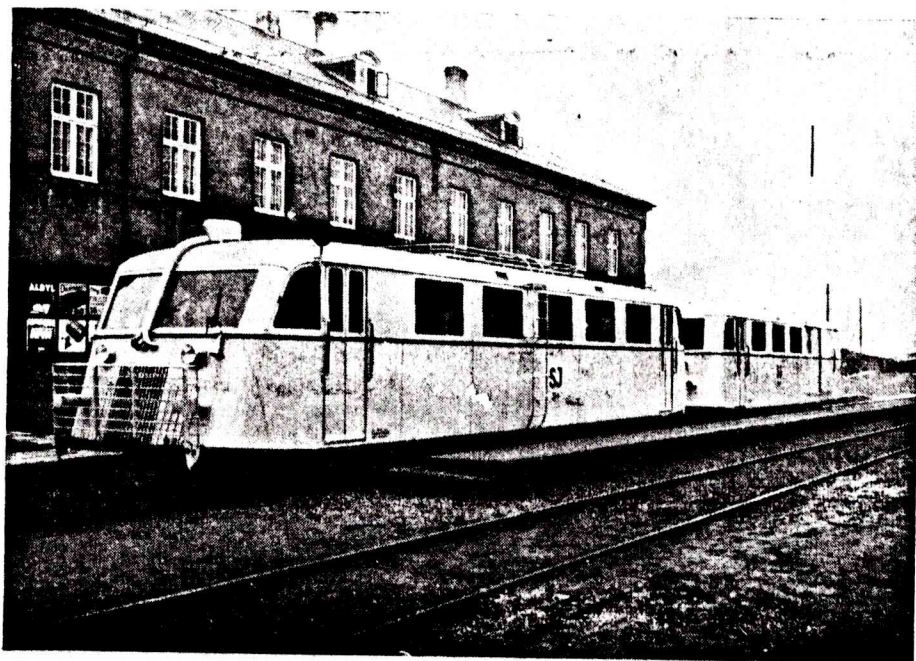


Privatbane-Lyntoget...



En af de meget omtalte og længe ventede svenske Skinnebusser kom her til Landet den 16. December, og Næstved—Præsto—Mern-Banen har foreløbig lejet denne indtil den 15. April, og Banen derefter kan købe Bussen er endnu ikke afgjort, da de svenske Baner selv er meget begejstrede for denne Vogntype. Det kan saaledes anføres, at de svenske Statsbaner har 200 og svenske Privatbaner har 300 af disse Busser i Drift. Interessen for Bussen herhjemme er ogsaa meget betydelig, og Bussen har allerede faaet Kælenavnet »Privatbanernes Lyntog«.

Fabrikationen af Skinnebusser blev for en halv Snes Aar siden paabegyndt i Umeå i Nordsværig, og der er nu saa stærk Efterspørgsel, at det er umuligt for Fabriken at tilfredsstille denne.

Det er imidlertid givet, at Danmark med den nuværende Valutasituation ikke vil være i Stand til at købe alle Skinnebusser, der kan blive Brug for, fra Sverige, selv om man der havde været leveringsdygtig. Derfor har Vognfabriken Scandia, paataget sig at sætte Fabrikationen i Gang i Danmark, hvorved en Mængde udenlandsk Valuta vil kunne spares.

Loll. F. Venstreblad vekslede ved Præsentationskørslen nogle Ord med Direktør K. Ibsen, Scandia, der oplyste, at der allerede er bestilt ca. 40 Skinnebusser i Randers samt 30 Bivogne.

— Hvorledes bliver De nu i Stand til paa nuværende Tidspunkt at overtage Pro-

duktionen? spørger vi Direktøren.

— Det sker derved, at vi køber de Erfaringer, som Fabriken i Sverige har gjort og saa arbejder videre med Sagen. Naturligvis kunde vi selv foretage Beregningerne og Forsøgene saaledes, at vi uden Hjælp kunde fremstille Vognene, men det vil tage lang Tid, og her gælder det om, at vi kan komme hurtigt i Gang. Derfor foretrækker vi at drage Nytte af vore svenske Kollegers Arbejde.

— Hvad er de særlige Fordele ved de nye Skinnebusser?

— Det er den hurtige Igangsætning og Acceleration, der gør det muligt at gennemføre Kørslen relativt hurtigt, selv om der er kort mellem Stationerne. Desuden er det jo en meget billig Drift. Det koster kun 3 Øre pr. Kilometer med Skinnebusser, medens Diesellokomotiver ligger paa omkring 25 Øre pr. km, og Lokomotiverne 1. Kr. 50 Øre pr. km.

— Kan De nu skaffe Materialer til Fabrikationen?

DE FORENEDE BOGTRYKKERIER

MADS HANSEN

Søndergade 11, Aarhus

Telefoner Kontor 302 Sæteri 636

Leverer illustrerede Tidsskrifter, Kataloger, Prislister, og Værker i ethvert Omfang smagfuldt og med kort Leveringstid.

— Der er jo visse Vanskeligheder, men vi haaber at kunne faa Jern fra England, og straks efter Nytaar tager jeg derover for at føre visse Forhandlinger. Desuden føres der Forhandlinger om at faa Jern fra Amerika, Belgien og Luxemburg, men det er dog særlig England, vi sætter vor Lid til, og vi haaber, det skal gaa.

Dertil kommer, at vi har bestilt 10 Motorer fra Sverige, men ellers vil Frichs i Aarhus levere Motorerne.

— Bliver det saa den samme Motor?

— Ja, den bliver i hvert Fald paa den samme Kapacitet, nemlig 160 HK.

De danske Busser bliver ikke helt som de svenske Busser.

— Kan De saa klare selve Fabrikationen af Reservedelene herhjemme?

— Saa godt som. Der bliver enkelte Dele, som vi maa tage hjem, men det kommer kun til at dreje sig om en Brøkdel af det Beløb, der ellers maatte til for at købe Vognene hjem færdigbyggede.

— Bliver de danske Skinnebusser nøjagtig Magen til den svenske?

— Ikke helt. Vi har jo mange Aars Erfaringer med Bygning af Jernbanevogne, og vi vil sammenkæde disse med Svenskernes Erfaringer, saaledes at vi faar det bedst mulige ud af det.



Til Læserne...

Redaktionen takker herved for de mange venlige Hilsener og gode Ønsker for Bladets Fremtid, som vi har modtaget til Jul og Nytaar. Tak til vore nye Medarbejdere, der har vist Bladet deres Interesse. Meddelelser, som maatte have Interesse ogsaa udenfor Læsernes egen lokale Kreds, modtages altid med Tak og et beskedent Honorar. Naar der en Gang kommer Foto-Film igen, haaber vi at kunne bringe endnu flere Billeder i Bladet. Endelig forventer vi fra Marts eller April atter at kunne faa den fine hvide Papirkvalitet igen.

Saaftemt Bladet ikke er Læserne i Hænde senest den 25. i Maaneden, forlang da Bladet hos det stedlige Postbud eller Postkontor, og hjælper dette ikke, rettes Henvendelse til vor Ekspedition.

de naturskønt og centralt Sted for hele Landets Jernbanecngdom.

Klubbens Hylteudvalg med Trafikmedhjælper Slotb, Generaldirektoral t, i Spidsen, har indtil nu modtaget 6500 Kroner i Bidrag, og der er nu udarbejdet Tegninger til en Bygning i norsk Bjælkehyltestil, der er indrettet med tre Sovesale, hvoraf den ene er forbeholdt til 6 Kvinder, medens de to andre Sale kan tage hver 12 Mand.

Det afhænger af Byggenævnets Tilladelse om Hylten kan opføres i Aar.

Kalvehavebanen

Fmd. for Kalvehavebanen, Borgmester Lohff Rasmussen, har haft en Samtale med „Vordingborg Dagblad“.

Borgmesteren fremhæver, at Monboernes Utilfredshed med Banen er en kendt Sag, men at den dog ogsaa har haft en Opgave at løse, og under Krigen har det været Brug for den som aldrig før. Til Gengæld har Banen under Krigen ogsaa haft store Vanskeligheder at kæmpe med.

— Vil Banen blive ophævet?

— Det afhænger af Forholdenes Udvikling, svarer Borgmesteren. Kalvehavebanen mangler Opland, og som Følge der af vil det være meget svært at faa dens Regnskab til at balancere. Hvis man op hæver Banen, maa man sætte Rutebiler i Gang, men der skal mange Biler til at transportere de store Mængder Gods, der sendes mellem Vordingborg og Stege, og det bliver svært for Rutebilerne at klare den store Trafik alene i Ferietiden.

— Vil der blive sat Rutebiler i Gang mellem Stege og Vordingborg snarest nu ligt?

— Vi kan ikke gaa over til delvis Rutebildrift, hvis vi vil opretholde Banen, for saa bliver Resultatet jo det, at vi kon kurerer os selv ud. Men det er Hensigten at etablere et Par Rutebilforbindelser til Stege med Forbindelse fra og til Eksprestogene, som der er fremsat saa stærke Ønsker om fra Møn. Desuden forhandles med DSB om at forlænge Bilruten København—Kalvehave til Stege. Der er gode Udsigter til, at dette Spørgsmaal løses tilfredsstillende.

Der vil isvrigt blive gjort andet for at forbedre Persontrafiken. Der har jo været en ikke helt lille Utilfredshed med de lange Ventetider i Kalvehave, og vi vil nu lægge Vægt paa at faa Persontrafiken

gennemført først og fremmest, og saa lade Godset komme i anden Række.

Hvorledes Fremtiden vil forme sig for Banen, slutter Borgmesteren, kan der ikke siges noget om, men der vil fra Ledelsens Side blive gjort, hvad der er muligt for at skabe de bedst mulige Betingelser for Trafiken.

Hjørring Privatbaner

Med Sommerkoreplanen indføres den Nyordning, at samtlige Persontog paa Østervraa—Vodskovbanen føres direkte ind til Aalborg Banegaard og paa Hjørring—Hørbybanen etableres der direkte Togkørsel fra Hjørring til Søby, saa de Rejsende ikke skal skifte i Hørby. Paa Hjørring—Løkken—Aabybrobanen indføres en tilsvarende Ordning, saa Togene fra Hjørring og Løkken føres direkte igennem til Aalborg via Aabybro, saa snart Hjørring Privatbaner faar det nødvendige Antal Skinnibusser.

Hjørring Privatbaner kommer derved i Realiteten til at udstrække sig Skinnenet og sin Toggang lige til Aalborg o Søby. Aalborg Privatbaner skal tilmed betale et Tilskud til Hjørring Privatbaner for denne Nyordning, idet den betyder væsentlige Besparelser for Aalborg Privatbaner.

Koncessionen paa Bilruten Aalborg—Blokhus, der for Tiden ejes i Fællesskab af Hjørring og Aalborg Privatbaner, skal overgaa til Aalborg Privatbaner alene. Der har været visse Vanskeligheder ved Fællesdriften, og dem ønsker man nu at komme ud over. I selve Driften gennemføres der isvrigt den Nyordning, at den kendte aalborgensiske Rutebilvognmand Carlsen, der hidtil har forestaaet Driften af Blokhus-Ruten for de to Privatbaner, skal op høre hermed. Efter forskellige Begivenheder under Besættelsen anser man det nu for ønskeligt, at Carlsen ikke har mere med Driften af Blokhus-Ruten at gøre, og han vil nu blive udløst

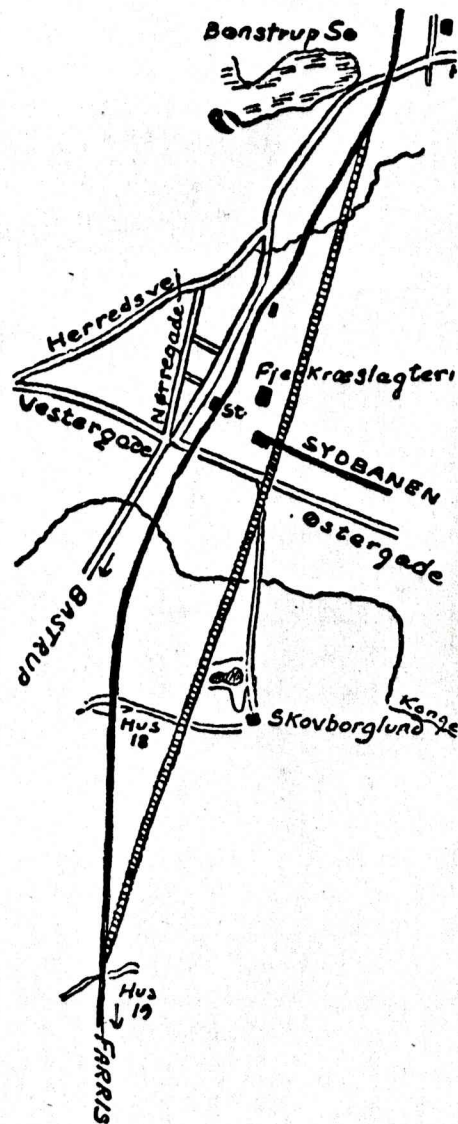
Privatbane »Lyntogen«

Det har lange Udsigter med at faa de ny „Privatbane-Lyntog“. Paa „Scandia“ i Randers oplyses det, at man i et halvt Aar ikke har faaet Materiel fra England og derfor har været ude af Stand til at sætte Produktionen af de ialt 50 „Lyntog“, der er bestilt af Privatbaner over hele Landet, i Gang.

Muligvis kan Bygningen af de første begynde om en Maanedes Tid. De „Privatbane-Lyntog“, som er blevet bestilt først, kan tidligst ventes leveret til Efteraaret, og mer end et nyt Tog om Ugen kan man ikke regne med at fremstille.

Baneforlægning i Vamdrup

I Vamdrup har Byens Borgerforening fremsat Forslag om Forlægning af Baue linien gennem Byen, hvorved den høje Jordvold, som skiller Byen i to Dele, vil kunne sløjfes. Efter Planen vil Stationen komme ca. 100 m længere mod Øst, og den projekterede nye Linie har en Læng-



de af 3 km. Som det fremgaar af ovenstaaende Skitse vil Kurveforholdene for Banen blive betydelig forbedrede. Der har været afholdt et Borgermøde om Sagen, der fik stor Tilslutning fra de mødte.

Et tremands Udvalg har været i Generaldirektoratet, hvor det blev oplyst, at ovennævnte Forlægning vilde koste 3,4 Mil. Kr., medens den tidligere projekterede Linie kun vil koste 1,6 Mill. Kr. Byens Udvalg vil nu forsøge at interessere Trafikministeren for Planen.

Slangerup Banen

Banen har holdt Generalforsamling Om Banens Fremtid udtalte Formanden, at Afgørelsen afhænger af tre Udvalg, der er nedsat af Trafikministeriet, og han haabede, at Udvalgene kunde have afsluttet deres Arbejde, naar Rigsdagen i en nær Fremtid træder sammen til Efteraaret, saa det kan blive en af de første Sager, der kommer for.

Udvalgene har delt Arbejdet mellem sig, saa det ene beskæftiger sig med Statens Overtagelse af Banen, det andet med Udlejning af Driften til Københavns Kommune og Nesa, og endelig det tredje med Banens Elektrificering.

De to største Problemer synes at være Strækningen Farum—Slangerup og Godstrafikken. Der har været Tale om at nedlægge den yderste Del af Banen helt og erstatte den med Rutebiler, men Staten er nu kommet ind paa i Stedet at beholde Banen og trafikere Strækningen med Skinnebusser. Det vilde volde Vanskeligheder, hvis Godstrafikken blev afskaffet, og Løsningen bliver antagelig, at de hurtiggaaende Spørgvogne — som man mener kommer til at erstatte Banen i den første Tid — kan medtage Barnevogne og mindre Gods.

En Aktionær reude en kraftig Kritik mod Banen i dens nuværende Form. Ikke blot har den det dårligste Materiel, der findes, men samtidig synes det i høj Grad at skorte paa Samarbejde mellem Ledelsen og Personalet. Han efterlyste et Reservepersonale, der kunde forhindre unødvendig Ventetid, naar et Tog bryder sammen, en ikke sjælden Foreteelse i den sidste Tid.

En Repræsentant for Personalet gik ind for dette Krav og mente, at der var adskillige Fejl, som kunde rettes. Paa et Forslag fra Formanden om at oprette Bedriftsraad svarede han, at det vilde Personalet hellere end gerne, men ikke i den Form, Bestyrelsen tidligere har foreslaaet det, og hvorefter de kun skulde forhandle een Gang aarlig.

Banens Regnskab viser, at Overskudet er gaaet frem med ca. 9000 Kr. til næsten 192.000 Kr. Antallet af Rejsende har været 1,713,000 mod 1,889,000 det foregaaende Aar. Nedgangen skyldes, at Søndagskørslen var forbudt det meste af Aaret.

Randers-Hadsund Banen

Paa Banens Repræsentantskabsmøde oplystes det, at Regnskabet udviste et Underskud paa 19,459 Kr. mod et Overskud paa 30,296 Kr. forrige Aar. (1943-44 plus 121.000

Kr.). Naar Banen i Aar havde Underskud skyldtes det i første Række det store Kulforbrug og Kullenes daarlige Kvalitet. Desuden havde man været udsat for en større Vandskade. Det oplystes, at der stadig forhandles om at faa Banens Tog ført ind til Statsbanestationen.

Skinnebusserne

Overingeniør K. H. Worsøe, Scandia, Randers, udtaler til Randers Dagblad:

— Har De snart nogle af de nye Skinnebusser klar til Levering?

— Nej, det vil i hvert Fald være 3-4 Maaneder endnu. Vore Julileverancer gaar meget smaat, idet vi mangler baade Materialer og Folk. For Øjeblikket er det navnlig vanskeligt at faa fat paa dygtige Malere her i Byen, og udenbys fra kan vi heller ikke faa dem, for vi kan ikke byde dem noget Sted at bo. Naar vi faar Materialerne frem, kommer det til at knibe meget haardt med Maskinarbejdere, Snedkere og Sadelmagere. Vi beskæftiger for Øjeblikket godt 400 Mand, men skulde gerne have 600 efter de Arbejder vi ligger inde med.

Imidlertid regner man dog sikkert med, at Leverancerne skal kunne indledes i Løbet af Efteraarsmaanederne — Rækkefølgen bliver, at Hillerød — Frederiksværk — Hundested-Banen skal have den første Skinnebus, der bliver færdig. Den næste skal til Ringkøbing — Ørnhøj — Holstebro-Banen, mens Randers — Hadsund-Banen skal have Nr. 3 og 4. Og derefter skulde Leverancerne gerne foregaa mere planmæssigt.

Indenfor Privatbanernes Kreds er der iøvrigt Planer fremme om, saa snart Materialeforholdene vil kunne tillade det, at søge anskaffet til Privatbanerne en Serie lette Boggievogne, beregnede til ca. 70 Passagerer hver. Forskellige af Privatbanerne, bl. a. Frederiksværk-Banen, Odsherredbanen, de lollandske Privatbaner og andre har allerede nogle Boggievogne af den Type, der her kan være Tale om. Men der er almindeligt Onske om at faa Privatbanernes Vogupark udvidet i betydelig Grad med saadanne Vogne.

Nye D.S.B. To-Vognstog

D. S. B. staar foran Anskaffelsen af Betydelige Mængder Maskin- og Vognmateriel. En af de Vanskeligheder, Statsbanerne kæmper, med i disse Tiders unormalt store Trafik, er netop Mangelen paa Trækkraft, og for Tiden har man syv E-Maskiner — de største Eksprestoglokomotiver — i Ordre hos

Frichs Fabriker i Aarhus. De menes at kunne leveres til Foraaret.

Paa Frichs Fabriker har man ligeledes bestilt 15 Rangermaskiner, og hos „Scandia“ 100 Godsvogne, 32 Personvogne og 12 kombinerede Gods- og Postvogne. Desuden agter man at indføre meget stærke to Vogns Tog. Det drejer sig om Motorvogn og Styrevogn. Der fremstilles en NK- og en FK-Model — henholdsvis hos Frichs og Scandia. De er dieseldrevne og har 1000 HK. En af disse Vogne prøvekøres for Tiden i Jylland.

Driftsresultater

— Silkeborg—Kjellerup—Rødkjædsbro Banen møder for første Gang med et Overskud, der udgør 558 Kr. mod et Underskud paa 52.932 Kr. forrige Aar.

— Horsens—Odder Jb. har et Underskud paa 23.180 Kr. mod et Overskud paa 15.465 Kr. Aaret forud.

— Troldhede Banen møder med et særligt flot Resultat, idet Banens Overskud blev 257.500 Kr. mod 33.700 Kr. sidste Aar. Det oplystes, at første Kvartal i indeværende Aar viste et Overskud paa 60.000 Kr. Det vedtoges at tilbagebetale Personalet 42.000 Kr., som dette i sin Tid har ydet som Tilskud til Banens Drift. Hermed er alt Tilskud tilbagebetalt.

— Langelands Banen har et Overskud paa 31.527 Kr. mod 36.690 Kr. Aaret forud. Banen har fra 1. Oktober faaet Koncession paa Driften af Bilruten Rudkøbing—Lohals. Taksterne vil straks blive reguleret nedad.



J.E. OHLSENS ENKE

Aarhus - Skolegade 7



Privatbane Lyntogene...

Hillerød St.

O-Trafikktl. G. J. Gjødese, Helsingør, er fra Nytaar forfremmet til Stfst. i Hillerød, hvor Stfst. Nimskov har søgt Afsked p. Gr. af Alder (68 Aar).

Nørre-Alslev St.

Ovetrafikass. S. K. Andersen, Odense, er forfremmet til Stfst. i Nørre Alslev, hvor Stfst. N. J. Vest har søgt Afsked paa Grund af Alder (66 Aar).

Eskildstrup St.

Overtrafikass. N. N. A. Nissen, Skern, forfremmet til Stfst. i Eskildstrup, hvorfra Stfst. J. P. Rasmussen forfremmedes til Stfst. i Røde-Kro.

Direktørskifte.

Direktør Poul Hjortkær, Viborg, Mariager—Faarup—Viborg Jb. og Skive—Vestsalling Jb. fratræder fra 1. April 1948 disse Baner for at overtage Stillingen som Direktør for Privatbanernes Fælleskontor i København.

Ørsø St.

Stmst. V. M. Nielsen, Ørsø, har efter 35 Aars Virksomhed søgt Afsked p. Gr. af Alder (67 Aar).

Dødsfald.

Stfst. Aage H. Andersen, Skodsborg, døde under sin Tjeneste (65 Aar).

Lokmst. S. S. Horn, Fredericia, efter nogle Maanedes Sygdom (65 Aar).

Fhv. Stfst. Th. Thøgersen, Vonsild, efter kort Tids Sygdom (75 Aar).

Banefmd. Alfr. Vestergaard, Stevnstrup, er pludselig død (54 Aar).

Fhv. Telegrafmst. Søren Theilby, Odense, (70 Aar).

Jb-Pakmester C. Sørensen, Viborg (59 Aar).

Pens. Stmst. R. J. Petersen, Langebæk, efter et kort Sygeleje (76 Aar).

Fhv. Trafikktl. Henry Ohmeyer (64 Aar).

Overbanemst. Guldbrandsen, Vojens, er pludselig død (64 Aar).

Rangermester Chr. Berg, Skern, er pludselig død (64 Aar).

Der er kommet Gang i Leveringen af de mange nye Skinnebuser, som „Scandia“, Randers, har i Ordre. En af de sidste, der er leveret, Nr. 18 i Rækken, er gaaet til Troldhede-Banen, som iøvrigt har bestilt to.

Efter Prøveturen skrives:

Det nye Lyntog, der ikke har noget Navn endnu, men som maaske vil blive kaldt „Lyngjyden“, er rødt udvendigt som Statsbanernes Lyntog, men dets Indre er betydeligt festligere. Der er Læder paa Sæderne i en mørkerød Farve, der leder Tanken hen paa Lyng. Der er gode Pladsforhold. I selve Motorvognen er der en Afdeling for Rygere og Ikke-Rygere med ialt 48 Siddepladser. Endvidere er der 22 Staapladser, og i Bivognen er der 30 Siddepladser og 36 Staapladser. Der er kun een Klasse. Paa Troldhedebanen har man altid været saa demokratisk, at man har samlet Passagererne i en Fællesklasse, og dette fortsættes i Lynbussen.

I Bivognen er der Postkontor. Der er gode Toiletforhold, meget Lys og god Ventilation. Nogle af Vinduerne kan drejes op og i, saa de kan betjenes ogsaa af Folk, der ikke er i Besiddelse af særlige Armkræfter. Der er installeret Højtaleranlæg, saa Passagererne adviseres om, hvor de befinder sig. Dørene aabnes og lukkes med Trykluff.

Der var almindelig Enighed om, at Toget, der kørte med en Gennemsnitsfart paa 70 km i Timen, laa godt paa Skinnerne. Det duvede ikke nær saa meget som Statsbanernes Lyntog, men havde en blød og behagelig Kørsel, og Motorstøjen var ikke særligt generende.

Motorvognene er 4-akslede, ligger lavt og er godt affjedrede. Motoren, der er bygget hos „Frichs“, er 8-cylindret og repræsenteret 160 Hestekræfter. Den er særdeles billig i Brug, idet Motorvognen kan køre 100 km paa 30 kg Gasolie til ialt 6,75 Kr. Dette Forbrug er kun Halvdelen af Gennemsnittet for Banens øvrige Motorvogne. Skinnebuserne koster 106.000 Kr. pr. Stk., mens Bivognen koster 44.000 Kr.

Den bliver foreløbig indsat i den normale Køreplan med to Ture i hver Retning. Men en ny Køreplan, der udnytter Togets Hastighed, vil snarest blive udarbejdet. Naar den nye Køreplan kommer, vil man kunne køre fra Kolding til Troldhede paa 2 Timer og 10 Minutter.

Fra Troldhede til Herning er der ca. 30 Minutters Kørsel, hvilket vil sige, at man fremtidigt vil kunne køre fra Kolding til Herning paa 2 Timer og 3 Kvarter. Det bliver langt den hurtigste Forbindelse mellem disse Byer.

Hornbækbanen

har ogsaa faaet sit Lyntog, som straks er blevet døbt „Mariehønen“. Turen Helsingør—Gilleleje gennemførtes paa 27 Min. (24 km).

Kong Peder gned sig veltillfreds i Hænderne: „Det er Sukkertøj“, sagde han. Og Karetmager, Sogneraadformand William Petersen repræsenterede den højeste Sagkundskab paa Turen, nikkede bifaldepde, men beklagede, at han ikke havde Skruetrækker med, saa han kunde skille Vognen ad. Kæmner Hedin konstaterede, at nu var den Tid forbi, da man kunde plukke Blomster paa en Tur med Banen.

Banedirektør Jørgen Friis kunde give den opsigtsvækkende Meddelelse, at Statsbanernes Distriktschef var af den Mening, at der maatte arbejdes hen til, at de smaa Lyntog skulde køre direkte fra København til Gilleleje. Dette krævede imidlertid 3 Sæt Skinnebuser. Det aabnede uanede Muligheder for Banen og vilde medføre en Renaissance for Egnen.

Gribskovbanen

har nu modtaget tre Skinnebuser, der i alt har kostet en lille halv Million, og ved Prøvekørslen har det vist sig, at de kan køre Strækningen fra Hillerød til Kystens Badebyer paa 24 Minutter. Man venter, at Statsbanerne til Sommer vil indsætte Tog fra København til Hillerød kun med Standsning i Holte, og Turen fra København til Stranden vil da kunne gøres paa knap en Time. De nye røde Skinnebuser blev ved Prøvekørslen døbt „Rødhætter“, og man kunde til dette Navn knytte et Haab om, at Rødhætte vilde være i Stand til at overvinde den grimme Ulv, som bl. a. Konkurrencen med Bilerne betød.

Nordfynske Jb.

har ogsaa faaet sin Skinnebus. I Modsetning til den originale svenske Skinnebus, som kører paa Præstøbanen, er „Scandia“s Skinnebuser helt af Staal, hvorved Sikkerhedsmomentet og Holdbarheden forøges betydeligt.