



jernbanen

1

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

16. ÅRGANG

FEBRUAR 1976

KR. 10,00





DANSUKKER

I TAKT MED TIDEN



11 03697 4

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% momsnedsættelse.

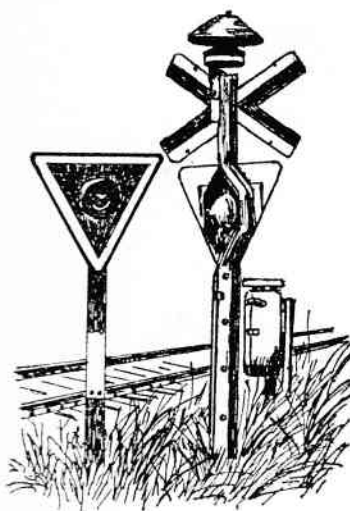
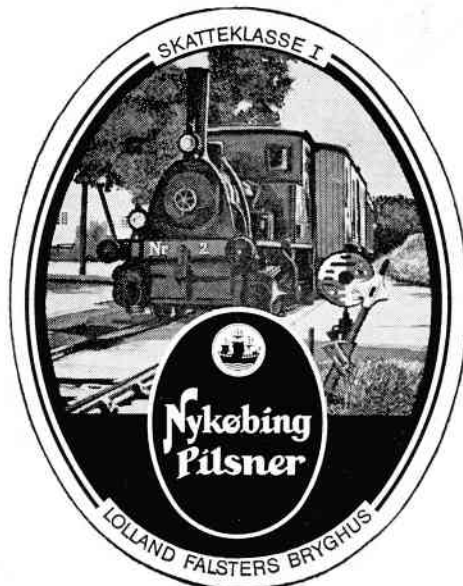
Nordsjællandske jernbaner

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% momsnedsættelse.

**clausen
bøger**

-håndbøger De har brug for

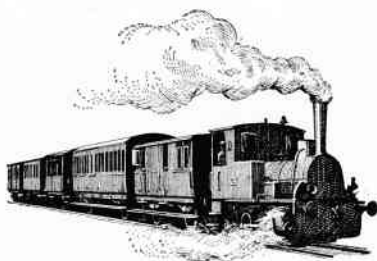


PRIVAT- BANERNE HILLERØD

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



Hads-Ning Herreders Jernbane



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
Griffenfeldsgade 56, 4.,
2200 København N.
Tlf. (01) 39 33 12.
(43) 48 53 83

Redaktionskomité:

Bent Jacobsen
Erik B. Jonsen
Finn Beyer Paulsen
Ole-Chr. M. Plum
Poul Skebye-Rasmussen

JERNBANEN udsendes omkring den 20. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter omkring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de enkelte forfatteres egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Dansk Jernbane-Klubs mening.

JERNBANEN tilsendes medlemmer af Dansk Jernbane-Klub – vedr. medlemskab, se de orange midtersider.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

I dette nummer:

Dansk Jernbane-Klub	4
Vikern-Möckelns Järnväg	6
De sejlene jernbaner og hovedveje	9
Jernbanenyt – kort fortalt: DSB ..	12
HT	15

Forsidebilledet:

Møde mellem kollektive trafikmidler – HT-entreprenøren: Nærumbanen krydser HT-busser på Klampenborgvej i Lyngby nord for København. Foto: HT.

16. årgang

Februar 1976

Nr. 1

JERNBANEN's NYE HOVED

Læserne vil allerede nu have opdaget, at foreningens tidsskrift har fået nyt hoved – i dobbelt forstand. Ikke blot har vi skiftet forsides grå farve ud med vore nationale rød/hvide – tidsskriftet har også skiftet redaktør.

Jeg har fundet det rigtigst, nu efter at have »stået ved roret« igennem 11 år, at lade 1976 være året, hvor min kollega Ole-Christian Munk Plum overtager jobbet som ansvarshavende redaktør, et job han i øvrigt i praksis har røgtet gennem hele det forgangne år. Alle, der har haft lejlighed til at følge tidsskriftet gennem en årrække ved, at han er i besiddelse af den fornødne expertice – og kendt med »bladproblemer«, for han har ikke for ingen ting været »medredaktør« siden 1971.

Arbejdet med »Jernbanen« slipper jeg nu ikke ganske, for foreningens bestyrelse har opfordret mig til at indtræde i en nyoprettet redaktionskomité – og fortsætte med at skrive til den populære (det siger medlemmerne) spalte »Jernbanenyt – kort fortalt« om mit »hjerdebarn«, den på én gang forkætrede og højt elskede virksomhed: DSB – og det vil jeg med glæde påtage mig i det omfang mine tidsressourcer tillader.

1975 har i øvrigt ikke rigtigt været et lykkeår for »Jernbanen«, for vi har haft ret så mange problemer at slås med, ikke blot de pekuniære, for dem har vi kendt, siden de »gyldne tressere« sluttede, men også i produktionsmæssig henseende – hvilket har fået os til at skifte trykkeri – og i distributionsmæssig henseende, for nægtes kan det ikke, at postvæsenets arbejdstempo har virket dalende i takt med stigningen i portoomkostningerne, der er mere end fordoblet i de sidste år. Vi skal her meget beklage, at tidsskriftets december-nummer kom foreningens medlemmer så sent i hænde, at forfærdelig mange på den måde blev snydt for »jule-udflugten«. Det fik et af foreningens medlemmer til at klage til »Ekstra Bladet«, der præsenterede os som en »Langsommelig jernbaneklub«. Mit stilfærdige svar, at verden da var fyldt med andre og større problemer og forklaringen, at forsinkelsen skyldtes alvorlig sygdom i Ole Chr. M. Plums familie, bragte bladet til gengæld ikke – nå, det var vel også for meget forlangt – af »Ekstra Bladet«. Vi må nu trøste os med den gamle sandhed, at »dårlig reklame er bedre end ingen reklame«.

Inden i tidsskriftet kan læserne se, at vi tager fat på en frisk, og vi har gjort en indsats for at lære af vore fejl.

Erik B. Jonsen.

Fritidsbeskæftigelse

- for mange

Af Eigil Christensen.



P 917 med DJK's udflugtstog ved Love, mellem Slagelse og Hong, den 25. juni 1972.

Foto: Peter Præstrud.

Jeg blev medlem af Dansk Jernbane-Klub i 1971 – ganske kort tid efter at foreningen var blevet ti år. De fleste medlemmer i DJK er vel kommet med af lignende grunde som jeg: nemlig ved at opdage en stadig voksende interesse for jernbaner. Når man så opdager muligheden for at blive medlem af en forening, hvis medlemmer har samme interessefelt, finder man det naturligt at blive »organiseret«.

Den første kontakt med foreningen, udover vort blad JERNBANEN, var en udflugt i januar 1972, nemlig besigtigelsen af anlæggene i forbindelse med Køge Bugt-banen, inden dens åbning 1. oktober samme år. Første gang, man deltager i et sådant arrangement, slår det straks én, at foreningen tilsyneladende må nyde stor velvilje fra DSB's side, når en udflugt af den specielle karakter kan gennemføres. Siden har jeg gennem deltagelse i adskillige arrangementer fået bekræftet, at dette virkelig er tilfældet, ikke kun hvad angår DSB, men også i forholdet til landets privatbaner.

Udflugten langs Vallensbæk-banen var meget interessant, men mødet med den første »rigtige« jernbaneudflugt var nu alligevel noget helt andet. I foråret 1972 arrangeredes der en udflugt til Farum med design-malet DSBsmateriel. For første gang tog en gruppe jernbaneentusiaster resultatet af DSB's nye bemaling op til vurdering. Der blev filmet og fotograferet på livet løs. Jeg bemærkede på den dag især de gode muligheder for fotografering m.v., som man ellers er afskåret fra. Disse fotostop blev kun muliggjort gennem en nøje tilrettelagt plan af turledelsen. Selvfølgelig er det muligt, selv at nå næsten samme gode resultater ved at fotografere plantog, men enten vil det koste en mindre formue i billetter, samt en del tid, eller også må man have egen bil til rådighed. Men desuden må man erkende, at det er svært at finde damp i plantog idag, undtagen den, der strømmer ud fra utætte varmeslanger!

Efter at være blevet medlem og efter at have »snuset« lidt til »røgen i bageriet«, kom ønsket om at deltage aktivt i foreningsarbejdet, der for mig dengang i tankerne måtte

anses for at være ret omfattende, når jeg så, hvilke tilbud m.m. de enkelte medlemmer fik. Et halvt års tid efter indmeldelsen kom jeg via foreningens daværende sekretær i forbindelse med foreningens salgsafdeling.

Mange vil sikkert mene, at salgafdelingens arbejde, som for eksempel trykning og samling af diverse hefter, pakning, kurvertering og forsendelse af bøger og arkivalier til medlemmerne ikke har ret meget med interessen for jernbaner at gøre. Det er selvfølgelig rigtigt, at det ulønnede og ofte hårde enerverende arbejde ikke umiddelbart kan sættes i forbindelse med interessen for damplokomotiver, der brusende fremfører nogle af vore udflugtstog gennem det danske landskab.

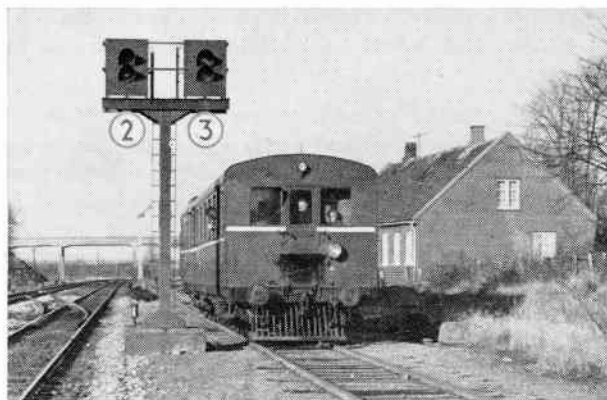


OHJ nr. 38/HFJH nr. 9 med DJK's udflugtstog i anledning af Frederiksværkbanens 75 års jubilæum set fra broen ved St. Hestehave, 28. maj 1972. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Alligevel er der noget, der gør, at man bliver ved år efter år. Her skal især fremhæves det gode kammeratskab og den gensidige respekt, der er de »aktive« imellem, samt at vi virkelig har det hyggeligt og rart, når vi er samlet for at gøre en større opgave færdig. Uden det gode sammenhold kunne vi for eksempel ikke trykke og samle DJMU's medlemsliste 1975 på en uge. Naturligvis blev der i kaffepauserne tid til lidt jernbanesnak. Dette er ikke skrevet for at rose os, eller for at meddele, at vi opofrer os for de mange øvrige medlemmer. Vi gør det jo trods alt frivilligt, men blot for at begrunde, hvad det er, der får os til at vedblive med at være aktive i foreningsarbejdet.

Helt naturligt kommer også trangen til at prøve kræfter med driften af en »rigtig« jernbane. For mit vedkommende blev det ved Museumsbanen mellem Maribo og Bandholm, men inden for DJK kan man jo også blive »jernbanemand« ved Mariager-Handest Veteranjernbane eller Limfjordsbanen i Aalborg.

I begyndelsen er det bare sjovt at køre med som togpersonale ved én af disse baner, men ret hurtigt opdager man, at det er en alvorlig sag, man her har med at gøre. Der er desuden altid nok at gøre med at vedligeholde og reparere materiellet. Man skal hele tiden tænke på sikkerheden; det at drive en museumsbane er ikke legetøj.

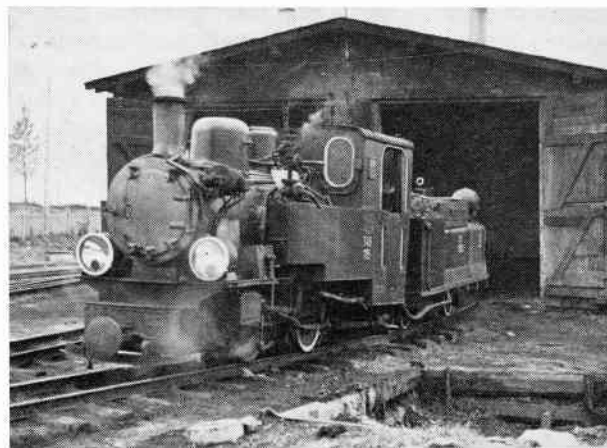


En del af togene på Mariager-Handest Veteranjernbane fremføres med ældre motorvogne fra privathænderne. Disse vogne er mindst lige så interessante at studere som damplokomotiverne ved museumsbanerne. Her ses HHJ M 2 under indkørsel til Faarup en solrig eftermiddag i oktober 1974. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Det skal dog ikke afskrække nogen fra at prøve at være med i arbejdet ved én af DJK's museumsbaner. Her gør ligeledes et fint kammeratskab og godt sammenhold sig gældende. Man behøver ikke at være håndværker eller have nogen speciel uddannelse for at kunne deltage i arbejdet. Naturligvis vil visse arbejder kræve en fagmand, men der er masser af jobs – også for dem, der har lidt flere tommelfingre end de selv mener er gavnligt.

I Maribo er der en umådelig fin stemning og alle er parate til at hjælpe en ny »aktiv« i gang. Her vil jeg benytte lejligheden til at slå til lyd for, at flere af vore medlemmer går ind i arbejdet med driften af vore museumsbaner og pasningen af foreningens materiel. Såvel ved banerne som ved restaureringsafdelingerne er der altid brug for en til, og jeg kan garantere for, at man vil få mange fornøjelige timer.

Mine erfaringer stammer alle fra Maribo. Første egentlige tjeneste på Museumstoget for mig var at være postkortsælger. Stillingen lød ikke særlig opmuntrende, men jeg fandt snart ud af, at man gennem dette job fik rig lejlighed til at tale med passagererne og fortælle dem om vor frivillige arbejdsindsats ved banen. De rejsende er altid interesseret i oplysninger, og samtidig tror jeg, at den



T 49 115 ved remisen i Lobzenica, oktober 1974. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

bedste reklame for vore baner, er, at vore kunder tager fra os med et godt indtryk og en fornøjelse rigere end da de kom.

Udover driften af de tre museumsbaner hænder det, at vore tog kommer ud på andre spor i forbindelse med byfester, filmarrangementer m.m. Disse arrangementer kræver meget stor forberedelse. I 1974 havde jeg lejlighed til at deltage i forarbejdet til et sådant arrangement, hvor vor D-maskine, D 826, skulle køre mellem Slagelse og Dalmose. Det er overraskende at se, hvor meget der skal gøres, før togene kører efter den ønskede plan. Heldigvis er et stort forarbejde som regel ikke forgæves. Lønnen herfor hæves, når de rejsende udtrykker deres glæde over turen med toget, der kun er muliggjort takket være det frivillige initiativ, som en række mennesker har taget. Disse passagerers glæde får os styrket i troen på, at det er en god idé at køre veteranotog ved byfester og lignende.

At jernbaneentusiaster nyder megen good-will ved de danske privatbaner og DSB, ses bl.a. ved, at Dansk Jernbane-Klub fik lov til at fylde damptogene, der var starten

på en festdag ved jernbanemuseets åbning i Odense i april 1975, med glade rejsende. Arrangementet med damptogskørsel – også mellem Odense og Ringe – den dag fik over 500 jernbaneinteresserede til at møde op med familie og venner for på denne måde at hylde det nye museum.

Dansk Jernbane-Klub har fuldt ud opfyldt alle de krav, jeg stillede foreningen i fantasien, da jeg meldte mig ind. Min ferie er i de sidste to år også blevet beriget af min jernbaneinteresse. To gange har jeg med DJK besøgt jernbaner i Polen. Specielt de smalsporede baner har fascineret mig, men også landet, som jeg sikkert ikke selv havde fundet på at besøge, har givet mig mange gode indtryk og minder.

Medlemskabet i DJK har jeg ikke fortrudt. At jeg gik ind i det aktive arbejde, har kun bragt mig mange glæder og fornøjelige timer med gode venner. Dette være sagt med et ønske om tillykke til Dansk Jernbane-Klub med de 15 år og håbet om en god fremtid for vor forening.

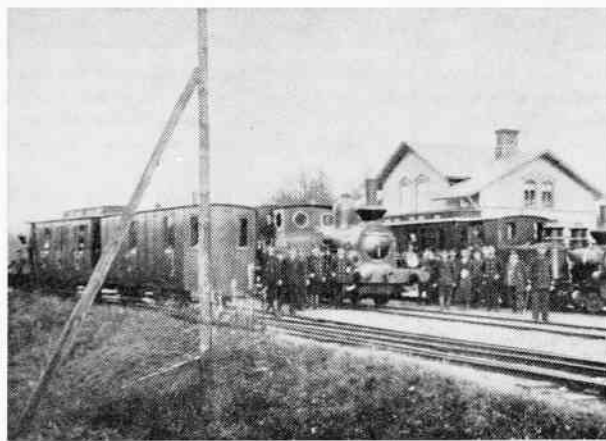
Vikern-Möckelns Järnväg, en historie om »kungliga svenska avundsjukan«

2. del

Af Birger Wilcke

Allerede i december 1873 blev den normalsporede jernbane fra Karlskoga til Vikersvik fædric, og i marts 1874 var hele banen mellem Nora og Karlskoga med sidebane fra Gytterp til Striberg grubeområde åbnet for drift. En for danske interessant omstændighed var, at personvognene var bygget i Randers og af næsten samme type som de, der samtidig blev leveret til den lollandske jernbane.

Som ventet blev konkurrencen mellem den normalsporede bane og Vikern-Möckelns Järnväg voldsom lige fra begyndelsen, da de to baner begge forbandt Stribergs og Dalkarlsbergs grubeområder med den nordvestlige stambane og forløb i en afstand af kun 2-7 km. I begyndelsen anvendte de jernbrug, der havde aktier i VMJ denne, og de, der havde aktier i Karlskogsbanen, denne, men sådan skulle det ikke komme til at fortsætte. Karlskogsbanen kom hurtigt i økonomiske vanskeligheder og også smalsporsbanen havde ondt ved at få det hele til at løbe rundt, selvom man kunne holde udgifterne langt under den store banes. Denne havde over 100 mennesker i sin tjeneste, medens der kun var syv mand fast ansat ved den smalsporede bane, en driftsbestyrer, en lokomotivfører, to stationsforstandere ved henholdsvis Vikersvik, der administreredes af VMJ, og Dalkarlsberg, stationsmestre ved Degerfors og Valåsen og en medhjælper ved Snöbergshyttan, der aflønnedes med den fyrstelige løn af 120 rigsdaler årligt. I alt kom personalet op på 20 mand, medens udgifterne i det år, hvor de var højest, 1875, udgjorde godt



Idyl på Stridbergs gamle station omkring århundredskiftet med tog til Dalkarlsberg, tog til Nora og tog fra Bredsjö.

110.000 kr. Der var i starten et pænt overskud, men der viste sig hurtigt faresignaler. Man havde regnet med en fragtindtægt på 12 øre pr. center malm pr. km, men måtte hurtigt nedsætte taksten til først 11 og siden 10 øre efter at konkurrentbanen havde sat sine priser ned. I 1878 begyndte det at gå helt galt. Jernpriserne var i stigning og de nye tekniske fremskridt begyndte at gøre driften af de små fjerntliggende brug urentabel. Det første, der faldt fra, var Immetorpshyttan, hvorefter trafikken straks faldt med omkring 10 pct. For at opretholde driften indskrænkede man personalet og holdt igen på vedligeholdelserne, således at man i 1880 havde fået udgifterne ned til 66.000 kr. Der var imidlertid grænser for, hvor langt man kunne få

dem ned, og man måtte derfor i stedet søge at øge indkomsterne. Man valgte her den noget farlige udvej at tilbyde fragtrater til aktionærerne i den normalsporede bane, der lå under denne banes. Man lokkede herved en del transporter væk fra denne, men kort efter lykkedes det så til gengæld for Karlskogsbanen, at lokke en af aktionærerne i VMJ, Svartå bruk, til at svigte smalsporbanen og således fortsatte kampen, indtil aktionærerne i smalsporbanen, der så værdien af deres aktier blive mindre og mindre, begyndte at sælge deres aktier til konkurrenten, der i 1887 var i besiddelse af samtlige aktier.

Man skulle nu have ventet, at smalsporstiden var forbi, og at man ville nedlægge eller ombygge hovedparten af den smalsporede bane, men nej, i stedet valgte man at udbygge denne mod nord.

Der havde her eksisteret et særligt trafikforetagende, Bredsjö-Grängens Trafikaktiebolag, der ejede en trafikforbindelse mellem Grängshyttan og Södra Hyttan ved Hjulsjö beliggende henholdsvis 30 og 40 km nord for Striberg. Denne bestod af en hestebane fra Bredsjö station på Bergslagarnas Järnväg, forbi Södra Hyttan ved Hjulsjö til nordenden af søen Grängen og en dampbådsforbindelse over denne til Grängshyttan. Denne forbindelse var dog helt utilfredsstillende, og da brugene samtidig gerne ville i forbindelse med malmfelterne sydpå indledte de forhandlinger med Nora-Karlskoga banen. Der dannedes et særligt selskab »Järnvägsaktiebolaget Striberg-Grängen«, der i 1887 fuldendte anlægget af en smalsporet bane mellem disse pladser med en sporvidde på 0,8020 m, og i 1893 indkøbte hestebanen fra Bredsjö, der det følgende år forlængedes til Grängen. Hermed opstod jernbanen Bredsjö-Degerfors, en smalsporet forbindelse mellem den nordvestlige stambane og Bergslagsbanen. De nye strækninger var oprindeligt kun lejet af Nora-Karlskoga banen, men i 1894 indgik de som en del af denne. Selvom der opstod en række besparelser ved fællesdriften af den normalsporede og den smalsporede bane, og man slap for den uheldige konkurrence mellem de to baner, viste det sig dog umuligt at få det hele til at løbe rundt, og da selskabet i 1903 fik en ny driftsbestyrer, blev det hans første opgave at indskrænke driften på de smalsporede jernbaner. Trafikken var her sunket katastrofalt på den gamle Vikern-Möckelns sydlige del mellem Dalkarlsberg og Degerfors, idet man var begyndt at køre størstedelen af malmen fra Dalkarlsberg til Vikersvik og omlaste det til normalsporvogne dér i stedet for i Degerfors. Værre var det imidler-



Drejeskiven i Vikersvik, 1949.

Foto: Birger Wilcke.



Malmkajen i Vikersvik, 1947.

Foto: Birger Wilcke.

tid at den eneste kunde mellem Dalkarlsberg og Valåsen, Snöbergshyttan, havde indstillet driften i 1886, hvorefter stedet langsomt var blevet affolket for nu at være helt øde. I årene mellem 1899 og 1903 solgte der således kun gennemsnitligt 171 billetter ved stationen og ekspederedes 92 t gods.

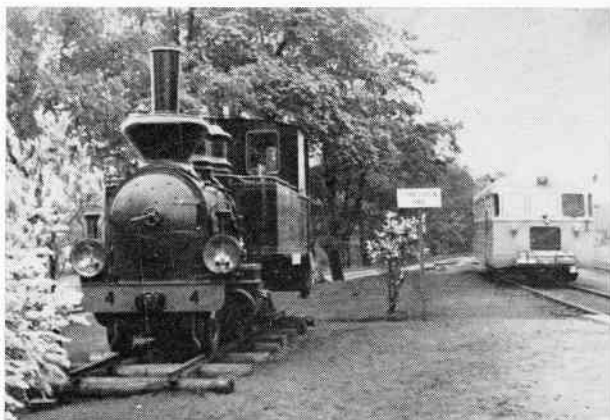
Driftsbestyreren foreslog herefter, at man nedlagde den smalsporede bane mellem Degerfors og Striberg og ombyggede den nordlige del fra Striberg til Bredsjö til normalspor, medens Valåsen skulle forbindes med Bofors station på Karlskogabanen ved en fire km lang normalsporet bibane. Alle disse forslag var forstæelige nok, men mest overraskende var det, at han ville bibeholde en lille del af den smalsporede bane, nemlig strækningen mellem Dalkarlsberg og Vikersvik og en stump bane nord for denne station langs Vikerns vestlige side til de mindre betydende gruber ved Röberg. Årsagen til at man ikke ombyggede denne strækning måtte dels søges i, at man oprindeligt flyttede oplaget af malm fra Dalkarlsberg station til Vikersvik, hvortil malmen således transporteredes direkte fra gruberne, dels i at man på denne strækning kunne anvende den del af det smalsporede materiel, der endnu var anvendeligt. Sælges til rimelige priser kunne det på grund af den ejendommelige sporvidde ikke.

Ombygningsplanen vedtoges og gennemførtes i årene fra 1905-07 medførende en omkostning på over 1.000.000 kr. Samtidig med at der indskødes ny kapital i aktieselskabet,

nedskreves den gamle aktiekapital til en tiendedel, men det er en historie, der mere vedrører Nora Bergslags Järnvägars historie end den smalsporede banes.

På strækningen Vikersvik-Dankarlsberg skete i årenes løb en række ændringer. I Vikersvik byggedes en mægtig malmbro, hvorpå de smalsporede vogne kørtes op, og hvorfra malmen tippedes ned i normalsporede vogne, medens stationen ved Skrekarhyttan nedlagdes, da det stedlige jernbrug indstillede driften og livet i og ved Dankarlsberg station med årene ebbede ud efterhånden som malm-brydningen i de snart udtømte gruber indskrænkedes. Materiellet var det samme, der anskaffedes intet nyt efter århundredskiftet.

Endnu i 1932 fandtes banen optaget i Sveriges kommunikationer, under nr. 112 med to tog i hver retning på onsdage og lørdage og ét de øvrige hverdage, medens der ingen tog gik på søn- og helligdage. Med togskitte i Vikersvik tog rejsen til Nora knap 1 time. Rejsendeantallet var i 1925 1490 og overraskende nok større i 1930, 2390, men så begyndte det også for alvor at gå tilbage, idet en i 1933 åbnede busrute, der udvidedes i 1938, tog det meste af trafikken. I 1935 var banen ikke længere optaget i



Bredsjö-Degerfors Järnvägs lokomotiv nr. 4 (fra 1894) på Nora station, 1958. Foto: Birger Wilcke.

Sveriges kommunikationer, hvor man kun kunne ane dens eksistens ved at se på strækningen Ervalla-Nora-Otterbäcken, hvor der var anført nogle tilslutningstider til Dankarlsberg, uden at der ved dem alle var vist et omnibustegn. I 1935 var der endnu 410 rejser, men i 1937 kun 140 og i 1938 190. Fra 1941 medførte togene ikke længere personvogne. Godstrafikken var derimod betydelig igen-nem størstedelen af de år, hvor banen eksisterede, op mod 70.000 t årligt, praktisk taget udelukkende malm. Endnu i 1939 kørtes der 8300 togkm svarende til 2 tog i hver retning på hverdage, men henimod slutningen af krigen var det klart, at den smalsporede banes dage var talte. Gruberne var nu så udpinte, at driften ikke længere betalte sig og brydningen indskrænkedes år for år. I 1947 transporteredes kun 36.000 t malm og året efter ophørte brydningen så endeligt. Der var dog så store malmlagre, at man endnu nogle år fortsatte driften af banen, men i 1953 var alt kørt bort og banen blev umiddelbart herefter revet op. De gamle åbne godsvogne stod i stort tal i Vikersvik flere år efter, men er nu forlængst borte.



Dankarlsberg set fra syd med malmkaj, 1947.

Foto: Birger Wilcke.

Et besøg i dag ved Vikern-Möckelns Järnväg er en vemodig oplevelse. Mellem Degerfors og Valåsen kan man køre på det gamle banelegeme ad en smuk vej langs søen og flere steder ane sig til, at det er en gammel banelinie, man kører på. I Valåsen lå den gamle station der endnu, da jeg var der i 1955, men sidste gang jeg var der, kunne jeg ikke finde den og mistænker, at den er blevet et offer for udvidelsen af vejen mellem Karlskoga og Örebro. Nord herfor en smal skovvej med et navneskilt »Smal-spåret«, der viser, at det er banen mod Dankarlsberg. Kører man op ad den bliver det imidlertid kun en kort fornøjelse, for 500 m fremme er der et kraftigt led over vejen og oplysning om, at man, hvis man kører videre, udsætter sig for livsfare, idet man nu kommer ind på Boforsfabrikkernes skydebane, der gennem det øde terræn strækker sig 30 km mod nord, imidlertid øst om Dankarlsbergs gruber. Er der således noget sted i norden man dodsikkert ikke kan komme til, er det Snöbergshyttan, der ligger midt i feltet. Navnet findes ikke mere på kortet, og jeg tror ikke, at der findes så meget som en ruin af det gamle samfund omkring jernbruget tilbage.

Dankarlsberget kan man komme til på veje fra Älvshyttan eller Bengstorp. Stedet virker, som om det var plaget af spøgelser. Halvt sammenfaldne træbygninger og rester af grubens ejendomme findes overalt. Går man bort fra vejen ind i det vildnis, der dækker det meste af det gamle byområde, skal man være sig, for de mange åbne grube-huller, i hovedsagen fyldt med vand, er kun dårligt afmærkede, og det er den visse død at falde i dem, hvis der ikke er nogen i nærheden til at hjælpe en. Det er ikke



Krydsningen syd for Vikersvik station mellem Nora-Karlskoga Järnväg og Vikern-Möckelns Järnväg, 1947. Foto: Birger Wilcke.



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 1, 1976

UDFLUGTS AFDELINGEN (02) 86 31 31

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Nakskovvej 62A, 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, 3560 Ølstykke. Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 38 30
Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

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

DJK's nordjyske afdeling:

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

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

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

Mariager-Handest Veteranjernbane:

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

Limfjordsbanen:

Information og bestilling af særtog:
E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

Medlemskontingent for året 1976:

Ordinære medlemmer kr. 60,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1976) kr. 40,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos sekretariatet (se øverst)
– og kontingentindbetalingen sker på det under »Kassereren« an-
givne postgironummer.

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt«
må være sekretariatet i hænde

senest mandag den 8. marts.

Møder og udflugter

Lørdag den 13. marts 1976 kl. 19.30 afholdes ordinær ge-
neralforsamling 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 regnskab, der følger med dette nummer af »Jernbanen« som bilag.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1977. Bestyrelsen foreslår uændret kontingent og optagelsesgebyr.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.. Følgende medlemmer af bestyrelsen m.v. er på valg/foreslås: Finn Beyer Paulsen, Henning O Thorkil-Jensen og Povl Yhman.
— — —
Peder O. Rosenørn (suppleant),
Sven Blendstrup (revisor) og
J. Gorm Jensen (revisorsuppleant).
6. Indkomne forslag, se under Nordjysk Afdeling.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m.v. og til punkterne 6 og 7 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest 28. februar 1976.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København i januar 1976.

Bestyrelsen.



Søndag den 14. marts 1976: Udflugt på Hareskovbanen med besigtigelse af byggearbejderne.

- 9.00 Mødes deltagerne i ankomsthallens sydøstlige hjørne ved inspektionskontoret, hvor afdelingsingeniør Aage Høilund, DSB, vil orientere om anlægsarbejderne. Efter dette afgår særtoget fra spor 6.
Toget kører over Gb (maskinbakken) – godsforbindelsesbanen – Lersøen til København L.
- 11.20 an Farum
Toget fremføres som arbejdstog mellem Buddinge og Hareskov.
- 12.24 af Farum.
- 13.25 af København L, kørsel via Østerport
- 13.55 an København H.

Toget oprangeres således: Mo – LJ Ca 16 – OKMJ Be 12 – Mo.

Pris for deltagelse: Kr. 35,- for voksne, kr. 25,-, for børn under 12 år.

Tilmelding sker ved senest lørdag den 6. marts 1976 at indbetale nævnte beløb på giro 8 11 10 06. Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.

Kvitteringskuponen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget.



Onsdag den 31. marts 1976 kl. 19.30 i »Karnappen«, underetagen, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K.

Frank Stenvall, Malmö, vil fortælle om jernbaneindtryk i Sydamerika.



Lørdag den 10. april og søndag den 11. april 1976.

Weekend-udflugt arrangeret af DJK's midtjyske afdeling i samarbejde med Kolding Lokomotivklub.

Program:

Lørdag den 10. april: Besøg på Scandia Randers $\frac{1}{2}$.

13.00 af Randers st. Rangertræk fremført af damplokomotiv HV 3, fotostop.
Rundvisning på Scandia Randers $\frac{1}{2}$.

15.45 an Randers st.
Herefter vil der for interesserede blive arrangeret rundvisning i den smukke gamle Skt. Mortens Kirke.

19.30 Medlemsmøde på Højskolehotellet, Middelgade 6. Der vil her bl.a. blive vist lysbilleder fra Løgstør-banen v/ B. Sundahl og film fra APB v/ H. J. Fredberg.
Der vil kunne serveres kaffe/te/øl + 2 snitter for kr. 15,50.



Søndag den 11. april: Kørsel på Viborg-Løgstør banen.

8.26) IC 136 af Randers
8.35 an Langå
8.41) 809 af Langå
9.19 an Viborg
9.30 af Viborg . Ekstratog (fotostop)
11.30 an Løgstør) Til frokostopholdet i Løgstør
13.00 af Løgstør) anbefales Mikkelsens Hotel.
16.15 an Viborg.
16.24) 1824 af Viborg) for rejsende til Sjælland
17.28 an Randers) L 876 af 16.40.

Ekstratoget oprangeres af MT med »passende« vogne i det omfang, de kan skaffes.

Tilrejsebilletter: (Til Randers)
til nedsat pris, gyldig for henrejse 9., 10. eller 11.4. og tilbagerejse 10. eller 11.4. fra følgende stationer:

København H	kr. 115,00
Odense	kr. 85,00
Fredericia	kr. 60,00
Århus	kr. 25,00
Aalborg	kr. 30,00

Husk pladsreservation i evt. lyn- eller IC-tog.

Tilmelding og pris:

Tilmelding sker ved senest den 1. april 1976 at indbetale på postgiro 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm:

kr. 20,00 for besøg på Scandia (incl. kørsel med damp-tog).

kr. 80,00 for kørsel Randers/Langå-Løgstør og retur.

kr. 60,00 for kørsel kun Viborg-Løgstør og retur.

plus betaling for evt. tilslutningsbillet. Det bedes venligst anført tydeligt på girokuponen hvilke billetter, der ønskes.

Tilslutningsbilletter vil blive tilsendt pr. post.

Børn under 12 år: Ingen rabat lørdag, halv pris søndag og på tilslutningsbilletter. Fripas er ikke gyldige til rangertræk og ekstratog.

Bilister og andre, der ønsker at fotografere ekstratoget uden at køre med, beder vi bidrage til arrangementernes gennemførelse ved at indbetale kr. 15,00 på ovennævnte postgiro og anføre evt. bilregistreringsnummer.



Endvidere afholdes et medlemsmøde den 12. maj 1976. Der forberedes en tur i forbindelse med bededag, men da vi på trods af et stort forarbejde endnu ikke har modtaget et svar fra den pgl. bane, har vi et passende alternativ »på hånden« til den 23. maj 1976. Reserver derfor begge dage i god tid.

Nyt fra Nordjysk Afdeling

Onsdag den 14. januar 1976 afholdt afdelingen den ordinære generalforsamling i lokalerne på Forchhammersvej i Aalborg. Efter formandens velkomst blev Erik Jensen valgt til dirigent.

Han oplæste dagsordenen og gav ordet til formanden for dennes beretning.

I beretningen omtalte formanden, at året, der er gået, må karakteriseres som det første »normalår« for afdelingen.

I løbet af året var tilladelsen til at måtte køre på stamsporet kommet fra ministerium og kommune.

Ligeledes blev foreningens lokaler indviet af Aalborgs borgmester.

I månederne juni, juli og august kørt der efter køreplan. Desværre var vejret for godt, idet turisterne foretrak stranden. Der har været kørt en del særtog, hvoraf indtægten først viser sig i næste regnskabsår.

Formanden omtalte også, at afdelingen fik eksamineret 2 mand til kedelpasserprøven i foråret, og at 2 mand har aflagt prøve som lokomotivførere, og sluttelig omtaltes, at afdelingen skal medvirke i fjernsynsoptagelser i januar måned.

Beretningen godkendtes af forsamlingen, og efter denne godkendelse aflagde formanden rapport om regnskabet, der balancerede med 8755,31 kr.. Kassebeholdningen er 2354,90 kr.

Punkt 4, valg: På valg var formanden, Erling Hedetoft, samt bestyrelsesmedlemmerne Erik Jensen og Hans Meyer. De to sidstnævnte var også på valg som samarbejdsudvalgsmedlemmer. Alle valg var genvalg.

Punkt 5. indkomne forslag: Der var kommet 1 forslag:

Foreningens hovedgeneralforsamling nedsætter et bladudvalg på 5 medlemmer, som er ansvarlig overfor medlemmerne for, at bladet udkommer til de fastsatte tidspunkter og med bl.a. det indsendte materiale, der kommer fra medlemskredsen. Samtidig opfordrer afdelingen foreningens hovedgeneralforsamling til at overveje, om ikke bladets format bør ændres til 13x20 cm.

Forslaget blev motiveret med, at blad nr. 7-8 1975 var kommet alt for sent ud, så annoncerede udflugt ikke var kendt af medlemmerne, før den skulle afholdes. Det blev endvidere påpeget, at det ikke var første gang, noget sådant var sket. Der refereredes til Lemvig/Agger turen.

Endelig klagedes der også over kvaliteten af et bestemt nummer af bladet, hvor to fotos var blevet destrueret før anvendelsen.

For langt den største del af medlemmerne er bladet trods alt det, der binder medlemmerne til foreningen, og på grund af interne forhold mener man ikke, at det kan være rigtigt, at disse medlemmer lades i stikken. Forslaget vedtoges enstemmigt.

Punkt 6, eventuelt: Der stilledes forskellige forespørgsler, som blev besvaret. Man vedtog, at togbetjente efter tur en ad gangen kan få en tur på lokomotivet, når der ikke er personale til indøvelse.

Efter at dirigenten havde afsluttet generalforsamlingen fejrede man foreningens 15 års fødselsdag ved et veldækket kaffebord.

Hedetoft.



Nyt fra Midtjysk Afdeling

Møderne i foråret er nu fastlagt til at afholdes på Høj-skolehotellet i Randers den 13. februar og den 10. april. Desuden afholdes et møde i Århus den 2. marts, men der er endnu ikke fundet lokale. Mødetidspunktet er for alle møder kl. 19.30. Hvis man ønsker at vise lysbilleder eller film, bedes man rette henvendelse til U. K. H. Andersson, Murervej 9, 8900 Randers.

U. K. H. Andersson.

Nyt fra afdelingen Syddjylland/Fyn

Tirsdag den 16. marts 1976 kl. 19.30, Jernbanerestauranten på Odense Banegård, 5000 Odense.

Medlemsmøde i samarbejde med Sporveishistorisk Selskab og Kolding Lokomotivklub. Lysbilleder og film er man velkommen til at medtage. (Ved film: Husk fremviser).

I aftenens løb kan man forfriske sig med kaffe, te, øl, sodavand m.v.

N. C. Lind.

Museumsbanen

MARIBO – BANDHOLM

Juletoget mellem Nykøbing F. og Merritskov den 14. december – fremført dels af D 826, dels af OHJ 5 – blev afviklet med stor succes. Alle billetter var solgt på forhånd, og der måtte ved ankomsten til Maribo sættes en ekstra vogn i toget.

Den 21. december kørte – ligeledes med stor succes – museumstoget tre dobbeltture mellem Ballerup og Ølstykke. De fleste af vognene, der anvendtes i disse tog, er allerede vendt hjem til Maribo, idet dog LJ Ca 16 og OKMJ Be 12 er blevet i nærheden af København med henblik på anvendelse i løbet af foråret.

Den 24. december afsendtes vor grønne pakvogn HHGB D 1 fra Maribo til Amager. Vognen er midlertidigt udlånt til Helsingør Jernbane Klub, der skal bruge den i forbindelse med filmoptagelser.

Allerede nu ser det ud til, at der bliver en del udflugtskørsel med D 826 i løbet af året. Blandt andet har vi modtaget en foreløbig reservation af en søndag i december måned.

Plantogenes køreplan vil blive bragt i næste nummer af Jernbanen i tilslutning til en nærmere omtale af planerne for sæsonens aktiviteter.

Tilmelding til tjeneste i sæson 1976

Det er nu tid at foretage tilmelding til tjeneste ved Museumsbanen i sæson 1976, banens 15. driftssæson.

Sæsonen omfatter i år alle lørdage og søndage fra 29. maj til 29. august, begge dage incl. Desuden 2. pinsedag den 7. juni **samt alle onsdage i juli måned.**

Der er i år brug for:

Lokomotivførere og -fyrbødere samt aspiranter, togførere, pakmestre, togbetjente, postkortsælgere, bremsere, rangerledere, portører samt trafikpersonale til Bandholm By station.

Vi gør opmærksom på, at der til bestridelse af visse af stillingerne kræves aflagt en sikkerhedsprøve.

Tilmelding til tjeneste sker ved senest den 30. april at indsende et åbent brevkort til

Preben Clausen
Nattergalevej 11, Sjøby pr.
4623 Lille Skensved.

Kortet skal indeholde følgende oplysninger: Navn, adresse, CPR-nummer, evt. telefonnummer, ønsker at gøre tjeneste som: -, har tidligere gjort tjeneste som: -, kan (eller kan ikke) følgende datoer: -.

Turlister vil blive udsendt i midten af maj måned.

J. E. Krouel.

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Ved MHVJ's generalforsamling den 29. november 1975 genvalgte undertegnede til driftsbestyrer. Til SU valgte ved genvalg Hans J. Fredberg og O. Ottosen.

Driftsudvalget fik følgende sammensætning:

Driftsbestyrer: S. P. Laursen
Kasserer: Max S. Rasmussen, Åhavevej 71,
8600 Silkeborg.
Dampleder: John Armstrong Pedersen
Motorleder: Mogens Beck.
Vognmester: Ole Linå Jørgensen.
Banemester: Svend Hartvigsen.
Trafikchef: Hans J. Fredberg.
Pressechef: O. Ottosen.
Øvrige medlemmer: K. Berthelsen,
K. Vahl, Uffe Andersson.

I øvrigt skal det oplyses, at Mariager Kommune har godkendt den tidligere af driftsudvalget foreslåede ændring af ordningen af tilsynet med den banetekniske side af MHVJ.

Driftsudvalget har i øvrigt vedtaget at anmode bestyrelsen om tilladelse til at erhverve en F-maskine som reserve for HV 3.

Driftsudvalget har endvidere rettet henvendelse til DSB om leje af pakhuset på Fårup st. Den tidligere lejer, De Luxe Import, Fårup, har opsagt lejemålet. Dette firma har hidtil givet 200 kr. mdl., og det er vort håb, at vi også kan få lokalerne til en rimelig leje.

Søren P. Laursen.

SALGSafdelingen

DJK's bogserie

Flere af bøgerne er allerede udsolgt, 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 eksempl.) | 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. 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.

Dansk Jernbanearkiv

Indtil nu er der i Dansk Jernbanearkivs værk DRIFTSMATERIELLET udkommet fem bladsæt + et ringbind. På grund af de stadige prisstigninger er priserne på dele til Driftsmateriellet fra 1. februar 1976 følgende (ved køb gennem DJK's Salgsafdeling).

Ringbind til Driftsmateriellet	kr. 15,00
Bladsæt 1 (2. udgave incl. tillæg 1)	kr. 27,00
Bladsæt 2 (2. udgave incl. tillæg 1)	kr. 25,00
Bladsæt 3	kr. 25,00
Bladsæt 4	kr. 27,00
Bladsæt 5	kr. 27,00
Bladsæt 6 (udkommer ca. 1.3.1976)	kr. 27,00
Tillæg 1 (1975)	kr. 5,00

Til de ovennævnte priser kommer porto, der pr. bladsæt er kr. 1,20 og for ringbind kr. 4,50. Ved samlet bestilling er portoen dog højst kr. 5,00. De nævnte ting bestilles ved indsendelse af beløbene på Salgsafdelingens postgirokonto (se ovenfor), og husk at skrive bestillingen på talonen til modtageren.

OCMP



Polen 1976

John Poulsen og Birger Wilcke er gået i gang med at opstille et program for en eventuel udflugtsrejse til Polen i slutningen af juni og begyndelsen af juli. Der påregnes med en tur på 8-10 dage, hvor man bl.a. vil komme til Warszawa. Også i år vil der blive tale om besøg ved såvel smalsporede som normalsporede baner, og specielt undersøges muligheden for et besøg ved én af de mange skovbrugsbaner i det østlige Polen.

Er De interesseret i et sådant feriearrangement bedes De sende en frankeret svarkuvert til John Poulsen, Vardegade 17, 2100 København Ø. De vil da senest den 15. marts modtage et detaljeret program, såfremt arrangementet gennemføres. Prisklassen bliver ca. 1100-1200 kr.

til at undre sig over, at Maria Lang har kunnet anvende de nedlagte jernbrug og miner som baggrund både i romaner og fjernsynsspil. Vikersvik er nu kun en halvdød station på en godsbane og det samme gælder Striberg, der er næsten ligeså øde som Dalkarlsberg. Også her er driften i gruberne indstillet og de store bygninger øde og forladte, selvom sporet til gruberne ligger der endnu. Både ved Röberg og Fogdhyttan er det let at finde de gamle banelinier og nord for Striberg kan man følge den ombyggede bane forbi Järnboås, Klacka Lerberg, Grängen og Hjulsjö til Bredsjö, selvom man skal være heldig for at se et tog. Det er ikke mange tog om ugen, der går på en bane, der næsten udelukkende lever af tømmertransporter.

Materiellet, hvor er det henne? I mange år stod et af banens lokomotiver i remisen i Dalkarlsbergs station, der findes i sydenden af det gamle jernmagasin, hvis nordende anvendtes til stationskontor. For nogle år siden blev det pudset op og flyttet til Nora station, hvor det står på perronen som et minde om en svunden tid. En af de små personvogne er endt på jernbanemuseet og i remisen i Dalkarlsberg, der nu er ved helt at forfalde, stod i hvert fald, da jeg var der for et par år siden, endnu to af de åbne godsvogne.

Som jeg skrev i begyndelsen af denne artikel, kan jeg råde enhver til at besøge Nora Bergslag. Er man interesseret i jernbaner og industrihistorie kan man slet ikke lade være.

De sejlede jernbaner og hovedveje

Af Povl Wind Skadhauge

Denne artikel er ikke for kendere, men blot en introduktion til emnet DSB færger. Motiveringen for en sådan ligger i, at der ikke – så vidt vides – findes en koncentreret skriftlig fremstilling af overfarterne, deres færger og havne. Interesserede er derfor henvist til at søge oplysninger mange forskellige steder (jvf. litteraturhenvisningerne sidst i artiklen), og det kan være vanskeligt fra begyndelsen at skaffe sig det overblik, som er nødvendigt for at få det fulde udbytte af at beskæftige sig med de enkelte sider af sagen. Hensigten er altså i sammentrængt form at bringe en oversigt – ikke at gå i detaljer. Tyngdepunktet ligger i skema 3 – se side 12.

I den foreliggende sammenhæng er der set bort fra i alt 18 af de fartøjer, som statsbanerne har ejet i tidens løb. Det var skibe fortrinsvis til befording af passagerer og post, herunder isbrydere og ikke færger i efternævnte forstand. Ved færger forstås nemlig her kun skibe med et eller flere dæk specielt indrettet til køretøjer og med porte til disses ombord og/eller ilandkørsel i (eller i visse tilfælde umiddelbart nær) en eller begge stævne. For at sådanne skibe kan benyttes efter hensigten, kræves der i havn særlige færgeløjer.

Indtil nu har DSB anskaffet i alt 58 færger. Heraf er én (M/F Mommark) tilgået flåden ved DSBs overtagelse af den pågældende overfart, hvorimod de øvrige er bygget til DSB. Navnene på de 58 færger er anført i **skema 1** tillige med byggeår (idrifftsætningsår) og – for de udrangeredes vedkommende – årstallet for ophugning eller salg. Skema 1 er udformet som et stavdiagram, hvorved det er muligt at aflæse flådens sammensætning år for år. Det er påfaldende, hvilken for et skib usædvanlig lang levetid de fleste af færgerne opviser. De 30 udrangerede har haft en gennemsnitlig levetid mellem 45 og 46 år og fordeler sig således:

Levetid 31 – 40 år	10 færger	33%
Levetid 41 – 50 år	11 færger	37%
Levetid 51 – 60 år	7 færger	23%
Levetid over 60 år	2 færger	7%
I alt	30 færger	100%

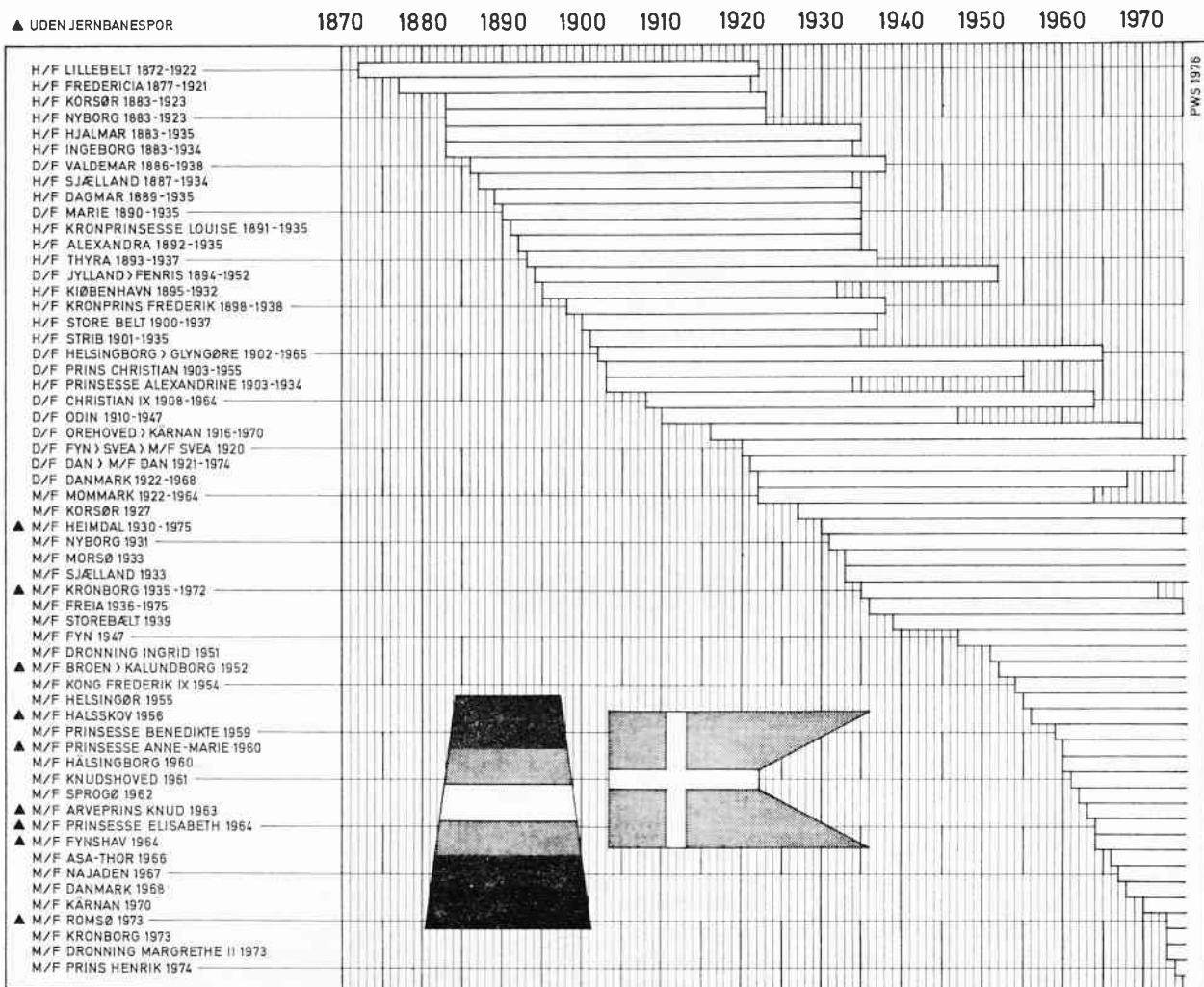
Det hænger sammen med den lange levetid, at mange DSB færger udover den løbende vedligeholdelse har gennemgået mege betydelige ændringer, f.eks. forlængelse, sporomlægning og udskiftning af maskineri. Det medfører forandrede hoveddata, hvad man må være opmærksom på, hvor sådanne opgives.

I skema 1 forekommer såvel hjulfærger med dampmaskineri (H/F) og skruefærger med dampmaskineri (D/F) som skruefærger med dieselmotorer (M/F). Blandt de sidstnævnte findes nogle med elektrisk kraftoverføring som ved lokomotiver.

Færgerne har været eller bliver anvendt på de i **skema 2** opførte overfarter. Af de nedlagte overfarter er de korte erstattet med en bro, mens de længere er afløst af en alternativ rute. De indenlandske ruter drives helt i DSBs eget regi, og det samme gælder for så vidt Helsingør–Helsingborg, eftersom denne rute helt fra begyndelsen udelukkende har været befaret med DSB færger. Til Malmö-ruten og Tysklandsforbindelserne har derimod også SJ, DR og DB stillet fartøjer. Med undtagelse af Fåborg–Mommark, som blev overtaget 1946, er overfarterne oprettet som tog- og/eller bilfærgeruter under DSB.

For fuldstændighedens skyld skal tilføjes, at DSB gennem A/S Dampskibsselskabet Øresund er parthaver i bl.a. bilfærgeoverfarten Dragør–Limhamn og desuden er impliceret i driften af Bornholmstrafikken. Og selvom det

SKEMA 1 DSB FÆRGER



egentlig overskrider den for artiklen afstukne begrænsning, bør det måske også nævnes, at jernbanevogne overføres på de private færgeruter Svendborg-Ærøskøbing samt Hirtshals-Kristiansand, og tidligere er blevet det på følgende overfarter: Hvalpsund-Sundsøre, Svendborg-Rudkøbing og Årøund-Assens (på sidstnævnte overførtes metersporede vogne med roer fra Haderslev Næs til sukkrefabrikken i Assens).

Det er ikke hensigten her at gå nærmere ind på de mange forskelligheder, der har været og er færgerne imellem med hensyn til skrogform, sporarrangement og udformning i det hele taget. Nogen idé herom kan man dog få gennem den anvendte typeinddeling i **skema 3** (selvom det kun angår den aktuelle færgebestand) og de herefter følgende kommentarer til dette skema.

Idet Lillebæltsoverfarten Fredericia-Strib var den første, er udtrykket Lillebæltsskrog brugt om færgerne til de korte overfarter, både de tre nedlagte og de to stadig eksisterende. Færger af Lillebæltsskrog er kendetegnet ved mindre bredde og ved at være beregnet til at sejle lige godt i begge retninger; de gennemfører altså normalt en tur mellem to færgenhavne uden at skifte sejlretning undervejs. De mindre bilfærger (herunder også de udran-

gerede, M/F Heimdal og M/F Freia) kan med en lille tilsnigelse tages med under begrebet Lillebæltsskrog. Både deres bredde og den spidse form i begge ender gør det rimeligt, men disse fartøjer har kun én »rigtig« sejlretning.

Visse nyere færger af Lillebæltsskrog kan ikke benytte lejerne ved Sallingsundoverfarten (formentlig på grund af deres dybgående), men ellers kan man sige, at både nuværende og tidligere færger af Lillebæltsskrog udgør én stor pulje, fra hvilken man hele tiden har kunnet tage de til hver enkelt overfarts trafik nødvendige fartøjer.

Færger af Lillebæltsskrog kan foruden de til disse byggede lejer anløbe alle færgelejer af spids Storebæltsskrog og opnå klapforbindelse i disse (selvom fartøjerne egentlig er for smalle til lejerne), og regulær trafik har i et vist omfang været baseret herpå.

Jernbanefærger af Lillebæltsskrog har altid kun været ensporede. På de længere overfarter startede man med tosporede dampfærger, hvoraf der i alt har været 11, og hvoraf mere end halvdelen har været berget til sejlads i begge retninger. Siden 1968 er der ikke flere tosporede jernbanefærger under DSB, og de figurerer derfor ikke i skema 3.

Eksisterende færger af Storebæltsform har bredde 17,7 m over fenderne og er karakteriseret ved et relativt spidst forskib og en mere fyldig form i agterskibet. En hel del af dem er ikke indrettet til ombord- eller ilandkørsel agter, og færger af Storebæltsform må altid skifte sejlretning i løbet af en dobbelttur. Enten skal der foretages en svajemanøvre på begge enkeltture umiddelbart uden for afgangshavnen, eller der skal på den ene tur svajes uden for begge havne.

Samtidig ombord- eller ilandkørsel ad flere spor kan ikke finde sted på/fra DSBs hidtidige flersporede færger, idet sporene ved stævnen og/eller på færgeklappen er ført ind over hinanden, dog uden at være forbundet med sporskifter; disse findes i land. På den uden passager-aptering byggede godsvognsfærge M/F Asa-Thor er der et enkelt sporskifte om bord, hvorved midtersporene samles således, at de tresporede færgeklapper kan benyttes også til denne færge.

Ved Københavns Frihavn, Malmö, Gedser og Warnemünde er der i skema 3 set bort fra de lejer, der ikke passer til nogen af DSBs nuværende færger.

I markeringen af lejbesejlings-muligheder (som til dels har en af Søfartstjenesten udarbejdet oversigt pr. 10. maj 1973 som grundlag) redegøres der ikke for de mere specielle forhold. Herunder må bl.a. nævnes, at pladsforholdene uden for 1. leje i Korsør ikke tillader, at dette under alle forhold kan anløbes risikofrit af de længste færger. Og M/F Romsø har så stort dybtgående, at færgen ikke kan benytte alle lejer i Halsskov og Knudshoved ved enhver vandstand.

Siden begyndelsen har DSB færgerne naturligvis afspejlet stilarternes vekslen inden for skibsbarkitekturen, og denne side af sagen er i sig selv et studium værd; DSBs fartøjer tåler udmærket sammenligning med andre skibe til samme formål og fra samme tid.



For videre læsning kan foreslås følgende:

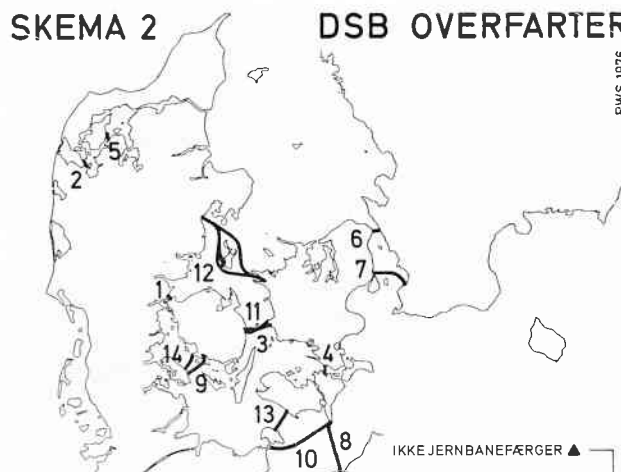
P. Ransome-Wallis: Train Ferries of Western Europe, Ian Allans forlag, London 1968. Bogen, der også findes i en lidt nyere tysk udgave, er fyldigt illustreret og behandler i let tilgængelig form mange principielle forhold vedr. jernbanefærger og deres drift. Derefter følger en gennemgang land for land. Alle danske jernbanefærger og -ruter er omtalt, med hovedvægten på de eksisterende.

DSB. Banernes Bygning og Udstyrelse, København 1965. I denne bogs kapitel VII, Færgelanlæg gives der en klar redegørelse for konstruktion og virkemåde af DSB færgeløjer og -klapper, med instruktive tegninger. Noget af stoffet genfindes i DSB Vor Virksomhed.

Poul Thiesen: Da Fredericia var Færgernes By, A-S Elbo Tryk, Fredericia 1974. Heri findes en indgående behandling af Fredericia-Strib overfartens historie. Bogen gengiver formentlig hovedparten af, hvad der kan opdrives af fotos fra denne overfart.

Mogens Lebech og N. C. D. Johnsen: Storebælt fra Smakke til Bro, Alfred G. Hassings forlag, København 1965. Det er en smuk bog med gode billeder. 2. del (forfattet af Johnsen) gennemgår historisk DSB driften Korsør-Nyborg og Halsskov-Knudshoved.

SKEMA 2 DSB OVERFARTER



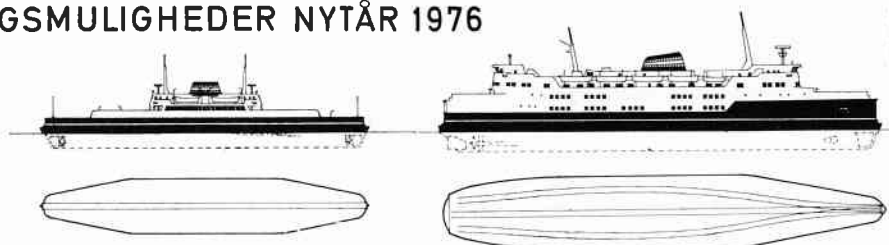
NR	FARVAND	FÆRGEHAVNE	OPRT.	NEDL.
1	LILLEBÆLT	FREDERICIA-STRIB	1872	1935
2	ODDESUND	ODDESUND SYD - ODDERUND NORD	1883	1938
3	STOREBÆLT	KORSØR - NYBORG	1883	
4	STORSTRØMMEN	MASNEDØ - ØREHOVED	1884	1937
5	SALLINGSUND	GLYNGØRE - NYKØBING MORS	1889	
6	ØRESUND	HELSINGØR - HELSINGBORG	1892	
7	ØRESUND	KØBENHAVNS FRIHAVN - MALMØ	1895	
8	ØSTERSØEN	GEDSER - WARNEMÜNDE	1903	
9	LILLEBÆLT	FÅBORG - MOMMARK	1922	1967
10	ØSTERSØEN	GEDSER - GROSSENBRØDE	1951	1963
11	STOREBÆLT	HALSSKOV - KNUDSHOVED	1957	▲
12	KATTEGAT (KALUNDBORG FJORD - SAMSØ BÆLT - ÅRHUS BUGT)	KALUNDBORG - ÅRHUS KOLBY KÅS (SAMSØ) 1965	1960	▲
13	ØSTERSØEN	RØDBY FÆRGE - PUTTGARTEN	1963	
14	LILLEBÆLT	BØJLEN - FYNSHAV	1967	▲

DSB Plan 1990, København 1975. I et særskilt afsnit op-ridses perspektiverne for overfarternes fremtidige udvikling. Særlig omtale gives en evt. ny færgetype, væsentlig større end de nuværende, men med hurtigere ekspedition i havn.

De omtalte bøger er vel den vigtigste alment tilgængelige litteratur om emnet, men desuden findes artikler, notitser og billeder i mange forskellige publikationer. F.eks. kan nævnes de af DSB i en årrække udgivne illustrerede årsshefter, forskellige udgaver af Hvem-Hvad-Hvor, Frank Stenwalls årbøger (Nordens Järnvägar), Jernbanekalenderen 1973 og 1974, Handels- og Søfartsmuseets årbøger 1965 og 1967, Carlo Andersen og Gunnar Hansen: Farvel til Damphesten, Niels Jensen: Jernbaner, Niels Jensen: Danske Jernbaner, Jan Koed m.fl.: Danmarks Jernbaner i 125 år, Tom Lauritsen: Danmarks Jernbaner 1960-1969 og P. Thomassen: Kystbanen 1897-1972. Endelig må nærværende tidsskrift*) og tidsskriftet Signalposten**) ikke glemmes.

Det er i øvrigt forbløffende at konstatere, i hvor høj grad man støder på uoverensstemmende trykte oplysninger. Blandt andet af denne grund er denne oversigtsartikel næppe uden fejl. Og derfor appellerer forfatteren ikke alene til læsernes overbærenhed, men beder også mere kyndige om at skrive til Jernbanens redaktion angående eventuelle rettelser eller tilføjelser.

*) f.eks. Ib V. Andersen: Danske Statsbaners færger gennem 100 år («Jernbanen», nr. 1-3/72), Torben Nøllemand: DSB-overfarter - færger og skibe 1872-1972 («Jernbanen», nr. 2/72), **) Ib V. Andersen: Danske Jernbanefærger («Signalposten» fr.o.m. nr. 1/7. årgang 1971 t.o.m. nr. 4/11. årgang 1975).

[illegible]

DSB

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 1/74 – side 7) og oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1975« (»Jernbanen«, nr. 7-8/1975) kan ajourføres efter ovenstående.



Lukkede godsvogne med pressenning-sider (med påskrifter) kan nu ses på danske spor. Gkms-vogn udlejet til »Fyns Andels Foderstofforretning A/S«, Odense. Foto: K. E. Jørgensen.

Pr. 31. december bestod vognparken af:

956 stk. personvogne (styre- og mellemvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 3 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I oktober kvartal er der tilgået driften 14 vogne – og der er udrangeret 4 vogne.

123 stk. post- og rejsegodsvogne. I oktober kvartal er der udrangeret 7 vogne.

6292 stk. lukkede godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 40 vogne (Hbis-t) – og en afgang på 23 vogne.

3032 stk. åbne godsvogne. I oktober kvartal er sket en afgang på 50 vogne (Elo).

543 stk. tjenestevogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: Nr. 346 »Mellemvogn« (tilkoblet rangertraktor ved vognvaskeanlæg Helgoland) (Mafd), nr. 385 »Togforvarmningsvogn« (Mafd) – og en afgang på 4 vogne: Nr. 315 (Bafd), nr. 357 (Mafd), nr. 402 (Mafd), nr. 670 (Bafd).

639 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I oktober kvartal er sket en tilgang på 1 vogn: 070 1 007 (»Kommunekemi A/S«) – og en afgang på 1 vogn: 070 1 521 (»Dansk Sojakagefabrik A/S«).



I oktober kvartal er der i »Centralværkstedet Århus« moderniseret følgende vogne i det såkaldte »up-to-date-moderniseringsprogram«: 9 stk. B-vogne (20-80, 313, 315, 317 og 20-83 523 samt 20-84, 004, 005, 044, 078, 105). Ved udgangen af december måned befandt der sig tolv vogne i værkstedet (samt to BDg-vogne, hvorpå ombygningsarbejdet er indstillet). I »Centralværkstedet København« er der i samme periode moderniseret én Bf-vogn (27-65 335), og der var ved kvartalets udgang to Bf-vogne (27-65, 331, 339) under modernisering – de resterende tre Bf-vogne, der er i drift uombyggede, er: 27-65, 332, 336, 337. Værkstedet har endvidere afleveret BMk 535, »prototypen« på ombygningen af lyntogs-mellemvogne, litra BR (»restaurantvogn«) til litra BMk (»kioskvogn«).

De første to måneders prøvekursler med de lejede VT 628 togsæt må betragtes som værende en succes. Det for-

lyder, at DSB påtænker at anskaffe 25–30 togsæt som erstatning for MO-vogne vest for Storebælt. Vognkasserne får i givet fald en anden formgivning end de lånte, idet det er målsætningen, at vognkasserne og apteringen udføres på dansk fabrik, medens undervogn og motorer m.v. indkøbes fra tyske fabrikanten.

De første vogne med el-varmeanlæg (enfaset vekselstrøm, periodetal 50 hertz, 1500 volt) er nu tilgået driften, men der vil gå endnu et års tid, inden materiellet kan komme i »praktisk« brug. Den første 20-83 523) af de tyve B-vogne, der får indbygget det ny type varmeanlæg, er afleveret fra »Centralværkstedet Århus« – de tyve vogne, der er udtaget, er fra de endnu ikke moderniserede vogne i nummerrækken 20-84 107 .. 20-84 143 – i forbindelse med indbygningen af el-varmeanlægget omnummereres de til 20-83 507 .. 20-83 543 (i kodiferingen »83« angiver ciffer 8, at vognen kan fremføres med en maksimal hastighed op til 160 km/t og ciffer 3, at vognen er udstyret med såvel dampvarme som elvarme (enfaset vekselstrøm, periodetal 50 hertz, 1500 volt) – denne kodifering er DSBs eget »påfund«, idet der i UIC-kodiferingen ikke er taget højde for vogntyper med dampvarme og udelukkende den nævnte strømstyrke; det er derfor manglende logik, at Bn-vogne med dampvarme og el-varmeanlæg (enfaset vekselstrøm, periodetal 50 hertz, 1500 volt), d.v.s. vogne fr.o.m. nr. 805, ikke benævnes »20-83«, men stadig benævnes »20-84«; hverken B- eller Bn-vognene er påmalet nogen form for signatur, der angiver, at de er udstyret med el-varmeanlæg).



DB VT 628.023 og 021 med persontog på Lillebæltsbroen, 29. december 1975. Foto: Mikael Christensen.

I sammenhæng med »Overfart-transport-modellen«s (OTM) overvejelser til brug for »Plan 1990« vedrørende større færger til Storebælt-overfarten har en arbejdsgruppe udarbejdet følgende forslag: Der udføres følgende nye lejer: 1) **Korsør** – nyt leje 4, 2) **Nyborg** – nyt leje 6. Begge lejer udføres med halvbredde 11,70 m, med saksparti som bred Storebæltsform og udstyres med 48 m dobbeltsporet klapanlæg og sporforbindelser, der skal være færdige til ibrugtagning senest foråret 1979. I perioden efter 1980 forestiller man sig etablering af endnu et nyt bredt leje i Korsør ved sammenbygning af 1. og 2. leje – og i Nyborg kan det komme på tale at etablere et bredt leje med 48 m dobbeltsporet klapanlæg ved sammenbygning af nuværende 3. og 4. leje.

En af forudsætningerne for afviklingen af trafikken på Storebælt efter indførelse af »K 74« var, at der til staidighed skal være tre driftsklare færgelejer til rådighed i Nyborg. Det er derfor nødvendigt at kunne benytte leje 2 som almindeligt driftsleje for godsfærger under de nært forestående, særdeles påkrævede hovedreparationer af lejerne 3, 4 og 5. Leje 2 har i lang tid kun haft sekundær betydning for overfarten, lejet er f.eks. ikke udstyret med passagerlandgang og vanddybden er kun 5,6 m mod 6,3 m i de øvrige lejer. Lejet har været afløst for al trafik i perioden februar 1975 til januar 1976 i forbindelse med den nødvendige istandsættelse, der bl.a. har omfattet anbringelse af nye bevægelige ledeværker, ny 24 m klap, ophejsningsgalge og spil (fra anlægget i østre leje i Gedser) og oprensning og sikring af bunden (bundsikringen er udført med stenfyldte »madrasser«, der hindrer, at færgernes skruevand underskærer lejekonstruktionerne). Det næste leje i Nyborg, der skal istandsættes, bliver 4. leje, hvis klapanlæg er i en sådan stand, at lejet må afløses for al trafik i april 1976. Her skal mindst udføres bundsikring og ilægning af et nyt 40 m klapanlæg. (Mindre istandsættelse af 3. leje udføres i februar/marts.)



Det eksisterende sikringsanlæg i Næstved tilpasses de ændrede forhold, efterhånden som sporarbejderne i forbindelse med ombygningen af stationen skrider frem. Et nyt relæsikringsanlæg etableres først ved sporarbejdernes afslutning. Den 1. december nedlagdes sporene 6 og 7 som togvejsspor. Fr.o.m. den 8 december er der følgende togvejssmuligheder:

- fra Ringsted til sporene: 1, 2, 3 og 5
- til Ringsted fra sporene: 1, 2, 4 og 5
- fra Køge til sporene 1, 3 og 5
- til Køge fra sporene: 1, 4 og 5
- fra Vordingborg til sporene: 2 og 4
- til Vordingborg fra sporene: 3 og 5.

Automatisk linieblokanlæg for strækningen Vrå-Hjørring blev taget i brug den 23. januar – strækningen fjernstyres fra samme dato fra FC Ålborg. Automatiske linieblokanlæg for strækningen Hørning-Kongsvang (Århus H./Rbg.) tages i brug i slutningen af februar – strækningen vil blive fjernstyret fra FC Skanderborg.

Elektrotjenesten har i 1975 nedtaget 23 stk. armsignaler, der til dels er erstattet med dagslyssignaler. Antallet af armsignaler var pr. 1. januar 1976:

	øst	vest	i alt
Indkørselssignaler (I)	20	59	79
Stationsbloksignaler for udkørsel (SU)	5	5	10
Udkørselssignaler (U)	15	33	48
Dækningssignaler (DS)	–	2	2
Togvejssignaler for udkørsel (TU)	8	2	10
Fremskudte signaler (F)	13	24	37
Armsignaler i alt	61	125	186



Der er pr. 10. december 1975 foretaget følgende ændringer i »Sikkerhedsreglement af 1975«: 1) For signal »kør igennem« fra et I-signal (eller SI-signal) med hastighedsviser er bestemmelsen om, at den tilladte hastighed i statio-



VT 628 har også kørt på Svendborgbanen, hvilket billedet herover, der er fra 27. december, bekræfter. Foto: Finn Beyer Paulsen.

nens indkørselsende gælder fra signalet, bortfaldet. For signal »kør igennem« fra et I- (og SI-) signal er kørereglerne herefter ens for alle stationer. Hastighedsnedsættelser må nu – såvel på stationer **med** – som på stationer **uden** hastighedsviser – afpasses efter standsignalerne, ganske som det er tilfældet ved kørsel på den fri bane. Hastighedsviseren viser fortsat den laveste forekommende hastighed i stationens indkørselsende og er således i forbindelse med signal »kør igennem« en repetition af standsignalerne, 2) For signal »kør« (herunder »kør« med begrænset hastighed) fra et I- (og SI-) signal med hastighedsviser er der ingen ændringer foretaget. Kørereglerne er fortsat ens for alle stationer. Den tilladte hastighed i indkørselsenden gælder – såvel på stationer **med** – som på stationer **uden** hastighedsviser – altid fra signalet, 3) Mærket »hastighedsnedsættelse i udkørselsenden« bortfalder, da det nu anses for overflødigt.

Fr.o.m. uge 52/1975 er Lollandsbanen optaget i DSBs »La« (Oversigt for midlertidige hastighedsnedsættelser og andre særlige forhold vedrørende kørslen) som strækning 2.2. Nykøbing Fl. Vest-Nakskov.

Marrebæk sidespor, der kun benyttedes af Banetjenesten, nedlagdes den 21. november. Løgten sidespor nedlagdes den 2. december. I forbindelse med etablering af ny



»Opfrisket« MM/FS-togsæt på linie F – se »Jernbanen«, nr. 7-8/75 – side 12. Foto: Gunnar Christensen.

underføring for kommende motorvej skal der foretages en permanent baneforlægning mellem km 31,7 og km 32,7 nord for det nuværende spor umiddelbart vest for Kliplev sidespor. Af hensyn til arbejdets udførelse etableres forlægningen som et midlertidigt sidespor, der den 16. januar er forbundet med strækningssporet gennem et midlertidigt sporskifte i km 31,7.

Enmandsbetjening på S-togslinierne B, C og H iværksættes fr.o.m. den 6. december. Samtidig hermed er togene på linie E atter medgivet togfører. EP-materiel vil i takt med ombygningen igen blive iværksat på linie E – og senere på linierne Cx og Bx (i den nævnte rækkefølge). Der er etableret TV-anlæg på stationerne i Jægersborg, Bernstorffsvej, Jyllingevej og Husum – men ikke på stationerne Enghave, Langgade og Vanløse. Indtil der er etableret TV-overvågning på de nævnte stationer, vil der være perronvagt på Enghave station, og togene vil være medgivet togfører på strækningen Valby–Vanløse.

Den 5. januar centraliseredes alle toglederopgaver i København. Hermed er den allerede i 1969 planlagte overflytning af en række funktioner fra Århus til København afsluttet.

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



Der arbejdes for tiden ihærdigt med forbedringer af trafikbetjeningsstandarden i store dele af HT-området. Der er til det formål oprettet en lang række arbejdsgrupper med enkelte kommuner eller grupper af kommuner som deltagere. Til støtte for planlægningen af nye linier og linieomlægninger gennemføres for tiden en række behovsanalyser, f.eks. kortlægger Helsingør Kommune og HT behovet for nye busforbindelser i kommunens landområder, specielt omkring Nygård, Gurte, Horserød, Saunte og Borsholm, bl.a. ved udsendelse af spørgeskemaer til husstandene. Der søges også adskillige steder at samordne den ret betydelige skolebuskørsel, som finder sted specielt i de spredt bebyggede områder, og den kollektive trafikbetjening – som eksempler på dette kan nævnes, at skolebusserne i Helsingør-området og skolebusserne til og fra Fredensborg og Asminderød skoler fr.o.m. 1. december ikke længere udelukkende er forbeholdt skoleelever.

Den bestående aftale om fælleskort DSB/HT er indgået fra april 1975 og ét år frem. Det forventes, at aftalen forlænges ud over dette tidspunkt, eventuelt frem til køreplansskiftet sommeren 1977. Fælleskort-ordningen har vist sig at være en betydelig større succes end ventet ved ordningens indførelse. Der var forventet et totalt tab for DSB og HT på i alt ca. 17 mio. kr., men det ser imidlertid ud til, at salget bliver så stort, at der intet tab bliver.

DSB og HT har nedsat en arbejdsgruppe, der beskæftiger sig med »Omstigningsforhold mellem tog og busser i hovedstadsområdet«, med det formål at forbedre orienteringen for publikum i form af skilte og henvisninger.

I oktober kvartal er der sket følgende ændringer i vognparken:

Der er **tilgået** driften **16 stk. serie V N-busser**: 639, 640 (D 2, Helsingør), 641-648 (D 4), 649-654 (D 2 Hørsholm) samt **5 stk. serie V (by)busser**: 655-659 (D 1). Der er **udrangeret (hensat)** 24 busser: 2-4, 13, 14, 960, 961 (D 3), 4867, 4874, 4931, 4941 (D 2) og 4869, 4932, 4933, 4935-4939, 4942, 4980, 4982, 4984, 4985 (D 4). **Vognparken omfatter herefter pr. 31. december 1975: 982 busser.** (Det kan forventes at en række serie I-busser og »afviger-typer« (1957-1959 (AB) og 2063-2065 (NESA)), tilhørende D 1, udrangeres i den nærmeste fremtid).

Serie V (by)busserne (jvf. afsnit »Busser i ordre« i oversigten over HT-vognparken (»Jernbanen«, bilag til nr. 7-8/75), der kun omfatter vogne til leverance i finansåret 1975/76) vil efter de foreliggende planer blive fordelt til D 1-serviceanlæggene således: **Valby**: 655-665, **Ørnevej**: 666-671, 673, 674, **Artillerivej**: 675-677, **Irlandsvej**: 678-885, **Husum**: 686-692 og **Ryvangen**: 693-698. (I forbindelse hermed overførtes syv serie III-busser fra Husum til Artillerivej og seks serie III-busser fra Ryvangen til Valby for at tilsi- kre den procentvise fordeling af bustyperne mellem serviceanlæggene).

1976/1977-års leverance omfatter 21 stk. nærtrafikbusser og 3 stk. landevejsbusser (Volvo), der leveres af Aabenraa Karosserifabrik A/S samt 86 stk. bybusser (serie VI – Leyland) og 10 stk. ledbusser (Leyland-Saurer), der leveres af Leyland-DAB A/S, Silkeborg.

Serie VI-prototypen (nr. 712) er sat i drift på linie 16. Serien (712-797) ventes fordelt med 52 vogne til D 1, 1 vogn til D 2, Helsingør, 31 vogne til D 3, Gladsaxe og 2 vogne til D 3, Lyngby.

HT har i december indhentet tilbud på 170 busser til levering i 1977/78.

270 nye mobile radiotelefoner vil blive leveret i 1976 for installation i busser i D 1. Leverandør er som ved tidligere tilsvarende anlæg til KS: Storno A/S.

De første bus-radiotelefoner blev leveret i foråret 1972. Det drejede sig om 50 mobile enheder. Herved opnåede man, at der fra KS's trafikcentral, som dengang var placeret i Gothersgade, opnåedes løbende kontakt med et tilsvarende antal busser. Systemet, som kører i UHF-området, udvidedes i 1974 med endnu 75 anlæg. Fra starten har systemet budt på selektivt opkald, dvs. at trafiklederen på Trafikcentralen, der nu har domicil i det nye busanlæg på Artillerivej på Amager, kan kontakte en bestemt bus uden at forstyrre de øvrige chauffører, ligesom han kan kalde en bestemt gruppe af busser. Medens systemet hidtil har klaret sig med én kanal, således at decideret samtale kun har kunnet føres med én bus ad gangen, følger der med de 270 nye enheder en udbygning af systemet til fire kanaler – og altså med hovedstation i Trafikcentralen på Artillerivej. Trafikcentralen kan f.eks. underrette chaufførerne – hvis trafikken et sted på ruten er brudt sammen – således, at de i tide omdirigeres ad en gunstigere rute. Også passagererne nyder godt af radio-

telefon-systemet. Sker der havari på en bus, kan en ny omgående dirigeres til stedet, ligesom en ekstrabus kan sættes ind på ruter, hvor der viser sig at være passagerophobning ved stoppestederne. Trafikcentralen kan også henvende sig direkte til bussens passagerer via de indbyggede højttalere – f.eks. for at give besked om driftsforstyrrelser. På den måde aflastes chaufføren, som så ikke behøver at give egen forklaring i bussens højttaler, men kan koncentrere sig om kørslen og billetteringen.



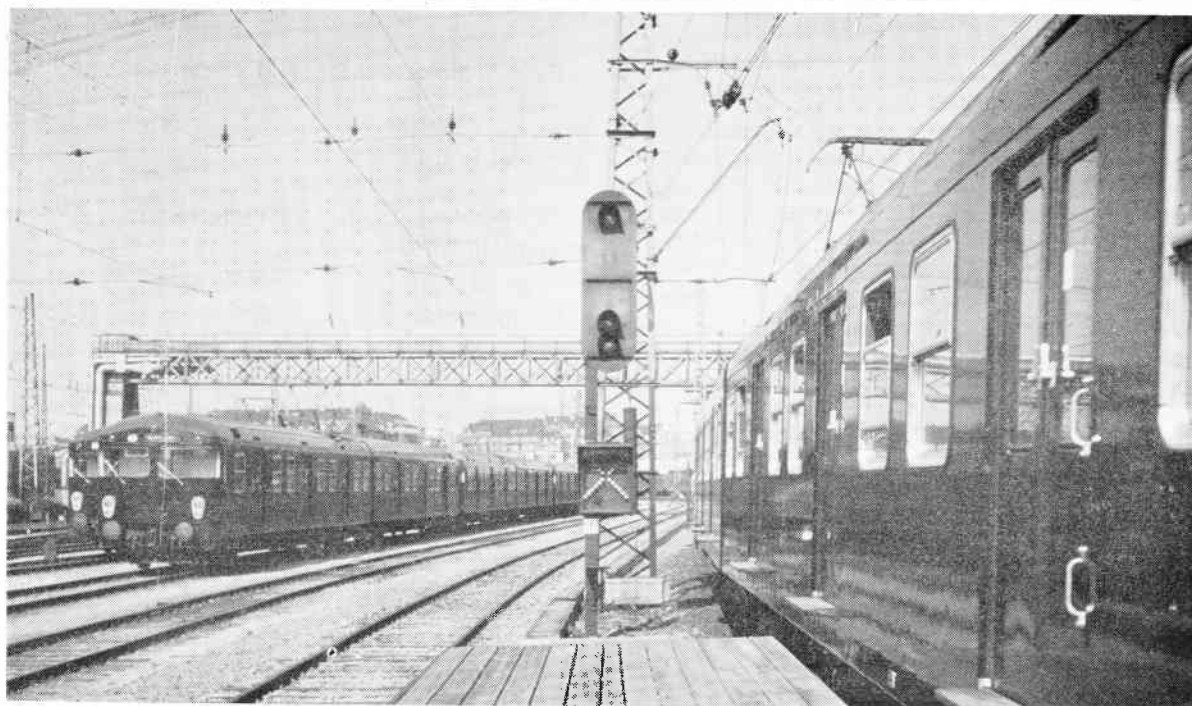
NB. Et medlem har i brev påpeget, at han har iagttaget busser (serie I) på linie 84 med andre vognnumre end de, der står opført på HT-vognpark-oversigten (bilaget til »Jernbanen«, nr. 7-8/75) som tilhørende D 2: 234 og 246. Det er rigtigt, idet disse to busser, der udfører ekstrakørsel mellem Nørreport og Lyngby/Holte (og er »hjemmehørende« på busopstillingspladsen Lyngby vest (DSB-stationsområdet)) indgår i Ryvangen serviceanlægs vedligeholdelsesturnus, idet serviceanlægget i Hørsholm (Kokkedal industripark) af reservedelsmæssige årsager ikke kan vedligeholde Leyland-motorer – under disse to bussers ophold i »Ryvangen« udlånes serie I-busser af D 1-beholdningen. Den iagttagne serie II-bus (nr. 470) i Helsingør er udlånt fra Valby serviceanlæg og er fortrinsvis reserve for de to serie V N-busser, der betjener linie 340 (Helsingør-Gilleleje). Den på linie 159 iagttagne bus nr. 3042 fra D 3, Gladsaxe er udlejet til »Therkildsens Rutebiler A/S«.



»HT« redigeres af Erik B. Jonsen.



KONGELIG HOFLEVERANDØR



moderne
jernbaner
moderne
signalanlæg

DSI leverer materiellet til S-banens nye sikrings-, linieblok-, fjernstyrings- og hkt-anlæg, samt styrevogns- og loko-udrustninger til DSB's rullende materiel

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

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