

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **6**
OKTOBER 1972



HYSTER

SALG
og
SERVICE
over hele landet



El, benzin, diesel
eller flaskegas
gaffeltrucks.
Oliekølet kobling
eller aut.
transmission.
Halvmassive hjul,
luftgummihjul
eller terræn-
luftgummihjul.
Løftekap. fra 1-32 t.

HYSTER® HOLDER HVAD DEN LØFTER

4390 Vipperød . Tlf. (03) 48 24 00
Silkeborg . Tlf. (06) 82 40 33

A/S
BOEG-THOMSEN



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),
Niels Christian Lind,
Lærer Ole-Christian M. Plum,
Afdelingsingeniør H. O. Thorkil-Jensen,
Overtrafikassistent K. Vahl,
Grosserer Povl Yhman.

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. 6 - 1972

12. årgang

Redaktører:

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

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

Annonceekspedition:

V. Tange,
Federiksberg Allé 62, 5.,
1820 København V.
Tlf. (01) 21 10 11.
Postgirokonto nr. 19 07 50.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.



Med åbningen af Køgebugtbanen, den 1. oktober, blev det københavnske S-banenet 14,8 km længere.

Det første personførende tog – særtog, ganske vist – afgik lørdag den 30. september kl. 10.00 fra Københavns H. I indvielsestoget befandt sig HENDES MAJESTÆT DRONNING MARGRETHE II og HANS KONGELIGE HØJHED PRINS HENRIK, fem borgmestre – og et større antal gæster, og dermed var den længe ventede trafikforbindelse til de nye sydlige beboelsesområder i det storkøbenhavnske område en realitet. Men udviklingen standser ikke hermed. Køgebugtbanens forlængelse til Ishøj og Hundige ventes fuldført i 1976 – til gengæld må Hareskovbanens elektrificering vente til 1977. I 80-erne kan vi forvente S-banenettet udstrakt til Roskilde, Køge og Frederikssund – hvis ikke riget til stadighed fattes penge – og det gør det jo nok.

★

I dette nummer af tidsskriftet finder De en artikel om stationen, der har skiftet navn – og en lang række informationer om teknikken bag S-banedriften. På tidsskriftets midtersider kan vi endvidere præsentere en samlet køreplan for S-banerne – en køreplan De ikke kan finde i nogen publikumskøreplan.

Vort forsidebillede:

Prøvekørslerne på Køgebugtbanen afvikledes i tidsrummet 5.-29. september med en lang række prøvetog for at give elektroførerne strækningskendskab – og for at indøve togførerne. Her ses et 4-vognstog passere den egentlige Køgebugtsbanes eneste overføringsanlæg (Voldgaden på Vestenceinten) på vej fra Avedøre mod Brøndby Strand (11. september 1972). Lågerne indtil S-togsmateriellets kabelrum har tendens til at ruste fast, derfor har man i lang tid kørt med dem åbne – man kan undre sig over, hvad DSB »design-gruppen« siger til det – her skal det nye »S-bane S« nemlig påmales.

Foto: Ole Kien.

Lad WAGONS-LITS/COOK blive DERES rejse-
bureau. Hvadenten det drejer sig om ferie, forretnings- eller
grupperejser, gå ALTID til WAGONS-LITS/COOK.



VERDENS
REJSEBUREAUET
WAGONS-LITS//COOK
VESTERBROGADE 2A . 1620 KØBENHAVN V
Tlf. (01) 14 27 47



moderne
jernbaner
moderne
signalanlæg

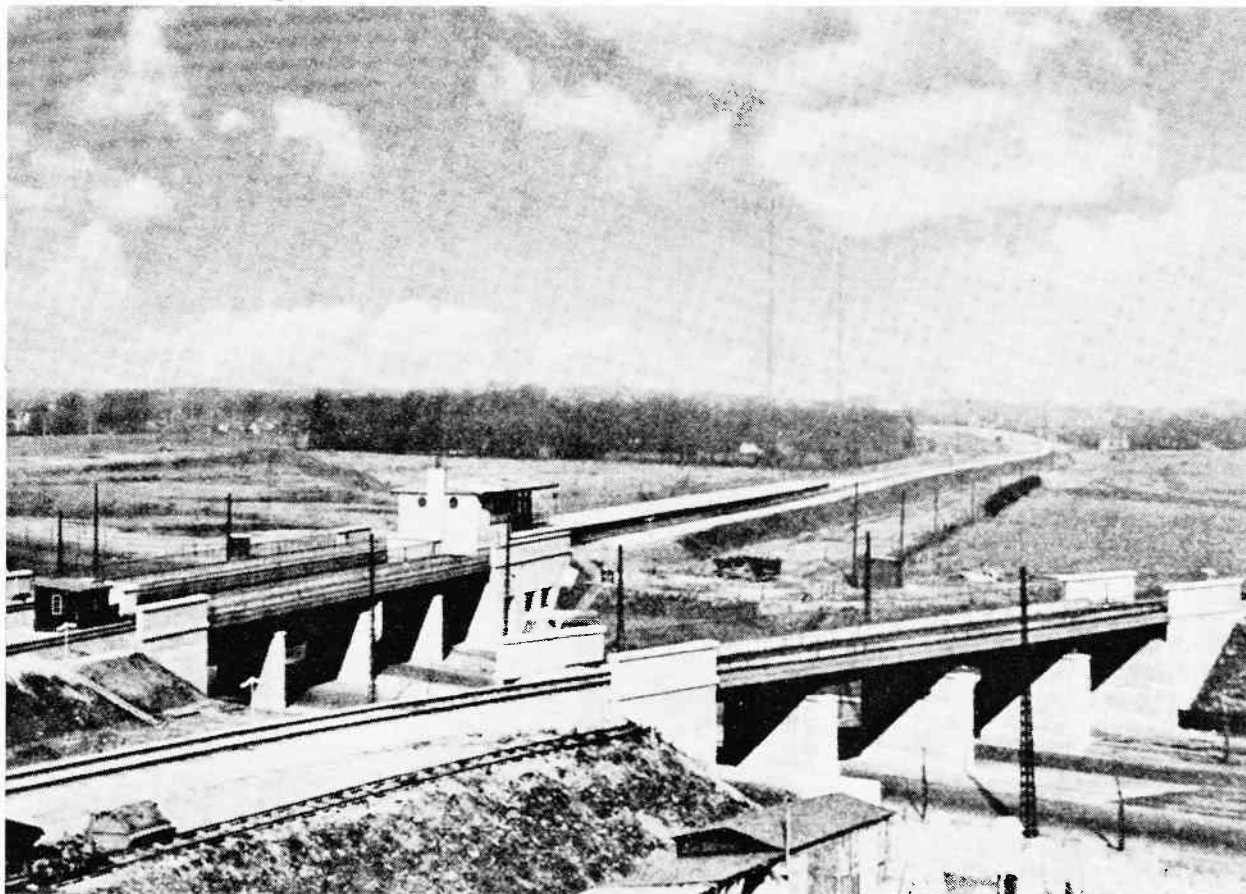
DSI leverer materiellet til S-banens
nye sikrings-, linieblok-, fjernstyrings- og
hkt-anlæg, udformet efter de mest
moderne principper.

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

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

Lyngbyvej . Ryparken

Af P. Thomassen



Lyngbyvej station ved åbningen i 1931.

Foto: Monberg & Thorsen A/S.

»Efter at den under 11. November 1878 nedsatte Kommission til Behandling af Spørgsmaalet om Københavns Stations Udvidelse den 22. Marts 1881 havde afgivet sin betænkning, har Regeringen, som bekendt, paa Grundlag af det af Kommissionens Flertal stillede og af Direktionen for de sjællandske Statsbaner tiltraadte Forslag flere Gange for Rigsdagen fremsat Forslag til Forbedring af Banegaardsforholdene i København.«

Ja, det var en stram omgang højdansk fra 1880erne. Men det var første gang, der nævntes noget om en station ved Lyngbyvej; som sædvanlig kom der intet ud af sagen i første omgang, og der kom til at gå ca. 40 år, før der blev anlagt noget, der kunne minde om en station, ved Lyngbyvej.

De meget omfattende planer fra 1878 bestod i anlæg af Østerbro station, Frihavnen, dobbeltspor Østerbro–Hellerup, godsbanen Lersøen–Østerbro med forbindelse til Toldboden – altså således som de blev gennemført til Kystbanens åbning 1897. Der taltes allerede i 1878 om »den udvendige ringbane« – »på hvilken Ringbane der efter Haanden kunde an-

lægges mindre Stationer ved Strandvejen, Lyngby Landevej og Nørrebro.« Det var virkelig fremsynet at skrive »efter Haanden«, for det eneste, der straks kom ud af de nævnte planer, var anlægget af Nørrebro station, som åbnedes 1886. Lyngbyvej måtte vente til 1926, medens »den mindre station ved Strandvejen« – Svanemøllen – først så dagens lys i 1934. Mærkværdigt nok, da der gentagne gange havde været fremsat ønsker om et holdested her, lige fra Frihavnsbanen blev taget i brug i 1894.

Den navnkundige stadsingeniør Hammerich, der var den egentlige fader til Boulevardbanen, havde indsendt et ret omfattende projekt til kommissionen af 1886 angående ordning af de københavnske banegaardsforhold. Det var hans pjece af 1885, som vakte megen opsigt, og som kommissionen tog under en lidt hårdhændet behandling. Selv om kommissionen ikke kunne tiltræde Hammerichs planer, lod den ham dog foretage omarbejdelser og videre undersøgelser. Han var også inde på anlægget af de mindre mellemstationer efterhånden, men om Lyngbyvej nævnte han kun, at banen her skulle føres *under* »Hovedlandevejen til Lyngby«.

Medens det ikke tog særligt mange år at skændes færdig om anlægget af Frihavnen og dens bane, strakte diskussionerne om en Kystbane (eller i hvert fald om en bane København–Helsingør) sig over mere end 60 år. Man begyndte nemlig før der overhovedet anlagdes jernbaner her i landet. Og medens skiftende kommissioner afgav betænkninger, som til lettelse for nogen blev henlagte, opstod et mere presserende problem. Ordning af de rodede, utilstrækkelige og utålelige københavnske banegårdsforhold. I en ny (tredje) kommission, der blev nedsat i 1898, var man så snedig at udskrive en international konkurrence for at få en endelig løsning på banegårdsspørgsmålet. Af de indkomne 21 svar – heraf var de 13 fra udlandet – tog man det bedste og mixede med DSBs egne projekter; anstændigvis deltog DSB med et udenfor konkurrencen indleveret projekt.

Kun det ene af de tre højst præmierede projekter, telefondirektør, ingeniør Fr. Johannsens, forudsatte anlæg af en station ved Lyngbyvej. Men heller ikke denne gang kom der nogen station, for da endelig loven af 29. marts 1904 blev vedtaget, havde man fundet ud af, at den ydre godsbane godt kunne vente, når der blot blev anlagt en mindre rangerbanegård ved »Lygten«. Samtidig ville man minsandten nedlægge både Frederiksberg og Nørrebro som personstationer, da man ville samle al persontrafik på strækningen Valby–Kjøbenhavn–Østerbro–Hellerup, »idet de elektriske Sporvogne skulde tjene som Forbindelse mellem Stationerne og de fjernere liggende Dele af Byen.« Det var mærkværdigvis også telefondirektør Johannesen, der havde fundet på dette, men der var næppe mange blandt offentligheden, der regnede denne trafikale grovhed for andet end en gang øregas. Ikke desto mindre overgik den grumme skæbne Frederiksberg, hvis persontrafik indstilledes samtidigt med indvielsen af den nuværende hovedbanegård i 1911 og nedlæggelsen af strækningen Kjøbenhavn–Frederiksberg. Elendighe- den stod dog kun på i tre år – så blev publikums klager for stærke og for talrige, og fra 1914 indsattes små persontog Frederiksberg–Vanløse.

Noget lignende skete for Nørrebros vedkommende, selv om man ikke kunne nedlægge denne station helt på grund af dens store persontrafik. Ganske vist var Nørrebro blevet enden på den sørgelige blindtarm af en forbindelsesbane fra Hellerup, den sidste del af den oprindelige Nordbane. Da 2. dobbeltspor Kjøbenhavn–Hellerup endelig kunne tages i brug i 1921, fik Kjøbenhavn H. endelig fuld kapacitet for nærtrafikkens vedkommende, og Nordbanetogene udgik nu også herfra. Den gamle Nordbanegård fra 1863 (der faktisk var den første Klampenborgbanegård, for i 1887 flyttede denne til en ny bygning lidt nord for) kunne derefter nedlægges, og strækningen fra »Ki«, som Nordbanegården mærkværdigvis hed i telegrafsproget, til Nørrebro blev samtidigt pillet op.

Trafikken mellem Nørrebro og Hellerup besørge- des af små damptog, der kørte 14–18 gange dagligt i hver retning. En af grundene til, at Nørrebro ikke også mistede persontrafikken i 1911, var sandsyn-

ligvis, at DSB havde fået en konkurrent på Nørrebro i form af København L. station, idet Slangstrupbanen åbnede i 1906. Det var dog et ret beskedent indhug, som KSB formåede at gøre i Nørrebro stations rejsendeantal, for Kyst- og Nordbanens lyksalighe- der lod sig ikke slå ud af attraktionerne ved Bag- sværd og i Hareskoven.

Hvad der egentlig bevægede DSB til at anlægge et trinbræt ved Lyngbyvej, står ikke helt klart. Spor- vognene kan næppe have været nogen større kon- kurrent, selv om linie 6 havde fundet ud til »den 1. jernbaneoverskæring« i 1909; sporvognen gik di- rekte mod Østerbro, og det var ikke særlig praktisk at benytte toget fra Lyngbyvej med skift i Hellerup. Den nævnte jernbaneoverskæring var for Frihavns- banen, den 2. overskæring var for dobbeltsporet Nørrebro–Hellerup. Begge steder var der nogle lange bomme, som der skulle øvelse til at manøvrere, for hvis de rullede for hurtigt ned, var de slæmme til at svippe op igen. Men d. 1. februar 1926 åbnedes



Alt i orden til rejsen

FULL-SERVICE

Det betyder alle slags rejser: med tog, fly eller skib - til mål i hele verden. Full-service indbe-
fatter billetter, plads- og hotelreservationer,
visa, gennemgående rejseplan m m.

Prøv f eks en rigtig DSB vinterferie...

EKSEMPLER	
Østrig, Tyrol 9 ell 10 dage fra 490 kr	Norge, Hornsjø 9 dage fra 660 kr
Italien, Dolomiterne 10 dage fra 670 kr	Schweiz, Lenk 10 dage fra 895 kr

Pris fra København. Fra Rødby F og Padborg henholdsvis 40 og 50 kr. billigere. På tilslutningsbilletter fra andre DSB stationer gives 20% rabat.

...eller en flyrejse - f eks med RESODAN:

EKSEMPLER	
Israel 1 uge fra 695 kr	Tunesien 1 uge fra 695 kr
Malta 1 uge fra 545 kr	Østafrika 9 dage fra 2695 kr

Pris fra København

DSB

rejsebureau

- er nemmere og nærmere

Lyngbyvej trinbræt – midt i en køreplansperiode. Stationsanlæggene bestod i en svelleperron med luft under, et af de sædvanlige røde venteskure samt en beskeden billetsalgsbod, for på søn- og helligdage kunne togpersonalet ikke klare billetteringen i togene. På hverdage solgtes i disse de kendte lange trinbrætbilletter, som stadig anvendes flere steder i landet, f. eks. på Nordbanen fra Grønholt, Langerød og Mørdrup trinbrætter. Billetsalget omfattede i øvrigt kun nærtrafikken med tilsluttende privatbaner.

Begyndelsen var beskeden; toggangen bestod i 17 daglige damptogpar, og der solgtes i de to første måneder 1396 billetter med en indtægt af 647 kr. Senere på året indførtes motordrift med nogle tog, der i dag ville kunne få enhver jernbaneinteresseret til at smide alt andet end kameraet og strømme til: M 1 – Mb 1 – M 2. Ja, hvad var dog det for nogle kareter? Der var såmænd DSBs første toakslede benzinmotorvogne fra 1925 med en bivogn imellem: 24 pladser, 100 hk benzinmotor, centralkobling og andet godt, som kunne være blevet en perle i et jernbanemuseum, hvis DSB ikke i 1953 havde opslugget dem efter endt tjeneste på Slangerbånsbanen, hvor de endte deres dage i normal drift Farum–Slangerbåns. Senere kom de til at hedde Ma-Fa-Ma, og i 1932 erstattedes centralkoblingen af normale puffer. Mb/Fa var DSBs første motorbivognstype (40 pladser). Intet under, at der i køreplanerne stod »Motortog, der kun fører III Kl. og kun medtager Haandrejsegods«. På sommersøndage kunne motortogene dog ikke klare trafikken, og så kørte de små damptog igen. Sommeren 1927 kørtes 28 daglige togpår.

Som det ses af tabellen på side 10, var der virkeligt behov for Lyngbyvejs holdsted – om man vil kalde det T eller B, er en smagssag. Bebyggelse var der nok af øst for banen, og derimellem fandtes noget af den ræddeligste slum og usleste boliger. Man behøver blot at nævne visse ejendomme ved Vognmandsmarken, »Barakkenborg«, »Likørstien« m.v., som kun delvis er forsvundet nu, og de ældste ejendomme langs Lyngbyvejen mellem Jagtvejen og Hans Knudsens Plads var meget tæt befolkede – for

at sige det skånsomt. Vest for banerne boede der til gengæld kun meget få i en kilometers afstand, før bebyggelsen i Ryparken tog fart.

Da højbanen og ydre godslinie blev taget i brug i 1930, og Frederiksberg fik direkte forbindelse til Nørrebro ad »den krumme bane« Grøndal–Flintholm, skete der en større omvæltning i forholdene, ikke mindst for Lyngbyvejs vedkommende. På ét år fordobledes antallet af solgte billetter, og indførelsen af gennemgående tog Frederiksberg–Klampenborg forventedes at give en betydelig mertrafik. Desværre gik man glip af noget af den forventede forøgelse, for visse vanskeligheder ved ombygningen af sporene mellem Nørrebro og Hellerup bevirkede, at den gennemgående toggang med kort varsel udsattes, og den kom ikke i gang før til 1. oktober 1930, da der på søn- og helligdage gennemførtes 6 motortogspår (nu var det dog ME eller MF og nogle større F-vogne). »Højbanen«, der indviedes 28. maj 1931, kom lidt sent til Lyngbyvej på grund af omlægningsvanskelighederne. Ligesom i dag var der lidt rodet på stedet; på Lyngbyvej station ibrugtoges det ny spor den nævnte dato, men kun for tog mod Nørrebro. Tog mod Hellerup kørte stadig »nede på jorden« indtil 13. juni samme år.

Det var en meget moderne station, DSB havde opført. Alt var samlet under sporene og indbygget i en del af viadukten, hvor der var ventesal med billetsalg, rejsegods- og pakkeekspedition samt kiosk og toiletter. De sidstnævnte var dog absolut ikke moderne, for i 1935 harcellerede dagspressen over, at det var besynderligt, at DSB havde råd til at bygge dyre, moderne stationer, men ikke til at indrette WC. Der var nok håndvask med rindende vand, men kun gammeldags klosetter med tønder. Med tiden blev disse dog erstattet af WC'er med megen bekostning på grund af de vanskelige kloakforhold.

Lyngbyvejens udvidelse vakte mere opsigt end stationen, for alle var tilfredse med, at de irriterende bomme nu var forsvundet. Man kunne gerne regne med, at det ene sæt bomme var nede, når man skulle forbi. Biltrafikken var omkring 1930 i hastig vækst, men mærkværdigvis er der sket forholdsvis få uheld ved bommene. Den tids solide biler tog ingen synderlig skade af sådan påkørsel, og hverken bilen eller dens passagerer kom noget videre til, men den arme bompasser blev slemt såret af stumper fra den smadrede bom. Man kan græmmes, når man i dag betragter roderiet på Lyngbyvej omkring stationen og samtidig mindes pressens lovord fra 1931 om den »ny« Lyngbyvej, som kaldtes »Københavns imponerende Indfaldsvej fra Vest«.



Den gamle bro for Frihavnsbanen (nu nedrevet) set fra Lyngbyvej stations perron – det er D 820, der fremfører godstoget (1960). Foto: Erik Hellesten.





Billetmønstre 1926-1934.

Arkiv P.T.

Trafiktallene fra Lyngbyvej billetsalgssted faldt lige så hurtigt, som de var steget. En af årsagerne var de trykkelige forhold efter verdenskrisen, for en meget stor del af Lyngbyvejs faste kunder kom fra arbejderkvartererne, hvor man havde det alt andet end godt i de år. En medvirkende årsag var, at linie 15 omlagdes fra Strandvejen/Hellerupvej til Lyngbyvej i 1931, og der udgik fire bilruter fra nabolaget ud ad Lyngbyvej/Kongevej. Men da S-togene kom i gang i 1934, hjalp det ganske kolossalt på rejsendeantallet. Lyngbyvej havde endda måttet afgive lidt af sit »opland«, den del af Kildevældskvarteret, der lå nærmest Strandvejen, til Svanemøllen, der åbnedes samme år. I årene 1936-39 lå antallet af solgte billetter på ca. 20.000 årligt, men den stærkt

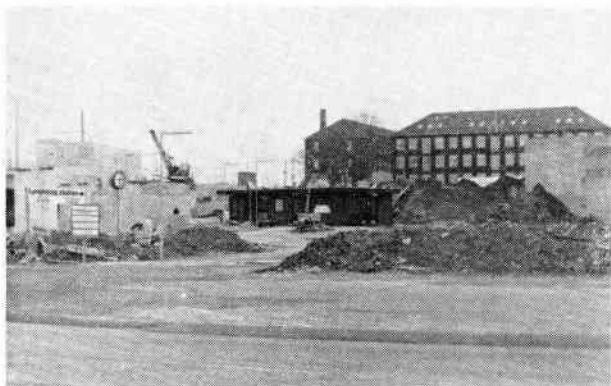
indskrænkede toggang under besættelsen medførte i første omgang en halvering af tallet, men senere en tredobling. Et par år efter besættelsen nærmede tallet sig 400.000, og indtægten nåede 1/4 million kr. Godstrafik var der ikke tale om bortset fra et mindre beløb for rejsegods og banepakker, men denne »trafik« ophørte for længe siden. Lyngbyvejs billet-salg blev efterhånden ret omfattende og udvidedes snart til salg til næsten samtlige landets stationer. En overgang var der endda to billetsalg, men det ene havde dog et meget begrænset omfang og tjente kun som reserve på meget store trafikdage. Det endte med, at »litra A« bestod i, at kiosken kunne sælge bybanebilletter, når der havde været større opløb på den nærliggende sportsplads.

De nærgående bilruter ad Lyngby til fik S-togene snart gjort kål på, men da trolleyvognene begyndte at køre til Lyngby/Sorgenfri, kunne det nok mærkes lidt på billetsalget. Da bilruten Fjerritslev-København oprettedes, trak man lidt på smilebåndet, men det er nok ikke så få rejsende, denne rute i tidens løb har taget fra banerne af passagerer, der ellers ville have benyttet togene til Hundested.

I dag regner vi det for noget helt naturligt, at en mængde S-tog gennemføres fra Frederiksberg til Klampenborg, men det var helt opsigtsvækkende, at der i sommeren 1931 kørtes 15 gennemgående togpar, hvoraf flere måtte fremføres som damptog for at kunne medføre tilstrækkelige vogne. At den dyre vognklasse – daværende 2. klasse – var blevet afskaffet, var der ikke så mange til at begræde, navnlig ikke for Lyngbyvejs vedkommende, for herfra solgtes i alt i årene 1926-30 kun 71 stk. 2. kl. billetter, svarende til mindre end én promille af samtlige solgte billetter. Billetpriserne fra Lyngbyvej var oprindeligt udregnede efter den almindelige kilometer-takst (5 øre pr. km, min. 30 øre), men da S-togene kom i gang, kom der kludder i det. Nu blev mindstetaksten 20 øre, hvilket ville sige til Frederiksberg eller til Vesterport (indtil 6 ekspeditionssteder), men ville man til Hovedbanegården eller til Valby, kostede det 30 øre. Til stationer nord for Hellerup var billetten 10 øre billigere end fra andre S-togsstationer i starten. Alt dette blev dog forenklet, da der i 1939 indførtes enhedstakst på bybanen. Der var jo nok dem, der undrede sig over, at de fra f. eks. Gentofte til Charlottenlund skulle give 50 øre for en billet til »staden«, uanset hvilken S-togsstation, de skulle til. Før kostede det 30 øre til Lyngbyvej eller Svanemøllen og 60 øre til Valby.

Lyngbyvej station havde efterhånden fået nogle pæne naboer, og flere kom til. Først Beauvais' nydelige bygninger ud til Lyngbyvej, senere Ortopædisk Hospital og Vanførehjemmet (af hensyn til hvilke der indrettedes elevatorer i stationen i 1955), militærets store kompleks og på den modsatte side nogle behørigt tilvoksede kolonihaver, som man ikke ser eller hører meget til, men længere ude er det ikke gået så godt med samme vejside efter motorvejens fremhærgen.

I 1931 forsvandt de sidste rester af den gamle Nordbanestrækning, og medens dette skrives (sep-



Den midlertidige ekspeditionsbygning – anbragt foran »Forsvarets Materielintendantur«s bygninger; t.v. ses det fremtidige trappehus for Hareskovbanens perron (juni 1972).
Foto: P. Thomassen.



Godstog (mod Østerport) på Frihavnsbanen passerer »Forsvarets Materielintendantur« gennem den fantastiske slangekurve.
Foto: P. Thomassen.

tember 1972), er der ikke andet tilbage af 1931's Lyngbyvej station end det ene spor, den halve perron, den nordligste bro og lidt ruinstads derunder. Virkeliggørelsen af den gamle drøm om at få Slange-rupbanen indført til Københavns centrum er i fuld gang, men den gamle drøm har rigtignok i mellem-tiden antaget forskellige former af mareridt som hurtigsporvogne i niveau og undergrundsbane under Nørrebrogade – Højbroplads – Christianshavn med fortsættelse til Kastrup Lufthavn. Efter at diverse myndigheder, instanser, kommissioner og andre tankefulde foreteelser utallige gange har vendt sig i urolig søvn, er »man« vågnet op og er enedes om at indføre en elektrificeret Hareskovbane via Emdrup–Lyngbyvej til Svanemøllen, og i et par år har man rodet af hjertens lyst. Når man står på Lyngbyvej/Ryparkens interimistiske træperron og venter på tog mod Hellerup, kunne man fristes til at tro, at »Slange«rupstrækningen var genoplivet lige foran éns undrende blikke. Frihavnsbanen (Lersøen–Østerport) er blevet flyttet hen nordom den militære bygning og danner en vældig S-kurve, til sporet når hen til sin oprindelige plads. Til venstre ses et hav af gule busser, for her har Københavns Sporveje fået en opstillingsplads. Når et langt godstog kommer luntende om hjørnet af militærbygningen mod

Svanemøllen, kan man være heldig at se et mærkeligt syn, hvis der midt i toget er åbne godsvogne. Over disse ser det ud, som om lokomotivet kører i modsat retning af togets bageste del. I sommeren 1972 var der ikke sket større ændringer, når man så mod Hellerup, men i retning af Nørrebro så der Herrens ud. Den oprindelige stationsbygning var væk, men der var masser af cementbrokker og lerede, vandfyldte huller. Kom man fra toget og skulle ned på Lyngbyvejen, måtte man først forcere en yderst interimistisk, delvis overdækket trappe af forskalningsbrædder, smagfuldt draperet af blafrende plastic, dernæst en skov af jern- og træskeletter, før man kom forbi den nye (midlertidige) ekspeditionsbarak, der ser virkelig pyntelig ud midt i alt roderiet – lige som en fredfyldt saloon i et larmende Klondyke. For ikke at jukke for meget i den ny-modens spinat må jeg henvise til den virkeligt instruktive omtale af byggeriet i dette tidsskrifts nr. 1/72 (hvis det ellers er til at få fat i).

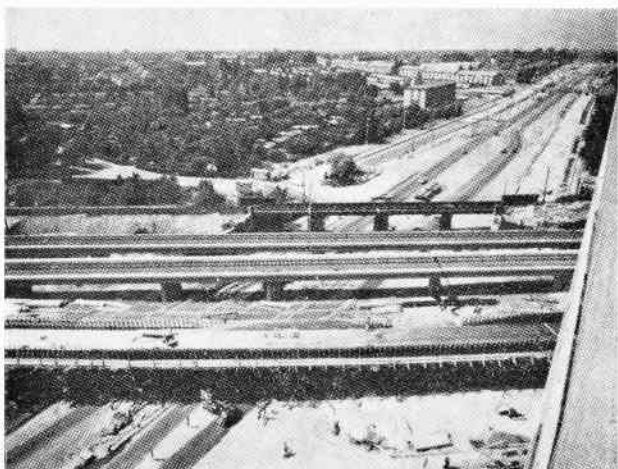
Den 1. oktober d. å. ændrede Lyngbyvej navn til Ryparken (og stationsforkortelsen »Lyt« til »Ryt«), men der vil jo gå en rum tid, før den omfattende udvidelse er afsluttet. Frederiksberglinien og Hare-

GRUNNET & SVENDSEN A/S

Civilingeniører – Entreprenører

Ishøj, 2630 Tåstrup
Baldersbækvej 4

telf. (01) 99 66 44



Brobyggeriet ved Lyngbyvej station. Forrest i billedet ses »bro 5 og 4« under opførelse, dernæst følger »bro 2 og 1« og bagerst i billedet den gamle bro for køreretningen Hellerup-Lersøen (der afløses af »bro 6«; ved den næsten nedbrudte ekspeditionsbygning opføres for tiden »bro 3«). »Bronumrene« refererer til omtalen af brobyggeriet i »Jernbanen«, nr. 1/72 – side 19.

Foto: Stadsingeniørens direktorat.

skovbanen får hver sin perron, og en ny ekspeditionsbygning opføres et passende sted. Og så skal det blive interessant at se, om den ny ekspeditionsform på Køgebugtbanen også skal praktiseres her, for så må der indføres en ny betegnelse for klassifikationen: TBH (= trinbræt med blandet handel). I en større kiosk ordner »stationens hjørne« alt: På samme kasseapparat ekspederes billetter, Anders And, kort, syrlige drops og kuglepenne. Jaja, teknikken går frem.

Men – spøg og grovheder til side: Når Ryparken ... (station) en dag står færdig, og Hareskovbanens trafik, der siden 1906 nærmest har været stavnsbundet til Nørrebro, endelig kan ledes ind til Boulevardbanen, vil det betyde en kolossal forbedring af nærtrafikken. De rejsende, som har ærinde på Nørrebro eller anden station i retning af Vanløse/Frederiksberg, mister næppe mange minutter ved at stige om på Ryparken, og de par trapper, der skal force-res, kan jo betragtes som konditræning. Naturligvis kan jeg ikke dy mig for atter at fare tilbage i tiden. Som det fremgår af offentliggjorte planskitser, bliver banen tresporet mellem Ryparken og Svanemøllen – akkurat som salig Hammerich var inde på. Og anlæg af et 2. spor mellem Svanemøllen og Lersøen begyndte man så småt på i 1917 og ofrede hele 1632 kr. på sagen i begyndelsen – men derved blev det, da man kom i tanker om, at vedtagne planer for den ydre godslinie overflødiggjorde dobbeltspor på Frihavnsbanen.



Oversigt over antallet af solgte billetter fra Lyngbyvej:

1926/27: 14.555	1932/33: 29.647	1940/41: 111.148
1929/30: 29.861	1934/35: 150.285	1944/45: 356.151
1931/32: 51.230	1935/36: 215.456	1946/47: 396.543

MER LÆSNING

Cecil J. Allen

SWISS TRAVEL WONDERLAND.

Udførlig beskrivelse af Schweiz' svæve-, tandhjuls- og alm. baner, store vejanlæg og søernes skibsfart plus naturbegejstring. 168 s. 9 kort + 52 s. m/ 13 farvefotos & 194 sort/hvide. Indb. Kr. 99,-.

Michael H. C. Baker

IRISH RAILWAYS SINCE 1916.

Flydende skildring af nedgangen, mange fact & anekdoter, 224 s. + 65 fot. 4 kort. Indb. Kr. 78,-.

Famous Railway Photographers:

H. C. CASSERLEY.

96 s. 84 fotos med kommentarer. Indb. Kr. 55,70.

H. Gerner Christiansen & O. W. Laursen

SMÅ TOG PÅ SPINKLE SKINNER.

Fortæller om oplevelser på smalsporsbaner overalt i Europa. Ca. 200 s. ill. Indb. ca. kr. 78,-.

FOTOGRAFIERTE KLEIN- UND STRASSENBAHN-WELT.

5.-6. udvalg af tyske fotos. 34 s. 88 fot. Kr. 36,60.

Heinz Hangartner

UNSERE SCHWARZWALDBAHN.

Strækningen Hausach-Villingen's anlæg, dens lok & mange fotos af damp- og dieseltog. 175 s. 11 farvefot. & 168 sort/hvide. 6 kort. 24×21 cm. Kr. 76,70.

Niels Jensen

DANSKE JERNBANER 1847-1972.

Opslagsbog om alle strækninger. 248 s. ill. Kr. 42,-.

JERNBANEKALENDEREN 1973.

12 farvestrålende blade med moderne motiver, på bagsiderne yderligere ca. 60 historisk betonedede fotos & tekst. A4. Opbevaringslomme medfølger. Kr. 27,75.

JERNBANEPLAKAT.

7 optagelser i farver på 43×60 cm. Kr. 14,95.

Edward M. Patterson

THE CLOGHER VALLEY RAILWAY.

Nyt bind i David & Charles serie omhandler en karakterfuld irsk smalsporsbane. 271 s. 36 fot. 9 tekstill. 5 kort. Indb. Kr. 92,85.

Angus Sinclair, revideret af John H. White jr.

THE DEVELOPMENT OF THE LOCOMOTIVE ENGINE.

En teknisk historie skrevet fra amerikansk synsvinkel. 717 s. 456 ill. 6 plancher. Indb. Kr. 173,25.

P. Thomassen

KYSTBANEN 1897-1972.

312 s. 117 fot. smukt præsenteret Kr. 59,50.

Gerhard Trost

WIR BAUEN EINE MODELLBAHN.

Opbygning og kørsel på små og store anlæg 158 s. m/ 118 tegn. Stregvignetter + 43 fot. Indb. Kr. 68,20.

H&S

Dansk og
udenlandske
boghandel

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

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I april kvartal er sket nedenstående til- og afgang af rulende materiel:

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 6 stk. elektriske 2-vogn tog, litra MM/FS 7763/7263 – 7768/7268.

Diesel-elektrisk motorlokomotiv MX 1022 og diesel-elektrisk motorvogn MO 1871 er midlertidig overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København – diesel-hydraulisk motorlokomotiv MH 347 er tilbageleveret til Driftsdepotområde Århus (jvf. »Jernbanen«, nr. 4/72 – side 17).

Følgende 5 stk. diesel-elektriske motorvogne er udrangeret: MO 1831, 1838, 1844, 1874, 1993; følgende 5 stk. elektriske motorvogne: MM 714, 740, 744, 745, 756 og 4 stk. bivogne (for elektriske motorvogne): FM 861, 862, 875, 876 samt 2 stk. styrevogne (for elektriske motorvogne): FS 914, 987 er udrangeret.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 4 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20–84, 740, 742–744 (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«) og 7 stk. personvogne (1. klasse), litra An 18–84, 600–606 (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«) samt 52 stk. specielle lukkede godsvogne (selvtømmende – med tag, der kan åbnes), litra Tdgs 574 0 173 – 574 0 224. Fra »Centralværksted Århus« er leveret 1 stk. personvogn (2. klasse – m/»togkiosk« m.v.), litra Bk 85–84 027 (ombygget fra B 20–84 027) (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«). **Tidligere udrangeret personvogn, litra Cl 29–25 574 er atter taget i brug.**

9 stk. personvogne, litra B 20–84, 000–006, 144 og BD 82–84 012 er overflyttet fra »Jylland og Fyn« til »Sjælland og Lolland-Falster«; 12 stk. personvogne, litra Cl 29–25, 531, 535, 537, 542, 550, 563–565, 568, 571, 579, 580 og postvogn, litra P 90–84 811 er overflyttet fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«.

I forbindelse med modernisering har følgende vogn skiftet litra: Ah 17–61 045 til »Ag«; el-varme-udstyr er monteret i B 20–84 144 (jvf. ovenfor) – af den grund har vognen skiftet litra/nummer til B 20–80 320 ((gl.) B 20–80 320 er af hensyn til »nummerudfyldning« omnummereret til B 20–80 328 (nummeret på »ulykkesvognen« fra Rheinweiler – »numermænd« – bemærk dette)).

16 stk. personvogne er udrangeret: Cl 29–25 533 – CP 2836, 2848, 2853, 2870, 2875, 2906, 2927, 3205, 3217, 3223, 3240, 3242, 3248, 3301 – CPL 3254; 3 stk. rejsegodsvogne er udrangeret: ECO 6267, 6284, 6291; postvogn Pa 90–28 002 er udrangeret.

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 7–8/69) og oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1972« (»Jernbanen«, nr. 4/72) kan à jourføres efter ovenstående. (I sidstnævnte oversigt rettes under litra Cl – kolonne »Jylland og Fyn«, 4. linie f.o.: »551–588« til »551–558«).

Pr. 30. juni bestod vognparken af:

900 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 7 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT/DSG). I april kvartal er der tilgået driften 12 vogne, og der er udrangeret 16 vogne.

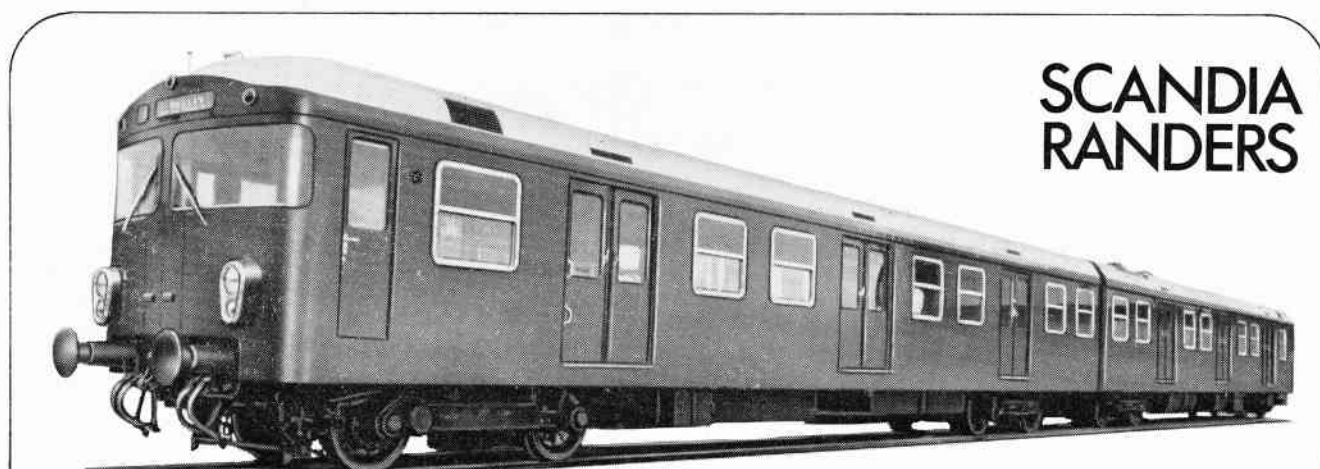
145 stk. post- og rejsegodsvogne. I april kvartal er der udrangeret 4 vogne.

6535 stk. lukkede godsvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 52 vogne – og en afgang på 7 vogne.

3247 stk. åbne godsvogne. I april kvartal er ikke sket nogen til- eller afgang.

558 stk. specialvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: Nr. 332 (B/2) »Værksteds- og mandskabsvogn for banetjenesten« (tidl. CP 2848), nr. 491 (B/1) »Vogn for efterprøvning af profilmaal« – og en afgang på 8 vogne: Sneplov nr. 12, 13, 56, 57, 72, 74 (alle B/2) – nr. 328 (B–S/2), nr. 556 (S/2).

3 stk. privatejede (sovevogne) og 598 stk. privatejede godsvogne (samt 4 stk. godsvogne lejet hos DSB). I april kvartal er sket en afgang på 1 vogn: 1 stk. 020 1.



Samtlige MZ-, MY-, MV- og MX-lokomotiver vil i den kommende tid blive udstyret med trykluffødeledninger af hensyn til den centralbetjente automatiske dørlukning, som størstedelen af personvognsparken vil blive udstyret med. (På lokomotivernes fronter vil derefter kunne iagttages i alt fire haner med tilhørende koblinger (slanger)). Dette var tidligere kun besluttet foretaget på de MY- (1145-1159 – og senere – 1106, 1110, 1114, 1115, 1117, 1119-1123, 1125-1132) og MX-lokomotiver (1011-1020), der udrustes med ITC-udstyr og radio (se »Jernbanen«, nr. 4/72 – side 17/19).

Automatisk dørlukning findes p.t. i vogne af litra Ag, An, Bk, Bn samt i B-vognene: 20-84, 145-154 – og installeres i de fleste nyere vogne i forbindelse med modernisering (se »Jernbanen«, nr. 7/71 – side 8). Dørlukningen betjenes fra ende(mellem)perronerne ved hjælp af kupénøgler, der drejes mod højre til stopanslag og holdes et par sekunder. Døren ved betjeningsstedet lukkes ikke ved dette signal, den skal lukkes af togføreren, når denne er steget op i vognen; dørene kan derefter først åbnes igen efter 12-15 sekunder. Når dørene er lukket, slukkes de gule (på RIC-vogne, blå) meldelamper på vognsiden. For at kunne benytte den automatiske dørlukning skal den ovenfor nævnte trykluffødeledning være tilsluttet lokomotivet og forbundet mellem vognene – ligesom det 12-korede kabel på vogngavlene (populært kaldet »højttalerledningen«).

»Vognfabrikken Scandia A/S« har afsluttet leverancen af An-vogne (14 stk.) i september – og afleverede den første af de tredive bestilte Bns-vogne den 5. oktober; vognens ITC-udstyr afprøves p.t.

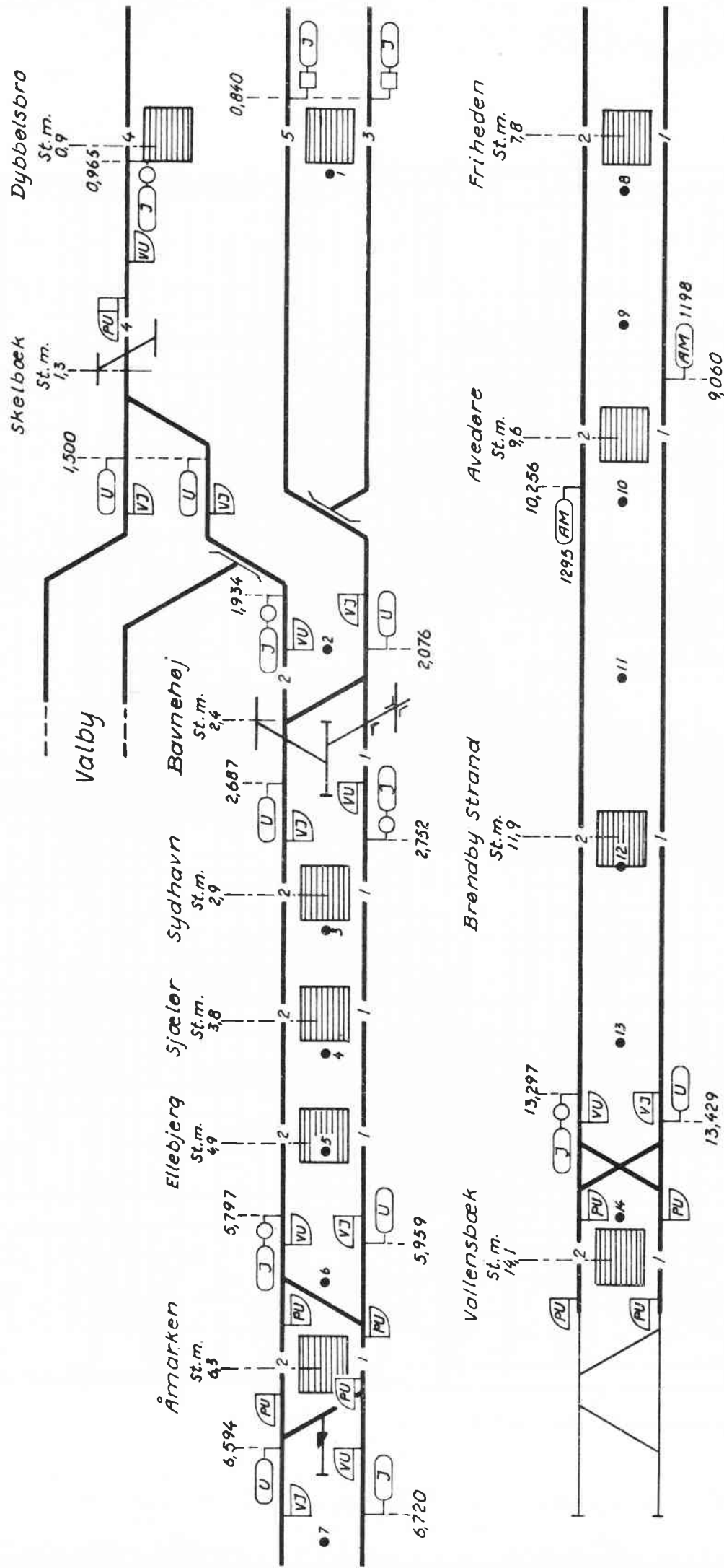
CIWLT's betjening af restauranten i MA-lyntogene ophører til efteråret 1973, idet kontrakten mellem selskabet og DSB udløber på dette tidspunkt. For at opnå en ønskelig forøgelse af siddepladsantallet i MA-togene vil restaurantlokalet i de nuværende BR-vogne blive inddraget, idet der dog indrettes en kiosk til brug for »DSB Togservice«. Behovet for flere pladser i togene er påtrængende nødvendig i week-ends samt ved ferier og højtider – og med henblik på den planlagte standsning i Odense med lyntogene »Limfjorden« og »Nordjyden« fr. o. m. »K-74«. Ombygningen af vognene, som gives samme aptering som i BM-/BS-vognene, sker med én vogn af gangen i finansåret 1973/74.

De gamle lyntog bliver »arbejdsløse« i perioden 1. december-31. marts, hvor eksprestog »Neptun« fremføres som lokomotivtrukket tog. MB-/MS-lyntogene benyttes i »Neptun« igen fra 1. april og indtil overgang til vinterkørsplan 1973, hvorefter de udrangeres.

I april kvartal er der i »Centralværksted Århus« moderniseret yderligere tre ABg-vogne (12. serie) og én Ag-vogn (14. serie) samt én Bk-vogn. Ombygningsprogrammet for Bk-vogne er nedskåret til foreløbig at omfatte femogtyve vogne; Bk 85-84 027, der indgik i »jubilæums-udstillings-toget«, vil i øvrigt blive ombygget endnu engang, idet benyttelsen af den særlige bagage-henstillingsplads er opgivet, hvilket medfører, at fløjdørene på vognsiden atter kan fjernes, og at der indvindes plads til endnu en kupé. Den første BDg-vogn (82-64 113) afleveredes i midten af september (og ikke i juni som fejlagtigt nævnt i »Jernbanen«, nr. 4/72 – side 19); vognen er stationeret: »Sjælland og



MX 1011 i endelig fastlagt »design-lakering«, stadig sort på maskindelen og rød på førerhus-delen, men bomærket er blevet mindre – på fronten: 36 cm – på siden: 48 cm i højden (mod 48 hhv. 50 cm på MX 1010 – se »Jernbanen«, nr. 2/72 – side 19). Mere om »design-programmet« i næste nummer af »Jernbanen«. Foto: Gunnar W. Christensen.



St.m. = stationsmidte.

Signalplacering. København H/Skelbæk - Vallensbæk.

Tegning: DSB/Sikringstjenesten.



S-togenes faste minuttal

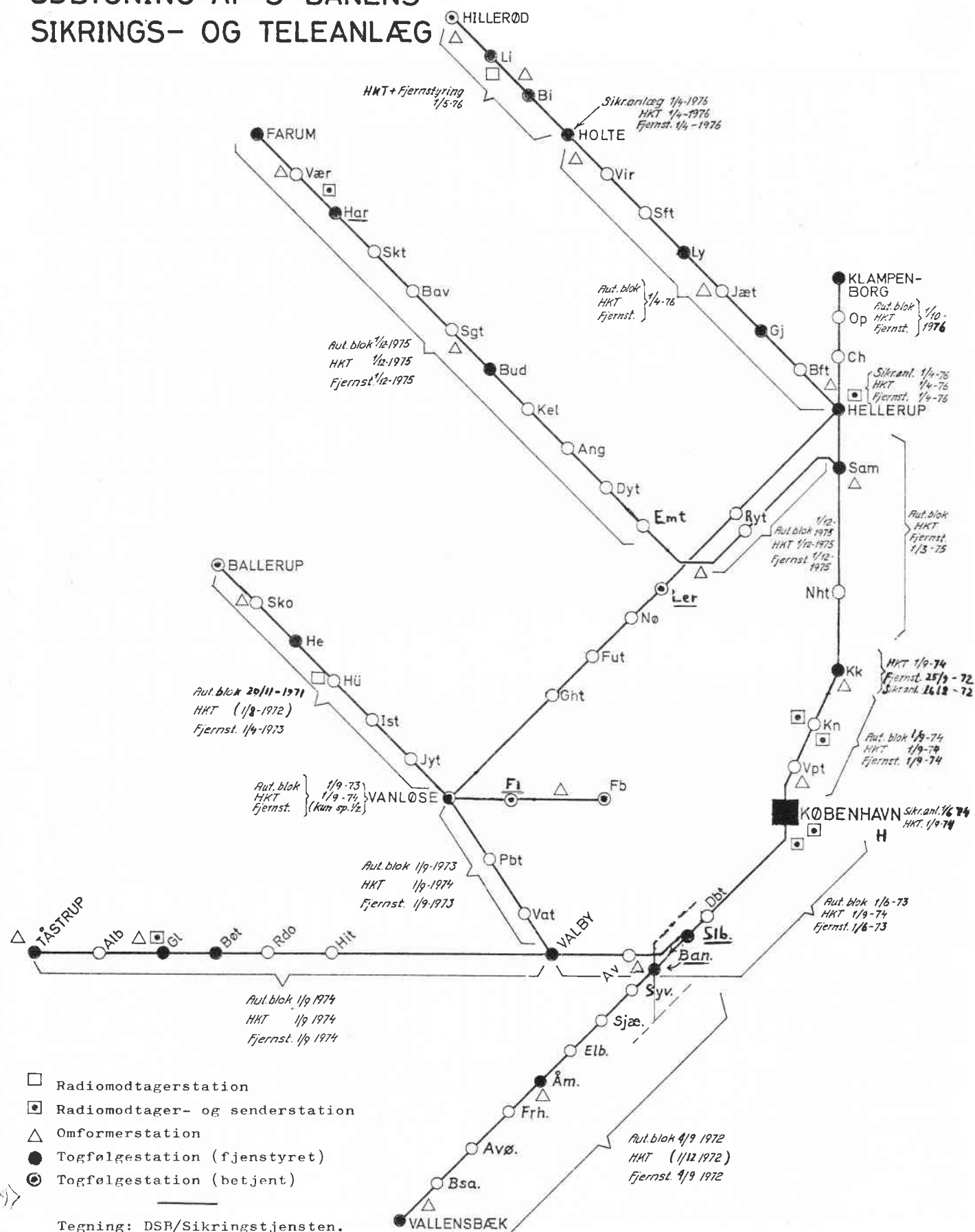
	E	C	B	A	H	F	E	C	B	A	H	F	E	C	B	A	H	F
Ballerup	af	40			50			00			10			20			30	
Skovlunde	af	44			54			04			14			24			34	
Herlev		47			57			07			17			27			37	
Husum					00						20						40	
Islev					02						22						42	
Jyllingevej	Y				04						24						44	
Vanløse	an	52			07			12			27			32			47	
Vanløse	af				11						31						51	
Frederiksberg	an				14						34						54	
Frederiksberg	af					04						24						44
Vanløse	an					08						28						48
Valby	af					01						21						41
Vanløse	an					07						27						47
Vanløse	af					10						30						50
Godthåbsvej						12						32						52
Fuglebakken						14						34						54
Nørrebro						16						36						56
Ryparken	Y					19						39						59
Hellerup	an					22						42						02
Nørrebro	af	42						02						22				
Vanløse	an	48						08						28				
Vanløse	af	52			07			12			27			32			47	
Peter Bangsvej		54			09			14			29			34			49	
Langgade	Y	56			11			16			31			36			51	
Valby	an	58			12			18			32			38			52	
Valby	af	04			14			24			34			44			54	
Tåstrup	an	22			32			42			52			02			12	
Tåstrup	af	37		47				57		07				17		27		
Albertslund		40		50				00		10				20		30		
Glostrup		44		54				04		14				24		34		
Brøndbyvester		47		57				07		17				27		37		
Rødovre		49		59				09		19				29		39		
Hvidovre	Y	51		01				11		21				31		41		
Valby	an	55		04				15		24				35		44		
Valby	af	01		06				21		26				41		46		
Vanløse	an	07		12				27		32				47		52		
Nørrebro	an	16						36						56				
Ballerup	an	20		30				40		50				00		10		
Valby	af	55	58	05	13			15	18	25	33			35	38	45	53	
Enghave			00	07	15				20	27	35				40	47	55	
Dybbølsbro	an		02	09	17				22	29	37				42	49	57	
Dybbølsbro	af		06						26						46			
Vallensbæk	an		27						47						07			
Vallensbæk	af				52					12							32	
Brøndby Strand					55					15							35	
Avedøre					58					18							38	
Friheden					01					21							41	
Amarken					03					23							43	
Ellebjerg					05					25							45	
Sjælør	Y				07					27							47	
Sydhavn					09					29							49	
Dybbølsbro	an				11					31							51	
Dybbølsbro	af				16					36							56	
Vanløse	an				27					47							07	
Nørrebro	an				36					56							16	
Ballerup	an				40					00							20	
Dybbølsbro	af		02	09	11	17			22	29	31	37			42	49	51	57
København H	an	02	04	12	14	19			24	32	34	39			44	52	54	59
København H	af	02	04	12	14	19			22	24	32	34	39		42	44	52	54
Vesterport		03	05	13	15	20			23	25	33	35	40		43	45	53	55
Nørreport		05	07	15	17	22			25	27	35	37	42		45	47	55	57
Østerport		08	10	18	20	25			28	30	38	40	45		48	50	58	00
Nordhavn			12	20	22					32	40	42			52	00	02	05
Svanemøllen	Y		14	22	24					34	42	44			54	02	04	
Hellerup	an		18	25	28					38	45	48			58	05	08	
Hellerup	af				35					55							15	
Nørrebro	an				42					02							22	
Holte	af				06					26							46	
Hellerup	an				21					41							01	
Hellerup	af				28					48							08	
Charlottenlund	Y				31					51							11	
Ordrup	an				34					54							14	
Klampenborg					37					57							17	
Klampenborg	af		02						22						42			
Hellerup	an		11						31						51			
Hellerup	af		18						38						58			
Bernstorffsvej			25						45						05			
Gentofte			27						47						07			
Jægersborg			30						50						10			
Lynby			32						52						12			
Sorgenfri			35						55						15			
Virum	Y		37						57						17			
Virum	af		40						00						20			
Holte	an	24	32	42				44	52	02				04	12	22		
Holte	af	24						44						04				
Birkedal	af	30						50						10				
Allerød	Y	35						55						15				
Hillerød	an	42						02						22				



1. 10. 72

	F	H	A	B	C	E		F	H	A	B	C	E		F	H	A	B	C	E
Hillerød	af	..	..	..	..	38		..	..	..	..	..	58		..	..	..	..	..	18
Allerød	..	..	..	..	..	44		..	..	..	..	..	04		..	..	..	..	..	24
Birkedal	..	..	..	..	..	49		..	..	..	..	..	09		..	..	..	..	..	29
Holte	an	..	..	..	..	54		..	..	..	..	..	14		..	..	..	..	..	34
Holte	af	..	..	36	46	54		..	..	..	56	06	14		..	..	..	16	26	34
Virum	..	..	..	38	48	..		..	..	..	58	08	..		..	..	..	18	28	..
Sorgenfri	..	..	..	41	51	..		..	..	..	01	11	..		..	..	..	21	31	..
Lyngby	..	..	..	44	54	..		..	..	..	04	14	..		..	..	..	24	34	..
Jægersborg	..	..	..	46	..	..		..	..	..	06	..	..		..	..	..	26	..	..
Gentofte	..	..	..	49	..	..		..	..	..	09	..	..		..	..	..	29	..	..
Bernstorffsvej	..	..	..	51	..	..		..	..	..	11	..	..		..	..	..	31	..	..
Hellerup	an	..	..	54	01	..		..	..	..	14	21	..		..	..	..	34	41	..
Hellerup	af	..	..	..	08	..		..	..	..	..	28	..		..	..	..	48	..	..
Klampenborg	an	..	..	..	17	..		..	..	..	..	37	..		..	..	..	57	..	..
Klampenborg	af	..	..	42	..	..		..	..	02	..	..	..		..	..	22	..	..	..
Ordurup	..	..	..	45	..	..		..	..	05	..	..	..		..	..	25	..	..	..
Charlottenlund	..	..	..	47	..	..		..	..	07	..	..	..		..	..	27	..	..	..
Hellerup	an	..	..	51	..	..		..	..	11	..	..	..		..	..	31	..	..	..
Hellerup	af	..	..	58	..	..		..	..	18	..	..	..		..	..	38	..	..	..
Holte	an	..	..	512	..	..		..	..	32	..	..	..		..	..	52	..	..	..
Nørrebro	af	..	..	36	..	..		..	..	56	..	..	..		..	..	16	..	..	..
Hellerup	an	..	..	42	..	..		..	..	02	..	..	..		..	..	22	..	..	..
Hellerup	af	..	..	51	54	01		..	..	11	14	21	..		..	..	31	34	41	..
Svanemøllen	..	..	..	53	56	03		..	..	13	16	23	..		..	..	33	36	43	..
Nordhavn	..	..	..	55	58	05		..	..	15	18	25	..		..	..	35	38	45	..
Østerport	..	54	59	01	09	11		14	19	21	29	31	..		34	39	41	49	51	..
Nørreport	..	56	01	03	11	13		16	21	23	31	33	..		36	41	43	51	53	..
Vesterport	..	58	03	05	13	15		18	23	25	33	35	..		38	43	45	53	55	..
København H	an	00	05	07	15	17		20	25	27	35	37	..		40	45	47	55	57	..
København H	af	00	05	07	15	17		20	25	27	35	37	..		40	45	47	55	57	..
Dybbelsbro	an	01	06	08	16	..		21	26	28	36	..	..		41	46	48	56	..	..
Ballerup	af	..	40	..	..	..		..	00	..	..	..	..		..	..	20	..	..	..
Nørrebro	af	..	42	..	..	..		..	02	..	..	..	..		..	..	22	..	..	..
Vanløse	af	..	52	..	..	..		..	12	..	..	..	..		..	..	32	..	..	..
Dybbelsbro	an	..	02	..	..	..		..	22	..	..	..	..		..	..	42	..	..	..
Dybbelsbro	af	..	06	..	..	..		..	26	..	..	..	..		..	..	46	..	..	..
Sydhavn	..	..	10	..	..	..		..	30	..	..	..	..		..	..	50	..	..	..
Sjæler	..	..	11	..	..	..		..	31	..	..	..	..		..	..	51	..	..	..
Ellebjerg	..	..	13	..	..	..		..	33	..	..	..	..		..	..	53	..	..	..
Amarken	..	..	15	..	..	..		..	35	..	..	..	..		..	..	55	..	..	..
Friheden	..	..	18	..	..	..		..	38	..	..	..	..		..	..	58	..	..	..
Avedøre	..	..	21	..	..	..		..	41	..	..	..	..		..	..	01	..	..	..
Brøndby Strand	..	..	24	..	..	..		..	44	..	..	..	..		..	..	04	..	..	..
Vallensbæk	an	..	27	..	..	..		..	47	..	..	..	..		..	..	07	..	..	..
Vallensbæk	af	..	..	..	52	..		..	..	..	12	..	..		..	..	..	32	..	..
Dybbelsbro	an	..	..	..	11	..		..	..	..	31	..	..		..	..	..	51	..	..
Dybbelsbro	af	..	01	..	08	16		..	21	..	28	36	..		..	..	41	..	48	..
Engelshave	..	..	03	..	10	18		..	23	..	30	38	..		..	..	43	..	50	..
Valby	an	..	06	..	14	21		..	26	..	34	41	..		..	..	46	..	54	..
Ballerup	af	..	..	50	..	00		..	..	10	..	20	..		..	..	..	30	..	40
Nørrebro	af	..	..	..	..	02		..	..	..	..	22	..		..	..	..	..	..	42
Vanløse	af	..	..	..	..	12		..	..	27	..	38	..		..	..	..	47	..	52
Valby	an	..	..	..	13	18		..	..	33	..	..	..		..	..	..	53	..	58
Valby	af	..	..	14	..	24		..	..	34	..	44	..		..	..	..	54	..	04
Hvidovre	..	..	17	..	27	..		..	..	37	..	47	..		..	..	..	57	..	07
Rødovre	..	..	19	..	29	..		..	..	39	..	49	..		..	..	..	59	..	09
Brøndbyvester	..	..	21	..	31	..		..	..	41	..	51	..		..	..	..	01	..	11
Glostrup	..	..	24	..	34	..		..	..	44	..	54	..		..	..	..	04	..	14
Albertslund	..	..	27	..	37	..		..	..	47	..	57	..		..	..	..	07	..	17
Tåstrup	an	..	..	32	42	..		..	..	52	..	02	..		..	..	..	12	..	22
Tåstrup	af	..	47	..	57	..		..	07	..	17	..	..		..	..	27	..	37	..
Valby	an	..	05	..	15	..		..	25	..	35	..	..		..	..	45	..	55	..
Valby	af	..	06	..	21	..		..	26	..	41	..	..		..	..	46	..	01	..
Langgade	..	..	08	..	23	..		..	28	..	43	..	..		..	..	48	..	03	..
Peter Bangsvej	..	..	10	..	25	..		..	30	..	45	..	..		..	..	50	..	05	..
Vanløse	an	..	12	..	27	..		..	32	..	47	..	..		..	..	52	..	07	..
Vanløse	af	..	..	30	..	..		..	..	50	..	..	..		..	..	..	10	..	..
Nørrebro	an	..	..	36	..	..		..	..	56	..	..	..		..	..	..	16	..	..
Hellerup	af	55	..	..	..	..		15	..	..	..	..	..		35	..	..	..	..	..
Ryparken	..	58	..	..	..	..		18	..	..	..	..	..		38	..	..	..	..	..
Nørrebro	..	02	..	..	..	..		22	..	..	..	..	..		42	..	..	..	..	..
Fuglebakken	..	04	..	..	..	..		24	..	..	..	..	..		44	..	..	..	..	..
Godthåbsvej	..	05	..	..	..	..		25	..	..	..	..	..		45	..	..	..	..	..
Vanløse	an	08	..	..	..	..		28	..	..	..	..	..		48	..	..	..	..	..
Vanløse	af	12	..	..	..	..		32	..	..	..	..	..		52	..	..	..	..	..
Valby	an	18	..	..	..	..		38	..	..	..	..	..		58	..	..	..	..	..
Vanløse	af	11	..	..	..	..		31	..	..	..	..	..		51	..	..	..	..	..
Frederiksberg	an	14	..	..	..	..		34	..	..	..	..	..		54	..	..	..	..	..
Frederiksberg	af	..	04	..	..	..		..	24	..	..	..	..		..	44	..	..	..	..
Vanløse	an	..	08	..	..	..		..	28	..	..	..	..		..	48	..	..	..	..
Vanløse	af	..	12	..	27	..		..	32	..	47	..	..		..	52	..	..	07	..
Jyllingevej	..	..	15	..	..	..		..	35	..	..	..	..		..	55	..	..	..	..
Islev	..	..	17	..	..	..		..	37	..	..	..	..		..	57	..	..	..	..
Husum	..	..	20	..	..	..		..	40	..	..	..	..		..	00	..	..	..	..
Herlev	..	..	22	..	..	..		..	42	..	..	..	..		..	02	..	..	..	..
Skovlunde	..	..	25	..	..	..		..	45	..	..	..	..		..	05	..	..	..	..
Ballerup	an	..	30	..	40	..		..	50	..	..	..	..		..	10	..	..	20	..

ARBEJDSPROGRAM FOR UDBYGNING AF S-BANENS SIKRINGS- OG TELEANLÆG



Tegning: DSP/Sikringstjensten.

x) skøj under stationsnavnet (fx. Sib og Ban) = togfølgestation uden passagerbetjening

Lolland-Falster«. I »Centralværksted København« er der i april kvartal moderniseret én Bf-vogn (27-65 330) – i øvrigt den første moderniserede vogn, der er lakeret i den ny røde »design-farve« (dog med »gammel« skrifttype).

De tre dobbeltvogne, litra Aeh/AByh er omdannet til rene 2. klasse vogne (uden at der dog er foretaget ændringer i vognenes indre); nye litra og numre er: Beh/Byh 27-61/28-61, 185-190. Afh-vognene, der er blevet »arbejdsløse« i nogen grad efter indsættelse af nye An-vogne på bl. a. Kystbanen, »deklaseres« ligeledes til 2. klasse (hvilket allerede ofte er sket ved hjælp af sedler i vinduerne) i den kommende tid – nyt litra: Bfh (de ti vogne vil således ikke blive ombygget med nye endegavle og gummivulster). ~ af
MIL MÅNED 27-61, 341-350.

Ved overgang til vinterkøreplan, den 1. oktober, var der monteret (og afprøvet) radioudstyr i følgende S-togs-materiel (udover de i »Jernbanen«, nr. 4/72 – side 19 nævnte ti vognsæt): MM/FS 7705/7205 – 7708/7208, 7719/7219 – 7723/7223, 7726/7226 – 7734/7234, 7742/7242 – 7758/7258, 7761/7261 – 7770/7270 = 55 vognsæt. Radio-udstyret monteres i motorvognene, hvorimod HKT-udstyret monteres i styrevognene. I Depotværksted Tåstrup er det særlige prøvespor (spor 25) udstyret med apparatur til afprøvning af de mobile HKT-anlæg samt radioanlæggene.



Den midlertidige baneforlægning mod nord i km 15,8-16,3 mellem Glostrup og Tåstrup – af hensyn til bygning af et underføringsanlæg for Vestmotorvejens nordlige gren – kunne sløjfes i juni for fjerntrafiksporenes vedkommende, efter at det østgående spor kunne flyttes tilbage til oprindelig placering, den 1. juni – og det vestgående, den 6. juni.

Ombygningen af Hørning station er nu næsten afsluttet. Den 13. juni kunne et nyt spor 1 tages i brug (gennemgående hovedspor for tog i køreretningen Skanderborg-Århus), samtidig med at spor 2 (det tidligere (spor 1) gennemgående hovedspor) ændredes til midtliggende overhalingsspor for begge køreretninger.

Køgebugtbanens køreledningsanlæg (køreledninger, forstærkningsledninger og fødeledninger) på strækningen København H./Skelbæk-Vallensbæk blev sat under spænding den 24. juli. Kørestrømstjenesten foretog derefter en lang række prøvekørsler med et særligt udrustet 4-vognstog (med TV m.v.) bl. a. for at kontrollere strømaftagernes bevægelser.

På Østerport station blev der, den 16. september, taget et nyt togvejsspor – spor 13 – i brug. Sporet, der benyttes af H-liniens tog fr. o. m. 1. oktober, er beliggende mellem spor 3 og 4 syd for hovedbygningen, fra hvilken der gennem en fodgængertunnel er adgang til en nyanlagt perron.



På Hørning station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1953) taget i brug den 13. juni (og stationens arm-signaler afløstes af daglyssignaler). NB. Sikringstjenesten har meddelt, at de i »Jernbanen« som relæsikringsanlæg (type DSB 1954) omtalte anlæg for Bjerringbro og Tølløse (nr. 7/71), Ulstrup (nr. 1/72), Hovedgård og Vipperød stationer (nr. 4/72) rettelig skal benævnes »type DSB 1953 – med sporskiftebetjening, type DSB 1954«.

Den driftsmæssige ibrugtagning af Køgebugtbanen fandt sted den 4. september kl. 8.00. På dette tidspunkt blev den



Indkørselssignalet for Skelbæk station (anbragt for enden af Dybbølsbro trinbræts perron – og til venstre for sporet); Kør-signal vises for tog mod Valby (normalt) som »Kør igennem« (to grønne lys) – eller for tog mod Bavneshøj som »Kør med begrænset hastighed« (brandgult lys over grønt lys), hvilket her er 60 km/t i overensstemmelse med påskriften på det på signalet anbragte faste mærke (signal nr. 117 – »vejtavlen«); standssignalet i billedets højre side (signal nr. 43 »Kør hurtigere« – her 70 km/t (nu nedtaget) gjaldt således for tog mod Valby. I-signalet er forberedt (den 5. og 6. lanterne) for det fremtidige signal »betinget stop« (= to brandgule lys – se tekstafsnittet).

Foto: Gunnar W. Christensen

nye fjernstyringscentral, FC-København nær, der er indrettet i signalhuskomplekset på København H., taget i brug. (Betjeningspanelet for det lokale sikringsanlæg for København H. nær flyttedes allerede den 17. juni fra »tårnet« til lokalet, hvor FC-København nær er indrettet). Samtidig blev de nye relæsikringsanlæg (type DSB 1969) på Skelbæk (dog den 3. september), Bavneshøj, Åmarken og Vallensbæk stationer taget i brug, ligesom de automatiske linieblokanlæg (type DSB 1969) for strækningen Skelbæk-Vallensbæk hhv. Vallensbæk-Bavneshøj. (De automatiske linieblokanlæg for strækningen Bavneshøj-København H. blev taget i brug den 17. september). I FC-København nær blev der, ligeledes den 4. september, taget en radiostation i brug. Fra radiostationen kan opnås forbindelse til/fra S-tog og arbejdskøretøjer med radioudstyr på Køgebugtbanen (indtil FC's adressemærkningssystem for togenes geografiske placering ud for tognummeret (omtales nærmere her i tidsskriftet i en større artikel om FC-København nær) er sat i drift, må der over radioen normalt kun afgives meldinger, der ikke har sikkerhedsmæssig karakter (og således ikke tilladelse til at passere signaler i stopstilling)).

På Østerport station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1969) for nærtrafiksporene (3, 4 og 13 – se ovenfor) taget i brug den 16.-17. september. Signalopstillingen på

Porcelænsbrænderiet

Gronsvundvej 31 – 4800 Nykøbing F
Tlf. (03) 85 06 29

Udvalg i håndmalede vægspjle og vægdekorationer
Håndmalede fliser til det individuelle flisebord

stationen er af midlertidig karakter, den ændres, når HKT-anlæg installeres om et par år. De ganske specielle SI-signaler med kun to signallanter og uden hastighedsviser, der nu er opstillet (og som er en afvigelse fra »Signalreglement«), forsvinder igen på samme tidspunkt (stationsbloksignaler for ind- hhv. udkørsel vil ikke blive anvendt på HKT-strækninger – se i øvrigt nedenfor). Den 25. september blev strækningen København H.–Østerport underlagt FC-København nær, hvorefter den første fjernstyrede S-banestrækning omfatter: Vallensbæk–København H.–Østerport – med København H. som overgangsstation – og Skelbæk og Østerport som fjernstyrede overgangsstationer – til den fjernstyrede strækning. (Signalplaceringen på strækningen København H./Skelbæk–Vallensbæk fremgår af det medfølgende bilag).

Ændringer i sikringsanlæggene – som følge af ny S-togs køreplan pr. 1. oktober – blev foretaget på stationerne: Hellerup (27/9) og Ballerup (29/9).

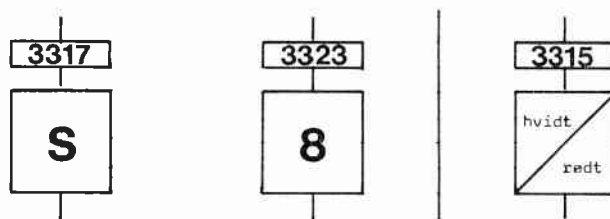
På Ålborg station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1964) taget i brug den 16. oktober – og endvidere et særligt sikringsanlæg for Limfjordsbroen den 17. oktober (nærmere om disse anlæg følger i »Jernbanen«, nr. 7–8/72, der udsendes i december); et nyt sikringsanlæg for Nørresundby station forventes taget i brug i december – fjernstyringen af strækningen Ålborg–Hjørring forsinkes til gengæld af nedskæringen i de offentlige anlægsbudgetter.

S-banens nye sikringstekniske anlæg.

Sikringsanlæg (type DSB 1969) er beregnet til anvendelse på S-banerne. Anlæggene er indrettet til at virke sammen med et system for hastighedskontrol og togstopovervågning – HKT-anlæg (se nedenfor), der overfører hastigheds- og stopinformationer fra sikringsanlægget direkte til toget. Anlæggene, der kan tilsluttes automatiske linieblokanlæg (type DSB 1969) (se nedenfor) og er indrettet for fjernstyring, er opbygget af standardelementer, grupper, der indeholder relæer m.v. Grupperne svarer dels til sporanlæggets elementer (sporskifter, sporkrydsninger og sporstykker), dels til de for rangeringen og togbevægelserne nødvendige signaler og HKT-informationsgivere.

Automatiske linieblokanlæg (type DSB 1969) er udviklet med særligt henblik på de tættest trafikerede dele af S-banenettet, hvor man må regne med en effektiv togfølge på ca. to minutter, hvad der medfører inddeling i meget korte blokafsnit, især ved stationer og holdsteder. Længden af et blokafsnit kan være fra ca. 85 til ca. 1200 m. Linieblokanlægstypen, der kan tilsluttes ovennævnte type sikringsanlæg og kan virke sammen med fjernstyringsanlæg og HKT, er opbygget af standardelementer, grupper, der indeholder relæer m.m. Udstyret for de automatiske linieblokanlæg er anbragt dels i de til togføgestationerne hørende relæhuse, dels i relæhuse ved strækningens holdsteder. De for linieblokanlæggets drift nødvendige sikkerhedsinformationer mellem udstyr i naborelæhuse sendes gennem strækningsskabet ved hjælp af et tonefrekvensinformationssystem.

Sporet mellem to nabotogføgestationer er delt op i en række sporisolationer, hvoraf hver udgør et **HKT-blokafsnit**, og anlæggene er indrettet således, at togene kan fremføres udelukkende på grundlag af de modtagne HKT-informationer. 80 m før grænsen mellem to på hinanden følgende HKT-blokafsnit er opstillet et standsningsmærke (se tegning), hvor tog, der får HKT-information stop, senest skal være bragt til standsning. Standsningsmærket må kun passeres efter særlig tilladelse. Kører toget for langt, vil



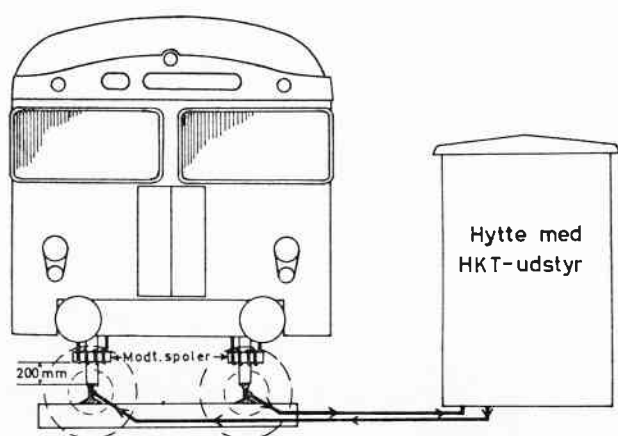
»Standsningsmærker«: Signal nr. 114 a (»S-« og »8-tavle«) i udformning som anvendt på »HKT-strækninger« – og det nye signal nr. 114 b (hvid/rød tavle); nummeret foroven angiver nummeret på det »HKT-blokafsnit«, der er beliggende foran standsningsmærket. Signal nr. 114 b, der anvendes på fri bane foran et »HKT-blokafsnit«, der ikke er dækket af et »ydre signal«, angiver hvor toget senest skal være bragt til standsning, efter at »førrumssignalet« har indikeret »stop«. Signal nr. 114 a (»S-«) anbringes foran I-, U- og AM-signaler (»ydre signaler«) – eller (gælder også »8-tavle«) på trinbrætter, hvor et ekspeditions-mæssigt standsningssted falder sammen med standsningsstedet foran et »HKT-blokafsnit«, der ikke er dækket af et »ydre signal«. (Indtil HKT-anlæg tages i brug, har signal nr. 114 b ingen betydning for tog). Tegning: DSB/Tfkt.

der ske en nødbremsning. Anlæggene kunne således principielt være udført helt uden signaler, men af hensyn til kørslen med godstog og andre tog uden virksomt HKT-anlæg er anlæggene indrettet således, at kørslen også kan ske for »ydre signaler«, og foruden stationernes ind- og udkørselssignaler finder der enkelte mellembloksignaler. Ved kørsel på »ydre« signaler indgår oftest flere sporisolationer (HKT-blokafsnit) i blokafsnittet mellem to på hinanden følgende hovedsignaler. En linieblokstrækningens kapacitet er således mindre ved kørsel på »ydre signaler« end ved kørsel i HKT-blokafstand.

Stationernes ud- og indkørselssignaler viser normalt »stop«, medens mellembloksignalerne normalt er slukkede. (Stationsbloksignaler for ind- og udkørsel anvendes ikke). Ved kørsel på HKT-informationer (»HKT-tog«) vises signal »betinget stop« (= to brandgule lys skråt over hinanden (mod venstre) = **stop for alle tog uden virksomt HKT**), som skifter til »stop«, når sporisolationen umiddelbart efter signalet besættes. Et mellembloksignal forbliver på »stop«, indtil toget har forladt det efter signalet følgende HKT-blokafsnit, hvorefter signalet atter viser »betinget stop«, indtil toget har passeret det efterfølgende »ydre signal«. Når der er foretaget betjeningshandling fra FC for kørsel på »ydre signaler« (Y-tog«), omstilles anlægget således, at udkørsels- og mellembloksignaler viser »kør« henholdsvis »kør igennem«, efterhånden som betingelserne herfor bliver til stede. Signalerne skifter til »stop« som ved kørsel med HKT-tog. Efter et Y-tog omstilles anlægget automatisk således, at et Y-tog kan efterfølges af et HKT-tog i HKT-blokafstand. Signal »stop og ryk frem« kan ikke vises.

Hvor de trafikale forhold taler herfor, vil de automatiske linieblokanlæg være indrettet til kørsel for signal ad venstre spor. Denne kørsel foregår altid for »ydre signaler«.

HKT-anlæg består af **faste** HKT-anlæg, der indgår som en del af S-banestrækningernes sikrings- og automatiske linieblokanlæg (som nævnt ovenfor) og **mobile** HKT-anlæg, der indbygges i hvert 2-vognstog fra og med 6. levering (de nye »røde« S-tog).

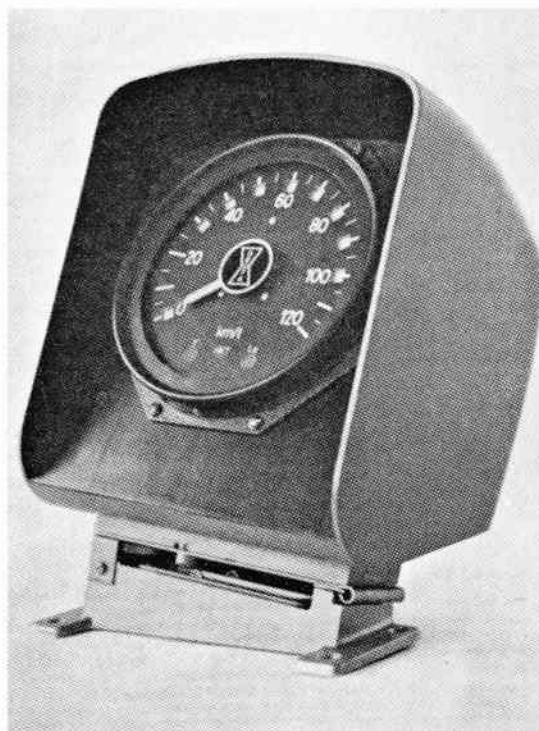


HKT-strømmen føres fra hytte eller lign. til sporet. De på tegningen angivne cirkler ved hjulene forestiller magnet-felter, som påvirker modtagerspolerne. Tegning: DSI.

De faste HKT-anlæg, der kun etableres for kørsel ad højre strækningsspor, tjener til at overføre informationer fra de nævnte stations- og strækningssikringsanlæg til toget. Informationerne tilføres sporet eller et kabel – en såkaldt linieleder – nedlagt i dette. (Af hensyn til de mere komplicerede sporforhold på stationerne benyttes der her altid linieledere til overføring af HKT-informationerne, medens man på fri bane (automatiske linieblok-anlæg) benytter selve sporet som leder). De nævnte informationer (vekselstrømme med forskellige frekvenser – sendt i retning mod togets køreretning) påvirker det mobile HKT-anlæg gennem to modtagerspoler anbragt foran S-togets forreste hjulpar. Påvirkningerne omsættes igen til informationer, der vises på et førerrumssignal (det »indre signal« = hastighedsviser med tableauer) og til relæfunktioner, der styrer bremseventiler, kørestrømsudkobling og dørfri-givning m.v. Anlæggene giver mulighed for udsendelse af følgende HKT-informationer:

HKT-information	Kontrol-hastighed km/t	HKT-information	Kontrol-hastighed km/t
100	105	Stop, dør-frigivning højre side	30
90	95		
70	75	Stop, dør-frigivning venstre side	30
60	65		
50	55	Y	115
40	45	La 30	35
30	35	La 50	55
Stop, vandret	30	La 70	75
Stop, fæld	30		

Hvis kontrolhastigheden svarende til den modtagne HKT-information overskrides, eller hvis føreren ikke nedbremsede tog korrekt ved et informationsskift til lavere hastighed eller til stop, bevirker HKT-anlægget, at toget bremses automatisk. Hastigheder under 30 km/t kontrolleres ikke; i dette lave hastighedsområde er kontrollen udelukkende overladt til føreren. Modtages ingen HKT-information, sker der automatisk nødbremsning til en hastighed mindre end 5 km/t. Efter standsning kan toget fortsætte med stærkt nedsat hastighed (indtil 25 km/t). Y-information (kørsel for »ydre signaler«) gives, hvis toget skal fortsætte ind i et



Hastighedsviser (»førerrumssignalet«) med lystableauer, der angiver dels den af HKT-informationer angivne hastighed, dels Y-kørsel eller La-kørsel (se tekstafsnittet). Foto: DSI.

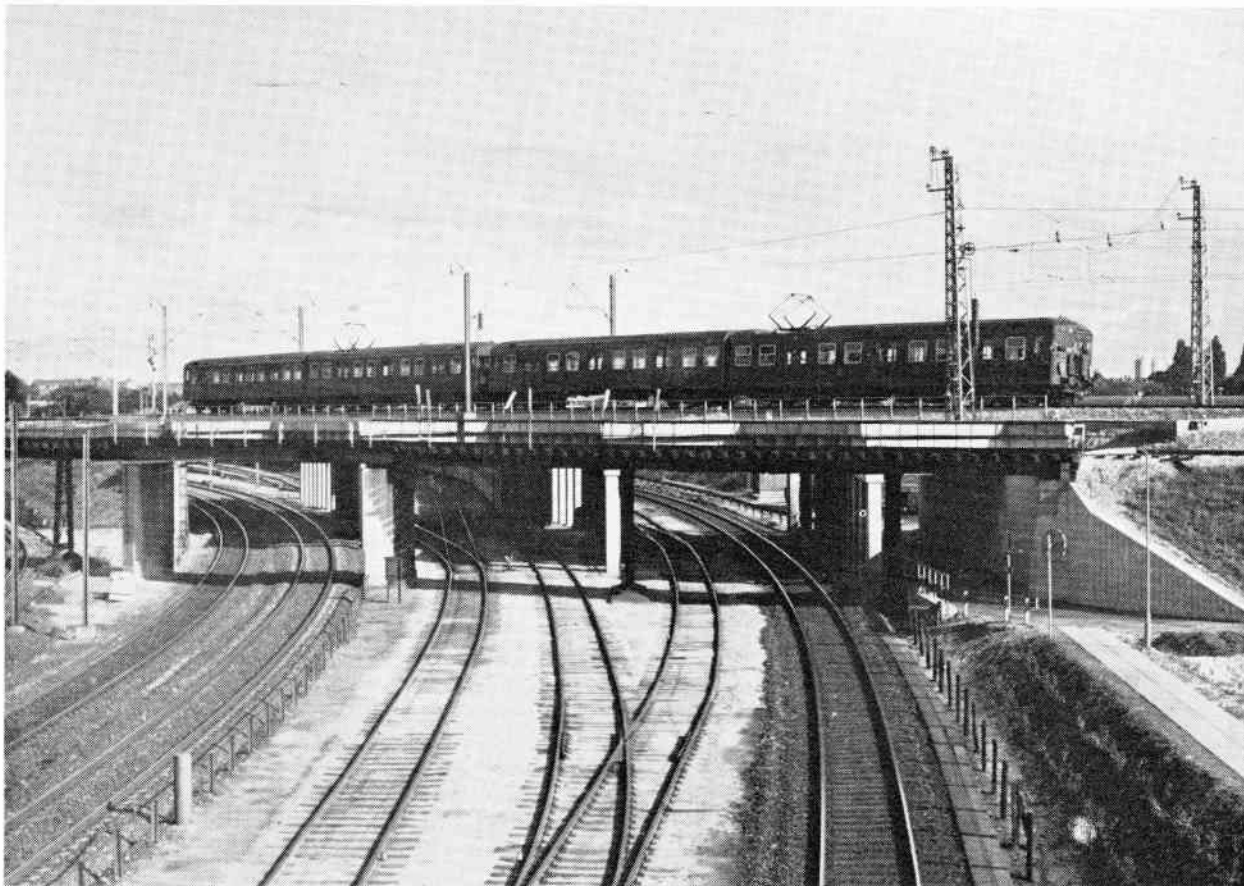
sporområde, der ikke er forsynet med HKT-anlæg. Informationen magasineres i toget og bevirker, at HKT-anlægget omkobles, så toget kan fortsætte med normal hastighed, selv om der ikke modtages nogen HKT-information. Y-informationen slettes, så snart toget atter modtager en HKT-information. En magasineret Y-information annulleres endvidere, når toget hensættes, eller der skiftes førerrum.

Ved hastighedsnedsættelser foretager Sikringstjenesten den nødvendige omkobling i HKT-anlægget. De i skemaet anførte La-informationer kommer til anvendelse i forbindelse hermed (La = langsomkørsel = midlertidig hastighedsnedsættelse).

De første HKT-anlæg forventes ibrugtaget i september 1974, jvf. »Arbejdsprogram for udbygning af S-banens sikrings- og teleanlæg«, der medfølger som bilag (HKT-forsøgskørsel er påbegyndt på strækningen Vanløse-Ballerup nu i eftersommeren). De i arbejdsprogrammet anførte ibrugtagningstidspunkter for HKT-, nye sikrings- og linieblokanlæg var de i foråret 1972 gældende – regeringens spareprogram for offentlige anlægsarbejder vil forrykke tidspunkterne ét å to år, bl. a. forventes Hareskovbanens overgang til elektrisk drift først at finde sted i 1977.



Den 1. oktober blev DSB-nettet 14,8 km længere – og otte trinbrætter rigere i ekspeditions-mæssig henseende; i sikkerhedsmæssig henseende tilkom fire nye fjernstyrede togfølgestationer: Skelbæk, Bavnehøj, Åmarken og Vallensbæk. (I oversigten over Køgebugtbanens stationer i »Jernbanen«, nr. 8/71 – side 17, rettes kilometerafstanden fra



4-vognstog på Køgebugtbanen (netop passeret I-sig­nalet for Bavnehøj station) på overføringen over den yderste del af København H. (Belvedere-området); sporene derunder er fra højre mod venstre: 1. og 2. hovedspor (fjern – adskilt af tre spor hørende til personvognsristen) samt 3. og (kan lige skimtes) 4. hovedspor (nær); foran det nye broanlæg ses den gamle bro for sporet mellem København Gb. og Kvægtorvet/Carlsberg (sammenlign billedet med luftfotografiet i »Jernba­nen«, nr. 6/71 – side 5).
Foto: Gunnar W. Christensen.

København H. ud for følgende . . . til: Skelbæk 1,3 – Bavnehøj 2,4 – Ellebjerg 4,9 og Avedøre 9,6).

Den 1. september nedlagdes Funder sidespor (for vogn­ladningsvise forsendelser), og Funder fungerer herefter kun som fjernstyret krydsnings-/overhalingsstation.

Den 1. oktober nedlagdes Bråby trinbræt – og samme dato overtog DSB stykgodsbetjeningen af Amager (med lastbiler); indleveringsstedet Amagerbro nedlagdes, og der oprettedes en ny Au-station Kastrup, hørende under Kø­benhavns Godsbanegård. Med gyldighed fra den 1. okto­ber er grænseovergangen Tønder/Süderlügum lukket for ekspedition af stykgods.

Frihavnsbanen (Østerport–Lersøen) er lukket for trafik i perioden 1. oktober til ca. 15. marts på grund af spor­omlægningsarbejder ved Svanemøllen og Lersøen (forlæg­ning til nyt underføriansanlæg for Lyngbyvej); godstrafik­ken ledes over København H. i denne periode, medens tomme MO-vogne (materieludveksling til Frederikssund- og Hareskovbanen) ekspederes: Helgoland–Østerport–**Charlottenlund**–Hellerup og videre – og v.v.

For at begrænse brugen af slutsignalplanker i ikke-per­sonførende tog (med udenlandsk godsvogn uden slutsignal­holdere **på vognsiden** som sidste vogn) gøres der for tiden forsøg med almindelige slutsignallygter, der er udstyret

med en bøjle, således at lygterne tillige kan anbringes i de internationale slutsignalholdere **på vogn­gavlen** (således anbragt vil lygterne ikke kunne vise hvidt lys fremad).

Fr. o. m. overgang til sommerkøreplan (28. maj 1972) fremføres MA-lyntog visse dage som **ni-vognstog**, idet en ekstra BM-vogn medgives »Kongeåen« (togene 11/92) på søn- og helligdage og »Sydvest-jyden« (tog 63) på fredage til Struer og (tog 38) på lørdage fra Struer.

Ældre S-togsmateriel anvendes stadig i visse løb – fr. o. m. 1. oktober – på linie B, C, H og Bx (på søndage dog kun på linie B) – og udelukkende på linie F (Schar­fenberg-forsøgskørslerne er ophørt på denne linie) – der­udover anvendes udelukkende nyt materiel. AS-vognene anvendes stadig på linie E – »Komfort uden gul stribe«, idet 1. klasse betegnelsen og den gule stribe overmales på vognene i løbet af den 30. september; litra'et ændredes samtidig til FS.

Den 1. oktober sammenlagdes Administrationsafdelingen og Trafikafdelingen under navn af Driftsafdelingen.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

Foreningsnyt

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 22. november kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10, underetagen (store sal), 1153 København K.

Foredrag af kontorchef A. M. Rasmussen, køreplanskontoret, DSB: Nyt køreplansprojekt – »K-74«. Timedrift i landsdels- og regionaltrafikken.

Søndag den 10. december 1972: Juleudflugt.

Traditionen tro har Udflugtsafdelingen arrangeret en juleudflugt med damptog, i år på Nordbanen og Gribskovbanen (GDS).

For at skabe afveksling har vi »lejet« Helsingør Veteran-jernbanes damplokomotiv, ØSJS nr. 7, samt det nødvendige antal personvogne. Beskrivelse af lokomotiv og vogne – se andetsteds i tidsskriftet.

Planen for udflugten ser således ud:

København H.	afg.	8.10
Hillerød	afg.	9.50
Gilleleje	ank.	12.35
Frokostpause		
Gilleleje	afg.	15.20
Hillerød	ank.	16.05
Hillerød (Linie E)	afg.	16.18
København H.	ank.	16.57

Mellem Hillerød og Gilleleje fremføres toget som arbejdstog med fotostop. Særtogsanmeldelse vil blive udleveret.

Pris for deltagelse er:

København H.–Gilleleje og retur ..	kr. 53,00
Hillerød–Gilleleje og retur	kr. 38,00

Fripas og kort er ikke gyldige til udflugtstoget.

Tilmeldelse sker ved **senest fredag den 1. december 1972** at indbetale nævnte beløb på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Kørsholm**. Kvitteringskuponen medbringes og ombyttes i toget med billet.

Vi er i så god tid med annonceringen af denne udflugt, at vi med rimelighed kan fastsætte en ekstra afgift på kr. 5,00 for tilmelding efter den 1. december eller for køb af billet i toget.

Frokosten indtages på »Gilleleje Missionshotel«. Ønskes bordplads reserveret til JULEFROKOST à kr. 25,00 (excl. drikkevarer og kaffe) mærkes giroalonen til modtageren med et »M« på bagsiden.



Tilmeld Dem allerede nu – med Deres familie – til denne hyggelige udflugt og oplev endnu en gang lyden af dampslagenes og lokomotivfløjtes ekko i skoven. Undervejs vil der blive solgt amerikansk lotteri, der vil blive trukket ved frokosten, og Salgsafdelingen har lovet forskellige andre små overraskelser.

P.O.R.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland

Tirsdag den 24. oktober kl. 19.30, Fredericiagade 25, Kolding: Medlemsmøde hos Kolding Lokomotiv Klub. Dette

møde henvender sig især til sydjyske medlemmer, der således kan nøjes med kortere rejsedistance end til Odense.

Af programmet kan nævnes: Forevisning af lysbilleder (tag egne med) og udveksling af rejseoplevelser og -erfaringer m.m. i forbindelse med jernbaneinteressen.

Tirsdag den 21. november kl. 19.30 i Industripalæet, Albanitorv, Odense. Hr. S. Thostrup Christensen har lovet at komme og causere om et spændende emne: Jernbanesabotage i Danmark under Anden Verdenskrig.

Alle jernbaneinteresserede er velkomne!

N. Chr. Lind.



Vi har bedt overtrafikassistent Ove Scheel, medlem af såvel DJK og Helsingør Jernbaneklub fortælle om det materiel, der anvendes på udflugten den 10. december:



ØSJS nr. 7 med indvielsestoget på Helsingør Veteran-jernbane, 27. juni 1971. Foto: Svend Jørgensen.

ØSJS nr. 7: Bygget 1911 i Tyskland (Henschel & Sohn, Kassel) til Kolding Sydbaner (Kolding–Vamdrup og Kolding–Hejlsminde), hvor lokomotivet blandt andet her fremførte de store udflugtstog til Skamlingsbankens trinbræt og store badetog til Hejlsminde.

Kom i 1950 til Østjællandske Jernbaneselskab, og her har Helsingør Veteran-jernbane købt det i 1970 og selv foretaget hovedrevision af det.

Der er tale om et tenderlokomotiv (1-C-O) på 40 t og forsynet med overheder. Max. hastighed: 75 km/t.

OHJ Cc 216: Klubbens senest restaurerede vogn – bygget hos Scandia i Randers til Odsherreds Jernbane's åbning i 1899.

Blev moderniseret i 1948 med skinnebussæder. Købt som vrag af OHJ for ca. to år siden og benyttes nu som kioskvogn. Ved udtagning af sæderne kan vognen ændres til dansevogn.

HHGB C 8: Denne vogn var færdigrestaureret i efter-sommeren i 1971. Den er oprindeligt bygget i 1907 til KSB som C 40 – samme år som HHGB C 8 blev bygget. På grund af vor nære tilknytning til HHGB er den omlitret som HHGB C 8. I tagrytteren findes en række petroleumslamper, hvoraf den ene er original.

DSB Cf 10135: Den største af vognene, der er med i toget. Den er bygget til DSB i 1921 og har de sidste år været anvendt som togførervogn i godstog. Vognen var ved overtagelsen fra DSB meget molesteret – og manglede

blandt andet de fleste sæder, bagagenet, skillerum m.m. Alt dette er igen bygget op samt skaffet til veje fra den lignende vogn Cf 10133. Vognens indvendige farve er de originale fra 1921.

OKMJ C 9: Bygget i 1911 til Odense-Kerteminde-Mar-tofte Jernbane. Denne trævogn blev færdigrestaureret i slutningen af 1968 og med sine træsæder er den et godt eksempel på godt træhåndværk.

SALGS  **afdelingen**



Julekortet 1972

Snart melder tiden sig, hvor »den første sne falder«, og hvor man skal begynde at planlægge den kommende jul. Også i år skal der sendes julehilsener, og til dette brug har vi atter i år ladet fremstille et julekort med et rigtigt jernbanemotiv. (Kan leveres fra 15. november).

Julekortet 1972 viser E 994 med persontog til Næstved mellem Roskilde og Gadstrup. Billedet er fotograferet af E. Hellesen den 12. januar 1963. Prisen for julekortet som de foregående år 75 øre pr. stk.

Vi har stadig et lille oplag af »Julekortet 1967« (damploko C 712 med godstog ved Aunsøgård, 1962) og af »Julekortet 1968« (GDS damploko nr. 10 på Kagerup station 1940). Disse kort koster 50 øre pr. stk. Endvidere har vi et restoplag af »Julekortet 1969/2« (HAJ nr. 3 med tog på Hammelbanegården i Århus i 1907) og af »Julekortet 1971« (KRB nr. 1 og KRB nr. 2 under snerydning ved Stakhavegård i 1929). Disse kort koster 75 øre pr. stk.

Ved køb af 10 stk. »Jul 1972«, 5 stk. »Jul 1971«, 5 stk. »Jul 1969/2« og 5 stk. »Jul 1968« nedsættes prisen til: Kr. 15,00.

Kortene kan bestilles ved indsættelse af beløbet svarende til det bestilte antal kort + 0,90 kr. pr. forsendelse på **postgirokonto 17 91 76**, adresseret til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzausgade 9, 4. tv, 2200 København N.** (På bagsiden af talonen til modtageren anføres bestillingen).

Jernbanekalenderen 1973

En ny kalender – specielt beregnet for jernbaneinteresserede – vil i november måned se dagens lys. Det er Herluf Andersens forlag, der har taget initiativet til at udgive

Jernbanekalenderen 1973, der bliver redigeret af Jan Koed, Jens Koefoed og Erik Sevaldsen.

Jernbanekalenderen vil komme til at indeholde 24 sider med billeder i såvel farve som sort/hvid og tekst om Danmarks jernbaner før og nu. (Se i øvrigt annoncen for kalenderen andetsteds i tidsskriftet).

Salgsafdelingen kan tilbyde kalenderen til foreningens medlemmer til en pris af kr. 27,75 + 1,00 til forsendelse, og bestilling kan foretages ved indbetaling af beløbet på ovennævnte girokonto.

Tilbudsliste nr. 11

Omkring den 20. oktober udsendes tilbudsliste nr. 11 fra Salgsafdelingen. Denne gang indeholder listen atter flere nye, interessante tilbud. Tilbudslisten kan fås ved at indsende 1,20 kr. i frimærker til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzausgade 9, 4. tv, 2200 København N.**

Danmarks Jernbaner i 125 år

Måske har De allerede bogen, men det kunne også være, at De endnu ikke har købt dette storværk, som Herluf Andersens forlag har udgivet i samarbejde med Dansk Jernbane-Klub.

Danmarks Jernbaner i 125 år indeholder en historisk oversigt på 20 sider, 190 sort-hvide billeder, 48 helsides farveplancher med 80 billeder, 7 helsides kort, 2 helsides trafikudviklingsdiagrammer og forord af generaldirektør Povl Hjelt. I alt 200 sider i format 32×24 cm. Indbundet i røbrunt hellærred med smukt præg på ryg og forside – beskyttet af kacheret smudsomslag i fire farver.

Prisen for bogen, der kan købes gennem Salgsafdelingen, er kr. 155,- (inkl. moms og porto). (fortsættes)

JERNBANEKALENDEREN 1973 – UDKOMMER I NOVEMBER

24 sider billeder og tekst om Danmarks jernbaner nu og før.

Under redaktion af Jan Koefoed og Erik Sevaldsen. Udarbejdet i samarbejde med D S B.

Jernbanekalenderen 1973 bringer 12 store farveoptagelser af interessante nyheder og nutidssituationer fra Danmarks jernbaner. Disse motiver knytter sig til hver sit emne, hvis historie fortælles i tekst og udvalgte billeder. Det er interessante, ofte kuriøse og morsomme historier, som på denne måde fremdrages i et spændende »før og nu« perspektiv.

Dette »før og nu« perspektiv fremtræder i kalenderens form, men rummer bogens idé.

Hvert kalenderblad kan let afrides uden at beskadiges, puttes i en gennemsigtig plasticlomme, der vedlægges, og indsættes i et ringbind.

År efter år vil Jernbanekalenderen bringe nye optagelser, og fortælle historien bag dem. Nye og tilsluttede emner og begivenheder vil veksle, og efterhånden vil man eje en enestående bog om Danmarks jernbaner før og nu.

Man vil kunne bevare bladernes tidsfølge, men man vil også kunne gruppere dem efter de emner, hvortil de slutter sig, og således skabe en vis oversigt og systematik.

Kalenderen vil i de følgende årgange blive suppleret med en emneoversigt og aktuelle kort.

Jernbanekalenderen 1973 fås hos alle boghandlere og kan af medlemmer af DJK bestilles gennem salgsafdelingen.

Pris: 27,75.

**Herluf Andersens Forlag
Kærparken 6 · 2800 Lyngby**

Benyt chancen til at købe Danmarks Jernbaner i 125 år nu! Køber De bogen gennem Dansk Jernbane-Klub's Salgsafdeling inden 24. december 1972 (Juleaften!) deltager De automatisk i lodtrækningen om ti stk. af Jernbanekalenderen 1973. Vinderne vil få kalenderen frit tilsendt.

Tillæg 1972 til DSB driftsmateriel, bind 1, 1970

Tillæg 1972 er nu udkommet, og de medlemmer, der købte DSB driftsmateriel, bind 1 gennem Salgsafdelingen, kan mod at indsende kr. 1,20 i frimærker til Salgsafdelingen (se ovenfor) få tillægget tilsendt.

OCMP

DJK's bogserie

Af de hidtil udsendte bøger kan følgende leveres, så længe lager haves:

6. Nakskov-Rødby Jernbane	kr. 12,00
9. Vejle-Give Jernbane	kr. 12,00
11. Nakskov-Kragenæs Jernbane	kr. 12,00
13. Vodskov-Østervrå Banen	kr. 14,00
17. Lyngby-Vedbæk Jernbane	kr. 25,00
20. Køge-Ringsted Jernbane	kr. 32,00
21. Hørve-Vørslev Jernbane (2. udgave)	kr. 20,00
22. Danske Jernbaners Motormateriel	kr. 20,00
23. Hjørring-Hørby Banen	kr. 20,00
24. Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969	kr. 20,00
25. Horsens-Juelsminde Jernbane	kr. 25,00
27. Gribskovbanen 1880-1924	kr. 48,00
28. Haderslev Amts Jernbaner I:	
Dr. Mauves bane	kr. 40,00
29. Haderslev Amts Jernbaner II:	
Becherer bygger videre	kr. 40,00
30. Altona-Kiel Jernbane	kr. 19,00
31. Horsens-Tørring Banen forventes udgivet ultimo 1972	
32. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane	
1897-1947	kr. 48,00

33. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane
1947-1972 kr. 20,00
34. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane,
Rullende materiel, sporplaner m.m.
Forventes udgivet i november 1972 kr. 20,00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (80 øre pr. bog - dog kr. 2,00 for nr. 17, 20, 27-29 og 32. Ved samtidig bestilling af flere bøger er portoen dog højest 4,50 kr.) på postgirokonto 6 73 94, adresseret til P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

Kystbanen 1897-1972

Fra udgiveren er atter stillet et mindre antal eksemplarer til rådighed og DJK-medlemmer kan atter køben bogen ved at indbetale kr. 50,00 + 4,50 kr. i porto på postgirokonto 6 73 94, adresseret til P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

P.T.

Museumsbanen

MARIBO-BANDHOLM

Når disse linier læses er sommersæsonen i Maribo forbi, og hermed den hidtil bedste sæson, vi nogensinde har haft. Det har været en sæson med stærkt stigende trafik, med gode resultater ved restaureringsarbejderne og sidst men ikke mindst med en meget stor interesse for arbejdet i Maribo. Arbejdet fortsætter for uforandret kraft efteråret igennem, og der refterer i skrivende stund endnu en del særtogskørsel, således at der stadigvæk er fuldt at se til i Maribo.



Særtog 3434 kort før afgang fra Nakskov.

Foto: Jørgen Jensen.

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

FOTO A/S

VE 89 20

Stort udvalg i kameraer, film og
fototeknisk udstyr.

På det trafikmæssige område har årets begivenhed været udvidelsen af lørdagskørslen, der kom til at omfatte yderligere et togpar, samt at denne kørsel nu finder sted i hele august måned. Trafiktallene har været således, at det nu tydeligt kan ses, at denne udvidelse har været rigtig, og driftsudvalget regner da også med en omtrent uforandret køreplan i 1973.

Som sædvanlig har der været kørt en lang række særtog med forskellige firmaudflugter. Den største begivenhed indenfor særtogssiden må nok siges at være et tog, der kørtes den 9. september til Nakskov og tilbage. Her var passagererne i gammeldags dragter, og man havde orkester og dans i vores nye udflugtsvogn; denne tur var en stor oplevelse for os, som fik lov at være med. Om årets begivenheder kan det i øvrigt nævnes, at vor passager nr.

100.000 indfandt sig søndag den 23. juli, hvilket blev fejret med en gave til den heldige, samt is til alle de øvrige rejsende i toget.

Der har hver week-end været et så stort personale i Maribo, at det har været muligt at have et eller flere arbejdshold i gang samtidig med, at der skulle være personale i det kørende museumstog. Endvidere har en række medlemmer anvendt deres sommerferie i Maribo, og det er lykkedes at få udført et stort og dygtigt stykke arbejde på materiellet. (Nærmere herom i driftsberetningen, der bringes i et af de næste numre af tidsskriftet. – Red.).

Der er dog stadig meget arbejde som må udføres i Maribo, og driftsudvalget har derfor måttet udarbejde en arbejdsplan, der tager hensyn til at få de vigtigste opgaver udført i efteråret. Blandt andet er det nu absolut nødvendigt at få repareret vor post- og rejsegodsvogn HHGB D 1, idet vi nu ikke længere kan klare os med kun en brugbar pakvogn, NPMB E 41.

Der er altså rigeligt at bestille, og skulle nogen af læserne have »fået blod på tanden« og kunne tænke sig at være med, så er der altså nu en chance for at melde sig til nogle interessante week-ends, hvor der også er tid til at snakke jernbane ind imellem. Det kan i denne forbindelse nævnes, at vi har indkvarteringsmuligheder i vore værelser i remisen, men det kan De høre meget mere om ved at ringe til driftsudvalgets sekretær, G. Fox Maule, Peder Hjortsvej 3, st. th, 2500 Valby, tlf. (01) 46 30 35 ell. (01) 26 12 95, der kan fortælle mere om arbejdet i Maribo, og hvornår der er folk dernede.

På gensyn i Maribo!

G. Fox Maule

Boganmeldelse

P. Thomassen: Kystbanen 1897–1972

312 sider – Rigt illustreret – Kr. 59,50

Historisk-topografisk Selskab for Søllerød Kommune, 1972

Den 2. august i år kunne Kystbanen fejre 75 års jubilæum. Nogen officiel markering fik jubilæet ikke, men forfatteren P. Thomassen har benyttet lejligheden til at fejre banen på sin egen måde. Han, der er kendt som en kyndig og flittig skribent på det jernbanehistoriske område, valgte at markere jubilæet ved på dagen at udsende en stor og smuk bog om den jubilerende banes tilblivelse og historie igennem de 75 år.

Med ganske særlig forventning åbner man bogen. Ganske bortset fra, hvad der rent jernbanemæssigt kan siges af interesse om Kystbanen, er det en kendsgerning, at netop denne bane i en lang årrække har indtaget en særlig plads blandt de jernbaner, der udgår fra København. Den var jo lige fra åbningen i 1897 og i mange år derefter jernbanen, som hurtigt og bekvemt førte byens indbyggere ud i Nordsjællands fri natur, hvad enten rejsen gjaldt et ferieophold eller blot en skovtur. En bog om Kystbanen må derfor nødvendigvis rumme en god portion lokalhistorie, og det er ganske naturligt, at bogen om Kystbanen har fået Historisk-topografisk Selskab for Søllerød Kommune som udgiver.

Man kan forestille sig, at forfatteren må have haft sit besvær med at ordne den overvældende og mangeartede stofmængde, der er samlet i bogen. Men det hele er faldet smukt til leje efter en fast og klar disposition, der gør det let at orientere sig. I bogens første tre afsnit fortælles om

banens forhistorie, dens anlæg og om indvielsen den 2. august 1897. Under forhistorien er rejsemulighederne mellem København og Helsingør berørt, herunder Øresunds-bådene, som i sidste tredjedel af forrige århundrede var det vigtigste befordringsmiddel for rejsende til kyststederne. Og der gives en god oversigt over de mange private forslag til anlæg af en jernbane i Nordsjælland. Jernbanespørgsmålet her var meget kompliceret og medførte endeløse diskussioner om, hvem der skulle drive banen, hvorfra den skulle udgå, hvorledes dens linieføring skulle være o.s.v.

Alt dette blev naturligvis også drøftet på Rigsdagen under langvarige og ganske humørforladte forhandlinger. Det ligger udenfor bogens rammer at behandle dette stof, men naturligvis kan der i forhandlingerne findes et og andet af interesse. F. eks. om argumenterne for og imod banens anlæg. Mod banens anlæg talte de efter datidens målestok meget betydelige udgifter, der måtte påregnes samt den omstændighed, at der jo allerede fandtes én jernbane mellem København og Helsingør – foruden en udmærket dampskibsforbindelse! For banens anlæg talte mange ting – det lokale behov, forventningen om at en bane langs kysten ville »drage den norsk-svenske trafik over vort land« til kontinentet, forvisningen om at banen ville opfylde et socialt formål, idet en halv million mennesker, der levede under ringe hygiejniske forhold i København, når banen kom, ville få mulighed for at komme ud til skov og strand og meget andet.

Kapitlet om banens stationer og deres opland, bogens største afsnit på 160 sider, er et interessant og meget fængslende afsnit. Vi får her en masse at vide af lokalhistorisk og trafikhistorisk interesse. Naturligvis er det

**Jeg ordner
bagagen,
rejsevalutaen
ordner**



**ARBEJDERNES
LANDSBANK**



individuelt, hvad den enkelte læser vil interessere sig for, men der er ingen tvivl om, at dette afsnit vil gøre bogen eftertragtet langt ud over de jernbaneinteresseredes mere begrænsede kreds. Til gengæld vil bogens afsluttende afsnit om blandt andet det rullende materiel, takster og billetter, stationernes trafiktal og meget andet være gefundenes fressen for jernbaneentusiaster. I afsnittet om Kystbanen gennem 75 år får læserne lejlighed til at kikke lidt bag kulisserne og vil formentlig fornemme, at det nok ikke er så let endda at drive en jernbane. Til slut i bogen bringes et nyttigt emne- og navneregister og fyldige litteraturhenvisninger.

Bogen er rigt illustreret med et væld af gode billeder. De gør det til en fornøjelse blot at blade den igennem. De gamle, smukke stationsbygninger er vist. Man glæder sig over billedet side 202 af stationsbygningen i Helsingør, der for nylig er blevet skamferet – af en gangbro, ført ud fra et vindue i østre tårn! Enkelte af billederne kunne nok have været lidt skarpere, f. eks. billedet på side 91, hvor de ventende passagerers klædedragter ikke rigtig ses. En meget stor del af illustrationerne er gengivelser af forfatterens egne fotografier eller billeder fra hans eget arkiv og blandt disse er mange, som stammer fra fortrinlige gamle postkort.

Bogen om Kystbanen er bogen om den populære jernbane langs Øresundskysten og om livet ved banen og dens stationer gennem de 75 år, der har ændret så meget ved den hele egn. Bogen er ypperlig: oplysende, fængslende og godt fortalt. Der er ingen tvivl om, at den vil blive læst og eftertragtet. Med bogen om Kystbanen har P. Thomasen fejret banens jubilæum. En bedre måde at fejre det på kan ikke tænkes.

Torben Topsøe-Jensen

Mobilia no. 205, august 1972

Det vil sikkert undre mange, hvad et månedsblad for møbelkunst og indendørs design har med jernbaner at gøre. Men i stedet for lækkert bohav og skønne møbeltextiler er bladets forside prydet af en lokomotivtegning med veritabelt skorstensbånd. Det drejer sig om det fornemme MOBILIA (International monthly magazine for interior design, issued in Danish, English, German and French. Udgiver: Mobilia productions, 3070 Snekkersten).

Bladet har benyttet DSBs 125 års jubilæum til at udsende et jernbanenummer, ikke blot med DSBs ny design på godt og . . . endnu bedre, men også med nogle særdeles læseværdige artikler om både gammel og ny jernbane. Der er pragtfulde fotos fra det ældste wild-west til det nyeste Randers. Henrik V. Ringsted, velkendt af enhver jernbaneinteresseret for sine altid læseværdige artikler og bøger, har begået en virkelig fornøjelig artikel om sine rejser – med eller uden køreplan – på alverdens baner, og som bilag medfølger en to meter lang vejleder for togrejsende (genoptryk af en ældgammel engelsk »Hvad man ser fra Toget«). Blandt de øvrige artikler, der alle er firesprogede, må især nævnes generaldirektør Povl Hjelts »DSB i støbeskeen« – DSB af i dag og i den kommende opvækst. Her får man et grundigt kursus i ny DSB design med skrifttyper, tegn og pictogrammer, der danner den fornøjeligste kontrast til de hidsatte brudstykker af originaltegningen til en D-maskine.

P. Thomassen



Søndag den 25. juni deltog ca. 140 medlemmer i DJK's udflugt med P. 917 i anledning af DSB's 125 års jubilæum. Turen gik til Korsør – via Høng, og på hjemturen kørtes ad Godsforbindelsesbanen til København H. Toget, der bestod af P 917 – 3 Bn – BDh, ses her under indkørsel til Østerport station. Foto: Peter Præstrud.

forøg sikkerheden
om bord...



AAGE HEMPEL

SKIBSUDSTYR



Tag til Odsherred næste gang De skal på
udflugt – eventuelt med dansevogn og
turistbus.

**ODSHERREDS OG
HØNG-TØLLØSE JERNBANER**

kører gennem Sjællands smukkeste egne
(03) 43 20 80

Vi gør ophold på restaurant

»STORSTRØMMEN«
hos Kjeld Thomsen

Masnedø – 6760 Vordingborg
næste gang vi skal til veteranbanen
Maribo-Bandholm

Musik skal der til

– men spørg efter det i

CLEAR SOUND

PRIORGADEN 1 A
9000 Aalborg - Tlf. (08) 13 98 51



**Hads-Ning Herreders
Jernbane**



Dronning Margrethe præsenterer – og anbefaler – på charmerende vis – det nye S-tog for hhv. til indvånerne i Brøndby Strand – under indvielseskørslen den 30. september.
Foto: Peter Præstrud.

Safari for 4,75 kr.

Med veteranbanen Maribo-Bandholm kommer De igennem Knuthenborgs skove og tæt forbi Knuthenborg Safari Park – med sine 660 hektar Nordeuropas største herregårdspark. I Deres egen eller lejet bil kan De køre rundt mellem græssende giraffer, zebraer og andet storvildt. Og ind i abejungle med 200 frække bavianer. Eller De kan til fods opleve parken med dens enestående dyreliv og botaniske seværdigheder. Børne-zoo. Ponyridning. Kiosker, cafeteria og restaurant i skovridergård. Store børnerabatter. Åben fra kl. 9 til solnedgang.



- og nu også ELEFANTER med indfødte førere.



Spårvägen i Malmö

Spårvägen i Malmö

– en detaljeret skildring af sporvejsdriften i Malmö, fra de første hestesporvogne i 1887 til vore dages standardiserede dieselbusser. Linie 4, byens sidste sporvognslinie, bliver sandsynligvis nedlagt i foråret 1973, og så forsvinder et net, der engang omfattede otte linier. Bogen indeholder 168 sider med omtrent 150 fotos, tegninger og kort, detaljerede linie- og vognlister m.v. Pris sv. kr. 34,-.

Bestil dem hos Deres boghandler eller direkte fra forlaget:

FRANK STENVALL

Köpenhamnsvägen 47a, S-217 71 Malmö,
svensk postgiro 632147-5.

Charter- spisning

Spis morgenrigtigt

Kr. 11,00

Spis fisk i focus

Kr. 15,00

Spis BISTRO-godt

Kr. 21,00

Det bliver billigere
end De tror.



DSB



**Hoved-
banegårdens
Restauranter**

for reservation ring:
(01) 14 12 32

Københavns centrale mødested!

Spis morgen- rigtigt

"ta'selv"

Kr. 11,00

Stå af på
Hovedbanegården,
spis morgenrigtigt
og kom i bedre
humør fra 6.30 til 10.00



DSB



**Hoved-
banegårdens
Restauranter**

(01) 14 12 32

Københavns centrale mødested!

Spis BISTRO- godt

"ta'selv"

Kr. 21,00

Vi serverer
BISTRO-godt
hver dag fra
11.30 til 14.30
og 17.30 til 20.30



DSB



**Hoved-
banegårdens
Restauranter**

(01) 14 12 32

Københavns centrale mødested!

Spis fisk i focus

"ta'selv"

Kr. 15,00

Alt godt fra havet
hver dag fra
11.30 til 14.00
og 17.30 til 20.00



DSB



**Hoved-
banegårdens
Restauranter**

(01) 14 12 32

Københavns centrale mødested!

De behøver ikke at tage toget til

Københavns centrale mødested

men De er på rette spor, hvis De gør det