

# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER  
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM  
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **3**  
APRIL 1972

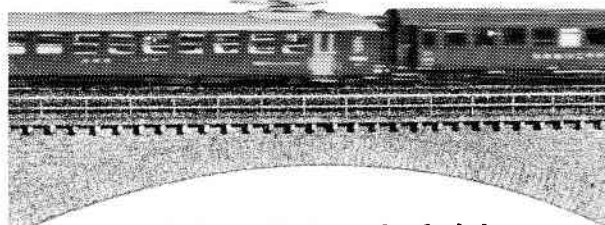
# B & W

Medlemmer af Dansk Jernbaneklub  
går til FOTO A/S, Gl. Kongevej 111,  
der yder fagmæssig kundeservice til  
fornuftige priser

**F O T O A/S**

VE 89 20

Stort udvalg i kameraer, film og  
fototeknisk udstyr.



...en helt anden form for ferie!

## ØSTRIG

### SELSKABSREJSER

Reith bei Brixlegg 10 dg fra kr 535

Millstättersee . . . 10 dg fra kr 655

### POPULÆRREJSER

Kuchl . . . . . 10 dg fra kr 490

Wörthersee . . . . 10 dg fra kr 910

### RIT-REJSER

Zell am See . . . . 10 dg fra kr 680

Salzburg . . . . . 10 dg fra kr 770

## TYSKLAND

### SELSKABSREJSER

Goslar . . . . . 7 dg fra kr 455

Rhinen . . . . . 7 dg fra kr 655

### RIT-REJSER

Königswinter . . . . 9 dg fra kr 690

Bernkastel Kues . . 8 dg fra kr 820

Alle priser gælder fra Padborg

Der er således gode rejsemuligheder: **SELSKABSREJSE** - den velkendte rejseform med rejseledere; **POPULÆRREJSE** - hvor De følger vore særtog og selv planlægger opholdet og **RIT-REJSE** - d.v.s. rejse på egen hånd.

Vi har mange flere rejsetilbud til Østrig og Tyskland og naturligvis også til en lang række andre lande.

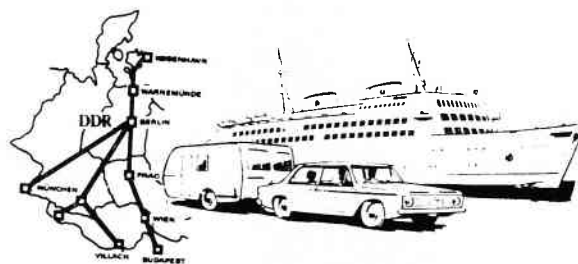
Kom ind og tal med os om Deres ferieønske.

# DSB

REJSEBUREAUERNE

eller nærmeste station

## Den mest direkte rute



## til Syd- og Mellemeuropa

Flere og flere rejser til Berlin, Øst- og Sydeuropa over den gamle rute **Gedser-Warnemünde**. 1.410 km motorvej med gode forbindelser til Sydeuropa venter Dem.

Overfarten tager kun 1 time 50 min. med den moderne færge »Warnemünde«.

Afg. Gedser 1.10 - 10.05 - 15.10 - \*20.10

Afg. Warnemünde 3.45 12.40 17.40 - \*22.40

\* Kun torsdag (N.B. Nye sejltider fra 28-5 72).



DDR's TRAFIKREPRÆSENTATION

Informationsbureau, Vesterbrogade 84,  
1620 København V. Telf. (01) 31 22 21.



# DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

**Foreningens generelle adresse:**

Dansk Jernbane-Klub,  
Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund.  
Tlf. (01 66) ORdrup 8267  
(normalt kl. 17-19).

**Formand:**

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

**Kasserer:**

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

**Postgirokonto nr. 15 38 30,**

adresseret til:

**Dansk Jernbane-Klub,  
Kassereren,  
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.**

**Sekretær:**

Fuldmægtig P. O. Rosenørn,  
Bernstorffsvej 195, 2920 Charlottenlund.  
Tlf. (01 66) ORdrup 8267.

**Øvrige bestyrelsesmedlemmer:**

Salgschef Erik B. Jonsen (næstformand),  
Lærer Ole-Christian M. Plum,  
Afdelingsingeniør H. O. Thorkil-Jensen,  
Overtrafikassistent K. Vahl,  
Grosserer Povl Yhman.  
(Fyn/Syddjylland - vakant).

**DJK's nordjyske afdeling:**

Overtrafikassistent S. P. Laursen,  
Falkevej 7, 8900 Randers.  
Tlf. (06) 42 65 84.

**DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:**

Niels Christian Lind,  
Aagade 50, 5270 Næsby.

**Museumsbanen Maribo-Bandholm:**

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

**Mariager-Handest Veteranjernbane:**

**Information og bestilling af særtog:**  
Stationsforstander K. Bertelsen,  
Skolevænget 25, 9550 Mariager.  
Tlf. (08) 54 10 59.

**Medlemskontingent for året 1972:**

Ordinære medlemmer ..... kr. 35,00  
Juniormedlemmer (under 18 år  
d. 1. januar 1972) ..... kr. 25,00  
Optagelsesgebyr ..... kr. 5,00  
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos  
sekretæren (se ovenfor) - og kontingent-  
indbetaling sker på det under »Kasse-  
rer« angivne postgironummer.

## jernbanen

Nr. 3 - 1972

12. årgang

**Redaktører:**

Salgschef Erik B. Jonsen (ansvarsh.),  
Esthersvej 19 B, 2900 Hellerup.  
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Lærer Ole-Christian M. Plum,  
Rantzausgade 9, 4., 2200 København N.  
Tlf. (01) 39 33 12.

**Annonceekspedition:**

»Jernbanen«,

V. Tange

Frederiksberg Allé 62, 1820 København V.  
Tlf. (01) 19 14 12.

Postgirokonto nr. 19 07 50.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

## Nyheder undervejs i DJK's bogserie

I forbindelse med »Frederiksværkbanen«s 75-års jubilæum, den 31. maj, udsendes to nye publikationer i DJK's bogserie:

**Nr. 32: »Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-1947«** - af Birger Wilcke.

**Nr. 33: »Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1947-1972«** - af P. Thomassen.

Nærmere oplysning om udgivelsestidspunkt og pris m.v. vil kunne fås fra medio maj ved henvendelse til Salgsafdelingen, Rantzausgade 9, 4., 2200 København, eller Forskningslederen, P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

Endnu en publikation: Nr. 31: »Horsens-Tørring Jernbane« - af P. Thomassen og Birger Wilcke - udsendes senere på året.

En komplet fortegnelse over de publikationer, der endnu er på lager, finder De i »Jernbanen«, nr. 8/71, side 21/23.

### Vort forsidebillede:

Persontog fremført af HFHJ-damplokomotiv nr. 9 på Dyssekilde station - helt nøjagtigt særtog bestilt af det arbejdsudvalg, der lagde grunden til Dansk Jernbane-Klub (18. september 1960).

Foreningen fejrer HFHJ's 75-års jubilæum ved en tilsvarende udflugt - se andetsteds i tidsskriftet - den 28. maj, dog ikke med det nu »hedengangne« nr. 9, men med »camoufleret« OHJ 38.

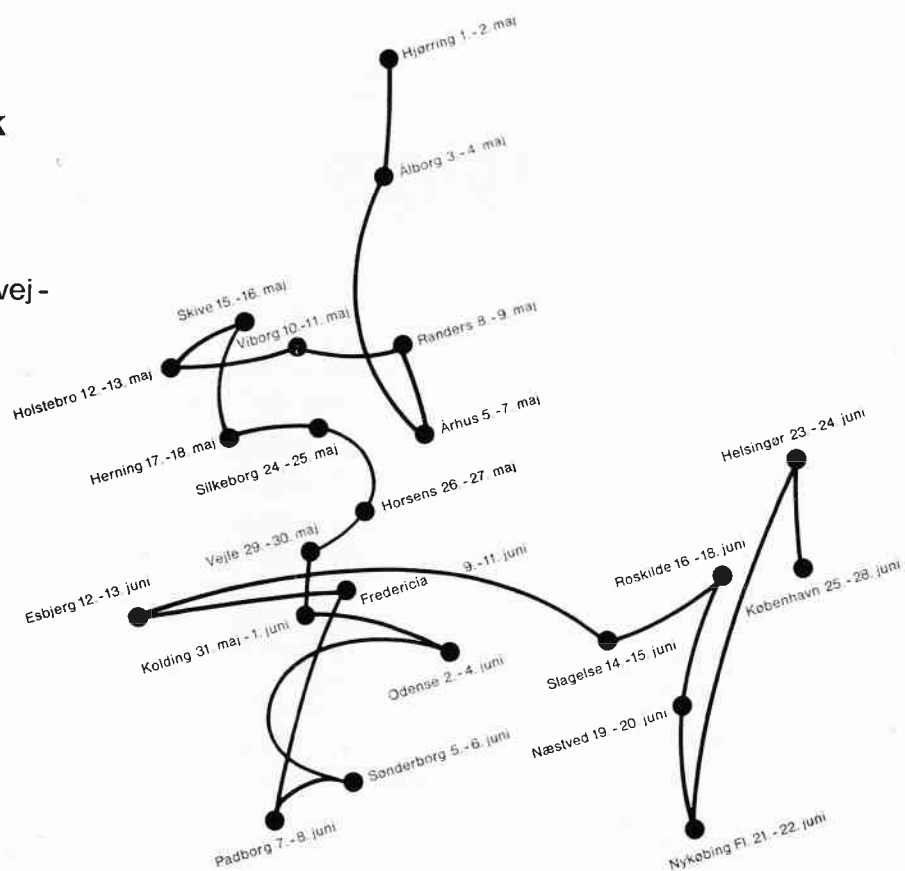
Foto: Birger Wilcke

## DSB planlægger fremtidens trafik

jubilæumstoget er på vej -  
kom og se

Se det nyeste materiel til  
passager- og godstrafik  
- få et kig »bag kulisserne«  
og et glimt  
af fremtidens jernbane.  
DSB viser film, billedbånd,  
plancher og modeller  
i jubilæumstoget.

**DSB**  
**1847**  
**1972**



# Danske Statsbaners færger gennem 100 år

Af Ib V. Andersen.



M/F Prinsesse Anne-Marie – under sejlads i Limfjorden efter værftets overdragelse til DSB. Foto: Aalborg Værft A/S.

## Motorfærger 1947–1972.

Den anden verdenskrig 1939–1945 og den tyske besættelse af Danmark bevirkede, at der i dette tidsrum ikke kunne blive tale om nyanskaffelser af færger. Sådanne kunne ellers nok have været nødvendige, da krigstidens trafik over Storebælt fik et stort omfang. Hertil kom, at en del færger i 1944 blev beslaglagt af besættelsesmagten til militære formål. Ved skibenes tilbagelevering til statsbanerne i 1945 efter krigsafslutningen var de i en sådan forfatning, at langvarige reparationer var nødvendige, og indtil de igen kunne sættes i fart, var overførselskapaciteten, navnlig for Storebæltsoverfartens vedkommende, ikke uvæsentligt nedsat i en længere periode.

Der var således behov for anskaffelse af nye færger, og allerede i juli 1945 blev der mellem statsbanerne og Burmeister & Wain sluttet kontrakt om bygning af en ny 3-sporet dieselmotorfærge. Den nye færge fik navnet **Fyn** og blev afleveret til statsbanerne i april 1947. Færgens længde over stævnene er 107,8 m, og

de to hovedmotorer udvikler maks. 5040 ihk, hvorved højeste fart bliver 16,5 knob. M/F Fyn svarer i store træk til den i 1939 leverede M/F Storebælt i såvel indretning som udseende.

I 1951 leveredes endnu en 3-sporet motorfærge til statsbanerne – **M/F Dronning Ingrid** – som bortset fra en største længde over stævnene på 110,4 m ellers stort set svarede til M/F Fyn. Allerede i vinteren 1952/53 blev M/F Dronning Ingrid ombygget således, at den kunne benyttes til sejlads på Gedser-Grossenbrodeoverfarten, hvor den sejlede i sommerkøreplansperioden 1954. Gedser-Grossenbrodeoverfarten var da allerede blevet en succes, som statsbanerne gerne ville følge op så hurtigt som muligt. Da den til overfarten bestilte nye færge – **M/F Kong Frederik IX** – imidlertid først kunne være til rådighed for statsbanerne efter vinterkøreplanens ikrafttræden, blev M/F Dronning Ingrid indsat i stedet, uanset den kun vanskeligt kunne undværes på Storebæltsoverfarten, hvor den gamle dampfærge Prins Christian endnu en gang måtte give et nap med.



M/F Dronning Ingrid – inden ombygningen i 1953.  
Foto: DSB (Foto-Service).

M/F Kong Frederik IX, den første nye store danske færge til Gedser–Grossenbrodeoverfarten, blev afleveret af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til statsbanerne den 18. december 1954. Færgeren, der var den første 3-sporede motorfærge med kun én skorsten, var med en total længde over stævnene på 114,25 m dengang statsbanernes længste og største færge og med et maskinanlæg bestående af to 10-cylindrede Burmeister & Wain dieselmotorer, der tilsammen yder maks. 9200 ihk, tillige det kraftigste skib i statsbanernes flåde. Overførselskapaciteten er 30 godsvogne eller 10 store personvogne eller 125 almindelige automobiler samt 1200 passagerer ved sejlads i Østersøen eller 2000, dersom færgeren sejler på Storebæltsoverfarten. Indretningen af M/F Kong Frederik IX afviger på en del punkter fra de tidligere anskaffede 3-sporede motorfærger. Dels på kahyt-dækket, hvor der agten for motorrummet findes en fællessalon med stier og told- og paskontrol samt kiosker for salg af chokolade og tobak m.v. samt agten herfor to mindre saloner samt femten sovekahytter hver med to køjepladser og dels på promenadedækket, hvor apteringen er ført helt ud i siden, således at denne færge ikke som de ældre storebæltfærger har det åbne dæk på siderne af salonerne. M/F Kong Frederik IX har i overvejende grad været anvendt på Gedser–Grossenbrodeoverfarten, og efter denne blev nedlagt – på Fugleflugtslinien Rødby–Puttgården. Færgeren har imidlertid også sejlet på Storebæltsoverfarten – såvel som jernbanefærge mellem Korsør og Nyborg som automobilfærge mellem Halskov og Knudshoved i forbindelse med en ombygning med M/F Knudshoved, jvf. senere.

Den foreløbig sidst anskaffede 3-sporede jernbanefærge til Storebæltsoverfarten er **M/F Prinsesse Benedikte**, som afleveredes af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til statsbanerne i 1959. Denne færge har et maskinanlæg bestående af 2 stk. enkeltvirkende 2-takts dieselmotorer af Burmeister & Wain's fabrikat, som maks. yder 8700 ihk, hvorved skibets fart bliver 18 knob. Som den første jernbanefærge fik M/F Prinsesse Benedikte en tværpropeller, der er anbragt i forskibet. Propelleren er en styreanordning af KAMEWA's fabrikat, der kan give et sidetryk på op til 4 tons, som statsbanerne stillede store forvent-

ninger til, og som også siden er blevet opfyldt, idet færgeren har kunnet sejle under vejrforhold, hvor overfartens øvrige jernbanefærger har måttet indstille sejladsen. Passagerapteringen i M/F Prinsesse Benedikte er i øvrigt i store træk som på de øvrige jernbanefærger, selv om der naturligvis er indført en lang række forbedringer i forhold til disse. Færgeren er den første jernbanefærge til Storebæltsoverfarten med kun én skorsten, og tillige den der af ydre er mest strømlinjet.

Antallet af overførte automobiler over Storebælt var allerede omkring 1950 stærkt stigende, hvilket medførte, at der i 1952 blev anskaffet en ny automobilfærge til overfarten. Færgeren, der fik navnet **Broen**, har en samlet længde over stævnene på 80,0 m og er forsynet med et maskinanlæg bestående af 2 stk. 10-cylindrede enkeltvirkende Burmeister & Wain dieselmotorer, der tilsammen udvikler 5200 ihk, hvorved færgens højeste fart er 18 knob. Færgens overførselskapacitet er 70 automobiler og 1000 passagerer. Den blev i 1966 omstationeret til Kalundborg–Århusoverfarten (Samsørutten) og omdøbt til Kalundborg, idet den afløste et ældre skib med samme navn.

Efter at Folketinget havde vedtaget bygningen af Halskov–Knudshovedruten, blev der i 1956 anskaffet en ny automobilfærge, der fik navnet **Halskov**, der som den første automobilfærge forsynedes med to vogndæk, hvorved dens overførselskapacitet blev væsentligt forøget i forhold til de ældre færger, idet den på én gang kan overføre ca. 200 almindelige personbiler og 1500 passagerer. Færgens største længde er 105,0 m, og maskinanlægget består af 2 stk. enkeltvirkende turbobladede dieselmotorer af Burmeister & Wain's fabrikat som tilsammen maks. yder 7450 ihk, hvorved største fart bliver 18 knob. Den nye færges aptering er en del forskellig fra jernbanefærgernes, bl. a. derved at I. klasse er afskaffet. I hver ende af salondækket, der findes over øverste vogndæk, findes spisesaloner og mellem disse restaurationsrum, kabys m.v. Over agterste salon findes et soldæk. På mellemdækket er indrettet en salon med 100 siddepladser særligt beregnet for rej-



M/F Halskov – første 2-dækker færge.  
Foto: DSB (Foto-Service).

sende, der ønsker at hvile sig under overfarten. Endvidere findes der her en spisesalon med stirruds i midten samt en hall med toiletter og herudover kamre for en del af besætningen. M/F Halsskov blev i 1956 indsat på jernbaneoverfarten mellem Korsør og Nyborg, hvor kun det nederste vogndæk kunne udnyttes. Først efter Halskov-Knudshovedoverfartens åbning i 1957, hvor de nødvendige anlæg for benyttelse af øverste vogndæk var til rådighed, kunne overførselskapaciteten udnyttes i fuldt omfang.

Trafikken over Storebælt steg som bekendt stadig, og i 1961 blev endnu en 2-dækkerfærge anskaffet til Halskov-Knudshovedoverfarten. Færgen, der fik navnet **Knudshoved**, svarede i mange henseender til M/F Halsskov, dog var der den væsentlige forskel, at M/F Knudshoved fik tre jernbanespor på nederste vogndæk, idet det var hensigten at anvende færgen på overfarten Halskov-Knudshoved i dag- og aftentimerne og om natten som jernbanefærge mellem Korsør og Nyborg. Af denne grund fik færgen en fri højde på nederste vogndæk på 4,35 m, d.v.s. 45 cm mere end M/F Halsskov, medens højden på øverste vogndæk er den samme på de to færger, nemlig 2 meter. Som jernbanefærge kan M/F Knudshoved overføre 30 stk. 2-akslede godsvogne. I efteråret 1963 blev det besluttet at foretage en omfattende ombygning af M/F Knudshoved, da statsbanerne ønskede at kunne anvende færgen på Rødby-Puttgardenoverfarten, samtidig med at den fremdeles skulle kunne sejle på Storebæltsoverfarten. De væsentligste forandringer bestod i en ændring af sporarrangementet og hækport, således at udkørsel over færgens agterende kunne finde sted fra alle tre spor samt etablering af sideporte på øverste vogndæk. Begge disse ændringer var foranlediget af færgelejerne form og indretning i Puttgarden. Endvidere blev landgangsforholdene ændret og en del forandringer foretaget ved restaurationslokalerne, ligesom kioskarrangementet blev stækt forøget ved tilvejebringelse af et »butikstov«.

I 1962 modtog statsbanerne en søsterfærge til ovennævnte, og den fik navnet **Sprogø**; den svarer i næsten alle detaljer til M/F Knudshoved inden ombygningen.

Allerede i 1963 leveredes den næste store automobilfærge til statsbanerne, nemlig **M/F Arveprins Knud**, der ligesom sine forgængere var bestemt til Halskov-Knudshovedoverfarten. Færgen adskiller sig fra de tre foran nævnte automobilfærger på mange punkter, hvoraf det væsentligste er, at færgen har tre vogndæk men ingen jernbanespor. Færgens totale længde over stævnene er 130,0 m og overførselskapaciteten 400 almindelige personautomobiler (svarende til en bilkø på ca. 3 km) samt 1500 passagerer. Nederste og øverste vogndæk er faste, medens mellemste vogndæk kan forskydes 1,3 m i lodret retning. På tidspunkter med stærk trafik benyttes alle tre vogndæk, og færgen kan da kun overføre almindelige personbiler, medens den på de øvrige tider med mellemste bildæk i øverste position (som 2-dækker), som de øvrige færger, kan overføre høje lastbiler på nederste dæk og almindelige personbiler på øverste vogndæk. Maskinanlægget i M/F Arveprins Knud består af to 9-cylindre Burmeister &

Wain dieselmotorer, der tilsammen udvikler 11.200 ihk, hvorved den højeste fart er 19 knob og servicefarten 17 knob. Færgens hastighed er lidt større end for de øvrige automobilfærgers vedkommende, da den skal kunne sejle i tur med 2-dækkerfærgerne og eventuelt kunne indhente forsinkelser, der måtte opstå i færgehavnene ved ind- og udladning af de mange automobiler. Da M/F Arveprins Knud har en forholdsvis stor overbygning, har man måttet tage særligt hensyn til dette forhold, hvorfor færgen har en forholdsvis stor vandballast ombord. Som M/F Knudshoved og M/F Sprogø har den af hensyn til manøvreringen i færgehavnene en tværpropeller i forskibet. Som noget specielt ved M/F Arveprins Knud kan i øvrigt nævnes, at der på vogndækkene er etableret lysregulering for ilandkørsel af bilerne. Motorerne må først startes ved grønt lys, hvorved luftforureningen ved udstødningsgassen på bildækkene med deraf følgende uheldige virkninger for såvel de rejsende som færgens besætning kan formindskes i væsentlig grad.

Sideløbende med udbygningen af Storebæltsoverfarten har statsbanerne også forbedret overfartsforholdene på Aarhus-Kalundborgoverfarten ikke mindst ved etableringen af »Hurtigruten« i 1960. På ruten, hvor Samsø ikke anløbes, blev indsat en ny automobilfærge, **M/F Prinsesse Anne-Marie**, som blev leveret af Aalborg Værft. M/F Prinsesse Anne-Marie er på en række punkter indrettet på en anden måde end de netop nævnte automobilfærger til Storebæltsoverfarten. Under vogndækket findes således særlige hvilerum med tilstødende vaske- og baderum til lastbilchauffører. Endvidere findes der en særlig salon for kvinder med småbørn samt et antal kahytter til rejsende, som under overfarten ønsker ro og hvile. På vogndækket findes plads til ca. 100 almindelige personbiler, og herfra er der ad trapper forbindelse til promenadedækket. Her findes en hall, som også de togrejsende må passere ved ombord- eller ilandstigning, og herfra er der forbindelse til en stor restaurant forude og et cafeteria agter. Endvidere er der ad en bekvem trappe forbindelse til 1. kl. salonerne på badedækket. Da overfartstiden skulle nedbringes til ca. 3 timer, måtte den nye færge udrustes med et meget kraftigt maskinanlæg bestående af to Burmeister & Wain dieselmotorer, som tilsammen maks. yder 11.200 ihk, hvorved højeste fart bliver 20,5 knob; den normale fart er dog 18 knob. Som de ovenfor nævnte færger fik også M/F Prinsesse Anne-Marie en bovpropeller i forskibet.

Indsættelsen af M/F Prinsesse Anne-Marie blev hurtigt en succes såvel hos tog- som bilrejsende, hvorved der snart opstod behov for indsættelse af endnu en færge af samme type på overfarten, dersom det skulle være muligt at tilvejebringe en tilfredsstillende sejlplan. Allerede i 1962 blev der derfor sluttet kontrakt med Aalborg Værft om bygning af endnu en færge af samme type. Færgen – **M/F Prinsesse Elisabeth** – blev afleveret til statsbanerne i 1964. Allerede før sommerkøreplanens ikrafttræden i 1963 var der dog indsat to færger på »Hurtigruten«, idet M/F Prinsesse Benedikte fra Storebæltsoverfarten midlertidigt omstationeredes til Århus-Kalundborgoverfarten.

Med 2- og 3-dækkerfærgerne var der af statsbanerne udviklet en ny færgetype, hvormed en tilfredsstillende afvikling af automobiloverførslerne over Storebælt blev muliggjort. Disse færgetyper var imidlertid ikke det eneste nye til Storebæltsoverfarten i 1960'erne. Igennem mange år havde statsbanerne haft problemer med de såkaldte »godsvognspukler«, d.v.s. ophobninger af godsvogne på begge sider af Storebælt, som af en eller flere årsager ikke kunne overføres så hurtigt, som de ankom til overfarten. Efterhånden opstod da den tanke at bygge en færge udelukkende beregnet til overførsel af godsvogne og med en meget stor overførselskapacitet.

Løsningen blev anskaffelsen af **M/F Asa-Thor**, som blev bygget af Nakskov Skibsværft og afleveret til statsbanerne i slutningen af 1965. M/F Asa-Thor har en samlet længde over stævnene på 131,65 m og et maskineri bestående af 2 stk. Burmeister & Wain dieselmotorer på tilsammen 8800 ihk, hvorved maks. fart bliver 18 knob. Maskinanlægget er i øvrigt meget avanceret og afviger i mange henseender fra maskinanlæggene i statsbanernes ældre færger. Som følge af den høje fart kan færgen udføre seks dobbeltture i døgnet mod fem for overfartens øvrige færger. Også M/F Asa-Thor's udseende afviger meget fra de øvrige Storebæltfærger, hvilket blandt andet skyldes, at der ingen passageraptering findes ombord. Det mest interessante ved færgen er imidlertid sporarrangementet med de fire spor, hvoraf de to midterste løber sammen til ét midterspor i færgens forende, således at sporanlægget passer til en 3-sporet færgekø. Den samlede effektive sporenlængde er 415 meter svarende til 40 à 50 godsvogne eller et godstog med togvægt på ca. 1300 tons.

I forrige artikel blev det nævnt, at M/F Mommark, som havde været fast stationeret med Fåborg-Mommarkoverfarten, i 1964 blev udrangeret og erstattet af en ny automobilfærge. Denne fik navnet **Fynshav** og blev bygget af Svendborg Skibsværft. Færgen har en samlet længde over stævnene på 57,10 m og et maskinanlæg bestående af to Burmeister & Wain dieselmotorer på tilsammen 1250 ihk, hvorved færgens maks. fart er 12<sup>3</sup>/<sub>4</sub> knob. Overførselskapaciteten er 35 automobiler og 500 passagerer.

På Helsingør-Helsingborgoverfarten steg trafikken i efterkrigsårene betydeligt, således at der også til



M/F Hälsingborg.

Foto: DSB (Foto-Service).



S/S Holger Danske – i sit rette element.

Foto: P. Thomassen.

denne overfart måtte anskaffes nye færger. Den første tilvækst til færgeflåden fandt sted i 1955 med anskaffelsen af **M/F Helsingør** og senere i 1960 fulgte et søsterskib: **M/F Hälsingborg**. De to færgers aptering svarer i meget grove træk til de ældre ombyggede færger ved overfarten, men deres udseende er naturligvis mere moderne. Med en største længde over stævnene på henholdsvis 80,0 m og 80,90 m mod de ældre færgers ca. 65 m betød de en væsentlig forøgelse af overførselskapaciteten. Maskinanlæggene i de to færger er dieselelektrisk, M/F Helsingør har 1900 ihk og M/F Hälsingborg 2200 ihk, højeste fart er 11 knob. M/F Helsingør og M/F Hälsingborg har hver et jernbanespor med en effektiv længde på henholdsvis 76,10 m og 75,97 m, hvorved der kan overføres tre store bogiepersonvogne ad gangen. Medføres der kun automobiler, kan der overføres 55 stk. Højeste antal passagerer er 800.

Konkurrencen fra de private færgerederier, der ligesom statsbanerne sejler mellem Helsingør og Helsingborg blev efterhånden skærpet, da de private selskaber indsatte større og mere komfortable færger i driften, hvorved statsbanernes andel i den samlede trafik viste nedadgående tendens. Denne udvikling bevirkede, at den næste nye færge til overfarten, **M/F Najaden**, der blev bygget af Århus Flydedok og Maskinkompagni A/S og afleveret til statsbanerne i 1967, fik en noget anden indretning end de hidtil på overfarten benyttede færger og tillige også et helt anderledes udseende. Som en af de væsentligste forbedringer ved den nye færge må nævnes, at færgens vogndæk er indrettet således, at der foruden fuld last af jernbanevogne nu også er mulighed for overførsel af busser og lastvogne, der kan anbringes på hver side af jernbanespor. På de ældre færger tillod den frie højde ved siden af jernbanespor kun, at der her kunne anbringes almindelige personbiler. Herved fik M/F Najaden en væsentlig kapacitetsforøgelse i forhold til de ældre færger. For de rejsende betød den nye færge også en betydelig forandring, idet alle passagerfaciliteter nu er samlet på ét dæk over vogndækket. Forrest findes en salon med 56 pladser, dernæst er der en



hall med kiosker og trapper såvel til og fra vogn-dækket som til det ovenover liggende soldæk, og endelig er der herfra adgang til et cafeteria med 168 pladser på salondækkets agterste del. M/F Najaden har en største længde over stævnene på 87,94 m og er forsynet med ét jernbanespor med effektiv længde 80,60. Færgeren er udstyret med et diesel-elektrisk hovedmaskinanlæg. Strømmen til de to fremdrivningselektromotorer à 1700 hk, der findes i hver ende af færgeren, og belysning og hjælpemaskineri m.v. leveres af 5 stk. dieselmotorer à 610 hk og 3 stk. à 300 hk. Højeste fart er 13¼ knob. Overførselskapaciteten som udelukkende bilfærge er 60 almindelige personbiler og uanset vognlastens sammensætning 800 passagerer.

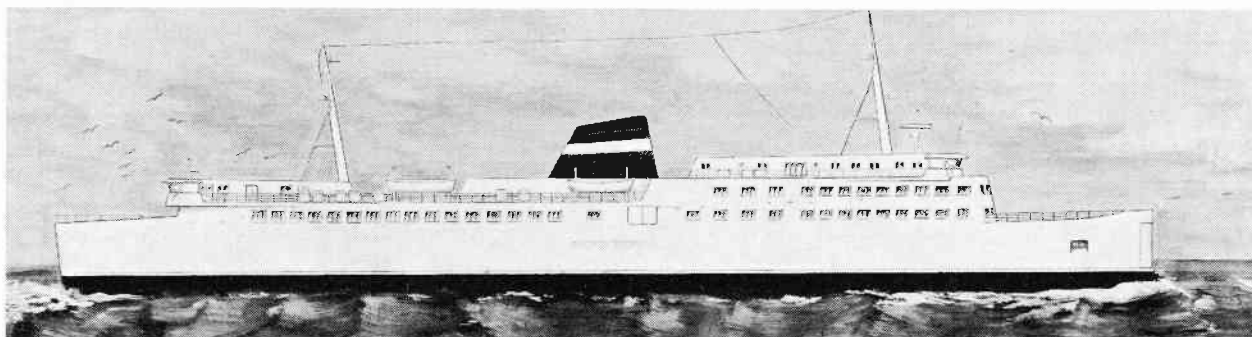
I 1970 modtog statsbanerne fra Svendborg Skibsværft en søsterfærge til M/F Najaden: **M/F Kärnan**, som har lidt større saloner og på enkelte punkter er lidt anderledes indrettet. Derimod er hovedmaskinanlægget af en helt anden type, idet det består af fire dieselmotorer af Frich's fabrikat, der hver maks. yder 800 hk. Ved normal sejlads benyttes der dog kun tre motorer. Motorerne er via et ASEA-gear forbundet med en gennemgående skrueaksel med KAMEWA-skruer i begge ender. Færgens højeste fart er 12½ knob.

I 1968 modtog statsbanerne fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri sin hidtil største færge – **M/F Danmark** – til Rødby-Puttgardenoverfarten. Færgeren, der afløste den gamle dampfærge med samme navn, er 144,50 m lang og har to dæk for overførsel af køretøjer. Nederst vogn-dækket, der er forsynet med tre jernbanespor med en samlet længde på 340 m, hvorved der kan overføres indtil 12 stk. store personvogne eller 30 stk. godsvogne på hver tur. Sejler færgen udelukkende med automobiler, er der plads til 150 almindelige personbiler. På bildækket ovenfor er der plads til 160 automobiler. Overførselskapaciteten for biler kan eventuelt senere øges ved indbygning af et bevægeligt platformdæk, hvorved der yderligere vil kunne overføres 40 biler pr. tur. Oven over bildækket findes salondækket, hvor der foran er to restauranter med tilsammen 364 siddepladser. Endvidere findes der på salondækket to I. kl. saloner, medens den agterste del af salondæk-

ket er indrettet som butikstov med kiosker, vekselskontor o.s.v. På badedækket over salondækket er der en 2. kl. restaurant med 270 siddepladser samt åbne promenader og et soldæk. Hovedmaskinanlægget i M/F Danmark består af 2 stk. 10-cylindrede Burmeister & Wain dieselmotorer af en ny type. Motorerne er hurtigløbende og geares ned i forholdet 2,22:1 i et reduktionsgear, der er indskudt mellem hovedmotorerne og skrueakserne. De to hovedmotorer yder tilsammen 11.000 ihk, hvorved færgens maksimale fart bliver 19 knob. Ligesom statsbanernes andre nye færges er M/F Danmark udstyret med bovpropeller. Færgeren er i øvrigt udrustet med et omfattende hjælpemaskineri og alle moderne tekniske hjælpemidler.

En gennemgang af statsbanernes færges gennem 100 år må nødvendigvis også omtale isbryderen **Holger Danske**, som ganske vist ikke er nogen færge, men som alligevel har sejlet som automobilfærge i midten af halvtredserne. På det tidspunkt var overfartsforholdene for automobilisterne ved Storebælt navnlig ved højtiderne og week-ender i sommerhalvåret meget dårlige, hvorfor statsbanerne ved disse lejligheder også satte isbryderen i fart som færge, skønt sejlads af denne art var en endog meget uøkonomisk foranstaltning. Automobilerne, hvoraf der kan medtages 40 stk. på hver tur, anbragtes på containerdækket. Foruden automobilerne kan S/S Holger Danske medtage 600 rejsende.

Statsbanernes nuværende flåde af færges og skibe, der, når Dampskibsselskabet Øresund A/S tælles med, i alt andrager 33 enheder, er imidlertid ikke tilstrækkelig. I december 1972 afleveres fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S en ny 3-dækkerfærge til Halsskov-Knudshovedoverfarten, og til foråret 1973 påregnes en ny færge af samme type som M/F Kärnan afleveret fra Aarhus Flydedok og Maskinkompagni og indsat på Helsingør-Helsingborgoverfarten. Til Storebæltoverfarten er en ny 3-sporet jernbanefærge til levering sidst i 1973 i ordre ved Nakskov Skibsværft, og flere færges vil uden tvivl følge efter i de nærmest følgende år. Det er en imponerende udvikling, der blev sat i gang den 19. marts 1872, da H/F Lillebelt sejlede sin første ordinære tur mellem Fredericia og Strib.



Projekttegning af ny jernbanefærge til Storebæltsoverfarten – afleveres fra Nakskov Skibsværft i efteråret 1973 – en af forudsætningerne for den nye køreplansskitse »K 74«. Navngivningen af DSB færges omgærdes altid med stor hemmelighedsfuldhed – men man har jo altid lov at gætte: Automobilfærge (3-dækker) til Halsskov-Knudshovedoverfarten (1972): »Prins Henrik« – færge til HH-overfarten (1973): »Kronborg« – jernbanefærge til Storebæltsoverfarten (1973): »Dronning Margrethe II« – og jernbanefærge til samme overfart, hvortil DSB nu søger bevilling hos Finansudvalget (1974): »Kronprins Frederik« – ????. (Redaktionel billedtekst).

# Jernbanenyt - kort fortalt



## Privatbanerne

**HFHJ:** På Borupgårds Teglværks sidespor er 1. december 1971 hensat følgende vogne til ophugning: HFHJ-personvognene 5, 7, 52, 54, rejsegodsvogn GDS D 54, motorvognene GDS M 3 og M 4, DSB-personvogn Co 2547 samt GDS-godsvognene Qc 122, 124, 125 og Pc 228.

Til rådighed for banens persontrafik findes således uden Y-togene og Sm 2 personvognene: C 41, 42, 60, 61 og Co 2553, 2554, 2653, 2654.

Som led i den stadige modernisering, der finder sted på HFHJ, har banen bestilt yderligere et to-vognstog af Y-typen. Endvidere vil sikringsanlægget blive udbygget, og Kregme station skal ombygges til fjernstyring. Endelig påregner man at anskaffe en ny rangertraktor.

**HHGB:** Banen har til erstatning af udsdilt skinnebusmateriel bestilt et to-vognstog hos Waggonfabrik Uerdingen i Tyskland.

**LJ:** Den 29. oktober kørte LJ M 32 ud fra værkstedet i Maribo i ny design. Diesellokomotivet, der har været inde til revision, er malet Y-togs orange med hvid stribe og grå vanger og pufferplanker. M 31 skal ved lejlighed males tilsvarende.

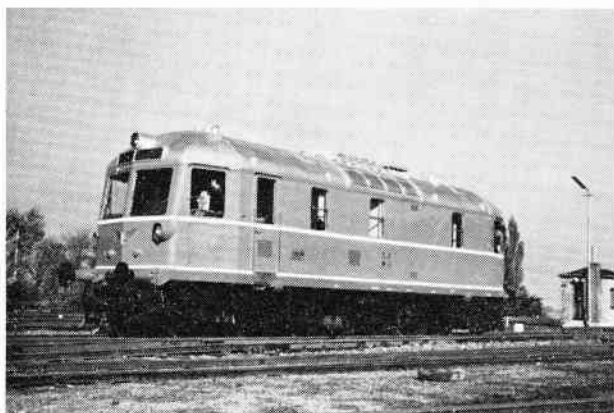
LJ M 9 – et af de gamle Frichs-lok fra trediverne – er medio marts taget på værkstedet til revision. Om også dette diesellokomotiv vil komme til at fremtræde i den nye »LJ-design« vides ikke.

Dansk Jernbane-Klub (Museumsbanen) har af LJ lånt LJ Q 162 (Scandia 1908) og LJ Pf 221 (tidl. NRJ Pa 801 Scandia 1925), der er banens sidste godsvogn med tårnbremse. I stedet har LJ af DJK lånt de i 1971 indkøbte DSB HJ 37411, der er nummereret LJ HJ 111 og Elo 511 0 938, som nu hedder LJ PB 201.

LJ Pf 266 og 268 er udrangerede.

Samtidig med at DSB den 31. januar gik over til knudepunkttrafik, gjorde LJ det samme, idet man har etableret knudepunkt i Maribo, hvorfra alt stykgods fremover vil blive ekspederet. Til dette brug har banen nyanskaffet en Bedford-lastbil med påhængsvogn.

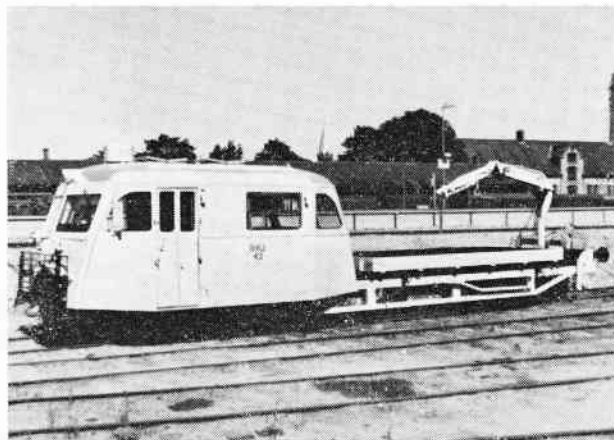
**LNJ:** På grund af forøget trafik har banen søgt om at kunne anskaffe en Y-togs motorvogn mere.



LJ M 32 kører ud fra værkstedet i Maribo efter revision, 29. okt. 1971. Foto: Tom Lauritsen.

**OHJ/HTJ:** Natten til den 3. marts udbrændte HTJ S 37 totalt på Holbæk station. En kortslutning i oliefyret menes at være årsagen til branden, der blev opdaget ved 4.30-tiden. Skaderne på skinnebusen er så store, at den ikke kan repareres, hvorfor en anden sikkert indkøbes fra SJ.

Fra køreplansskiftet den 28. maj ophører man at køre blandetog mellem Tølløse og Slagelse (HTJ) på lørdage. Togparret 816/819, der fremover stadig på mandage-fredage fremføres af et Frichs diesellokomotiv fra trediverne, vil på lørdage blive fremført af en skinnebus.



OHJ nr. 43 ombygget fra AHB Sm 13 i Holbæk, oktober 1971. (Se »Jernbanen« nr. 8171). Foto: Kjeld Christensen.

**ØSJS:** Den nyansatte direktør, P. E. Rich, er sammen med banens bestyrelse begyndt at planlægge en gennemgribende modernisering af »Østbanen«.

I første omgang satser man på at få udskiftet banens meget slidte skinnebusser, og man har indsendt ansøgning til Ministeriet for offentlige arbejder om et moderniseringslån på 10 mill. kroner. Pengene skal anvendes til indkøb af Y-togs materiel med centralkoblinger. Der påregnes indkøbt 3 stk. to-vognstog (af typen, der kører på LJ) samt 2 motorvogne med førerrum i begge ender (af typen, der kører på HHGB).

Materiellet påregnes at kunne leveres i 1974, og det er da tanken at indsætte to-vognstog på Rødvig-linien, mens motorvognene skal køre på Fakse-linien.

Direktør P. E. Rich fortalte ved mødet i DJK den 22. marts, at persontrafikken er bedst på Rødvig-linien, mens godstrafikken er bedst på Fakse-linien. Direktøren mente derfor, at det ville være at skade ØSJS selv, såfremt man overvejede at lukke én af strækningerne – og dermed skulle mange rygter om ØSJS' fremtid være manet i jorden.



## ØRESUNDSBÅDENE

**HHJ:** Fra DSB er indkøbt post- og rejsegodsvognen Pa 90-28 008 (fejlagtigt angivet som solgt til HP i »Jernbanen« nr. 8/71 – side 14). Den er nu nummereret HHJ D 62 og malet i en nydelig Y-togs orange med gul stribe. Det samme har man forøvrigt gjort ved banens diesellokomotiv fra 1952, HHJ DL 11.

Banen har bestilt to nye lynette vogntog til fem millioner kroner. De nye tog skal afløse de sidste af de efterhånden udtjente skinnebusser, og de bliver af samme type som de to vogntog, der leveredes til HHJ i 1968 – dog med visse moderniseringer.

**VNJ:** Banens sidste damplokomotiv, VNTJ nr. 9 (Henschel 20500/1925) samt den to-akslede personvogn VNJ C 20 er solgt til private personer.

### Varde–Grindsted Jernbane, 1919–1972.

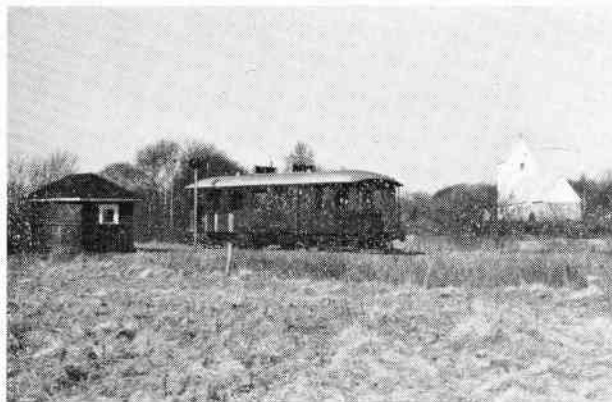
Den 31. marts indskrænkedes det danske jernbanenet yderligere en smule, idet driften af den 44,3 km lange privatbane mellem Varde og Grindsted ophørte.

Dermed kørte det sidste persontog fra Grindsted – byen med de mange jernbaner. Mærkeligt nok blev det VGJ, der holdt længst ud, selvom mange havde spået, at VGJ nok blev nedlagt længe før de andre strækninger.

Man kunne skrive meget om en bane ved dens ophør, men vi vil her nøjes med at skildre banens sidste driftsår med nogle fotos.



Skinnebus tog ved det nedlagte Skonager trinbræt, 19. februar 1972. Foto: Ole-Chr. M. Plum.



VaGJ M 3, der har fremført banens godstog, ved Øse trinbræt, 18. marts 1972. Foto: Hans Henrik Rasmussen.



VGJ Sm 7 på Gravlunde station, juli 1971. I banens første år var Gravlunde en stor station med sidespor til et teglværk, der selv havde en normalsporet rangertraktor.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Tom Lauritsen.

**Musik skal der til**

– men spørg efter det i

**CLEAR SOUND**

**PRIORGADE 1 A**

**9000 Aalborg - Tlf. (08) 13 98 51**



**Drik Sinalco**  
-frisk fra frugten

# Foreningsnyt

## Kommende møder og udflugter.

**Søndag den 28. maj 1972:** Udflugt på Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane (HFHJ) med sær- og arbejdstog fremført af damplokomotiv OHJ nr. 38/HFHJ nr. 9.

I anledning af Hillerød-Frederiksværk Jernbanes 75 års jubilæum arrangeres denne udflugt, hvor toget vil være oprangeret med OHJ nr. 38 (bemalet HFHJ nr. 9 i dagens anledning) samt tre personvogne og en pakkvogn fra HFHJ.

### Planen for udflugten er:

København H.	afg.	8.07
Hillerød	afg.	9.30
Hundested	ank.	13.15

Hundested	afg.	15.50
Hillerød	ank.	17.05
København H.	ank.	18.22

Der arrangeres fotostop mellem Hillerød og Hundested. Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

### Pris for deltagelse er:

fra København H.	kr.	45,00
fra Hillerød	kr.	40,00

Fripas og kort er ikke gyldige i udflugtstoget.

Tilmeldelse sker ved senest lørdag den 20. maj 1972 at indbetale nævnte beløb på postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. Kvitteringskuponen medbringes og ombyttes i toget med billet. Ønskes »Kroplatte« å kr. 20,00 på Hundested Kro, mærkes girotallonen med et »M«.

For at få styrket turens økonomi tillader vi os at gøre opmærksom på, at et udflugtstog absolut ikke bliver billigere at arrangere, fordi nogle eventuelt skulle vælge at køre i bil »ved siden af«. Vi forstår Dem på én måde godt, og accepterer Dem, hvis blot De erklærer et beløb som tak for chancerne til at fotografere. Til dette formål kan udflugtsafdelingens postgirokonto også benyttes (se ovenfor).

\*

Mødevirksomheden genoptages i september måned.

### DJK's afdeling Fyn/Sydjylland.

**Tirsdag den 25. april 1972** kl. 19.30. Møde i Industripalæet i Odense. Programmet var ved redaktionens slutning endnu ikke fastlagt. **NCL**

**HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI**  
**AKTIESELSKAB**  
**3000 HELSINGØR**

# Museumsbanen

## MARIBO-BANDHOLM

Køreplanen for 1972 ser således ud:

### Søn- og helligdage i perioden 21. maj – 24. september:

Maribo	afg.	10.10	11.45	14.15	15.45
Maglemer		×	×	×	×
Bandholm By	ank.	10.40	12.10	14.40	16.10
Bandholm Havn	ank.	10.45	12.15	14.45	16.15

Bandholm Havn	afg.	11.00	12.30	15.00	16.20
Bandholm By	afg.	11.10	12.40	15.10	16.25
Maglemer		×	×	×	×
Maribo	ank.	11.30	13.00	15.30	16.50

### Lørdage i perioden 24. juni – 26. august:

Maribo	afg.	14.15	15.45	17.20
Maglemer		×	×	×
Bandholm By	ank.	14.40	16.10	17.45
Bandholm Havn	ank.	14.45	16.15	17.50

Bandholm Havn	afg.	15.00	16.20	18.00
Bandholm By	afg.	15.10	16.25	18.10
Maglemer		×	×	×
Maribo	ank.	15.30	16.50	18.30

Alle tog kan endvidere standse ved Grimstrupvej og Merretskov, såfremt der er rejsende at optage eller afsætte.

## MHV] MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Køreplanen for den kommende sæson, der strækker sig fra 21. maj til 24. september (kun søn- og helligdage), ser således ud:

		M 10	Sm 12	P 14	M 16	P 18	Sm 20
Mariager	afg.	10.00	12.00	13.30	14.35	16.00	17.00
True	afg.	10.25	12.25	13.55	15.05	16.25	17.30
V. Tørslev	afg.	10.35	12.35	14.05	15.15	16.35	17.40
Handest	ank.	10.50	12.50	14.20	15.30	16.50	17.55
			×		×		×

		Sm 9	M 11	Sm 13	P 15	M 17	P 19
Handest	afg.	9.00	11.05	13.25	14.40	15.55	17.05
V. Tørslev	afg.	9.15	11.20	13.40	14.55	16.10	17.20
True	afg.	9.25	11.30	13.55	15.05	16.25	17.30
Mariager	ank.	9.50	11.55	14.20	15.30	16.50	17.55
		×		×		×	

×) kører kun 21/5 og 22/5 samt 18/6–27/8.

### Meddelelser

Veteranbanens kørsel i den kommende sæson er nu fastlast (se køreplanen ovenfor), og driften starter som nævnt den 21. maj.

Den længe ventede tilladelse til kørsel på lørdage er nu så godt som i orden, og banen har derfor planlagt en del kørsel med særtog lørdag eftermiddag. Desværre ikke før efter kl. 14.00, og der bliver altså ikke tale om en fast køreplan. Særtogene vil blive bekendtgjort ved opslag på stationerne, på campingpladserne og andre steder.

Det årlige særtog for fotografer påtænkes kørt lørdag den 10. juni, og der skulle da blive lejlighed til at fotografere såvel damptog som motortog og skinnebustog. Nærmere oplysninger derom fås hos **MHVJ's informationsafdeling, Skolevænget 25, 9550 Mariager.**

Vi håber, at mange vil melde sig til tjeneste både på arbejdsholdene og i trafiktjenesten. Overnatningsforholdene er nu i orden, men en vis forudmeldelse vil nok være fornuftig, således at der bliver køjepladser nok til alle.

Personalemæssigt kunne MHVJ særlig tænke sig at komme i forbindelse med flere lokomotivførere, og vi håber i løbet af foråret at få kontakt med flere lokomotivførere fra såvel privatbanerne som DSB. Det kunne jo være, der var nogle, der kunne tænke sig at genopfriske deres gamle »håndværk« i form af nogle søndage som lokomotivfører på HV 3. Evt. interesserede kan henvende sig til banens driftsbestyrer, **Kai Bertelsen, Skolevænget 25, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 10 59.**

\*

Ved Mariager-Handest Veteranjernbane har man nu besluttet at oprette en støtteforening »Veteranbanens Venner«. Foreningens formål er at støtte den af DJK drevne MHVJ ved at udbrede kendskab til banens idé og drift, samt at støtte økonomisk i form af tilskud, som kan anvendes til anskaffelse af materiel, til vedligeholdelse af dette og til andet, der gavner banen på en eller anden måde.

Kontingentet er kr. 25,- pr. år for enkeltpersoner (under 18 år, dog kun kr. 15,-), og medlemskortet giver ret til en dobbeltrejse på MHVJ. Familier og firmaer kan desuden støtte MHVJ ved at købe medlemskort til forhøjet kontingent.

Nærmere oplysninger om »Veteranbanens Venner« samt indmeldelsesblanket kan rekvireres ved henvendelse til **Sven Gade, Vestergade 11, 9500 Hobro, eller S. Thostrup-Christensen, Vedtofte, 5620 Glamsbjerg.**

S. Th.-Chr.

**SALGS**  **afdelingen**

Omkring den 1. maj udsendes tilbudsliste nr. 10 fra Salgsafdelingen. Denne gang vil den være fyldt med dejlige jubilæumstilbud i anledning af danske jernbaners 125 års jubilæum.

Tilbudslisten kan fås ved at indsende 1 kr. i frimærker til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzausgade 9, 4. sal, 2200 København N.**

**C. Å. RINGTVED & SØN**

Entreprenør – Bygmestre

Banevej 1 – Skelstrup  
Tlf. Maribo (03) 88 14 15

**F. ANDERSEN**

Bageri – Konditori

Torvet 10  
Tlf. Maribo (03) 88 00 98

## Bog anmeldelser

**Kaj Juul-Pedersen:**

**Modeljernbane som hobby.**

**111 sider (A 5) med illustrationer. Kr. 17,75.**

**Berlingske forlag, 1971.**

At skulle gøre rede for både den praktiske og teoretiske side ved opbygning af et modeljernbaneanlæg er ikke let. Alligevel har formanden for DMJU, Kaj Juul-Pedersen, på bedste måde klaret løsningen af denne opgave i sin bog.

Stoffet er overskueligt og let tilgængeligt for såvel nybegyndere som erfarne modelbyggere. Endvidere er bogen prydet med mange dejlige billeder, tegninger og diagrammer.

Efter indledningen, hvor forfatteren gennemgår sporvidder, normer m.m., kommer han ind på en modeljernbanes rullende materiel og bygningen af dette. Som noget nyt inden for dette område omtales støbning i gummiforme.

Spor og sporbygning gennemgås i detaljer, ligesom der er gjort meget ud af landskab og bygninger. Afsnittene om strømforsyning og signaler er derimod ret specielle og nok mere egnede for den noget erfarne modelbygger.

Kapitlet om køreplanskørsel er aldeles udmærket. Det er sjældent, man før har fået en så god gennemgang af dette emne, og her er der altså noget interessant læsestof for den jernbaneinteresserede modelbygger. Måske kan det også inspirere til bedre planlægning af anlæg, så de fra en begyndelse af opbygges til køreplanskørsel.

Bogen, der kan anbefales på det bedste, slutter med en udmærket litteraturliste, der desuden er suppleret med mange henvisninger til bøger i selve stoffet – noget der kun alt for sjældent ses.

**OCMP**

**Statsbanedriften, Maskinafdelingen:**

**Fortegnelse over Driftsmateriellet, den 1. april 1898.**

**125 sider (A 4), talrige tegninger. Kr. 38,50.**

**Kolding Lokomotivklub. Genoptryk 1970.**

Et prisværdigt initiativ er taget med genoptrykkningen af Fortegnelse af Driftsmateriellet fra 1898. For den materielinteresserede er værket en glimrende opslagsbog hvad angår DSB's rullende materiel omkring århundredskiftet.

Gengivelsen er pæn, dog med visse skønhedspletter, der skyldes originalens beskaffenhed.

Bogen, der kan købes hos **Kolding Lokomotivklub, Jernbanegade 1 a, 6000 Kolding**, er udstyret med et tyndt kartonomslag.

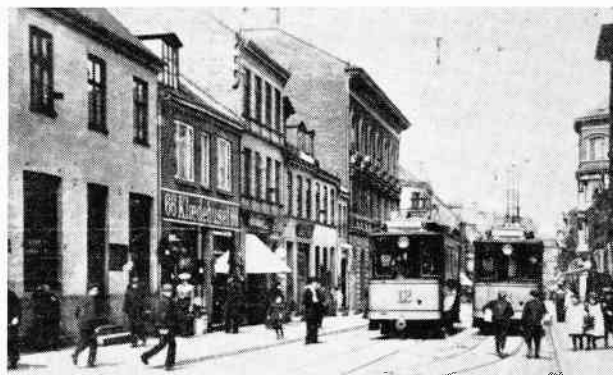
**OCMP**

**Erik Hansen og Willy Christensen:**

**Linie 7.**

**Sporvejshistorisk Selskab 1971.**

Efter tidligere at have behandlet sporvejslinierne 10, 6, 2 og 16 i den nævnte rækkefølge er »Sporvejshistorisk Selskab« i sin bogrække om de københavnske sporvejes historie nået frem til den for nyligt afdøde linie 7. Bogen



Fotos: Arkiv B.W.

fremtræder, ligesom de tidligere udsendte bøger, i et overordentligt fornemt udstyr. Et fikt omslag, pænt tryk, gode klicheer og endog adskillige farvebilleder i naturlige og smukke farver. Hvordan de bærer sig ad med at sælge bøgerne til den pris, de gør, må være en gåde for os andre, der har prøvet at få vore jernbanebøger, der fremtræder adskilligt mere beskedent, fremstillet til en pris, der ikke forhindrer alt for mange af de interesserede i at erhverve dem.

Indholdsmæssigt forekommer bogen mig at være en lille smule ujævn, præget af at forfatterne Erik Hansen og Willy Christensen synes i langt højere grad at have interesseret sig for udviklingen i forrige århundrede end for den videre udvikling i dette århundrede. Bogen indledes med et fortræffeligt overblik over den bymæssige udvikling på Nørrebro, og skildringen af hestesporvejene er både udtømmende og overordentlig interessant. Skildringen af hestesporvognene og disses efterfølgere, akkumulatørvognene fylder imidlertid de første 68 sider af bogen, hvad absolut ikke er for meget, men når der så kun bliver 4½ side tekst og 4 sider kronologiske oversigter tilbage til tiden efter 1902, er det ligesom bogen får lidt slagside. Man hører ingenting om den bymæssige udvikling langs linien efter dette tidspunkt, hvad der dog også kunne have interesse, og det forekommer lidt ejendommeligt at kalde bogen »Linie 7«, når den kun i meget ringe omfang beskæftiger sig med denne linie, men hovedsagelig med de hestesporvejslinier, der lå forud for den elektriske sporvej. Bortset fra denne indvending er det en dejlig bog, som jeg vil anbefale alle at købe.

Birger Wilcke

**Th. Ring Hansen og Peer Goe Jacobsen:**  
**Århus Sporveje.**  
**Sporvejshistorisk Selskab 1971.**

Med udsendelse af bogen om Aarhus Sporveje har »Sporvejshistorisk Selskab« overgået sig selv, hvad man ikke skulle have troet muligt, når man kender de udmærkede bøger, foreningen tidligere har udgivet. Bogen er lige så

fornem i udstyret som de tidligere, og omfanget væsentligt større: 166 sider, og alligevel koster den kun 44,- kr. Billederne er udmærkede, men måske savner man enkelte motiver. F. eks. ville jeg gerne have set lidt flere gadebilleder og et billede af sporvognen foran den gamle Østbanegård. Bogen indeholder en lang række helsidesbilleder, hvor jeg hellere ville have nøjedes med nogle af disse i mindre format og så til gengæld have fået endnu flere med.

Bogen indledes med en klar og kortfattet oversigt over Aarhus bys vækst forfattet af borgmester Bernhard Jensen, hvorpå foreningens formand Ring Hansen skildrer sporvejsdriften på lige ved 100 sider. Dette afsnit er meget velskrevet, og så vidt jeg kan se, udtømmende. Det må have kostet Ring Hansen et mægtigt arbejde. Helt nyt er de oplysninger, han har fået frem om den allerede i 1895 nedlagte hestesporvognsline, som de færreste vel kendte noget til. Også om den senere udvikling er der en mængde nye oplysninger, og jeg synes at hver eneste periode i sporvejsdriftens lange historie er kommet fuldt til sin ret. Også om trambusdriften indeholder bogen alle de oplysninger, som man med rimelighed kan kræve, selv om teksten her er lidt mere en opremsning end afsnittet om sporvejene.

Birger Wilcke

\*

Bøgerne fås i boghandelen til en pris af hhv. 36,- kr. og 52,- kr., men DJK's medlemmer kan mod opgivelse af medlemsnummer erhverve dem til SHS-medlemspris, nemlig 32,- kr. (inkl. forsendelse) for »Linie 7« og 44,- kr. (inkl. forsendelse) for »Århus Sporveje«, ved indbetaling af det respektive beløb på **postgirokonto 16 65 44, Erik Petersen, Syndertoften 172, 2630 Tåstrup.**

O. Iskov

### Danmarks Jernbaner i 125 år.

Netop da redaktionen sluttede, udsendtes det længe ventede storværk: »Danmarks Jernbaner i 125 år« – et billedværk under redaktion af Jens Kofoed.

Værket anmeldes af Birger Wilcke i næste nummer af »Jernbanen«, nr. 4/72, der udsendes medio juni, men så længe behøver de, der ikke vil købe værket ubeset, ikke vente. Et besøg hos boghandelen vil endog overbevise dem om, at de fyrrer kroner ud over forudbestillingsprisen, de nu kommer til at betale, alligevel er givet godt ud. Herluf Andersens Forlag har megen ære af – og vil få megen glæde af det dejlige værk.

EBJ

Vi anbefaler »Jernbanen«s medlemmer  
at benytte

**ROAR VASKERIET**  
Deres vask, vor hjertesag  
**Sønderlundsvej 14**  
**Roskilde**  
**Tlf. (03) 35 23 50**

# Jernbanemuseet

Jernbanemuseet er altid et besøg værd – jubilæumsåret 1972 gør ikke anledningen ringere. Museet har arrangeret en særudstilling i forbindelse med 100 året for påbegyndelsen af færgedriften – en udstilling af museets dejlige færge- og skibsmodeller, diverse maritime genstande samt fotografier – suppleret med en lånt samling marine-ma'rier med færgemotiver.

Jernbanemuseets adresse er uændret: Sølvgade 40, opgang F, 5. sal – og der er åbent alle onsdage mellem kl. 12 og 16 i månederne april-oktober (inkl.); der er gratis adgang – for alle.



Må vi præsentere lokomotiv nr. 2 – MZ 1401 – bemalet i de nye farver rød-sort-rød – med tal og bogstaver i hvidt, og så kan fotografere øst for Storebælt holde sig klar for loko-nyhed nr. 3, der bliver MH 365 – med rødt førerhus og sorte frontpartier. I DSB-jubilæumsudstillingstoget, der besøger 23 stationer (med start i Hjørring og afslutning i København) i tidsrummet 1. maj – 28. juni, orienteres om alt vedrørende det nye »design-program«. I toget præsenteres i øvrigt den nye An-vogn og den fra en B-vogn ombyggede kioskvogn, litra Bk.

Foto: Ole Kien.

# mest for pengene



Sund økonomi er indbygget i Datsun's gaffeltruck. Tag chassis'et f. eks. Det er lavet af profil-stål i allerbedste kvalitet. Det stærkeste chassis De kan få, simpelthen. Og den måde vi skruer det hele sammen på. - Aksler. Lejer. Bremses (selvjusterende - servo). Mast Transmission. Det hele er udviklet med det formål at transportere Deres gods hurtigt og sikkert på plads. Men der er mere endnu: Enkelt håndtag kontrollerer alle mastefunktioner. Servostyring for hurtig og let manøvrering. Med en Datsun gaffeltruck får De mere arbejde fra hånden på kortere tid. Og en Datsun gaffeltruck kan klare stigninger op til 22%! Det betyder, at Datsun også er terrængående. Der er Datsun gaffeltrucks i størrelser fra 1 til 3,5 ton. Mere gaffeltruck for færre penge. Datsun, én af verdens førende bilproducenter.

**DATSUN-DANMARK A/S**  
3490 Kvistgård · Tlf. 03-23 93 11

Salg: Jylland  
Telefon: (05) 59 82 71  
Service: Svendborg  
Telefon: (09) 21 44 00



# DATSUN

## NYE BØGER

### DANMARKS JERNBANER I 125 ÅR.

Endelig udkom dette meget omtalte værk, som vi anser for at være nærmest uundværligt for enhver dansk entusiast. Såfremt De ikke allerede har anskaffet det, så burde De; mens der endnu er eksemplarer. Kr. 155,-.

*Ulf Diehl & Lennart Nilsson*

### SVENSKA LOK OCH MOTORVAGNAR.

Ny udgave (pr. 1.1.71) af den fikse oversigt over broderlandets trækraft. 221 s. 130 fot. A6. Kr. 51,05.

*Ulf Diehl*

### SJ ÅNGLOK LITT A.

Loktyperne A, A2 og A3's historie. 67 s. A5. 27 fot. 2 loktegninger. Kr. 30,25.

*Theodor Düring*

### SCHNELLZUG-DAMPFLOKOMOTIVEN DER DEUTSCHEN LÄNDERBAHNEN 1907-1922.

Udførlig redegørelse for udviklingen af eksprestogsløst til Reichbahn-epoken. En fortsættelse forberedes. 304 s. 130 fot. 95 diag. 28×23 cm indb. Kr. 136,45.

*A. E. Durrant m. fl.*

### STEAM ON THE VELD.

Det overvældende sydafrikanske landskab er baggrund for en så intens damptogskørsel som ingen andre steder - et indtryk som til fulde bekræftes af bogens spændende fotos. Stationerings-tips m.m. 194 s. Ca. 250 fot. 29×22 cm indb. Kr. 123,75.

*Paul Hastings*

### RAILROADS: AN INTERNATIONAL HISTORY.

Opridsjer jernbanernes udvikling i verdensmålestok. 144 s. 79 fot. & stik. Indb. Kr 37,15

*Johannes C. Klossek*

### DAMPFLOKOMOTIVEN IN SUPER STEREO.

20 perfekte lydoptagelser af tyske og østrigske damplok. 30 cm LP med 36 s. teksthæfte, illustreret med 50 fotos, i solid papkassette. Kr. 83,80.

*Wolfgang Messerschmidt*

### ZAHNRADBÄHNEN - GESTERN - HEUTE - IN ALLER WELT.

Alsiddig præsentation af tandhjulbanernes udvikling og nuværende stade. 208 s. 150 fot. Indb. Kr. 96,60.

*Patrick Russell*

### STEAM IN CAMERA 1898-1959.

Tilvalende udvalg af tog og lok-fotos fra den kendte entusiast, K. A. C. R. Nunn's arkiv. 128 s. Ca. 250 fot. Indb. Kr. 61,90.

Apropos færgøjubilæet minder vi om *P. Ransome-Wallis: Train Ferries of Western Europe*, kr. 35,30, og *Signalpostens* færgeartikler (p.t. 8), enkeltkr. 7,-.

**HÅSE** *Danske og  
udenlandsk  
boghandel*

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