



jernbanen

1

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

17. ÅRGANG

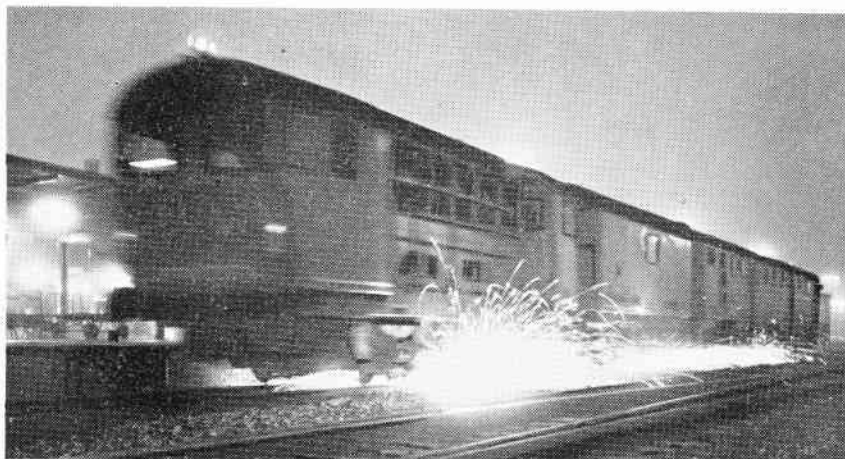
FEBRUAR 1977

KR. 10,00



SPENO INTERNATIONAL SA, GENEVE

Skinneslibning



Sophus Berendsen A/S
Ingeniøraftdelingen,
Maskinteknisk Sektion,
repræsenterer Speno
International SA i Norden.



SOPHUS BERENDSEN A/S

INGENIØRAFTDELINGEN

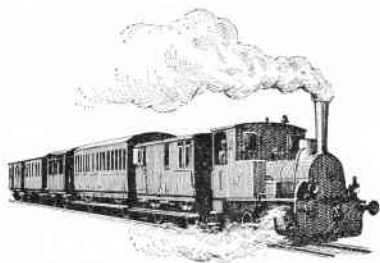
AMALIEGADE 10 • 1256 KØBENHAVN K • TLF. (01) 14 85 00 • STORE TORV 10 • 1000 ÅRHUS C • TLF. (06) 12 04 22

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



SÆTTER DANMARK PÅ HJUL





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 om-
kring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de en-
kelte forfatters egen regning og er
ikke nødvendigvis udtryk for redaktio-
nens eller Dansk Jernbane-Klubs me-
ning.

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

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

FORSIDEBILLEDET:

OJH nr. 5 klar til afgang fra Tølløse
mod Maribo, 30. december 1976.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

17. årgang

Februar 1977

Nr. 1

DSB FORBLIVER DSB – TRODS HT

Indenfor hovedstadsområdet kollektive persontrafik forestår nye foren-
linger, der gerne skulle gøre det kollektive trafiktilbud endnu mere til-
lokkende. Loven om etableringen af Hovedstadsområdets Trafikselskab
(HT) omfattede i første omgang forening af bustrafikken i hovedstads-
området. Loven forudsatte imidlertid også, at der på et senere tidspunkt
skulle ske en forening af bane- og busdriften. Tidspunktet for denne fore-
ning nærmer sig, og et lovforslag herom ville have været fremsat i Folke-
tinget, hvis ikke Anker Jørgensen-regeringens udskrivning af valg havde
sat en midlertidig stopper herfor.

Det er ikke alment kendt, hvordan dette lovforslag vil komme til at se
ud, men det vides, at DSB på banesiden skal være entreprenør for HT,
som foreslået af Trafikrådet. Populært sagt vil forholdet blive det, at HT
hos DSB bestiller transporten, og DSB sender Hovedstadsrådet en regning
på de faktiske udgifter ved udførelsen af transporten.

Folketingsmedlem Otto Mørch har offentligt udtrykt bekymring for, at en
følgevirkning af dette arrangement bliver, at DSBs mulighed for moderni-
sering og udbygning i provinsen beskæres. Forholdet er, at de penge, som
DSB skulle have haft fra staten til anlæg og materiel, også gives til Hoved-
stadsrådet – og det må frygtes, at et for stort kompensationsbeløb tages
ud af DSBs rammer. I andre lignende situationer har man ved overflytning
af arbejdsopgaver anvendt totalbalanceprincippet, d.v.s. at man i den 5-
årige budgetperiode har beregnet statens årlige gennemsnitlige anlægs-
udgifter, og dette beløb overføres fremover hvert år til pågældende amt/
kommune. Hvis det samme princip skal anvendes i forbindelse med Ho-
vedstadsrådets overtagelse af banetrafikken, og man for anlægsudgifter-
nes vedkommende beregner et gennemsnit for de nærmeste fem år, vil
det betyde, at Hovedstadsrådet i løbet af nogle få år vil få en væsentlig
større kompensation, end man har udgifter, idet udbygningen af S-bane-
nettet snart vil være færdig. Man kan derfor frygte, at Hovedstadsrådet
får mere, end staten ville have anvendt i hovedstadsområdet, og således
at investeringerne i det øvrige land reduceres.

Generaldirektør Povl Hjelt udtaler imidlertid beroligende i et indlæg i
dagbladet »Politiken« (15. januar 1977), at nok skal DSB arbejde for to
herrer (Hovedstadsrådet og Folketinget), men at DSB forbliver DSB – også
når det gælder organisatoriske forhold og personalets ansættelses-, af-
lønnings- og pensionsforhold. Generaldirektøren har også – eller havde –
trafikminister Niels Matthiasens ord for, at Otto Mørch ingen grund har
til ovennævnte bekymring – for det ville »være stik imod regeringens mål
om at fremme den kollektive trafik«.

Fortsættes side B 4



KONGELIG HOFLEVERANDØR



DANSUKKER
I TAKT MED TIDEN

CENTRALHOTELLET

v/ Ragnar Hegelund

Søndergade 24

Hadsten

Tlf. (06) 98 00 13

Et 1. kl. spisested

FIRSERNES STOREBÆLT SFÆRGER

Af overstyrmand Finn Alkærsig, DSB – Driftsområde Storebælt

For at tilgodese de bedst mulige konkurrencevilkår for fremtidens jernbanetrafik kunne man i DSB meget vel ønske en større sikkerhed for, at faste forbindelser til erstatning for færgedriften kunne indgå som en forudsætning for langtidsplanlægningen. Optimismen om, at sådanne kan forudses indenfor de nærmeste 10–15 år, har imidlertid ikke været større, end at der som led i DSBs plan 1990 indgår en i teknisk henseende revolutionerende fornyelse af færgemateriel og havneanlæg, der tager sigte på en hurtig, økonomisk og rationel overførsel af tog, passagerer og biler på de store overfarter, men i første række på Storebælt.

På et møde i DSB-ledelsen i oktober 1975 besluttedes det at nedsætte en projektgruppe til detailprojektering af en ny type færge med væsentlig større kapacitet, såvel med hensyn til lasteevne som med hensyn til ombord- og ilandsætning, end hidtil kendt. Samme efterår blev der truffet beslutning om at forberede bygning af nye brede lejer i Korsør og Nyborg med tilhørende sporforbindelser og landgangsfaciliteter, samt at ombygge de tre nuværende IC-færger på Storebælt i den hensigt at nedbringe ekspeditionstiden ved land også for disse færger.

Kommissorium for projekteringen af den nye færge blev formuleret således:

Grundtypen for fremtidens DSB-færger skal være en 4-sporet kombineret jernbane- og bilfærge, der samtidig kan overføre to lyntog á 132 m eller et godstog på 500 m og medtage lastbiler på et øvre dæk. Og den skal konstrueres således, at der kan rangeres til og fra færgen på to spor. Fartøjet skal helt og fuldt leve op til de krav, der i dag stilles til moderne færgemateriel i såvel driftsøkonomisk som i kapacitetsmæssig henseende både til passagerer, jernbanevogne og biler. Konstruktionen skal være således, at den dels opfylder overførselskravene på Storebælt og Østersøoverfarterne og dels således, at den i salgsojemed uden restriktioner kan sejle på alle de ruter, der normalt anvender denne færgetype.

Arbejdet med projektet startedes i begyndelsen af 1976 delt op i en styregruppe og 4 undergrupper. Ledelsen og koordineringen har været forestået af civilingeniør K. K. Enslev, Rederifunktionen, og der er i vidt omfang ydet konsulentbistand udefra, bl.a. af det kendte skibskonstruktionsfirma Knud E. Hansen, København. Repræsentanter fra DSB-færgerestaurantens ledelse har på adskillige af designgruppens møder været aktivt medvirkende i arbejdet med passager- og restaurationsinteriørets udformning.

Projektgruppen afsluttede i efteråret 1976 arbejdet i fase 1 – projektfasen, efter hvilken tegninger med generalarrangement, opstalt og maskinindretning samt tekstspe-

cifikationer for skib og maskine er klar til vurdering og godkendelse hos DSBs øverste myndighed. Samtidig er de fire undergrupper opløst, hvorimod styregruppen følger projektets videregående faser.

Ud af de foreliggende specifikationer af grundtypen, d.v.s. den kombinerede færge med togdæk og lastbildæk konvertible til fire personbildæk samt to salondæk i fuld bredde, kan følgende interessante hoveddimensioner nævnes:

Længde overalt	152 m
Total bredde	23,40 m
Sidehøjde, køl-brodæk	24,00 m
Dybgang lastet	6,00 m
Største sporlængde	139,30 m
Samlede effektive sporlængde	504,40 m
Dødvægtstonnage (lasteevne)	4,150 ton
Personantal (redningsmidler)	2.570 pers.
Max. fart	18,6 knob
med 6 stk. hovedmotorer på	19.080 BHK
Samlet effekt på 4 stk. hjælpemotorer	4.000 BHK
Effekt på 2 stk. bovpropeller	2.000 HK
Bilkapacitet som 4-dækker	ca. 840 personbiler

Ud over at færgen – groft vurderet – vil blive dobbelt så stor som de sidst anskaffede færger til Storebælt, er især totalbredden bemærkelsesværdig, idet der her skæres igennem den 100 år gamle binding, som vi har i de nuværende færgelejer udformning, der som bekendt stammer fra den bredde de gamle dampfærger havde over hjulkasserne, og som har voldt ret svære vanskeligheder ved de eksisterende store færgers skibstekniske konstruktion, bl. a. i henseende til tværskibs stabilitet.

For at imødekomme tidens krav til personalemiljø bedst muligt – især hvad angår støj, rystelser og lys – er beboelse for dæks-, maskin- og restaurationsbesæning, herunder messer, hvilerum og badefaciliteter, indrettet i huset som strækker sig i hele baddækkets længde mellem de to kommandobroer. Dette rejser nogle afstandsproblemer for maskinpersonalet, som imidlertid er afhjulpnet ved et centralt placeret system af serviceelevatore, samt indretning af ekstra omklædnings- og baderum i forbindelse med maskinkontrollrummet.

De to salondæk indrettes med siddeplads til ca. 1700 passagerer. Hertil kommer tilhørende hjælperum som toiletsektioner, selvbetjeningskiosk, legestuer, konferencerum m.v. Adgangen sker ad to landgangsporte på nederste salondæk til store hall's, således at ombord- og ilandsætning af passagerer kan finde sted samtidig. Centralt på øverste salondæk indrettes i to »blokke«, funktionsmæssigt delvis uafhængige, samtlige servicenum (kabys, opvask, lager m.v.) for restaurant, cafeteria og snackbar, således at der er taget hensyn til kortest mulige transportveje. Som noget nyt forudsættes vareforsyningen

Koger køleren?

Eller utæt?

så

MARIBO AUTOKØLERSERVICE

Vesterbrogade 8 – Tlf. (03) 88 02 36

C. A. CARLSENS EFTF.

Mogens Jørgensen

Aut. forhandler

SAAB / AUTOBIANCHI

Nørreballe – Maribo

Tlf. (03) 88 90 35

LOLLANDSCENTRETS EL-FORRETNING

v/ Freddy Rasmussen

Maribo – Tlf. (03) 88 13 70

Alle EL-installationer udføres

Moderne belysning

Stort udvalg i hårde hvidevarer fra **S A G**

Esso Service

v/ Mogens Jensen

Vesterbro 45

Maribo

Tlf. (03) 88 05 32

Benzin – Olie – Vask – Smøring
Tilbehør

FLEMMINGS LEGETØJ

Torvet 4 – Maribo

Tlf. (03) 88 25 21

Stort udvalg i legetøj til de store og små

Speciale: **Märklin Modeljernbaner**

GIRLY BLOMSTER

Lollands Centret 34 – Maribo

Tlf. (03) 88 15 40

Alt i årstidens friske blomster
til fornuftige priser

Dekorationer til enhver lejlighed

til færgen at ske i containere, som med en traverskran transporteres direkte fra skibsside via hustoppe på båddæk og ned til kabyssektionerne. Ved dette system opnås den fordel, at leverandørerne bliver uafhængige af færgens havneophold.

»Lasten« indrettes med togdæk og lastbildek over hinanden hver med et indbygget hydraulisk betjent platformdæk, hvis endesektioner kan kantstilles og tjene indenbords opkørsel for personbiler. Platformdækket arrangeres yderligere således, at der totalt set kan sejles med en blanding af personbiler og lastbiler/togvogne.

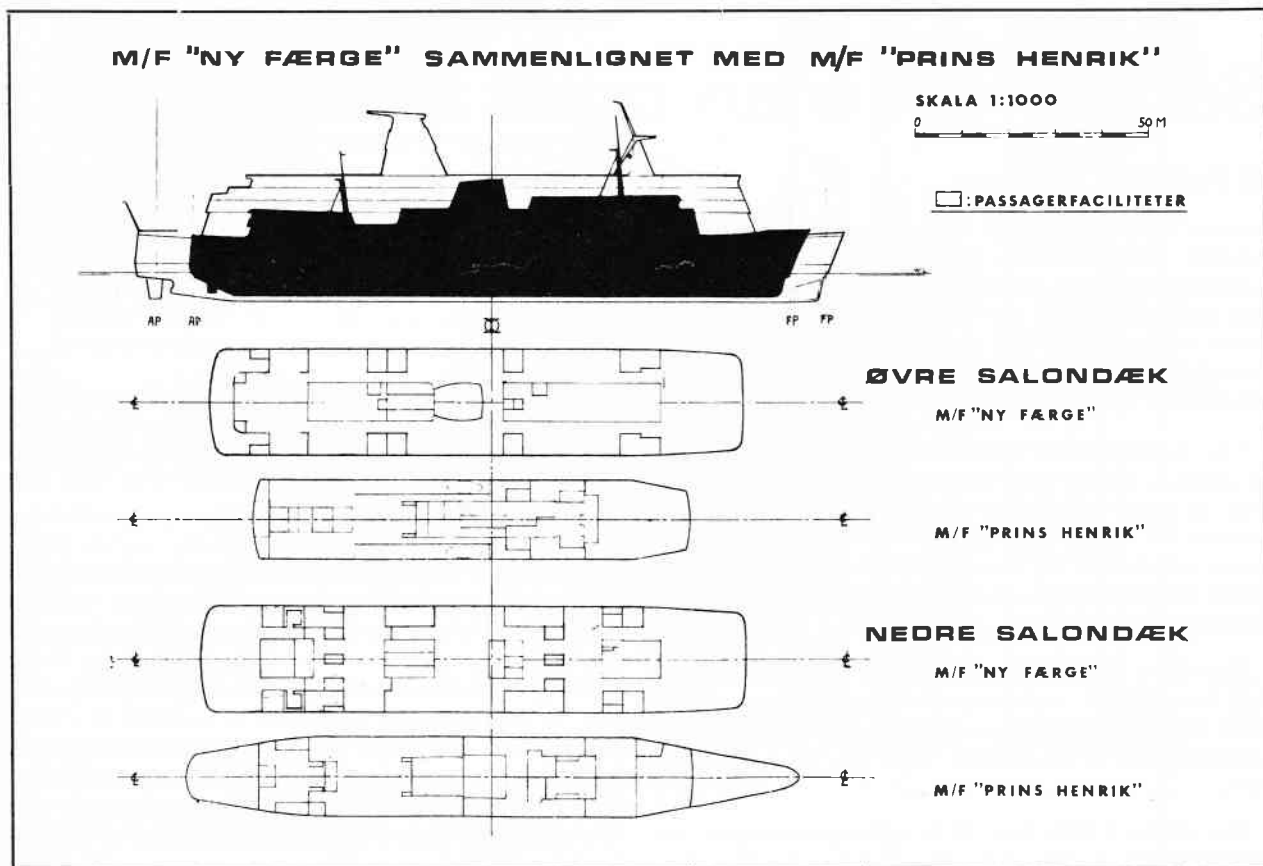
I indretningen af togdækket er tilgodeset de bedst mulige udstigningsforhold fra togene, idet der i casingerne er indbygget perroner i niveau med vognene indgange. Adgangen fra perron og til saloner sker ad elevatorer eller trappetårne. Her har spørgsmålet om rullende trapper (escalatorer) været inde i billedet, men denne løsning har foreløbig måttet forlades på grund af pladskravene i forbindelse med de sikkerhedskrav som loven stiller til evakueringsveje.

Et væsentligt problem, som endnu ikke er helt færdigbehandlet, er kompensationen for den hurtige flytning af store vægte i langskibs retning både om bord og i klapanlæg for at overholde de tilladelige knækvinkler under ombordsætning af to tunge tog på én gang. Projektgruppen har kun skullet koncentrere sig om skibet, hvor problemet set isoleret kan løses ved passende trimtanke og -pumper, men skibets trimforandring skal i nogen grad kædes

sammen med de kompensationsforanstaltninger, som nødvendigvis må indbygges i det todelte klapanlæg, hvis udformning hører under Baneafdelingens regie.

Det stiller tillige gruppen overfor spørgsmålet om, hvorledes alle de funktioner, der er forbundet med rangerledelsen kan samles i en enhed, idet færgens rangerleder får ret meget at tage vare på: Kompensation for krængning. Kompensation for trim. Fortøjninger. Sporskifter i land og om bord. Rangering på to spor på en gang. Generel overvågning af sikkerheden på dækket. Til/frakobling og surring af jernbanevogne. Altsammen ting som kun samme person kan have det samlede overblik over. Hvorledes denne styring kan samles er endnu ikke helt klart, men en ret kompliceret teknik – måske indeholdende internt TV-overvågningsanlæg – synes nødvendig.

Hovedmotoranlægget og manøvreringen heraf vil i grove træk blive som de hidtil kendte systemer med vendbare blade på drivskrueerne og styring direkte fra broen. Af anlægget kræves en max. ydelse på 20.520 BHK (bremsehestekræfter) svarende til en kontinuerlig serviceydelse på 17.280 NHK, og det skal bestå af 6 stk. trunk diesel-motorer, der tre og tre gennem reduktionsgear skal trække de to drivpropeller. Som noget nyt indsættes et system af udrykkerkoblinger, således at én motor kan tages fra for reparation eller periodisk eftersyn. En løbende overhaling til erstatning for de lange eftersynsophold på værft vil således blive muliggjort, idet også størrelsen på det samlede anlæg er beregnet således, at normal serviceydelse kan klares af de fem motorer. Ligeledes som noget nyt forudsætter maskinspecifikationen luftkonditionerings-



anlæg til aptering og saloner (nedkøling, befugtning af luft) til nordso-konditioner med mulighed for senere udvidelse til tropiske konditioner, såvel som der afsættes plads til rulningsstabilisatorer i skibssiden og ferskvands-generatorer (destillation af saltvand) i maskinrummet.

Foruden at der gennem projektgruppernes arbejde har været sat focus på hoveddimensioner, design og maskinarrangementer, har også den løbende vedligeholdelse på mange områder nydt særlig opmærksomhed. I erkendelse af, at kommende færgers udnyttelsesgrad søges forbedret, vil muligheden for f.eks. malevedligeholdelse under drift blive stærkt reduceret. Derfor vil væsentlige dele af den korrosionsbeskyttende og kosmetiske overfladebehandling af stålet ske efter avancerede metoder, som kræver en særlig og mere kostbar forbehandling, og som delvis udelukker vedligeholdelse med egen besætning under drift. Til gengæld er den langt mere holdbar, hvorved de totale vedligeholdelsesomkostninger bliver ikke så lidt nedsatte.

I det foreliggende udgangsprojekt – kombifærger – er der ved den tekniske planlægning taget højde for, at DSB kan kontrahere færgen i forskellige varianter spændende fra ren godsfærge over en kombineret udgave til f.eks. Østersøen til en ren bilfærge til Halsskov-Knudshoved-overfarten. Til belysning heraf kan eksempelvis nævnes, at alle trapper løber i lodret orienterende tårne, således at en eventuel beslutning om at udtage et eller flere dæk kan imødekommes. Sådanne beslutninger beror i ret høj grad på, om man i den kommende trafikplanlægning øn-

sker at satse på kombinerede færger eller specialfærger, samtidig med at spørgsmålet om salgbarheden eller rederiets anvendelse af færgerne til andre formål kommer ind i billedet.

Set ud fra en personaleorganisatorisk vinkel kan man jo have sine særlige tanker om sådanne store enheder. Der skal ikke megen fantasi til at forestille sig, hvor mange (eller få) færger af denne type, der skal til for at klare nutidens overførselsbehov på Storebælt, og hvilken betydning det vil få for søfartspersonalets advancementsforhold m.v. Til gengæld kan man vel fra søfartspersonalets side nære håb om, at overfarterne på længere sigt vil blive så effektive og rationelle, at beslutningen om etablering af faste forbindelser udskydes på ubestemt tid.

Det påregnes, at den første af disse færger ser dagens lys midt i 1980, og på trods af aktuelle sparepålæg m.v., er der i øjeblikket intet der tyder på, at det bliver et skuffeprojekt. Om den her valgte linie til imødekommelse af fremtidens overfartstrafik er den rigtige, kan kun tiden vise. Men i dokumentationen og baggrundsmateriale for Plan 90 er nævnt alt, lige fra store godstogspramme til små hurtige lyntogsfærger. Så alt tyder på, at de hidtil trufne beslutninger er grundigt gennearbejdet og vuderet.

Til slut må bemærkes, at DSB-ledelsen endnu ikke har taget stilling til de af projektgrupperne udarbejdede skitseplaner, og der kan derfor ske ændringer i de her omtalte færgeoplæg.

Sådan kan man også se det

Af Povl Wind Skadhaug

I denne lille artikel skal der kastes strejflys over en karakteristisk side af danske damplokomotivers typologiske udvikling, set under en statistisk synsvinkel. Men mere end netop strejflys er der heller ikke tale om; at belyse emnet fuldt ud ville bl.a. kræve en indgående sammenligning med udviklingen i de andre jernbanelande og gøre snesevis af tabeller etc. nødvendige.

I W. A. Tuplin's bog BRITISH STEAM SINCE 1900 findes et diagram, der for hvert hjularrangement og henholdsvis med og uden tender viser antallet af britiske damplokomotiver ved udgangen af 1913 og 1947. Det synes at gøre sagen letopfattelig og har således givet ideen til det til denne artikel udarbejdede diagram, som angår DSB damplokomotiver.

Men for at få et mere nuanceret (og dog stadig anskueligt) billede frem, registrerer det danske diagram forholdene ved dobbelt så mange årstal og giver så at sige fire øjeblikksbilleder af udviklingen, taget med 20 års mellemrum.

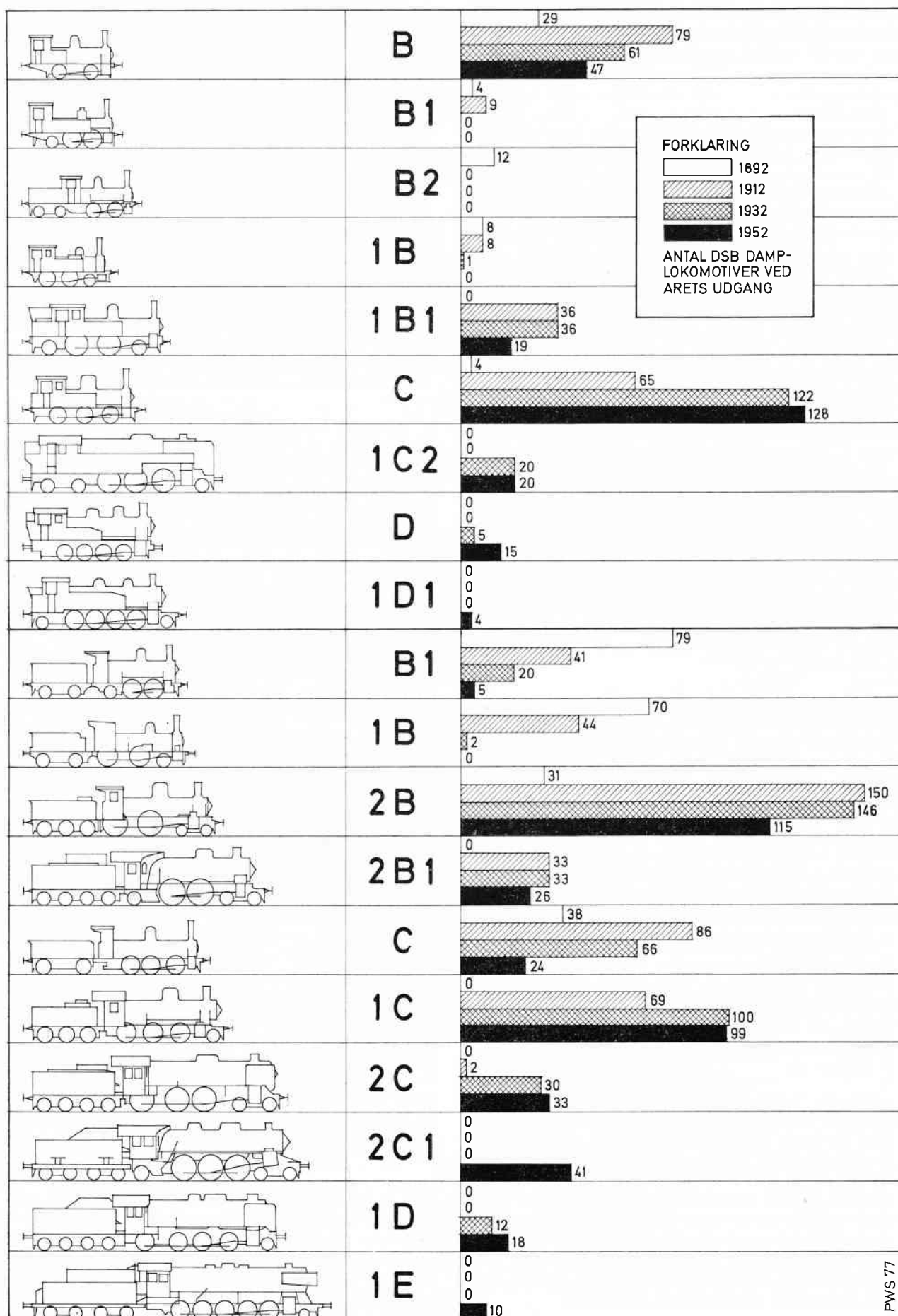
Der startes i 1892, hvor de to statsbanesystemers maskinafdelinger var blevet sammensluttet under Otto Bus-

ses ledelse. Ved at starte her er der kun to hjularrangementer, som lades helt ude af betragtning, selv om de har været benyttet af statsbanerne (på Sjælland) Det er 1A1 (Odin-klassen), hvoraf sidste eksemplar udrangeredes (endeligt) 1888, og 2A (Crampton), af hvilken type 2 stk. holdt ud til 1881.

Næste status gores 1912, da den efter sammenslutningen følgende store anskaffelsesbølge var ved at være slut, og i hvilket år det første resultat af den efter Busses afgang i 1910 ændrede anskaffelsespolitik viste sig i form af to R-maskiner.

Fra 1912 til 1932 blev der ikke bygget noget overvældende antal damplokomotiver til DSB. Dog viser 1932 alligevel et væsentligt ændret billede og er samtidig den foreløbige afslutning på et udviklingsforløb. I en række år derefter anskaffedes udelukkende motormateriel.

Men som bekendt blev der senere igen købt damplokomotiver, de sidste (N-maskinerne) endda så sent som 1952, der er diagrammets sidste årstal. Derefter kom der intet nyt, og tyve år senere var DSB damp faktisk et afsluttet kapitel.



Ved udgangen af de fire »status-år« var de samlede antal af DSB damplokomotiver følgende:

	1892	1912	1932	1952
Uden tender	57	197	245	233
Med tender	218	425	409	371
I alt stk.	275	622	654	604

Man vil lægge mærke til, at andelen af lokomotiver uden tender havde en stadigt stigende tendens, nemlig gående fra 21 pct. i 1892 over 32 og 37 til 39 pct. i 1952.

Når man arbejder lidt med tallene, viser det sig som et andet iøjnefaldende træk, at de store maskiners andel af lokomotivbestanden egentlig var ret beskeden. Ved store maskiner tænkes i denne sammenhæng på følgende hjularrangementer: 1C2T, 2B1, 2C, 2C1, 1D og 1E (d.v.s. litra S, P, R, T, E, Pr, H og N). I 1892 fandtes ingen af disse. I 1912 udgjorde de mellem 5 og 6 pct., i 1932 knapt 15 pct., og først i 1952 markerede de sig med tilsammen små 25 pct. som en virkelig betragtelig del af helheden.

En iagttagelse af diagrammet viser endvidere, at på dansk grund har som så mange andre steder intet bestemt hjularrangement været virkelig dominerende. Ganske vist tegnede B1-typen sig i 1892 for næsten 29 pct., og samme år udgjorde 1B-typen godt 25 pct. Endvidere kan det nævnes, at C-koblede maskiner med og uden tender var på godt 24 pct. i 1912, næsten 29 pct. i 1932 og stadig 25 pct. i 1952. Og i 1912 og 1932 havde 2B-lokomotiverne en andel på 24, henholdsvis 22 pct., hvilket alt sammen nok er værd at notere sig i den foreliggende sammenhæng.

Men her overfor står f.eks., at britiske trekoblede maskiner uden løbehjul (0-6-0 = C) med og uden tender iflg. førnævnte bog af Tuplin udgjorde 46 pct. af hele den britiske bestand i 1913, 43 pct. i 1922 og endnu 37 pct i 1947.

Og vender man sig til Amerika, hævdes, det, at den klassiske American-type (4-4-0 = 2B) igennem omtrent et halvt århundrede omfattende omkring 60 pct. af lokomotiverne i USA og Canada. Og i tiden før den amerikanske borgerkrig og i det nærmest følgende tiår var der endda tale om 80 pct., muligvis lidt over.

De skematiske lokomotivtegninger til venstre i diagrammet skulle tjene til at støtte de forestillinger om lokomotivtypernes karakter, som forbinder sig med hjularrangements-kodebetegnelserne. Og samtidig har det været tanken at give et omtrentligt begreb om de indbyrdes størrelsesforhold mellem lokomotivtyperne ved den måde, de er placeret på.

Men der ligger naturligvis en tilsnigelse i, at der af hensyn til overskueligheden kun er tegnet en enkelt maskine for hvert hjularrangement. I flere tilfælde har der jo været adskillige DSB litra med samme hjularrangement, men ellers ret forskellige i henseende til størrelse, placering af cylindre og drivværk i forhold til hjulsæt o.s.v. Hertil kommer, at der inden for samme litra er forekommet varianter, i nogle tilfælde som følge af en for maskinens profil ret så afgørende ombygning. Med disse forhold skal der nu ikke gås i detaljer her, men til almindelig orientering bringes denne fortegnelse:

Hjul- arrangement		Afbildet DSB-litra	Øvrige DSB-litra
B	T	Hs	Ms, M, N As, Dj
B1	T	L	
B2	T	P	
1B	T	Kj	
1B1	T	O	Ls, T
C	T	F	
1C2	T	S	
D	T	Q	
1D1	T	Df	
B1		J	Bs, Cs, H, L, D(j), Gs, Ds, Es, Fs
1B		B	
2B		K	A, C, Af
2B1		P	
C		G	L(s), E
1C		D	
2C		R	T Pr
2C1		E	
1D		H	
1E		N	

Til sidst et forsøg på at imødegå kritik, idet nogle måske vil mene, at privatbanernes damplokomotiver burde have været medtaget i diagrammet. Foruden de allerede forekommende ville da følgende hjularrangementer af lokomotiver uden tender være kommet til: 2B, 1B1, 1C, 1C1, 2C og 1B+1B1. Hertil kan indvendes, at overskueligheden netop på grund af disse ville være forringet samtidig med, at der i kraft af privatbane-damplokomotivernes forholdsvis lille antal og store typemæssige spredning alligevel ikke ville være væsentlige forandringer at spore i de iagttagne tendenser – og dermed ingen afgørende ændring at se i helhedsbilledet.



UNO-X Oliedepot

v/ HANS HOVMAND

4951 Nørreballe

Tlf. 03-88 92 01

Servicemontør: 03-85 31 89

JERNBANETRAFIK OG REGIONALPLANLÆGNING

Af Bent Jacobsen

Over hele landet arbejdes der ihærdigt på alternative skitser til regionsplanlægningen.

Som forarbejde hertil har kommunerne tilvejebragt oplæg til amtskommunerne om deres vurdering af den fremtidige udvikling inden for regionen og deres ønsker med hensyn til regionplanens indhold. De kommunale oplæg indeholder bl.a. kommunens syn på den kollektive trafik og dennes sammenhæng med den øvrige fysiske planlægning.

Når man ser på disse oplæg og måske ikke mindst i pressens omtale af dem, er det bemærkelsesværdigt, hvor stor vægt der lægges på udviklingen af et godt trafiknet og ikke mindst på eksistensen og udbygningen af jernbaneforbindelserne i regionerne.

Holstebro Dagblad skriver således den 21. oktober 1976 om Struer byråds indstilling, at byrådet er betænkelige ved DSBs plan 90 og siger, at det bestemt må anbefales, at Thisted-Struer-banen bevares, og det samme gælder det øvrige eksisterende jernbanenet i Vestjylland. Det bør endog udbygges og forbedres, siger man i Struer, også selv om det skulle vise sig, at det ikke er rentabelt, idet man her må tage egnsudviklingsmæssige hensyn.

Herning Folkeblad citerer Brande byråd for en udtalelse om, at nedlæggelsen af Brande-Grindsted og Brande-Silkeborg-banerne er den væsentligste årsag til den ringe fremgang. kommunen har været ude for i de senere år.

Indenfor jernbaneområdet mener Brande byråd, at det er af afgørende betydning, at Vejle-Herning-banen bevares og udbygges servicemæssigt, således at den både med hensyn til antallet af afgang og afgangstidspunkter opfylder de krav, der stilles fra såvel bolig-arbejdstrafikken som bolig-servicetrafikken.

Det understreges endvidere, at Brande-Silkeborg-banen bør bevares og udvides til at omfatte persontransport. Desuden vil en genoprettelse af Brande-Grindsted-banen øge serviceniveauet i området.

Også Videbæk kommune synes at have fået øje på jernbanens betydning.

I et oplæg til regionsplanlægningen i Ringkøbing amt nævnes det således, at Herning-Skjern-banen indebærer muligheder for at fastholde væksten i erhvervs- og boligbebyggelsen. At der også var noget, der hed Skjern-Videbæk-banen engang, synes helt at være glemt.

De nævnte eksempler viser tydeligt, at der er sket en holdningsændring hos mange kommuner til jernbanerne, siden de glade og optimistiske 60'ere.

Den gang var det rigtignok andre og mere barske toner, der lød fra kommunerne, når der fra anden side stilfærdigt blev peget på værdien af at opretholde jernbanestrækninger og forbedre disses drift.

Holdningen var dengang præget af passivitet og ligegyldighed, ja i værste fald af, at man direkte fra kommunernes side modarbejdede baner, man selv så ivrigt engang havde bidraget til og – for privatbanernes vedkommende – var ejer af.

Spørgsmålet er imidlertid, om den udtalte forståelse for jernbanernes betydning i det samlede planlægningsspil om amters og kommuners fremtidige udviklingsmuligheder nu også dækker over en reel politisk vilje fra kommunernes side til at investere i banernes fremtid. Der tænkes her navnlig på, om man f.eks. i sin detailplanlægning vil placere boligområder og ikke mindst industriområder således, at disse får en naturlig tilknytning til jernbanerne. Det skulle jo gerne være således, at by- og erhvervsudviklingen i et område og dette områdes jernbaneforbindelse kunne drage fordele af hinanden. Hvis ikke dette er tilfældet, må vi se i øjnene, at bl.a. den vestjyske længdebane og flere andre strækninger vil miste mere og mere trafikunderlag.

Også på andre områder afhænger den fremtidige udvikling omkring jernbanerne af, hvad amter og kommuner egentlig vil med banerne.

»Vi vil i hvert fald gerne se noget af al sympatien udmøntet i konsekvent imødekommelse – i relation til de private busruter og godstransporter«, udtalte generaldirektør Poul Hjelt i et interview med Land og Folk den 20. november 1976.

Flere jyske organisationer har bedt DSB om udbygget togdrift på den vestjyske længdebane og genåbning af Tønder-Tinglev-banen.

»Bare al den sympati for jernbanen, som jeg altid har mødt i Vestjylland, dog ville udmønte sig i en stigende trafik«, udtaler generaldirektøren videre til Land og Folk. »Der er nemlig et ganske betydeligt fald i passagermængden. En af årsagerne er utvivlsomt, at de lokale politikere giver andre end DSB koncessioner til at drive buslinier, som i nogle tilfælde løber parallelt med banen og konkurrerer med den med undergravende virkning. Sådan er det også med uddeling af fragtmandsruter, som tager godset og dermed noget andet af grundlaget for banen. Der skal investeres omkring 215 mill. kr. i længdebanen, hvis

den fortsat skal betjenes med tog. Togdrift vil koste 40 mill. kr. mere om året end busdrift. Vi har i vores langtidsplanlægning fremlagt to alternativer: fortsat, men moderniseret togdrift, eller overgang til busser med timedrift og moderne materiel. Endelig har vi sagt til de lokale politikere: kære venner, sådan ser det ud, og så meget koster det. Nu er det jer selv, der skal tage stilling til, hvad I vil have!»

Generaldirektørens politiske foresatte, trafikminister Niels Matthiasen synes at have et noget andet syn på bl.a. den vestjyske længdebanes fremtid.

I et interview med »Danske Kommuner« den 17. november 1976 – i øvrigt et fortrinligt temanummer om den kollektive trafik – udtaler trafikministeren:

»Jeg tror ikke, man skal føre diskussionen om den vestjyske længdebane videre. Vi skal have den bane ud fra et erhvervsmæssigt og egnsudviklingsmæssigt synspunkt, men ikke ud fra et DSB-driftsøkonomisk standpunkt. Det vi skal se på er, hvad banen skal bruges til. Først og

fremmest til gods, men hertil kunne føjes, at de tog, der kører på skinnerne, jo ikke behøver at være de traditionelle, som vi kender. Man kunne bede Frichs fabrikker lave nogle nye tog – skinnebusser, som kunne køre hurtigere og oftere. Ja, man skulle måske overveje at elektrificere banen«.

Ministerens visioner om den vestjyske længdebanes fremtid forekommer særdeles dristige, må man nok sige, netop på baggrund af generaldirektør Hjelts meget nøgterne og kontante vurdering af banedriftens muligheder.

Skulle ministeren få mulighed for at realisere blot en del af sine gode ideer om banedriftens fremtid, må det selvfølgelig hilses med tilfredshed.

Ihvertfald kan alle jernbaneinteresserede sikkert slutte op om trafikministeren, når han i samme interview udtaler: »Det nytter ikke noget, at vi ligger og opererer med de forskellige tanker, der ud fra et DSB-driftsøkonomisk synspunkt er helt rigtige, når de ikke er rigtige ud fra andre synspunkter, ud fra et helhedssynspunkt«.

Jernbanenyt – kort fortalt

DSB

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

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 6 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra MU 8532-8537 og 6 stk. elektriske mellemvogne, litra FU 8032-8037.

10 stk. elektriske motorvogne, MM 765, 766, 769, 771, 773, 776, 785, 787, 792, 793 og 10 stk. styrevogne (for elektriske motorvogne), FS 953, 955, 960, 969, 971, 973, 976, 985, 992, 993, er udrangeret.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 5 stk. personvogne (2. klasse/styrevogne), litra Bns 29-84 540 – 29-84 544 og 5 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 829 – 20-84 833 (samtlige: Værkstedsområde Øst (København)) samt 9 stk. tjenestegodsvogne (selvtømmende ballastvogne), litra Fds 946 0 871 – 946 0 879.

Følgende personvogne er udrangeret: BDg 82-64, 206, 207 (ombygningsarbejdet opgivet) – CI 29-25, 501, 569 – Cle 82-25 691.

Oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1976« (»Jernbanen«, nr. 6/76 – side 117/118) kan ajourføres efter ovenstående.

Pr. 31. december 1976 bestod vognparken af:

969 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 3 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I oktober kvartal er der tilgået driften 10 vogne – og der er udrangeret 5 vogne.

113 stk. post- og rejsegodsvogne. I oktober kvartal er der ikke nogle ændringer.

6150 stk. lukkede godsvogne. I oktober kvartal er sket afgang på 70 vogne.

3006 stk. åbne godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 9 vogne – og en afgang på 26 vogne.

554 stk. tjenestevogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 4 vogne: Nr. 387 »Togforvarmningsvogn« (Mafd.), nr. 444 »Løbevogn for (endnu ikke leveret) skinneudlægningskran nr. 159« (Bafd.), nr. 461 »Værkstedsvogn for maskinarbejdere« (Mafd.) og nr. 482 »Værkstedsvogn for Banetjenesten« (Bafd.) – og en afgang på 5 vogne: Nr. 401, 406, 459 (alle Mafd.), nr. 678 (Bafd.) og nr. 778 (Mafd.).

627 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I oktober kvartal er der ikke sket nogle ændringer.



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 1, 1977

Foreningens generelle adresse:

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

Formand:

Politimester Birger Wilcke,
Sobakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01 66) ØRdrup 2209.

Kasserer:

Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 38 30
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 Schmidt
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,
Agade 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 1977:

Ordinære medlemmer kr. 60,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1977) kr. 40,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos sekretariatet (se øverst)
- og kontingentindbetalingen sker på det under »Kassereren« angivne postnr. nummer.

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

senest tirsdag den 8. marts.

Ordinær generalforsamling

Søndag den 20. marts 1977 kl. 10.00 afholdes ordinær generalforsamling i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen, 1153 København K.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1978.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.
Følgende medlemmer af bestyrelsen m.v. er på valg:

Birger Wilcke (formand),
Mogens Bruun,
Erik B. Jonsen og
Ole-Chr. M. Plum.

Poul Skebye Rasmussen (suppleant),
Hans Hartmann (revisor)
Thorkild Ring Hansen (revisorsuppleant).

Kandidatlister vil følge i et særnummer af »Jernbanen« medio marts.

6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m.v. og til punkt 6 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest den 6. marts 1977.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.



København i januar 1977.

BESTYRELSEN

Møder og udflugter

Onsdag den 23. februar 1977 kl. 19.30 ekstraordinær generalforsamling i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K., underetagen.

Afstemning om det af lovudvalget fremsatte lovforslag, som er offentliggjort i »Jernbanen« nr. 6/76 med de ændringer, der blev vedtaget på den ekstraordinære generalforsamling den 12. januar.

Efter afstemningen ca. kl. 19.45 vil **trafikinspektør S. Dueholm, DSB Køreplanskontor**, holde foredrag om: »Hvor langt er vi med køreplansprojektet i Plan 1990«.



Søndag den 27. februar 1977 arrangeres kørsel med ekstratog og besøg på Godsbanegården.

Ekstratoget afgår fra København H kl. 7.55 og besøget afsluttes ved Bernstorffsgade 44 kl. ca. 12.00.

Dette arrangement er nærmere omtalt i »Jernbanen« nr. 6/76.



Søndag den 20. marts 1977 kl. 10.00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K., underetagen. Ordinær generalforsamling. Nærmere om denne se side B1.



Søndag den 27. marts 1977: Udflugt med DSB E 994 til Kalundborg. Pris: 80,- kr. Afgang fra København H. med ordinært tog til Roskilde kl. 9.04. Nærmere program i særnummeret af »Jernbanen«, der udkommer medio marts.



Onsdag den 13. april 1977 kl. 19.30 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K., underetagen. Medlemsmøde. Nærmere om aftenens program udsendes sammen med regnskabet i marts måned.



Referat af den ekstraordinære generalforsamling den 12. januar 1977

Formanden bød velkommen og foreslog civilingeniør J. Seligmann som dirigent. J. Seligmann blev valgt ved akklamation.

Dirigenten gav derefter ordet til formanden, som redegjorde for det af lovudvalget fremsatte forslag.

Efter dette foreslog J. Seligmann en ændring i lovens § 5 med hensyn til regnskabsåret, således at kontingentåret følger kalenderåret.

Kjeld Christensen, Børge Chorfitzen og Jørgen Halvorsen diskuterede for om imod evt. valg af kasserer i lighed med formand og næstformand.

Det i »Jernbanen« nr. 6/76 bekendtgjorte lovforslag blev vedtaget med nedennævnte ændringer uden afstem-

ning. Hvorefter dirigenten kunne slutte den ekstraordinære generalforsamling.

§ 3 stk. 3. »Godkendelse af det reviderede regnskab, der skal **være medlemmerne i hænde senest 7 dage** før generalforsamlingen.

§ 5. Regnskabsåret går fra 1. oktober til 30. september. Medlemskontingentet gælder for et kalenderår, således at samtlige tilmeldte medlemmer pr. 30. september bidrager med $\frac{3}{4}$ af deres kontingent til det den dag afsluttende regnskabsår og $\frac{1}{4}$ til det følgende regnskabsår.

§ 6. I sidste stykke: Repræsentanterne for lokalafdelinger og grupper til samarbejdsudvalget vælges i øvrigt af disse.

Som overgangsbestemmelse indføres i forbindelse med § 4:

Generalforsamlingen i 1977 vælger en formand kun for et år. Generalforsamlingen i 1978 vælger et bestyrelsesmedlem for et år, og 2 for en 2-årig periode.

Til den ekstraordinære generalforsamling var mødt 53 stemmeberettigede medlemmer.

Finn Beyer Paulsen.

Nyt fra afdelingerne

Nordjysk afdeling:

Onsdag den 2. marts 1977 kl. 19.30 afholdes afdelingens generalforsamling i lokalerne på Forchammersvej 7, Aalborg.



Nordjysk afdeling ved årsskiftet.

Nu da året 1976 er udrundet, føler jeg trang til at sige tak for al den bistand, som vi har modtaget.

Tak til alle, som har bistået os til at få både afdeling og bane til at fungere.

Året har været roligt uden de store begivenheder. Vi har fået en del personale eksamineret, så der kan trækkes på flere, når der skal køres, og så går det godt fremad med lokomotivet FFJ nr. 34.

Nr. 34 er jo vort hovedprojekt i disse år, og vi er kommet så langt, at alt, hvad der skal bruges som reserve-dele, skulle være i hus, når disse linier læses.

Maskinen er i øjeblikket adskilt og løftet, men vil i løbet af kort tid blive sat på hjul igen. Herefter begynder arbejdet på tenderen og kedlen, men det vil nok blive jul et par gange til, inden der kan fyres op under kedlen.

Vi er imidlertid glade for at arbejde med maskinen, og skulle der være en enkelt eller to, der vil give en hånd med, er de velkomne i remisen lørdag og/eller søndag.

E. Hedetoft.

Midtjysk afdeling:

Afdelingens møder er fastlagt således:

Fredag den 18. februar 1977 kl. 19.30 medlemsmøde på hotel Mercur, Viby Torv.

Fredag den 25. marts 1977 kl. 19.30 på Højskolehotellet, Middelgade 6, Randers.

Fredag den 22. april 1977 kl. 19.30 på Hotel Mercur, Viby Torv, generalforsamling og medlemsmøde for Midtjysk afdeling.

Fyn / Syddjylland:

Afdelingen afholder følgende møder i foråret:

Tirsdag den 8. marts 1977 kl. 19.30 i Jernbanerestauranten på Odense Banegård.

Tirsdag den 22. marts 1977 kl. 19.30 i Pensionistdagcentret i Kolding. Møderne arrangeres som sædvanlig af DJK, KLK og SHS. Medlemmerne fra disse foreninger, samt andre interesserede indbydes. Lysbilleder og film er velkomne.

MHV] MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Driften i sæsonen 1975/76 er forløbet nogenlunde tilfredsstillende f.s.v. angår trafikken på vor egen strækning, mens kørslen under Århus Festuge skuffede, idet der var forbud mod damptogskørsel i den første weekend og togenene var derfor fremført af MH-lokomotiv. Dette sammen med svigtende reklameindsats, delvis på grund af sygdom, bevirkede at antallet af rejsende faldt med 1921 og indtægten af billetsalget med 2.700 kr.

	1975/76	1974/75
Antal rejsende over egen strækning	6.288	6.181
Antal rejsende over fremmede baner	7.844	8.744
Ialt antal rejsende	14.132	14.925
Antal togkilometer	3.553	3.161
do. pr. km driftslængde	214,0	190,4
Antal personkilometer	89.535	79.421
do. pr. km driftslængde	5.393,4	4.784,4
do. pr. togkilometer	25,2	25,1

Med hensyn til driftens økonomiske resultater henvises til DJK's regnskab.

Hans Jørn Fredberg

SHS

Sporvejshistorisk Selskab har fremstillet et 12 siders salgskatalog 1977, som kan rekvireres ved at sende avn og adresse til: **Sporvejshistorisk Selskab, Medlemssalget, Hvedevej 10, 2700 Brønshøj.**
Erik Storgaard.

Museumsbanen

MARIBO - BANDHOLM

Plantogsdriften i 1977 påbegyndtes i pinsen, medens årets første særtog er bestilt til kørsel den 12. februar. Plantogene vil i månederne juni, juli og august løbe efter næsten samme køreplan som i 1976, idet hverdagskørslen af praktiske grunde ventes flyttet til torsdagene i juli måned. Det er desuden sandsynligt, at en del af lørdags-togene i juni vil blive inddraget på grund af dårlig belægning. Den nye køreplan og nærmere om tilmelding til tjeneste vil blive bragt i tidsskriftets næste nummer.

Fra begyndelsen af februar og indtil sæsonstarten arbejdes hver week-end i Maribo. Skulle nogen få lyst til at deltage, vil det være meget velkomment!

Blandt forårets større arbejdsopgaver kan nævnes ØG 3 (kedelrevision), HHGB D 1 (lak og revision) samt Bandholm Station, hvor de lokaler i stationsbygningen, der er stillet til vor disposition, skal have en særdeles grundig istandsættelse.

Oplysninger om arbejdstider m.v. fås hos undertegnede på telefon (01) 41 03 01 eller (03) 88 05 49.

J. E. Krouel

Fyrbøderkursus

I lighed med de foregående år indkaldes herved interesserede til fyrbøderkursus.

Kursus afholdes i Københavnsområdet med 6 afteners undervisning i løbet af marts og april. Teoretisk prøve afholdes i slutningen af april som angivet i »Bestemmelser vedrørende betjening af materiel på Veteranbaner«.

Kursus omfatter en grundig gennemgang af damplokomotiver, som er i brug hos DJK, idet dette kursus er grundstenen for den, som vil være fyrbøder på Museumsbanen.

Interesserede bedes på et postkort skrive til P. Clausen, Nattergalevej 11, Ejby pr. 4623 Lille Skensved. På kortet skal anføres navn, adresse, evt. telefonnummer og CPR-nummer. Der vil så i begyndelsen af marts blive udsendt meddelelse om tid og sted for afholdelse af kursus.

Jeg vil minde om, at de medlemmer, der i foråret 1976 fulgte fyrbøderkursus, men som blev lokket til at lave Cxm 4528 istedet, må tilmelde sig igen, hvis de vil have prøven.

Skulle der være nogle medlemmer, der ikke vil være fyrbødere, men som alligevel gerne vil vide, hvordan damplokomotiver er sat sammen, kan de optages på kursus i det omfang, der er plads.

Undervisningsmateriale vil blive udleveret på kursets første dag. Til materialer og porto opkræves ca. 30,00 kr. pr. deltager.

Nærmere oplysninger fås på tlf. (03) 82 02 31.

Preben Clausen.

DJK's bogserie

Flere af bøgerne er allerede udsolgt, og restlagrene af de hidtil udsendte bøger svinder hurtigt ind. I 1976 udkom to nye bøger i serien, nemlig: DJK-bog nr. 39: Hornbækbanen 1906-1916-1976 og nr. 40: Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976.

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
27. Gribskovbanen 1880-1924	kr. 55,00
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. Odsherreds 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
40. Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976	kr. 75,00

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. 27, 29, 32, 35 og 37 2,50 kr. og for nr. 36 og 38-40 3,50 kr. Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen dog højst 6,00 kr.

Af andre bøger kan nævnes:

Motormateriel, bind 1, Triangelvognene	kr. 103,00
Tisvildebanen af P. Thomassen	kr. 20,50
Lundtoftebanen af P. Thomassen	kr. 17,00
Kystbanen 1897-1972 af P. Thomassen	kr. 75,00
DSB's sikkerhedsreglement, SR 1975	kr. 103,00

For de sidstnævnte bøger er beløbene incl. porto.

Nyheder:

Sorø-Vedde banen af P. Thomassen. I december 1976 udkom denne meget interessante bog om en forlængst forsvunden DSB-strækning. På bogens 80 sider får P. Thomassen på sin egen måde levendegjort Sorø-Vedde banens historie. Et godt billedmateriale er med til at øge bogens værdi. Pris: kr. 38,00 + kr. 2,00 i porto.

Die letzten Damplokomotiven der Polnischen Staatsbahnen af A. Askanas. Se anmeldelsen af denne pragtfulde bog fra Eisenbahn-Kurier andetsteds i tidsskriftet. Pris: kr. 90,00 + porto kr. 5,00.

OCCP.

Fællestur til Rom

Årets MOROP-kongres for Model og Jernbaneentusiaster afholdes i Rom fra 10. september 1977.

Der forsøges arrangeret en fællesrejse dertil. Interesserede kan melde sig pr. brevkort eller telefon til J. Seligmann, Valdemar Rørdams Vej 4, 3460 Birkerød, tlf. (02) 81 62 32.

J. Seligmann.

Boganmeldelse

A. Askanas (red): Die letzten Damplokomotiven der polnischen Staatsbahnen, Eisenbahn - Kurier, Wuppertal 1976, 208 s. stort format (21x25 cm), 194 helsidesfotos, 2 farvefotos på omslaget, bilag: genoptryk af oversigtskort til PKPs sommerkøreplan 1976.

I de seneste år er interessen for jernbanerne i Polen vokset stærkt, ikke mindst fordi der i Polen stadig er mange damplokomotiver i drift på såvel normal- som smalsporsbaner. Hidtil har de polske damplokomotiver kun været behandlet i småskrifter (som f.eks. DJK's »Polen 74«), men nu har den vesttyske forening Eisenbahn-Kurier udgivet et smukt billedværk om PKPs tilbageværende damplokomotiver.

En kort tekst på såvel tysk som engelsk giver en oversigt over hovedtrækkene i polsk jernbanehistorie, samt en oversigt over de normalsporede lokomotivtyper. Bogens billeddel falder i fem afsnit: Den første del viser de fleste af de PKP-damplokomotivtyper der har været i drift i de seneste år. De to følgende dele viser de normalsporede damplokomotiver i drift, med hhv. person- og godstog. Bogens fjerde del er viet smalsporsdriften og bogen afsluttes med et udvalg af stemnings- og landskabsbilleder.

Bogens eneste svaghed - som billedværk - er at de fleste billeder er af nyere dato, og samtidig er hovedvægten lagt på billeder af tyske lokomotivtyper. Men flere sjældne typer - som f.eks. Pu 29, Pm 3, Oi 2 (ex. DRB BR 24), Tr 7 (oprindeligt bestemt for Manchuriet) og OKo 1 (ex DRB DR 78) - er dog kommet med, og er med til at udvide billedet.

Samtlige fotos er af fremragende kvalitet og dette smukke billedværk kan varmt anbefales alle yndere af damplokomotiver, og især - naturligvis - de der interesserer sig for tyske lokomotivtyper.

John Poulsen.

Fortsat fra side 3.

I skrivende stund kendes navnet på den kommende trafikminister ikke og således ikke hans mening. Man må derfor blot håbe, at der stadig vil være opmærksomhed om dette forhold, når lovforslaget skal behandles.

ebj.



Ballastvogne til brug ved Baneafdelingens og Banetjenestens anlægs- og vedligeholdelsesarbejder - litra Fd (t.h.) og litra Fds (t.v.). Samtlige 130 stk. litra Fds er nu afgivet til drift. Foto: K. E. Jørgensen.



De seks Gkln-vogne, der er stillet til rådighed for »Fyns Andelsfoderstofforretning«, hvor den ene vognside er erstattet af en pressening, er omlitret til Hks-x (215 0 900 - 215 0 905).

Foto: Per Topp Nielsen.

De i 1975 hos AB Bofors-NOHAB i Trollhättan bestilte 15 stk. 3900 hk diesel-elektriske lokomotiver, litra MZ 1447-1461 til levering i tidsrummet uge 3/1977 - uge 51/1977 er desværre forsinkede i leverancen. Det første lokomotiv afleveres antagelig i uge 9 (marts). Lokomotiverne afviger på en del punkter fra de tidligere leverede MZ-lokomotiver: 1) de er udstyret med el-varmeaggregat (500 kVa generator), men ikke med dampvarmekedel (dog med gennemgående dampvarmeledning), 2) de er udrustet med ITC og strækningsradio, og der er reserveret plads for montering af ATC og 3) de har elektrodynamisk bremse, der har betydning for nedbremsningen gennem den højere del af hastighedsområdet. Samtlige lokomotiver stationeres i Driftsdepotområde København.

Hos »Scandia-Randers A/S« er der i november bestilt 50 stk. container-bærevogne, litra Sgs 444 0 000 - 444 - 049. Bærevognene, der er af UIC-standardtype, er 4-akslede bogievogne med en læsselængde på 18,4 m - svarende til at tre containere af 20 fods længde kan anbringes på én vogn. Vognene kan også befordre to såkaldte veksellad af noget større længde end containerne. Leveringen af vognene påbegyndes i sommeren 1977 og afsluttes inden årets udgang. Der er samtidig bestilt 280

stk. lastmoduler af en af DB udviklet type (foldevægs-container) magen til en tidligere afgiven bestilling på 50 stk. til brug i »Containerpilen« (bloktoget København-Århus).

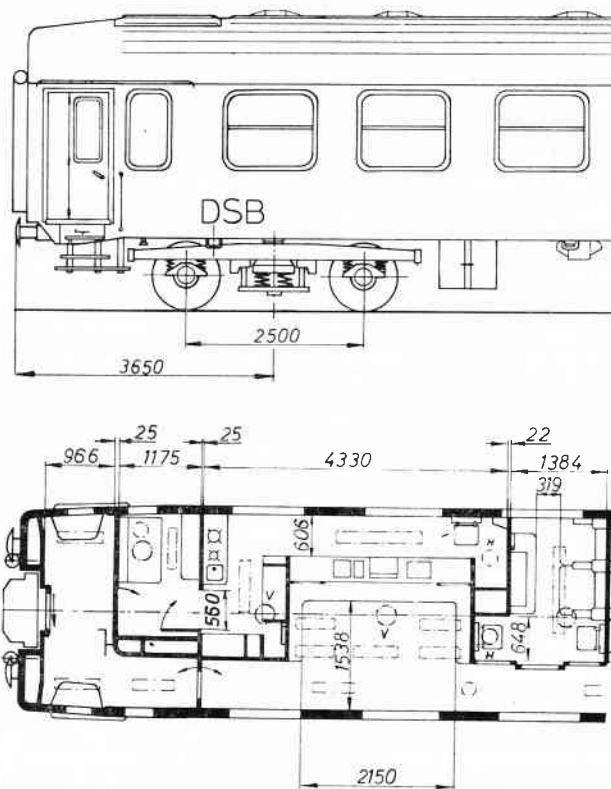
I oktober kvartal er der i »Centralværkstedet Århus« moderniseret følgende vogne i det såkaldte »up-to-date-moderniseringsprogram«: 7 stk. B-vogne (20-84, 300, 302, 304, 306, 309 og 20-83, 508, 534). Ved udgangen af december måned befandt der sig tolv vogne (5 B og 7 Bk (tidl. BD)) i værkstedet; der resterer herefter modernisering af yderligere 2 stk. litra Bk (tidl. BD) og 9 stk. litra BD inden det samlede program er afsluttet, hvilket påregnes at ville ske i foråret 1978. I »Centralværkstedet København« er der i samme periode moderniseret én Bf-vogn (27-65 339), og der var ved kvartalets udgang tre Bf-vogne (de resterende vogne i programmet) og en BMk-vogn (530) under modernisering; der resterer yderligere to vogne, inden BMk-programmet er afsluttet.



På **Bramming** station blev spor 2 aflyst som togvejsspor den 13. december 1976; den vestlige del af sporet vil blive optaget.



Togsammenstødet i Borup den 23. maj 1975 og andre episoder med mangelfuld signalobservation har vist, at det ikke kan udelukkes, at det grønne lys i ét for flere spor fælles signal (PU-, SU- eller U-signal) opstillet **bagved**



Tegning af »kioskenden« af de 9 stk. under ombygning fra BD-værende Bk-vogne (85-83, 035-043); foruden visse ændringer i selve kiosken er denne udvidet ved inddragelse af areal fra den tilstødende kupé, der permanent vil blive benyttet af togpersonale (bemærk i denne kupé: to egentlige sæder, to klapsæder og bord med reol). (I oversigten »DSB person-, post- og resjegodsvogne 1976« (»Jernbanen«, nr. 6-76 - side 117) rettes i kolonne »pladser pr. vogn« i 8. linie f.n. »48« til »40«).

Tegning: DSB, Maskinafdelingen.

sporenes sammenløb) kan »lokke« lokomotivføreren i et holdende tog til at køre, selv om det for toget gældende PU-signal opstillet **foran** sporenes sammenløb viser »forbikørsel forbudt« (hvidt lys). Da rødt lys er mere iøjnefaldende end hvidt lys, er det besluttet i et vist omfang at indrette PU-signalerne således, at de – når de indtager dækningsstilling for en udkørselstogvej – viser »stop«. »Signalreglement af 1975« er pr. 20. december 1976 rettet i overensstemmelse hermed.

Kørsel på HKT-informationer på strækningen **København H.–Østerport** (nærtrafiksporene) indledtes den 16. december 1976. De ydre signaler på strækningen kan foreløbig kun vise »farvet lys«, idet signal »Betinget stop« ikke findes på de nuværende AM-signaler, men der modtages HKT-informationer over hele strækningen.



DSB-ledelsen har nu besluttet, hvordan der skal sættes ind mod forsinkelser af den art, som i en lang række måneder har ramt toggangen i den sjællandske regionaltrafik. Der er iværksat en række ekstraordinære foranstaltninger.

Den anstrengte lokomotivsituation bærer en væsentlig del af skylden for den stærkt forringede regularitet. Men det forhold, at toggangen omkring København i myldretiden er meget tæt, spiller også en væsentlig rolle, fordi hele trafikafviklingen påvirkes, såfremt blot enkelte tog forsinkes. Hertil kommer, at der for nogle strækningers vedkommende er et misforhold mellem den kapacitet, som sikringsanlægget tillader og de krav, køreplanen stiller, således at forstå at kapacitetsreserven er minimal, og trafikafviklingen derfor bliver meget sårbar over for selv mindre uregelmæssigheder.

Det akutte problem er, hvad der kan gøres på **trækraftsiden**, indtil leverancen af de bestilte 15 stk. litra MZ (serie IV) påbegyndes i marts (med en forsinkelse på 1½ måned). Der sættes straks ind med forøgelse af vedligeholdelsesarbejdet på de nuværende »ITC-lokomotiver«. Lokomotiver indrettet til fremførsel af ITC-styrelednings-tog er: MX 1011–1020 og MY 1110, 1112–1132, 1145–1159. De præventive eftersyn vil blive foretaget med kortere mellemrum, og de særligt belastede dele vil blive udskiftet hyppigere (intervallet mellem stempele eftersyn afkortes, og der foretages en ekstraordinær udskiftning af lejeunderpander til imødegåelse af krumtaphavarier; der afgives bestilling på reservedieselmotorer og foretages indkøb af en række større reservedele). Der er også iværksat foranstaltninger til udnyttelse af lokomotivernes stilstandstid til udførelse af eftersyn. Det har til gengæld vist sig u hensigtsmæssigt at leje DB-, SNCB- eller CFL-lokomotiver til brug på strækninger vest for Storebælt med det formål at frigøre DSB-lokomotiver til brug i »øst-området«.

Der sker også forbedringer i **faste anlæg**: På strækningen **Roskilde–Holbæk** vil signal- og bomanlæg hurtigst muligt blive forbedret således, at der kan ske en hurtigere ekspedition af togene (bl.a. ændres spærretiderne for togvejsopløsning, der opsættes standsningsmærker, og et AM-signal mellem Vipperød og Holbæk flyttes). Der vil i løbet af kort tid blive etableret yderligere telefonforbin-

delser fra fjernstyringscentralen i Helsingør til ekspeditionsstederne på **Kystbanen**. Det sker bl.a. for, at publikum kan blive hurtigt informeret, hvis der – trods alle bestræbelser – sker forsinkelser.

Trafikafviklingen forbedres i øvrigt ved, at der dagligt i tidsrummet kl. 7.00–19.00 etableres en **reservestamme** med lokomotiv på København H. (spor 65) (iværksat fra 3. januar 1977) – og ved at der indføres **personvognsstyring** af regionaltogsmateriellet (iværksat fra 23. januar 1977 – se i øvrigt »Jernbanen«, nr. 2/75 – side 13 og nr. 6/75 – side 17).

Det kan endelig tilføjes, at man i øjeblikket undersøger muligheden af at indstille hidtil gældende praksis om at køre prøveture, hver gang lokomotiver og vogne har været løftet fra bogien. Såfremt denne foreslåede praksis, der kræver ændring af »Politireglementet«, gennemføres, vil det betyde, at et ekstra antal lokomotiver og vogne vil være disponible for driften.

Leveringen af de kraftigere MZ-lokomotiver vil endvidere betyde, at brug af to lokomotiver i visse myldretidstog kan ophøre fra overgang til sommerkøreplan, den 22. maj 1977, hvilket også medfører en forbedring af værkstedsreserven. I alt 7 MZ-lokomotiver (med ITC) af serie IV påregnes anvendt i den sjællandske regionaltrafik (antagelig 4 stk. allerede i sommerkøreplansperioden – bemærkningen i »Jernbanen«, nr. 6/76 – side 116 om, at de nye litra MZ kun kan anvendes i el-opvarmede tog har jo kun gyldighed i »varmesæsonen« – strækningerne vest (og syd) for København er i øvrigt først immuniserede i efteråret 1977). Herved opnås, at stort set alle regionaltog med mere end fire vogne fremføres af litra MZ. Normalbelastningen af litra MX- og MY-fremførte regionaltog vil herefter være maksimalt fire vogne (160 tons), en foranstaltning, der skulle give en yderligere køretidsreserve i regionaltogssystemet.



Kørsel med elektrisk opvarmede tog på DSB-strækninger begynder – i beskedent omfang – den 6. marts, idet der denne dag indsættes DSB-, NSB- og SJ-vogne med »DSB-elvarme« (den fremtidige benævnelse her i tidsskriftet) i internationale tog på Kystbanen – togene 248/247 København–Stockholm og v.v., 363/360 Göteborg–København og v.v. samt 467/468 Oslo–København og v.v. Det var oprindeligt meningen, at de nævnte tog skulle fremføres af MZ-lokomotiver af serie IV (1447–1461), men på grund af forsinkelsen i denne leverance, må man i den første periode klare sig igennem med MZ-lokomotiver af serie III (1427–1446), hvoraf 7 stk. p.t., foruden dampvarmekedel, er udstyret med elektrisk varmeaggregat (1432, 1433 og 1442–1446). Montering af el-varmeaggregater i denne serie MZ-lokomotiver genoptages i løbet af foråret, og derudover vil foreløbig 2 stk. MY-lokomotiver blive udstyret med el-varmeaggregat (prototype-afprøvning). Kørsel med el-opvarmede regionaltog vil først finde sted ved overgang til vinterkøreplan, den 25. september 1977.

Installationen af el-varmeapparatur i yderligere **203 stk.** personvogne (berigtigelse af det opgivne antal i »Jernbanen«, nr. 6/76 – side 116, højre spalte, 4. linie f.o.) vil



MZ 1433 - et af de syv MZ-lokomotiver, der er klar til fremførsel af el-opvarmede tog. Foto: K. E. Jørgensen.

for de 183 vognes vedkommende ske hos »Scandia-Randers A/S« i perioden 1977-1980; vognfabrikken skal derudover installere el-varme i 66 stk. postvogne (DPh, P, Pbh (5), Ph og Pmh). Installationsarbejdet i de resterende 20 stk. vogne (9 Bk og 11 BD) sker i »Centralværkstedet Århus«.



I forbindelse med august-forligets sparekniv påtænkes der en generel nedskæring af vognantallet i alle personførende tog. Ved også at lade foranstaltningen omfatte de trafikstærke tidsrum (bolig/arbejdsstedstrafik, weekend, ferier m.v.) ville der blive en relativ stor besparelseeffekt, idet der da kunne foretages en ret betydelig reduktion af vognparken. Nødvendigheden af dette store indgreb i pladsudbuddet, der ville have betydet en markant serviceforringelse, bortfaldt heldigvis sammen med det ekstraordinære sparekrav.

Ved en generel revision af oprangeringsplanerne for Intercity- og regionaltog har det imidlertid været muligt at opnå visse besparelser ved reduktion af pladsudbuddet i de mere trafiksvage tidsrum. Besparelserne vil navnlig hidrøre fra betjenings- og vedligeholdelsesudgifter, men ikke fra formindskelse af vognparken. Fra »K 77« vil vognantallet i de enkelte vognsæt blive ændret således, at **minimalstammen** i Intercity-tog nedsættes med én B-vogn til tre vogne: A-Bk-B. Ved udarbejdelsen af nye oprangeringsplaner for den sjællandske regionaltrafik til brug ved overgang til personvognsstyring fra den 23. januar 1977 vurderedes togstørrelserne kritisk. Hyppigere stammeskift er etableret for at undgå at køre med for store tog over strækninger eller på tidspunkter, hvor behov for et stort pladsudbud ikke foreligger. Togenes **minimalstamme** er reduceret med én Bn-vogn til tre vogne: Bns-Bn-An eller Bns-Bn-Bn.

Der gennemføres også visse andre besparelser i »K 77«: I den internationale trafik via Rødby-Puttgården bortfalder »Italia-Express«, og i den nationale fjerntrafik inddrages to mindre benyttede Weekend Ic-tog fra København (de nuværende tog 1143 og 1161), hvilket har som følgevirkning, at der på Korsør-Nyborg overfarten på fredage kun

skal benyttes fire personførende færger mod hidtil fem. Dette muliggør, at et antal ture kan inddrages på fredage. Endvidere nedlægges **lokaltrafikken** mellem Odense og Nyborg.



Ved indførelse af elektrisk drift på Hareskovbanen den 25. september 1977 (S 77) er det forudsat, at linie H (nu Ballerup-Østerport) forlænges til Farum som stamtog, og det var forudsat, at linie Ax - der af driftsmæssige årsager videreføres Østerport-Hellerup og v.v. - skulle anvendes som x-tog. Det har imidlertid længe været erkendt, at linie Bx-togene mellem City og Lyngby er mindre godt udnyttede, hvorfor disse tog fra starten af »S 77« tænkes inddraget over denne delstrækning, da der også forventes en vis afvandring af passagerer fra Nordbanens til Hareskovbanens tog.

I erkendelse af, at Lyngby er og fortsat må forventes at være den station udenfor City, der betjener det absolut største antal passagerer, »kompenseres« bortfaldet af linie Bx ved etablering af standsning med linie Cx i Lyngby. En sådan standsning kan etableres uden forlængelse af linie Cx's rejsetid og forventes ikke at medføre større siddepladsproblemer for liniens nuværende passagerer. Med standsningen imødekommes også et gammelt ønske om direkte forbindelse uden togskitte i Holte fra Hillerød til Lyngby for det store antal passagerer i bolig/arbejdssteds- og skoletrafikken. Standsning med regionale tog på det lokale net ved stationer, som danner lokale by- og trafikknudepunkter, f.eks. Lyngby, er da også i overensstemmelse med Plan 1990.

Linie	Bx	H	Linie	Bx	H
Valby	af 10	13	Farum	af 07	17
Enghave	12	15	Værløse	12	22
Dybbølsbro	14	17	Hareskov		26
København H	17	19	Skovbrynet		28
Vesterport	18	20	Bagsværd	19	31
Nørreport	20	22	Stengården	21	33
Østerport	23	25	Buddinge	23	35
Nordhavn		27	Kildebakke	25	37
Svanemøllen		30	Vangede		39
Ryparken		32	Dysegård		41
Emdrup		35	Emdrup		43
Dysegård		37	Ryparken		46
Vangede		39	Svanemøllen		49
Kildebakke	33	41	Nordhavn		51
Buddinge	36	43	Østerport	36	54
Stengården	39	46	Nørreport	38	56
Bagsværd	41	48	Vesterport	40	58
Skovbrynet		50	København H	42	00
Hareskov		53	Dybbølsbro	43	01
Værløse	47	57	Enghave	45	03
Farum	an 51	01	Valby	an 49	06

Eksempler på minuttal for linie H og Bx på strækningen Valby-Farum og v.v. - gældende fra 25. september 1977. Der påregnes foreløbig indlagt tre Bx-tog til-fra Farum om morgenen hhv. om aftenen. De øvrige Bx-tog kores Tåstrup-Østerport og v.v., idet de »vender« i Hellerup som tomme tog.

En »flytning« af linie Bx fra Nord- til Hareskovbanen er så meget mere ønskelig, som det derved bliver muligt at opstille en bedre myldretidskøreplan på Hareskovbanen, idet linie Bx vil kunne indlægges således, at der bliver »næsten« stiv 10 min. drift på den yderste del, ved at der køres »uden stop Østerport-Kildebakke og Bagsværd-Værløse«. Standsningsmønstret for linie Bx mellem Tåstrup og København H. bliver »uden stop Glostrup-Valby«, idet togene gøres standsende på strækningen Valby-København H., hvilket kan gøres uden køreplansmæssige konsekvenser – og et alt for »indviklet« standsningsmønster undgås (omfangsrige og dermed uoverskuelige tekster i køreplansopslag og togviserskilte m.v.).

Linie Ax, der herefter ikke skal videreføres på Hareskovbanen, begrænses til kørsel Hundige-Østerport, hvor spor 13 er ledigt efter linie H's videreførsel til Farum. Den nuværende kørsel med linie Ax Østerport-Hellerup og v.v. skyldes som tidligere anført kun, at linie H i indeværende køreplan belægger spor 13 på Østerport, hvorfor nærmeste vendemulighed er Hellerup.



Efter præsentationen af »Plan 1990« igangsatte DSB-ledelsen i det tidlige forår 1976 en lang række projekter, hvor projekt-gruppernes medlemmer fik til opgave at gennemføre hhv. konkretisere og videreudvikle planens intentioner. Af projekterne kan nævnes:

- Køreplanprojektet,
- Materielprojektet,
- Projekt infrastruktur – fjernbaner,
- Projekt infrastruktur – S-baner,
- Høje Tåstrup projektet,
- Godstransportprojektet,
- Projekt udbygning af Korsør-Nyborg overfarten,
- Projekt ny Storebæltsfærge,
- Projekt passagerservice og kundebetjening,
- Projekt vedligeholdelsespolitik for rullende materiel,
- Busprojektet.

Det første handlingsprogram, 5-års planen for perioden 1977/78–1981/82, kunne forelægges for DSB-ledelsen nu i februar, og det er herefter meningen, at der hvert år pr. 1. februar skal udarbejdes planer for den kommende 5 års periode. 5-års planen er opdelt i et antal prioriteringsområder, idet det er nødvendigt med en omprioritering i forhold til plan 1990. Dette skyldes, at DSBs økonomiske rammer ikke er blevet forøget som forudsat i planen, men tværtimod nedskåret væsentligt.

5-års planen er »intern«, men i store træk er det især følgende problemer, der skal afklares:

Fjerntrafikken

Et af de ønsker, der består vedrørende fjerntrafikken, er en hastighedsforøgelse til 160 km/t. Hvis man beslutter, at hovednettet skal udbygges til hastigheder på 160 km/t, skal der træffes afgørelse, om man ønsker udbygningen af fjerntrafiknettet gennemført i den første 5-års periode eller om man af bevillingsmæssige grunde ønsker at strække udbygningen ind i den næste 5-års periode.

I 5-års perioden skal der også ske udvikling af den nye lyntogstype, der skal indsættes i fjerntrafikken, ligesom

der skal tages stilling til, hvornår de nye lyntog skal leveres. Der sigtes mod 1984, men der skal tages stilling til om vognene skal udformes som intercitymateriel (enkeltkørende) eller som lyntogsmateriel (kortkoblede vognsæt). Der sigtes mod anskaffelse af **15 togsæt (å 5 vogne) – og tilhørende trækraft**, men forudsætningerne for endelig stillingtagen til antal vogne i serieleverancen foreligger ikke endnu. Et antal prototypevogne (**2 togsæt å 5 vogne**) forventes anskaffet til afprøvning ca. 1980.

Regionaltrafikken

Øst for Storebælt er der ønsker om en udvidelse af timedriften i regionaltrafikken, der dækkes af regionaltoget.

Vest for Storebælt skal regionaltrafikken også optrappes. Her er det store problem, hvor de 30 nye MR-togsæt, der er bestilt, skal indsættes. Man kan indsætte dem på det primære regionaltrafiknet og indføre 1-times drift på dette net. Det medfører, at man på det sekundære net skal bevare kørslen med MO-vogne, der er meget dyre i vedligeholdelse. Man kan i stedet for vælge at anvende MR-togene til erstatning for kørslen med MO-vogne på såvel det primære som det sekundære regionaltrafiknet. Hvis man vælger denne løsning, kan der ikke etableres timedrift.



VT 628-provekørsel på Grenåbanen (januar 1976). Fire af de tredive MR-togsæt forventes benyttet på Århus nærbane (Århus H.-Hornslet).
Foto: Gunnar W. Christensen.

S-togstrafikken

Planerne for udbygningen til Solrød (1979), Køge (1983), Måløv og Høje Tåstrup (1981) (samt etableringen af 3. og 4. spor for motor-regionaltog Høje Tåstrup-Roskilde) ligger fast.

Der skal udvikles en ny type S-tog til indsættelse på de længere strækninger fra Køge til Hillerød og fra Frederikssund til Østerport. Disse tog skal kunne køre hurtigere

end de nuværende S-tog, og deres teknik og komfort skal udvikles og forbedres – der er bestilt et antal prototyper (4 vognsæt á 4 vogne).

Godstransportprojektet

På nuværende tidspunkt drejer det sig i første række om investeringer i en ny godsterminal i Herning, hvor man vil benytte lejligheden til at afprøve det nye godstransportsystem. Herudover skal der investeres i nye bærevogne og containere, dels til brug for eventuel udvidelse af »Containerpilen« (der startede i februar) mellem København og Århus, dels til rationalisering af betjeningen af landstationerne.

Indenfor dette projekt anser man det for uhyre vigtigt, at der til brug ved beslutningsprocessen for investeringer og systemændringer foretages en grundig afprøvning af plan 90-ideerne, bl.a. i form af praktiske forsøg og opnåelse af en mere konkret viden om kundernes syn på det fremtidige system.

Resultaterne fra den nye Herning-terminal samt fra »Containerpilen« vil være værdifuld viden, når der skal beslutes om gennemførelsestakten for det nye godstransportsystem.

I 5-års planen er flere alternativer. For alle alternativer gælder:

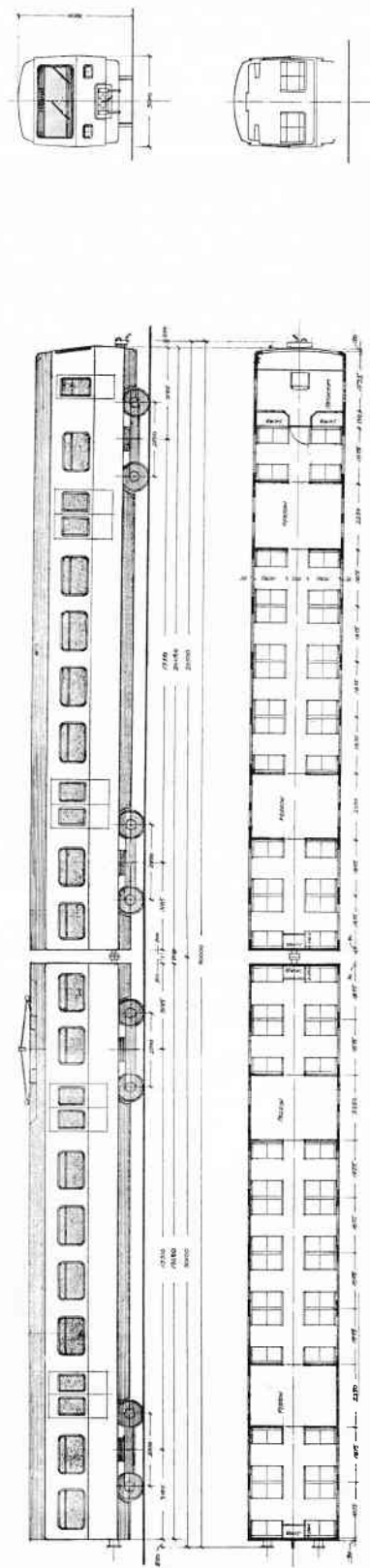
- at stykgodssystemet (eller dellastsystemet) forudsættes totalt omlagt i 5-års perioden
- hvorefter der fra 1981/82 kun opereres med 10 (evt. 11 incl. Høje Tåstrup) egentlige stykgods(dellast)-terminaler, der er udbygget til at klare godsmængden 1972/73 + 25 pct.
- at der gradvist forudsættes etableret egentlige hellastterminaler over hele 5-års perioden i et tilsvarende antal, men dog kun med en containeriseringsgrad på ca. 30 pct. i denne periode
- hvorefter der for hellasttransporter fra 1981/82 i princippet ikke længere opereres med jernbanetransport til/fra landstationerne samtidig med, at der i et vist omfang også arbejdes væk fra de mindre benyttede firmaspor, havnespor m.v. på terminalstationen og på bystationerne i terminalområdet.

De ovennævnte forudsætninger er altså fælles for alle alternativer, og det, der adskiller dem, er etableringsrækkefølgen for de enkelte terminaler.

Det har af hensyn til mangel på investeringsmidler allerede vist sig nødvendigt at strække den foreslåede tidsplan for dellastsendinger.

Korsør-Nyborg overfarten

Spørgsmålet om etablering af brede lejer i Korsør og Nyborg til betjening af 4-sporede jernbanefærger er konsekvensberegnet. Der foreligger planer for etablering af et bredt leje 4 i Korsør og et bredt leje – benævnt 4½ – i Nyborg (ombygning af nuværende leje 4 – en ændring i forhold til de oprindelige planer, jfv. »Jernbanen«, nr. 1/76 – side 13).



Projekttegning af nyt S-tagsmateriel til brug på den fremtidige regionale S-togsnet: Motorvogn litra MC (t.v.), styrevogn litra FC (t.h.), front og tværsnit af vognkassen - se i øvrigt »Jernbanen«, nr. 5/76 - side 89-90.
Tegning: DSB-Maskinafdelingen.

På ønskesedlen står også én helst to af de nye stor-færger, der er omtalt andetsteds i tidsskriftet. Ombygningen af de to nye 3-sporede færger («Dronning Margrethe II» og «Prins Henrik»), således at de kan anløbe de nye brede lejer, er projekteret. Hvis dette forslag gennemføres, skulle der kunne frigøres overfartskapacitet til Fugleflugtslinien.

Mulighederne for at gennemføre planerne

DSBs investeringsramme andrager i alt ca. 700 mill. kr. pr. år i 5-års perioden. De ovenfor skitserede ønsker overstiger rammerne med ca. 300 mill. kr. pr. år. Der skal således ske en nedprioritering af visse ønsker, og diskussionen i de kommende måneder vil derfor dreje sig om, hvilke alternativer DSB skal foreslå politikerne, og hvilke projekter der skal udskydes eventuelt gennemføres i reduceret tempo.



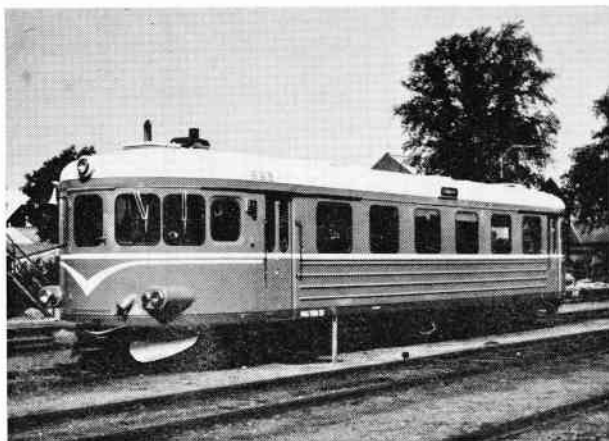
»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



Privatbanerne

HHJ: Hads Ning Herreders Jernbanes nye diesellokomotiv skulle egentlig have været leveret samtidig med HP DI 16. På vej gennem Tyskland blev det trukket af DI 16, men desværre kom HHJ DI 10 til at køre i slæde undervejs, og i Flensburg måtte lokomotivet sættes ud. HHJ DI 10 leveredes den 8. januar efter at en hjulafdrejning havde fundet sted.

Fra Hads Ning Herreders Jernbane har Mariager-Handest Veteranjernbane fået overladt drejeskiven i Hov. Drejeskiven blev taget op den 15. januar af personale fra MHVJ.



Hads Ning Herreders Jernbane indkøbte i 1973 skinnebussen Y6 772 af Statens Järnvägar. I 1976 ommaledes vognen i Y-togs-farve, og omlitredes ved samme lejlighed til HHJ YBM 25. Foto: Per Jensen.



I anledning af HTJ's 75 års jubilæum eksisterede trinbrættet »Ruds-Vedby Øst« den 22. december. Herfra gik man til Vestsjællands Modecenter, hvor der var reception. Foto: Ole-Chr. M. Plum.



I efteråret 1976 lånte Østsjællandske Jernbaneklub personvognen HTJ C 35 af HTJ til kørsel mellem Slagelse og Sandved et par gange. Her ses C 35 under hjemtransport i et plantog på HTJ den 8. august.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Sporet mellem Viby og Øllegårdsvej står nu for modernisering. Til brug for dette arbejde er der til Viby ankommet nye 37 kg-skiner og nye sveller. Sporet lægges i skærveballast. Mellem Århus og Viby vil sporet blive forstærket og udbedret ved udskiftning af svellerne.

I forbindelse med lukningen af strækningen Odder-Hov lørdag den 21. maj 1977 arrangeres der kørsel med MHVJ-materiel (bl. a. HHJ M 2 og HHJ C 27 samt HV 3).

Der vil blive kørt tre dobbeltture med M 2 på strækningen Odder-Hov. På strækningen Århus-Odder-Hov vil der blive kørt en dobbelttur med 2-akslede personvogne med HV 3 som trækraft.

Køreplaner og billetpriser m.v. vil følge i Jernbanen nr. 2/77.

HP: Som det første af de tre Henschel-lokomotiver, der i 1976 blev bestilt til danske privatbaner, ankom Hjørring Privatbaners DI 16 natten mellem den 4. og 5. januar 1977. DI 16 anskaffes som afløser for MAK-lokomotivet, DI 13, der nu vil blive reservelokomotiv på HP. Det nye diesellokomotiv sættes medio januar i drift i de to godstogspar på hverdage.



Omlitring af de svenske skinnebusser på VLTJ er nu omtrent afsluttet. Der mangler nu kun SJ Y6 773, der med tiden bliver til VLTJ YBM 13.
Foto: Per Jensen.

OHJ/HTJ: Den 22. december 1976 fyldte HTJ 75 år. Dagen blev højtideligholdt med bl. a. damptogskørsel med OHJ nr. 5 og materiel fra Museumsbanen på Lolland.

Efter at have haft midlertidigt logi i HTJ-remisen i Tølløse i mere end to måneder kørte OHJ nr. 5 den 30. december 1976 atter hjem til Maribo. Besøget i Vestsjælland afvikledes palmæssigt bl. a. ved en energisk indsats fra Museumsbanens trofaste personale.

De to baner har udsendt ansøgninger til kommunerne om tilskud til anskaffelse af yderligere to Y-tog.



Den nye bro, der fører Vestbanen over omfartsvejen i Oxbøl, 14. august 1976.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.



Det udrangerede danske skinnebusmateriel ved Vestbanen, der dels stammer fra VNJ og fra den nedlagte Varde-Grindsted Jernbane, vil nu blive ophugget. Her er VNJ Sm 15 og VGJ Sm ved Varde Vest, august 1976.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.



HP's nye diesellokomotiv, DI 16, i Hjørring, januar 1977.

Foto: Finn Arildsen.

Hovedstadsrådet godkendte den 18. januar trafikminister Niels Matthiasens forslag om, at Hovedstadsrådet overtager banedriften i hovedstadsområdet, således at **tog og busser kommer under samme hat fra den 1. april 1978**. Lovforslaget antages at ville blive fremsat i Folketinget i løbet af foråret 1977; i bemærkningerne til lovforslaget står bl.a.: »En forening af bane- og busdriften i hovedstadsområdet er for det første nødvendig for at sikre en tilfredsstillende samordning af lokaltrafikken i området, hvadenten denne udføres ad vej eller ad bane. En sådan samordning kræver, at én og samme myndighed har ansvar og beslutningskompetance vedrørende de trafikmidler, der skal tjene til afviklingen af lokaltrafikken«.



Ved overgang til sommerkøreplan opsættes køreplansrammer af gul plastic i A 4-format - som vist på tegningen. Foruden en mere læselig køreplan bliver der nu plads til et stort linienummer, således at de hidtil udenfor Centralkøbenhavn anvendte linienummerskilte (der kan forveksles med zonenummerskiltene) kan undværes.

Det forlyder, at Hovedstadsrådet får tilbudt 113 mill. kr. i driftscompensation og 170 mill. kr. i anlægscompensation om året.

Efter nyordningen vil det stadig være DSB, der skal projekttere og udføre anlæg, købe materiel samt drive og vedligeholde banenettet i hovedstadsområdet. Forskellen fra nu er, at DSB skal arbejde for Hovedstadsrådets regning, således at rådet betaler for investeringer og betaler driftstilskud. Hovedstadsrådet overtager således Folketingets, Finansudvalgets og Ministerens rolle over for DSB, når det gælder den lokale banetrafik, hvilket vil sige S-banerne og strækningerne Ballerup-Frederikssund og Hillerød-Snekkersten. Her får Hovedstadsrådet fuld beslutningskompetance, når det gælder takster, køreplaner m.v. (på hvilket område DSB kommer til at arbejde snævert sammen med HT) samt bevillinger til nye anlæg og materiel. På de »blandede« strækninger for Hovedstadsrådet ikke samme enekompetance, idet der for disse strækningers vedkommende må ske en afvejning med DSBs fjern- og godstrafik.

Poletsystemet kan næppe overleve med et fælles takstsystem bane/bus, idet køb af lange togerjser med poletter vil blive for besværligt; der tænkes indført rabatkort til afstempling i ny type billetstemplingsautomater. De eksisterende abonnementskort til tog og busser kan fortsætte som hidtil, idet de er lettest at administrere.

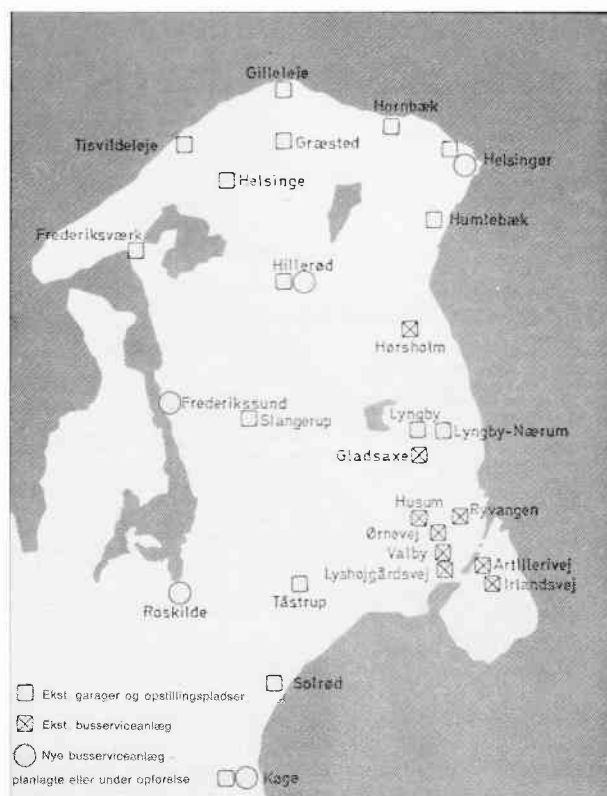


Busdriften i hovedstadsområdet udvides for 10 mill. kr. i sommerkøreplanen, der træder i kraft den 24. april. En række rute forbedringer har været til behandling og godkendelse i Hovedstadsrådets Trafikudvalg. Her tog man bl.a. stilling til en udvidelse af ekspresbuslinien 75 E, der forlænges fra Gl. Holte til Hørsholm og Kokkedal og får en frekvens på 15 minutter mod nu 30 minutter. Det havde været meningen, at linie 75 E skulle have endestation i Fredensborg, men det protesterede DSB imod (en protest, som ingen mening får fra foråret 1978, jvf. ovenfor). I køreplanåret 1977/78 nøjes HT med at lade linie 84 (Nørreport st.-Kokkedal Industripark) fortsætte én gang i timen til Fredensborg (køretid 89 minutter). De øvrige rute forbedringer - og omlægninger i arbejdsdelingen mellem bane og bus vil blive omtalt i næste nummer af tidsskriftet.



I oktober kvartal er der sket følgende ændringer i vognparken:

Der er **tilgået driften 19 stk. bybusser** (serie VI): 734-752 (D 1), **6 stk. landevejsbusser** (type 1976): 808-813



Kort over beliggenheden af HTs eksisterende busanlæg samt de fem nye anlæg. For tiden »overnatter« HT-busser også på rutebilstationerne i Frederikssund og Roskilde og ved jernbanestationerne Langgade og Hundige.

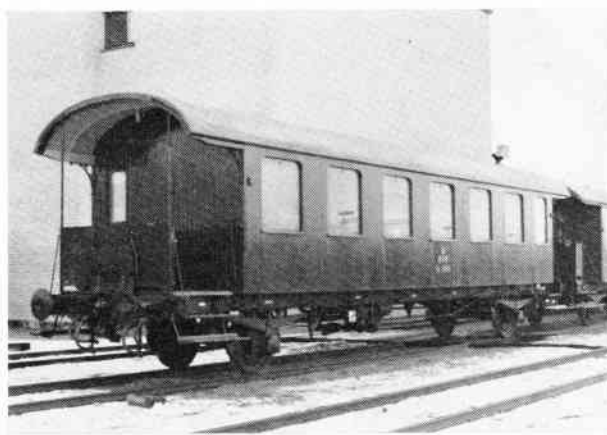
(D 2, Hørsholm) og 4 stk. nærtrafikbusser (type 1976): 814-817 (D 2, Hørsholm). Der er afmeldt (hensat/solgt) 5 stk. busser: 4 stk. tidl. KS serie I-busser (D 1) samt 3033 (D 3). Vognparken omfatter herefter pr. 31. december 1976: 1017 busser.

Tekniske vanskeligheder har forsinket leverancen af HTs ledbusser, den første (nr. 798) blev først afleveret den 3. februar.



Rettelse: I »Jernbanen«, nr. 6/76 – side 122, venstre spalte, 18. linie f.o. tilføjes efter nummerrækken »723-732«: »(D 3)«.

»HT« redigeres af Erik B. Jonsen.



Mellem Kolding Lokomotivklub og DJK er der sket en vognudveksling, således at KLK har overtaget personvognen KRB A 1 (HHJ C 25) fra Museumsbanen og DJK har til gengæld fået personvognen DSB Cu 4011. Selve ombytningen fandt sted i slutningen af oktober. Det energiske arbejds hold, der i foråret klarede restaureringsopgaven af Cxm 4528 på kun fem uger, tog atter fat. Endnu engang lykkedes det, og Cu 4011 kunne være med i de mange tog som kørte med DJK materiel ved juletid.

Foto: Eigil Neergaard.

Brugerne af den kollektive trafik bør danne en organisation

Der bør oprettes en organisation for brugerne af det offentlige trafiknet, ligesom bilisterne har deres organisation (FDM). Dels vil det være opmuntrende for trafikskaberne at mærke en opbakning i befolkningen, dels vil en organisation være brugernes talerør over for f.eks. Folketinget.

I FDM varetages bilisternes interesser af en række ansatte specialister. FDM fører samtidig en omfattende kampagne for den individuelle trafik – efter studiekredsens mening – på et ikke atlidt helt fair plan.

Dette er én af konklusionerne, som deltagerne i en studiekreds i Maribo kom frem til.

Studiekredsen, som Folkeligt Oplysnings Forbund i Maribo havde sat på programmet, og som løb over 4 aftener, behandlede spørgsmålet: »Kollektiv trafik – har den overhovedet nogen fremtid?«

Som indledere har man haft W. Dancker-Jensen, DSB-museet, der gav et trafikhistorisk tilbageblik, direktør S. Brandt, LJ, der behandlede den lokale trafiks forhold, samt redegjorde for indholdet i lovforslaget om »Den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet«. Dette lovforslag ligger i øjeblikket til behandling i Folketinget, og vil – hvis det vedtages – få stor betydning for landsdelenes betjening af kollektiv trafik. Tredie aften var områdechef P. H. Nielsen og funktions-

leder H. E. Jensen, begge DSB, Nf., mødt frem for at redegøre for DSB Plan 90.

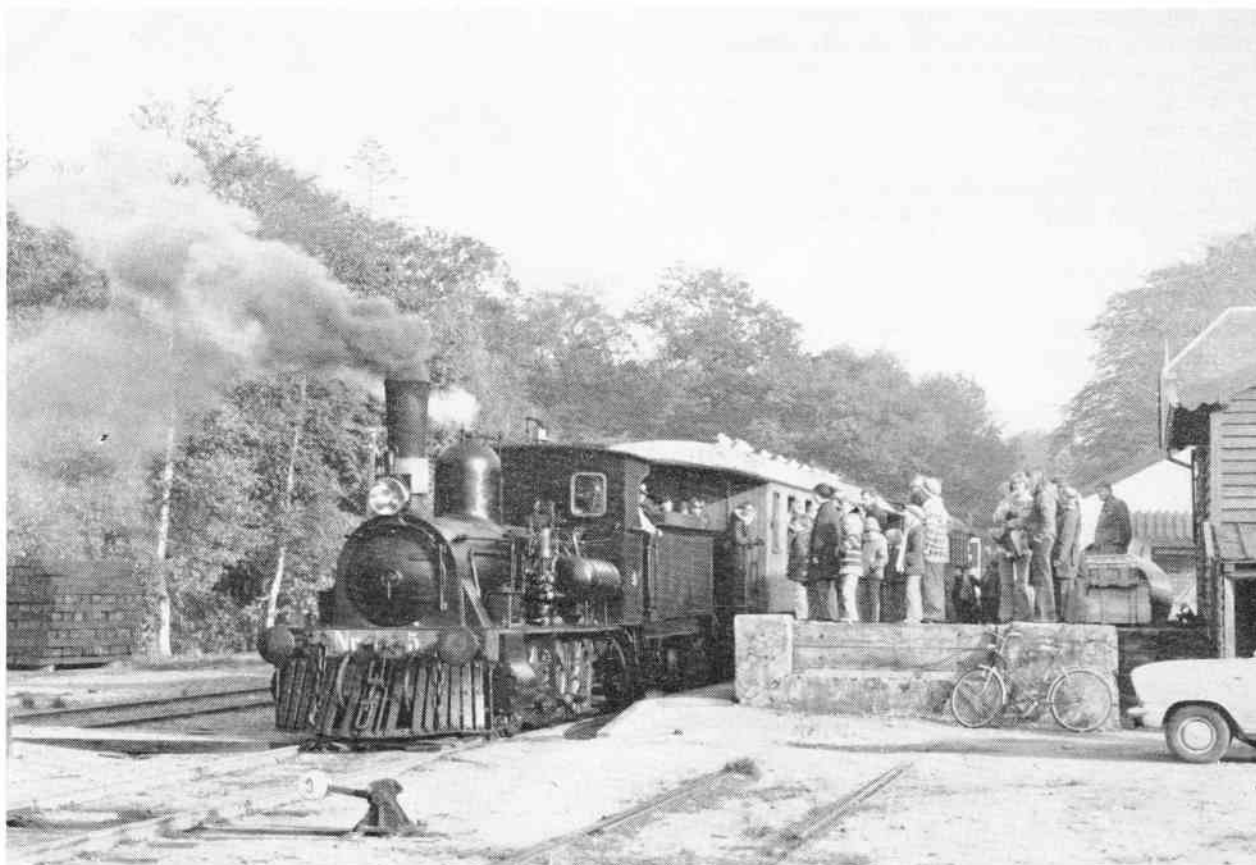
Den sidste aften søgte kursisterne at sammenfatte de mange oplysninger og de mange synspunkter, samt at give et svar på det i titlen formulerede spørgsmål. Studiekredsens konklusion lyder:

Den kollektive trafik har absolut en fremtid for sig, under forudsætning af, at vore politikere har deres meningers mod til at gennemføre den politik, der skal til for at sikre:

1. Den for landet ønskelige energipolitik.
2. Den for landet ønskelige miljøpolitik.
3. Den for landet ønskelige økonomiske politik.
4. De nødvendige bevillinger til den kollektive trafik, således at DSB's målsætning i plan 90 opfyldes, ikke mindst af hensyn til
5. – – – det høje serviceniveau inden for den kollektive trafik.

En ting, som især studiekredsens yngre deltagere var optaget af, var de samfundsmæssige fordele kollektiv trafik har med hensyn til miljøvenlighed og ressourceforbrug. Og jeg må give disse unge mennesker ret i, at her er noget vi alle i fremtiden bør have for øje, hvad enten vi drøfter trafik eller andre samfundsforhold.

Ole Jensen



DJK's hæderkronede damplokomotiv OHJ nr. 5 vagte megen opsigt på HTJ, da det fremførte tog mellem Tollose og Slagelse den 23. og 24. oktober. Øverst ses toget i Dianalund. - Besøget med nr. 5 på Odsherreds Jernbane den 5. december 1976 var arrangeret som en foreningsudflugt, og det første fotostop holdtes i forbindelse med en togkrydsning i Gislinge (nederst). Fotos: Ole-Chr. M. Plum.



Vegger Kro

v/ Leif Ørndorf

Tlf. (08) 66 62 60

Et godt spisested – Fornuftige priser

Selskaber modtages indtil 200 kuverter

SVANEDAMSGADES KIOSK

v/ Aase og Erik Arnfast

Svanedamsgade 32 – Nyborg

Tlf. (09) 31 58 61

Alt i dag- og ugeblade

Stort udvalg i tobaksvarer

Telegrammer – Kort – Gaveartikler

AUTOGÅRDEN ØSTER SKØRRINGE

v/ Erling Hansen

Toftevej 5 – Telefon (03) 90 80 77

Spec.: Ældre VW-vogne

1. kl. reparationsværksted



Skørringevej 13 – Øster Skørringe

Telefon (03) 90 80 45

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

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

MARIAGER SMEDE- OG MASKINFORRETNING

v/ Arne Christensen

Kirkegade 7 – Tlf. (08) 54 16 69

Smedearbejde - Blikkenslagerarbejde - VVS

Installation af Swimming Pools

Tilbud gives uden forbindende

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen

Stationsvej – Bandholm

(03) 88 80 55



TRANBJERG KRO

tlf. (06) 29 00 15

Et 1. kl. spisested

Hyggelige lokaler

Selskaber modtages indtil 200 kuverter

GO' GAVEIDÉ

– så



SIGNALGÅRDENS KOLONIAL

v/ Vita og Thorkild Lolk-Hansen

Signalvej 14 – Ålborg

Tlf. (08) 13 29 04

Kolonial – konserver – vine – spirituos –
tobaksvarer – Byens bedste kaffe

Varerne udbringes overalt i Ålborg

Du ka' tro
det futter deruda'

på HAVNDAL KRO

hos Kitte og Carl Peter

Bal hver lørdag med kendte orkestre
og solister

Tlf. (06) 47 00 31

LEIF CHRISTENSEN

Murermester

Koustedvej 30 – Asferg

Tlf. (06) 44 35 04

Alt murerarbejde udføres, såvel nyt som
reparationer.

Tilbud gives uden forbindende

ØKONOMI



LANGÅ – TELEFON (06) 46 13 22

STEVNSTRUP – TELEFON (06) 46 71 77