at sende lygterne til banen.

Alle jernbaneentusiaster står i stor gæld til Danmarks privatbaner for al den støtte og velvilje, som de gennem årene har ydet på mange måder. Derfor er det meget beklageligt, at disse lygter er forsvundet.

Birger Wilcke og Ole-Chr. M. Plum

SALGS  **afdelingen**



Julekortet 1974

Snart er tiden så fremskreden, at man atter må gå i gang med at sende julehilsner til venner og bekendte, og som jernbaneentusiast er julekortet med et rigtigt jernbanemotiv sikkert en god form for en julehilsen.

Julekortet 1974 er et motiv fra Slangerupbanen. Kortet forestiller et persontog forspændt en O-maskine ved Syvstjernen i 1950, og billedet er taget af Birger Wicke.

Desværre er fremstillingsprisen på kortene steget i løbet af 1974, og udsalgsprisen for årets julekort bliver derfor 1,00 kr. pr. stk. Ved køb af 10 stk. bliver prisen kr. 8,50.

Vi har stadig restoplæg af »Julekortet 1969/2« (HAJ nr. 3 med tog på Hammelbanegården i Århus i 1907), »Julekortet 1971« (KRB nr. 1 og 2 under snerydning ved Stakhavegård i 1929), »Julekortet 1972« (E 994 med persontog mellem Roskilde og Gadstrup, 12. januar 1963) og »Julekortet 1973« (Skinnebustog på Kagerup station, 23. december 1947). Disse kort koster 1,00 kr. pr. stk. Ved køb af 10 stk. bliver prisen kr. 8,50.

Ved køb af 10 stk. »Jul 1974« og 15 stk. assorterede kort fra de øvrige år nedsættes prisen til kr. 17,-.

Også i år leverer vi dobbelte kort med kuvert. De dobbelte kort leveres med motiverne fra julekortene 1972, 1973 og 1974. Prisen for disse kort er pr. stk. 1,40 kr. Ved køb af 10 stk. med samme motiv er prisen kun kr. 12,00.

Kortene kan bestilles ved indsættelse af beløbet svarende til det bestilte antal kort + 1,20 kr. pr. forsendelse på **postgirokonto 3 17 91 76**, adresseret til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4, tv, 2200 København N.** (På talonen til modtageren anføres bestillingen).

DJK's bogserie

I Dansk Jernbane-Klub's bogserie kan De måske finde den helt rigtige julegave til jernbaneentusiasten i Deres familie eller venskabskreds.

Flere af bøgerne er allerede udsolgte, og restlagrene af de hidtil udsendte bøger svinder hurtigt ind. I 1974 udkom to nye bøger i serien, nemlig DJK-bog nr. 35: Odsherreds Jernbane 1859-1974, og nr. 36: Lollandsbanen 1874-1974.

Nedenfor vil De finde en liste over de DJK-bøger, der endnu kan erhverves gennem foreningens Salgsafdeling:

9. Vejle-Give Jernbane	kr. 15,00
11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915-1965 ...	kr. 15,00
13. Vodskov-Østervrå Banen	kr. 15,00
20. Køge-Ringsted Jernbane	kr. 35,00
21. Hørve-Værslev Jernbane (2. udgave)	kr. 25,00
23. Hjørring-Hørby Banen	kr. 25,00
24. Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969	kr. 25,00
25. Horsens-Juelsminde Jernbane	kr. 25,00
27. Gribskovbanen 1880-1924	kr. 55,00
28. Haderslev Amts Jernbaner I: Dr. Mauves bane	kr. 45,00
29. Haderslev Amts Jernbaner II: Becherer byg- ger videre	kr. 45,00
30. Altona-Kiel Jernbane 1844-1864	kr. 20,00
31. Horsens-Tørring Banen	kr. 30,00
32. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-1947	kr. 48,00
33. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1947-1972	kr. 20,00
34. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane III del (rullende materiel m.v.)	kr. 25,00
35. Odsherreds Jernbane 1899-1974	kr. 53,00
36. Lollandsbanen 1874 - 1. juli - 1974	kr. 85,00

Bøgerne kan erhverves ved at indsætte ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen Griffenfeldsgade 56, 4, tv, 2200 København N**, sammen med porto, der for en enkelt publikation er 1,20 kr. (for nr. 20, 27-29, 32 og 35 2,50 kr. og for nr. 36 dog 3,00 kr.). Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen dog højest kr. 5,00.

Da Fredericia var færgernes by

Dette er titlen på en bog om den gamle banegård i Fredericia og de mange færger, der sejlede Lillebælt tyndt. Bogen handler om tiden fra 1866, hvor den første jernbane kom til Fredericia, om udviklingen i årene derefter, da DSB anlagde færgefarten i 1872, og den slutter omkring 1935, hvor Lillebæltsbroen og den ny banegård i Fredericia blev en realitet.

Bogen, der udkommer i slutningen af november måned bliver i format A4 med 128 sider. Der bliver ca. 110 illustrationer og omslaget bliver fablea helbind med guldtryk.

Forfatteren bag denne bog er redaktionssekretær Poul Thiesen, Fredericia, og bogen udgives af Elbo-tryk A/S.

Prisen for bogen, der kan købes til favørpris gennem Salgsafdelingen bliver kr. 92,00 + 2,00 kr. i porto. Den kan bestilles ved at indsætte beløbet på Salgsafdelingens girokonto (se ovenfor).

Dansk Jernbanearkiv

Efter et par års forberedende tilløb tager man nu endelig fat på udgivelsen af vort storværk »Driftsmateriellet« omhandlende det rullende materiel ved danske jernbaner. For udgivelsen har man lagt følgende »køreplan«:

- Bind 1 - DSB's godsvogne 1893-1974
- Bind 2 - DSB's tjeneste- og specialvogne 1893-1974
- Bind 3 - Privatejede vogne (hovedlitra Z) 1893-1974
- Bind 4 - DSB's personvogne 1893-1974
- Bind 5 - DSB's post- og rejsegodsvogne 1893-1974
- Bind 6 - DSB's trækraft 1893-1974
- Bind 7 - Tiden før 1893
- Bind 8 - Privatbanemateriellet

Den 15. november udgives de første ca. 35 blade af bind 1 indeholdende beskrivelse af bogens opbygning og anvendelse, indholdsfortegnelse for hele bind 1 etc. foruden fortegnelser over vognene af hovedlitra G (dvs. G, GA, GB, GC og Gs) med oplysninger om den enkelte vogns byggeår, ombygning, omlitring, udrangering med videre. Hver vognstype er desuden angivet med målestokstegninger i 1:87, datablade og - hvis muligt - fotos.

Fremover vil der hver anden eller hver tredje måned udkomme 30-40 nye blade, og således opbygges de enkelte bind. Hvert efterår vil der yderligere blive udsendt et gratis rettelses- og ajourføringstillæg til de allerede udsendte blade.

Til opbevaring af løsbladene fremstilles et ringbind med fire specielle ringe, der ikke ødelægger hullerne i de indsatte blade.

Salgsafdelingen kan hermed tilbyde »Jernbanen«s læsere »Driftsmateriellet« til en favørpris ved bestilling gennem Dansk Jernbane-Klub.

Herefter bliver priserne som følger:
Løsblade, sæt 1 (november 1974) kr. 23,50
Løsblade, sæt 2 (januar/februar 1975) kr. 22,00
Specielt ringbind (lev. feb. 1975) kr. 10,00

Hertil kommer kr. 1,00 pr. forsendelse af løsblade og kr. 4,50 i portoomkostninger pr. ringbind.

»Driftsmateriellet« kan bestilles ved indsættelse af de ovennævnte beløb på Salgsafdelingens girokonto (se ovenfor).

Med venlig hilsen

Dansk Jernbanearkiv
Postbox 36,
4990 Sakskøbing

DSB Sikkerhedsreglement af 1975

I januar 1975 tager DSB et nyt sikkerhedsreglement i brug. Det erstatter Signalreglement af 1944 og Sikkerhedsreglement af 1935, der, siden de udkom, er blevet suppleret med utallige rettelselser og tilføjelser.

Det nye sikkerhedsreglement indeholder ti afsnit med overskrifterne: Indledning og almindelige bestemmelser, Signaler, Sikkerhedstjeneste på stationer, Togenes fremførelse, Ekstratog, Togenes størrelse, sammensætning og hastighed, Arbejdskøretøjer, Uregelmæssigheder, Bilag og Forklaringer.

Sikkerhedsreglementet, der er udsendt i et nydeligt ringbind, vil sikkert have mange jernbaneentusiasters interesse, og takket være stor velvilje ved DSB kan vi hermed tilbyde reglementet til »Jernbanen«s læsere til en favørpris.

Sikkerhedsreglement af 1975 for DSB koster kr. 94,- + porto 4,50 kr., og det kan bestilles ved indsættelse af beløbet på Salgsafdelingens girokonto.

Rettelsesblade til SR vil naturligvis fremover blive tilbudt eventuelle købere mod indsendelse af porto til forsendelse. Meddelelse herom vil fremkomme i foreningens tidsskrift.

Banemærker

Vi fortsætter salget af banemærker med at tilbyde nogle sæt fra forskellige danske privatbaner:

30 forskellige fra Amagerbanen	kr. 40,00
100 forskellige fra Gribskovbanen	kr. 70,00
20 forskellige fra Horsens-Juelsminde Jernbane	kr. 24,00
25 forskellige fra Kalvehavebanen	kr. 30,00
50 forskellige fra Nordfynske Jernbane	kr. 45,00
40 forskellige fra Sydfynske Jernbaner	kr. 36,00
50 forskellige fra Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane	kr. 57,00
35 forskellige fra Østsjællandske Jernbane	kr. 36,00

Ved køb af alle 8 sæt nedsættes prisen til 300,- kr.

Banemærkerne bestilles ved at indsætte ovennævnte beløb + 1,20 kr. i porto på Salgsafdelingens girokonto.

*

Salgsafdelingen holder lukket i dagene 19. december 1974-1. februar 1975.

OCMP

Nordjysk afdeling

Ved årsskiftet

1974 ebber ud og det er vel naturligt at standse op et øjeblik og gøre status for året, der er gået.

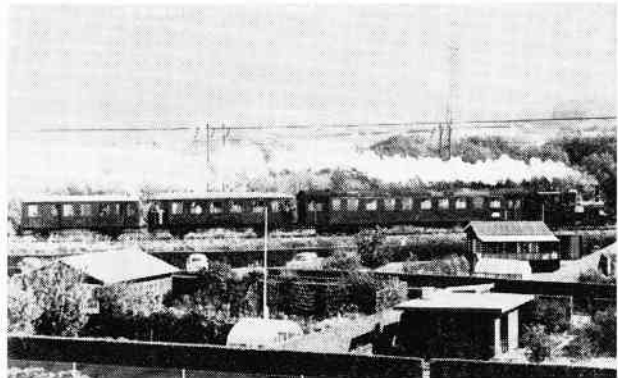
Det har været et år med glæder og sorger.

Heldigvis har glæderne været de fleste, og der er grund til at tro, at heldet stadig vil være en smule med os.

Medlemsmøderne, der har været holdt i samarbejde med modeljernbaneklubben »Aalborg H O«, har været godt besøgte, selv om der altid har været plads til nogle



Her ses F 663 i Randers den 30. marts 1974, hvor lokomotivet fremførte veteranog i anledning af Randers postkontors 300 års jubilæum. Foto: J. Wessberg



Her ses Limfjordsbanens tog den 15. september 1974. Bemærk at to af foreningens vogne nu er indsat i toget.

Foto: Torben Vang Poulsen

flere af de »ikke aktive«. Vi håber at se nogle af personerne bag navnene i medlemslisten i det kommende år.

To appelsiner er faldet i vor turban i 1974, idet det som tidligere meddelt er lykkedes os at leje 5 remisepladser i den gamle privatbaneremise, ligesom vi af Aalborg Kommune har fået overladt lokaler i den tidligere brandstation, Forchhammersvej 5-7, Aalborg. I remisen kan vi arbejde uafhængigt af vejret, og den ene vogn efter den anden bliver repareret og revideret og opbevaret under gode forhold.

Arbejdet med FFJ nr. 34 er gået i gang, men vi forventer ikke, at nr. 34 kan køre før sidst i 1976. Endelig har MHVJ's HV 3 gennemgået en større reparation her og er nu i god stand igen.

I lokalerne på Forchhammersvej bliver der plads til at indrette en mindesamling om de nordjyske privatbaner, og vi sender herigennem en bøn til alle, der har ting, sager og fotos fra disse baner, om at fortælle os, hvor de er. For fotografiernes vedkommende vil vi meget gerne have lov til at komme og affotografere dem. **Hjælp os med at skabe denne samling.** Tak! Her har det glædet os, at lokomotivmændene ved Aalborg privatbaner har overladt os deres smukke og kostelige fane til opbevaring på dette museum.

I samarbejde med den lokale Trim-komite, hvori vi har et medlem, har vi kørt to søndage ialt 16 enkeltture til og fra Gistrup med kondister, der skulle motionere i Lundby Krat. Begge arrangementer har været store succeser.

Den 15. december skal vi i skoven for at hente juletræer i samarbejde med Sct. Georgsgilderne.

Til glæderne i 1974 må også regnes, at lokomotivmandsuddannelsen er blevet endeligt fastlagt, så der nu kan påbegyndes en fornuftig rekruttering til veteranbanernes maskinafdelinger.

Af sorger eller mindre glæder må nævnes, at Aalborg Kommunes ansøgning til ministeriet om veteranbanekørsel på »Limfjordsbanen« endnu ikke er blevet besvaret.

Af samme grund er vort regnskab ikke blevet så godt som ønskeligt, idet forskellige arrangementer måtte aflyses i sommer. Her håber vi på, at 1975 vil bringe en lykkelig løsning, så der bliver dampkørsel i den kommende sommer i Aalborgs omegn.

Til slut en tak for 1974 med ønsket om et godt og heldbringende nytår til alle, som har deltaget i arbejdet heroppe, til alle som har bidraget økonomisk og til alle, som vi i øvrigt har haft forbindelse med.

E. Hedetoft,
formand for
Nordjysk afdeling

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

Odsherreds Jernbane Høng-Tølløse Jernbane

kører gennem Sjællands smukkeste egne
(03) 43 20 80

SPAREKASSEN FOR LANGAA OG OMEGN

Langaa – Tlf. (06) 46 13 22

Stevnstrup – Tlf. (06) 46 71 77

Til Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane Særtogskørsel på VLTJ den 28-29/9 1974

I forbindelse med vor kørsel på VLTJ i ovennævnte weekend vil vi ikke undlade at rette en tak til banens ledelse og personale for et helt igennem vellykket arrangement.

Samtidig vil vi gerne udtrykke vor beklagelse af de episoder, der opstod i forbindelse med jernbaneentusiasternes uretmæssige anvendelse af knaldsignaler m. m.

Vi kan oplyse, at de pågældende personer ikke er medlemmer af vore foreninger, et par af dem er endog blevet ekskluderet for handlinger stridende mod foreningernes formål. Vi er derfor meget interesseret i at høre, hvad resultatet af banens politianmeldelse mod de pågældende måtte blive.

Med venlig hilsen
for KOLDING LOKOMOTIV KLUB
S. E. Pedersen

for DANSK JERNBANE-KLUB
Birger Wilcke

Jernbanen nr. 5/74

De har måske undret Dem over, at sidste nummer af tidsskriftet var overordentlig tyndt, og De har måske tænkt, at De kun havde fået omslaget af bladet.

Men bladet var kun på fire sider, og det har sin naturlige forklaring. Vi stod over for at skulle udsende meddelelse til foreningens medlemmer om de kommende møder og udflugter. Desværre var vi i tidnød, og derfor kunne vi ikke som tidligere udsende programmet duplikeret i kuvert.

Vi måtte altså på en eller anden måde benytte den normale udsendelsesmåde for Jernbanen, og derfor måtte meddelelsen ligne et blad. Dette sparede os for megen tid, og udgiften var ikke stort større end ved udsendelsen af en duplikeret meddelelse.

Jernbanen nr. 1/75

Der har fra forskellige side været ytret ønske om, at vi fremover nævner en omtrentlig udgivelsesdato for næste nummer af tidsskriftet.

»Jernbanen« nr. 1/75 vil udkomme omkring den 15. februar. Evt. stof til bladet må være redaktørerne i hænde senest den 12. januar.

OCMP

SALGS **afdelingen**

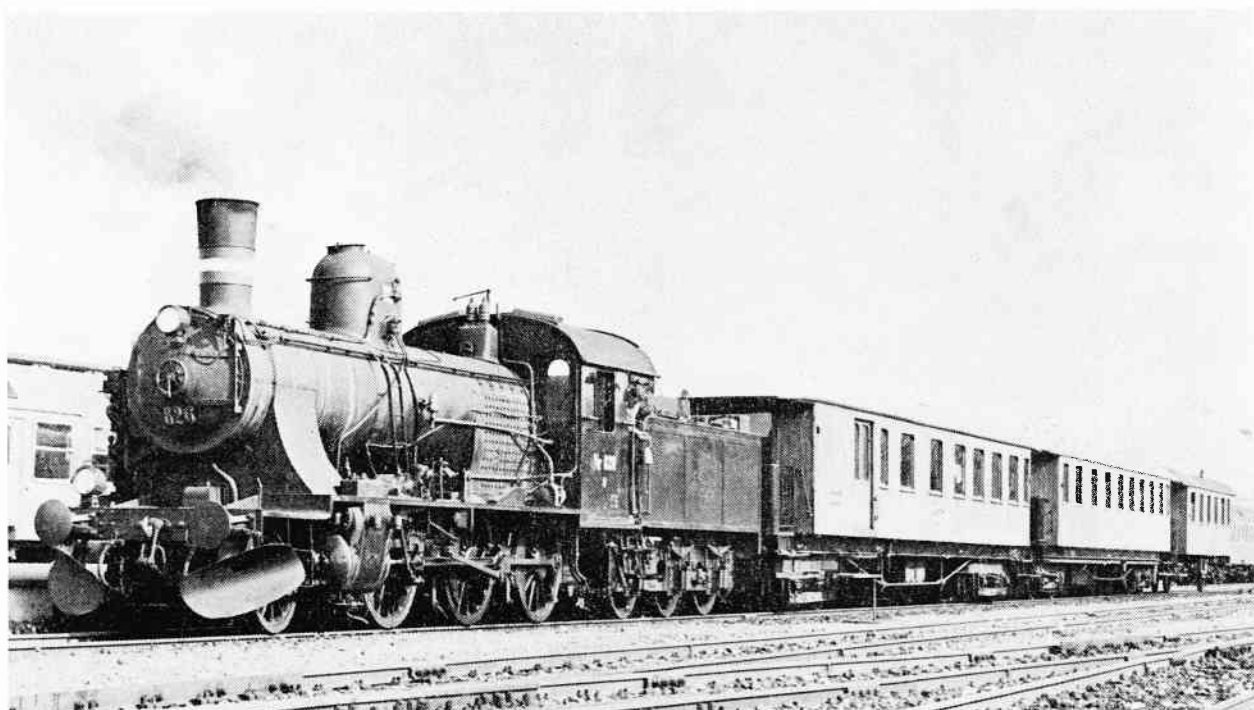
Tre nyheder fra Frank Stenval's Förlag

Nesttun-Osbanen 1894-1935. I år er det 80 år siden den lille 750 mm-bane Nesttun-Os åbnes ved Bergen i Norge. I den rigt illustrerede bog findes der bl. a. mange billeder af Mallet-lokomotiver samt tegninger af lokomotiver og vogne. 64 sider, Dkr.: 19,- (incl. porto).

Deutsche Eisenbahnen im Bild 1971-72. Endelig udkommer en tysk årbog tilsvarende årbogen Nordens Järnvägar. I bogen findes der billeder af damplokomotiver på både normal- og smalspor, gamle elektriske lokomotiver m. m. 104 sider, 208 fotos. Dkr. 41,- (incl. porto).

Malmö-Ystads Järnväg 1874-1974. Jubilæumsskrift udgivet i anledning af jubilæumsfestlighederne i oktober måned. Bogen indeholder banens historie og en gennemgang af banens rullende materiel, 32 sider, 32 illustrationer, Dkr. 9,- (incl. porto).

Køb disse tre bøger gennem Dansk Jernbane-Klub's Salgsafdeling. Bøgerne bestilles ved at indsætte ovennævnte beløb på postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4, tv, 2200 København N. Bestillingen anføres på talonen til modtageren.

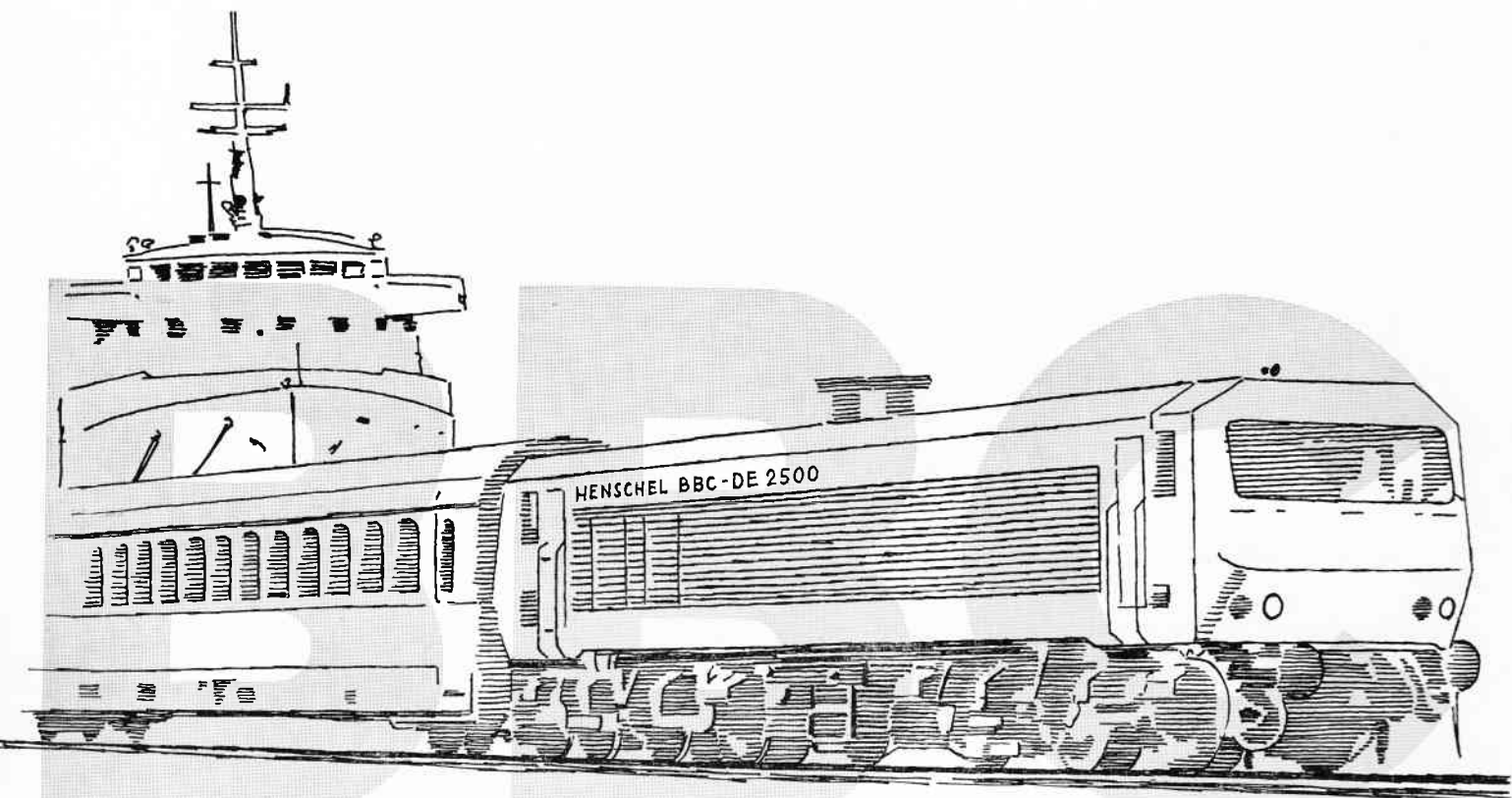


Søndag den 1. september 1974 deltog ca. 80 medlemmer i foreningens udflugt på Lollandsbanen. Desværre kunne LJ nr. 19 stadig ikke køre, så derfor fremførtes udflugtstoget af D 826. Her ses toget i Nykøbing med D 826 – OKMJ Be 12 – LJ Ca 16 – KRB A 1.
Foto: Ole-Chr. M. Plum



Week-endturen til Vandbygningsvæsnet og VLTJ den 28. og 29. september 1974 blev ubetinget en succes. Om søndagen kørte ca. 90 udflugtsdeltagere med blandetog fremført af VLTJ nr. 6. Her ses toget ved Hove Kirke.
Foto: Ole-Chr. M. Plum

kvalitet



**Kvalitetsudstyr for toge og færger leveres af BBC
til alverdens baneselskaber.**

**Forskning og årelange erfaringer danner grundlag herfor.
Diesel-el. lokomotiver bl. a. med asynkrone banemotorer.**

**Elektrisk udstyr til S-banevogne, ensretterstationer,
automatiseringsanlæg, klimaanlæg,
opvarmnings- og ventilationsanlæg, køreledningsanlæg,**

**skibsgeneratorer, hovedtavler, nød- el-anlæg,
turboladere, aut. smøre- og brændseloliefiltre.**

Vor viden står til rådighed.

BBC
BROWN BOVERI

A/S NORDISK BROWN BOVERI V. Farimagsgade 7. 1606 Kbh. V. (01) 15 62 10
