



jernbanen

5

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

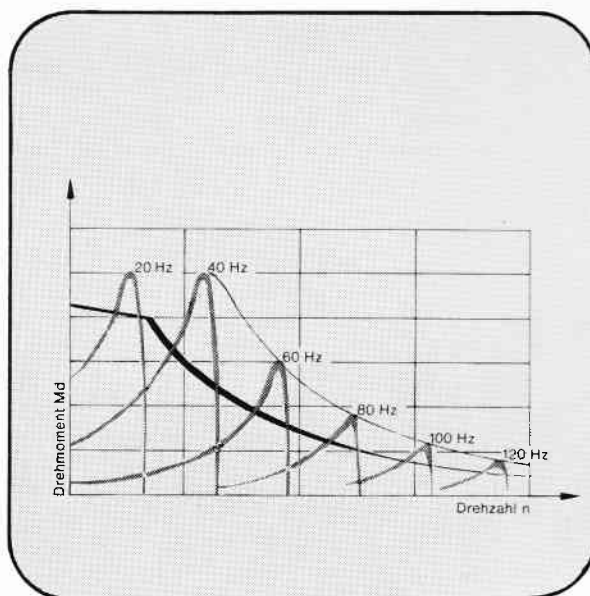
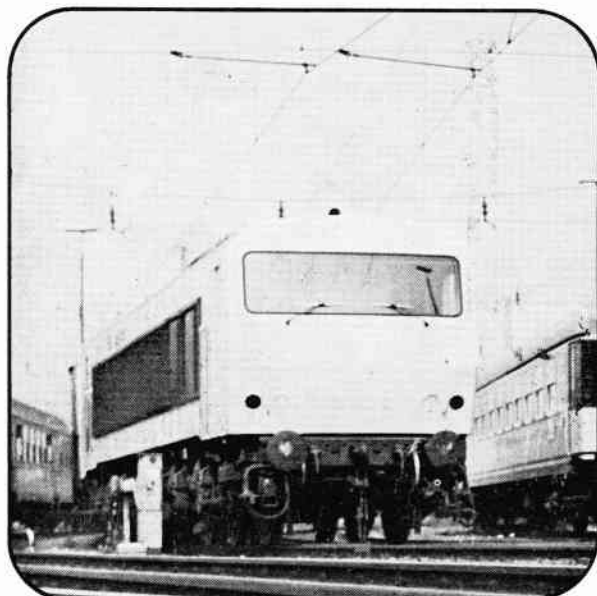
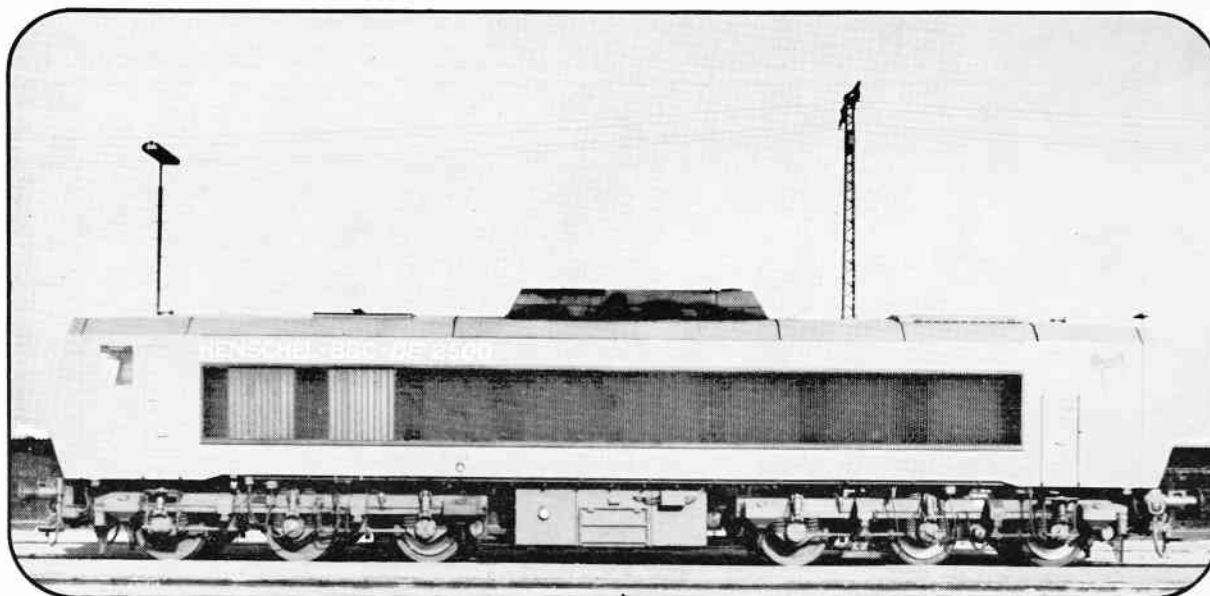
16. ÅRGANG

OKTOBER 1976

KR. 10,00



Grønt lys for ny lokomotivgeneration med asynkrone banemotorer.

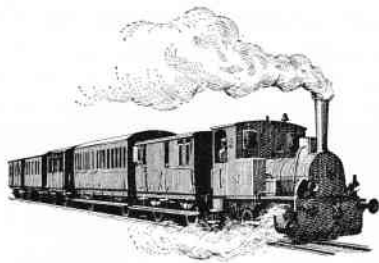


Den asynkrone kortslutningsmotor er med sin enkle og robuste konstruktion særdeles velegnet til banedrift. Det af BBC udviklede statiske frekvens- og spændingsreguleringsudstyr er den nødvendige forudsætning for, at banemotorerne altid arbejder i et stabilt og økonomisk optimalt punkt på Md/n-kurven.

Afd.: EH

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

BBC
BROWN BOVERI



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
Glæmosevej 12,
4340 Tølløse
Tlf. (03) 48 53 83

Redaktionskomité:

Bent Jacobsen
Erik B. Jonsen
Finn Beyer Paulsen
Ole-Chr. M. Plum
Birger Wilcke

Annonceekspedition:

Klosterstræde 23, 1157 København K.
Tlf. (01) 12 62 45

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

Forsidebilledet:

Lørdag den 25. september 1976 – præcis kl. 11.29 ankom indvielsestoget til Hundige station (spor 4) – og kl. 11.48 kunne Hendes Majestæt Dronning Margrethe II erklære Køgebugtbanens forlængelse fra Vallensbæk til Hundige for åbnet. Foto: N. E. Jensen.

16. årgang

Oktober 1976

Nr. 5

Hr. Generaldirektør

Egentlig kan jeg slet ikke bringe over mit hjerte at skrive til Dem, det er der så mange, der gør. I nogle hektiske septemberdage skrev en skrækelig masse mennesker til Dem. De var så letsindig at gøre, hvad vor trafikminister bad Dem om – at spare 70 millioner kroner. Det havde De et forslag til, og det startede en flod af læserbreve. Efter læserbrevene at domme var De personlig ansvarlig for den bebudede servicenedskæring, det må have været svært at bære. Det skortede ikke på råd om, hvad De skulle have gjort. Det gode råd om at nedlægge DSBs designafdeling manglede heller ikke blandt læserbrevene. På den konto er der altså 70 millioner at hente, kom så ikke og sig, at vi danskere ikke har sans for proportionerne. Der var også en kvindelig korsridder, der skrev til Dem – eller snarere om Dem: »Uden sans for historiske værdier fortsætter generaldirektør Hjelt imidlertid sit private korstog for at indføre republikken ved at overmale alle statsbanernes kronesympoler. Også det stolte vingehjul ofres til fordel for ganske fantasiløs bemaling med bogstaverne DSB. Har generaldirektøren i øvrigt ret til egenrådigt at udlette monarkiets symbol? Er det ikke statens jernbaner, og har staten Danmark ikke gennem 1000 år været et monarki, selv om jernbanerne kun har gjort de sidste 100 år med«.

Vi kommer nu til mit budskab til Dem. Nu, hvor det ser ud til, at den sunde fornuft sejrer, når det drejer sig om spareplaner, må jeg bede om, at De ikke lader Dem løbe over ende, når det drejer sig om design. Det har da været svært for mange af Deres virksomheds venner (og Deres medarbejdere) at sige farvel til vingehjulet. Endnu flere er til gengæld klar over, at en del af virksomhedens succes skyldes nye farver, form og skrift. Selv vor kvindelige korsridder ovenfor, der hængte Dem ud for en anti-royalistisk holdning, må vel indrømme, at de røde vogne og lokomotiver pynter i landskabet. Og nu tør jeg næsten slet ikke at fortsætte – **hvis vognene og lokomotiverne er røde.** Originalitet forpligter, det er ikke nok at nedfælde ideerne i en »manual«. Det hele ser lidt miserabelt ud lige nu: Alt for mange lokomotiver uden (endda brun) maling, uden de »fantasiløse« bogstaver DSB – og bleggrøde vogne med afvaskede påskrifter. Der var en linie i skiltningen på stationerne – i begyndelsen – den er så småt ved at gå i opløsning.

Må jeg derfor foreslå Dem på dage, hvor De er træt af læserbreve, at gå ud og bringe budskabet til rette vedkommende: **Originalitet forpligter – også i sparetider.** **ebj.**

RANDIS BØRNETØJ

Torvegade 7 . Saksøbing . Tlf. (03) 89 57 56

Det store udvalg –
de fornuftige priser

FISKEBØRSEN

v/ Axel Lind

Vesterbrogade 14 – Maribo

Telefon (03) 88 21 38

Alt i årstidens friske fisk og vildt

Varene bringes gerne



JOHN JEPSEN

Haakonsens Eftf.
AUT. GAS- & VANDMESTER

Østergade 23
4930 Maribo

FJERNVARME – CENTRALVARME

OLIEFYR – SMEDEARBEJDE

Tlf. (03) 88 06 99



Skørringevej 13 – Øster Skørringe

Telefon (03) 90 80 45

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper
Brugskunst til udsmykning af hjemmet

HØGH HANSEN SPECIALOPTIK

Optometrist

Nygade 34 – Nakskov

Telefon (03) 92 19 17

Nye trafik-platter

fra BING & GRØNDAHL



Første Omnibusplatte nr. 302
»MAYBAC«-bussen på Kongens Nytorv **kr. 59,-**
Ny sporvognsplatte nr. 6
Bogie-vognen, Lin. 1, på Rådhuspladsen **kr. 59,-**
Vi kan endnu levere de 5 Københavnerplatter samt
4 fra Århus og 4 fra Odense.



DSB.s jubilæumsplatte
fra 1972

»ODIN
FOR FULD
DAMP«

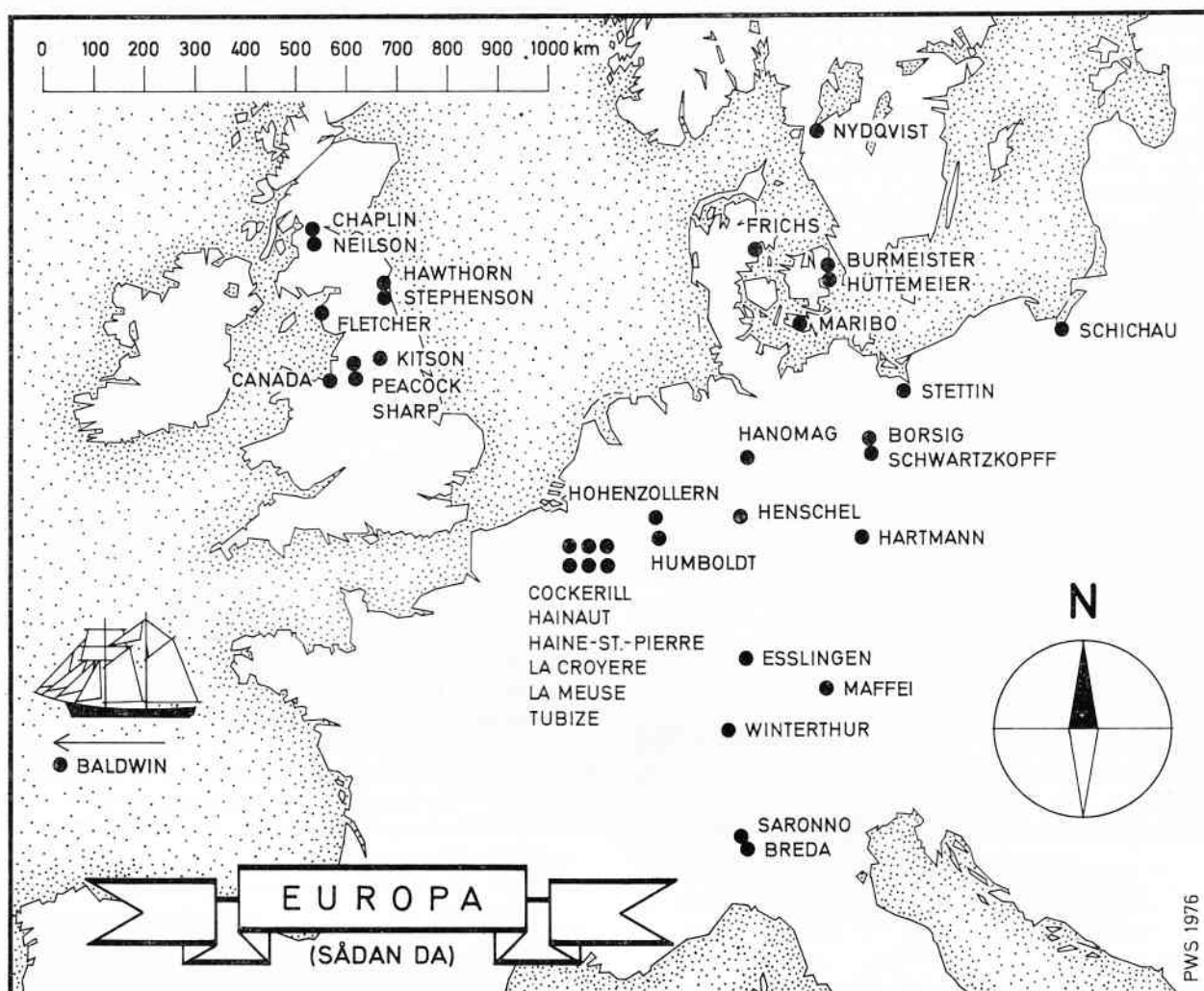
kr. 75,-

SKOTSMAN Jensen

Frederikssundsvej 323-325 – 2700 Brønshøj Kbh.
Telefon (01) 60 20 01 el. (01) 28 92 48

Men hvor kom de så egentlig fra?

Af Povl Wind Skadhauge



På dette noget specielle kort er markeret beliggenheden af de fabrikker, hvorfra DSB fik sine damplokomotiver. På grund af det lille mål kan den helt nøjagtige placering ikke angives, hvor to eller flere fabrikker ligger nær hinanden, og for de seks belgiske fabrikker er det derfor valgt at vise placeringen rent skematisk. Landegrænserne er med forsæt ikke indtegnet; de har undergættet ret så mange forandringer i løbet af »jernbanens århundrede«.

Indledning

Den engelske journalist og forfatter C. Hamilton Ellis har især skrevet og redigeret mange bøger om jernbaner. En af dem er RAILWAYS med undertitlen A Pictorial History of the first 150 Years. Den udkom i London sidst i 1950-erne og blev genudgivet af et amerikansk forlag i 1974.

Bogen indeholder 408 billeder fra skiftende tider og steder. Danmark er repræsenteret med et enkelt foto. Det forestiller K 517 på Københavns Hovedbanegård i 1929 og er beklageligt nok et af de ringere billeder i bogen. Men værre er det, at det i billedteksten hedder: »The German-built engine, like all of Danish State...«. Hvordan kan en kapacitet som Hamilton Ellis skrive, at alle danske statsbanelokomotiver er tyskbyggede?

For en dansk jernbaneinteresseret står det vel uden videre klart, at påstanden hverken var gyldig i 1929 eller på noget andet tidspunkt i damplokomotivets danske epoke. Man samtidig dukker så spørgsmålet op om, hvordan det faktisk forholdt sig. Hvor kom de så egentlig fra? Fra hvor mange lande, fra hvor mange fabrikker og i hvilke antal? – Og hvad kan evt. have ført englænderen på vildspor? Disse og flere lignende problemer blev anledningen til en lille statistisk undersøgelse, hvis resultat vises her, anskueliggjort i tabel- og diagramform.

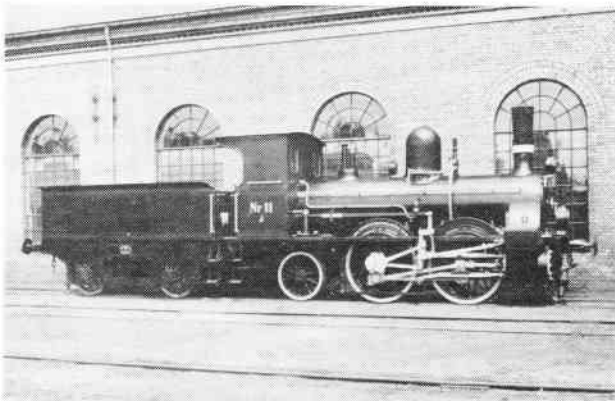
Grundlag og forudsætninger

Undersøgelsens grundmateriale er de af J. Steffensen, G. Wienecke og A. Gregersen udarbejdede tabeller over DSB damplokomotiver, og DSB er opfattet i samme brede

forstand som i disse (d.v.s. såvel det samlede system fra 1892 og fremefter som de oprindelige private eller statslige baner, der indgik i systemet).

Men for at opnå nogen forenkling er der med en vis ret set bort fra de i alt 24 maskiner, der tilgik DSB ved overtagelsen af KSB i 1948 og de fynske baner i 1949. Endvidere er de i en periode under 1. verdenskrig af TKVJ lejede 4 maskiner (litra V hos DSB) holdt udenfor, og det samme gælder det oprindeligt tjekkiske lokomotiv, der efter 1945 blev benyttet som fast togforvarmingskedel i Korsør. De opregnede udeladelser angår kun et par procent af totaltallet og betyder intet afgørende for helhedsbilledet.

Tilbage bliver 975 damplokomotiver, som er medtaget i de tre skemaer. I de tilfælde, hvor ramme, kedel og/eller tender til samme maskine stammer fra forskellige fabrikker, er der i alle sammenhæng kun regnet med rammen, idet denne er betragtet som den konstituerende del af lokomotivet, og reserve-rammer er ikke medtaget.



J nr. 11, bygget hos Nydquistst og Holm i 1888.

Forkortelser

I skema 1 og på kortet er benyttet følgende forkortelser, der hovedsagelig er de samme, som er brugt af Stefensen, Wienecke og Gregersen.

● BELGIEN

Cockerill = Société Anonyme John Cockerill, Seraring.
Hainaut = Usines Métallurgiques de Hainaut, Division Ateliers, Couillet.

Haine-St.-Pierre = Forges, Usines et Fonderies, Société Anonyme, Haine-Saint-Pierre.

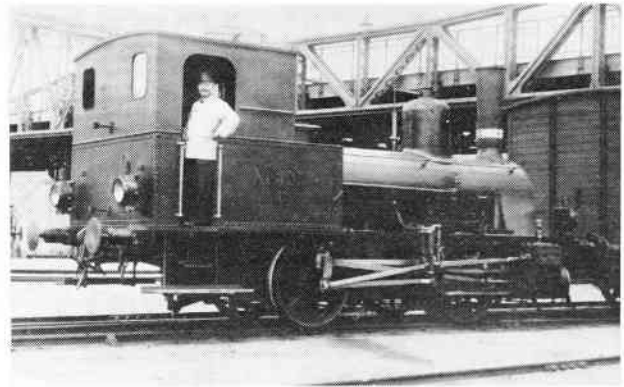
La Croyère = Société Anonyme Anglo-Franco-Belge des Ateliers de Construction de Matériel de Chemin de Fer de la Croyère-Seneffe et Godarville, La Croyère.

La Meuse = Société des Ateliers de Construction de la Meuse, Schlessin-Liège.

Tubize = Les Ateliers Métallurgiques S. A., Nivelles, Ateliers de Tubize.

● DANMARK

Burmeister = Burmeister og Wain's Maskin- og Skibsbyggeri A/S, København.



Hs 375, bygget hos Hartmann i 1893.

Frichs = A/S Frichs' Maskinfabrik og Kedelsmedie, Århus.

Hüttemeier = A/S Smith, Mygind og Hüttemeier, København.

Maribo = A/S »Vulcan«, C. F. Kiehn, Maribo.

● ITALIEN

Breda = indtil 1900: Ing. Ernesto Breda & Co., Milano.
Efter 1900: Società Italiana Ernesto Breda per costruzioni meccaniche.

Saronno = Costruzioni Meccaniche Saronno, Filiale della Maschinenfabrik Esslingen, Germania, Saronno.

● SCHWEIZ

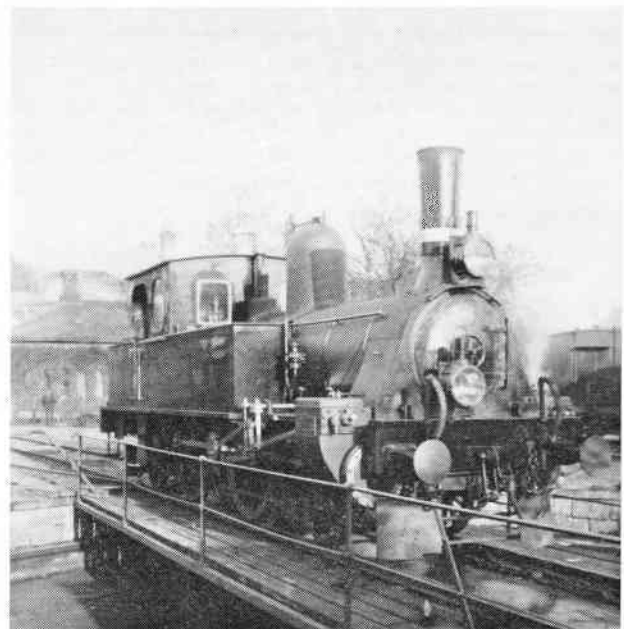
Winterthur = Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik »Winterthur«, Winterthur.

● STORBRIANNIEN (E = ENGLAND, S = SKOTLAND)

Canda = Canada Works, Birkenhead (E).

Chaplin = Alex. Chaplin & Co., Cranstonhill Engine Works, Glasgow (S).

Fletcher = Fletcher, Jennings & Co. Lowca Works, Whitehaven (E).



O 301, bygget hos Borsig i 1896.

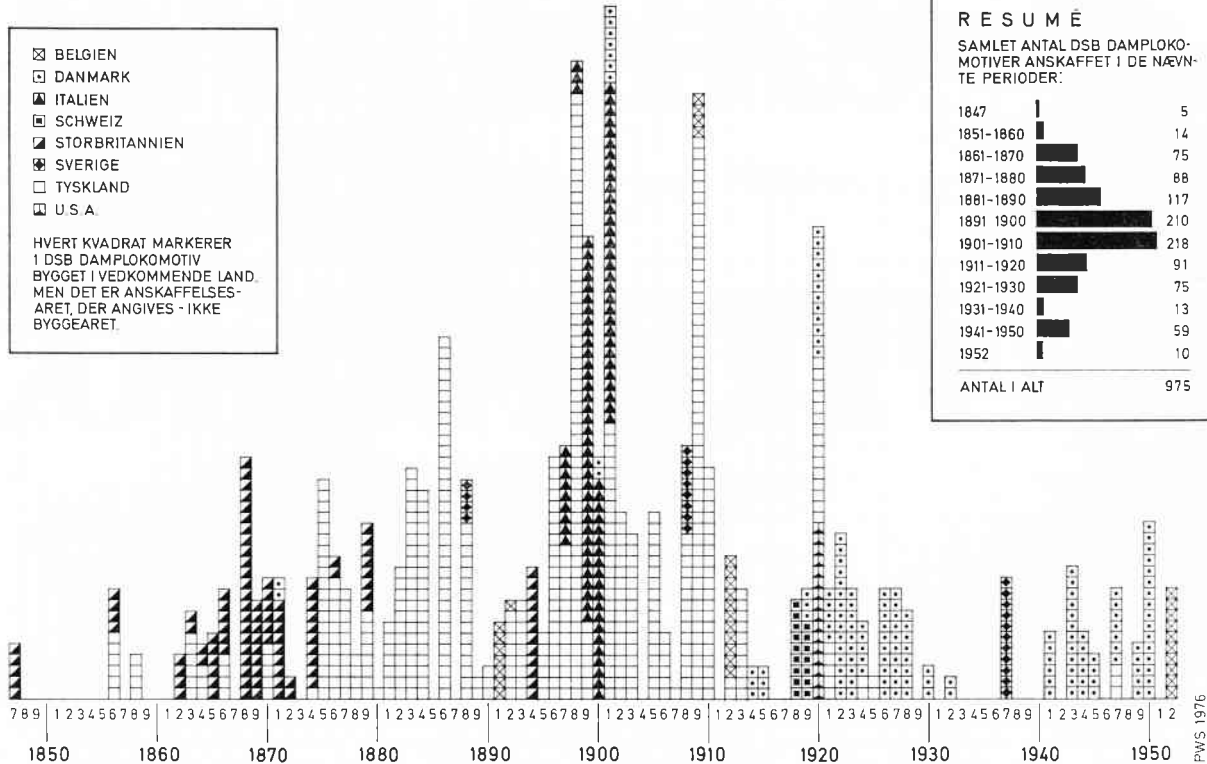
DSB DAMP SKEMA 2. ANSKAFFELSER

☒ BELGIEN
 □ DANMARK
 ▴ ITALIEN
 ▣ SCHWEIZ
 ▤ STORBRITANNIEN
 ⊠ SVERIGE
 □ TYSKLAND
 □ U.S.A.
 HVERT KVADRAT MARKERER
 1 DSB DAMPLOKOTIV
 BYGGET I VEDKOMMENDE LAND.
 MEN DET ER ANSKAFFESES-
 ÅRET, DER ANGIVES - IKKE
 BYGGEÅRET.

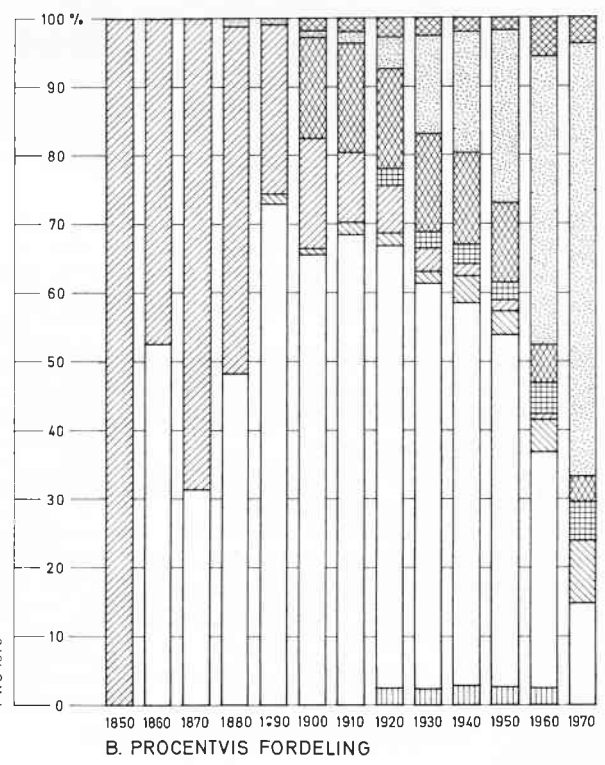
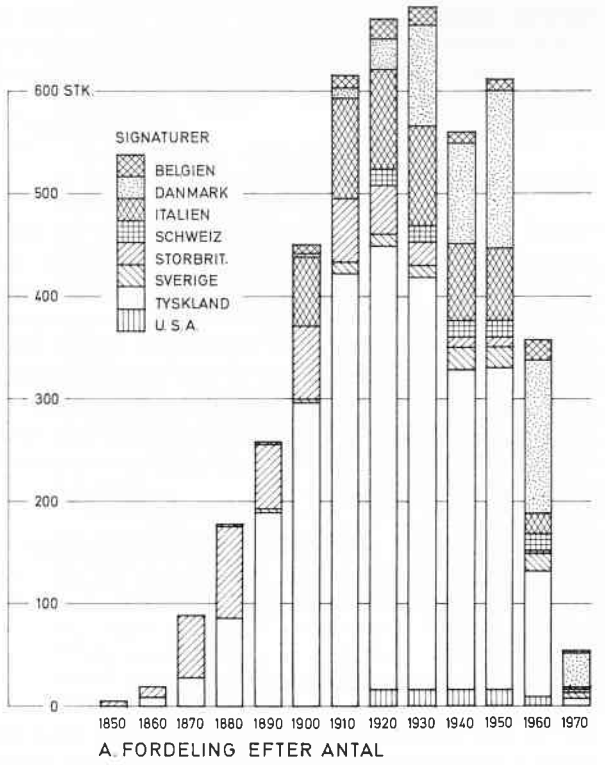
RESUMÉ

SAMLET ANTAL DSB DAMPLOKOTIVER ANSKAFFET I DE NÆVNTTE PERIODER:

1847	5
1851-1860	14
1861-1870	75
1871-1880	88
1881-1890	117
1891-1900	210
1901-1910	218
1911-1920	91
1921-1930	75
1931-1940	13
1941-1950	59
1952	10
ANTAL I ALT	975



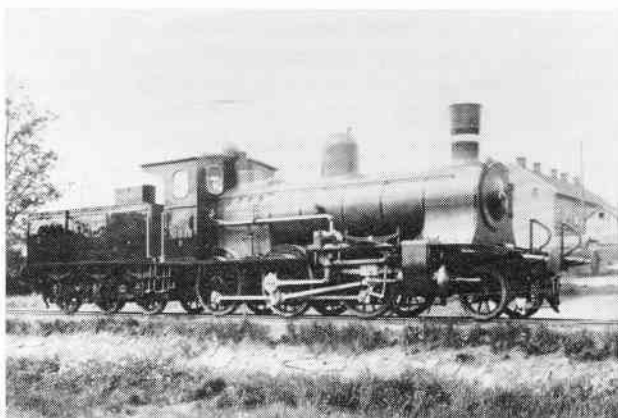
DSB DAMP SKEMA 3. LOKOTIVBESTANDENS UDVIKLING



på en gang og eksisterede ikke alle samtidigt. Dette er der søgt at råde bod på i skemaerne 2 og 3.

Skema 2 giver et billede af anskaffelsespolitikken, geografisk set. Det er muligt år for år at se, hvor mange lokomotiver der blev leveret fra hvilke lande. Det første kvarte århundrede efter 1847 kendetegnes ved flest leverancer fra Storbritannien, selvom tendensen ikke er alt for klar. Men fra 1875 og frem til 1. verdenskrig blev tyske leverancer dominerende, og da omtrent 2/3 af alle DSB damplokomotiver kom til i denne vækstperiode (jf. resumeet til højre i skema 2), blev så mange altså tyskbyggede. Efter 1914 gik det efterhånden sådan, at de fleste nye DSB damplokomotiver blev bygget i Danmark, hos Frichs i Århus. Dog blev der også anskaffet fra anden side, endda så sent som i 1952.

Man lægger mærke til, at anskaffelsen af damplokomotiver næsten var gået i stå i 1930-erne. Motoriseringen var i fuld gang, og fra disse år stammer kun de første 5 Q-maskiner. Endvidere købtes de 11 brugte svenske maskiner, som herhjemme fik litra E (ved SJ litra F), men der er vel rimelig grund til at antage, at de først og fremmest blev købt, fordi lejligheden bød sig, og tilbudet var favorabelt?

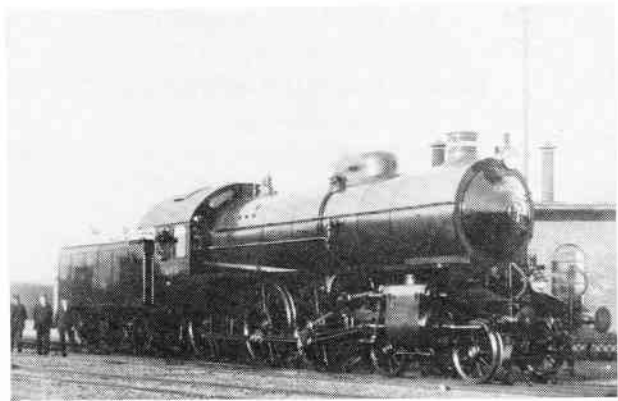


D840, bygget hos Nydquist og Holm i 1908.

(Når det tages i betragtning, hvor mange lokomotiver, der i »den store tid« anskaffedes i Tyskland, kan det for resten undre, at DSB ikke som visse andre europæiske jernbaneforvaltninger bare i nogen grad forsøgte sig med gennemprøvede preussiske lokomotivkonstruktioner. DSB var (og er) jo ikke noget overvældende stort jernbaneforetagende, målt med international målestok. Var det udslag af national eller personlig selvhævdelsestrang, eller var der saglige tekniske eller økonomiske grunde til selv at udvikle, henholdsvis lade konstruere, særlige danske damplokomotivtyper? Dette spørgsmål må gerne opfattes som en provokation til læsere, der evt. ved noget om denne sag, om at gribe pennen.)

Howdan blev så helhedsbilledet?

I skema 3 vises det, hvordan lokomotivbestanden efterhånden udviklede sig, når der foruden anskaffelserne tages hensyn til udrangeringerne. For god ordens skyld må det bemærkes, at angivelserne gælder forholdene ved



R 935, bygget hos Borsig i 1912.

udgangen af de pågældende år, og at Nordens Järnvägar 1970 (udgivet af Frank Stenvall) har tjent som kildemateriale vedr. 1970.

Det er iøjnefaldende, at engelsk, tysk og dansk flertal afløser hinanden i samme rækkefølge som i skema 2, men forsinket i forhold hertil. Det falder ligeledes i øjnene, at de tyskbyggede maskiner udgjorde over 50 pct. i 8 ud af de 13 år, for hvilke der er gjort status. Og når man tænker på, at DSB's damplokomotiver i så mange henseender lignede tyske maskiner (for en englænder at se måske endda med skorstenen som eneste afvigelse., har man måske allerede en slags forklaring på den forkerte påstand, som blev årsag til nærværende artikel. Men det er i denne forbindelse ganske sjovt at huske, hvad der også ses i skema 3, at britiskbyggede lokomotiver fandtes hos DSB fra begyndelsen og indtil få år før damptidens ophør.

DSB byggede aldrig selv nye maskiner, men ombyggede på sine værksteder i tidens løb en del damplokomotiver så radikalt, at man næsten kan tale om lokomotivfabrikken DSB. Den egentlige danske lokomotivfabrikation fandt dog sted på private maskinfabrikker, og herom kan man f.eks. læse Sv. Aa. Andersens artikel: »Dansk Lokomotivbygning« i Jernbanen nr. 6/1974.

*Skønhed, som
De ikke aner,
findes langs
private baner*

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen
Bandholm - (03) 88 80 94

AUTOGÅRDEN ØSTER SKØRRINGE

v/ Erling Hansen
Toftevej 5 - Telefon (03) 90 80 77

Spec.: Ældre VW-vogne
1. kl. reparationsværksted

Når De besøger Vrads Sande Jernbanen så husk

Veteranbanens Restauration

Vrads Station - Tlf. (05) 75 62 20

Det gode spisested med de fornuftige priser

Selskaber modtages indtil 100 kuverter

Velkommen hos Bodil og Werner Schmidt

EJGIL OLSEN

Tømrer- og Snedkermester

Mimosevej 6 - Søllested - Tlf. (03) 94 15 35

Alt bygningsarbejde udføres

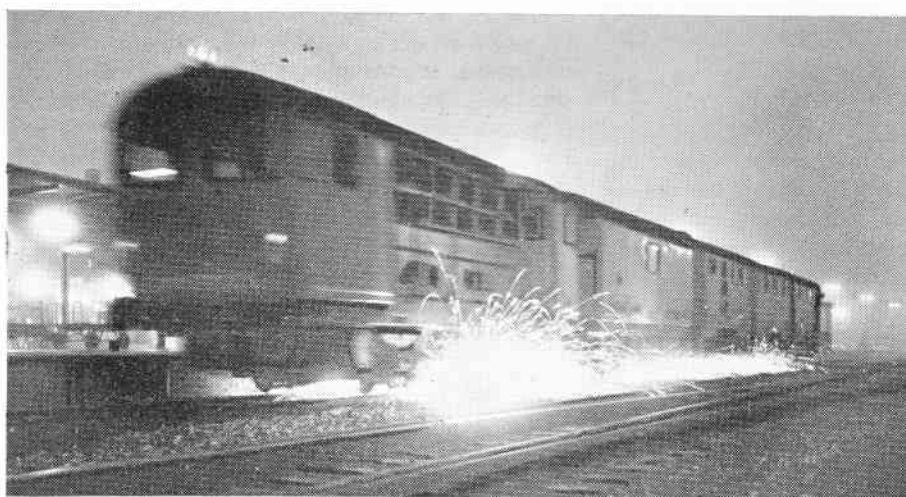
Nyt såvel som reparationer

DANSK LANDBRUGS ANDELS MASKININDKØB

Skibevej 2 - 4930 Maribo
Tlf. (03) 88 06 33

Speno International S. A.

GENEVE



Repræsentant i Norden:

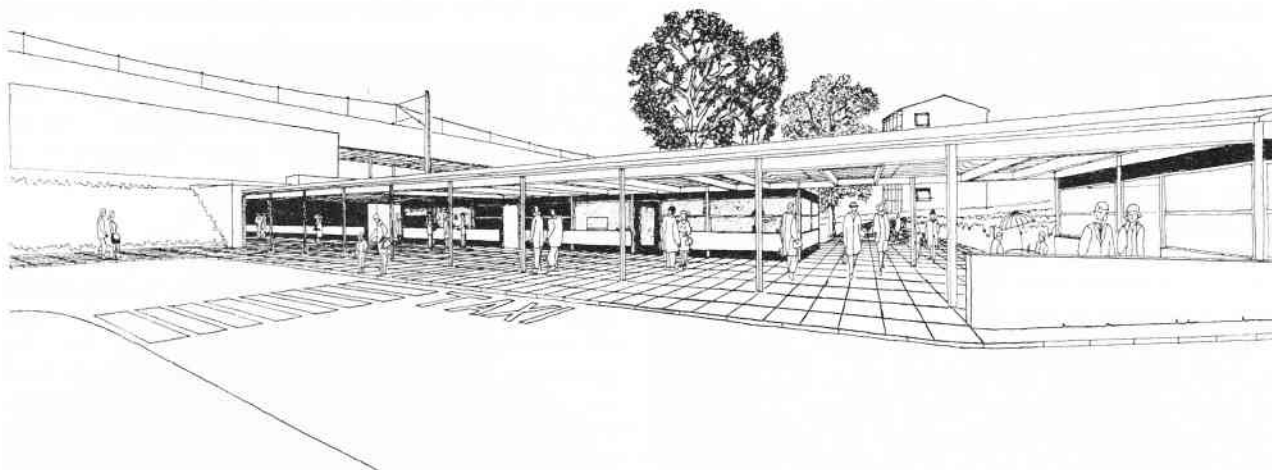
slibetog RR325

SOPHUS BERENDSEN A/S

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



De nye S-bane stationer



Værlose station set fra trafikpladsen. Tegningen viser nogle af de karakteristiske elementer i bygningsprojektet, som er beskrevet i teksten.

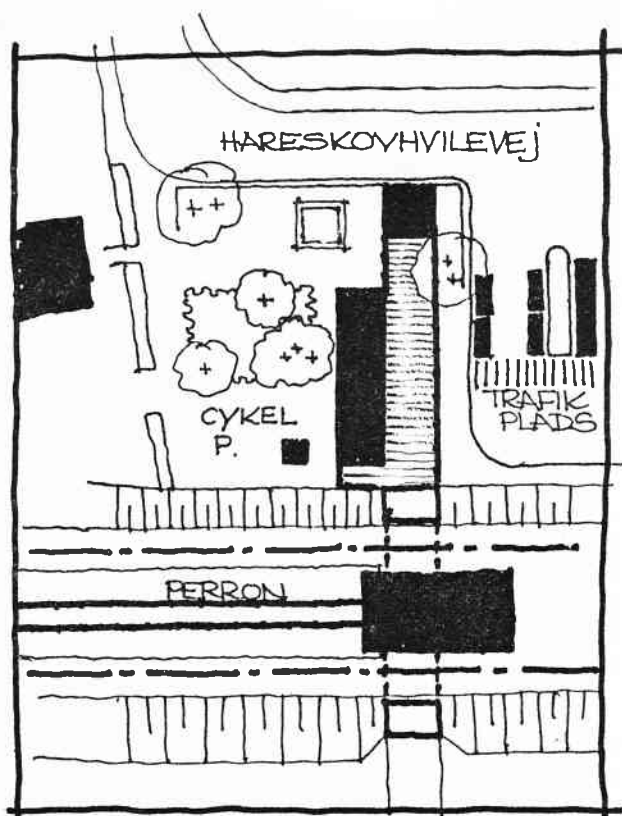
Af Jan Koed

Udbygningen af de københavnske S-baner skrider planmæssigt frem. På Hareskovbanen er man i fuld gang med at fuldføre de manglende stationsanlæg, således at banen kan tages i brug som fuldt udbygget S-bane den 25. september 1977. Ombygningen af banen til eldrift har som bekendt stået på i mange år, derfor står man i dag med stationsanlæg, der varierer temmelig meget i alder og udformning.

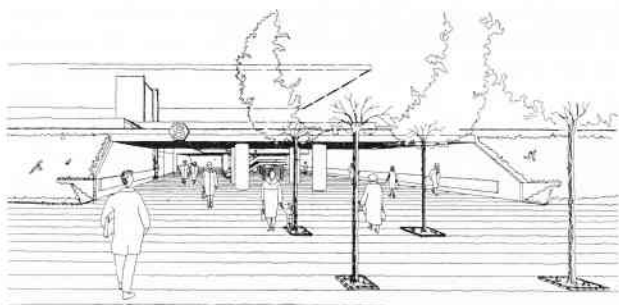
Dette har medført, at DSBs nye standard for stationer, der i 1975 blev lanceret under betegnelsen DSB plan 1990, Bygningsprojektet (se DSB bladet, nr. 5/1975), kun delvis kan realiseres på denne bane. Ideen i planen er i korthed den, at stationen ikke længere skal være et fastlåst bygningskompleks, men snarere en åben struktur af bygningselementer, som i et modulsystem muliggør en smidig tilpasning af stationsanlægget til skiftende behov. Den åbne struktur skal indbyde til, at passagerer og andre med ærinde på eller ved stationen uforpligtende kan »sive« gennem anlægget. En vigtig forudsætning har været, at passagererne skal være beskyttet mod vejrliget ved skift af transportmiddel. Derfor er en af hovedideerne i projektet et stort tag, som overdækker såvel selve bygningsmodulerne som forplads og adgang til perronen. På selve perronen opstilles 3 m brede baldakintage i hele togets længde, dog kun hvor perronbredden ikke er under 7,5 m.

Farum bliver den første station, som helt og fuldt bliver opført efter de nye principper. Stationen og bygningsprojektet er nærmere beskrevet i DSB bladet, nr. 3/1976. På Hareskovbanens øvrige stationer er man nødsaget til at tillempe principperne til de allerede eksisterende bygningsanlæg. På Værlose station er det dog lykkedes i temmelig vid udstrækning at opfylde projektets intentioner. På perspektiven af Værlose station ses de væsentligste elementer. Den omlagte hovedsti fra Bymidten går

igennem stationen som en overdækket gang, hvor man undervejs passerer minibar, butik, billetsalg med publikumskontor og toiletter. Et vigtigt visuelt element er en bred rød fenderliste, som skal sammenkæde de forskellige bygningselementer og lede passagererne gennem stationen.



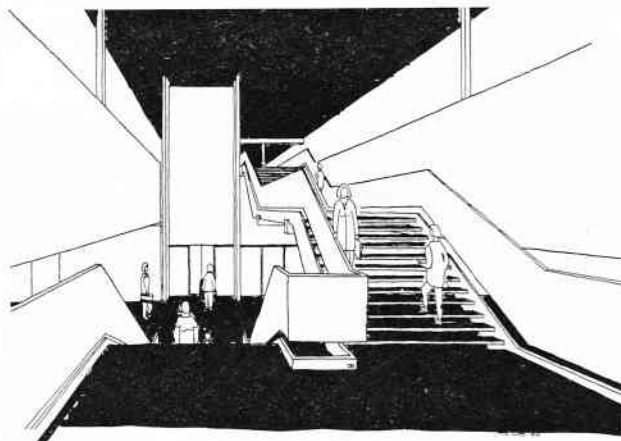
Plan af Værlose station. Stien fra Bymidten fører gennem stationsanlægget og fortsætter på den anden side af banedæmningen. På det indrammede skraverede område er stien overdækket.



Karlslunde station, perspektiv af gangtunnel og adgangsforhold.

På de helt nye strækninger, som f.eks. Køgebugtbanen syd for Hundige, har man generelt bedre muligheder for at kæde stationsanlæg og byplan naturligt sammen. På disse stationer bliver perrontunnelen og kommunens cykelsti slået sammen til en 21 m bred åbning i banedæmningen. Derved undgås de smalle og mørke perrontunneller, som andre steder temmelig brutalt skærer bydelene over. Anlægget består af to parallelle broer, hvorimellem

en let trappe og en elevator fører op til perronen. Stationsbygning og trafikplads placeres i nærheden, og hele anlægget indgår som en naturlig del af byplanen. I første omgang er tunneler under udførelse på Greve, Karlslunde og Solrød stationer til ibrugtagning september 1979.



Adgangstrappen mellem gangtunnel og perron på Karlslunde station. Man ser, hvorledes tidligere tiders indelukkede og mørke trapperum her afløses af et åbent trappeforløb i det store adgangsrum.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 8 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra MU 8519-8526 og 8 stk. elektriske mellemvogne, litra FU 8019-8026.

8 stk. damplokomotiver er udrangeret: E 966, 978, 999 - F 441, 653 - H 800 - N 207 - S 740 (litra H og N er hermed udgået af »driftsmateriellet«).

2 stk. diesel-hydrauliske motorlokomotiver, MH 360 og 388, 11 stk. elektiske motorvogne, MM 764, 767, 768, 770, 772, 775, 778, 779, 790, 797, 811 og 13 stk. styrevogne (for elektriske motorvogne), FS 935, 941, 964, 967, 968, 970, 972, 975, 978, 979, 990, 997, 7293 (sidstnævnte efter brand), er udrangeret.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 5 stk. personvogne (2 klasse), litra Bn 20-84 827 og 20-84 828, litra Bns 29-84 530 - 29-84 532 (Værkstedsområde Øst (København)) samt 43 stk. tjenestegodsvogne (selvtømmende ballastvogne), litra Fds 946 0 811 - 946 0 853. Fra Sverige er indkøbt (brugte) 3 stk. beholdervogne (privatejet: »Dansk Sojakagefabrik A/S«): 072 2 558 - 072 2 560.

I forbindelse med »deklassering« fra 1. til 2. klasse har Ah 17-21, 017, 019, 029 skiftet litra og nummer til Bah 27-21, 017, 019, 029.

Følgende 7 stk. personvogne er udrangeret: ABh 38-61 276 - CI 29-25, 531, 558, 562, 615 - CIs 29-27 716 - Buh 89-25 703; følgende 10 stk. rejsegods- og postvogne er udrangeret: Dah 92-28, 100, 102, 103, 106, 108, 109, 110 - Dk 6101, 6105 - Pa 90-28 014.

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



Pr. 30. juni 1976 bestod vognparken af:

960 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 3 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I april kvartal er der tilgået driften 5 vogne - og der er udrangeret 7 vogne.

113 stk. post- og rejsegodsvogne. I april kvartal er der udrangeret 10 vogne.

6266 stk. lukkede godsvogne. I april kvartal er sket en afgang på 6 vogne.

3046 stk. åbne godsvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 43 vogne - og en afgang på 51 vogne.



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 5. 1976

Foreningens generelle adresse:

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

Formand:

Politimester Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01 66) ORdrup 2209.

Kasserer:

Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 38 30
Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Lokomotivmester Preben Clausen
Ingeniør E. Hedetoft
Salgschef Erik B. Jonsen (næstformand),
Niels Christian Lind,
Politibetjent Finn Beyer Paulsen (sekretær),
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Georg Schmlidt
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/Sydjylland:

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
Junormedlemmer (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«
angivne postgironummer.

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt«
må være sekretariatet i hænde
senest mandag den 1. november.

Møder og udflugter:

Søndag den 14. november 1976: Studiebesøg hos HFHJ og HT.

Kl. 10.15 samling på Hundested St., hvorefter Hillerød Privatbaners nye moderne værkstedsbygning forevises. Kl. ca. 11.15 kørsel med HT-bus (nr. 5102 fra driftsområde Hillerød/Helsingør garage - den eneste bus i HT-vognparken med sorte nummerplader) via Frederiksværk (frokostophold) til busserviceanlæggene i Kokkedal (distrikt 2) og Gladsaxe (distrikt 3), hvor værksteder og det rullende materiel, der »føder« jernbanerne i Nordsjælland og Københavns nordlige omegn, forevises. Afslutning på Lyngby st. kl. 16.00-16.30 (deltagere fra Nordsjælland kan medfølge bussen tilbage til Hillerød st.).

Pris for deltagelse: Besøg kun i værkstedet i Hundested: Ingen afgift; for **buskørslen** Hundested-Frederiksværk-Kokkedal-Gladsaxe-Lyngby (evt. Hillerød) erlægges **kr. 15,-**.

Tilmelding for værkstedsbesøget er nødvendig; medlemmer, der ønsker at deltage i studiebesøgene i Kokkedal og Gladsaxe, må tilmelde sig **pr. brevkort til DJK's sekretariat, Nakskovvej 62 A, 2500 Valby, senest fredag den 5. november** (betaling i bussen).

Deltagerantallet er begrænset til 40 personer - ved »overtegning« underrettes de »seneste« bestillere. (Tilrejse (og evt. hjemrejse) til (fra) Hundested sker i deltagerens eget regi - S-tog fra København H. kl. 8.42 - HFHJ-tog fra Hillerød kl. 9.23).



Onsdag den 17. november 1976 kl. 19.30 i »Karnappen«, underetagen, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K.

Direktør J. Frandsen, Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane, vil fortælle om jernbanens historie og lidt om hvad fremtiden byder.



Søndag den 5. december 1976: Udflugt med OHJ nr. 5 på Odsherreds Jernbane.

Mens damplokomotivet OHJ nr. 5 besøger sine hjembaner, benytter vi lejligheden til en udflugt med lokomotivet på OHJ.

Planen for udflugten ser således ud:

København H.	afg. 9.04
Roskilde	afg. 9.31
Holbæk	ank. 10.03

Holbæk (særtog på OHJ)	-	afg. 10.20
Nykøbing Sj.		ank. ca. 12.30
	frokostpause	
Nykøbing Sj.		afg. ca. 14.15
Holbæk		ank. 16.25
Holbæk		afg. 16.38
København H.		ank. 17.29

Toget oprangeres af OHJ nr. 5 + vogne fra Museumsbanen på Lolland.

Under opholdet i Nykøbing kan frokosten indtages på »Apotekerhjørnet«, hvor der serveres platte til kr. 27,50. Skal vi reservere plads, bedes »M« anført på girokuponen. Betaling sker direkte til tjeneren.

Billetspriser:

fra København H./Roskilde	kr. 70,-
fra Holbæk	kr. 55,-

Børn under 12 år halv pris. – Frikort og -pas er ikke gyldige til særtogene på OHJ. Fotografer i egen bil kr. 20,-.

Tilmelding sker ved indbetaling af ovennævnte beløb senest den 20. november 1976 på postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.



Onsdag den 8. december 1976 kl. 20.00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10, underetagen, 1153 København K.

Direktør Erik Johansen, OHJ og HTJ, fortæller om de to privatbaner i Vestsjællands amt, idet hovedvægten lægges på den jubilerende Høng-Tølløse Jernbane.

Dansk Veteran Jernbane Platte 1977

Den 1. november udkommer den fjerde jernbaneplatte med Dansk Jernbane-Klub's lokomotiv FFJ nr. 34 som motiv, og sikkert er det, at mange har glædet sig til den nye platte.

FFJ nr. 34 blev bygget i 1916 af Henschel & Sohn, Cassel, til Fjerritslev-Frederikshavn Jernbane, og det hører til blandt de største lokomotiver, der byggedes til danske privatbaner.

Efter mere end ti års ophold på en legeplads i Aalborg, er FFJ nr. 34 nu overtaget af Dansk Jernbane-Klub, hvis nordjyske afdeling nu er gået i gang med at restaurere det.

Dansk Veteran Jernbane Platte bliver med tiden en pragtfuld samling til minde om dansk jernbanehistorie og om de prægtige gamle lokomotiver.

Seriens høje kvalitet skyldes, at platterne tegnes af anerkendte kunstnere og ikke mindst, at de fremstilles på den danske porcelainsfabrik Bing & Grøndahl i den kendte smukke blå underglasur design.

Der udsendes kun et meget begrænset antal af hver platte, og de sælges til støtte for Dansk Jernbane-Klub's arbejde med bevarelse af historisk jernbanemateriel.

Har De ikke allerede bestilt den nye platte, så benyt bestillingskuponen, der findes på bagsiden af det løse indlæg om platterne.

OCMP.

Nordjysk afdeling:

På Limfjordsbanen er trafikken i sommerens løb gået over al forventning, idet passagerantallet er fordoblet i forhold til sidste år.

Fra og med onsdag den 3. november 1976 genoptager afdelingen mødevirksomheden i afdelingens lokaler på Forchammersvej 7, 9000 Aalborg. Medlemsmøderne afholdes hver onsdag kl. 19.30.

E. Hedetoft.

Midtjysk afdeling:

Lørdag den 30. oktober 1976. Der forsøges arrangeret besøg på Brandværnsmuseet i de gamle sporvognsremiser på Dalgas Avenue i Århus og derefter rundvisning på Århus kommunale brandstation. Nærmere oplysninger fås hos afdelingsformanden, se side B 17 under foreningens adresse.

Fredag den 12. november 1976 kl. 19.30 medlemsmøde på Højskolehotellet i Randers.

Fredag den 10. december 1976 kl. 19.30 medlemsmøde på Hotel »Mercur«, Viby Torv, Viby J. Der vises DSB-film.

Uffe Andersson.

D 826

Foreningens D-maskine, D 826, har i sommerens løb kørt en række tog for forskellige arrangører.

Den 19., 20., 26. og 27. juni kørtes for Skive Kommune i anledning af Skive Købstads 650 års jubilæum.

Den 12. juli 1976 kørtes med KLK's og DJK's materiel mellem Odense og Svendborg for DSB i anledning af strækningens 100 års jubilæum.

Den 20., 21. og 22. august kørtes mellem Glamsbjerg og Assens i anledning af byfest i Glamsbjerg; turen måtte dog ændres på grund af tørken, så det blev en Mo-vogn, der kom til at trække DJK's vogne, som havde »gjort holdt« i Odense på hjemvejen fra Skive til Maribo.

Gerda og Kaj Kristensen har guldbryllup den 3. november 1976

I snart mange år har Kaj Kristensen været manden, der trådte til som fyrbøder eller togfører, når der skulle køres særtog på hverdage, hvor banens mange andre »ansatte« skulle passe deres arbejde.

Ofte har Kaj også givet et nap med i forbindelse med afviklingen af den normale køreplan om sommeren. Endvidere har han også været med ved flere særtogskørsler på fremmede strækninger.

Når man har kone og hjem er det ikke altid lige let at slippe hjemmefra i tide og utide på grund af hobby, men dette problem har vist aldrig været særlig stort for Kaj. Hans kone, Gerda, der snart har holdt ham ud i 50 år, har blot indset, at skulle de være mere sammen – så måtte hun tage med ham »på valsen«.

Sammen i Maribo har I altid forstået at skabe hygge for dem, der ellers var der, og mange har kunnet glæde sig over rene opholdsstuer m.m., når I har været dernede en uge for at køre særtog. Pauserne har Gerda benyttet til at råde bod på manges hurtige form for opvask m.m., når de skulle nå toget søndag aften.

Vi ved Museumsbanen ønsker Gerda og Kaj til lykke, og håber, at I må få adskillige gode år sammen endnu, så vi kan mødes i remisen i Maribo.

OCMP.

SALGS **afdelingen**

Nyheder

Motormateriel 1: Jernbanemotormateriellet fra De forenede Automobilfabrikker A/S. Endelig udkom den længe ventede bog, der er blevet til gennem over tre års arbejde. Forfatterne Hans Gram Alkjær, Lars Jensen, John Poulsen og Hans-Henrik Rasmussen kan kun fortjene ros for denne bog, der er på 136 sider, format A4 (tværformat), med ca. 200 illustrationer. En stor del af oplaget er solgt ved forudbestilling, så det er nok værd at huske den på ønskesedlen i forbindelse med den kommende jul. Pris kr. 98,- + 5,- i porto.

Smalsporede industrimotorlok, 1. del, Nordjylland. Peter Andersen, der gennem snart adskillige år har beskæftiget sig med smalsporede industribaner i Danmark, har nu begyndt udgivelsen af en serie hefter om dette interessante emne. Det første hefte er på 60 sider, format A5, med et enkelt kort. Der er mange gode oplysninger for jernbaneentusiaster, der gerne vil vide mere om smalspor i Danmark. Pris kr. 25,- + 1,50 i porto.

Smalsporede industrimotorlok, 2. del, Sydjylland-Fyn. I det andet hefte om smalsporede industrimotorlok i Danmark, der er på 48 sider, format A5, med 12 fotos og 1 kort, fortsætter Peter Andersen gennemgangen af sine mange oplysninger. Pris kr. 25,- + 1,50 i porto.

Nordens Järnvägar 1974. Frank Stenvall har lovet bogen færdig i dette efterår, og selvom dette er lidt sent, venter alle vel spændt på at se det færdige resultat. Prisen kendes endnu ikke nøjagtigt. Mod indsendelse af kr. 1,00 i frimærker til Salgsafdelingen, sender vi Dem besked om, hvornår bogen udkommer og hvad prisen bliver.

Rettelsesblade til DSB SR 1975. Nu er man nået til nr. 102. Til købere af SR 1975 gennem Salgsafdelingen kan rettelsesblade leveres ved indsendelse af kr. 1,00 i frimærker. Husk at anføre sidst modtagne rettelsesblad.

Danmarks damplokomotiver af William Bay.

Endelig kommer en ny samlet udgave af civilingeniør W. Bays udmærkede bøger om danske damplokomotiver på Herluf Andersens Forlag. Se den helsides annonce på side ?? og bestil bogen gennem DJK's Salgsafdeling. Prisen kr. 350,- (inkl. forsendelse) kan synes høj, men det er sikkert, at De får en bog med mange timers spændende stof til at studere og nyde.

DJK 40: Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976. Den 22. december 1976 fylder Høng-Tølløse Jernbane 75 år, og i den anledning udgiver Dansk Jernbane-Klub en bog om banens historie, der er ganske interessant. Bogen, der bliver på ca. 150 sider med over 100 illustrationer, skrives af Ole Chr. M. Plum.

Prisen for bogen bliver efter udgivelsen omkring kr. 75,-. Dog vil vi også tilbyde denne nye DJK-bog til en forudbestillings-favorpris til DJK-medlemmer og Jernbanens øvrige læsere.

Forudbestillingsprisen bliver kr. 65,- incl. forsendelse, og bogen bestilles ved at benytte nedenstående adresse og postgironummer.



De ovennævnte bestilles ved indsættelse af ovennævnte beløb på postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Glæmosevej 12, 4340 Tølløse. Ved samlet bestilling er portoen højest kr. 8,-.

DJK's bogserie

Flere af bøgerne er allerede udsolgt, og restlagrene af de hidtil udsendte bøger svinder hurtigt ind.

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

- | | |
|--|-----------|
| 11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915-1955 .. | kr. 15,00 |
| 23. Hjørring-Hørby Banen (kun få eksempl.) .. | kr. 27,00 |
| 29. Haderslev Amts Jernbaner II: Becherer
bygger videre | kr. 50,00 |
| 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. Odshereds Jernbane 1899-1974 | kr. 55,00 |

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
 39. Hornbækbanen 1906 – 1916 – 1976 kr. 65,00

Bøgerne kan erhverves ved at indsætte ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Glæsmosevej 12, 4340 Tølløse**, sammen med porto, der for en enkelt publikation er 1,50 kr. (for nr. 29, 32, 35 og 37 2,50 kr. og for nr 36, 38 og 39 dog 3,50 kr.). Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen dog højst 8,00 kr.

Bog anmeldelse

Lars Viinholdt-Nielsen

Odense-Svendborg Banen 1876-1976

Odense Universitetsforlag, 1976

Salgsafd. pris: kr. 64,00 (278 s., mange ill.)

Lars Viinholt-Nielsens bog om Odense-Svendborg Banen har været imødeset af jernbaneinteresserede med stor spænding, og der er næppe tvivl om, at forventningerne er blevet indfriet. Bogen hører afgjort til det bedste af, hvad der er skrevet om danske jernbaner og fremhæver sig på mange måder smukt i forhold til mange andre bøger i den efterhånden righoldige jernbanelitteratur. Det er efterhånden blevet moderne med oversigtsbøger over det ene eller det andet emne, de nordsjællandske jernbaner, de fynske privatbaner osv., bøger, der ikke kræver selvstændigt, tidskrævende arbejde, men til gengæld er fulde af fejl. Bogen om den sydfynske hovedbane hører til den modsatte kategori. Der er gjort et meget stort arbejde for at grave sig til bunds i SFJs udviklede historie, og der er så vidt jeg kan se næsten ingen fejl. Der var næppe nogen anden, der havde været i stand til at udføre det arbejde, forfatteren her har gjort. Ligeegyldigt fra hvilket synspunkt indenfor jernbaneinteressen, man betragter bogen, må man være tilfreds med dennes oplysninger.

Hvis en anmeldelse er lutter ros, får de fleste læsere jo let det indtryk, at anmelderen er forudindtaget for bogen eller ikke har læst denne ordentligt. Som baggrund for min ros af bogen, vil jeg derfor også gerne have lov at påvise de fejl, jeg mener denne har, men jeg vil pointere, at fejlene er underordnede i forhold til den kendsgerning, at der her er gjort en virkelig indsats, der bygger på forfatterens årelange arbejde med det emne, der så vidt jeg ved, er hans altopslugende interesse. Vi har i DJK tit talt om, hvorledes man skulle skrive de sydfynske privatbaners historie og har drøftet om man skulle beskrive de enkelte baner eller de enkelte tidsperioder.

På grund af jubilæet var nærværende bog en bunden opgave, som forfatteren har løst så godt det var muligt. Men der er trods alt den mangel, at det har været nødvendigt at anvende den begrænsede plads på i vidt omfang at skildre de andre baners historie uden at dette alligevel er blevet fyldestgørende. Man hører så meget om Svendborg-Nyborg Banen, at det er vanskeligt at skrive en særlig historie om denne bane og har alligevel ikke fået en fyldestgørende skildring af denne. Samtidig har

forfatteren måttet indskrænke skildringen af den sydfynske hovedbane med et tilsvarende antal sider og mangler derfor oplysninger om enkelte sider af denne banes historie. Min anden indvending mod selve skildringen er, at bogen i lighed med meget af det DJK har udgivet, må være ulideligt kedsommelig for læsere, der ikke er specifikt jernbaneinteresserede, men ønsker at høre noget om banens betydning for egnen og dennes betydning for banen. Det hører man ikke meget om. Oplandet kunne lige så godt være heden mellem København og Roskilde, som det poetiske Sydfyn.

Disse indvendinger vender sig mod selve teksten, mine øvrige indvendinger vedrører bogen som sådan. Formatet er irriterende og opdelingen af de små sider i spalter lidt for meget mindende om tidsskriftsartikler. Enkelte af billederne er godt gengivne, men andre så dårlige, at de nærmest er uden værdi. Bortset herfra er bogen af en offset-fremstillet bog iøvrigt pæn.

Selv med de nævnte indvendinger kan bogen anbefales på det bedste. Medlemmer af DJK, der trofast har købt foreningens publikationer af stærkt varierende værdi, kan roligt købe Lars Viinholts bog. Den ligger i alle henseender langt over gennemsnittet.

Birger Wilcke.

Publikationer fra Svenska Järnvägsklubben

Nu har de gjort det igen. Udnyttet – før os – den gode idé, der først opstod i de store »jernbane-entusiast-lande»: Reproduktion af publikumskøreplaner fra den tid, hvor jernbanekortet var mere omfattende, end det er i dag. SJK har ladet fremstille en reproduktion af »Sveriges Kommunikationer», sommerkøreplanen fra 15. maj 1930 – komplet med indlagt kort. Reproduktionen er blevet en lille smule dyrere end originalen – i 1930 kostede »kommunikation» 50 svenske øre – reproduktionen koster kun 35,- sv.kr. (og det er endda en specialpris for DJK-medlemmer – se endvidere nedenfor).

En anden nyhed er en teknisk historisk beskrivelse af det berømte GDG el-lokomotiv, litra O.

Bøgerne i SJK's skriftserie er i øvrigt p.t.:

Best. nr.	Titel	Sv.kr.
SJK 2	Änglok tillverkade i Sverige	14,-
SJK 3	Säröbanan	15,-
SJK 8	Den rullande materialen vid SWB	70,-
SJK 11	Svenska personvagnar 1/1 1972	26,-
SJK 13	Normalspåriga Änglok vid Statens Järnvägar	52,-
SJK 15	Svenska Industrimotorlok, del I	22,-
SJK 16	SJ Änglok litt 56	18,-
SJK 17	GDG ellok litt 0	20,-

Bøgerne kan bestilles ved at indsætte ovennævnte beløb, **der er i svenske kroner**, på et »Internationalt giroindbetalingskort» udstedt til **svensk postgirokonto nr. 60 65 77 – 5, SJK Beställning, Sverige**. (Husk at skrive »DJK-medlem» og »best.nr.» på »talon til modtager»).

ebj.

553 stk. tjenestevogne. I april kvartal er sket en tilgang på 7 vogne: Nr. 484–486 »Værkstedsvogne for sporværktøjsdepotet Langå« (Bafd.), nr. 873–876 »Bogietransportvogne« (Mafd.) – og en afgang på 4 vogne: Nr. 770 (Ap-afd.), nr. 984, 989, 1208 (alle Bafd.).

632 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I april kvartal er sket en tilgang på 3 vogne: 072 2 558 – 072 2 560 (»Dansk Sojakagefabrik A/S«) – og en afgang på 1 vogn: 070 1 806 (»Oliekompagniet Rhenania A/S«).

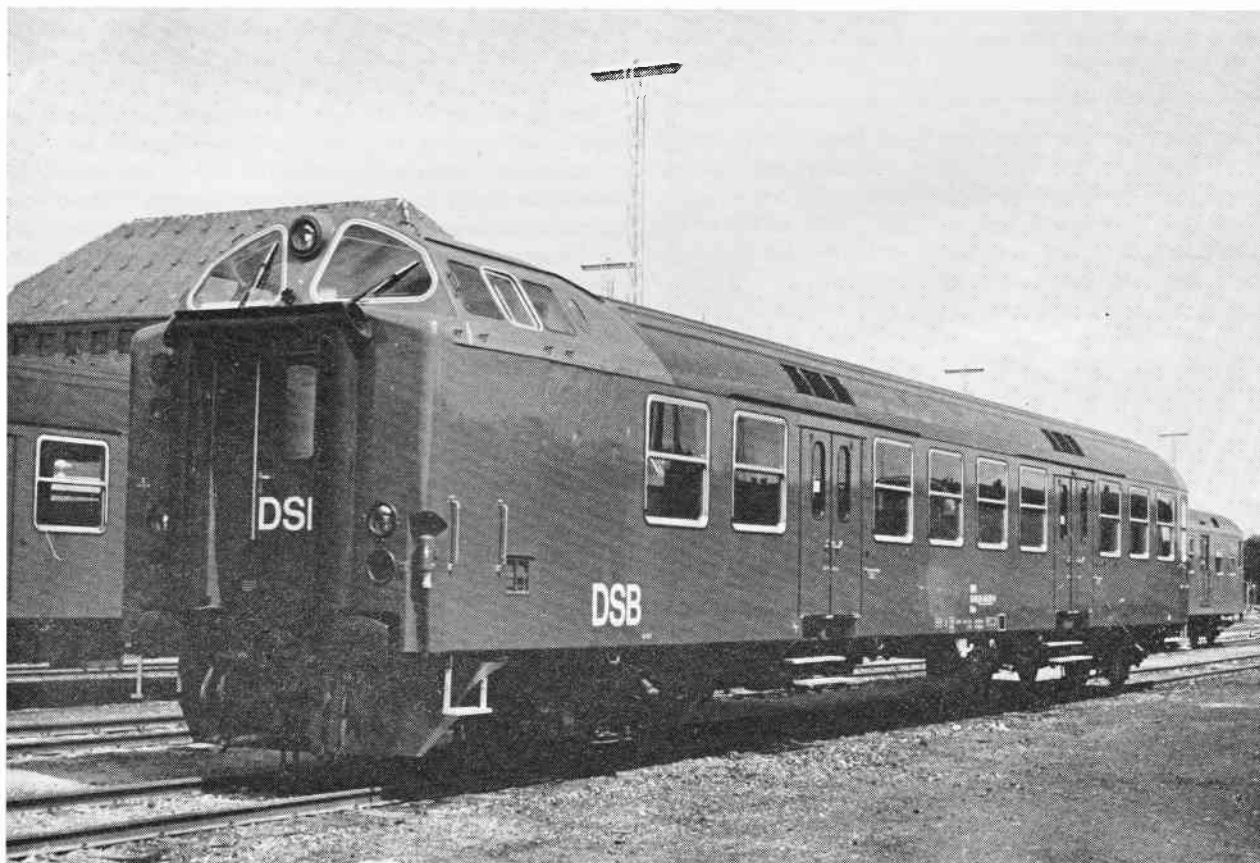


I april kvartal er der i »Centralværkstedet Århus« moderniseret følgende vogne i det såkaldte »up-to-date-moderniseringsprogram«: 7 stk. B-vogne (20–83, 514, 517, 518, 525, 533, 535, 541). Ved udgangen af juni måned befandt der sig seksten vogne (14 B og 2 BD) i værkstedet (samt to BDg-vogne, hvorpå ombygningsarbejdet er indstillet). I »Centralværkstedet København« er der i samme periode moderniseret en »lyntogsmellemvogn«: BMk 532, og der var ved kvartalets udgang to Bf-vogne og en BMk-vogn under modernisering.

Fire Bn-vogne (20–84, 825–828) og én Bns-vogn (29–84 536) er forsøgsvis udstyret med magnetskinnebremsere og forskellige typer blokeringsbeskyttere (sidstnævnte af fabrikanterne: Oerlikon, Girling, Parizzi og Westinghouse). Erfaringerne fra driften skal danne baggrund for et eventuelt valg af fremtidig type. Magnetskinnebremsen er påbygget for at kunne supplere den i forvejen værende

trykluftbremse (der er to magneter på hver bogie, én i hver side mellem hjulene). De fire typer blokeringsbeskyttere, der afprøves på de nævnte vogne, er alle baseret på elektronisk styring (en del af DSB personvognsmateriellet er allerede udstyret med blokeringsbeskyttere). Under bremsning bevirker blokeringsbeskytterne, at begyndende hjulblokering af én eller flere aksler straks ophæves, hvorved risikoen for bremseflader på hjulene formindskes. De ovennævnte vogne er forsynet med bremsesignaturen: »G-P-R-Mg«.

I september er bestilt 16 stk. prototypevogne (15 levering) for nyt S-togsmateriel til brug på det fremtidige regionale S-togsnet (Køge–Hillerød og Frederikssund–Østerport). Otte af vognene udstyres med banemotorer, litra MC 6501–6508, medens de øvrige otte er styrevogne, litra FC 6001–6008. Vognene skal kobles sammen i 4-vognstog: Styrevogn (FC) – motorvogn (MC) – motorvogn (MC) – styrevogn (FC): motorvognene er altså uden førerum. Multipelkørsel med 2 stk. 4-vognstog vil være muligt. Maksimalhastigheden bliver 120 km/t. Motorvognene leveres af »A/S Frichs«, styrevognene (og apteringen i motorvognene) leveres af »Scandia-Randers A/S«; den elektriske udrustning leveres i to udgaver fra hhv. det engelske firma »G.E.C.«, Manchester og det svenske firma »ASEA«, Västerås, således at hvert firma skal levere den nødvendige udrustning til to 4-vognstog. Leveringen vil finde sted i perioden ultimo 1978 – medio 1979; afprøvingen af prototypevognene skal vare et års tid, før der afgives ordre på den første serieleverance, der indledes i efteråret 1982 (og således efter at strækningen Solrød-



Styrevogn for ITC-styreledningstog, litra Bns, vogn af 3. serie (29-84 530 og flg.). Bemærk, at vogne i denne og følgende serie er »fodt« med el-varme, og at det lille vindue nærmest førerrummet, der findes i de tidligere leverede vogne, er bortfaldet i forbindelse med nedskæringen af siddepladsantallet fra 20 til 16 i den pågældende afdeling af vognen.

Foto: Ole Kien.

Køge i henhold til planerne er taget i brug). Den ny generation af S-tog er nærmere beskrevet i en artikel af afdelingsingeniør K. Ravn-Jensen i »DSB bladet«, nr. 8/1976.

De senest leverede 97 stk. Hbis-t-vogne (og dermed ikke de 3 stk., der er udlejet til »Albani Bryggerierne A/S« (»Jernbanen«, nr. 7-8/1975 - side 12)) i nummerrækken 211 5 530 - 211 5 629 får nu nye numre i nummerrækken 211 6 000 - 211 6 099; Hbis-t-vogne er udstyret med luftbølge for lastbeskyttelse. Et større antal Elo- og Gkms-vogne overføres i den kommende tid til tjenestegodsvognsparken: Regime »30« og nye numre i serierne 941 3 200 og flg. hhv. 945 0 700 og flg.



Baneafdelingen har modtaget den første af to nye sporlægningskraner (med lofteevne 25 t): Tjenestevogn nr. 158, leveret fra firma »Gottwald« i Düsseldorf med tilhørende løber: Tjenestevogn nr. 450, leveret af »Scandia-Randers A/S«. Foto: K. E. Jørgensen.

Den 2. august blev de sidste brune MM/FS-vogne taget ud af Bx-løbene, hvorefter ældre S-togsmateriel kun anvendes på F/Fx-linien. Et meget stort antal ældre vogne er udtaget for udrangering og - efter afmontering af anvendelige dele - hensat forskellige steder på Sjælland, bl.a. i Sandved, Dalmose og på København L. i afventen på salg til ophugningsfirmaer. Omkring nytårsskifte 1976/77 vil beholdningen af ældre MM/FS-vogne kun bestå af de 18 stk. to-vognstog, der er »opfrisket« i »Centralværkstedet København« og hos »Scandia-Randers A/S«.

I forbindelse med nedrivningen af den gamle del af remisekomplekset (Gb) på Otto Busses Vej for at skaffe plads for udvidelse af bl.a. det såkaldte »MY-værksted« flyttedes de fire damplokomotiver C 708, E 994, P 917 og S 736 til Roskilde - den 11. september - for egen damp.



Køgebugtbanens 4,7 km forlængelse fra Vallensbæk til Hundige blev indviet den 25. september ved et officielt arrangement, hvori deltog Hendes Majestæt Dronning Margrethe II og Hans Kongelige Højhed Prins Henrik - en lang række honoratiorens og glade borgere af Vallensbæk, Ishøj og Greve kommuner. Køgebugtbanen blev som bekendt først planlagt i 1940'erne, som en udflugtsbane. I 1948 blev der vedtaget en lov, der gav mulighed for at fastlægge linieføringen og ekspropriere arealer. Linieføringen på strækningen igennem Hundige blev i 1966 flyttet ca. 500 m længere ind i landet, efter at bebyggelsen

efterhånden ændredes til helårsbebyggelse. Ved denne flytning er stationen i Hundige blevet placeret midt i det areal, der er udlagt til Hundige-Centret. På strækningen mellem Hundige og Ishøj stationer er sporene lagt med indtil 120 m afstand, idet der her er reserveret plads for et fremtidigt driftsdepot for S-tog. Der ventes dog ikke at blive behov herfor de første 10 år.

I juni 1972 blev der vedtaget en anlægslov for strækningen Vallensbæk - Køge, og det blev samtidig bestemt, at strækningen Vallensbæk - Hundige skulle være færdig til september 1976. Efter at aftaler med kommunen var truffet og manglende arealer erhvervet, blev arbejderne påbegyndt i marken den 1. april 1973. Der er siden udført jordarbejder på i alt 200.000 m³ og betonarbejder på i alt 12.000 m³, herunder 18 broanlæg. Sporet er udført med nye 45 kg/m skinner, lagt på betonsveller, sammensvejet. Strækningen er bygget for en maksimalhastighed på 100 km/t (den første del af Køgebugtbanen: 90 km/t).

Udgifterne til anlægsarbejderne har andraget ca. 73,0 millioner kroner fordelt på finansårene således:

- 1972-73: 1 mio. kr.
- 1973-74: 10 mio. kr.
- 1974-75: 26 mio. kr.
- 1975-76: 28 mio. kr.
- 1976-77: 8 mio. kr.

Når der tages hensyn til de store prisstigninger, der er indtruffet siden 1972, svarer udgiften ret nøje til det oprindelige overslag på 47 millioner kr. med tillæg af ca. 2 millioner kr. for ændringer i projektet af hensyn til, at Hundige station er blevet forberedt for en hurtig videreføring.

Der gik fire år fra åbningen af strækningen til Vallensbæk til åbningen af strækningen til Hundige. Der vil efter planerne kun gå tre år før etappen til Solrød kan åbnes, og derefter to år til banen når Køge. Arbejderne i marken på Solrød-strækningen har været i gang i ca. 1/2 år, og jord- og broarbejderne er ca. 2/3 færdige. Sporlægningen er nået til Greve station - 3 km syd for Hundige og vil i løbet af de næste 1 1/2 år være fuldført. Køreledningsarbejderne fra Hundige mod syd begynder omkring nytår 1977.

Anlægsudgifterne til etappen Hundige - Solrød, der er på godt 10 km, ventes at blive på ca. 125 millioner kr., hvoraf der ved udgangen af dette finansår vil være anvendt ca. 50 millioner kr. For etappen Solrød Strand - Køge, der bliver på ca. 9 km, ventes anlægsudgiften at blive ca. 160 millioner kr.

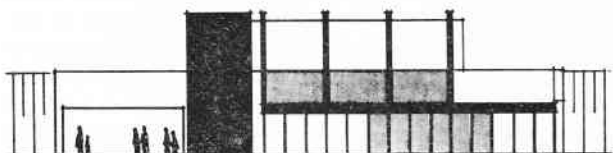


Umiddelbart efter ibrugtagningen i 1972 af de første otte af Køgebugtbanens stationer nedsatte DSB-ledelsen en projektgruppe (»Pg 3«), der - med henblik på den kommende udvidelse af S-banenettet - bl.a. skulle arbejde videre med den allerede i forbindelse med de otte stationer påbegyndte udvikling af ensartede planløsninger og anvendelse af standardkomponenter for opnåelsen af såvel produktionsmæssige fordele som et arkitektonisk fællespræg. Gruppens arbejde resulterede i udviklingen af tre typer standard S-stationer, opbygget over et 120x120 cm modul, i en konstruktiv udformning baseret på en række i handelen værende standardvarer og i en ud-



Facade mod perron

Ishøj station



Facade mod forplads

formning således, at bygningerne kunne placeres på såvel broanlæg som jordfundamenter, samt at de kunne udvides eller på anden måde ændres og tilpasses næsten ethvert tænkeligt behov.

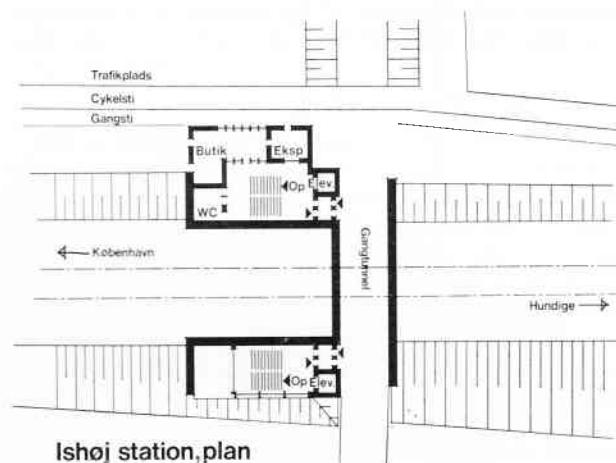
Ishøj og Hundige stationer er udført efter dette system og adskiller sig derfor i såvel planudformning som design fra de første otte Køgebugtbane-stationer. Hundige station skal fungere som rebroussementsstation med en tilknyttet HT-busterminal. Stationen får som følge heraf en række funktioner, der såvel på den tekniske som på passagersiden medfører, at den i princippet er en »type 1 station«, hvorimod Ishøj station er uden disse »specialiteter« og derfor en »type 2 station«. Hundige station er placeret på et broanlæg over sporarealet, og dette broanlæg er til begge sider videreført i et stianlæg for gående og cyklister som forbindelse mellem de to »bydele«. Bilister og HT-buspassagerer ankommer til stationens vestside under broanlægget – i sporniveau – og de transporterer sig til stationen ad en almindelig trappe, en rullende trappe eller med elevator. Ishøj station har – som den eneste station på strækningen Sydhavn – Hundige – sideperroner og er bygget ind i banedæmningen. De to perronadgange – trappe og elevator – er under banelegemet forbundet med en fodgængertunnel, der sammen med en underliggende tunnel for cyklister og knal-lertkørere er og vil blive integreret i det nuværende og kommende kommunale stianlæg på begge sider af banedæmningen. Begge stationer er i størst muligt omfang gjort »handicapvenlige«.

Umiddelbart efter afslutningen af »Pg 3«s arbejde blev der nedsat en ny projektgruppe »DSB-bygningsanlæg«, der som led i »Plan 1990« skulle behandle stort set det samme emne, men for samtlige DSB-anlæg og på landsplan. Ishøj og Hundige stationer bliver måske derfor de eneste stationer, der opføres efter »Pg 3« systemet. Derfor har man – for at undgå flere »stilarter« end højst nødvendigt – på strækningen København – Køge valgt at videreføre »perronmiljøet« fra de øvrige Køgebugtbane-stationer således, at man som passager i togene oplever strækningen fra Sydhavn til og med Hundige som et nogenlunde ensartet anlæg. Dog kunne der ikke findes udvej for etablering af perrontage på Ishøj station på grund af sideperronerne, men til gengæld er perronerne udstyret

med dobbelte læskærme, og der vil langs kanten af bane-skråningen blive etableret en skærmende hækagtig be-planlægning.

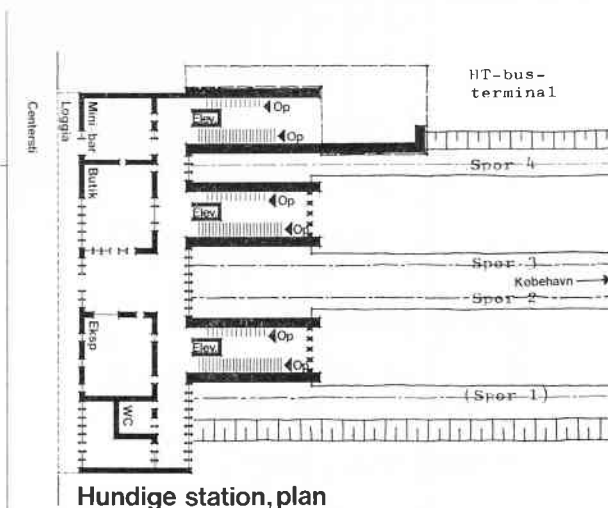


Forårsaget af Post- og Telegrafvæsenets udvidelser i området mellem Centralpostbygningen og Godsbanegården mister DSB en del depotsporlængder. For at skaffe erstatning herfor har det været nødvendigt at ombygge og udvide sporgruppe 200 på København Gb. samt at dublere spor 199 (sidstnævnte arbejde er afsluttet). 1. etape af arbejderne ved sporgruppe 200 er afsluttet, mens 2. etape påregnes gennemført i tiden medio 1976 – medio 1977. Af samme årsag udføres syd for kommandopost København H. nye sporforbindelser til depotspor m.v. i området mellem Centralpostbygningen og Godsbanegårdens administrationsbygning.

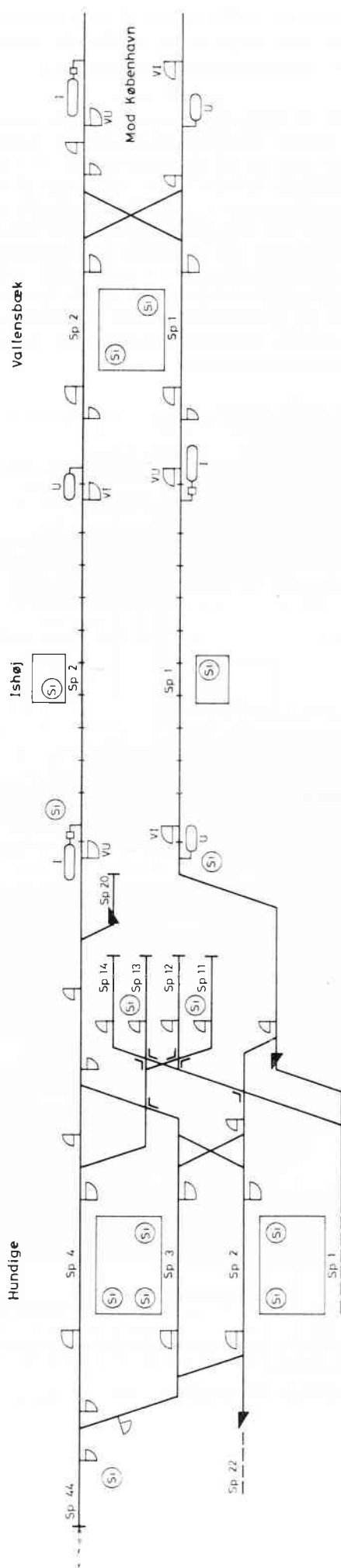


Ishøj station, plan

Godsbanens skæring med Enghavevej – underføring – skal fornyes, idet Københavns kommune ønsker at ombygge og udvide nævnte vej. Underføringen påregnes ved denne lejlighed udvidet til at bære tre spor. Der er principiel enighed med kommunen om udgiftsfordelingen. DSB udfører som fremmedarbejde for kommunen projektering og opførelse af den nye underføring samt nedrivning af den nuværende stålbro. I forbindelse med opførelse af den nye underføring skal DSB gennemføre om-



Hundige station, plan



bygning af sporene på begge sider af Enghavevej, herunder anlæg langs Hørdumsgade af erstatningsspor for mistet depotsporlængde. Nyt sikringsanlæg skal etableres for betjening af nuværende ankomst- og afgangsspor med de sporændringer, den ny bro over Enghavevej medfører. Betjeningen skal finde sted fra den nye kommandopost på København Gb. (se nedenfor).

1. etape af nyt sporanlæg på **Rødby Færges** station er under udførelse. Arbejderne omfatter nye afgangsspor for nordgående godsvogne samt sorteringsrist, alt i området øst for leje 1. En heraf forårsaget ændring af sikrings- og teleanlægget vil blive udført i fortsættelse af sporarbejderne og forventes tilendebragt i løbet af 1979. 2. etape, som omfatter fire nye færgespor og et helt nyt sikringsanlæg samt fornødne rampeanlæg m.v. for biler igangsættes først til færdiggørelse samtidig med nyt leje 0. Tidspunktet herfor er ikke fastlagt.



Den 12. juli blev samtlige køreledningsanlæg (køreledninger, forstærkerledninger og fødeledninger) sat under spænding på strækningen Vallensbæk – Hundige. På Vallensbæk station blev de nye signaler (U, VU, I og VI) i stationens sydende taget i brug den 30. august. Relæsikringsanlægget (DSB type 1969) på **Hundige** station blev taget i brug den 18. september. Hundige »togfølgestation« betjenes indtil videre af stationsbestyreruddannet personale – og vil først på et senere endnu ikke fastsat tidspunkt blive fjernstyret fra FC København H. (nær). Strækningen **Vallensbæk – Hundige (ekskl.)** er udstyret med automatisk linieblok- og HKT-anlæg – disse anlæg blev ligeledes taget i brug den 18. september.

Strækningen **København H. – Vigerslev (ekskl.)** (fjerntrafiksporene) overgik den 8. juni til fjernstyring fra (ny) FC København H. (fjern); på strækningen **København H. – Østerport** (nærtrafiksporene) blev det hidtidige automatiske linieblok-anlæg udvekslet med et nyt, den 13. juni – af hensyn til den forestående kørsel på HKT (det nye linieblok-anlæg er foreløbig tilkoblet de bestående AM-signaler).

Opførelsen af en ny kommandopost på **København Gb.** til afløsning af posterne T, L og B (samt eventuelt D og F) er i fuld gang. Fra kommandoposten skal fjernstyring af en del af Godsforbindelsesbanen kunne foretages, begyndende med **Vigerslev. (Hvidovre fjern)** vil blive fjernstyret fra FC, Roskilde. Der forberedes en nødforbindelse mellem nærtrafik- og fjerntrafiksporene i Hvidovre Fjern vestende i forbindelse med etableringen af nyt sikringsanlæg for Hvidovre fjern. Selve nødforbindelsens etablering må afvente etablering af togfølgestation Brøndbyøster – der etableres af hensyn til nye nødforbindelses-transversaler mellem nærtrafiksporene).



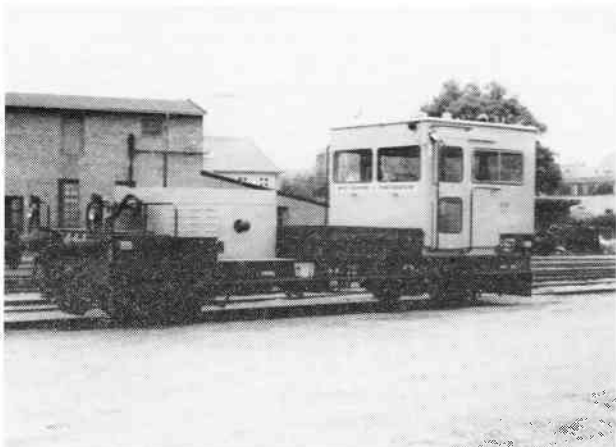
Spor- og signalplan over strækningen Vallensbæk-Hundige. De viste I-signaler er, som det ikke ganske tydeligt fremgår af planen, udstyret med »hastighedstavler«. Tegning: DSB/Elektrotjenesten.

Generaldirektoratet har meddelt dispensation fra bestemmelsen i »Sikkerhedsreglement af 1975«, § 61, punkt 2, således at den største tilladte belastning indtil videre kan være 2000 tons – mod hidtil 1600 tons (dispensationen gælder dog ikke for strækningen Middelfart – Fredericia).

På **Tønder** station blev der, den 28. maj, af hensyn til en mere kundevenlig perronbenyttelse og for at sikre passagerernes færdsel til afgående tog, foretaget en række ændringer i stationens spor- og signalforhold, bl.a. ændredes stationens hovedspors nummerering fra 2, 3 og 4 til 1, 2 og 3.

På Hareskovbanen er der foretaget en række »trafikomlægninger« af hensyn til de igangværende anlægsarbejder: Fra Øbro til km 8,7 (Klædemålet) befares venstre spor fr.o.m. 27. juni; fra Buddinge til Hareskov befares højre spor fr.o.m. 16. august – og fra Hareskov til Mølleåbroen (Farum) befares venstre spor fr.o.m. 12. juni – alle strækninger regnet i køreretningen Svanemøllen – Farum.

Enmandsbetjening på linie Bx mellem Tåstrup og Lyngby blev iværksat den 2. august – herefter er samtlige S-togslinier – med undtagelse af linierne F og Fx – énmandsbetjente.

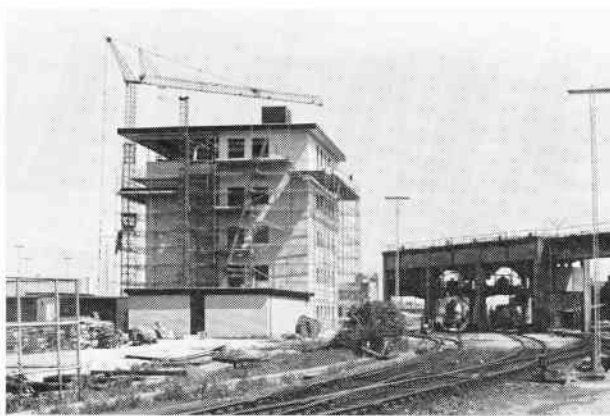


Banetjenesten har netop modtaget en større levering af motortroljer (24 stk., nr. 208-231) af en ny og kraftigere type (OBW-10) end tidligere leveret. Leverandør er »Plasser & Theurer«, Linz. Troljerne er forsynet med en »Deutz« luftkølet V-6 dieselmotor, der yder 144 hk ved 2500 o/m. De kan fremføre 120 t ved 45 km/t på lige bane.

Foto: E. B. Jensen

Driften på strækningen Vallensbæk – Hundige blev iværksat i to etaper: Korsel efter »Tjenestekøreplan for S-tog (TKS)« blev iværksat i fuldt omfang fr.o.m. søndag den 19. september, men togene befordrede **ikke** passagerer i denne 1. etape (når der ses bort fra indvielsestoget og »gratiskørslen« på indvielsesdagen, lørdag den 25. september) – medarbejderne i alle led kunne på denne måde få den fornødne rutine forud for den egentlige åbning for publikum, der fandt sted søndag den 26. september – i forbindelse med overgang til vinterkøreplan. Det første prøvetog (S-tog) kørte på strækningen den 2. august.

Stationerne **Ishøj** (km 16,5 – trafikkilometer 17 fra København by – stationsforkortelse: **Ih**) og **Hundige** (km 18,7 – trafikkilometer 19 fra København by – stationsforkortelse: **Und**) er i modsætning til mellemstationerne på



Den nye kommandopost for Københavns Godsbanegård under opførelse.
Foto: Ole Kien.

den i 1972 åbnede del af Køgebugtbanen udstyret med egentlige billetssalg og har billet- og abonnementskortsalg til hele landet; Hundige kan endvidere foretage pladsreserveringer. Vallensbæk har fortsat billet- og abonnementskortsalg til hele landet og kan foretage pladsreserveringer.

Færgkapaciteten på Østersøoverfarterne har længe været for lille. Der har været planer om indsættelse af en DSB-nybygning på Rødby – Puttgården overfarten allerede i 1975 (jvf. »Jernbanen«, nr. 4/1975 – side 18), men på grund af den økonomiske situation er bestilling af en ny færge udskudt den ene gang efter den anden – og står nu hen i det uvisse. Det har af hensyn til beredskabet på de indenrigske overfarter ikke været muligt at stationere M/F »Kong Frederik IX« og M/F »Knudshoved« fast på Østersøen hele året. M/F »Dronning Ingrid« vil nu assistere på begge overfarterne samt på den fra overgang til vinterkøreplan, den 26. september, nyoprettede rute **Rødby Færge – Warnemünde**. Afgivelse af M/F »Dronning Ingrid« fra Storebælt-overfarten fra tid til anden kan medføre, at M/F »Nyborg« atter må sættes i sejlklar stand.

På sit seneste møde besluttede UICs bestyrelse at udskyde indførelsen af automatisk kobling. Den tidligere beslutning om at indføre automatisk kobling i 1985 er hermed bortfaldet. I efteråret 1975 var der fra UICs side søgt kontakt med de europæiske transportministre, men ministrene nægtede at give tilsagn om, at de nødvendige investeringsmidler blev stillet til banernes rådighed. Det ligger herefter helt klart, at automatisk kobling **tidligst** kan indføres i 1990, og man kan have sine tvivl om, hvorvidt den overhovedet kommer. Der er i hvert fald for tiden en klar tendens i retning af, at flere og flere jernbaneforvaltninger drager den automatiske koblings fremtid i tvivl. Indtil videre er det besluttet at stille stort set alt arbejde hermed i stå. Det er dog vedtaget fortsat at forberede alle nye vogne for indførelse af automatisk kobling. Derimod er det besluttet, at ombygning af eksisterende vogne indstilles.



Arbejdet med etablering af én eller flere faste Øresundsforbindelser ligger ikke ganske stille. Efter at det i foråret 1975 havde vist sig, at der i Folketinget ikke kunne opnås den fornødne tilslutning til en ratifikation om etablering af de faste forbindelser over Øresund, enedes man i sommeren 1975 om at nedsætte et dansk og et

DANMARKS DAMP- LOKOMOTIVER

WILLIAM BAY

HERLUF ANDERSENS FORLAG

I 1847 var ODIN det første damplokomotiv, som rullede på jernbanen fra København til Roskilde. I løbet af de næste godt 100 år fulgte 1443 damplokomotiver, som trods den store tekniske udvikling i dette tidsrum alle fungerede efter det samme princip: Udnyttelse af dampen til at skabe bevægelse og trækraft.

Disse lokomotiver var i kraft af deres brug i den offentlige trafik med til at lægge grunden for vort nuværende samfund. I den økonomiske og sociale omvæltning for 1914 var damplokomotivet et meget vigtigt redskab.

Dette bogværk er slutstenen på forfatterens mangeårige arbejde med at fastholde denne side af historien, og sammenlignet med forfatterens tidligere arbejder er det foreliggende værk fuldstændig omarbejdet og meget stærkt udvidet. I denne udgave omtales og illustreres samtlige lokomotivtyper fra Det sjællandske Jernbaneselskab, de slesvigske jernbaner indtil 1885, de jysk-fynske jernbaner, DSB, privatbanerne og Faxe Jernbane.

Teksten forklarer lokomotivernes tekniske opbygning og forskellene fra type til type, foruden at den lader lokomotivernes anvendelse under skiftende vilkår træde klart frem for læseren. Med i fremstillingen er også de mænd, hvis arbejde holdt lokomotiverne i gang.

Ved siden af teksten står de 235 fotografiske illustrationer, som giver et stumt vidnesbyrd om, hvordan damplokomotiverne tog sig ud, og hvad det var for folk, som kørte lokomotiverne. Omkring 75 % af fotografierne har aldrig før været offentliggjort. De 174 skalategninger i målestoksforholdet 1:87 fojer et ekstra perspektiv til.

Inden for lokomotivlitteraturen er det enestående, at et helt lands lokomotiver behandles så fuldstændigt i tekst, fotografier og tegninger i konstant målestok. Dette sidste vil blandt andre modelbyggeren værdsætte.

Bogens forfatter: William Bay

William Bay er født i 1918. Han blev civilingeniør (maskin-) i 1942. Siden har han arbejdet hos A S Frichs i 7 år, hvorunder han bl.a. deltog i færdiggørelsen af de sidste lokomotiver litra E til DSB. I perioden 1951 til 1960 var han maskinchef ved Aalborg Privatbaner. Derefter har han i en årrække været ansat hos Scandia-Randers A S.

Sideløbende med sit arbejde har forfatteren siden drengene også haft jernbaner som en fritidsinteresse. Han sad i redaktionen af bladet »Modeljernbanen«, og hans kendskab til rullende materiel har siden fået konkret udtryk i bøgerne:

Locomotives of the Private Railways of Denmark (1960), The Locomotives of the Danish State Railways (1961), Danske Privatbaners Damplokomotiver (1966), Danske Statsbaners Damplokomotiver (1968), plus flere artikler.

Bogens data:

Format: 32,5 x 24,5 x 3,5 cm.

Sideantal: 400.

Papir: krideret offset cote 140 g.

Illustrationer: 235 fotografier.

(Billedredaktion: Jan Koed,

Jens Kofod, Erik Sevaldsen

og William Bay).

174 skalategninger 1:87 udført af forfatteren.

Indbinding: mørkegråt silke-

lærred med sort snit og med dekorativt præg på ryg og forside i rodt og hvidt.

Smudsomslag i farver.

Pris: kr. 350,-.

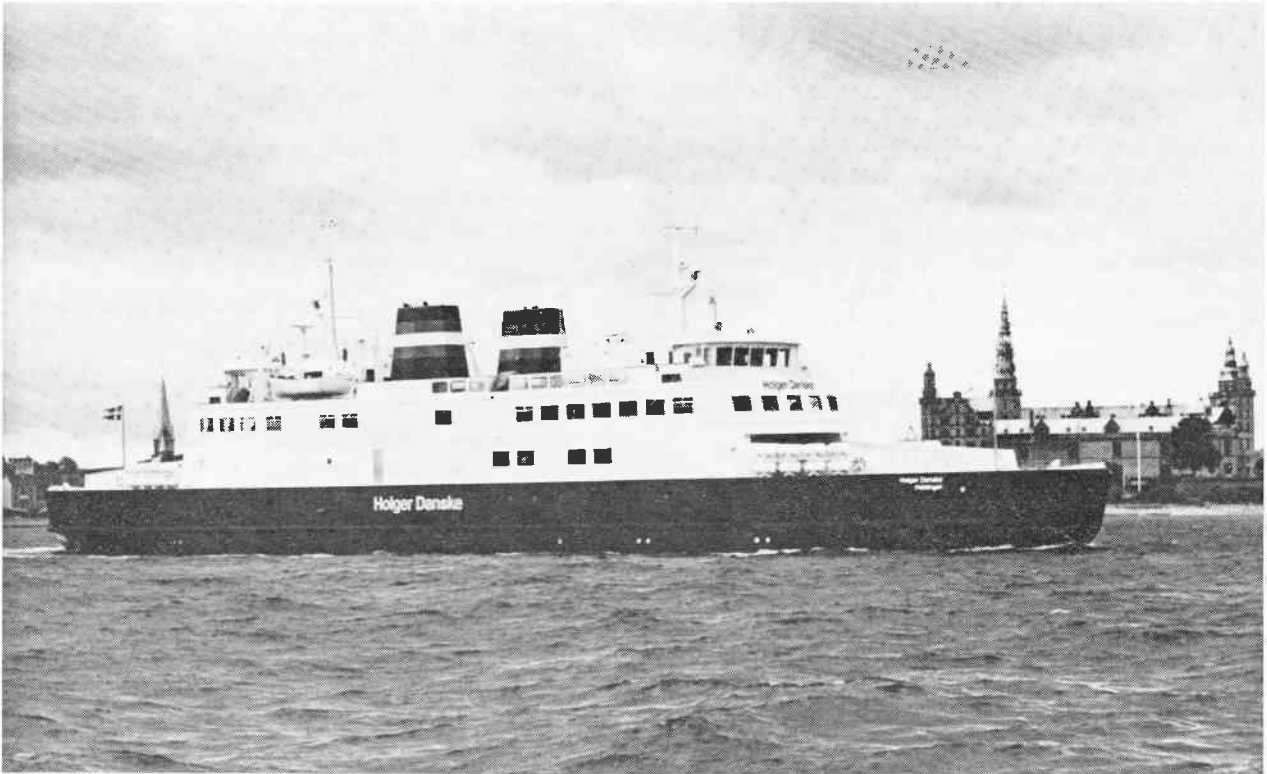
Udkommer onsdag den 17. november.

Bogen er et gigantværk, som vil tænde stjerner i øjnene på alle jernbaneinteresserede.

William Bays tidligere bøger om danske lokomotiver er forlængst udsolgte – og sjældne antikvariske.

Bogen kan købes hos:

Dansk Jernbane Klubs salgsafdeling, Glæmosevej 12, 4340 Tølløse



»Medens vi venter på den faste forbindelse« blev der, den 24. juni, atter indsat en ny færge på H-H overfarten: M/F »Holger Danske« (se i øvrigt »Jernbanen«, nr. 3/1976 - side 50/51). Foto: DSB/Reklamesektionen.

svensk udvalg, der i fællesskab skal foretage en fornyet gennemgang af spørgsmålet om Øresundsforbindelserne, deres trafikale forudsætninger og deres mest hensigtsmæssige udformning. Udvalgene skal afslutte arbejdet senest i 1977.

Under både det svenske og danske hovedudvalg, der jævnligt mødes, er arbejdet organiseret i fire underudvalg: 1) persontrafikprognoser, 2) godstrafikprognoser, 3) tekniske spørgsmål og 4) miljøforhold. DSB er repræsenteret i alle udvalgene. I forhold til de tidligere undersøgelser i 1962, 1967 og 1972 søger udvalgene nu at gennemregne flere alternativer for faste forbindelser. De to hovedlinier er stadig **Helsingør – Helsingborg (H-H)** og **København – Malmö (K-M)**, men der foretages nu bl.a. en vurdering af en biltogsløsning.

De mest sandsynlige og interessante alternativer for DSB er dog stadig

1. en jernbaneforbindelse ved H-H,
2. en S-bane forbindelse i kombination med vejforbindelse ved K-M.
3. en vej- og jernbaneforbindelse i K-M til både tung og let togtrafik.

En jernbaneforbindelse ved H-H uden vejforbindelse har den fordel, at især godstrafik med bane styrkes i for-

hold til biltrafikken. Der er dog i forhold til en løsning ved K-M en del ulemper, hvoraf følgende bør nævnes:

1. En H-H tunnel kan muligvis medføre skadelige indflydelser på vandforholdene,
2. Helsingør by er betænkelig ved en linieføring under bykærnen, der vil medføre nedrivninger af ældre huse,
3. En forøgelse af godstrafikken over H-H vil betyde øgede miljølemper langs Kystbanen.

En jernbaneforbindelse ved K-M har den fordel, at der er trafikunderlag til en S-bane, hvorved den kollektive trafik styrkes. Da det ikke er realistisk at forestille sig en ren jernbaneforbindelse i K-M, må man regne med, at banetrafikken vil blive udsat for stærk konkurrence fra lastbilerne. Af problemer omkring en K-M forbindelse kan nævnes:

1. Miljøproblemer, når både biler og togtrafik skal føres gennem de store byområder København og Malmö,
2. Høje anlægsomkostninger i forhold til H-H forbindelsen,
3. Svensk modvilje mod at lade godstrafik passere Malmö.

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen

Lovnyt om jernbaner

Privatbaneudvalget, der er nedsat i henhold til lovgivningen om støtte til privatbanerne, har enstemmigt indstillet til trafikministeren, at der foretages materielanskaffelser og sporfornyelser m.v. til en række privatbaner for et samlet beløb af 19.260.000 kr., svarende til statslån på i alt 14.445.000 kr. Ministeren har kunnet tiltræde udvalgets indstilling og har i finansudvalget fået bevilling til at yde statslån fordelt over en treårig periode til følgende moderniseringsforanstaltninger:

	Pris kr.	Statslån kr.
Gribskovbanen		
Spormodernisering	3.200.000	2.400.000
Hillerød-Frederiksværk-Hundested jb.		
Spormodernisering	3.260.000	2.445.000
Odsherreds jb.		
Spormodernisering	2.100.000	1.575.000
Hads-Ning Herreders jb.		
Spormodernisering	2.600.000	1.950.000
Hjørring privatbaner		
1 diesellokomotiv	2.700.000	2.025.000
Hads-Ning Herreders jb.		
1 diesellokomotiv	2.700.000	2.025.000
Varde-Nr. Nebel jb.		
1 diesellokomotiv	2.700.000	2.025.000
I alt	19.260.000	14.445.000

Gribskovbanen har ansøgt om moderniseringsstøtte til udskiftning af yderligere 4 km af banens spor i fortsættelse af den i 1974 og 1975 bevilgede støtte på 2.250.000 kr., fordelt med 1.400.000 kr. i 1975-76 og 850.000 kr. i 1976-77.

Hillerød-Frederiksværk-Hundested jernbane har ansøgt om støtte til udskiftning af 4 km af banens spor som begrundelsen til en nødvendig udskiftning af banens hovedspor over en årrække.

For Odsherreds jernbanes vedkommende omfatter ansøgningen støtte til udskiftning af 3 km spor, udført som langskinsspor og til forstærkning af 1 km spor. Arbejdet er en fortsættelse af den i 1970 påbegyndte sporudskiftning.

Hads-Ning Herreders jernbane har ansøgt om støtte til fortsat sporombygning og skærvballastering påbegyndt i 1974.

Endelig har Hjørring privatbaner, Hads-Ning Herreders jernbane og Varde-Nr. Nebel jernbane ansøgt om støtte til indkøb af hver et diesellokomotiv til fremførelse af godstog og rangering. De nævnte baner anvender ældre, op til 43 år gammelt materiel, hvilket medfører vanskeligheder med hensyn til fremskaffelse af reservedele. Det eksisterende materiel har begrænset trækraft, og dette i forbindelse med en jævnt stigende godsbefordring gør det nødvendigt at udskifte til tidssvarende og driftssikkert materiel.

Statslånene på tilsammen 14.445.000 kr. ydes på de i lov nr. 54 af 16. marts 1956 fastsatte vilkår, bl.a. således,

at lånene vil blive sikret ved pant i det materiel, som agtes anskaffet, og at der kræves kommunal garanti for opretholdelse af driften på de omhandlede privatbaner i en vis årrække.

»Lovnyt« redigeres af Bent Jacobsen.

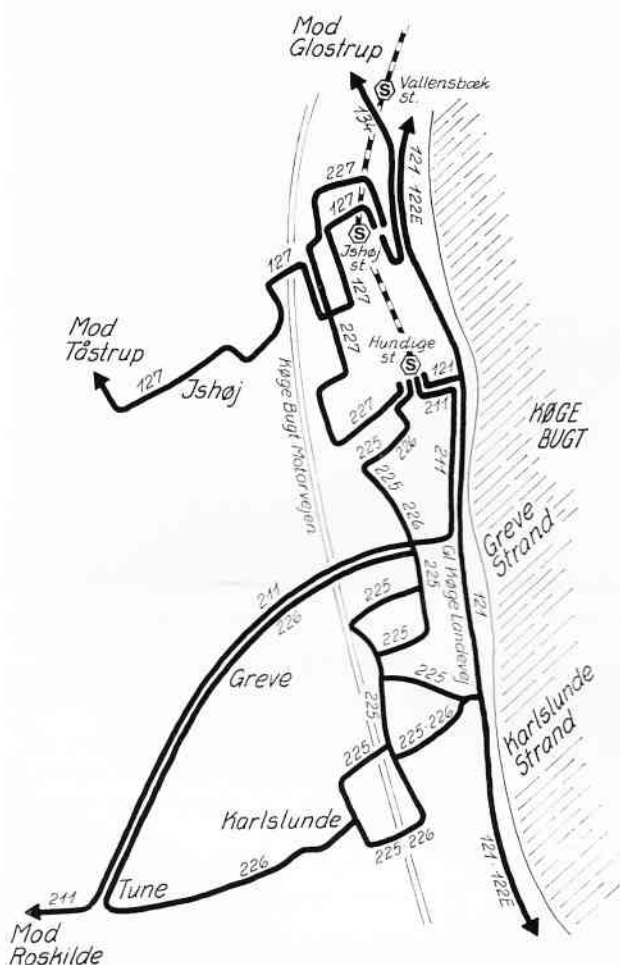


HT har igennem længere tid haft en række trafikanalyser og studier i gang med henblik på en forbedret busbetjening i forskellige dele af hovedstadsområdet. Disse undersøgelser, som afsluttes med konkrete forslag, gennemføres hovedsagelig med konsulentbistand. Det drejer sig om områderne: Helsingør, Køge/Skovbo/Vallø, Tåstrup/Albertslund/Glostrup, Roskilde, Ballerup/Herlev og Hillerød. Et par af disse undersøgelser er netop afsluttet, og resultaterne med forslag vil nu blive forelagt de pågældende kommuner. Det er planen, at de udarbejdede forslag allerede ved overgang til sommerkøreplan 1977 skal udmøntes i en betydelig forbedring af trafikbetjeningen. For det første giver resultaterne muligheder for en mere rationel betjening, end den HT kan give i dag, for det andet har trafikelskabet i det netop godkendte budget for 1977 fået bevilget 15 mill. kr. til trafikforbedringer, d.v.s. til nye ruter og udvidet kørsel på eksisterende ruter. Forbedringerne vil ikke alene blive gennemført i de nævnte særlige undersøgelsesområder, men også i andre områder, f.eks. det egentlige københavnske område, herunder det »togløse« Amager.

En lille, men dog lokalt betydningsfuld forbedring for beboerne, er fornylig gennemført i nogle tyndt bebyggede områder, hvor de særlige skolebusser, som drives af kommunerne, nu medtager almindelige passagerer – efter HT's takster, jvf. »Jernbanen«, nr. 4/1976 – side 73/74. Ordningen er gennemført i Ramsø og Skovbo kommuner, hvor skolebuskørsel er forlænget til aftentimerne (og etableret på lørdage), samtidig med at ruten (fr.o.m. 9. august) er givet **linie 245: Vemmedrup-Ejby-Borup. I Borup er der tilslutning til/fra regionaltoget** (Distrikt 4 udfører kørslen med nærtrafikbusser (type 1975)).

I forbindelse med S-banens forlængelse til Hundige (ved overgang til vinterkøreplan, den 26. september) blev **linie 121** mellem Valby st. og Køge st. omlagt således, at der **ikke mere køres via Vallensbæk st.**, men fra Hundige Strandvej ad Hundige Centervej og Hundige Stationsvej til **Hundige st.** og samme vej tilbage til Hundige Strandvej og ad sædvanlig rute mod Køge. De hidtidige sidegrene af linie 121 har samtidig fået hver sit linienummer (i forbindelse med visse ruteændringer). Den hidtidige »Centerlinien« er opdelt i tre selvstændige **linier: 225, 226 og 227**, der udgår fra **Hundige st.** – og linien, der køres fra Tåstrup st. til Ishøj Strand (med linienummer 121) er nu **linie 127** med endestation ved **Ishøj st.** To entreprenørlinier, **linie 134** fra Glostrup og **linie 211** fra Roskilde kører nu til **Ishøj** hhv. **Hundige sta-**

tioner. Se i øvrigt vedstående kortskitse. Trafikanalyser har vist, at 40 pct. af passagererne fra Solrød og syd derfor har behov for at blive anbragt i Valby og skifter af den grund ikke til S-tog i Hundige (tidligere Vallensbæk). Dette har foranlediget HT til at etablere en **ekspresbuslinie, linie 122 E** fra Køge til Valby st. – **uden stop** mellem Solrød Strand og hj. af Gl. Køge Landevej/Folehaven/Ellebjergetvej (i Valby).



Vinterkøreplanen 1976/77 bragte derudover kun én bemærkelsesværdig nyhed: **Linie 75 E** – en ekspresbuslinie mellem Gammel Holte og Rådhuspladsen i København; linien skal dække ét i forhold til jernbanelinierne (Nord- og Kystbanen) svært tilgængeligt område. Linien køres af Distrikt 2, Driftsområde Hørsholm.

Medens HT har moderne, rationelt indrettede anlæg (6 stk.) i det tidligere KS-område (Distrikt 1), kniber det med gode forhold i de fleste andre betjeningsområder, men der er nu udsigt til, at HT i løbet af de kommende år også får bragt dette i orden. Allerede kort efter trafik-selskabets start i oktober 1974 udarbejdedes planer for nye busserviceanlæg. Et nyt anlæg er påbegyndt i **Helsingør**, de nødvendige arealer og byggetilladelser fore-ligger for anlæg i **Frederikssund** og **Køge** – og detailprojektering er påbegyndt for anlæg i **Roskilde** og **Hillerød**. Anlægget i Helsingør (der afløser det forældede på Grønnehavevej) vil være klar til ibrugtagning i efteråret 1977,



HT-landevejsbus (af serien nr. 708-711) - Type 1975 (Volvo B 58) - Åabenraa Karosserifabrik-Division Scania Randers A/S.

Foto: E. B. Jensen.

anlæggene i Frederikssund (der afløser Slingerup og aflaster Frederiksværk og Hørsholm) og Køge (der afløser anlægget på Lyshøjgårdsvej i Valby) skulle kunne stå færdige i vinteren 1977/78. Endelig skal et nyt anlæg i Roskilde (der afløser anlægget i Tåstrup, der »ligger i vejen« for S-bane-forlængelsen til Høje Tåstrup) – og et anlæg i Hillerød (der afløser værkstedet i Frederiksværk) være klar til brug i foråret hhv. sommeren 1978.



HT-bybus (serie VI) - Leyland-DAB A/S, Silkeborg. (Nr. 713 - 2. vogn af en serie på 86 busser.

Foto: Kai W. Mosgaard.

HTs første ledbus blev ikke færdig til præsentation i forbindelse med S-banens forlængelse til Hundige – til trods for ihærdige anstrengelser. Bus nr. 798 leveres i midten af oktober.

NB. Rettelsen: I »Jernbanen«, nr. 4/1976 – side 74, højre spalte, 5. linie f.n. rettes vognnumrene »613« – – »612« til »713« hhv. »712«.



»HT« redigeres af Erik B. Jensen.

Museumsbanerne
siger hermed tak for i år



D 826 med særtog for Politiken Plus på vej mod Helsingør ved Fredensborg den 15. maj 1976.

Foto: Gunnar W. Christensen.



DSB P 917 og C 708 på vej til deres nye »bopæl« i Roskilde remise den 11. september 1976.

Foto: Claus Volden.

CENTRALHOTELLET

v/ Ragnar Hegelund

Søndergade 24

Hadsten

Tlf. (06) 98 00 13

Et 1. kl. spisested

BANDHOLM MASKINFABRIK A/S

BRDR. NIELSEN

STÅLKONSTRUKTIONER

RØR- og BEHOLDERARBEJDE

VVS

CERTIFIKATSVEJSNING

OPTISK SKÆRING

BANDHOLM – TELEFON (03) 88 80 06

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



SÆTTER DANMARK PÅ HJUL



237
FLEMMING HØJSGAARD
STATIONSMESTERVEJ 18•1 MF
9200 ALBORG SV

Man kører ind på

PAARUP KRO

v/ Mads Madsen

Engesvang – Tlf. (06) 86 50 47

1. kl. køkken – Fornuftige priser

Vegger Kro

v/ Leif Ørndorf

Tlf. (08) 66 62 60

Et godt spisested – Fornuftige priser

Selskaber modtages indtil 200 kuverter



ØRESUNDSBÅDENE



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