

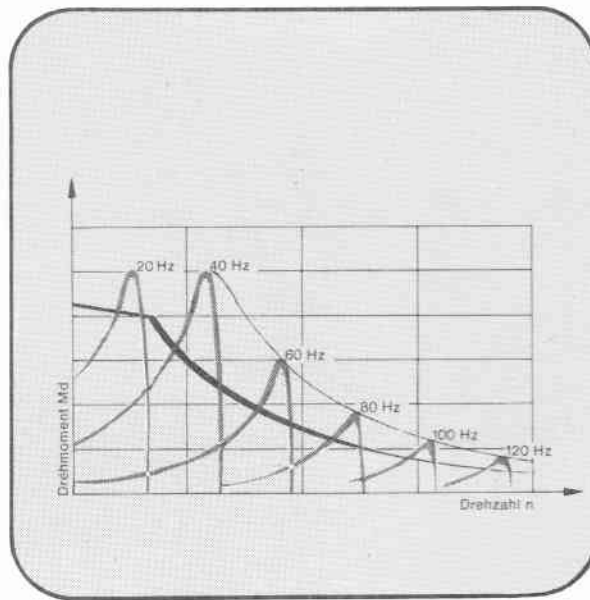
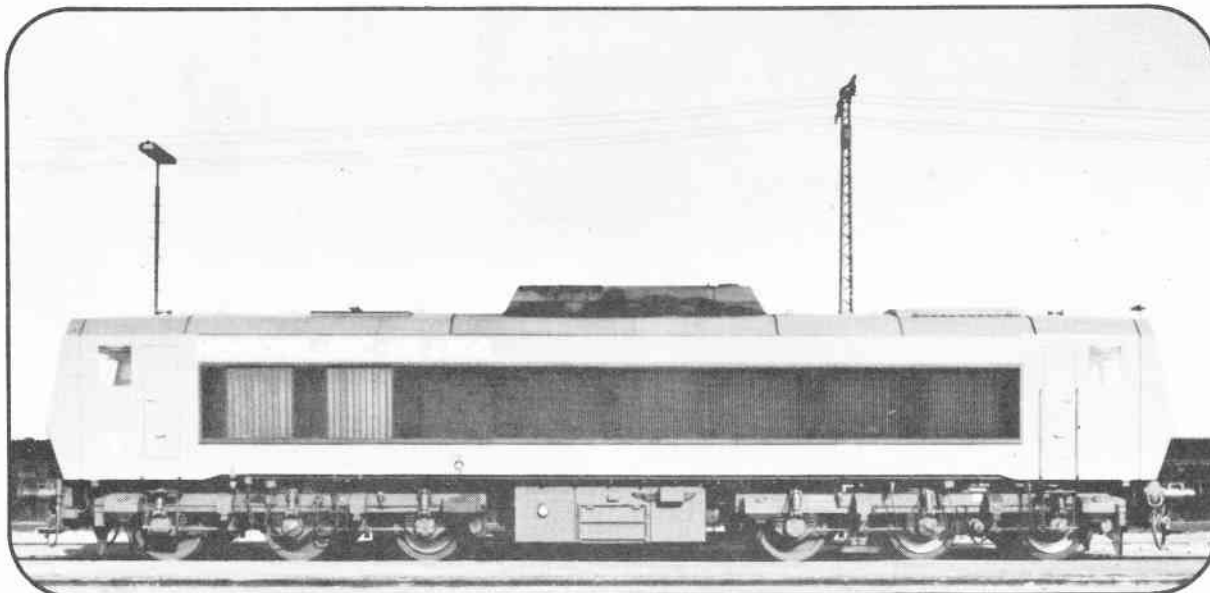


jernbanen



NR. **7-8**
DECEMBER 1975

Nu serieproducerer BBC/Henschel lokomotiver med asynkrone banemotorer.



Den asynkrone kortslutningsmotor er med sin enkle og robuste konstruktion særdeles velegnet til banedrift. Det af BBC udviklede statiske frekvens- og spændingsreguleringsudstyr er den nødvendige forudsætning for, at banemotorerne altid arbejder i et stabilt og økonomisk optimalt punkt på M_d/n -kurven.

Afd:EH

A/S NORDISK BROWN BOVERI · Vester Farimagsgade 7 · 1606 København V. tlf. (01) 15 62 10

BBC
BROWN BOVERI



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Nakskovvej 62 A, 2500 Valby.
Tlf. (01) 46 22 55.
(normalt kl. 17-19).

Formand:

Politiadvokat Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 2209.

Kasserer:

Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.
Tlf. (03) 17 88 04.

Postgirokonto nr. 5 55 38 30

adresseret til:
Dansk Jernbane-Klub,
Kassereren,
Ahornvej 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-Bandholm:

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

Marlager-Handest Veteranjernbane:

Information og bestilling af særtog:
Overtrafikassistent S. P. Laursen,
Fælkevej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

Medlemskontingent for året 1976:

Ordinære medlemmer kr. 60,00
Juniormedlemmer (under 18 år
den 1. januar 1976) 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. 7-8 - 1975

15. årgang

Redaktører:

Sagschef 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 Espergårde.
Tlf. (03) 23 18 60.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ordinær generalforsamling

Lørdag den 13. marts 1976 kl. 19.30 afholdes ordinær general-
forsamling i „Karnappen“, Niels Hemmingsens Gade 10,
underetagen (store sal), 1153 København K.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og
oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger
„Jernbanen“, nr. 2/76, som bilag eller udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året
1977. (Bestyrelsens forslag offentliggøres i „Jernbanen“,
nr. 2/76).
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.
Følgende medlemmer af bestyrelsen m.v. er på valg:
Finn Beyer Paulsen,
Henning O. Thorkil-Jensen og
Povl Yhman.
— — —
Peder O. Rosenørn (suppleant),
Sven Blendstrup (revisor) og
J. Gorm Jensen (revisorsuppleant).
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrel-
sesmedlemmer m.v. og til punkterne 6 og 7 på dagsordenen
skal være formanden i hænde senest den 28. februar 1976 –
forslag der ønskes bekendtgjort for medlemmerne inden
generalforsamlingen – dog den 31. januar 1976.
Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til general-
forsamlingslokalet.

København, i december 1975.

Bestyrelsen

Vort forsidebillede:

Rejsen hjem til jul i 1990 – vil vi nyde det blege december-solskin fra færgens
restauration eller fra lyntogets spisevogn, medens vi „tordner“ over Storebælt
med 160 km/t? Den, der lever, får se.

Foto: DSB (Rodevang)

JULEGAVER – BØGER

J. Guldbæk Christensen

Damptrækkraft i model

Jfr. anmeldelsen i sidste nr.: 179 s. 34 helsides fot.
209 fot. 231 ill. A4 indb. Kr. 138,-

Alfred B. Gottwaldt

50 Jahre Einheitslokomotiven

Lokene og deres konstruktører. 104 s. 77 fot. 8 reproduktioner. 44 tegn. 25×18 cm. Kr. 64,50

Claude Jeanmaire

Swiss Steam

Normalsporede damplok. 256 s. Med engelsk og tysk tekst. 624 fot. 79 tegn. Kort. Indb. Kr. 201,50

Shane McCarthy

Impressions of Steam

Australien & New Zealand. 128 s. 129 meget tiltalende fotos. 25×26 cm. Indb. Kr. 147,25

Modellbahn Lexikon

1700 opslag. 232 s. 384 ill. Indb. Kr. 84,50

David Shepherd

The Man who loves Giants

Tog, fly & vilde dyr. 164 s. 92 ill. Indb. Kr. 88,50

P. Thomassen

Nærumbanen gennem 75 år

232 s. 139 fot. 52 ill. 5 kort. Kr. 79,50

TILBUD:

Jane's World Railways

Normalt kr. 300,-. NU: 1973-74 kr. 175,- (2 ex),

1974-75 kr. 225,- (2 ex)

Priserne indeholder 15 % moms.

H&S

*dansk og
udenlandsk
boghandel*

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

KOM TIL SKELSTRUP

OG LÆR VORT FIRMA AT KENDE!

Vi handler med bygningsmaterialer, såsom brædder, tømmer, beslag, bræddebolte og søm. Tag- og sidebeklædninger: Eternit, aluminium, onduline, galvaprime, pandeplader og ovenlysplader, plastplader til carporte og drivhuse.

Profilbrædder, gibsonitplader, tagrender, glasuld, spånplader, vandfaste finerplader, lofthvidt og facademaling, og meget andet.

P.S. – Vi har også et stort udvalg i vægpanelplader, til priser for enhver pengepung.

BRDR. ALBRECHTSEN A/S

Skelstrupvej 52 – 4930 Maribo
Tlf. 03-88 08 77 & 88 07 35



John Jepsen

Haakonsens Eftf.

ALT GAS- OG VANDMESTER

Østergade 23

4930 Maribo

FJERNVARME – CENTRALVARME

OLIEFYR – SMEDEARBEJDE

(03) 88 06 99

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08

*

Tog hvert 20. minut
mellem Jægersborg og Nærum

Reserveret

Hilsen F. Irner

**BERNTHS HJØRNE
HERRE- OG DRENGETØJ**

Lilletorv – 4800 Nykøbing F.
(03) 85 30 00

LYSKOPI

Alt duplikeres, fotokopieres
og alt i lustryk
Vestergade 52 – Maribo
Tlf. 03-88 11 84

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen
Stationsvej – Bandholm
(03) 88 80 55

Vikern-Möckelns Järnväg, en historie om »kungliga svenska avundsjukan«

Af Birger Wilcke

Er man interesseret i industrihistorie eller trafikhistorie, er der er landskab i Sverige, der frem for noget andet, er det naturlige mål for en rejse. Bergslagen eller Järnbäralandet, Västmanland, Värmland og Dalarnas centrale dele, hvor man overalt støder på minderne om den midtsvenske storhedsperiode i jernhåndteringens lange historie. Om man besøger egnen omkring Grängesberg eller tager til Filipstad eller Hällefors, overalt støder man på minder om nedlagte brug og for længst forladte transportveje, kanaler, landeveje og jernbaner mellem hinanden. Men én egn løner det sig mere end nogen anden at besøge, den egn, der har givet navn til en af Sveriges sidste private jernbaner: Nora Bergslag, en egn, de fleste af os kender fra Maria Langs roman om Skoga, virkelighedens Nora.

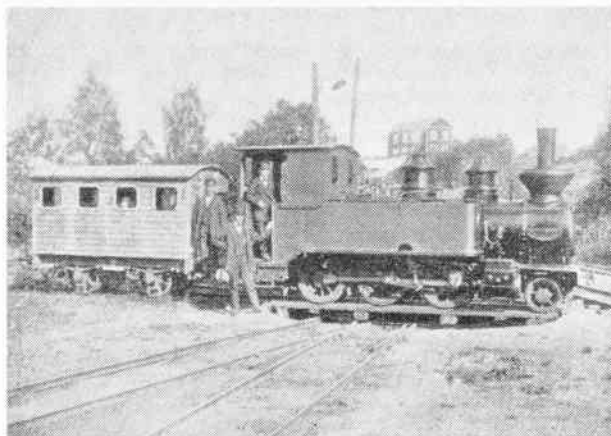
Omkring midten af forrige århundrede fandtes her rige malmgruber dels ved Striberg, nord for Nora, dels ved Röberg, Humlaberg og Dalkarlsberg, sydvest for Nora. Her som andre steder lå brugene spredt over egnen, hvor der var trækul og vandkraft at få, medens malmen transporteredes frem fra gruberne ved hjælp af heste på vintervejene over søerne og moserne. Om sommeren var vejene for dårlige til, at det var rentabelt at transportere større mængder af malm. Da jernbanen nåede frem til Sverige, var det de värmlandske brukspartoner, der var de første til at øjne de nye muligheder og anlægge nye transportveje, hvor man dels gjorde brug af de sejladsmuligheder, de mange søer bød på, dels ved hestebaner forbandt disse med hinanden.

Også i Västmanland og særligt i Nora Bergslag var man klare over, at man måtte forbedre transportvejene, hvis brugene skulle fortsætte med at være konkurrencedygtige, og man fortsat ville bryde malm i de gamle gruber. Allerede i 1853 åbnedes derfor en 3 km lang hestebane med en sporvde på 0,690 m mellem Stribergs gruber og Källevikens lastplads ved søen Saxen gennem en kanal forbundet med den større sø Vikern. På denne bane, der oprindeligt kun havde seks åbne godsvogne, men senere fik yderligere tre, transporteredes malmen ned til søen, idet vognene trillede for egen kraft ned ad banen, der havde konstant fald mod søen, og malmen ved lastpladsen læs-sedes over i åbne robåde, på hvilke de blev transporteret over søen til Vikersgården, hvorfra det gik videre med hestetransport til de sydligere liggende jernbrug. Transporten med robåde blev dog for bekostelig, hvorfor man senere gik over til pramme, der oprindeligt blev trukne af robåde, men efter 1860 af en nybygget, lille dampbåd. Man må sende en tanke til de arbejdsfolk, der roede malmen over søen, det var næppe arbejde, man ville finde nogen villige til i dag.

Stribergs järnväg opfyldte dog kun en meget beskeden del af egnens trafikbehov. Da man allerede i 1856 havde fået jernbaneforbindelse til Nora fra Örebro, er det ikke underligt, at der tidligt fremkom planer om at forbinde denne jernbane med Dalkarlsbergs grube, den største af



egnens, og med de sydligere liggende jernbrug. I 1863 fremkom da også planer om en jernbane fra Dalkarlsberg til Vikersvik og herfra i en skarp kurve mod syd til søen Möckeln, på hvilken der var skibsforbindelse til den nordvestlige stambane. Planerne blev dog ikke i første omgang til noget, men blev forløber for to jernbanespor, der begge blev gennemført. Da der begyndte at vise sig praktiske muligheder for et baneanlæg, viste det sig nemlig uheldigvis, at de interesserede delte sig i to grupper, der viste sig umulige at forene, to grupper der kom til at bygge hver sine bane: Nora-Karlskoga Järnväg og Vikern-Möckelns Järnväg. Om sidstnævnte anfører det første festskrift for Nora Bergslags Järnvägar fra 1931: „Motivet för densammas tillkomst är numera något dunkelt, men torde „den kungliga svenska avundsjukan“ i icke ringa grad hava



1. og 2. classes personvogn fra Vikern-Möckelns Järnväg sammenkoblet med et smalspors-lokomotiv fra 1894.

Bandholm Maskinfabrik A/S

Brdr. Nielsen

Stålkonstruktioner

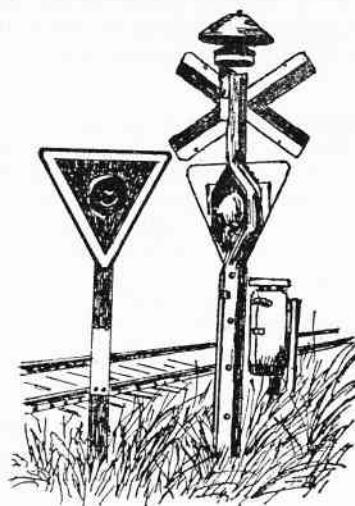
Rør- og beholderarbejde

VVS

Certifikatsvejsning

Optisk skæring

Bandholm – Tlf. (03) 88 80 06



Privat-
banerne
Hillerød

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



11 03697 4

11 03671 0

Sønderjyske jernbaner

De sønderjyske jernbaner udgør et særligt spændende kapitel i de danske jernbaners historie - og i Danmarkshistorien.

"Det er et godt bind at føje til de forudgående i serien...",
Henrik V. Ringsted i Politiken.

80 s. ill. kr. 28,20 + 5% momsnedsettelse.

Nordsjællandske jernbaner

af Niels Jensen. Første bog i den ny serie "Clausens Jernbanebibliotek" indeholder en mere dybtgående behandling af nordsjællandske jernbaners fremkomst, udvikling og materielbeskrivelse fra omkring midten af forrige århundrede og op til idag.

80 s. ill. kr. 28,20. + 5% momsnedsettelse.

**clausen
bøger**

-håndbøger De har brug for



**Hads-Ning Herreders
Jernbane**

medverket“, medens der i hundredårsskriftet fra 1956 meget rammende anføres „Även i den ekonomiska historiens prosaiska väv finns det inslag som närmar sig skämtsagens område. Med andra ord exempel på sådana spratt som fåfänga och andra mänskliga svagheter kan spela det rationella tänkandet och handlandet.“

Det uheldige var, at der var to muligheder for at anlægge en jernbane sydpå, den ene fra Dalkarlsberg syd om Vikern, men nord om søen Älmlången over Svartälven og videre mod syd til Karlskoga på vestsiden af elven og en anden linie fra Dalkarlsberg direkte syd om Älmlången og Älgsimmen, øst for Svartälven. Den første jernbane ville være til fordel for jernbrugene ved Granbergsdal, Björkborn og Karlskoga, medens den anden linie ville være til fordel for de østligere beliggende jernbrug: Valåsen, Immetorp og først og fremmest den øde beliggende Snöbergshytta. De to foreslåede jernbaner ville forløbe i en indbyrdes afstand af mellem fire og tolv km og i hovedsagen have samme opgave: at transportere malmen fra gruberne til de mod syd liggende jernbrug. For at stå stærkest i konkurrencen besluttede interessenterne i den vestlige linie sig dels til at anlægge banen som normalsporet, dels at forlænge den helt ned til stambanen i syd og tilføje en sidelinie fra Gytors station til Striberg grubefelt i nord, medens interessenterne i den østlige linie besluttede at anlægge deres bane med en sporvidde på 0,802 m for at holde anlægsomkostningerne nede og dermed amortiseringerne, men samtidig at forlænge den langs Möckeln østbred til Degerfors station på stambanen i syd og langs Vikerns vestbred forbi Røbergs gruber til Stribergs store grubefelt i nord. Ved disse forlængelser ville de to banelinier komme til at krydse hinanden i Vikersvik, medens det blev umuligt for den vestlige banes interessenter at skabe direkte forbindelse med Dalkarlsberg, idet den smalsporede bane ville forbinde dette sted med Vikersvik.

„En järnväg förbi Granbergsdal skulle bli till direkt vinst för hytägaren där, men i Snöbergshyttepatronens situation skulle ingenting förändras. Den sistnämnda komme alltför att vara hänvisad till malmtransport hästvågen från Dalkarlsberg-såvida han inte ville hämta godset vid närmaste järnvägsstation och där lasta om det till hästfora. För Granbergsdalshyttan skulle verkningarna bli desamma, om banan drogs över Snöbergshyttan. Därför hade bruksherrarna på ömse sidor om älven var sin järnvägslinje som de kämpade för. Båda parterna erböd sig att lägga ut stickspår in på varandra områden, men dylika gästar räckte inte till för att skaba enighet.“



Dalkarlsberg station med banen mod Snöbergshyttan.
Foto: Birger Wilcke

Kampen bølgede i bergslaget i over ti år, men ingen af parterne gav sig, og enden blev, at såvel den smalsporede som den normalsporede bane blev påbegyndt i 1871, og begge var færdigbyggede hen på efteråret 1873. VMJ's interessenter havde regnet med mindst 32.000 t gods årligt, men deres forhåbninger blev snart overtruffet. Allerede i 1874 havde banen 54.000 t gods, hvilket dog sank noget de følgende år, men dog holdt sig på 44.000 t til op i firserne. Rejsende var der få af, i 1877 3.100 og i 1880 2.000, men så gik der rigtignok også kun ét fast personførende godstog i hver retning.

Materiellet bestod af 3 damplokomotiver af typen C 2, 3 personvogne, hvoraf de to med såvel 2. som 3. klasse og 131 godsvogne. Personvognene var bittesmå, hver til 12 rejsende. En af dem findes endnu på jernbanemuseet i Gävle. Ved siden af den er „bikuben“ fra Faxe Jernbane, hvis rester man kan bese på museumsbanen i Maribo at ligne ved en moderne stålbugievogn.



Dalkarlsberg station ved remisen. Foto: Birger Wilcke

I Degerfors ved den nordvestlige stambane havde banen sin egen station med remise og drejeskive samt omlæsningspor, således at malmen der skulle videre til fjernere liggende jernbrug kunne omlastes til normalsporede vogne. Fra Degerfors gik den mod nordøst langs den østlige bred af Möckeln, og nåede efter at have passeret en holdeplads ved Knutsböl, efter 12 km til den første station, Valåsen beliggende ved et urgammelt jernbrug af samme navn på et sted, hvor der den dag i dag findes industrielle anlæg.



Lokomotiver Degerfors med lukket godsvogn samt lukket og åben personvogn foran stationsbygningen i Degerfors, 1873.

LOLLAND-FALSTERS

FOLKETIDENDE

DANSK LANDBRUGS ANDELS MASKININDKØB

Skibevej 2 – 4930 Maribo
(03) 88 06 33

BP LOLLAND DEPOT

Evald Jørgensen
Havnen – Sakskøbing
(03) 89 44 11

CALPAM LOLLAND DEPOT

ved Helgo Nygård Andersen
Bandholm
(03) 88 80 42

LOLLAND-FALSTERS PAPIRFORSYNING

Maglemervej 16 – Maribo
(03) 88 07 11

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

Nykøbingvej 87 – 4990 Sakskøbing
(03) 89 48 53

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

Se Dem for,

når De går over gaden.

N. A.

WERNER SØRENSEN

Fjernvarme – Centralvarme – Oliefyr
Gas – Vand – Sanitet
Vestergade 19 – Sakskøbing
Tlf. 03-89 43 34

Gå til tandlægen 2 gange årligt!

K. L-C

Kvalitetsmøbler – Gulvtæpper

MØBELMESSEN
Henning Steffensen
Østergade 52 – Rødby
Tlf. 03-90 10 57

Rigtige sko til hele familien SKOKØB

Lollandscentret – Maribo
Tlf. 03-88 17 27

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen
Bandholm – (03) 88 80 94

GARNBODEN

Vestergade 30 – Maribo
(03) 88 14 70

Ta' en tur med

MARIBO-BANDHOLM MUSEUMSBANE

S. Håstrup Jakobsen

Der var her en stationsbygning i træ med midterrisalit. Fra Valåsen gik banen i stigninger på op til 1:40 mod nordøst. 1 km fra Valåsen passeredes Immetorps station beliggende ved det forlængst nedlagte brug af samme navn, hvorefter banen gik gennem helt øde mose- og søterræn syd om søen Algsimmen til Snøbergshyttens station, 11 km fra Immetorps, beliggende ved et andet forlængst nedlagt jernbrug. Efter Snøbergshyttan steg banen yderligere gennem om muligt endnu mere øde moseterræn. Der er næppe et hus herfra til Dalkarlsberg, 11 km længere mod nord. I Dalkarlsberg var et blomstrende grubesamfund med handlende og håndværkere, utallige åbne grubehuller, grube-elevator, jernmagasiner og bygninger for personalet. Stationen var indrettet i et gammelt jernmagasin med meter-tykkemure. I den ene ende fandtes – og findes – loko-

motivremise, i den anden kontorer for stationsforstanderen. 2 km fra Dalkarlsberg nåedes Skrikarhytan, hvor der dengang også var jernbrug, station, flere sidespor og adskillige boliger for arbejderne. 2 km herfra krydsedes den normalsporede bane i Vikersvik, hvor banerne havde fælles station.

Efter Vikersvik kom banens smukkeste strækning langs Vikerns vestsider på en dæmning og bro – Norsbro – over den lille sø Saxens forbindelseskanal med Vikern, forbi Röbergs og Humlabergs gruber og Fogdhyttan, der allerede dengang var nedlagt, frem til Striberg station, lige ved gruberne, foreningsstation med den normalsporede bane.

(fortsættes)

DSB-transportsystem for hele landet

**Af journalist Ole Hansen,
DSB, Generaldirektørens sekretariat**

Et af de bærende principper i den langstidsplan, „Plan 1990“, som DSB nu har fremlagt, er et samlet passagertransportsystem, hvori alle bysamfund på over 5000 indbyggere indgår, hvad enten de ligger ved jernbanestrækninger eller ikke – jvf. kortet i „Jernbanen“, nr. 6/75. Alle disse bysamfund og også enkelte på under 5000 indbyggere vil blive betjent med lyntog/Intercitytog eller have en hurtig tilbringerforbindelse til disse tog. Det kan være i form af regionaltog eller tilbringerbusser. Med dette menes busser, som kører ad direkte ruter og undervejs kun standser ved byer med mere end 1000 indbyggere.

For nogle bysamfund vil tilbringersystemet være et valg mellem tog eller bus. DSB har ikke i planen taget stilling

til, om kørsel på nogle af sidebanestrækningerne i det nuværende net skal erstattes med busbetjening, men i planlægningsarbejdet er foretaget en vurdering af de enkelte strækningers og bysamfunds egnethed for jernbanebetjening. Det er herunder taget i betragtning, at befolkningstæthed og bystruktur er anderledes i den vestlige del af landet end på Sjælland, og i vurderingerne er også indgået forhold som driftsøkonomi, investeringer, rejsetider og samfundsmæssige forhold. På baggrund heraf forekommer i planen strækninger med henholdsvis et jernbane- og et busalternativ. Det gælder for følgende strækninger:

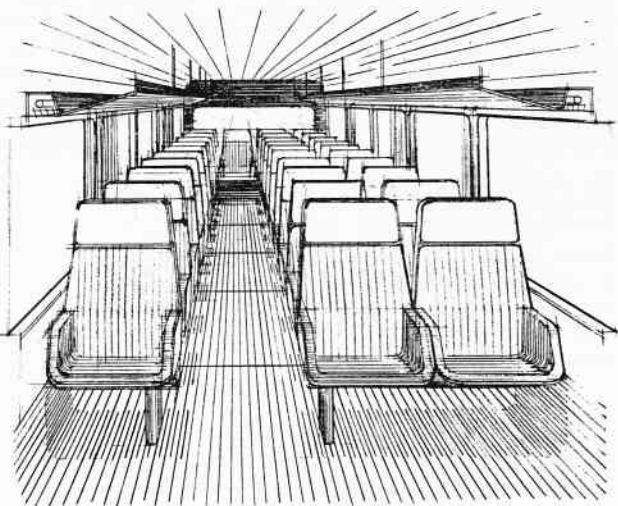
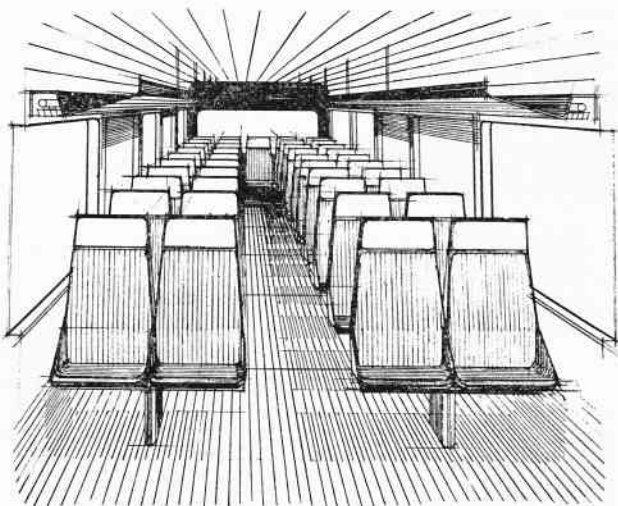
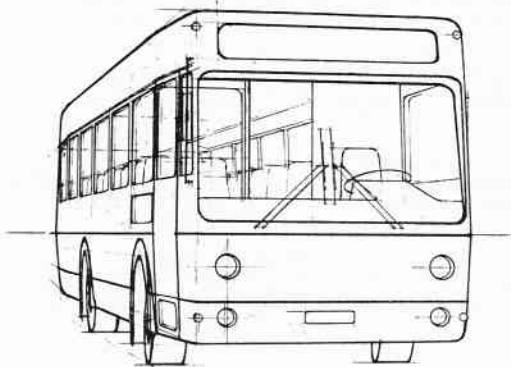
Varde–Holstebro
Herning–Skjern
Struer–Thisted
Bramming–Tønder
Vojens–Haderslev
Tinglev–Sønderborg
Århus–Grenå.



Bliver DB's VT 628-togsæt DSB's litra MR/FR – for regionaltrafikken i Jylland og på Fyn? Foto: DB

Togbetjening af disse strækninger vil, selv med en rationel drift, og det vil bl. a. sige ubetjente stationer og enmandsbetjening i togene, koste 40 mio. kr. mere pr. år end betjening med bus. Men udover driftsudgifterne skal der regnes med, at nogle af disse strækninger kræver modernisering i tilfælde af, at togbetjening fortsætter, og det betyder en udgift på 115 mio. kr. Endelig må det nuværende materiel udskiftes med nyt, hvilket medfører yderligere investeringer i forhold til busalternativet på 100 mio. kr.

I spørgsmålet om sidebanernes fremtid har det ofte været fremført, at indstilling af driften ville medføre trafikale forringelser. I „Plan 1990“ understreges betydningen af, at de pågældende områder under alle omstændigheder betjenes med kollektiv trafik, og at det sker med timedrift. De lidt større bysamfund får fordelen af en overbygning i form af tilbringerbusser, som betyder kort rejsetid, men hertil



Projektskitse af DSB's fremtidige „tidløse“ bustype – eksteriør (øverst), interiør i lokalbus-versionen (i midten) og interiør i tilbringerbus-versionen – den mere luksuriøse udgave (nederst). Tegning: DSB/koordinerende designgruppe

kommer naturligvis lokalbusser. I den forbindelse kan naturligvis stilles spørgsmålet om, hvorvidt det er en forudsætning for, at disse principper kan gennemføres, at DSB får de nødvendige koncessioner, eller om opgaven kan klares af andre.

Hvad specielt godstrafikken angår, skal det tages i betragtning, at de nævnte sidebaner ikke er nødvendige for

at opfylde målsætningen i det nye godstransportsystem, som er et andet led i „Plan 1990“.

Når den fremtidige betjeningsform skal vurderes, må det i øvrigt tages i betragtning, at nogle bysamfund har udviklet sig således, at jernbanestationen har fået en uensigtsmæssig placering i forhold til den nyere bebyggelse. Det vil sige, at busbetjening kan være en fordel. Et passende befolkningsunderlag er nødvendigt, hvis det skal være rimeligt at lade et tog på den pågældende strækning standse, og ved en prioritering af standsningsstederne ud fra trafikunderlaget og mulighederne for anden kollektiv betjening opnås der kortere rejsetider for langt den største del af passagererne. I alt 44 af de nuværende standsningssteder i Jylland foreslås betjent med bus i stedet for tog, uanset hvilke beslutninger der træffes om sidebanerne.

Afgørelsen af, om jernbanebetjeningen på visse strækninger skal afløses af busdrift, er politisk. Men hvis fortsat jernbanebetjening foretrækkes, må DSB sikres de nødvendige midler, således at disse strækninger kan moderniseres og betjenes af tidssvarende materiel i timedrift. Det er nemlig DSB's opfattelse, at skal der være jernbanedrift, bør den absolut være af nutidig standard.

Med hensyn til regionaltogsmateriel i den vestlige del af landet er der ikke truffet nogen afgørelse. En af mulighederne er styrevognstog af „Kystbanetypen“, en anden er nye motortog, og med henblik på disse overvejelser har DSB, som bekendt, lejet et par togsæt af VT 628-typen hos DB til kørsel i de kommende måneder. Samtidig arbejder DSB med en ny busmodel til brug i tilbringertrafikken. Det drejer sig om en type med færre siddepladser og højere komfort end de hidtil kendte typer.

Den fremtidige betjening fra DSB's side er naturligvis af stor interesse for de lokale myndigheder, og spørgsmålet skal under alle omstændigheder ses i sammenhæng med regionalplanlægningen. DSB er i kontakt med amterne herom, og det vil også være tilfældet med hensyn til sikring af busbetjening, hvis hidtidige standsningssteder på jernbanestrækninger ikke længere betjenes med tog. Et hovedformål, også i kontrakten med de lokale myndigheder, er at sikre en koordinering mellem de eksisterende trafikmidler, og i den forbindelse er det naturligt at inddrage tanken om et taxasystem, dels for at opnå dør-til-dør transporter og dels for at give en betjening også i de tyndere befolkede områder.

Brugt MÄRKLIN anlæg til salg

1900 kr.

O. Sommer

Ved Kagså 10 – 2730 Herlev

(02) 94 97 58

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Fra „A/S Frichs“ og „Scandia-Randers A/S“ er leveret 1 stk. elektrisk 2-vognstog, litra MM/FS 7806/7306 (dette togsæt har i modsætning til øvrige S-tog banemotorer på samtlige aksler) samt 3 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra MU 8501-8503 og 3 stk. elektriske mellemvogne, litra FU 8001-8003.

Diesel-hydraulisk rangerlokomotiv MH 349 er overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København.

Damplokomotiv F 461 er udrangeret.

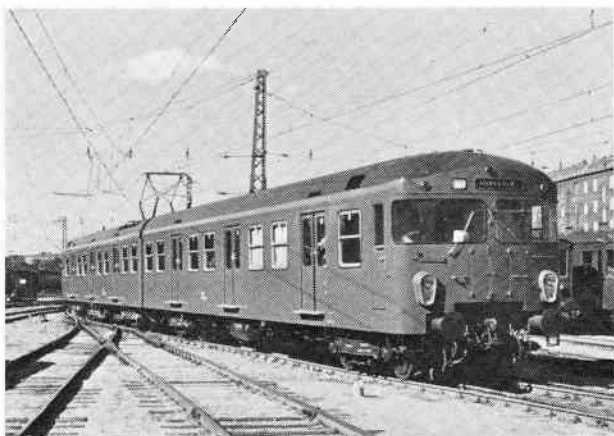
Fra „Scandia-Randers A/S“ er leveret 1 stk. personvogn (2. klasse), litra Bn 20-84 804 (værkstedssområde: Øst (København)) samt 54 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 536 – 211 5 589. Fra Sverige er indkøbt (brugte) 6 stk. beholdervogne (privatejet: „Kommunekemi A/S“, Nyborg): 070 1, 008, 009, 017 og (privatejet: „Danske Gasværkers Tjærekompagni A/S“, Nyborg): 070 1, 018, 028, 070.

Følgende personvogne er omlitret (i forbindelse med „deklassering“ fra 1. til 2. klasse): Ah 17-21, 021-023 til Bah 27-21, 021-023 og Ah 17-61, 040, 042 til Bah 27-61, 040, 042.

Personvogne Ah 17-21 018 og 17-21 020 samt postpakvogn Pmh 90-68 709 er overført fra Værkstedssområde „Vest“ (Århus) til Værkstedssområde „Øst“ (København).

Følgende 7 stk. personvogne er udrangeret: Ag 17-61 037 – Bg 29-63 069 (begge vogne er udrangeret efter driftsuheldet i Borup den 23. maj 1975) – CP 2851, 2872, 2886, 3209, 3232 (de sidste DSB-personvogne med trævognkasse).

„Stationeringslisten“ („Jernbanen“, nr. 1/74 – side 7) kan ajourføres efter ovenstående. I oversigten „DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1975“, der medfølger som bilag, er ovenstående ændringer indarbejdet.



Det 213. „røde“ 2-vogns S-tog af 12. og sidste levering (MM 7806/FS 7306) – med banemotorer på alle bogier (derfor også MM-bogier på FS-vognen). De nye „regional“ S-togsæt er allerede på tegnebrættet. Foto: Ole Kien

Pr. 30. september bestod vognparken af:

946 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 5 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I juli kvartal er der tilgået driften 1 vogn – og der er udrangeret 7 vogne.

130 stk. post- og rejsegodsvogne. I juli kvartal er ikke sket nogle ændringer.

6275 stk. lukkede godsvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 54 vogne (Hbis) – og en afgang på 4 vogne.

3082 stk. åbne godsvogne. I juli kvartal er sket en afgang på 34 vogne.

545 stk. tjenestevogne. I juli kvartal er ikke sket nogle ændringer.

639 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I juli kvartal er sket en tilgang på 10 vogne: 022 1, 021-024 (tidl. Hks-vogne) („Korn- og Foderstofkompagniet A/S“), 070 1, 008, 009, 017 („Kommunekemi A/S“), 070 1, 018, 028, 070 („Danske Gasværkers Tjærekompagni A/S“) – og en afgang på 2 vogne: 077 2 203 („Nordisk Gulf-Gas A/S“), 095 0 997 („Jydsk Teknologisk Institut“). (Beholdervogn 070 0 882 tilhørende „Dansk Shell A/S“ er solgt til „Danske Gasværkers Tjærekompagni A/S“ – nyt nummer: 070 1 064).

*

I juli kvartal er der i „Centralværkstedet Århus“ moderniseret følgende vogne i det såkaldte „up-to-date-moderniseringsprogram“: 12 stk. B-vogne (20-80, 314, 316, 318 og 20-84, 002, 006, 007, 009, 038, 050, 056, 066, 076). Ved udgangen af september måned befandt der sig tretten B-vogne i værkstedet (samt to BDg-vogne, hvorpå ombygningsarbejdet er indstillet). I „Centralværkstedet København“ var der ved kvartalets slut tre Bf-vogne under modernisering. **Status over „up-to-date moderniseringsprogrammet“ pr. 1. oktober 1975:**

Litra	Serie	i drift		i værkst.	
		omb.		uomb.	
Bf	18	14	3	3	
A	19	15	–	–	
B	20	10	–	–	
B	21 m/RIC-el-varme	25	10	5	
AB	22	20	–	–	
BD	23	2	9	–	
BD	23 omb. til Bk	–	9	–	
BD	24 m/RIC-el-varme	4	6	–	
B	25	92	–	7	
B	25 m/DK-el-varme	–	19	1	
Bk	25	25	(9)	–	

(Serie 20 = B 20-84, 145-154; serie 21 = B 20-80, 300-339; serie 25 = øvrige B). Moderniseringsprogrammet forventes nu at være afsluttet i løbet af efteråret 1977 – der vil til stadighed være ca. 15 vogne i værksted for modernisering. „DK-el-varme“ angiver B-vogne, der (udover dampvarme) kun forsynes med el-varmeanlæg (50 Hz 1500 V) beregnet til kørsel i Danmark (se „Jernbanen“, nr. 3/74 – side 15). Disse vogne skal senest være klar til januar 1977, hvor enkelte internationale tog på strækningen København-Helsingør el-opvarmes – ved overgang til vinterkøreplan 1977/78 el-opvarmes samtlige internationale tog på denne strækning. Ved overgang til sommerkøreplan 1978 skal internationale tog på strækningen København-Rødby Færge kunne opvarmes med el – sammenfaldende med at DB indfører el-opvarmning af tog mellem Hamburg og Puttgarden. (Tidspunktet for så vidt angår strækningen København-Rødby Færge kan fremrykkes, da ændringerne af sikringsanlæggene er klar i løbet af efteråret 1976).



„Design-lakerede“ godsvogne, her litra E, er – så småt – begyndt at dukke op. Foto: K. E. Jørgensen

DSB-ledelsen har i foråret godkendt en rapport fra en arbejdsgruppe, der har behandlet problemet „Elektrisk togopvarmning“. Dette betyder, at elektrisk opvarmning af tog indføres i perioden 1977–1985, og at der fremtidig ikke anskaffes personvogne uden el-varmeanlæg (50 Hz 1500 V – jvf. ovenfor). De hos „Scandia-Randers A/S“ i ordre værende 46 stk. Bn- og 15 stk. Bns-vogne leveres derfor med såvel damp- som el-varmeanlæg (varmluftanlæg), idet det af hensyn til forvarmningsanlæggene indtil videre er nødvendigt at have dobbeltanlæg i vognene. For at sikre udnyttelsen af de 15 stk. MZ-lokomotiver (serie IV), der leveres i perioden november 1976 – oktober 1977, vil samtlige tidligere leverede 149 stk. An-, Bn-, Bno- og Bns-vogne få indbygget el-varmeanlæg hos „Scandia-Randers A/S“ i tidsrummet januar 1976 – juni 1977. I begyndelsen af 1977 kan visse regionaltog fremføres af nyleverede MZ-lokomotiver (med ITC) og med vogne, der er elektrisk opvarmede. (De senest leverede diesellokomotiver, litra MZ (serie III), udstyres med el-varmeaggregat i løbet af 1976/77 – ét er allerede udstyret med aggregat: MZ 1443). Der er p.t. ikke truffet nogen endelig afgørelse om indbygning af elektriske varmeanlæg i det øvrige personvognsmateriel (udover de ovenfor nævnte tyve B-vogne) eller varmeaggregat i de øvrige diesellokomotiver, da en sådan afgørelse er afhængig af en eventuel beslutning om indførelse af elektrisk drift på fjernbanerne (se nedenfor).

Trykkontakten for **lukning** af døre i **ét dørsted** anbragt på opstigningsbøjlen i de nyere Bn-/Bno-vogne (med automatisk dørlukning og åbningshjælp) vil atter blive fjernet, da mere eller mindre utilsigtet brug af trykkontakten hyppigt har været årsag til, at passagerer er kommet i klemme i dørene. Beskiltningen vedrørende den automatiske døråbning vil til gengæld blive forbedret udvendig såvel som indvendig.

De første 40 stk. MU- (8501–8540) og 40 stk. FU-vogne (8001–8040) indkøbes mellem MM- og FS-vogne i nummer-serien 7761/7261 – 7800/7300, f. eks. således: MM 7766 – FU 8006 – MU 8506 – FS 7266.

9 stk. 2-vognstog, litra MM/FS, af 5. levering (de senest leverede „brune“) skal gennemgå en ind- og udvendig opfriskning i „Centralværkstedet København“ under hensyntagen til, at vognene skal holde i drift på F-linien frem til ca. 1981. (Materiellet forbliver brunmalet, men får „design-påskrifter“).

★



Tre Hbis-vogne (211 5, 562, 564, 566) er stillet til rådighed for „Albani Bryggerierne A/S“ og malet i denne virksomheds „husfarver“. Vognene vil i øvrigt blive omlitret til Hbis-t, da de skal udstyres med luftbølge for lastbeskyttelse. Foto: K. E. Jørgensen

På Svanemøllen station blev der den 26. oktober i forbindelse med anlægsarbejderne foretaget en forlægning af højre nærtrafikspor i køreretningen Hellerup–Østerport, hvorefter kørslen foregår på nyt spor til venstre for det hidtidig benyttede mellem km 6,2 og km 5,5. På stationen benytter togene herefter det fremtidige indadgående Nordbanespor (= stationens spor 5) beliggende ved østsiden af perron (II) – se endvidere planen (fase 9), der medfulgte „Jernbanen“, nr. 7–8/73 som bilag.

I forbindelse med anlægsarbejderne på Hareskovbanen foretages ofte ændring af sporbenyttelsen på de enkelte strækningsafsnit mellem stationerne. Status pr. 16. november: I køreretningen København L.–Farum benyttes nu over hele strækningen **venstre** spor – mellem km 1,75 (Klædemålet) og Buddinge (fr.o.m. 16. november) – mellem Buddinge og Hareskov (fr.o.m. 15. september 1974) – mellem Hareskov og Mølleåbroen (fr.o.m. 8. september) og på Farum station benyttes spor 1 (fr.o.m. 6. maj)

★

På Padborg station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1964) taget i brug den 14. oktober og samtidig blev stationens armsignaler afløst af daglyssignaler. Det nye sikringsanlæg (se planen, der medfølger som bilag) giver mulighed for følgende togveje:

- fra Tinglev til sporene: 1, 1 afkortet, 2, 3, 4 og 5
- til Tinglev fra sporene: 1, 2, 3, 4, 5, 21 og 22
- fra Flensburg til sporene: 1, 1 afkortet, 2, 3, 4, 5 og 5 afkortet
- til Flensburg fra sporene: 13, 1, 2, 3, 4 og 5.

På Københavns Hovedbanegård (nærtrafikområdet) blev et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1969) taget i brug den 8. november. Det nye sikringsanlæg, der erstatter et relæsikringsanlæg fra 1956 (DSB type 1953), betjener hovedsporene 3, 4 og 5 samt perronsporene 9, 10, 11 og 12 – endvidere indgår depotsporområdet for S-tog i anlægget. Ibrugtagning af nye sporskifter medfører endvidere, at der nu kan praktisk taget gives togveje til og fra alle perronspor i forbindelse med strækningssporene. Der kan f. eks. gives signal til indkørsel til spor 11 og 12 fra Valby og udkørsel fra spor 9 og 10 til Skelbæk (se endvidere planen, der medfølger som bilag).

DSB person-, post-, og rejsegodsvogne 1975

Personvogne

Værkstedssområde: Øst (København)					Vest (Århus)				
Bogstav- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	Litral alt	
		1. kl.	2. kl.						
S	89-51	1	-	001	1				1
A	18-80	48	-	000-007	8				
A	18-84	48	-	015-024	10	008-014	7		25
Ag	17-61	42	-	046-052	7	038,039,043-045	5		12
Ah	17-21	42	-	018,020,026-032	9	017,019	2		11
An	18-84	64	-	600-613	14				14
AB	39-80	24	30	000-019	20				20
ABg	38-61	18	40	244-246,285-288,321-330	17	241-243,248-255,289-312, 331-340	45		62
ABh	38-61	18	40	279,281,282,284	4	273-278	6		10
ABh1	38-21	18	40	268-272	5	261-267	7		12
B	20-80	-	80	300-309,311,313,315,317,319	15				
B	20-80	-	60	310,312,314,316,318,325-339	20	320-324	5		
B	20-84	-	80			004,005,044,078,089,102,105, 107,108,114,116-118,120-125, 128,133-135,137,139,141,143	27		
B	20-84	-	60			000-003,006-009,035-043, 045-077,079-088,090-101,103, 104,106,109-113,115,119,126, 127,129-132,136,138,140,142, 145-154	102		169
Bah	27-21	-	42	011-016,024,025,033-036,071, 072	14	021-023	3		
Bah	27-61	-	42			040,042	2		19
Beh/	27-61	-	42	185,187,189	3				3
Byh	28-61	-	58	186,188,190					
Bf	27-65	-	60	321-330	10	331-340	10		20
Bfh	27-61	-	56	341-350	10				10
Bg	29-63	-	72	059,063,064,066-068,070-077, 149-153,164-168,170-174, 185-188,190-194,196-199	42	049-052,054-057,079-095,097, 098,154-156,158-163,175-178, 181-184	44		86
Bgc	59-64	-	45	000-012	13				13
Bgh	29-63	-	72	112,114-129	17	109,110,130-144,208-210	20		
Bgh	29-64	-	68	202,211	2	204,205	2		41
Bgh1	29-63	-	72	145-148	4				4
Bh1	29-25	-	71			400-404	5		5
Bhs	29-27	-	73	820,822,824,826	4	821,823,825,827-829	6		10
Bjh	29-24	-	72			301-308	8		8
Bk	85-84	-	48			010-034	25		25
Bn	20-84	-	80	700-784,795-804	95				95
Bno	20-84	-	80	785-794	10				10
Bns	29-84	-	72	500-529	30				30
Buh	89-25	-	2	700,702-704	4	701	1		5
Bxh	28-21	-	60			391-398	8		8

Personvogne (fortsat)

Værkstedssområde: Øst (København)					Vest (Århus)		
Bogelever- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal Litre i alt
BD	82-80	-	48	022,024,025,027-029	6		
BD	82-80	-	36	020,021,023,026	4		
BD	82-84	-	48			000-004,006-015,017-019	18
BD	82-84	-	36			005,016	2
BDg	82-64	-	40	111,113,201,203,212	5	206,207	7
BDh	82-24	-	44	259,260,264-271,275,276	12	261-263,272-274,277-280	10
C1	29-25	-	87	560,581-587,591-600,603,604, 607,609,611-619,621	32	501-503,506-508,510,513-515, 518,520,523,529,531,536,540, 542,543,545,550,551,553,555, 556,558,559,561,562,564, 567-571,573,575,577-580, 622-624,626-631	50
C1e	82-25	-	61			670-692,694,696-698	27
C11	29-26	-	87	481-484,486-500,636-638	22	476-480,485,632-635	10
C1s	29-27	-	87	701-706	6	707-718	12
I alt					475		471
							946

Rejsegods- og postvogne

Dah	92-28			100,102-104,106-110	9	9
Dh	92-68			001-032	32	32
Dk				6101,6105	2	2
ECO		3)	6280		1	1
DPh +)	91-28		139-150		12	12
P	90-84		800-811		12	15
Pa +)	90-28			003,006,007,010-012,014,015	8	8
Pbh	90-28		101-104		4	
Pbh	90-68		106	107-110	4	9
Ph	90-68		201-215	216-221	6	21
Pk +)				5906,5908,5911,5913,5915, 5917,5918,5920	8	8
Pmh	90-68		701-709	710-713	4	13
I alt					76	130

NB. C1 29-25, 529, 553, 558, 627, Dah 92-28 104, Pa 90-28 011 samt Pk 5908, 5911, 5915, 5918, 5920 er hensatte for udrangering.

•) C1 29-25, 560, 604, 607, 609, 611 er specielt udstyret for anvendelse i udflugts-
tog - C1 29-25, 614, 629 benyttes som "udstillingsvogne".

+) DPh 91-28, 148-150 er stationeret: "Jylland og Fyn" - Pa 90-28, 003, 006 og Pk
5906 er stationeret: "Sjælland og Lolland-Falster".

1) H.M. Dronningens salonvogn.

2) Udflugtsvogn(e).

3) Særligt formål (bårevogn).

Á jourført pr. 30. september 1975 (DJK/ebj).

Vemb – Lemvig – Thyborøn jernbane

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane er den ene af de to danske privatbaner, der endnu ikke har fået lynetter til at klare persontrafikken på banen.

VLTJ fik i 1974 udskiftet de gamle, udslidte danske skinnebusser med brugte svenske af typen YB06.

Disse vogne er blevet populære blandt de rejsende og personalet.

Også banens stationer moderniseres i disse år.

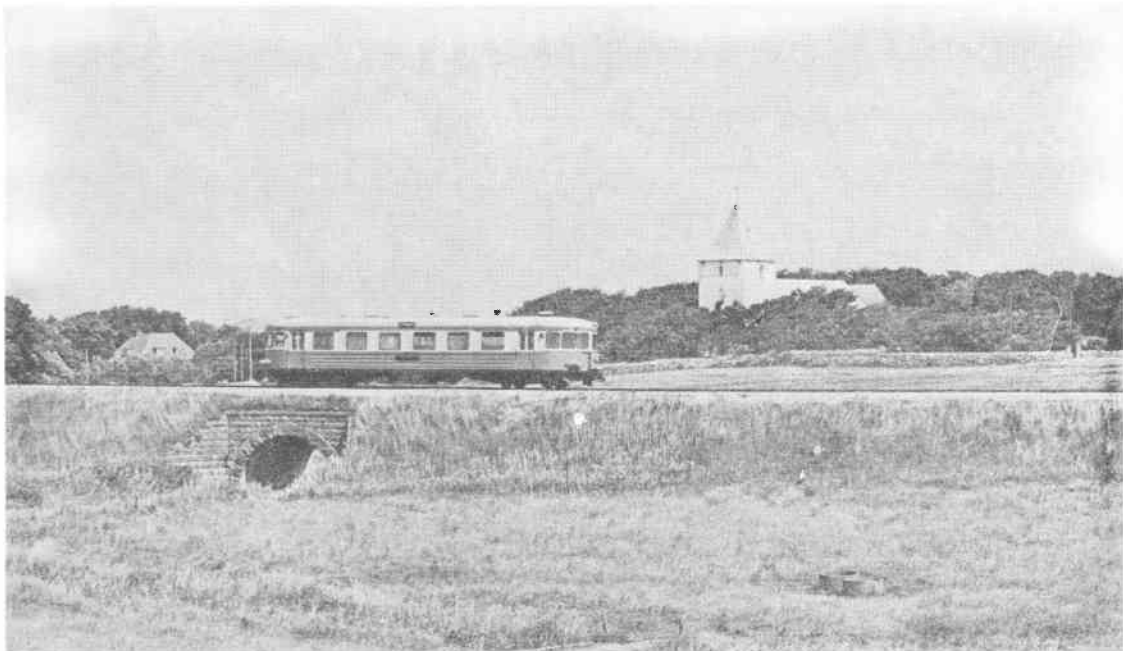
For neden ses Harbør St.





Førhen sås meget forskelligt materiel på VLTJ. En del tog fremførtes med skinnebusser. Nogle med de gamle motorvogne, M 4, 5 og 6, med motorbogie midt under vognen. VLTJ har stadig et køreklart damplokomotiv, VLTJ nr. 6, og det har flere gange i de seneste år kørt udflugtstog for jernbaneentusiaster. Godstogene på banen fremføres normalt af et Frichs-diesellokomotiv fra 1952.



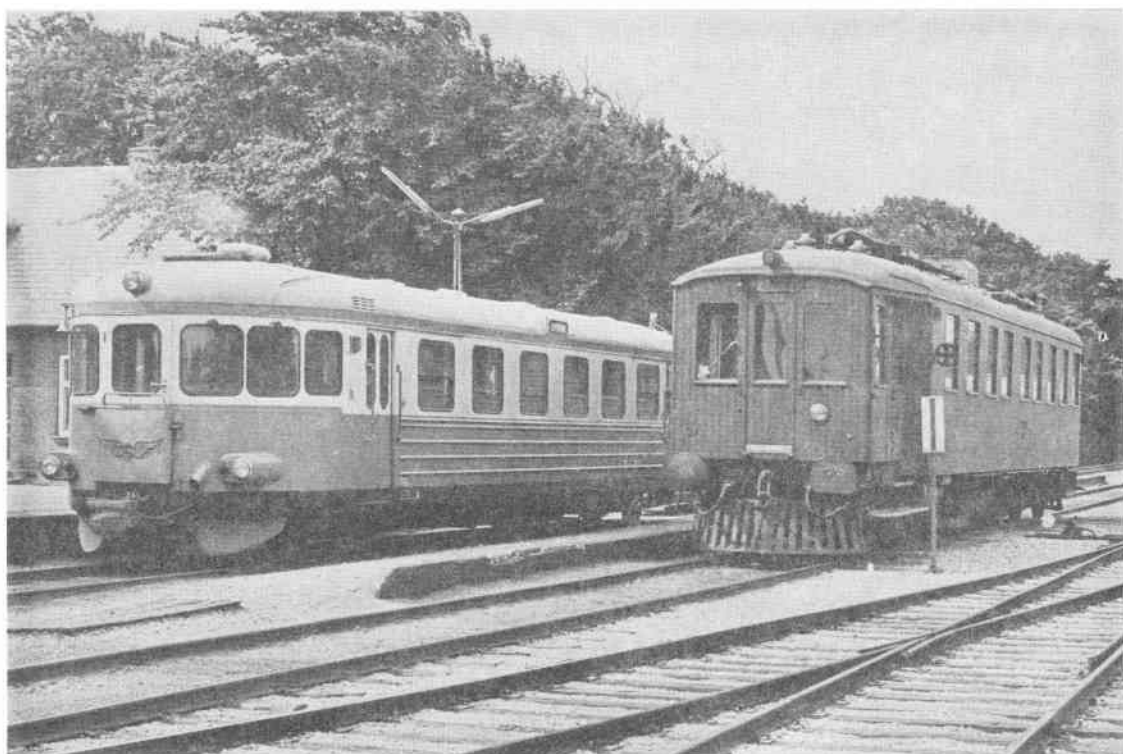


Selvom de svenske skinnebusser klarer størstedelen af persontrafikken på VLTJ, er banen dog et besøg værd for alle jernbaneentusiaster. Fra Lemvig mod Thyborøn kører man gennem en særegen, men pragtfuld natur. Der er mange gode fotomuligheder, som her ved Hove Kirke.

De gamle motorvogne bruges stadig lejlighedsvis i blandetog, så der er også muligheder for at møde forskelligt materiel, da banen jo også kører godstog.

Her må nok nævnes den specielle havnebane i Lemvig. Den er i sig selv et studie værd.

De svenske skinnebusser har betydet meget for VLTJ, der spiller en stor rolle i den kollektive trafik, ligesom landets øvrige privatbaner.



Billederne er taget i 1973-74 af Ole-Chr.M. Plum.
Tillæg til Jernbanen nr. 7-8/75.



Vognparken pr. 30. september 1975

Vogntyper		Distrikt				I alt
		1	2	3	4	
<u>Bybusser</u>						
1	Type 1964 (serie I)	278	2	42		322
2	Type 1967 (serie II)	297		46		343
3	Type 1970 (serie III)	89				89
4	Type 1974 (serie IV)	10				10
5	Type 1975 (serie V)					-
6	Type 1973 (FR/HR)			12		12
7	Diverse typer	6				6
						<u>782</u>
<u>Nærtrafikbusser</u>						
8	Type 1975 (serie V N)		10		17	27
9	Diverse typer		52		72	124
						<u>151</u>
<u>Landevejsbusser</u>						
10	Type 1975 (serie V L)					-
11	Diverse typer		51		1	52
						<u>52</u>
Vogne i alt		680	115	100	90	985

Distrikt 1:

- 1: 1,5-9,11,16-24,26,28-32,34-233,235-243,250-260/962-971,973-992,
 2: 261-510/2001-2027/2035-2054 = 297
 3: 511-595,2055-2058 = 89
 4: 596-605 = 10
 7: 1957-1959/2063-2065 = 6

994-999 = 278

Distrikt 2:

- 1: 234,246 = 2
 8: 612-621 = 10
 9: 4003,4004,4058,4059,4102,4103,4148,4149,4188,4189,4193,4230,4235,
 4298-4302,4340-4344/4833,4867,4874,4931,4940,4941,4944,4956,4957,
 4997/5008-5023/6036,6039,6040 = 52
 11: 4007,4057,4101,4147,4191,4247/4955/5061-5063,5065-5097,5100-5107 = 51

Distrikt 3:

- 1: 2-4,10,13,14,25,27,33,244,245,247-249/960,961/3019-3043/5044 = 42
 2: 3044-3080/5045-5053 = 46
 6: 606-611,3081-3086 = 12

Distrikt 4:

- 8: 622-638 = 17
 9: 4005,4006,4032-4034,4079-4083,4104-4106,4132-4134,4137-4140,4182-
 4187,4236,4241-4246,4269-4273,4303-4306,4345-4356,4393-4395/4869,
 4932,4933,4935-4939,4942,4980,4982-4985,4990 = 72
 11: 4084 = 1

Ændringer i vognparken 1. oktober 1974 - 30. september 1975

Distrikt 1: T: Intet

A: 15,972,993 = 3

Distrikt 2: T: 612-621 (nyleverede), 5100-5105,5107 (overtaget fra "Carl Hansen & Orla Madsen", Helsingør), 5106 (overtaget fra "E. Nystrup Hansen", Hornbæk) = 18

A: 4783,4836,4871,4872,4877,4878,4928,5060,5064 = 9

Distrikt 3: T: Intet

A: 12,3001-3018 = 19

Distrikt 4: T: 622-638 = 17

A: 4857,4868,4873,4875,4876,4929,4934,4981,4999 = 9

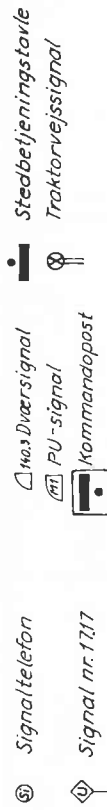
T = tilgang (nye) = 35 stk. - A = afmeldte (hensatte/solgte) = 40 stk.
 Oversigten omfatter ikke omrokeringer af vogne distrikterne imellem.

Busfabrikater: Position 1, 2 og 6 = Leyland (677 stk.), position 3, 4, 5, 8, 9 og 10 = Volvo (250 stk.), position 7 = Büssing (3 stk.) og Leyland (3 stk.), position 11 = Fiat (6 stk.), Mercedes (2 stk.), Leyland (6 stk.) og Volvo (38 stk.).

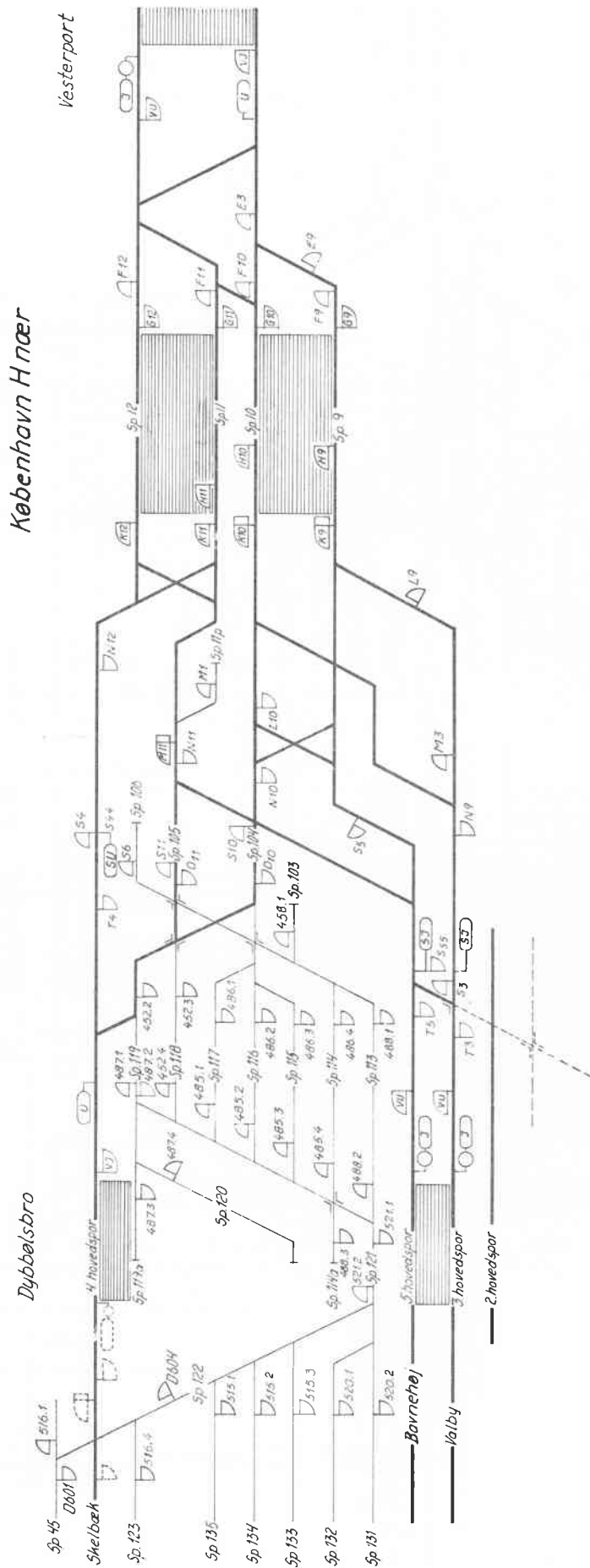
Busser i ordre: 639,640 (D 2, Helsingør), 641-648 (D 4), 649-654 (D 2, Hørsholm), 699-707 (D 4) = 25 stk. serie V N / 655-671, 673-698 (D 1), 672 (D 2, Helsingør) = 44 stk. serie V (bybusser) / 708, 709 (D 2, Hillerød), 710 (D 2, Hørsholm), 711 (D 2, Helsingør) = serie V L.

Bussernes tidligere ejerforhold kan udledes af oversigten i "Jernbanen", nr. 6/74 - side 16.

14. Oktober 1975



Tegning: DSB (Elektrotjenesten)

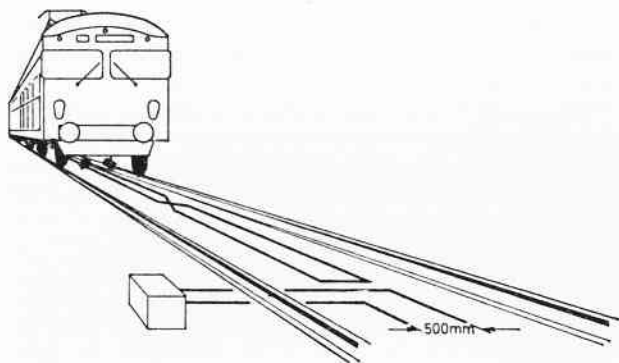


Bogstavvisererne på PU-signalerne K9, K10 og K11 kan vise:

- "S" - kørsel ad 4. hovedspor mod Skelbæk
- "V" - kørsel ad 3. hovedspor mod Valby (venstresporkørsel)
- "K" - kørsel ad 5. hovedspor med Børnehøj (venstresporkørsel).

De to SI-signaler og SU-signalet er midlertidige signaler, som er nødvendige af hensyn til trafikafviklingen p.t. Disse signaler vil bortfalde, når S-togene forventelig i 1977 kører på HKT-informationer.

Ibrugtagningen af HKT-anlæggene på Køgebugtbanen i august måned 1975 betød overgangen til et helt nyt avanceret sikringssystem for S-banen. Såvel de mobile som de faste HKT-anlægs virkemåde har været beskrevet her i tidsskriftet – senest i nr. 6/72 – side 14/15. Et par ændringer i forhold til de tidligere beskrivelser vil det imidlertid være rimeligt at omtale: 1) Oprindeligt var det hensigten at benytte skinnerne (på fri bane) som ledere af HKT-informationerne. Man kunne derved opnå den sikkerhedsmæssige fordel, at HKT-informationerne var kortsluttede af toget, så længe det kørte i HKT-afsnittet. Et efterfølgende tog, der fejlagtigt var kommet ind i HKT-afsnittet kunne derfor ikke opfange informationen, der var bestemt til det forankørende tog. Da de første praktiske forsøg med elektrisk opvarmning af fjerntog udførtes, viste målinger imidlertid, at den „elektriske støj“ fra fjerntogene under uheldige omstændigheder kunne forplante sig fra fjernsporet til S-banens skinnestrenger og derved forstyrre såvel S-banens sporisolationer som HKT-informationer. Yderligere måtte DSB også tage højde for den endnu kraftigere elektriske støj, der vil opstå, såfremt elektrificeringen af fjernbanerne gennemføres, og der indføres tyristorstyring (chopperkontrol) i de kommende „regional“ S-tog. Derfor blev det besluttet at undlade HKT-strømmene i skinnerne, og i stedet udlægge linieledersløjfer midt i sporet, hvorved det blev muligt ved en hensigtsmæssig placering af togets antenner at undertrykke de uvedkommende støjsignaler fra skinnestrengene. 2) Indtil alle S-banestrækninger er udstyret med faste HKT-anlæg, vil det forekomme, at et S-tog skal køre fra en strækning med faste HKT-anlæg til en strækning uden HKT. For at undgå nødbremsning og den efterfølgende hastighedsbegrænsning til højst 30 km/t, når HKT-informationerne forsvinder, overføres umiddelbart forinden en Y-information, som beordrer elektroføreren til kørsel efter ydre signaler. Da en magasinert Y-information annulleres, når toget hensættes, eller der skiftes førerrum, og da Y-information kun kan tilføres toget via linieledere, er der på udgangsstationer og aktuelle ekstraordinære vende-stationer (f. eks. Gentofte) etableret sendeudstyr og linieledere for udsendelse af Y-information.

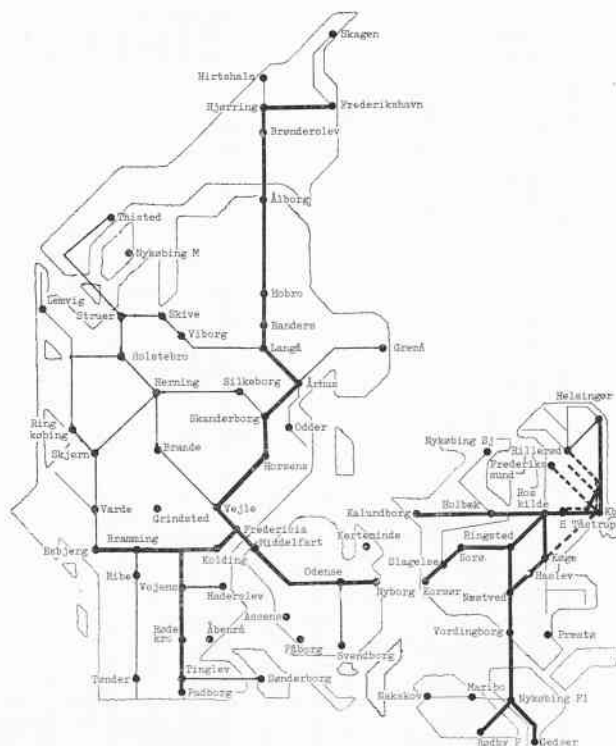


HKT-informationer og Y-informationer overføres fra de faste til de mobile HKT-anlæg via linieledersløjfer (gule kabler), der er fastgjort på svellerne mellem de to skinnestrenger.

Tegning: DSB/Elektrotjenesten

DSB's projektgruppe, der har beskæftiget sig med elektrificering af fjernbanerne har afsluttet sit arbejde. Den endelige beslutning om elektrificering er endnu ikke truffet, som det fremgår af „Plan 1990“, men alle faktorer taler klart til fordel for elektrisk drift. Problemet er anlægsomkostningerne, men de bør vurderes som en langtidsinvestering, der vil komme samfundet til gode også efter årtusindskiftet.

Projektgruppens konklusion er, at fjernbanerne søges elektrificeret med 25 kV, 50 Hz. Projektgruppen opererer



Kortskitsen viser de strækninger, som „Elektrificeringsgruppen“ anbefaler at elektrificere (de fede streger).

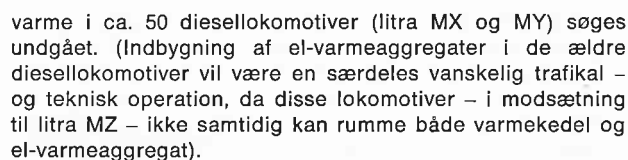
Tegning: DSB

med en 15-årig tidshorisont, således at anskaffelsen af nyt materiel kan passes sammen med udrangeringen af diesel-lokomotiverne. Hele området øst for Storebælt kan være elektrificeret i 1983 og området vest for Storebælt i 1992. De aktuelle strækninger fremgår af kortskitsen.

Ved fortsat dieseldrift kan kun den eksisterende lokomotivtype, litra MZ (3.900 HK) komme på tale – ved el-drift vil det være nærliggende at vælge en lokomotivtype, som kan tilfredsstille togvægts- og hastighedskravene under fuld udnyttelse af eldriftens accelerationsmæssige fordele. En sådan lokomotivtype må have en effekt på ca. 4000 kW, og med den maksimale hastighed på 160 km/t kan ASEA's tyristorlokomotiv, SJ's type Rc 2 med akselfølge Bo'Bo' på 3.600 kW (4800 HK) og tjenestevægt på 80 t komme på tale. Det bør i denne forbindelse nævnes, at DSB's projektgruppe har haft et nært samarbejde med SJ.

Tidspunktet for beslutningen om elektrificering er akut grundet DSB's diesel-lokomotivers alder (litra MY (MV) og MX). Sættes levetiden for disse lokomotivtyper til ca. 25 år, vil alle MY- og MX-lokomotiver være udrangeret i 1990'erne, medens MZ-lokomotiverne vil kunne holdes i drift frem til år 2000. Det er derfor en helt enestående chance, DSB har til at foretage omlægning til el-drift i takt med diesel-lokomotivernes udrangering. Tænker man sig fortsat at have dieseldrift, vil de nødvendige nye lokomotivers levetid bevirke, at man mindst skal have passeret år 2000, før der igen optræder en ligeså gunstig situation. Hvad enten resultatet bliver fortsat dieseldrift eller moderne tyristor-drift, skal der – som det fremgår af „Plan 1990“ – investeres i nyt rullende materiel.

Projektgruppen anbefaler, at indførelse af elektrisk tog-opvarmning i fuldt omfang i området øst for Storebælt udskydes fra 1980 til tidspunktet for indførelse af elektrisk drift, således at indbygning af aggregater for elektrisk tog-



*

Det første af de to VT 628-togsæt, som DSB har lejet hos DB, ankom efter overtagelse i Flensburg til Padborg den 15. november, og blev allerede den følgende dag sat i trafik på strækningerne Fredericia-Århus-Herning-Fredericia. Den 17. november trafikeredes strækningerne Fredericia-Vojens-Fredericia og Fredericia-Nyborg-Odense samt Odense-Svendborg – og således fortsattes efter en fastlagt omløbsplan. Det andet af togsættene ankom til Padborg den 29. november og indsattes fra den 30. november i et lignende omløb.

Fredericia–Odense–Svendborg
Fredericia–Vojens
Fredericia–Esbjerg
Fredericia–Herning
Århus–Langå–Struer
Århus–Skanderborg–Herning.

Togsættene adskiller sig fra hinanden på et teknisk set væsentligt område: VT 628 021/023 er udstyret med vandkølet motor, medens VT 628 008/018 har luftkølet motor. I begge tilfælde er der tale om motorer placeret under gulvet. I modsætning til f.eks. de tidligere Mk/Fk-togsæt er begge VT 628-togsættets vogne udstyret med motor (2 × 285 HK). Topfarten er 120 km/t, tjenestevægten 64 tons for hele togsættet. Til sammenligning tjener, at en MO-vogns tjenestevægt er 62 tons, således at et almindeligt styrevognstog får en vægt på 102 tons.

Besluttet det at indsætte VT 628-toget i regulær trafik i Danmark, vil der ske visse ændringer i togets indretning, så dette bliver i overensstemmelse med dansk design.

Togsættene rummer hver 126 pladser på 2. klasse, ligesom de er udstyret med et mindre godsrum.

I de planlagte omløb erstatter VT 628 i det væsentligste MO-plantog. Der kan medføres både gods og post, ligesom postvogn – ved hjælp af særlig overgangskobling – medtages med strækningen Odense–Svendborg.

*

Rettelser: „Den er ski'e go' Egon“, kan man ikke sige om billedteksterne i sidste nummer af tidsskriftet, nr. 6/75. „Olsen-bandens“ rullende pengeskab (side 17) er selvfølgelig en **Gklm**-vogn – i øvrigt Gklm 111 8 719. Billedteksten ved siden af er god nok, når man blot ser bort fra, at foto'et er fra Esbjerg-Varde strækningens jubilæum, den 5. oktober 1974 – og maskinen er R 963. I billedteksten til den nye sovevogn (side 14) rettes nummeret til 75-80 460 – det anførte nummer **var** dog påmalet vognen, som så til gengæld ikke er den første DSB-ejede sovevogn – for sådanne anskaffedes allerede i 1906 – seks stk. litra As. (For den sidstnævnte rettes takkes professor Svend Aage Andersen).

✱

„DSB“ redigeres af Erik B. Jonsen.

VT 628- toqsæt.

Tegning: Waggonfabrik Uerdingen



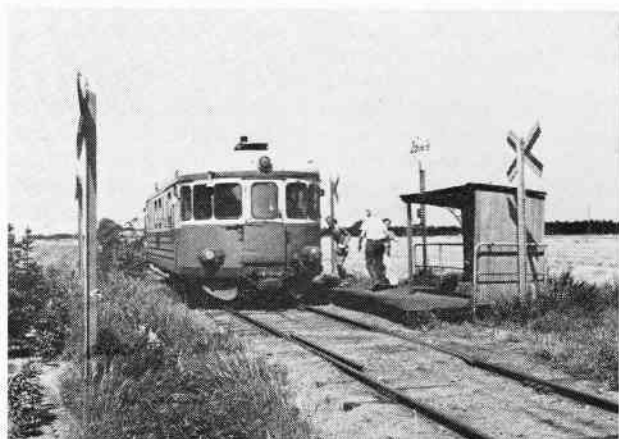
Privatbanerne

HFHJ: I begyndelsen af oktober indviedes det ny værksted i Hundested. Der er i det nye værksted plads til tre 3-vognstog. Værkstedet er bygget i betonelementer.

Efter færdiggørelsen af værkstedet, er man nu gået igang med en omlægning af sporene i Hundested.

HHJ: Skinnebusmateriellet, Sm 21 og 23 samt Sp2 ophugges i efteråret 1975, efter at personale fra Veteranbanerne Bryrup-Vrads og MHVJ med velvillighed fra HHJ har afmonteret alle anvendelige reservedele.

Ved køreplansskiftet den 28. september tog Hads-Ning Herreders Jernbane et nyt trinbræt mellem Gunnar Clausensvej og Sletvej i brug. Trinbrættets navn er Gunnar Clausensvej, og det er beliggende i Viby industrikvarter.



Selvom HHJ har mange problemer med YB 772 kører den dog lejlighedsvis som her den 1. august 1975 ved Holsatia.
Foto: Carl-Johan Semler

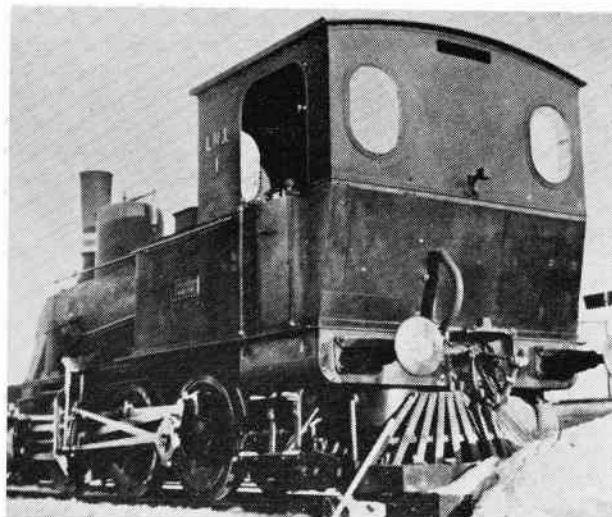
Assendrup trinbræt er godt i gang med at blive ombygget til krydsningsstation i lighed med Tranbjerg og Malling. Midt i september blev sporskifterne lagt på plads, hvilket medførte en mindre baneforlængning i stationens nordende.

LJ: De to CI-vogne, som LJ købte i foråret af DSB, har været på værkstedet til istandsættelse. De er nu malet i lynettefarve, og 589 er omlitret til LJ P 77 og 620 til LJ P 76.

Endvidere har Lollandsbanen af DSB købt to Dah-vogne, 92-28111 og 92-28112, bygget i 1939 henholdsvis 1937. Den ene af vognene skal ombygges til rejsegodsvogn med kedelanlæg for togopvarmning.

LNJ: Den 25. august fyldte LNJ 75 år. Dagen blev fejret med en reception på rådhuset i Lyngby. I Nærum udstilledes der i dagens anledning materiel fra LNJ. Her bør nok særligt nævnes den af Helsingør Jernbaneklub meget istandsatte LNJ M 4. Endvidere sås Sm 13 og Ym 20.

Desværre måtte den planlagte damptogskørsel med materiel fra Helsingør Jernbaneklub udsættes til slutningen af september på grund af tørken og dermed brandfaren.



75 år er gået siden LNJ nr. 1 kørte de første tog mellem Lyngby og Vedbæk.

OHJ/HTJ: Som omtalt i Jernbanen nr. 6/75 har de to baner i juli og september modtaget de fem lynettetog, Ym 51-55 og Ys 251-255 fra Waggonfabrik Uerdingen.

Under sidste hjemkørsel beskadigedes den ene motor på Ym 55 så meget, at man måtte „slæbe“ den med de to andre motorvogne fra Rotenburg nord for Bremen (se forsidebilledet nr. 6/75). Motoren er siden udskiftet, og det har vist sig, at den er totalskadet på grund af en teknisk fejl. De fem tog er nu alle i drift.

OHJ S 32 blev lørdag den 9. august totalskadet ved et sammenstød med en lastbil i Ruds-Vedby. Der var ved uheldet ingen personskade.

I sommer havde OHJ af DSB lejet to CI-vogne. De gennemgående tog til og fra København har ofte bestået af fem vogne.

OHJ B 236 (ex OMB C 19) er for tiden på værkstedet, hvor den gennemgår en større modernisering, bl. a. forstærkes undervognen, og der kommer gummivulster i enderne. Endelig forsynes den med hvilestole ligesom OHJ B 234 og 235.

OHJ og HTJ
har fået flere nye tog.
Har Du prøvet dem?

I slutningen af august måned nedsattes der ved Odsherreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane et PR-udvalg.

Primært har det nye udvalg taget sig af reklame og oplysning i forbindelse med indsættelse af de nye tog. Således har man ladet fremstille plakater med informationer om ind- og udstigning. Den lokale køreplan er forsynet med et farvebillede, og man har haft annoncekampagne i dagspressen og ugeaviserne.

På længere sigt vil udvalget tage sig af reklame i forbindelse med timedriften på OHJ, indførelsen af 10-turs kort på begge baner og naturligvis fortsat de nye tog.

På Dianalund station er man ved at afslutte en større udbygning og ombygning af stationen. Denne har været nødvendig på grund af det stadigt stigende antal postekspeditioner samt for at bedre forholdene for jernbanens kunder. Ventesalen har fået en mindre tilbygning i form af et vindfang, og der er nu plads til tre ekspeditionsluger. Postvæsenet har fået bedret forholdene i budstue m. m., og der er indrettet et mindre køkken til personalet.



VLTJ Sm 12 og Sp 11 under ophugning i Ejstrupholm, 11. august 1975. Foto: Carl-Johan Semler

VLTJ: Postvognen VLTJ Ep 57 er solgt til ophugning. Oprindeligt var vognen bygget til DSB af Scandia i Randers, hvorfra den leveredes i 1930. I 1960 købte VLTJ DP 5657 fra DSB sammen med DP 5658.

VNJ: Broen over omfartsvejen ved Oksbøl blev støbt i begyndelsen af september måned, og sandsynligvis kan sporet forlænges til den nye bro inden jul. Sporforlægningen bliver på ca. 800 meter. Der anvendes ved sporforlægningen 37 kg-skiner, og samtidig ilægges der sporskifte til det nye militærspor.

ØSJS: I løbet af årets sidste måneder indledes en ombygning af Hårlev station. Banens hovedkontor flyttes til 1. sal, hvor der tidligere var direktørbolig. Endvidere bedres forholdene for postvæsenet betydeligt i forbindelse med ombygningen.

*

„Privatbanerne“ redigeres af Ole Christian M. Plum. (Visse informationer skyldes Poul Andersen og O. Linå Jørgensen).

Hovedstadsområdets Trafikselskab

I det år, der er gået siden der her i tidsskriftet bragtes en informationsartikel om „Hovedstadsområdets Trafikselskab“ (som var tænkt som en engangsforeteelse), har redaktionen modtaget så mange henvendelser om HT fra medlemmer (ikke mindst fra uden-for-hovedstadsområdet-bosatte), at det er besluttet, at bringe „nyt fra HT“ i samme form, som tilfældet er med „DSB“ og „Privatbanerne“, under hovedrubrikken „Jernbanenyt – kort fortalt“.

Det vil være naturligt, som en introduktion, at vi gør status pr. 1. oktober 1975 over, hvad der er sket, siden HT startede driften – og det vil være naturligt for læserne at repetere indholdet af artiklen i „Jernbanen“, nr. 6/74, – side 14/16.

Målet med dannelsen af HT var i første række at koordinere busdriften i hele hovedstadsområdet – og det er sket. Fjorten busvirksomheder, hvoraf to private (se nedenfor) er overtaget. Ca. 3.700 medarbejdere er ansat, og den samlede buspark er nu på knapt 1.000 busser.

Der er derudover etableret driftssamarbejde med 22 private busejere omfattende ca. 200 busser. Efter forhandlinger mellem Trafikrådet, HT og Landsforeningen Danmarks Bilruter blev der opnået enighed om en standardkontrakt, der tjener til model for kontrakter med private busselskaber, der ønsker at køre som entreprenør for HT. På grundlag af standardkontrakten blev der sluttet aftale med følgende private busselskaber om driftssamarbejde fra 1. april 1975:

Thorkils rutebiler og bybus, Køge
Fjordbilen, Ølstykke
Firma A. P. Hansen, Roskilde
Roskilde Omnibusselskab
Osted Lillebil
Hillerød Bybusser
Strøby Turistfart og Rejsebureau
I/S Chr. Simonsen og Sønner, Skibby
Rutebilejer Kurt W. Knudsen, Roskilde
Firma Alex Jensen, Skibby
H. A. Andersen og Søn, Jægerspris
De Hvide Busser, Hørsholm
A/S Helsingør Omnibil-Selskab
(senere Strandvejsbussen A/S, Hørsholm)
Hvidovre Rutebiler A/S
De Gule Busser I/S, Glostrup
Ballerup Bybusser
Hjortekær Trafik
H. C. Stephansens Rutebiler A/S, Charlottenlund
De Blaa Omnibusser, Holte
Birkerød Bus Compagni A/S
Therkildsens Rutebiler A/S, Bagsværd
De Blaa Rutebiler, Tåstrup

Endvidere blev der truffet aftale om overtagelse af rutebilejerne Carl Hansen og Orla Madsens busvirksomhed i Helsingør samt af rutebilejer E. Nystrup Hansens virksomhed i Hornbæk. Endelig blev der forhandlet med A/S Det Østsjællandske Jernbaneselskab og Køge-Ringsted kommunale rutebilselskab om en driftsøkonomisk aftale for den del af hver af disse selskabers drift, der foregår inden for hovedstadsområdet.

HT er som bekendt organiseret i fire distrikter, hver med sin chef, og tre af disse distrikter er igen opdelt i driftsom-

råder, i alt syv. (Driftsområde Humlebæk indgik pr. 1. oktober 1975 i Driftsområde Hillerød).

HT udgiver en fælles køreplan for al kollektiv trafik i hele hovedstadsområdet – overgang til vinterkøreplan følger DSB, medens sommerkøreplanen træder i kraft i sidste halvdel af april.

Der er gennemført adskillige ruteforbedringer, og helt nye ruter er oprettet både i oktober 1974, i april 1975 og igen i september 1975. Et zonetakstsystem, der er fælles for al busdrift og alle privatbaner, er etableret, og systemet fungerer fint. Der er etableret en ensartet pensionistkort-ordning og fælles-abonnementskort med DSB. Der er udstedt omkring 120.000 pensionistkort og 41.000 fælleskort, altså meget betydelige antal.

En ny trafikcentral beliggende i det nye busserviceanlæg på Artillerivej med oplysningscentral for publikum er etableret.

Et særligt ruteudvalg med deltagere fra Hovedstadsrådets planlægningsafdeling, Trafikrådet, DSB og HT arbejder med rutenet og koordination af dette. Trafikanalyser er gennemført mange steder, og flere er planlagt som grundlag for forbedring af trafikbetjeningen. Arbejdsgrupper med deltagelse fra kommunerne og HT er etableret i de enkelte områder med henblik på gennemførelse af forbedringer.

I loven om hovedstadsrådets kollektive trafik er det pålagt Trafikrådet at stille forslag om forenkling af bane/busdriften senest den 1. oktober 1976. Dette arbejde er i fuld gang, og efter Trafikministerens ønske vil et forslag allerede være færdigt til foråret 1976.

For publikum er det naturligvis først og fremmest et helt fælles takstsystem for bane og bus, der interesserer, dvs. i første række også fælles billet, i lighed med de fælles kort. Et særlig takstudvalg med deltagere fra Hovedstadsrådets planlægningsafdeling, Trafikrådet, DSB og HT arbejder med den vigtige fællestakstopgave, og en række andre udvalg arbejder med de juridiske, økonomiske, byrdefordelingsmæssige problemer m. v.



HT's nye nærtrafikbustype (serie VN), hvoraf ca. 25 var leverede pr. 1. oktober, har dobbelt dør både foran og i midten, særlig dørsikringsautomatik, store skilte udvendigt og desuden indvendig linienummerskilt. Busserne har større loftshøjde end tidligere, og ventilationsdyser over stolene. Desuden er busserne forsynet med en særlig elektrisk bremse, en såkaldt „retarder“, og såvel det udvendige som indvendige støjniveau er reduceret. Foto: HT

Regnskabet for halvåret 1974/75 er afsluttet med et væsentlig bedre resultat end budgetteret. Tilskuddet fra Hovedstadsrådet blev på 56 mill. kr. inkl. merinvesteringer for omkring 20 mill. kr. mod budgetteret 100 mill. kr. Årsagen hertil er såvel bedre indtægter som lavere udgifter end budgetteret, men det skal fremhæves, at budgetgrundlaget i sin tid, dvs. sommeren 1973 forud for HT's dannelse var meget usikkert.

HT har bestilt 210 nye busser, nemlig 100 stk. i 1974 og 110 stk. i 1975. Det drejer sig om 44 bybusser (serie V), 73 nærtrafikbusser (serie VN) samt 7 landevejsbusser (serie VL), hvor Volvo sørger for leverancen af chassis'er, medens karosserierne kommer fra Aabenraa Karosserifabrik A/S. Herudover omfatter ordren 86 bybusser (serie VI), som leveres af Leyland-DAB A/S, Silkeborg. Tilbage står herefter afgivelse af ordre på 10 ledbusser – af den type, som har været prøvekørt i foråret på HT's rute fra Valby til Køge. Før ordren har kunnet afgives, har HT måttet afvente justitsministeriets dispensation for forskellige forhold, bl. a. ledbussernes længde. De bliver 18 meter lange, normalt må busser højst måle 14,5 meter. Busserne skal i hovedsagen erstatte ældre vogne, som tages ud af driften, men der er også tale om en vis forøgelse af busparken. Leveringen af de 220 busser sker i 1975/77. For bybussernes vedkommende begynder leverancen – af serie V-busserne nu i december og fortsætter frem til april 1976 – af serie VI-busserne i april 1976 og derefter over det følgende årstid, medens nærtrafikbusserne leveres i perioden fra marts 1975 og frem til begyndelsen af 1977. Endelig leveres 4 landevejsbusser i april 1976 og de resterende 3 i begyndelsen af 1977. For bybussernes – serie VI – vedkommende er der på en række områder tale om en kraftigere udførelse i forhold til de busser, Leyland tidligere har leveret til bl. a. KS, og allerede inden udgangen af 1975 leveres en prøvebus – stillet til rådighed af fabrikanter – der sættes ind i driften, for at man kan se, om der i konstruktionen er ting, der ønskes ændret. Den kraftigere udførelse kommer til udtryk f. eks. i affjedringen, i henseende til et kraftigere bagtøj, og der bliver videre tale om en ny type gearkasse. Publikum vil også få ekstra komfort. De nye bybusser forsynes med samme type ventilationsanlæg – med dyser – som allerede kendt fra nærtrafikbusserne (serie VN).

(Opmærksomheden henledes på, at HT står over for at ændre den ovennævnte „typenummerering“).

Om kort tid indledes opførelsen af busserviceanlæg i Helsingør og Frederikssund. Desuden er planlagt tilsvarende anlæg i Køge Bugt-området og Roskilde-egnen. Nogle steder har HT meget dårlige værkstedsforhold, og andre steder er anlæg lejet på et begrænset åremål – det er derfor nødvendigt at bygge nye anlæg.

Selskabet er i gang med at indføre en ny rødbrun uniform for personalet – i et mere tidssvarende snit. Frem til oktober har omkring 1000 buschauffører og trafikoverordnede med kontakt til publikum fået uniformen. Resten får den inden næste sommer. Der er i alt tale om 3000 – nemlig 2800 mandlige og 200 kvindelige medarbejdere. En detalje i forbindelse med den nye uniform er, at den hidtidige kasket får en noget blødere afløser, og at der indføres valgfrihed med hensyn til, om man ønsker at bruge kasket eller skråhue.

Busparkens størrelse og stationering pr. 30. september 1975 fremgår af et særligt bilag – oversigten er udarbejdet med bistand af HT's tekniske afdeling.

*



HT's nye rødbrune uniform præsenteres her af mandlig og kvindelig chauffør og trafikoverordnet medarbejder.

Foto: HT

„HT“ redigeres af Erik B. Jonsen. Ovenstående statusoversigt er bl. a. baseret på informationer udarbejdet af direktør K. N. Andersen og pressesekretær E. Bro Rasmussen, HT.

Foreningsnyt

Girokortet Kontingentet for 1976

Med dette nummer af tidsskriftet følger et indbetalingskort, der bedes benyttet til snarlig indbetaling af kontingentet for 1976. Kontingentet andrager – i henhold til beslutning på den ordinære generalforsamling den 19. april 1975: Kr. 60,- for ordinære medlemmer, dog kun kr. 40,- for medlemmer under 18 år den 1. januar 1976.

Husk at anføre Deres navn og adresse og evt. tillige medlemsnummeret på indbetalingskortet, der sparer foreningens kasserer og sekretær for meget arbejde (sidste år var der 58 indbetalinger uden tilstrækkelige oplysninger om indbetaleren!)

Bemærk, at kvitteringssedlen på giro-indbetalingskortet – efter postvæsenets kvittering er påført – er gyldigt medlemskort for 1976 og kan indsættes i stamkortet.

Og som vi plejer at afslutte: Alle bidrag udover kontingentet modtages – små med tak, store med begærlighed.

fbp

Kommende møder og udflugter

Juleudflugt – søndag den 14. december 1975

Årets juleudflugt bliver lidt udover det sædvanlige, vi skal underholde hele familien, og derfor bevæger vi os lidt

væk fra jernbaneskinneerne. – Men bare rolig, vi skal også køre med damptog. Foruden et par busser fra Næstved Turisttrafik har vi hos DSB bestilt S 736 med et antal CI-vogne.

Vil De med på vores juleudflugt, kan De tilmelde Dem ved **senest den 12. december** at indbetale billetprisen på Postgiro 8 11 10 06

DANSK JERNBANE-KLUB
Udflugtsafdelingen
Opnæsgård 21
2970 Hørsholm

Husk at medbringe
postkvitteringen.
Den ombyttes med
billet i toget.

Skulle De have indbetalt forud og alligevel ikke være i stand til at deltage, er det indbetalte beløb ikke tabt. Skriv et par ord til udflugtsafdelingen, og beløbet bliver returneret.

Skulle De have lyst til at indtage en „juleanretning“ (en sildemad, ribbensteg med rødkål, ostenanretning) til kr. 30,-, bedes De anføre et „M“ på den del af giroindbetalingen, der går til DJK. De skal endelig ikke indbetale for anretningen til DJK, den skal betales direkte til tjeneren.

Så kommer vi til selve „køreplanen“:

8.45 afg. København H

9.15 afg. Roskilde med diverse fotostop over Køge til Næstved.

12.15 afg. Næstved (banegårdspladsen) med bus til „**Glas-kroen**“ i Fensmark, hvor der er frokostpause. „Juleanretningen“ skal bestilles forud (se ovenfor), medbragt mad kan i dagens anledning også nydes på Glaskroen. Efter frokost aflægger vi besøg på Holmegårds Glasværk, hvor vi bl. a. får lejlighed til at se glaspusterne i arbejde. Endvidere vil glasværkets butik være åben for salg af julegaver. Fra glasværket kører vi med bus til Holme Olstrup station, hvor vi afventer damptogets ankomst.

Damptoget kører uden stop nordpå.

16.05 ank. Roskilde

16.45 ank. København H

DJK's salgsafdeling har lovet at medvirke på forskellig måde, og der vil bl. a. være gode ideer til julegaver fra Dem til Dem.

Husk at tilmelde Dem til juleudflugten i god tid, billetprisen er **kr. 65,- for voksne og kr. 35,- for børn under 12 år**. Vil De kun fotografere damptoget fra Deres bil, beder vi Dem indbetale et beløb, f. eks. kr. 20,- til hjælp til dækning af de udgifter, der er forbundet med at køre damptog. Anfør bilens reg.nr. på giroindbetalingen og sæt kvitteringen i forruden.

POR & PSR

**Foreningens medlemmer
og »Jernbanen«s
annoncører ønskes
en glædelig jul
og et lykkeligt 1976**

Torsdag den 15. januar 1976 fejrer vi foreningens 15 års fødselsdag i „Karnappen“, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K.

Vi mødes i restauranten kl. 18.30 til fødselsdagsmiddag bestående af wienerschnitzel og pandekager + 1 øl eller sodavand.

Kl. 20.00 causerer DSB's pressechef, Helge P. Olsen – og derefter serveres kaffe og lagkage.

Benyt denne aften til at tage Deres kone/kæreste med. Vi vil søge at gøre vort til, at aftenen bliver så festlig som mulig.

Prisen for at deltage i hele arrangementet (middag + kaffebord) bliver kr. 60,00 pr. person. Ønsker man kun at deltage i kaffebordet (fra kl. 20.00) bliver prisen kr. 12,00 pr. person.

Tilmeldelse til foreningens 15 års fødselsdag sker ved indsættelse af ovennævnte beløb på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. Af hensyn arrangementets tilrettelæggelse må tilmeldingsfristen sættes til onsdag den **31. december 1975**.

*

Lørdag den 24. januar 1976: Udflugt med gammel S-togs-materiel fra København H. til Tåstrup, hvor det nye S-togs depot beses.

Programmet ser således ud:

København H (spor 12)	afg. kl. 9.02
Rundvisning på depotet (mellem kl. 9.30–12.00)	
Tåstrup (depot)	afg. kl. 12.00
København H	ank. kl. 12.27

Tilmelding til dette arrangement, der kun er kommet i stand takket være stor velvilje hos DSB's personale ved S-togsdepotet i Tåstrup, er absolut nødvendig, da deltagerantallet er begrænset til 75 personer.

Pris for deltagelse er kr. 15,00.

Tilmelding sker ved senest **torsdag den 8. januar 1976** at indbetale ovennævnte beløb på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. De første 75 indbetalere får billet tilsendt pr. post – de øvrige får pengene retur.

*

Søndag den 8. februar 1976 holder vi den årlige filmforevisning på DSB-skolen, Kalvebod Brygge 34 (Godsbanegården), København V.

Vi starter kl. 10.00 og entreen bliver kr. 5,00, der betales ved indgangen. Som sædvanlig vil vi komme til at se såvel udenlandske som danske jernbanefilm.

*

Onsdag den 18. februar 1976 kl. 19.30 i „Karnappen“, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen, 1153 København K.

Afdelingsingeniør James Steffensen, DSB, fortæller om sine oplevelser ved danske jernbaner i halvtredserne og viser lysbilleder.

EBJ/FBP/PSR

Museumsbanen

MARIBO — BANDHOLM



En sommerdag i Maribo.

Foto: Mikael Christensen

Sæsonen der gik...

1975 ser ud til at blive sæsonen, der afviger en del fra alle tidligere. For første gang i Museumsbanens historie kan konstateres en vigende tendens i antallet af passagerer i plantogene. Sæson 1974 bragte en lille stigning, men i år viste sig en nedgang på ca. 6%. Denne nedgang må i høj grad tilskrives den usædvanlige sommer; gråvejrs er nu engang det bedste Museumsbanevejr, men også den forholdsvis store takstforhøjelse må bære sin del af skylden. Der er således ikke noget der tyder på, at der er grund til at nære bekymring for banens fremtid rent besøgmæssigt. Den foretagne takstforhøjelse har i øvrigt medført en ganske god stigning i plantogsindtægterne.

Plantogsdriften er blevet gennemført uden alvorlige driftsforstyrrelser, idet ingen tog har måttet aflyses, og kun

AUTO GUMMI SERVICE

Sven Christensen

Fabriksvej 2 – 4990 Sakskøbing

Tlf. 03-89 47 79

Kontant rabat 20 % på alt auto gummi

NORDISK BÅDHANDEL

Reersnæs Savværk

4941 Bandholm

(03) 88 80 69

enkelte tog er blevet forsinkede på grund af antændelse af grøftekanter og lignende. Det er første gang i en år-række, at Museumsbanens tog flere gange i løbet af sæsonen har været den direkte eller indirekte årsag til ildspåsættelser. Det er min erfaring, at ildspåsættelser oftest hidrører fra publikums uforsigtige omgang med cigar- og cigaretskod.

Særtogssæsonen har vist en fremgang med hensyn til antallet af tog, rejsende og indtægter.

D 826 har med succes fremført flere udflugstog på DSB-strækninger, og vi har i den forbindelse skabt flere værdifulde kontakter, der lover godt for lignende arrangementer.

Hvad sker der i Maribo netop nu?

Vi er ved at vinterklargøre driftsmateriellet, dvs. at de småskader, der er opstået i sommerens løb udbedres, og der foretages et grundigt teknisk eftersyn.

Sidste vinter var opvarmningen, eller snarere manglen på samme, af vore opholdslokaler ganske utilfredsstillende, dels på grund af de høje oliepriser (fyret brugte ca. 200 l pr. weekend), dels fordi det viste sig, at fyret ikke mere var, hvad det egentlig aldrig havde været; det nægtede ganske enkelt at fungere efter hensigten. Et af vore medlemmer har været så venlig at overlade os en kedel og et oliefy, begge i god stand, og dette skulle give en behagelig varme fra omkring 1. november, når vore smede er færdige med at montere fyret.

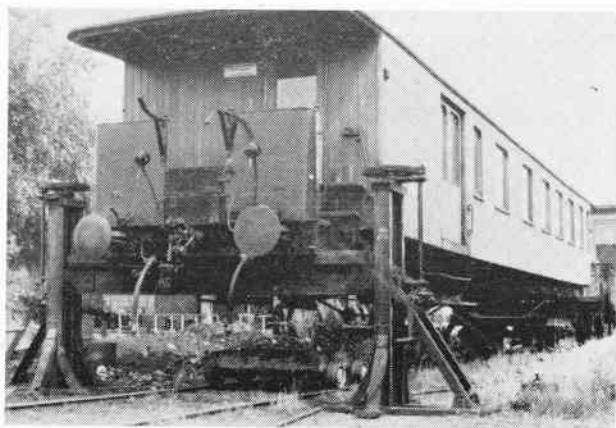
Remisens elektriske installationer er ved at blive moderniserede, bl. a. skal den med HgJK's mellemkomst anskaffede drejebænk tilsluttes.

Også på andre områder har vi haft et godt samarbejde med HgJK, idet vi har udvekslet motorvognsreservedele og know-how.

Af vognene er OMB B 5 og OKMJ Be 12 under revision, begge vogne vil derefter kunne gøre god gavn i mange år.

Hvad skal der ske fremover?

Der skal køres juletræstog den 14. december. Toget skal atter i år udgå fra Nykøbing F, men bestemmelsesstedet er en dyb og velbevaret hemmelighed. Med henblik på juletræstoget efterses og reparerer som sædvanlig vognenes varme- og elinstallationer.



OKMJ Be 12 løftet for truckeftersyn.

Foto: Mikael Christensen

En del vogne trænger til maling og lak såvel indvendig som udvendig, og det bør vel heller ikke glemmes, at der er mange arbejder at udføre på lokomotiverne.

Lad mig slutte med at sige, at vi har ganske gode arbejdsforhold, et godt kammeratskab og utallige opgaver at løse, så kom dog og vær med en gang imellem. Kontakt evt. Preben Clausen (03-82 02 31) eller undertegnede (01-41 03 01) og få nærmere oplysninger om transportmuligheder, bospising, overnatning m. v.

Velkommen.

John Krouel

Fyrbøderkursus

Igen i år vil jeg forsøge at afholde et fyrbøderkursus, som af Ministeriet for Offentlige Arbejder kræves i dets bekendtgørelse af 18/12 1973.

Dette kursus, der kun sigter på betjening af ildrørskedler til damplokomotiver og evt. damptrømler, vil på grund af materiellets konstruktion adskille sig væsentligt fra det pensum, som kræves til kedelpasserprøven.

Fyrbøderkursusets pensum er udarbejdet af E. Hedetoft, og er udgivet i bogform. Denne bog kan købes i DJK's Salgsafdeling for 10 kr. + porto kr. 1,00.

Kurset starter i midten af januar måned og vil blive afholdt i København. Der regnes med 8 undervisningsaftener, og der afsluttes med en eksamination, der iværksættes af Arbejdstilsynet og Tilsynet med Privatbanerne i løbet af marts måned.

Skulle der være nogen, som ikke er i stand til at komme til København for at deltage i kurset, er der mulighed for brevundervisning.

Alle interesserede bedes henvende sig til: Preben Clausen, Nattergalevej 1, Ejby pr. 4623 Ll. Skensved, tlf. (03) 82 02 31, hvorefter der vil tilgå de tilmeldte besked om nøjagtig tid og sted for afholdelse af kurset.

Preben Clausen

Limfjordsbanen

DJK's Nordjyske afdeling

Onsdag den 14. januar 1976 kl. 19.30 afholdes ordinær generalforsamling i lokalerne, Forchammersvej 7, 9000 Ålborg.

Dagsorden ifølge lovene.

Efter generalforsamlingen er der kammeratligt samvær, ved hvilket vi fejrer foreningens fødselsdag. Af hensyn til traktementet bedes tilmelding foretaget til formanden, E. Hedetoft, på tlf. (08) 13 16 26.

BØRGE STENSTRUP

Exam. tandtekniker

Adelgade 49, Nysted	03-87 12 42
Parkvej 19, Sakskøbing	03-89 40 30
Langgade 18, Nykøbing F	03-85 09 18



Takket være olieprodukter, som er givet fra CHEVRON OIL, har man ved LIMFJORDSBANEN kunnet køre med velsmurt materiel i sommer. Her viser et af foreningens yngste medlemmer, hvor „let det er at smøre lokomotiver op“.

Nordjysk afdeling ved årsskiftet

I lighed med sidste år vil det vel være rigtigt at standse op og se på året, der svinder.

1975 har været et godt år for nordjysk afdeling. Vi har haft en lang række glæder og kun meget få og små sorger.

I foråret kom tilladelsen til veteranbanedrift, og der kunne nu køres på Limfjordsbanen efter en køreplan. I det store og hele gik kørslerne godt, blot kunne der godt have været nogle flere passagerer, men varmen i juni og juli for ikke at tale om august, kunne vi ikke kæmpe imod.



Regelmæssig veteranogskørsel på Limfjordsbanen blev en realitet i 1975. Her ses F 663 med tog på Gug station, 10. august 1975. Foto: Carl-Johan Semler

De sædvanlige særtog i samarbejde med TRIM-komiteen og Sct. Georgsgilderne er eller vil blive kørt, og vi kan konstatere, at de første traditioner er kommet for at blive.

I juni indviedes vore lokaler, som er blevet af stor betydning for hele klubbens arbejde, af Ålborgs populære borgmester Marius Andersen.

Juli måned bragte os meddelelsen om, at vi var blevet godkendte til kommunale tilskud, og vi har i alt modtaget 4625,00 kr.

I september blev FFJ nr. 34 skilt helt ad, og kedlen viste sig at være i god stand.

I oktober fik vi gamle nr. 17 ex SB nr. 4, hjem fra Frederikshavn, og i november deltog vi i en stor fritidskonference, som Ålborg Kommune lod afholde.

Alt i alt et dejligt år, og med disse små glimt fra arbejdet sendes alle et rigtigt hjerteligt ønske om et godt nytår 1976 med tak for 1975.

E. Hedetoft



MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Sæsonen indledtes søndag den 15. juni, men allerede den 8. juni var der forpremiere, idet HV 3 skulle komme fra Randers, og der skulle køres særtog for Dansk Blindsamfund fra Fårup til Mariager og retur.

Baneafdelingen havde inden sæsonstarten flyttet rundt på jord, sveller m. m. i Handest, så der nu er to perroner, blomsterkasser og overgang.

Sæsonen på MHVJ er forløbet fint med et pænt rejsendetal, men herom vil følge yderligere i et af de følgende numre af Jernbanen.

Århus Festuge 1975

I Festugen foretoges der med veterantoget ca. 8000 rejser, hvilket svarer til omkring 4500 rejsende, da nogle rejsende kun kørte den ene vej på dobbeltbilletterne. Der blev ikke sat passagerrekord i år, men togene havde en belægning, der kun kunne give anledning til tilfredshed. Det eneste uheld, vi havde i år, indtraf lørdag den 20. september, da et rangeruheld gjorde SB B 11 ukampdygtig.

Fotoudstillingen i forhallen på Århus Ø havde stor søgning, og vi vil forsøge at lave en udstilling igen næste år.

Reserver allerede nu week-enderne 11.-12. og 18.-19. september 1976.

Ole Linå Jørgensen



ØRESUNDSBÅDENE

KAMPER & SØN

Maskinværksted

Vesterbrogade 7 – Maribo

(03) 88 10 69

Dansk Veteran Jernbane Platte



I slutningen af oktober kom Dansk Veteran Jernbane Platte nr. 3, der forestiller damplokomotivet DSB D 826, som foreningen har erhvervet fra DSB. Platten er ligesom de to første tegnet og fremstillet på porcelainsfabrikken „Bing & Grøndahl“ i firmaets smukke blå underglasur design.

Dansk Veteran Jernbane Platte nr. 1, DSB R 963, er nu udsolgt, og af nr. 2 med HTJG 625 er der kun MEGET få eksemplarer tilbage, så De skal skynde Dem, hvis De vil erhverve et eksemplar af det ret beskedne oplag.

Platterne sælges til fordel for DJK's arbejde med indkøb og bevarelse af historisk jernbanemateriel. De leveres i smuk gavekarton, og prisen er pr. stk. kr. 95,-. (Prisen er inkl. moms, men under momsnedsettelsen returneres 5 % sammen med platten).

Platterne kan bestilles ved indsendelse af bestillingskuponen, der medfulgte Jernbanen nr. 6/75, til Dansk Veteran Jernbane Platte, Kildebakkegårds Allé 59 A, 2860 Søborg.

OCMP

SALGS afdelingen

Julehilsener – Julekort

Så er året 1975 snart ved at være gået, og tiden er så fremskreden, at man skal i gang med at sende julehilsener til venner og bekendte, og som jernbaneentusiast er julekortet med et rigtigt jernbanemotiv sikkert værd at foretrække.

For at få ryddet op i restoplæg fra tidligere år, har vi ikke ladet et nyt julekort fremstille i år.

I stedet tilbyder vi Dem at vælge mellem følgende julekort:

- 69: HAJ nr. 3 på Hammelbanegården i Århus 1907.
- 71: KRB nr. 1 og 2 under snerydning ved Stakhavegård i 1929.
- 72: E 994 med persontog mellem Roskilde og Gadstrup, januar 1963.
- 73: Skinnebustog på Kagerup station, 23. december 1947.
- 74: Persontog med O-maskine ved Syvstjernen, 1950.

Prisen for disse kort er pr. stk. 1,00 kr. Ved køb af ti ens kort er prisen kun 8,50 kr. Køber De en pakke med 25 stk. assorterede julekort er prisen kun 18,00 kr.

Også i år sælger vi dobbelte kort med kuvert. Disse kort leveres med ovennævnte motiver samt med OHJ nr. 38 som snerydningsmaskine i Tølløse, 1970. Prisen for disse kort er 1,40 kr. pr. stk. Ved køb af 10 stk. nedsættes prisen til 12,00 kr.

Kortene kan bestilles ved indsættelse af beløbet svarende til det bestilte antal kort + 1,50 kr. pr. forsendelse på postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4. tv., 2200 København N. (På talon til modtager 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 1975 udkom to nye bøger i serien, nemlig DJK-bog nr. 37: Næstved-Præstø-Mern Banen og nr. 38: Nærumbanen 1900-1975.

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

- | | |
|---|-----------|
| 11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915-1965 ... | kr. 15,00 |
| 23. Hjørring-Hørby Banen (kun få eksempl.) ... | kr. 27,00 |
| 24. Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969 (kun få ekspl.) | kr. 27,00 |
| 27. Gribskovbanen 1880-1924 | kr. 55,00 |
| 28. Haderslev Amts Jernbaner I: Dr. Mauves bane | kr. 48,00 |
| 29. Haderslev Amts Jernbaner II: Becherer bygger videre | kr. 48,00 |
| 30. Altona-Kiel Jernbane 1844-1864 | kr. 20,00 |
| 31. Horsens-Tørring Banen | kr. 30,00 |
| 32. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-1947 | kr. 50,00 |
| 33. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1947-1972 | kr. 25,00 |
| 34. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, III del (rullende materiel m.v.) | kr. 27,00 |
| 35. Odsherreds Jernbane 1899-1974 | kr. 53,00 |
| 36. Lollandsbanen 1874 - 1. juli - 1974 | kr. 85,00 |
| 37. Næstved-Præstø-Mern Banen (2. udgave) .. | kr. 58,00 |
| 38. Nærumbanen 1900-1975 | kr. 78,00 |

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 1,50 kr. (for nr. 20, 27-29, 32, 35 og 37 2,50 kr. og for nr. 36 og 38 dog 3,00 kr.). Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen dog højst 5,00 kr..

Hjørring-Hirtshals 50 år

Den 19. december 1975 fylder den sidste strækning af Hjørring Privatbaner, Hjørring-Hirtshals, 50 år. I den anledning udgiver P. Thomassen en jubilæumsbog om Hjørring Privatbaner. Bogen, der bliver på ca. 100 sider med over 100 illustrationer, udkommer på jubilæumsdagen. Prisen for bogen bliver kr. 45,00 + 2,00 i porto, og den kan bestilles gennem Salgsafdelingen. (Se adressen ovenfor).

Desværre kan vi ikke love, at bogen er Dem i hænde før jul, men bestillinger vil blive effektueret snarest efter bogens udgivelse.

Salgsafdelingen er lukket i tiden 19. december 1975 - 1. februar 1976.

OCMP



DANSUKKER
I TAKT MED TIDEN

A/S P. HATTEN & CO.

MARIBO – NAKSKOV

Speno International S. A.

GENEVE



slibetog RR 325/555

Repræsentant i Norden:

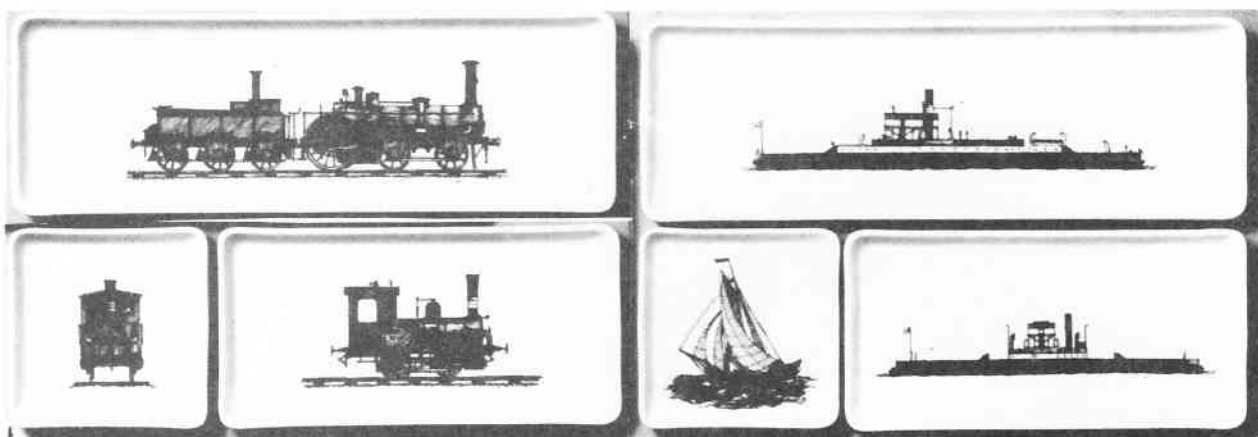
SOPHUS BERENDSEN A/S

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





KONGELIG HOFLEVERANDØR



**Morsomme nyheder
for
jernbane-entusiaster**

**BING & GRØNDAHL
porcelæn**



NB: Vi kan endnu levere hele serien af
de kendte spurvognsplatter, København,
Århus og Odense pr. stk. **kr. 55,00**

FREDERIKSSUNDSVEJ 323-325

Nr. 4661: Aflang pennebakke 29 x 9,5 cm m. motiv
damplokomotivet »Roskilde« **kr. 48,-**

Nr. 4666: Samme størrelse m. motiv - hjuldamperen Strib **kr. 48,-**

Nr. 4665: Pennebakke eller askebæger 19 x 9,5 cm
motiv dampfærgeren »Ingeborg« **kr. 36,-**

Nr. 4662: Samme størr. m. motiv - »Litra M« **kr. 36,-**

Nr. 4663: Askebæger 9,5 x 9,5 m. motiv - »Postsmakke« år 1800 **kr. 24,-**

Nr. 4662: Askebæger m. motiv - Damplokomotivet »Litra M« **kr. 24,-**

SKOTSMAN *Jensen*
AKTIESELSKAB Reg. nr. 16 182

2700 BRØNSHØJ-KØBENHAVN

TLF. (01) 60 20 01