

# jernbanen

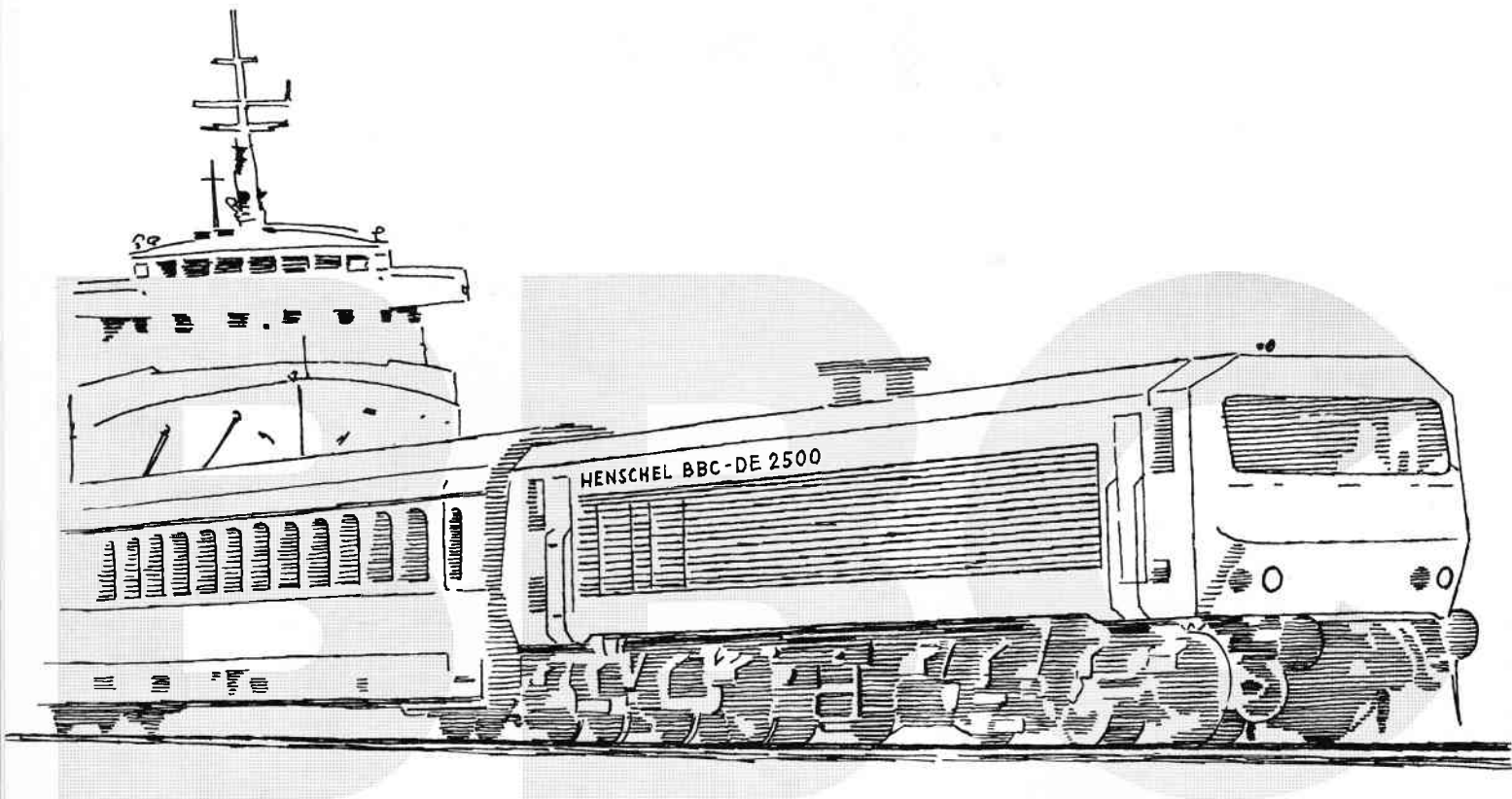
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER  
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM  
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **7-8**  
DECEMBER 1972

# kvalitet



**Kvalitetsudstyr for toge og færger leveres af BBC  
til alverdens baneselskaber.**

**Forskning og årelange erfaringer danner grundlag herfor.  
Diesel-el. lokomotiver bl. a. med asynkron banemotorer.**

**Elektrisk udstyr til S-banevogne, ensretterstationer,  
automatiseringsanlæg, klimaanlæg,  
opvarmnings- og ventilationsanlæg, køreledningsanlæg,  
skibsgeneratorer, hovedtavler, nød- el-anlæg,  
turboladere, aut. smøre- og brændselsoliefiltre.**

**Vor viden står til rådighed.**

**BBC**  
BROWN BOVERI

---

**A/S NORDISK BROWN BOVERI v. Farimagsgade 7. 1606 Kbh. V., (01) 15 62 10**

---





# DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

**Foreningens generelle adresse:**

Dansk Jernbane-Klub,  
Børnstorffsvej 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,  
Børnstorffsvej 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 1973:**

Ordinære medlemmer ..... kr. 40,00  
Juniormedlemmer (under 18 år  
d. 1. januar 1973) ..... kr. 30,00  
Optagelsesgebyr ..... kr. 5,00  
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos  
sekretæren (se ovenfor) – og kontingent-  
indbetaling sker på det under »Kasse-  
rer« angivne postgironummer.

## jernbanen

Nr. 7 - 8 1972

12. årgang

**Redaktører:**

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

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

**Annonceekspedition:**

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

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

## Girokortet

### Kontingentet for 1973

Med dette nummer af tidsskriftet følger et indbetalingskort, der bedes benyttet til snarlig indbetaling af kontingentet for 1973. Kontingentet andrager – i henhold til beslutning på den ordinære generalforsamling den 23. april 1972: **Kr. 40,-** – for medlemmer under 18 år (den 1. januar 1973) dog kr. 30,-.

Det vil være til stor hjælp for kassereren, hvis De husker at påføre Deres medlemsnummer – det er påført medlemskortet (stamkortet).

Bemærk, at kvitteringsdelen på giro-indbetalingskortet – efter postvæsenets kvittering er påført – er gyldigt medlemskort for 1973 og kan indsættes i stamkortet.

Og som vi plejer at afslutte denne lille opfordring: Alle bidrag – små som store – udover det egentlige kontingent – modtages med tak.



**Foreningens medlemmer  
og »Jernbanen«  
annoncører ønskes  
en glædelig jul  
og et lykkeligt 1973**

### Vort forsidebillede:

P 917 med særtog for »Helsingør Jernbaneklub« (tog 8623 – søndag den 5. november 1972) passerer sidesporet til Mogenstrup stengrav (Sydbanen).

Nu hvor DSB »jubilæumsåret« er ved at rinde ud, vil det være en passende lejlighed at rette en tak til DSB ledelsen, fordi man – midt i al rationalisering og modernisering – fandt midler til at istandsætte og bevare dette, et af Danmarks smukkeste damplokomotiver – til glæde for jernbane-entusiaster og andre – i en lang række år fremover.

Foto: Gunnar W. Christensen.

**Beboelses-, forretnings- og industribyggeri**

---

**Fundering og bærende konstruktioner**

---

**Vand-, varme- og sanitetsanlæg**

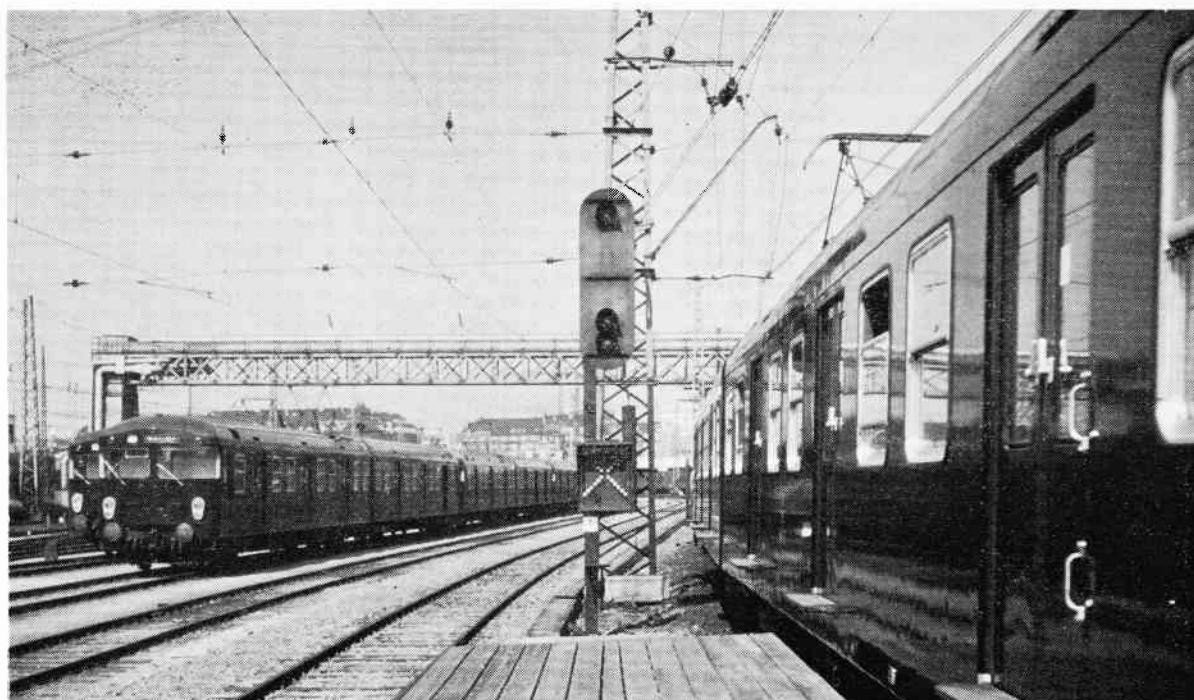
---

**Vej-, kloak- og tekniske anlæg**

---

**Frede Matzen** Rådgivende ingeniør M. A. I.

Danmarksgade 17 · 7500 Holstebro · Telefon (07) 42 48 22



**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

# Byvalla - Långshyttans Järnväg

Af Birger Wilcke

Indtil for nylig fandtes der en betydelig mere fyldig litteratur om Sveriges jernbaner end om de danske. For statsbanernes vedkommende fandtes de tre store jubilæumsværker på tilsammen op mod 4.000 sider og for privatbanerne: Svenska Järnvägsföreningens jubilæumsskrifter 1876–1926 og 1926–1945 på i alt knap 3.000 sider, hvortil kom en lang række jubilæumsskrifter af en ganske anden størrelse og karat end de beskedne hæfter, danske privatbaner i ny og næ har udsendt. Nu er forholdet snart ved at blive det omvendte med det væld af bøger og hæfter, der er udkommet i Danmark i de senere år, medens man i Sverige synes at være noget mere tilbageholdende. Der er uendeligt meget at skrive om i Sverige, hvor banerne i en ganske anden grad end her har været med til at præge bebyggelsens og erhvervslivets udvikling, og hvor banenettet har udviklet sig efter langt mindre ensartede linier end her i landet. Det er derfor ikke mærkeligt, at man ikke har kunnet overkomme at udsende monografier over hver enkelt jernbane, men der er en enkelt jernbane, som det har undret mig, at man ikke har ydet mere opmærksomhed end tilfældet er, nemlig Byvalla-Långshyttans Järnväg, der dels havde en lang og interessant historie, og dels var en af de sidste smalsporede privatbaner, der eksisterede i Sverige.

Jeg gjorde bekendtskab med den første gang i 1948, da jeg passerede Byvalla station på vej mod

Jädraås. Det var den gang en jernbanemæssigt spændende tur at køre nordpå ad hovedbanen fra Krylbo. Allererst sås i Krylbo, Krylbo-Norbergs Järnväg med et langt normalsporet blandetog og kort efter godstoget på Jularbo-Månsbo Järnväg. I Fors rangerede et damplokomotiv et godstog mod Gruvgården sammen, og i Horndal havde jeg det held at se et godstog på den nu for længst nedlagte jernbane fra Näs bruk. I Byvalla holdt endeligt et nydeligt smalsporet blandetog med tenderlokomotiv og bogiepersonvogn med 2-3 klasse parat til at afgå mod Långshyttan. Jeg lovede mig selv at komme igen, men det var først i 1955, jeg nåede derop og tilbragte en sommeruge på Stjärnsunds gamle herregård, der var lavet om til pensionat.

Jeg kendte dengang ikke meget til banens forhistorie, da det er en af de mest stedmoderligt behandlede baner i det nævnte jubilæumsskrift fra 1926, men det viste sig hurtigt, at egnen var mere rig på trafikminder og levn fra de svenske jernbrugs storhedstid, end nogen kunne drømme om. Fra midten af sekstenhundredtallet havde der været jerntilvirkning igang ved en række mindre smelteovne: Kloster, Rörshyttan, Långshyttan, Edsken, Ängelsfors, Stjärnsund og Silfhytteå, der bl. a. fik jern fra gruberne ved Vintjärn længere nordpå og fra Rällingsberg i nærheden af Långshyttan, medens der var trækul nok at få fra egnens uendelige skovstræk-



Långshyttan, Järnvägsstationen.

Långshyttan station (ca. 1905).

Postkort/Arkiv B.W.



ANKER KASSEAPPARATER

**ADOS**

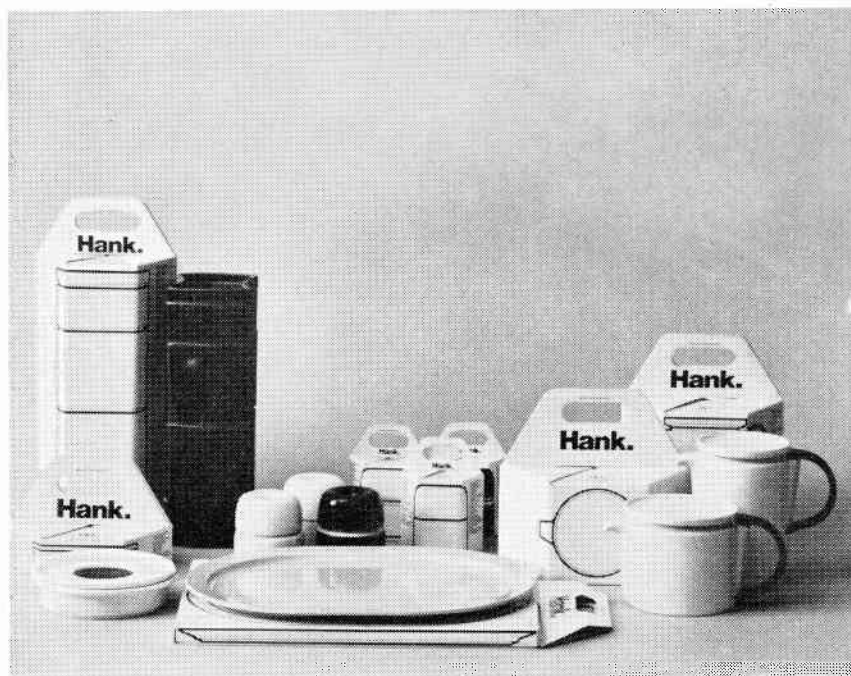
**ANKER DATA SYSTEM A/S**  
TOMSGÅRDSVEJ 15 · 2400 KØBENHAVN NV  
TLF. (01) \*103333

*ANKER-kasseapparater med  
elektronisk multiplikation  
- en interessant løsning for  
mange brancher*

ÅBENRÅ      ÅLBORG      ÅRHUS      ODENSE  
(046) 2 32 54    (08) 12 26 77    (06) 12 26 77    (09) 12 26 77

# Hank.

*En opmærksomhed.*



Følgende dele i Hank er emballeret i gaveæske: Kaffekande, tekande, stablekrukker, askebæger, saltkværn, peberkværn, sennepskrukke, serveringsbakke/fad.

Hank stellet fra Bing & Grøndahl er forskelligt fra andre stel. I sin idé. I sin udformning. I sit brug. Delene i Hank passer sammen, udgør et hele. Men delene i Hank hviler også i sig selv. Er uafhængige af hinanden.

Hanks beskedne personlighed glider naturligt ind sammen med de ting, man har i forvejen. Vil danne en ny og spændende helhed. Hank er simpelthen en god gave.

Vi har emballeret de dele i Hank, som er bedst egnede som gaver. I en karakteristisk og praktisk æske. Med hank, naturligvis. Lige til at tage med.

Hank. En velkommen opmærksomhed.



KONGELIG HOFLEVERANDØR

**BING & GRØNDAHL**

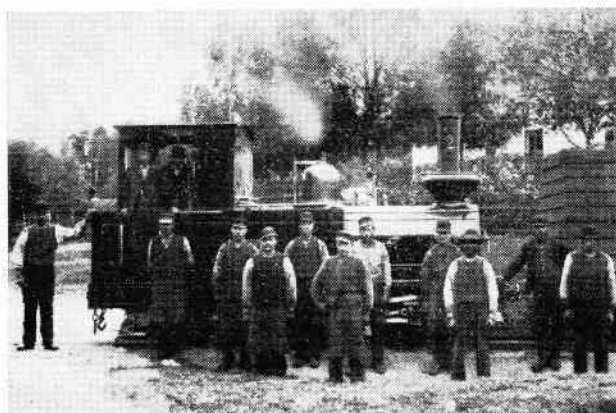




ninger. Det udsmedede jern transporteredes oprindeligt med hestetrukne slæder helt til Västerås og Örebro, medens man, efter at privatbanen fra Gävle til Falun var åbnet i halvtredserne og havde nået Høfors, dengang benævnt Robertsholm station, kørte produkterne til denne station. Allerede i 1864 var en del af brugsejerne dog blevet klare over, at virksomhederne kun ville kunne overleve, hvis man skaffede en bedre forbindelse til jernbanen, hvorfor man skrev til Gävle-Dala banen »med et förslag under ödmjuk anhållan att Direktionen behagade taga det-samma i öfvervägande« om etablering af en trafikforbindelse med en 6 km lang forbindelsesbane fra Robertsholm til den nordlige bred af søen Edsken og herfra dampskibssejlads videre ad åer og kanaler gennem søerne Fullen og Grycken til Stjärnsund bruk. Der kom dog intet ud af planerne i denne omgang, men efter at egnens brug var blevet slået sammen i 1871 under Kloster AB's ledelse, var der økonomisk basis for et sådant anlæg, og dette gennemførtes da også i årene fra 1871 til 1874, således at banen dog ikke udgik fra Høfors, men fra en i 1866 åbnet holdeplads vest herfor, benævnt Born, hvor der for Kloster AB's regning opførtes en pompøs stationsbygning i forbindelse med anlægget af sidebanen, og efter dennes nedlæggelse flyttet til Stjärnsund station, hvor den endnu forefindes. Banen, der var 8 km lang, anlagdes med en sporvidde på 0,891 m og gik i stigninger i sydlig retning forbi Ängelsfors bruk og derfra i fald videre til en bro ved søen Edskens nordlige bred, benævnt Glaså. Herfra gik det med dampbåd videre gennem søen Fullen, der ved et åløb stod i forbindelse med Edsken og endelig gennem en kanal med sluser, der eksisterer den dag i dag, til søen Grycken og Stjärnsund lastplads ved Gryckens sydlige bred. Stjärnsund bruk er beliggende få hundrede m syd herfor og var ved et 0,891 spor sat i forbindelse med broen. Produkter fra Långshyttan kom med båd over søen Längen til Rörshyttan, der ligger kun 2 km vest for Stjärnsund og med en hestebane var forbundet med Stjärnsund.

Hele trafikforbindelsen Långshyttan-Born var i alt 35 km lang. Banen fra Born benævnt Born-Engelsfors Järnväg betjentes oprindeligt med hestetrukne godsvogne af tømmer. Da stigningerne fra Glaså mod Born imidlertid var op til 20‰, kunne et par heste kun tage 2 à 3 vogne, og der anskaffedes derfor i 1880 et B-1 tenderlok fra Kristinehamn, der efter senere at have gjort tjeneste på Byvalla-Långshyttans Järnväg, ophuggedes i 1914. Dette lokomotiv kunne trække otte lastede vogne. Da dampbådene på søerne imidlertid kunne slæbe op til tre pramme, der var forsynet med to jernbanespor til hver fem vogne, kunne man ikke som oprindeligt i forslaget til GDJ angivet nøjes med et op- og et nedadgående tog, men måtte, når der var kommet et større pramslæb ind, køre fire à fem gange dagligt. Der solgtes aldrig billetter på banen, men rejsende kunne medfølge togene, hvis de ville tage til takke med plads i de åbne godsvogne. For ejerne af banen var en af disse indrettet med langbænke og presenning. På bådene medtoges officielt rejsende, som det oplyses i en gammel turistfører for Dalarna fra 1885: »Mellan Stjärnsund, Silfhytteå och Glaså uppehållas för Kloster Bruks räkning daglig ångbåtskommunikation«.

Denne trafikforbindelse gjorde i begyndelsen god nytte, men havde den ulempe, at bådene over søerne kun kunne sejle, når disse var isfri, og at man om vinteren måtte nøjes med den langsommere og bekostelige slædetransport fra Glaså over de tre søer til Stjärnsund. Der opkom derfor sidst i firserne plan om anlæg af en bedre trafikforbindelse fra de to største brug, Långshyttan og Stjärnsund, til Byvalla station på statsbanen Krylbo-Ånge. Denne bane anlagdes ligeledes for Kloster bruks AB's regning i årene 1890 til 1891, fik koncession på offentlig trafik 27/3 1893 og åbnedes officielt for sådan den 1/5 samme år. Da virksomheden ved Ängelsfors bruk på dette tidspunkt var indskrænket, mistede den gamle trafikforbindelse stort set sin betydning. På banen fra Born var almindelig trafik frem til 1891, hvor man kunne begynde at anvende den nye bane. Det gamle lokomotiv fra 1880 overførtes til anlægsarbejderne på den nye bane, og der indkøbtes i 1890 et nyt hos »Nydquist och Holm«, benævnt »Kloster«, der i 1892 overførtes til BLJ, hvor det fik



Lokomotiv- og togpersonale og nogle af »omlastaregänget« foran Born-Engelsfors Järnväg's lokomotiv.

Foto: Arkiv B.W.

# Renault 5 er her!



Den er blevet kaldt "Frankrigs nye folkevogn". Den er ved at blive en kæmpesucces i hele Europa. Nu er den kommet til Danmark.

Således skriver Hans Eric Boesgaard i Berlingske Tidende: "Renault 5 TL er en enormt spændende lille vogn. Morsom at køre, fantastisk rummelig og — synes jeg — i sin udformning og udførelse noget af det nydeligste Renault til dato har præsteret".

Og videre: "Blandt 5'ens dyder er den fuldgyldige voksne plads til fire med rigelig bagage i forhold til det udpræget minikompakte ydre. Når man hertil lægger et sæt glimrende, vejfaste og (til enhver mulig belastning) stabile køreegenskaber og en særdeles morsom manøvrering, er det næsten ikke muligt at forlange mere".

Kom ind og se den og kød den selv.

 **RENAULT**

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S . SDR. RINGVEJ 39  
2600 GLOSTRUP . TLF. (01) 96 52 00

## SKÆRENDE ARGUMENTER

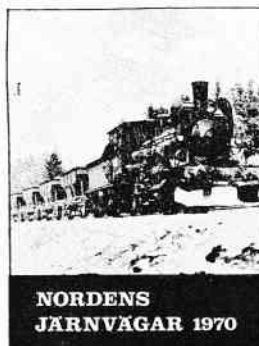
### THÜRMEERS

originale danske gevindskæreværktøj

PROFILSLEBNE  
PRÆCISIONS-SNITTAPPE  
KROMSTÅL og HIGH SPEED

DAMM HSS  
produktions gevindskæreværktøj

fra THÜRMEER & CO. A/S  
Sct. Knudsvej 41  
København V.



#### NORDENS JÄRNVÄGAR

— den velkendte årbog med billeder fra stats- og industribaner i Norden. Hver årgang omfatter 120 sider med ca. 240 fotos samt fortegnelser over trækraften ved alle jernbaner i Norden.

**Nordens Järnvägar 1969** — 237 billeder fra året, hvor bl. a. Aalborg-banerne nedlagdes, sv. kr. 20,-.

**Nordens Järnvägar 1970** — året, hvor de sidste damp- og NSB, snevanskeligheder ramte de danske baner svært, o.s.v., sv. kr. 20,-.

**Nordens Järnvägar 1971** — året, hvor sidebaner blev nedlagt og veteranbanerne dampede videre, sv. kr. 25,-. Udkommer ved årsskiftet.

**Danmarks Jernbaner 1960-1969** af Tom Lauritzen — successen der blev udsolgt på fem måneder — er nu genoptrykt. »Med gode fotografier og en knap og fornuftig tekst« (Jernbanen) har Tom Lauritzen skildret de begivenhedsrige tresserne. 80 sider, 120 fotos, indbundet, sv. kr. 17,-.

Bestil dem hos Deres boghandler eller direkte fra forlaget:

**Frank Stenvall**

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

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.  
Julegaver til hele familien



nr. 2 og kørte indtil 1950, hvor den henstilledes i den gamle remise i Stjärnsund med henblik på anbringelse i et museum. Mellem Ängelsfors og Glaså fandt der i mange år trafik sted med hestetrukne tog, der bragte brugets produkter ned til Glaså, hvorfra de med pramme sejledes til Stjärnsund. Banen blev endeligt revet op i 1915. Endnu i 1955 fandtes flere steder rester af sveller.

Da jeg besøgte egnen, var der mange minder om den gamle trafikforbindelse tilbage. Ved Born var der et overgroet sidespor og ingen bebyggelse, men en stor del af banelinien kunne genfindes som skovvej og, omend med forsigtighed, anvendes som bilvej. Ned mod søen var der en velvedligeholdt privat vej vistnok tilhørende en sommerhusejer. 3 km øst for Glaså ved en lille skovvej, lå ruinerne af Edskens jernværk, hvor G. F. Göransson i 1858 foretog den første bessemmerblæsning i Sverige og hermed lagde grunden til den svenske stålproduktion, der dog hurtigt flyttedes fra dette øde beliggende værk til Sandviken. På ruinen af smelteovnen findes en mindeplade for denne historiske begivenhed.

Var der meget at se nord for søerne, fik jeg endnu mere at se længere sydpå. Den første dag, jeg var der, forsøgte jeg at komme op til sluserne mellem Grycken og Edsken og kom til sidst i et kæmpe-tordenvejr ud på en halvrådden tømmervej lagt hen over en mose, hvor jeg sank igennem med det ene ben op til knæet. Efter at have skræmt en elstyr op, der var endnu mere forskrækket end jeg, nåede jeg i læ under den massive ruin af Silfhytteå smeltehytte, hvor der tidligere har ligget en hel by og nu ikke bor et menneske. Overalt i skoven kunne man finde fundamenter af huse og tipvognsbaner, broer og dæmninger, så jeg blev hurtigt enig med mig selv om, at jeg måtte se at komme derop igen, når vejret var lidt mindre unådigt. Da der gik en art bilvej nordpå fra Silfhytteå, bestemte jeg mig til at prøve at finde denne og køre derop igen næste dag, men da jeg ud på eftermiddagen, drivvåd, nåede tilbage til Stjärnsund, ventede der mig imidlertid det glædelige budskab, at Kloster bruks motorbåd den følgende dag skulle sejle op til det årlige eftersyn af slusen mellem Grycken og Fullen, og at jeg kunne få tilladelse til at sejle med, hvis jeg havde lyst. Det havde jeg naturligvis, og vi startede næste morgen kl. 7 i herligt solskin på en af de smukkeste ture, jeg har været på i Sverige. På vejen over søen viste føreren mig på venstre hånd en odde udfør den gamle kirkegård, på hvilken endnu lå en af de gamle stålpramme, der havde ført godsvognene over søen, og ved Silfhytteå udpegede han for mig, hvor der havde gået spor, og hvor de forskellige bygninger havde stået. Den gamle smelteovnsbygning af



BLJ's remise og værksteder i Stjärnsund (1955).

Foto: Birger Wilcke

massive kampesten, der syntes at kunne stå i evigheden, forekom mig med sine overgroede omgivelser at være den ideelle baggrund for en roman af Maria Lang, men denne dag var der fredeligt nok, selv om bådfolkene fortalte, at sådan havde det nu ikke altid været på dette afsides sted med det romantiske navn. En enkelt levning fra banen kunne jeg desværre ikke få øje på. På bunden af Fullen skal der ligge ti fuldlastede vogne med jern, der en stormvejrsmorgen væltede i søen fra en af prammene. Først krængede denne over til den ene side, hvorved malmvognene på det ene spor gled i søen, og derefter gled den selvfølgelig over på den modsatte side, hvorved resten tippede ned i søen. Trods ihærdige forsøg på at få vognene op, er dette aldrig lykkedes. I 1955 var der kun liden trafik på søerne. Sluserne holdtes dog i orden da der nogle enkelte gange om året flødedes noget tømmer over søerne ved hjælp af selskabets to motorbåde.

Tilbage til Byvalla-Långshyttans Järnväg. Denne var 26,7 km lang og oprindeligt anlagt med 17,2 kg skinner, senere udbyttet med 24,8 kg skinner. Største stigning var, ligesom på banen fra Born, 20‰ og mindste kurveradius 134 m. Hastigheden var maksimalt sat til 35 km/t, men det overholdt man i hvert fald ikke, den dag, jeg kørte med toget, hvor vi lå langt over 60 km/t.

Fra Byvalla temmeligt store station, hvor der var overgangspor til statsbanen og et ret stort smalspor-terræn, gik banen i en skarp kurve først i sydlig og derefter i nordlig retning i temmeligt stærke stigninger over landevejen fra Krylbo til Storvik, hvor der var et banevogterhus, videre over moser til den første holdeplads, Vallagård, øde beliggende. Herfra gik det over ret jævnt terræn gennem moser forbi Lerhyttans holdeplads til den første station, Dalaåsbo, smukt beliggende ved en mindre bebyggelse på sydstranden af Simansbosjön. Der var her et træhus i to stokværk med post og jernbanekspedition, kran, rampe til lastning af tømmer og sidespor med plads til 25 vogne. Fra Dalaåsbo gik banen i nordvestlig retning til den, 12 km fra Byvalla, nåede lastpladsen Villingen, hvor der var kran til lastning af tømmer, men hvor persontogene i de senere år ikke standsede, da der ikke længere fandtes bebyggelse.

exam. tandtekniker

**HUGO VANDET**

Klinik for tandproteser

Godthåbsvej 8 - GO 4181

## Musik skal der til

i den søde juletid

- men spørg efter det i

## CLEAR SOUND

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

### LYNGBY-NÆRUM JERNBANE Telefon (01) 87 07 08

Lynetter hver 20. minut fra Jægersborg St.  
Buslinie 172: Lyngby-Ørholm

Buslinie 180:  
Lyngby-Ermitageparken-Gl. Holte



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

### RESTAURANT

## BANGS HAVE

*helt naturligt . . .*

I Restaurant Bangs Haves naturvenlige sel-  
skabslokaler vil De finde den smukke ramme  
for Deres forretningsfrokost - privatfest - for-  
eningsarrangement - her vil De hygge Dem,  
det er helt naturligt i Bangs Have!

**BANGS HAVE** Tlf. (03) 88 19 11  
**Maribo**



## DANSK RØRINDUSTRI A/S

Fredericia  
Tlf. (05) 92 32 66

## T. C. Christensen & Co.

Rederiagentur

Amaliegade 33 - 1256 København

Banen gik herfra gennem helt øde skovterræn mellem søerne Villingen og Sitjärn ned mod Stjärnsund station, der ligger 18 meter lavere end Villingen, 123 m over havet. Stjärnsund var oprindeligt af samme betydning som Långshyttan for banens trafik, men efter at produktionen var koncentreret i Långshyttan, og Stjärnsunds bruk var nedlagt, blev stationen gradvis af mindre betydning. I dag er Kloster AB's skovkontor beliggende her, og der bor et par hundrede mennesker, men den tid er for længe forbi, da der var fem-seks handlende og gæstgiveri. Stjärnsund er en drømmende idyl og ikke længere den blomstrende virksomhed, der er skildret i Annalisa Forsbergers romaner. Endnu findes et lille museum for den geniale opfinder, Kristofer Polhem, men at det var det sted i Sverige, hvorfra de fleste tekniske fornyelser udsprang, er næsten ikke til at forstå. Da jeg var der, svarede stationen med det store nedlagte værksted, hvor de ældste af banens lokos sov deres tornerosesøvn, godt til hele stedets atmosfære. I dag må der være en endnu mere udpræget stemning af forgangenhed end i 1955. Fra Stjärnsund gik banen ad den gamle hestebanes dæmning videre mod holdepladserne ved Rörshyttan og Västerby gennem åbent og frodigt terræn langs søen Långens nordkyst til Långshyttans station, hvor der i den ret store stationsbygning af træ var jernbaneekspedition, post og hovedkontor. Kort før stationen grenede en i de senere år ubenyttet sidebane af til Rällingsbergs grube. Der var sporplads til 75 vogne, stor remise og værksted samt en række sidespor til det vidt forgrenede sporet på jernværket, der trafikeredes af baneselskabet. Kloster bruk koncentrerede gennem årene mere og mere hele sin virksomhed her, og i de senere år hidrørte næsten al banens godstrafik herfra. Også persontrafikken var ret betydelig, da der bor mere end 2.000 mennesker på egnen og her findes hotel, brugsforening, handlende, apotek og læge.

Toggangen varierede noget i årenes løb, men lå op til anden verdenskrig som oftest på fire daglige tog i hver retning, alle blandetog, idet der normalt ikke fremførtes særlige godstog. I 1937 anvendtes togtammer. Det første tog gik fra Långshyttan kl.

5.40 om morgenen og det sidste 16.50. I den modsatte retning var der tog, 7.15, 11.20, 15.00 og 19.35. På nær et tog fra Byvalla, der kun standsede i Dalaåsbo og Stjärnsund, og var 55 minutter om turen, anvendte alle togene en time til denne, en relativ pæn køretid for blandetog. Under krigen indskrænkedes toggangen noget, idet der kun anførtes tre daglige togpar i køreplanen. I halvtredserne indskrænkedes toggangen yderligere, idet rutebilkørslen til Falun og Hedemora samtidig udvidedes. I banens sidste år gik der kun ét blandetog i hver retning, med afgang fra Långshyttan kl. 8.00 og fra Byvalla kl. 12.18.

Persontrafikken var aldrig betydelig, men der var dog i 1937 36.720 rejsende og i 1947 42.654. Efter indskrænkningerne af toggangen til ét tog daglig i hver retning, svandt rejsendeantallet ind, således at der i 1962 kun var 2.400 rejsende. Godstrafikken særlig fra og til jernværket i Långshyttan var banen raison d'être, i 1937 93.680 t og i 1947 133.380 t. I 1962, hvor Kloster AB forlængst var blevet tilsluttet Fagerstakoncernen, var den imidlertid stærkt indskrænket, idet man på grund af omkostningerne ved omlastningen i Byvalla transporterede en stor del af produkterne med lastbil fra Långshyttan til Fagersta og kun 60.400 t med banen. Så længe hovedparten af værkets transporter gik med banen, balancerede dennes regnskab, men med den svindende trafik måtte ejeren efterhånden skyde så store beløb til, i 1962 110.000 kr., at man fandt opretholdelse af banen, der trængte til store investeringer bl. a. til skinner uforsvarlig. En ansøgning om tilladelse til at nedlægge banen blev uden vanskeligheder imødekommet, og den 31. juli 1964 gik det sidste personførende tog. Godstrafikken fortsatte endnu nogle måneder, hvorefter banen i de følgende år blev revet op, bortset fra sporene på Långshyttans station og indenfor værket i Långshyttan, hvor man helt op til 1970 foretog de interne transporter pr. jernbane og kunne se de små rangerlokomotiver dampe rundt. Også denne trafik er nu ophørt, og Byvalla-Långshyttans Järnvägs saga hermed forbi.

Er der mange jernbaner, der er forsvundet sporeløst, gælder dette imidlertid ikke denne bane. Den eksisterede så længe, at jernbaneinteressen for alvor var kommet igang, således at de fleste lokomotiv og en stor del af vognene bevarede og kan ses rundt i Sverige.

Banen blev til det sidste drevet udelukkende med damplokomotiver, af hvilke man i tidens løb havde 11 stk., men dog aldrig mere end seks i drift på én gang. Nr. 1 »Oscar« og nr. 2 »Kloster« var B1 og C tenderloko. Det sidste eksisterer endnu. Nr. 3 »Stjärnsund« og nr. 4 »Långshyttan« var, ligesom nr. 2, C tenderloko, bygget hhv. i Kristinehamn og Motala. Medens det første blev ophugget allerede i 1930, eksisterede det sidstnævnte lige til 1970 på Långshyttan. Ved driftens ophør var der stærk efterspørgsel efter banens lokomotiver til de efterhånden talrige museumsbaner. Stockholm-Roslagen Järnvägars Museiforening blev den lykkelige ejer, og der



Långshyttan station (med underføring for vej under anlæg) (1955). Foto: Birger Wilcke



**SOLVEJG STOFFER - MARIBO**

**NY FORRETNING**

NY ADRESSE ØSTERGADE 17 NY ADRESSE  
Telefon 88 16 46



**MARIAGER  
TRÆLASTHANDEL A/S**

TELEFON (08) \* 54 14 00 - KOMMER OVERALT

**A/S P. HATTEN & CO.**

**MARIBO - NAKSKOV**



**HILSEN**

*fra*

**NAKSKOV**

**BENT LARSEN**

Aut. gas- og vandmester

Abild Alle 3  
Nakskov - Tlf. (03) 92 13 84

**B.P. SERVICE**

v/ K. Madsen

**Vesterbro 44 (v/ rundkørslen)**  
**Maribo - (03) 88 09 33**

**BERNTHS HJØRNE  
HERREEKVIPERING**

Lilletorv - 4800 Nykøbing F.  
(03) 85 30 00

**FREDERIK JOHANSEN A/S**

Korn - Kolonial - Foderstoffer  
**Mariager**

**C. A. RINGTVED & SØN**  
Entreprenør - Bygmester

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

**Fa. NIEMANN - MØBLER**

Torvet 11 - Sakskøbing  
Tlf. (03) 89 45 32

**C. C. WINTHER**  
blikkenslager

Maribovej 39 - 4900 Nakskov  
Tlf. (03) 92 12 29

Statsautoriseret ejendomsmægler  
**FLEMMING DEGN**

Lindstrømsvej - Bandholm  
Telefon (03) 88 81 44

**k. e. steinfeldt**  
**Mariager**

alt tømrer- og bygningsarbejde  
udføres

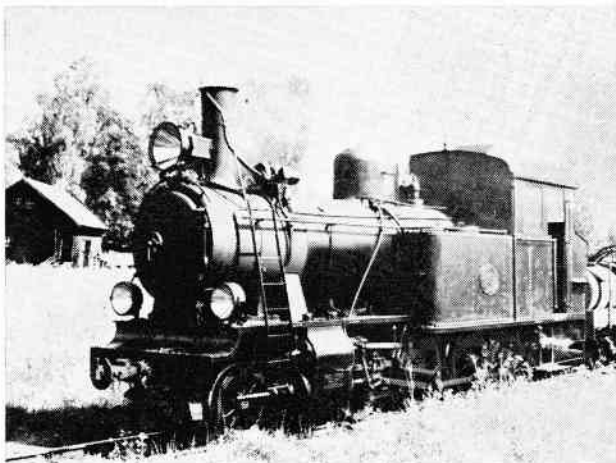
tlf. (08) 54 10 49

**Richmond Kaffe**



**ØRESUNDSBÅDENE**





BLJ's damplokomotiv nr. 6 (nu ejet af museumsjernbanen: Anten-Gräfsnäs Järnväg). Foto: Birger Wilcke

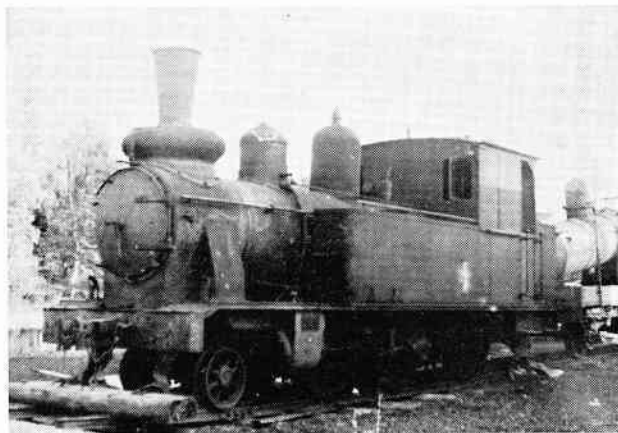
er nu håb om at se loket i drift på den påtænkte museumsbane ved Farringe. Nr. 5 »Thor«, var et 1D loko med tender bygget i 1909 i Falun. Dette lokomotiv kørte hovedparten af togene, da jeg besøgte banen, var i 1964, ved banens lukning, så dårligt, at det bl. a. behøvede ny fyrkasse. Det er bevaret i Långshyttan og opstillet ved stationen. Nr. 6 var et 1D tenderloko, bygget 1916 i Motala. Det solgtes til Anten-Gräfsnäs Järnväg, hvor det er hovedrevideret 1971 og anvendes i banens museumstog. Nr. 7 var et C tenderloko fra Motala, bygget 1888, byggenummer 96, til Fågelsta-Vadstena-Ödeshög Järnväg som nr. 4, overtaget af BLJ 1936 og ophugget 1950. Nr. 8 var af lignende type bygget i Motala 1901 til Ulricehamns järnväg og herfra, da denne blev ombygget til normalspor, solgt til den for længst nedlagte Ljungbyholm-Karlslunda Järnväg i Småland, hvorfra det i 1937 kom til BLJ. Det solgtes i 1972 til nabobanen Jädraås-Tallås Järnväg, hvor det har fået sit gamle nr. 4 igen og anvendes på Dala-Ockelbo-Norrundets Järnvägars gamle spor. Det sidste af de små rangerlokomotiver fra Långshyttan, nr. 9, et 1B tenderloko, bygget 1898 i Motala til Mariestad-Kinneulle Järnväg, har endt sine dage sammesteds, medens nr. 10 og 11, der begge var togmaskiner bygget hhv. 1906 og 1900 i Hälsingborg blev ophugget i Långshyttan, inden banens lukning. De opførtes som udgæede i 1947 og 1948, men eksisterede begge i 1955, da jeg var i Långshyttan. Nr. 10 – et IC tenderloko – som henstillet i dårlig stand og nr. 11 – et C1 tenderloko – i adskilt tilstand ved banens losseplads. De havde tilhørt henholdsvis Mellersta Östergötlands Järnvägar og Dala-Hälsinglands Järnväg.

Banen havde to 2 akslede personvogne og 2 bogievogne, de sidste med 2-3 klasse. I hvert fald disse

Et godt tilbud  
OGSÅ I JULEGAVER

**Rudbæks**  
RADIO & TV

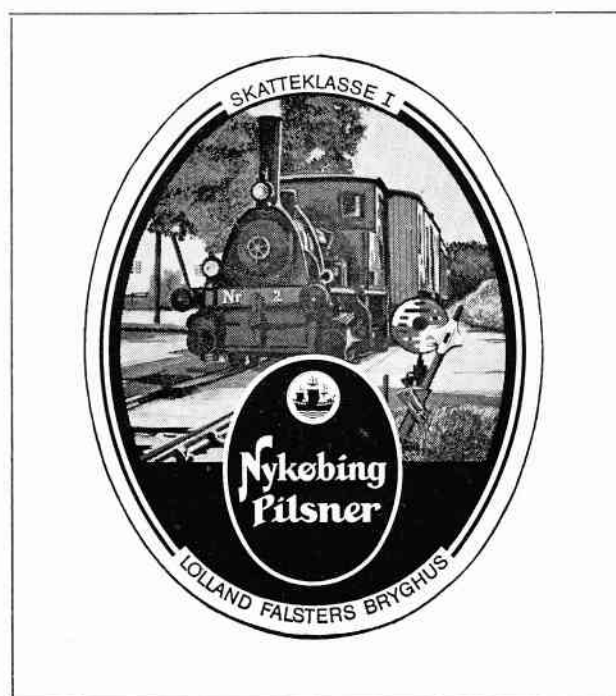
Usserød Kongevej 13 B - 2970 Hørsholm  
Tlf. (01) 86 69 96 - Giro 16 06 89



BLJ's damplokomotiv nr. 10 – hensat i Långshyttan (1955). Foto: Birger Wilcke

er solgt til museumsbaner. Af godsvogne eksisterede op til 150 stk. hovedsagelig til jerntransporterne. Også af disse er adskillige bevarede.

Selvom Byvalla-Långshyttans Järnväg ikke eksisterer mere, kan jeg ikke tilråde nogen bedre rejse end en tur til egnene omkring Stjärnsund og Långshyttan. Få steder er der flere minder om de gamle jernværker og en skønnede natur, og så kan man jo endda kombinere rejsen med en tur til de steder, hvor man kan se banens tog køre i lyslevende stand. Kør op mellem Vättern og Väneren og se Anten-Gräfsnäs Järnväg, fortsæt gennem Nora Bergslag til Stjärnsund og lad rejsens slutmål være Jädraås, hvor man kan køre en tur efter nr. 8 eller 9. På vejen hjem kan turen gå til jernbanemuseet i Gävle, hvor man kan se en række billeder fra banen – og gennem Roslagen, hvor man måske kan have held til at se nr. 4. Og så har Stockholm jo da endeligt mange andre fornøjelser end jernbaner, som man kan slutte rejsen med at nyde.



DERES REJSE TIL TYSKLAND  
EN TOGREJSE

**HVORFOR?**

- ★ **Hurtig**
- ★ **Sikkert**
- ★ **Bekvem**
- ★ **Billigt**

Togene kører med hastigheder indtil 200 km/t.

Statistikken viser, at banerne nu som før er det mest sikre transportmiddel.

I vore vogne er der kun 6 pladser i hver kupé. Desuden sidegang, vaskerum etc.

Stor rabat: 50 % for elever, lærere og ledere ved deltagelse af mindst 10 personer. Fribefordring for én person ved mindst 15 betalende deltagere.

OPLYSNINGER, BILLETTER OG BESTILLING HOS DERES REJSEBUREAU



**DEUTSCHE BUNDESBAHN**

Vester Farimagsgade 1/478 - 1606 København V

Tlf. (01) 14 01 44

**WTK**

**Wright, Thomsen & Kier A/S**  
**Ingeniører & entreprenører**  
**København, Århus, Aalborg**

# Baneafdelingens anlægsarbejder

Sammenstillet af Erik B. Jonsen – efter materiale stillet til rådighed af DSB/Baneafdelingen.

Baneafdelingens principale opgave er på Generaldirektørens vegne, i medfør af »Styrelsesloven«, at foranledige gennemført samtlige de faste anlæg, som det i kraft af særlig lov og/eller med hjemmel i finansloven påhviler DSB at gennemføre efter nærmere direktiver fra DSB ledelsen, ligesom det påhviler Baneafdelingen at varetage fornyelse og vedligeholdelse af disse faste anlæg.

En anden, ikke uvæsentlig side af Baneafdelingens virksomhed er projektering og gennemførelse af en del anlægsopgaver for fremmede myndigheder først og fremmest Vejdirektoratet, amterne og kommunerne, hvor forholdene med hensyn til driftens tarv taler for, at Baneafdelingen står for udførelsen.

Som et led i planlægning på kortere eller længere sigt af anlæg og i projekteringen af disse, deltager Baneafdelingen i en række eksterne udvalg af mere eller mindre officiel karakter.

I forbindelse med DSB-anlæg forvalter Baneafdelingen i disse år årlige beløb af størrelsesordenen godt 200 mill. kr., hvortil kommer arbejder for fremmede. Til vedligeholdelsesarbejder medgår for tiden årlige beløb på ligeledes godt 200 mill. kr.



Anlægsarbejderne i forbindelse med udbygningen og moderniseringen af S-banerne i det københavnske nærtrafikområde har været genstand for indgående omtale i dette tidsskrifts seneste numre. Det vil derfor være rimeligt her at foretage en gennemgang af de vigtigste opgaver, der er under udførelse eller projektering på den øvrige del af DSB-nettet – i første række forvaltet af Anlægstjenesten for fjerntrafik og Sikringstjenesten.

## København H.–Korsør

**Glostrup:** Der er udarbejdet forslag til udvidelse af godsanlægget på stationen på et allerede erhvervet areal, men der foreligger intet endeligt om tidspunktet for arbejdets igangsætning. Stamsporet (under anlæg) til sidespor for fa. »Philips« m. fl. vil delvis indgå i det påtænkte godsanlæg.

**Ringsted:** Forud for etablering af et nyt relæsikringsanlæg i 1975 (type DSB 1972 = ny type, der er en videreudvikling af type DSB 1964, beregnet for bystationer, der skal kunne fjernstyres) fjernstyret fra Roskilde vil der blive



udført mindre sporændringer i østenden af stationen af hensyn til etablering af udkørselstogvej fra spor 7 mod øst.

**Slagelse:** I forbindelse med anlæg af et langt sideliggende overhalingsspor og en forenkling af stationens sporanlæg etableres et nyt sikringsanlæg (type DSB 1972) fjernstyret fra Roskilde. Arbejderne forudsættes påbegyndt i 1973.

**Korsør:** Spor- og perronanlæggene samt sikringsanlægget fuldførtes i sommeren 1972 (se medfølgende bilag i dette nummer af tidsskriftet). Bygningsarbejderne er under udførelse. Forpladsanlæg er delvis udført ved kommunens foranstaltning; udformning af resterende forpladsområde og i forbindelse hermed placering af nyt posthus har været drøftet med kommunen og Post- og Telegrafvæsenet.

## Ringsted–Rødby Færges

**Næstved:** Et af en nedsat arbejdsgruppe anbefalet forslag til ombygning af stationens sporanlæg (se omstående skematiske sporplan) er vedtaget, og arbejdet i marken vil blive påbegyndt i 1973/74 (anlægsperiode – ca. fem år). Det nuværende sikringsanlæg, der er forældet og dyrt at betjene, vil blive udskiftet med et nyt relæsikringsanlæg.

**Rødbybanen:** På strækningen Nykøbing F.–Rødby Færges må påregnes fjernet broer for skæringer med den nedlagte Nystedbane samt de tidligere roebanebroer i Musse og Kærstrup. Tidspunkt for fjernelsen er ikke fastlagt.

**Rødby Færges:** Af hensyn til den nye tyske færgeres større sporlængde skal færgesporene i Rødby Færges forlænges, samtidig med at spor 9 og 21 etableres (som togvejsspor). Desuden skal depotsporanlægget forøges. Et af en arbejdsgruppe udarbejdet forslag vil, for så vidt angår spor 9, 21 og 15 samt sporrysten vest for de nuværende spor m. v. blive bragt til udførelse nu. En arbejdsgruppe arbejder med forslag til et nyt leje 0 og tilhørende spor- og rampeanlæg m. v. i land.

## Roskilde–Køge–Næstved

Strækningen var tidligere forudsat fjernstyret fra en central i Næstved, der også skulle fjernstyre strækningen Næstved–Slagelse, men efter sidstnævnte strækningens nedlæggelse/omdannelse til godsbane, er det besluttet, at strækningen skal fjernstyres fra FC Roskilde. En ny forenklet type sikringsanlæg skal etableres på de bestående sporanlæg på

**MARIBO BRØDFABRIK**  
(Mariebo Dampmølle)

Maglemørvæg 7, Maribo  
Telefon (03) 88 09 11  
Groft brød er godt brød

**ESSO SERVICE CENTER**

v/ Sv. E. Kristensen  
Strandvejen 125 – Rungsted  
Smøring – hjulafbalancering  
Fuldautomatisk vaskebane  
Tlf. 86 38 92

**MARIAGER BIBLIOTEK**

Åbningstider mandag og fredag kl. 18.30–20.30  
Torsdag kl. 14.30–16.30  
— Tlf. (08) 54 12 67

En smuk tryksag

– En god hilsen

**MARIBO-TRYKKERIET**

Jernbanegade 16  
Tlf. Maribo (03) 88 00 66

**LOLLAND-FALSTERS PAPIRFORSYNING**

Papir en gros

Jernbanegade 7 – 4930 Maribo  
Tlf. (03) 88 07 11

Julegaverne køber vi hos

**HENRY NIELSEN  
LEGETØJ**

Hovedgaden 12 - 2970 Hørsholm  
86 24 50

**VIKING HAVREGRYNS MØLLE A/S**

Højrup, Fyn

Tlf. (09) 64 10 62

**HOED KALKVÆRK**

Balle, Jylland  
Tlf. (06) 33 70 16

**SKJERN BRØDFABRIK**

Bredgade 74  
Skjern  
Tlf. (07) 35 00 60

SE DEM FOR NÅR DE GÅR OVER GADEN

**N.A.**

**A. E. Hansen**

By- og landejendomme  
samt sommerhuse og grunde  
overalt i landsdelen

Tlf. Maribo 88 11 88

JEG ØNSKER MINE KUNDER  
EN GLÆDELIG JUL

**AUTOLAKERING**

Ivan Skogstad  
Ambolten 2 - 2970 Hørsholm  
Tlf. 86 77 71  
OG PÅ GENSYN I 1973

**A/S PAPIRLAGERET**

Langgade 22  
Nykøbing F. – Tlf. (03) 85 23 22

Kør ind til Gulf Service

**R. SOLLOK MORTENSEN**

Strømmen 26 . Randers . Telefon (06) 42 30 04

BENZIN . OLIESKIFT . SMØRING  
AUTOUDSTYR . QUICK-VASK

GÅ TIL TANDLÆGE  
2 GANGE ÅRLIGT  
**K.L.C.**



Havdrup og Tureby stationer. Anlæggene, der er forberedt for fjernstyring, forventes færdige i 1975. En arbejdsgruppe behandler i øvrigt for tiden strækningens – herunder **Køge** stationer – modernisering.

### Roskilde–Kalundborg

**Holbæk:** Opførelse af ny hovedbygning m.v., der er koordineret med postvæsenets opførelse af nyt posthus, er påbegyndt. Det nye underføringsanlæg for Valdemar Sejrs Vej er fuldført. Stationens nye sikringsanlæg (type DSB 1964), der færdiggøres i takt med sporarbejderne (se bilag til »Jernbanen«, nr. 3/69), tages i brug i foråret 1973.

### København G.–Vigerslev / Ydre Godsbane

**København G.:** Der foreligger et skitseprojekt til en erstatningsbygning for den – som følge af Post- og Telegrafvæsenets arbejder – nedrevne kraftstation; placering og udformning samarbejdes med postvæsenets byggeplaner. Bygningen, der skal indeholde værksteds-, lager- og velfærdslokaler til brug for Maskinafdelingen og Baneafdelingen, påregnes påbegyndt i 1973. En ny kommandopost til afløsning af posterne T og B m. fl. skal opføres; placeringen er vedtaget, og indretningen behandles i en arbejdsgruppe under ledelse af Sikringstjenesten. Spørgsmålet om, hvilke af de mange nu kendte bremsesystemer i nedløbszonen for rangerbærge, der er mest hensigtsmæssige for København G., er taget op til nærmere undersøgelse.

**Vigerslev:** Sikringsanlægget er foreslået nedlagt, således at signaler, sporskifter m.v. lægges ind under den fremtidige centralpost for København G. – bortset fra Vestbanesporene, der skal fjernstyres fra FC Roskilde. Nødtransversalerne mellem fjerntrafiksporene på Valby station påregnes flyttet til Vigerslev/Hvidovre Fjern (i forbindelse med forberedelserne for etablering af nyt relæsikringsanlæg – type DSB 1969 – på Valby station (nær) i 1973/74 er nødtransversaler mellem nær- og fjerntrafiksporene fjernet i eftersommeren 1972).

**Ydre Godsbane:** Signalordningen på strækningen trænger til en modernisering, idet der bl. a. findes armsignaler og »urigtige« daglyssignaler. De umoderne sikringsanlæg på **Frederiksberg, Flintholm** og **Vanløse** (den »lave« del (sporene 3–5)) stationer foreslås erstattet af ét anlæg.

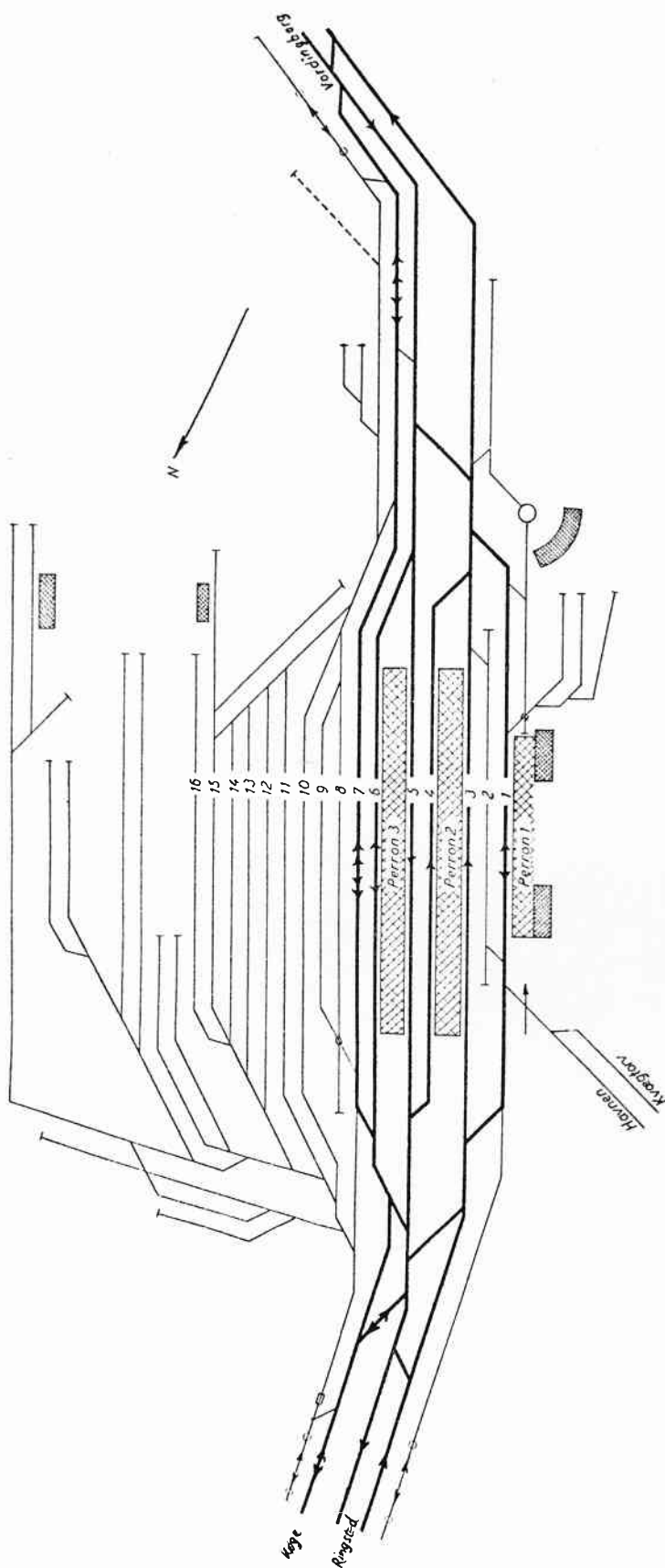
### København H.–Helsingør

**Østerport:** Et nyt sikringsanlæg (fjern) er planlagt, men afventer afklaring af forholdene med hensyn til Frihavnsstationens fremtid. Automatiske linieblokanlæg Østerport–Hellerup (fjerntrafiksporene) ibrugtages i efteråret 1973, hvorved den manuelle linieblok falder bort.

**Helgoland:** Stationens sporanlæg er under ombygning på grund af ombygningen af Svanemøllen station. Ombygningen foretages i to etaper: »Hellerup-enden« er ombygget uden indgriben i sikringsanlægget (se »Jernbanen«, nr. 1/72 – side 18); ombygningen af »Østerport-enden« (2. etape) kræver samtidig etablering af nyt sikringsanlæg, der ikke skal fjernstyres; anlægget etableres til ibrugtagning i efteråret 1973.

**Skodsborg–Rungsted Kyst:** Automatiske linieblokanlæg tages i brug i december 1972. På **Rungsted Kyst** station etableres nyt sikringsanlæg (type DSB 1972), og der foretages en reduktion af det nuværende sporanlæg i forbindelse hermed; ibrugtagning af sikringsanlægget påregnes at ville ske i slutningen af 1973.

**Rungsted Kyst–Helsingør:** På bestående sporanlæg i **Snekkersten** (og efter ændring af sikringsanlægget) påregnes



Næstved station – efter ombygning (skematisk sporplan).  
Tegning: DSB/Baneafdelingen

## Enhver Black&Decker er begyndelsen til et komplet værksted

En Black & Decker boremaskine kan meget mere end at bore huller. Den kan save, pudse, slagbore, pumpe, slibe og klippe hæk. Alt sammen ved hjælp af tilbehør, der er nemme at montere og til priser, som gør det muligt at opbygge et komplet værksted uden at ofre en formue.

Boremaskiner med 1 hastighed fra kr. 185,-, med to fra kr. 258,-, med fire fra kr. 498,- og med slagbor fra kr. 393,-.



**Black & Decker**

5 års fabriksgaranti - 12 måneder uden forbehold

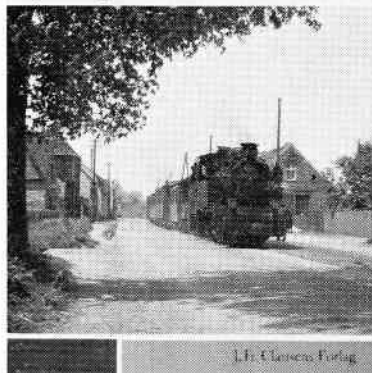
Alle priser er vejledende og incl. moms.

## Gavebøger til jernbaneentusiasten:

H. Gerner Christiansen

O. Winther Laursen

## Små tog på spinkle skinner



H. G. Christiansen og O. W. Laursen:

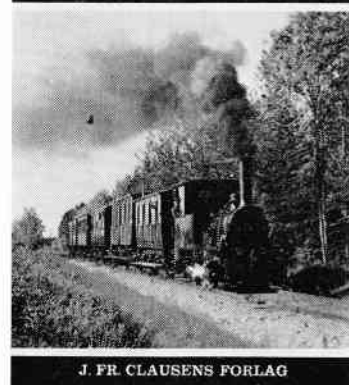
### Små tog på spinkle skinner

Festlige beskrivelser af baner herhjemme og ud over Europa suppleret med et fremragende billedstof. 208 s. Ib. kr. 74,00.

ISBN 87 11 01757 0

## Danske jernbaner 1847-1972

NIELS JENSEN



Niels Jensen:

### Danske jernbaner 1847-1972

Systematisk gennemgang af samtlige Danmarks jernbaner med en lang række relevante oplysninger og data.

270 s. Rigt. ill. Kr. 46,-.

ISBN 87 11 01765 1

Niels Jensen:

### Jernbaner

184 s. Rigt. ill. Kr. 29,50

ISBN 87 11 00310 3

Niels Jensen:

### Damplokomotiver

156 s. Rigt. ill. Kr. 31,65

ISBN 87 11 00416 9

### Jernbaneplakat

Syv farvestrålende jernbanemotiver. Format 43×60.

Vejl. pris kr. 13,75

ISBN 11 01780 5

CLAUSEN BØGER -

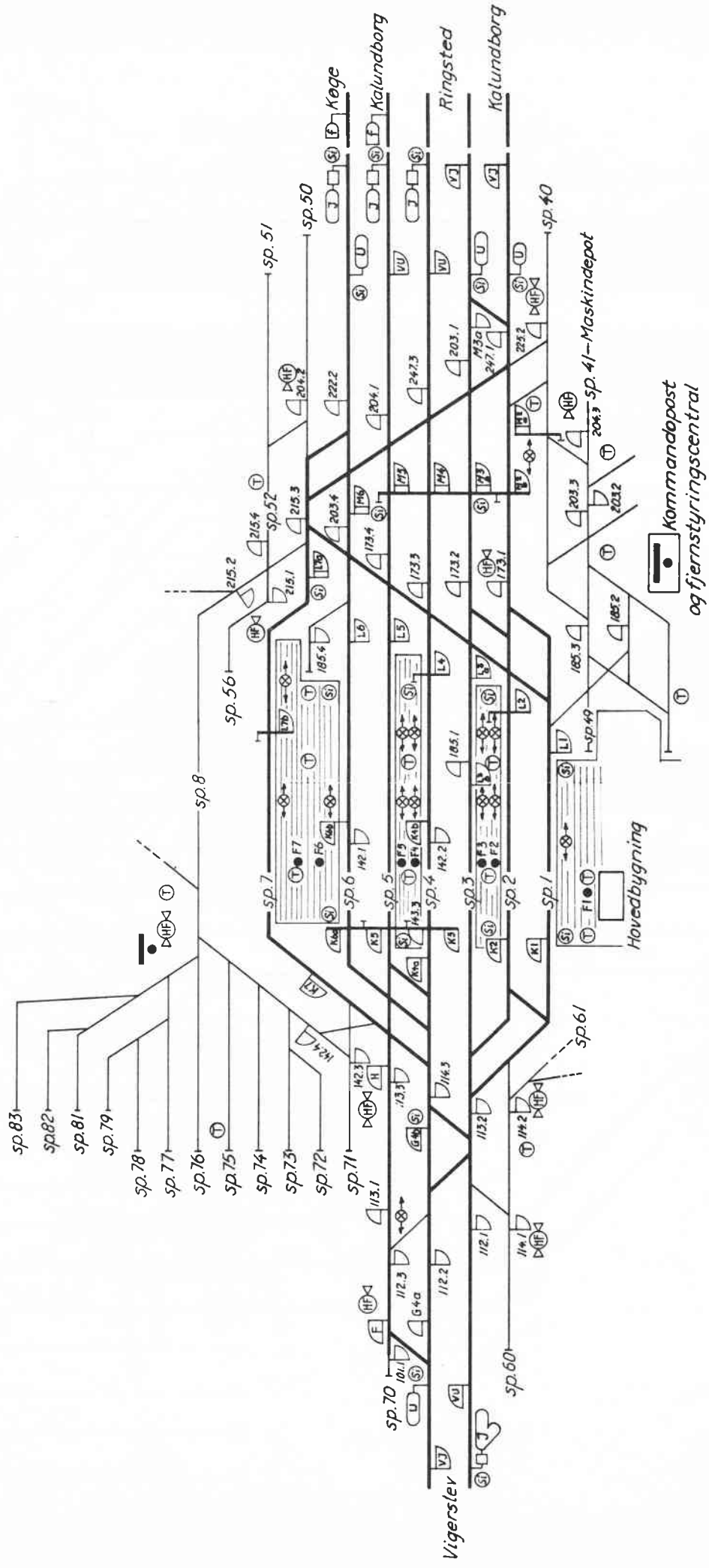
HÅNDBØGER DE HAR BRUG FOR



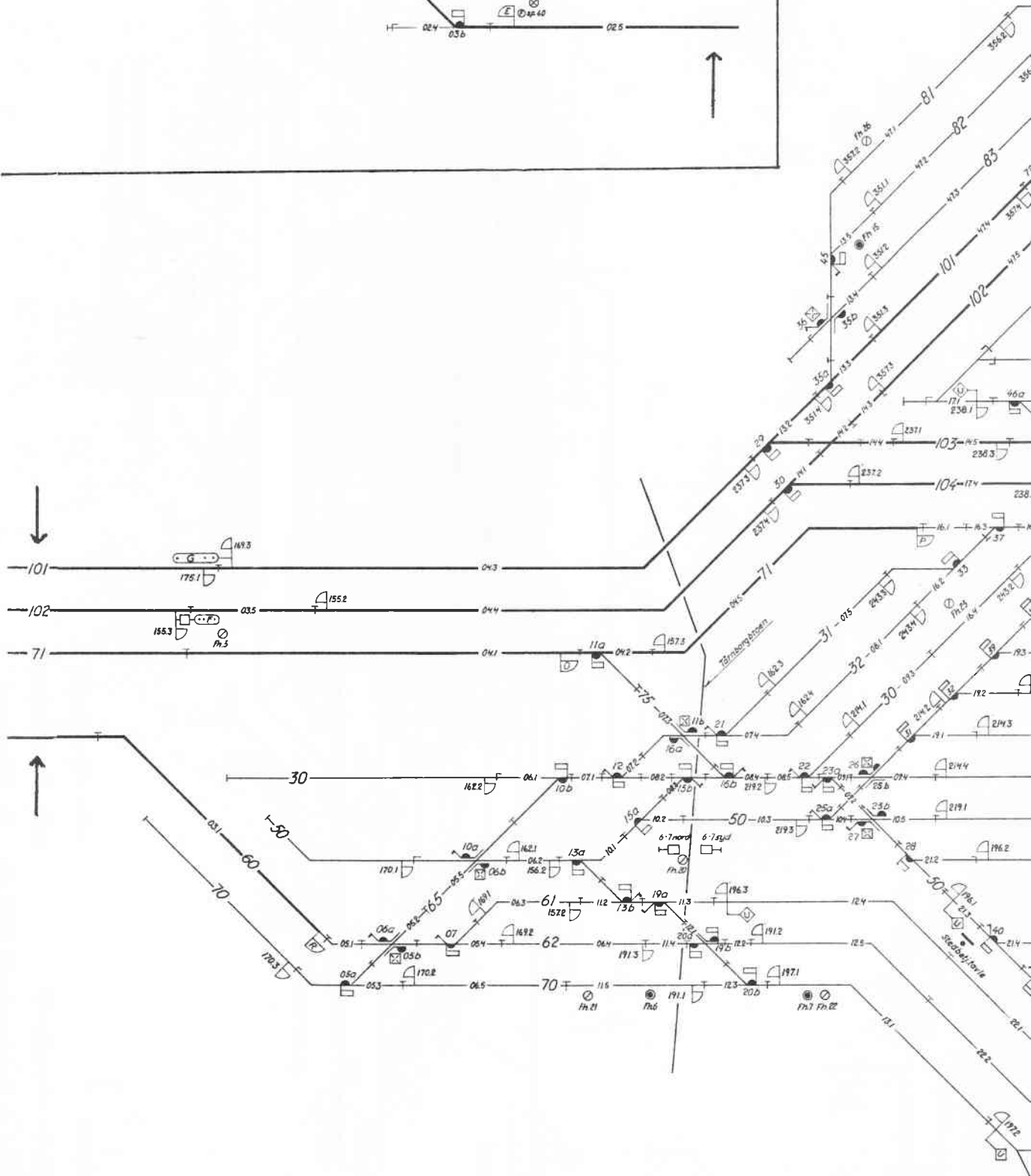
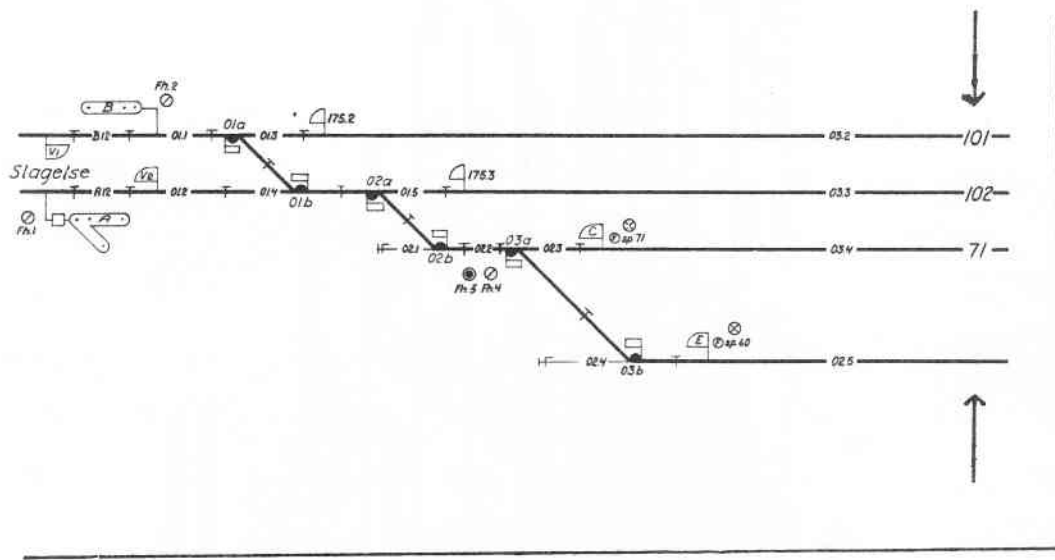
LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF



# Roskilde station

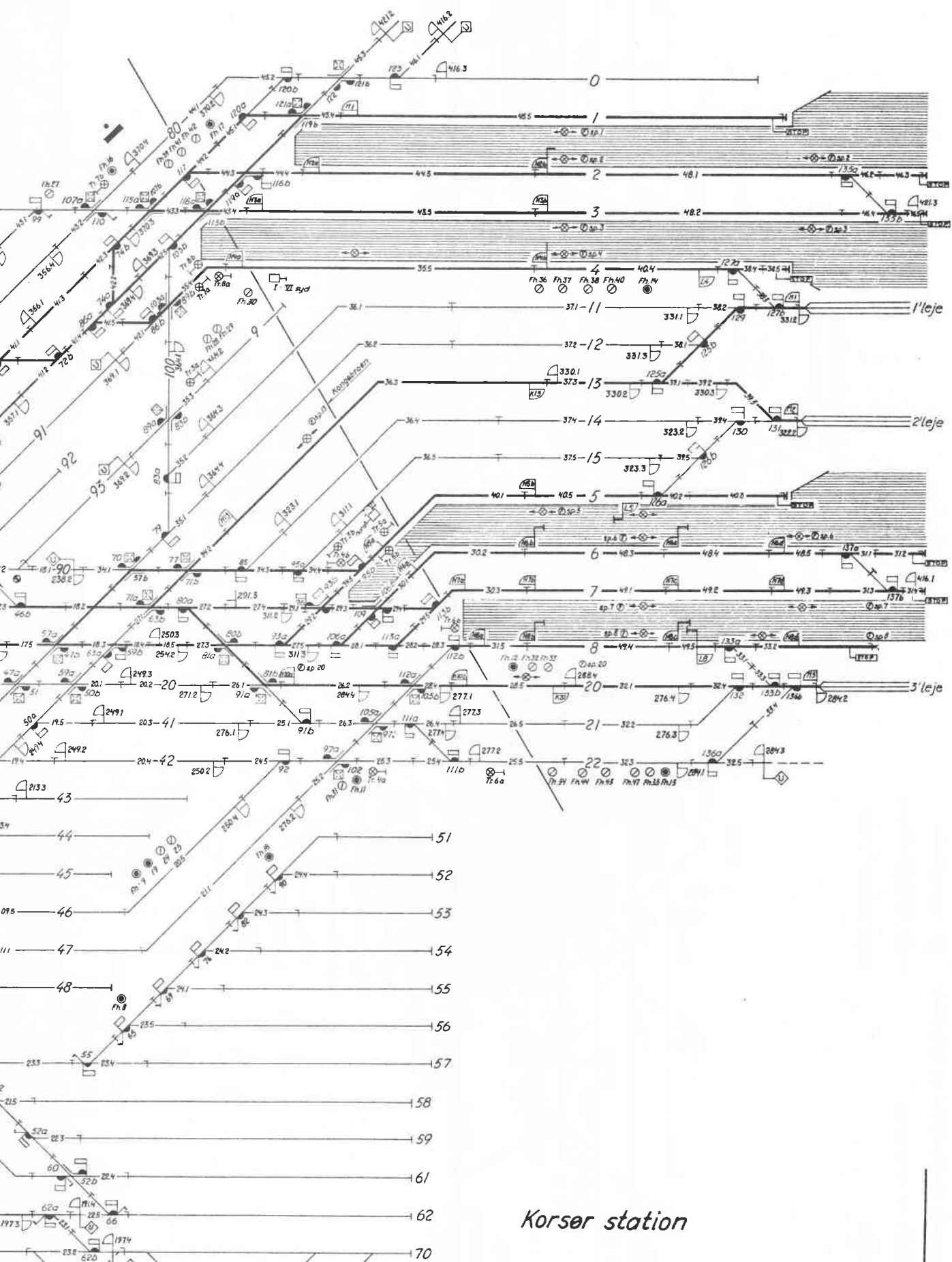


- Højtaf
- Dværgsignal
- Telefon m. forbindelse til D.S.B. ctr.
- Signaltelefon
- Færdigmeldingskontakt
- Afgangsslys
- Højtaf m. ekstra Ht.
- Dværgsignal
- Telefon m. forbindelse til D.S.B. ctr.
- PU-signal
- PU-signal m. bogstavviser



Bilag til "Jernbanen", nr. 7-8/72.

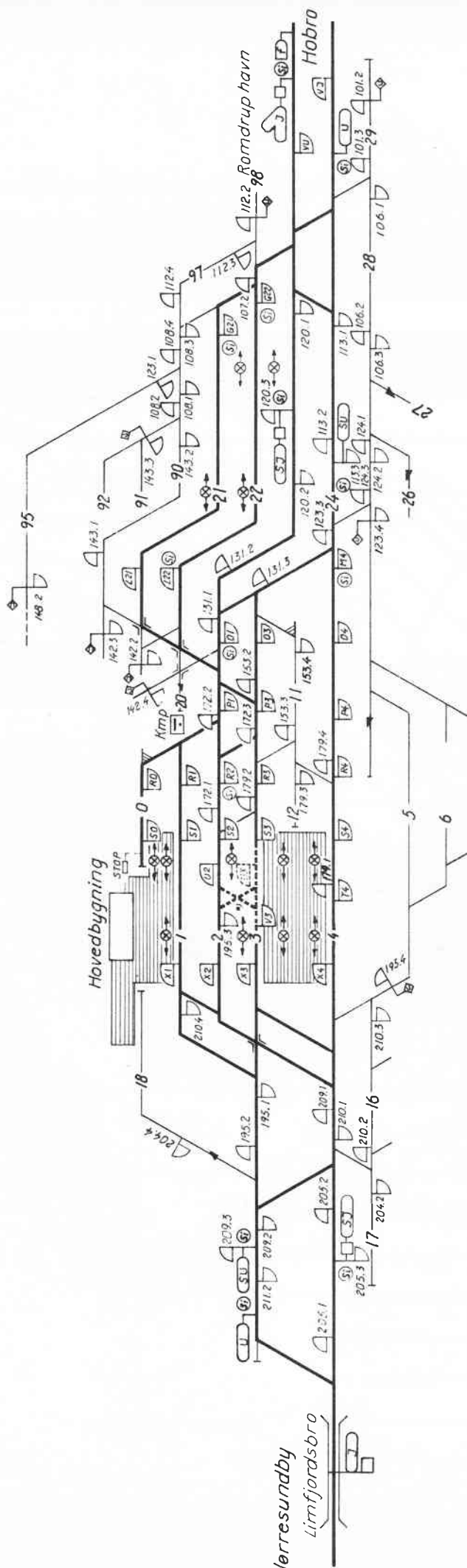




Korser station

Tegning: DSB/Sikringstjenesten.

# Ålborg station



\*) ----- Etableres senere

- Ⓢ Signaltelefon
- ⊗ Afgangsslys
- Ⓜ Signal nr. 118
- △ 195.3 Dværgsignal
- Ⓢ PU-signal
- Ⓜ Kommandopost og fjernstyringscentral

# Bygge/og anlægsarbejder

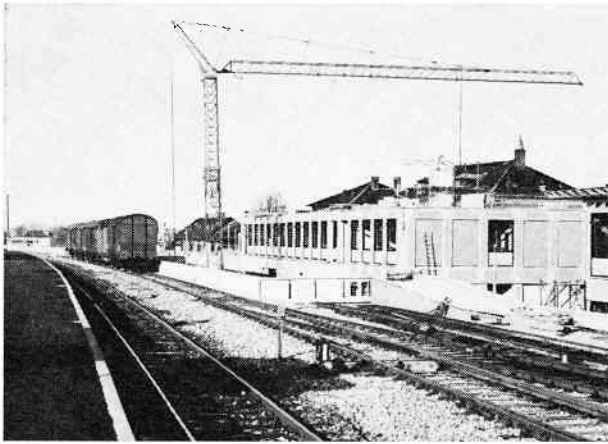
**RASMUSSEN & SCHIØTZ A/S**

København Århus Hjørring



Datavej 26 . 3460 Birkerød . Telf. (01) 81 66 00





Holbæk stations nye hovedbygning under opførelse (november 1972). Foto: Ole-Chr. M. Plum

fjernstyring af strækningen Rungsted Kyst–Helsingør taget i brug inden overgang til sommerkøreplan 1973. (Endelig udbygget vil den nye FC Helsingør omfatte strækningen Helsingør–Hellerup (ekskl.), hvilket dog kræver etablering af nyt sikringsanlæg i Klampenborg). Til brug for lokal-togene Hillerød–Helsingør udføres i **Helsingør** et 4. perronspor. Endvidere agtes anlagt yderligere personvognsdepotspor. Et nyt sikringsanlæg skal senere etableres i Helsingør.

### Fredericia–Padborg

**Fredericia:** Et nyt sikringsanlæg er påtænkt, og en arbejdsgruppe herom er nedsat. De nuværende fem signalposter skal erstattes af ét nyt sikringsanlæg betjent fra en ny kommandopost – med et eller to anlæg til betjening af rangerområder. Arbejdet i gruppen »hviler« p.t. af hensyn til de store beløb, som skal være til rådighed for et nyt anlæg. Den nuværende midlertidige fjernstyringscentral skal erstattes af en endelig FC, der skal omfatte strækningerne Fredericia–Århus (ekskl.), Fredericia–Lunderskov–Esbjerg (ekskl.) og Lunderskov–Padborg (ekskl.) – for sidstnævnte strækning vedkommende er det påtænkt at lade relæudstyret forblive i Voens og flytte betjeningspanelet til Fredericia. Den nye FC placeres i den ny kommandopost-bygning, der påregnes opført syd for stationens hovedbygning. Skitseforslag er udarbejdet.

Forslag til modernisering af sporene ved betonsvelfabrikken samt af Fredericia godsstation, omfattende udvidelse af læssespor, ændring af sporene ved sveiseanstalten, etablering af brovægt, modernisering af 10 t kranen og etablering af sporforbindelse mellem de to kraner ved pakhuset nord for stationen, er udarbejdet.

**Kolding:** En stærkt påkrævet udvidelse af depotsporene er igang. I sydenden af stationen foretages en mindre kurveregulering – og underføringen for Kolding å forstærkes.

**Tinglev:** I sydenden af stationen er foreslået en kurveregulering, der forøger kurveradius fra 735 m til 1500 m. Der er ikke truffet principbeslutning om arbejdets udførelse. Kurvereguleringen vil ske forud for en sporombygning.

**Padborg:** Sporanlægget på stationen er under ombygning, og et nyt sikringsanlæg (type DSB 1964) er under etablering – med forventet ibrugtagning i efteråret 1973. Udførelsen af bygningsændringerne er afsluttet.

### Fredericia–Århus

Strækningen forsynes for tiden med automatiske linieblok-

anlæg (etableret på strækningen Fredericia–Hovedgård – og etableres på strækningen: Hovedgård–Skanderborg medio 1973, Skanderborg–Hørning ultimo 1973 og Hørning–Kongsvang primo 1974), og anlæggene indrettes til senere fjernstyring fra ny FC Fredericia. Der er etableret lange overhalingsspor i Børkop, Hedensted, Hovedgård og Hørning – og på strækningssafsnittet Vejle–Århus etableres der VM-stationer i Daugård, Løsning, Tvingstrup, Hylke, Stilling og Hasselager.

**Vejle:** Det nuværende sikringsanlæg ændres af hensyn til fjernstyring (fra Fredericia) uden indskrænkninger i det nuværende antal togvejsmuligheder.

**Horsens:** Et nyt sikringsanlæg (type DSB 1972 – fjernstyret fra Fredericia) skal etableres på nuværende sporanlæg. Forslag til tilslutning af de forlagte spor syd for stationen til stationens sporanlæg (gennemkørselshastigheden forhøjes fra 80 km/t til 100 km/t) er forelagt Driftsafdelingen. Jordarbejde m. v. i anledning af denne baneforlægning er overdraget til en entreprenør og fuldføres til årsskiftet 1972/73 (»se Jernbanen«, nr. 4/72 – side 21). Spørgsmålet om en forbedring af kurveforholdene ved Hansted nord for Horsens (i km 61) har været taget op til undersøgelse i forbindelse med etablering af en ny vejunderføring. Af hensyn hertil foretages en forberedende baneforlægning ved brostedet.

De nedlagte Horsens Privatbaners værkstedsbygninger indrettes p. t. til hovedlager til erstatning for hovedlagre i København og Århus. Arbejderne omfatter, foruden den nævnte ombygning af værkstedsbygningen, også anlæg af udvendig oplægningsplads, etablering af læsserampe og udvidelse af vejen mellem Bygholm Parkvej og broen over Bygholm å, der er beliggende vest for bygningerne.

**Skanderborg:** Nyt spor- og sikringsanlæg er under udførelse (se bilag til »Jernbanen«, nr. 2/70). Sikringsanlægget (type DSB 1972) tages i brug i midlertidig udformning (på nuværende sporanlæg) i foråret 1973 – og i endelig udformning i 1974.

### Århus H.–Randers

Der foreligger principbeslutning om anlæg af lange overhalingsspor i Hinnerup og Langå – samt etablering af automatiske linieblokanlæg og VM-stationer i Mundelstrup, Hadsten og Stevnstrup; det nuværende korte, midtliggende overhalingsspor i Brabrand forudsættes opretholdt. Tidsplan er ikke fastlagt.

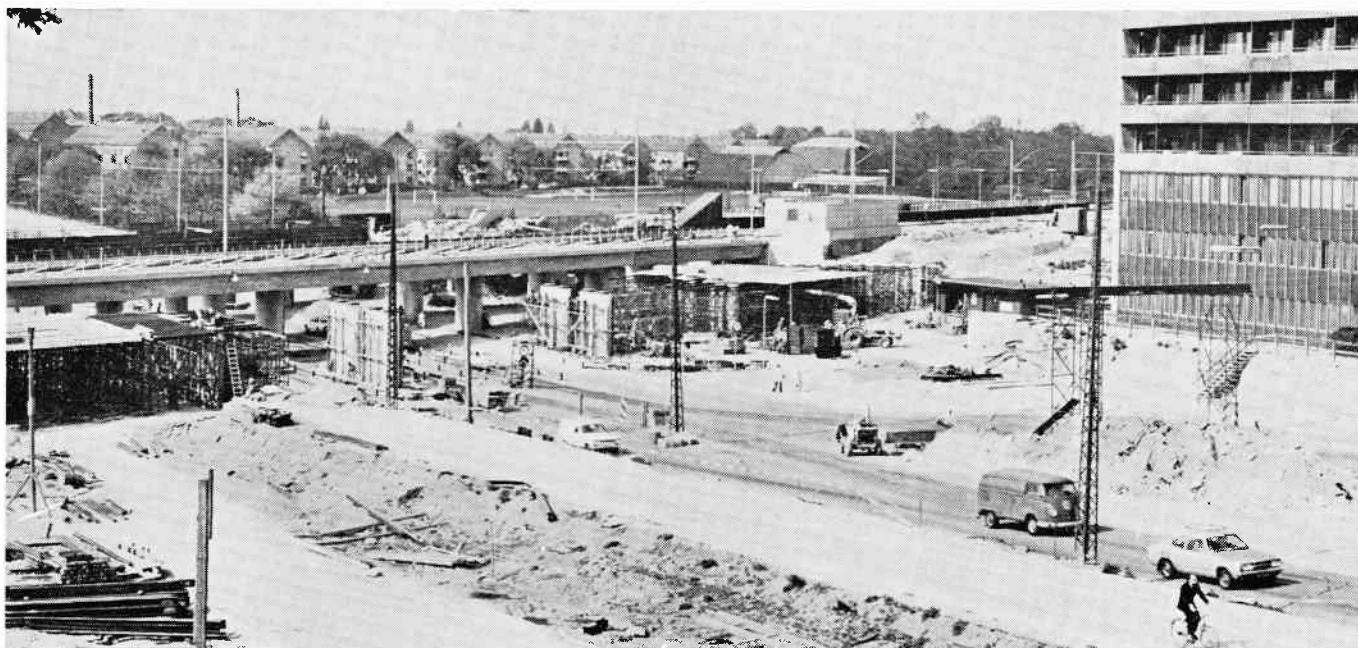
**Langå:** Der foretages for tiden forenkling af sporforholdene, og sikringsanlæggene bliver tilpasset de ændrede forhold – samtidig udveksles de resterende armsignaler med daglyssignaler. I sin endelige udformning skal stationen have et langt godstogsspor (jvf. ovenfor).

**Randers:** Overhalingssporet overvejes forlænget og et nyt sikringsanlæg etableret, da det nuværende anlæg er forældet og dyrt at betjene. Der påregnes til sin tid nedsat en arbejdsgruppe, der skal gennemgå stationens sporanlæg, når stationens forhold ved strækningsgennemgangen er principielt fastlagt.

### Randers–Ålborg

Der foreligger principbeslutning om anlæg af lange overhalingsspor på stationerne Fårup og Hobro; i forbindelse med etablering af nye sikringsanlæg på Skørping og Ellidshøj stationer bortfalder disses overhalingsspor, og der etableres i stedet to modvendte transversaler mellem hovedsporene (som tilfældet er i Glumsø) med en sådan indbyrdes afstand, at der – i Skørping i sydgående retning og





De nye broer med 6 spor over Lyngbyvejen ved den ny Ryparken station (se til sammenligning blad 6/72 - side 5 »Lyngbyvej station ved åbningen i 1931«).

**Monberg & Thorsen A/S**

Oslo Plads 12 - 2100 Kbh. Ø

Tlf. (01-76) TRia 7001

Rundhøj Allé 135 - 8270 Højbjerg

Tlf. (06) 14 79 77

## **Speno International S. A.**

Geneve

48/58 - stens  
skinnerlibetog  
T. M. S. K. 815



Repræsentant i Norden:

### **SOPHUS BERENDSEN A/S**

Amaliegade 10 - DK 1255 København K - Tlf. (01) 14 85 00



i Ellidshøj i nordgående retning – kan ske overhaling af et tog af maksimal længde (= min. 820 m, udregnet efter største antal tilladte aksler i ét tog = 140 – og en for alle vogntyper gældende enhedslængde på 5,7 m pr. vognakse samt trækkræften beregnet til 22 m). Der etableres VM-stationer i Bjerregrav, Arden, Svenstrup Jylland og Skalborg (og muligvis et par steder mere af afstandshensyn). Tidsplan (herunder etablering af automatiske linieblok anlæg) er foreløbig kun fastlagt for delstrækningen Skørping–Ålborg (tilstræbes fuldført medio 1974), men arbejdet med den resterende delstrækning skal fremmes af hensyn til fjernstyringen fra Ålborg.

**Hobro:** Der påregnes foretaget en påkrævet forenkling af sporanlægget bl. a. med henblik på forøget gennemkørselshastighed og etablering af et langt overhalingsspor (jvf. ovenfor). Det nuværende sikringsanlæg er forældet og skal udskiftes, da det ikke kan fjernstyres. Tidsplan er ikke fastlagt.

**Ålborg:** Den igangværende stationsombygning nærmer sig sin afslutning; der resterer visse spor- og perronarbejder. Et nyt sikringsanlæg (type DSB 1964 – se medfølgende bilag til dette nummer af tidsskriftet og bilag til »Jernbanen«, nr. 7–8/69) blev taget i brug i oktober 1972 (det manuelle linieblok anlæg Ålborg–Nørresundby erstattedes af stationsbloksignaler i nordenden af Ålborg station – og strækningen Ålborg–Limfjordsbroen betragtes ikke længere som dobbeltspor); der er foretaget visse ombygningsarbejder i det eksisterende signalhuskompleks med henblik på tilvejebringelsen af FC Ålborg (Randers–Hjørring). Der skal endvidere foretages visse forbedringer af lokaliteterne i stationens hovedbygning. Et nyt driftsdepot på de fra privatbanerne erhvervede arealer på stationens østside er under projektering. Et stamspor til den ny Romdrup havn (11,5 km) blev taget i brug i slutningen af november 1972.

**Nørresundby:** Sporanlægget er under ombygning, og et nyt sikringsanlæg (type DSB 1953) omfattende automatisk sikring af overkørsel nr. 5 blev taget i brug i slutningen af november 1972.

### Nørresundby–Hjørring

Godkendelse af strækningsvis modernisering foreligger, og arbejderne er påbegyndt med færdiggørelse medio 1974 for øje (dog stoppet p. t. på grund af nedskæring i de offentlige anlægsbudgetter). Nye sikringsanlæg etableres i Sulsted og Vrå, og sikringsanlægget i Brønderslev tilpasses for fjernstyring. Strækningen udstyres med automatiske linieblok anlæg og skal fjernstyres fra FC Ålborg. Maksimalhastigheden forøges fra 100 km/t til 120 km/t. Indføringen af Hirtshalsbanen på Hjørring station ændres.

### Hjørring–Frederikshavn

Driftsafdelingen og Baneafdelingen har afsluttet udarbejdelse af forslag til strækningsvis modernisering, der tilstræbes fuldført medio 1974. Nye sikringsanlæg etableres i Sindal og Kvissel, og strækningen udstyres med automatiske linieblok anlæg – og endvidere forøges maksimalhastigheden fra 100 km/t til 120 km/t.

**Frederikshavn:** De for stationsflytningen m.v. resterende ekspropriationer er i det væsentlige fuldført. De første entrepriser omfattende jord- og broarbejder samt opfyldning af søterritoriet er udført hhv. i gang. Stationsflytningen forventes fuldført i slutningen af 70-erne.

### Lunderskov–Esbjerg

Udarbejdelsen af en redegørelse vedrørende modernisering og forenkling (specielt i Bramming) af strækningen i

sin helhed ventes afsluttet inden for den nærmeste fremtid. Nye sikringsanlæg påregnes etableret i Vejen, Brørup, Holsted, Gørding og Bramming; Tjæreborg skal være VM-station. Strækningen udstyres med automatiske linieblok anlæg, og de nævnte sikringsanlæg påregnes indrettet til fjernstyring fra Lunderskov (midlertidig FC) – senere fra den kommende FC Fredericia (se ovenfor). 2. sporet Vejen–Brørup nedlægges. Planer om etablering af et langt godstogsspor på **Esbjerg** station er under udarbejdelse, og forslag herom vil indgå i den ovennævnte redegørelse.

### Andre anlægsarbejder i Jylland

**Holstebro:** Spørgsmålet om etablering af et nyt sikringsanlæg er under sagbehandling.

**Viborg:** Det stærkt nedslidte spor- og sikringsanlæg skal moderniseres. En arbejdsgruppe herom er nedsat.

**Herning:** Arbejdet med sænkning af Skjern- og Holstebrobanens spor er afsluttet (den nuværende kørsel på fælles togvejsspor ophører dog først i 1974/75); sikringsanlægget er ændret i overensstemmelse hermed. Mere end halvdelen af de for stationsflytningen og aflastningsgadeanlæggets gennemførelse fornødne ekspropriationsforretninger er foretaget. Opfyldning for stationens nye godsplads og pakhús m. v. er nær fuldførelse (se »Jernbanen«, nr. 7–8/69 – side 9). De samlede anlæg forventes fuldført i slutningen af 70-erne.

**Brande:** Stationens sporanlæg forenkles stærkt i forbindelse med etablering af ny enkeltsporet underføring i stationens sydende. Sikringsanlægget (trepostanlæg) udskiftes og indrettes for fjernstyring (fra Herning); ibrugtagning af nyt anlæg (type DSB »Ry«) påregnes at ske i januar 1973.

## Et jubilæum

Den 1. november i år fejrede en af den danske privatbanestands førstemænd, direktør Erik Johansen, 25 års jubilæum som direktør for Holbæk Privatbaner.

Begivenheden fejrede Erik Johansen med at invitere alle sine kolleger – herigennem, ufortjent, undertegnede – en del af personalet på banerne og alle de, der spiller eller har spillet en rolle i Holbæk amts kommunale og erhvervs-mæssige liv, til en fest på Hotel Isefjord i Holbæk.

Talernes tal var enormt, jeg tror der var over tredive, og aldrig i mit liv har jeg hørt en så enstemmig ros til noget menneske for hans indsats for den virksomhed, han i så mange år har ledet. Johansen fik mange drøje ord med på vejen, og han var den første til at le af dem, men en ting var alle, lige fra personalets repræsentanter til sognerødderne enige om, at havde enhver anden været direktør for Holbæk Privatbaner i denne for banerne farlige periode, havde i hvert fald Høng–Tølløsebanen næppe eksisteret i dag, mens Odsherredsbanen, selvom den måske nok ikke var blevet nedlagt, ville have været et kors for skatteborgerne i amtet. Jeg ville gerne have sagt nogle pæne ord til jubilaren, men jeg syntes næsten ikke, at gæsterne kunne tage flere taler og vil derfor i stedet sige Erik Johansen tak her i bladet for hans indsats.

Han har gjort en helt enestående indsats for sine baner med interesse, energi, fantasi og økonomisk sans. Havde han været direktør for forskellige baner på Fyn og i Jylland, der i dag er nedlagte, ville antallet af privatbaner

være adskilligt større i dag end det nu er. Men selvom Erik Johansen vel er den privatbanemand, der i højest grad har haft øjnene op for betydningen af at modernisere banerne og skabe en komfort for de rejsende, der var bedre end den bilerne kunne yde – for ikke at tale om statsbanerne – er han samtidig så meget gammel jernbanemand, at han er en af de meget få, der har bevaret damplokomotiverne som et vartegn for banen og et forbindelsesled med den tid, der er gået. Samtidig er han en af de måske lidt for fåtallige privatbaneledere, der har vist virkelig forståelse for den opvoksende jernbaneinteresse.

Han er et gammelt medlem af vor forening, og han overlod os sine gamle, veltjente lokomotiver HTJ nr. 5 og OHJ K 564 på så rimelige vilkår, at det trods mangel på midler, var muligt for os at bevare disse relativt store maskiner.

Hans inciterende foredrag og ledelse af vore ture vil blive husket, og vi håber at kunne nyde godt af hans tale-gaver og viden også i fremtiden, men først og fremmest vil vi takke ham for at han har bevaret Holbæk-banerne og reddet statsbanestrækningen fra Høng til Slagelse, en opgave det store statselskab ikke var i stand til at løse, samt ønske ham, at han endnu i mange år til gavn for egnens trafikanter og alle jernbaneinteresserede i dette land vil kunne stå i spidsen for sine baner.

Birger Wilcke



Direktør Erik Johansen foran remisen i Høng på en af DJK's udflugter. Foto: Birger Wilcke

## Jernbanenyt - kort fortalt

# DSB

I juli kvartal er sket nedenstående til- og afgang af rul-lende materiel:

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 3 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7769/7269 – 7771/7271.

Diesel-elektriske motorvogne MO 1818, 1882 og 1976 er midlertidig overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København (sidstnævnte driftsdepotområde disponerer pr. 30. september midlertidigt over MO-vognene: 1818, 1871, 1878, 1882, 1955, 1976, 1980, 1983, 1984, 1989, 1990 – de med »fed« type angivne er dog hen-satte); diesel-mekanisk traktor nr. 46 er overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København (til brug i »Centralværksted København«) – diesel-elektrisk motorlokomotiv MX 1022 og diesel-elektrisk motorvogn MO 1875 er tilbageleveret til Driftsdepotområde Århus (jvf. »Jernbanen«, nr. 4/72 – side 17 hhv. nr. 6/72 – side 11).  
**Se i øvrigt »stationeringslisten« nedenfor.**

Følgende 8 stk. damplokomotiver er udrangeret: E 979, 985 – F 651, 652 – HS 394 – N 208 – Q 349 – R 947; føl-gende diesel-elektrisk 4-vogns lyntog er udrangeret: MB 411–AB 436–FJ 448–MB 412; følgende 9 stk. elektriske motorvogne: MM 718, 732, 747–750, 752, 753, 759 og 9 stk. bivogne (for elektriske motorvogne): FM 869, 871–874, 877–880 samt styrevogn (for elektriske motorvogne): FS 918 er udrangeret (– herefter er samtlige FM-vogne udrangeret, og af S-togsmateriel anskaffet før anden verdenskrig reste-

### DSB trækraftenhedernes antal og stationering pr. 30/9 1972

	antal Ddo Kh		antal Ddo Ar	total antal
<b>Damplokomotiver</b>				
C 708	1			1
D 825, 826	2			2
F 978, 980, 994, 997	4	966, 969, 987, 991, 999	5	9
F 461, 477, 500	3	441, 670, 655, 658, 659, 667--665, 694		12
H		800	9	12
K			1	1
N 582	1			1
P		207	1	1
Q 917	1			1
R 344	1	345, 346, 350	3	4
S		946, 963	2	2
S 736, 740	2			2
<b>Motorlokomotiver</b>				
MH 201--203	3			
MH 349--390, 401--420	62	301--348, 391--400	58	121
ML 6	1			1
MT		151--167	17	17
MV		1101, 1102, 1104, 1109, 1124	5	5
MX 1001-1020	20	1021-1045	25	45
MY 1106, 1110, 1114, 1115, 1117, 1119-1123, 1125-1132, 1145-		1103, 1105, 1107, 1108, 1111- 1113, 1116, 1118, 1124, 1133,		
1159	33	1135-1144	21	54
MZ 1401-1410	10	1411-1426	16	26
<b>Motorvogne</b>				
MA 460--470	11			11
MB 409, 410	2			2
MM 743, 751, 754, 755, 757, 760, 762--803, 805--812, 814--819	62			
MO 7501-7507, 7601-7771	178			240
1801-1816, 1842, 1843, 1845- 1847, 1860-1862, 1864-1867, 1887-1890	32	1817-1827, 1829, 1830, 1837- 1837, 1839, 1840, 1848-1859, 1869-1873, 1875-1886	50	
1951, 1952, 1960-1962, 1973, 1974, 1994-1997, 1999	12	1953-1956, 1958, 1959, 1976- 1992	23	117
MS 401--404	4			4
<b>Rangertraktorer</b>				
R1) 23, 24	2			2
R2) 35, 45	2			2
R3) 57	1	56	1	2
R4) 46	1	47, 48, 50, 52	4	5
R5) 70	1			1
N-Ar 101-112, 114	13	113, 115, 116	3	16
F-Ar		117--146	30	46
F-K 263-269, 271-274	11	251--262, 270, 275--290	29	40

R = benzintraktor, D = dieseltraktor ("typenumrene" er uofficielle), M-Ar = dieseltraktor/"MAN-Ardelt-type", F-Ar = dieseltraktor/"Frichs-Ardelt-type", F-K = dieseltraktor/"Frichs-Küf-type".

Ddo Kh hhv. Ar = Driftsdepotområde København hhv. Århus.



**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 LOFTER

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

A/S  
**BOEG-THOMSEN**

rer nu kun syv MM-vogne (743 . . . 762) og otte FS-vogne (992-999), af hvilke de sidstnævnte dog i 1962/63 fik de oprindelige letmetallvognkasser udskiftet med vognkasser af stål); følgende 2 stk. diesel-elektriske motorvogne er udrangeret: MO 1957, 1998.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 7 stk. personvogne (1. klasse), litra An 18-84, 607-613 (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«) samt 57 stk. specielle lukkede godsvogne (selvtømmende - med tag, der kan åbnes), litra Tdgs 574 0 225 - 574 0 281. Fra »Centralværksted Århus« er leveret 1 stk. personvogn (2. klasse - m/ rejsegodsafdeling), litra BDg 82-64 113 (ombygget fra Bgh 29-63 113) (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«). Fra Sverige er indkøbt (brugt) 1 stk. beholdervogn (privatejet: »Kommune Kemi A/S«, Nyborg): 070 1 006.

2 stk. personvogne, litra CI 29-25, 540, 559 er overflyttet fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«.

I forbindelse med modernisering har følgende vogne skiftet litra: Ah 17-61, 048, 049, til »Ag«; i forbindelse med »deklassering« fra 1. til 2. klasse har følgende vogne skiftet litra (og nummer): AS 7001-7007 til »FS« og Aeh/AByh 17-61/38-61, 185/186-189/190 til »Beh/Byh 27-61/28-61«.

9 stk. personvogne er udrangeret: BRh 85-24, 281, 282, 284, 286, 287, 289 - CI 29-25, 537, 574 - CP 2897.

**Oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1972« (»Jernbanen«, nr. 4/72) kan å jourføres efter ovenstående.**

**Pr. 30. september bestod vognparken af:**

**898 stk. personvogne** (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 7 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT/DSG). I juli kvartal er der tilgået driften 7 vogne, og der er udrangeret 9 vogne.

**145 stk. post- og rejsegodsvogne.** I juli kvartal er der ikke sket nogen ændringer.

**6096 stk. lukkede godsvogne.** I juli kvartal er sket en tilgang på 57 vogne - og en afgang på 496 vogne.

**3222 stk. åbne godsvogne.** I juli kvartal er sket en afgang på 25 vogne.

**555 stk. specialvogne.** I juli kvartal er sket en afgang på 3 vogne: Sneplov nr. 37, 44 (B/1) - 383 (M/2).

**3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) og 598 stk. privatejede godsvogne** (samt 4 stk. godsvogne lejet hos

**FRUGTKÆLDEREN**

Mogens Schulze

Usserød Kongevej - Hørsholm  
Tlf. 86 13 79

**FRAGTMANDSCENTRALENS CAFETERIA**

Telf. (06) 15 47 82  
Søren Frichsvej 51-53  
**ÅBYHØJ**

NY INDEHAVER: HANS BØSTRUP

Lækkert smørrebrød  
Selskabslokaler

DSB). I juli kvartal er sket en tilgang på 1 vogn: 1 stk. 070 1 - og en afgang på 1 vogn: 022 0.

**I oversigten »DSB godsvogne« (»Jernbanen«, nr. 4/72) kan kolonnerne »antal vogne« pr. 31. marts å jourføres pr. 30. september således:**

	31/3	30/9		31/3	30/9
Gklm	58	43	Elo	1293	1273
Gklm	146	89	PJ	2	-
Gklm	256	159	PJR	1	-
Gklms	709	693	TD	2	-
Gkm	33	25			
Gkms	199	87			
Gkms	312	148			
Gkms	48	17			
Gs	2	-			
Gs	768	767			
Gs	1993	1992			
Gs-t	16	18			
Hkrs	49	48			
Hks	50	49			
Uahk	3	2			
Ucs	47	37			
Ucs (RIV)	5	17			
Ud	20	12			
Uds	22	30			
Tdgs	153	262			

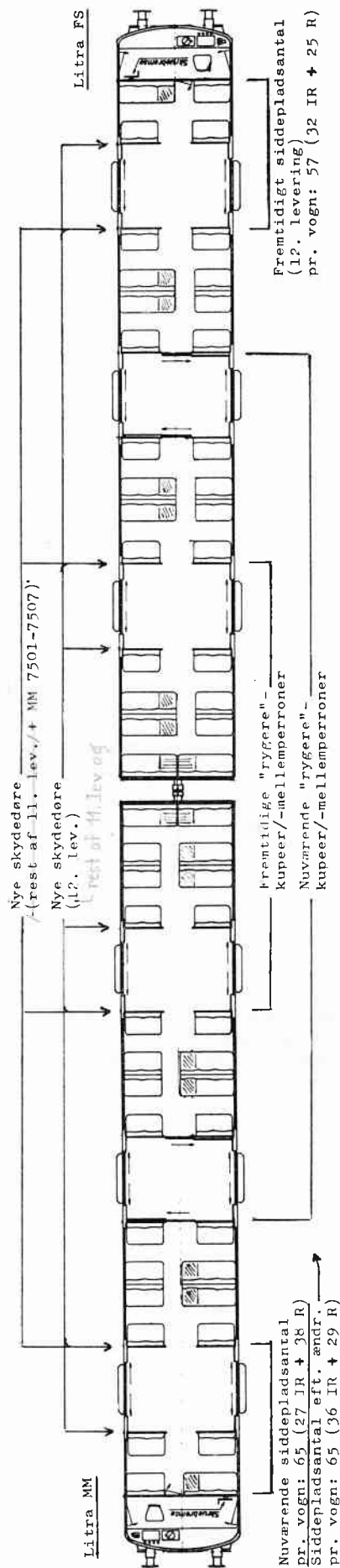
Bemærk, at samtlige vogne med gammelt nationalt bogstavlitra og nummer nu er udgået af godsvognsparken.



Leveringen af 3. serie MZ-lokomotiver (1427-1446), påbegyndes nu, maskinerne vil blive stationeret i Driftsdepotområde København. De nuværende ti MZ-lokomotiver (1401-1410), der anvendes på Sjælland og Lolland-Falster, vil i takt med leveringen af det 6.-15. af de nye lokomotiver (1432-1441) blive overflyttet til Driftsdepotområde Århus. De sidste fem lokomotiver i den nye serie (1441-1446) leveres med komponenter for elektrisk togopvarmning (antagelig af fabrikat »AEG«). 3. serie-maskinernes større vægt og akseltryk (121 t / 20,2 t - med el-varme endog 126 t / 21,0 t - mod tidligere lokomotivers 117 t / 19,5 t) har skabt visse problemer for Baneafdelingen; de nye MZ-lokomotiver vil dog kunne anvendes overalt øst for Storebælt på strækninger, hvor det hidtil har været tilladt at benytte litra MZ - med den tilføjelse, at Strandmøllebroen (på Kystbanen) kun må befares med højst 60 km/t (mod nu 80 km/t). MZ 1427 (i ny »design-lakering«) ankom til København den 6. december - og leverancen af de tyve lokomotiver vil ske med ca. en maskine om måneden frem til maj 1974, således at samtlige er i drift ved starten af »K-74«.

*Det planlægges at handle*  
Der er bestilt yderligere ITC- og radioudstyr til femten lokomotiver (jvf. »Jernbanen«, nr. 6/72 - side 12), nemlig til MX 1001-1010 og fem MY-lokomotiver, der inden overgang til vinterkøreplan 1973/74 - af hensyn til frigørelse af MO-vogne stationeret øst for Storebælt - vil blive overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København. Ved »K-74«-projektets start vil således samtlige MX- og MY-lokomotiver stationeret øst for Storebælt være udstyret med ITC og radio. I

Udviklingen af nye farver, materialer m.v. i det personvognsmateriel, der nu står foran modernisering i »up-to-date«-programmet, d.v.s. samtlige vogne af litra A, AB, B/Bk og BD (UIC-standardvogne) (se »Jernbanen«, nr.



7/71 – side 8), er nu nået til, at prøveopstilling har kunnet præsenteres til principgodkendelse. I forbindelse med moderniseringen skal møblerne ombetrækkes og gangskillevægelementerne opmales. Med henblik herpå indføres – a) nyt tekstilbetræk, brunt, finstribet uldstof, b) ekspanderet brunt vinyl på nakkelæn, ørebakker (på 1. klasse kombineret med antimakassar) og armlæn (lyse farvetoner på 2. klasse, mørkere på 1. klasse – gangskillevæggenes farve afstemmes hermed), c) gardiner i brunstribet lærred og d) ny lysarmatur-type for nedadrettet lys. Farver og mønstre i gulvbelægninger, lofter og øvrige vægge ændres ikke indtil videre, ligesom faste gulvtæpper ikke tænkes anvendt, for der rådes over mere effektive rengøringsfaciliteter, end tilfældet er i dag.

Med henblik på at tilvejebringe mere bekvemme og hensigtsmæssige pladsforhold på 2. klasse i den primære indenlandske fjerntrafik, d.v.s. lyntog og vigtige eksprestog (i »K-74«-projektet benævnt »A-nettet«) samt i de internationale eksprestog, er det besluttet at ændre apteringen i 2. klasse-kupeerne – **sofaplads til seks personer i stedet for otte** – i forbindelse med moderniseringen af de ovennævnte vogne. Til at dække det daglige vognforbrug, inkl. reserve, i »K-74«-projektet er der behov for samtlige disse vogne (samt litra Bf), den såkaldte »vogngruppe I-fjern« (se »Jernbanen«, nr. 7/71 – side 7), hvilket medfører, at ændringen berører 20 AB-, 169 B-, 25 Bk- og 30 BD-vogne med i alt 2170 kupeer, hvor pladsantallet reduceres med i alt 4340 pladser. I »K-74«-projektet kan der imidlertid opstilles mere rationelle vognomløb, hvorved der »tjenes« et antal vogne, således at det skønnede merforbrug kun andrager ca. 25 vogne. Disse vogne kan »skaffes« ved en »nedtoning« af udrangeringsprogrammet for ældre vogne af »vogngruppe III«, indtil nyt fjerntogsmateriel kan anskaffes i slutningen af halvfjerdserne.

Der foretages en lang række forbedringer i det i ordre værende S-togsmateriel af 12. levering (MM/FS 7783/7283 – 7806/7306), der leveres i perioden, april 1973 til oktober 1974: Der anbringes skydedøre i alle tværskillevægge ud til mellemperronerne – der anvendes ny lysarmaturtype for nedadrettet lys – mellemperronerne reduceres med 10 +10 cm i længderetningen, og det indvundne areal udnyttes til øget afstand mellem sofaerne – der anvendes to-plads sofaer med armlæn, forbedret sæde- og rygkonstruktion og stofbetræk (af type og farve som nævnt ovenfor under omtalen af fjerntrafikmateriellets modernisering). Vogne af 12. levering (fireogtyve 2-vognstog) vil i første række blive indsat på linie E sammen med de syv 2-vognstog med tidligere AS-vogne (de tilhørende MM-vogne forsynes med skydedøre i tværskillevægge mellem perroner og midterkupeer, men ikke mellem perroner og endekupeer), men for at dække denne linie (med lang rejsetid) så vidt muligt, kræves i alt fyrrer 2-vognstog. De således manglende ni 2-vognstog skaffes fra den igangværende 11. leverings resterende vogne (MM/FS 7774/7274 – 7782/7282), som ved leveringen vil være udstyret med skydedøre i det omfang, der er nævnt ovenfor under »12. levering« – men derudover foretages der ikke nogen ændringer – se i øvrigt vedstående skitse, hvoraf det også fremgår, at »ikke-rygere«, »rygere«-opdelingen ændres i samtlige S-togsvogne af ny type (6. levering og flg.), således at midterkupeerne bliver reserveret »ikke-rygere« og endekupeerne samt de derved værende mellemperroner, »rygere« – der opsættes også »pictogrammer« udenpå vognene.

I juli kvartal er der i »Centralværksted Århus« moderniseret yderligere fire ABg-vogne (12. serie), to Ag-vogne (14. serie) og en BDg-vogn (15. serie). Af det oprindelige »moderniseringsprogram« (se »Jernbanen«, nr. 7/71 – side



7/8) resterede der for værkstedet pr. 30. september at ombygge – syv ABg-vogne (13. serie), seks Ag-vogne (14. serie) og nitten BDg-vogne (15. serie). Af den planlagte godsvognsmodernisering resterede der for værkstedet pr. 30. september at ombygge – seks litra Ucs (nye beholdere på Gklms-undervogne) og ti litra Uds (overflytning af beholdere fra litra Ud til Gklms-undervogne). »Centralværksted Århus« klargør i øvrigt for tiden 13 stk. beholder-vogne (for DSB's egne brændstoftransporter): 947 0 300 – 947 0 312 – indkøbt fra »Dansk Esso A/S« (tidl. nr. 070 0 300 – 070 0 312); vognene er bygget i Sverige – oprindeligt for »AB Svenska Esso«s regning.

## DSB

**50 86 85 - 84 027 - 6**

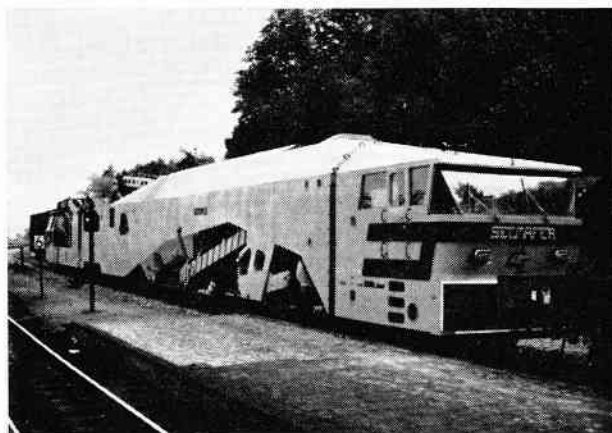
## Bk

Sådan påmales DSB-initialet, vognnummer og litra i fremtiden på personvognsmateriellet. Der benyttes »DSB-alfabet«, og påskriverne holder fast venstrekant i vognmidte og overkant med det store (36 cm høje) »DSB-bomærke« i vognens venstre del, d.v.s. 54 cm fra vognkassens synsmæssige underkant.

Specialvognene benævnes fremtidigt »tjenestevogne«: fra den kommercielle godsvognspark til tjenestegodsvognsparken overføres de 200 stk. Fd-vogne (der næsten altid disponeres af Banetjenesten) – som følge heraf får vognene »regimenummer« 30 – og numrene: 946 0 550 – 946 0 749. De lukkede og åbne godsvogne (af ældre type), der som oftest anvendes af de tekniske tjenester, overføres nu til en såkaldt »basisvognpark«, det drejer sig bl. a. om vogne af litra: Fdk, Gkm, Gklm, Uahk og Uhk.



I forbindelse med de stadig større krav, der stilles fra industriens side til DSB som transportør af omfangsrigt gods, har det været nødvendigt i langt højere grad end før, at gøre sig klart i hvilket omfang og på hvilke strækninger transporter ud over læsseprofilen kan gennemføres. Det er derfor nødvendigt, at området mellem læsseprofilen og det efter erfaring fastlagte særlige UT-profil (UT = »usædvanlige transporter«) i fremtiden bliver kortlagt med større nøjagtighed. Hertil er der – med en tidligere åben godsvogn – litra E10, som grundlag – opbygget et rullende profilmaal, som tænkes anvendt til regelmæssige målinger af det frie profil ved broer, perrontage, signaler m.v. Profilmalet er opbygget med en ramme liggende lige inden for læsseprofilen og anbragt over vognens ene aksel. Rammen kan justeres på vognbunden, således at forskelle i vognens fjedre og akselkasser kan udlignes. I rammen er for hver 200 mm monteret en vandret skyder med påførte mål. Ved aflæsning over en markeringsstreg kan man umiddelbart se, hvor langt fra spormidte enden af skyderen befinder sig. I profilet's øverste vandrette del er placeret fem lodret arbejdende skydere. Ved opmåling af f. eks. en buebro placeres målerammen under broen, alle skydere skubbes så langt ud, at de netop berører broen, og de aflæste mål på hver skyder indføres i et særligt skema. Ved kontrol af en strækning mellem to stationer, for hvilken der eksisterer et fra tidligere kørsler kendt fritrumsprofil, indstilles skyderne således, at deres yderste ende svarer til dette profil, og strækningen gennemkøres med god hastighed. For at undgå beskadigelser af skyderne,



Ballastrensemaskine (fabrikat: »Secmafer«) udlånt af fabrikken til DSB. Maskinen, der er godt 42 m lang, anvendes i sommer på strækningen Hobro–Skørping. (Hobro, juli 1972). Foto: Sven Gade

såfremt faste genstande alligevel skulle befinde sig inden for det opmålte område, er de yderste 30 cm af skyderne fremstillet som en (bøjelig) bladfjeder. Fjedrenes eventuelle bevægelser observeres af måleteknikerens, hvorefter målevognen returnerer for at kontrolmåle. Vognen, specialvogn nr. 491, er tænkt anvendt af baneområderne på skift, således at hvert baneområde har vognen til disposition en måned. Når de mest presserende opgaver er løst i løbet af 1972, ventes vognen indsat i fast løb, således at hver strækning gennemkøres to gange om året.



På Ålborg station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1964) taget i brug den 16. oktober. Det nye sikringsanlæg giver mulighed for følgende togveje: Fra Hobro til sporene: 0, 1, 2, 21 og 22 – til Hobro fra sporene: 0, 1, 2, 4, 21 og 22 – samt – fra Nørresundby til sporene: 1, 2, 3 og 4 – til Nørresundby fra sporene: 1, 2, 3, 4, 21 og 22 (se i øvrigt spor- og signalplanen, der **medfølger som bilag**; Sikrings-tjenesten har samtidig hjulpet redaktionen med at holde »gamle løfter« om at bringe spor- og signalplaner over Roskilde og Korsør stationer). Ligeledes den 16. oktober aflystes det manuelle linieblokanlæg mellem Ålborg og Nørresundby stationer, og samtidig hermed nedlagdes mellemblokposten ved Limfjordsbroen. Den 17. oktober blev et nyt sikringsanlæg for Limfjordsbroen taget i brug; udkørselssignalerne på Ålborg og Nørresundby stationer er i afhængighed af broaflåsningen.

Et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1953) for Nørresundby station blev taget i brug den 28. november (og stationens armsignaler afløstes af daglyssignaler – Voerbjerg sidespors særlige DS-signal bortfaldt ligeledes, idet sidesporet nu ligger indenfor Nørresundby stations indkørselssignal for tog fra Brønderslev). Den 29. november blev automatisk linieblokanlæg mellem Ålborg og Nørresundby taget i brug – og fr. o. m. 30. november fjernstyres Nørresundby station fra ny FC Ålborg.

Den 4. december ændredes sikringsanlægget på Rungsted Kyst station, og samtidig blev et nyt indkørselssignal og et nyt udkørselssignal (begge af daglyssignal-type) taget i brug i stationens sydende; stationens hidtidige udkørselssignaler (af armsignal-type) for tog (fra spor 3 og 4) mod Vedbæk (Klampenborg) ændredes til stationsbloksignaler for udkørsel. Den 5. hhv. den 7. december aflystes de manuelle linieblokanlæg mellem Skodsborg og Rungsted Kyst stationer og afløstes af automatiske linie-

blokanlæg (med tilhørende nye AM-signaler) – den 5. december i sydgående køreretning og den 7. december i nordgående køreretning, og samtidig bortfaldt Skodsborg og Vedbæk som togfølgestationer (Skodsborg bliver VM-station, når strækningen fjernstyres (antagelig i 1974) fra ny FC Helsingør), og mellemblokposterne Frydenlund og Helleholm nedlagdes – og dermed forsvandt de sidste manuelt betjente mellemblokposter – med tilhørende mellembloksignaler (af armsignal-type) – i Danmark. Kystbanen vil, når strækningsafsnittet Østerport–Helgoland–Hellerup er færdiggjort i efteråret 1973, være understøret med automatiske linieblokanlæg i sin fulde længde.



I august 1965 blev der nedsat en arbejdsgruppe med den opgave at undersøge forholdene omkring Kystbanen med henblik på modernisering af såvel anlæg som materiel samt køreplanbetjeningen. Som resultat af gruppens arbejde vil der for størstedelen af Kystbanen inden sommeren 1973 være gennemført en omfattende modernisering af sporet samt af stræknings- og stationssikringsanlæggene. Denne modernisering i forbindelse med den igangværende levering af nyt vognmateriel muliggør iværksættelse af en ny køreplansstruktur fra sommerkøreplanen (3. juni) 1973. I overvejelserne om den nye køreplan indgik fra begyndelsen af gruppens arbejde, at der måtte stiles efter en systemiseret og attraktiv køreplan med effektiv udnyttelse af materiellet. I februar 1967 forelå den første køreplansskitse, men denne har nu måttet omarbejdes, som følge af det ganske betydelige boligbyggeri i Kokkedal/Nivå-området, der har medført kraftigt stigning i passagerantallet herfra. Der er tilstræbt en logisk opbygget køreplan, med hyppigere frekvens end først beregnet, og der er i størst muligt omfang tilstræbt faste minuttal – samt optimal udnyttelse af trækraft, vogne og det kørende personale. Køreplanen fremgår af vedstående normalplan for stamtogene (stamtogenes kørsel sker efter planerne ubegrænset i hele driftstiden, det vil sige i tiden fra kl. ca. 5.00 til kl. ca. 0.30); kolonnerne til højre for køreplanerne angiver rejsetiderne i ny hhv. nugældende køreplan.

Køretiderne er beregnet efter en maks. hastighed på 120 km/t – stationsopholdene på mellemstationerne er fastsat til 30 sekunder (automatisk dørlukning) – post- og rejsegodsbefordringen bortfalder – og togene bliver antagelig enmandsbetjente (billettstemplingsmaskiner på stationerne). På udgangsstationerne begrænses terminalop-

holdene stærkt, som følge af at togene køres som styrevognstog (»vendetog«) – der skal anlægges vendespor bl. a. på København H. (transversal i stationens nordende). Togene mellem **København H. og Helsingør** oprangeres af en grundstamme bestående af MX (evt. MY) – An – 2 Bn – Bns, hvilket giver 64 1. klasse og 234 2. klasse siddepladser; togene mellem **København H. og Nivå** oprangeres af en grundstamme bestående af MX (evt. MY) – 2 Bn – Bns, hvilket giver 234 2. klasse siddepladser. (»ITC-styrevognstogene« vil blive oprangeret således, at lokomotivet »vender« mod København). I myldretimerne sker kapacitetsforøgelsen ved forstærkning af »grundstammerne« med indtil 3 Bn og fast kørsel med MY i stedet for MX samt ved ekstrakørsel. Ved opformering til maksimal togstørrelse (syv vogne) og ved indsættelse af ekstratog kan der fra hhv. mod København pr. time udbydes ca. 400 1. klasse og 4200 2. klasse siddepladser. De internationale eksprestog og godstogene er indpasset i køreplanen, der i øvrigt er sådan tilrettelagt, at den kan indpasses i køreplanprojektet »K-74«, hvori der er forudsat »gennemløb« af Kystbanestammer mod/fra Korsør/Kalundborg/Nykøbing F. (»regional timedrift«).

Den nye (tre-dækker) automobilfærge (»Heimdal« (»gamle« »Heimdal« skifter navn til »Bøjden«)), der skulle have været indsat på Halskov–Knudshoved overfarten i december, er forsinket, således at afleveringen først sker i februar. I maj 1973 afleveres den nye færge (»Kronborg«) til Helsingør–Helsingborg overfarten. Den første af de to nye jernbanefærger (»Dronning Margrethe II«) til Korsør–Nyborg overfarten vil kunne sættes i trafik i oktober 1973, den anden (»Prins Henrik«) antagelig i april 1974. M/F »Nyborg« udrangeres i vinteren 1973/74 – senest ved indsættelsen af nævnte »anden« jernbanefærge. M/F »Sjælland« omdannes ved iværksættelse af »K-74« til ren godsferge (med reduceret bemanding), medens M/F »Korsør« foreløbig bevares som reservefærge til anvendelse på Korsør–Nyborg overfarten (eventuelt Frihavnen–Malmö overfarten) samt på Halskov–Knudshoved overfarten som assistancefærge (lastbiler).

Ved en dispensation fra »Signalreglement« er der givet tilladelse til, at ikke-personførende enmandsbetjente tog, hvor bagerste køretøj er en MO-vogn eller styrevogn – på strækningerne: (Østerport–) Helgoland–Charlottenlund, Hellerup–Grøndal–Frederiksberg og Flintholm–Vanløse–Ballerup – må nøjes med at vise ét rødt, fast lys bagud som slutsignal (rødt signalglas i nederste lanterne) = forenklet »særligt slutsignal«.

### Ny køreplan for Kystbanen (sommer 1973) – normalplan for stamtogene.

		Rejsetider i min. fra Kh:					
		Ny kpl.		Gl. kpl.			
Kh	af	08	23	38	53	-	-
Kn	"	11	26	41	56	-	-
Kk	"	14	29	44	59	-	-
Kl	af	24	39	54	09	-	-
Så	an	30		00		22	25
Vb	"	34		04		26	30
Ru	"	39		09		31	29
Ok	"	43		13		35	34
Ni	"	48	53	18	23	30	39
Hum	"	-	58	-	28	35	44
Gæ	"	-	02	-	32	39	50
Sq	"	-	06	-	36	43	54
Hg	an	-	11	-	41	48	60

		Rejsetider i min. til Kh:					
		Ny kpl.		Gl. kpl.			
Hg	af	-	28	-	58	49	60
Sq	"	-	32	-	02	45	55
Gæ	"	-	36	-	06	41	51
Hum	"	-	41	-	11	36	46
Ni	"	22	45	52	15	32	41
Ok	"	26		56		36	36
Ru	"	31		01		31	31
Vb	"	35		05		27	31
Så	"	40		10		22	25
Kl	af	45	00	15	30	-	-
Kk	an	55	10	25	40	-	-
Kn	"	58	13	28	43	-	-
Kh	an	02	17	32	47	-	-

Fr. o. m. den 1. november indsattes Bk-vognen i togene 35 og 72 (lyntog »Vesterhavet«) København H.–Esbjerg og v.v. Vognen indrangeres som vogn 712 (i stedet for en B-vogn).

Den 1. december nedlagdes det offentlige sidespor (læssespor) på Støvring station; den 7. december omdannedes Skodsborg og Vedbæk stationer til trinbrætter (med billetsalg).

Den europæiske køreplanskonference (EFK/CEH) blev i år afholdt i St. Gallen i Svejts i dagene 18.–29. september – og man benyttede lejligheden til at fejre 100-året for afholdelsen af den første konference! Køreplansperioderne 1973/75 fastlagdes således:

Sommerkøreplan 1973	3/6 – 29/9
Vinterkøreplan 1973/74	30/9 – 25/5
Sommerkøreplan 1974	26/5 – 28/9
Vinterkøreplan 1974/75	29/9 – 30/5

★

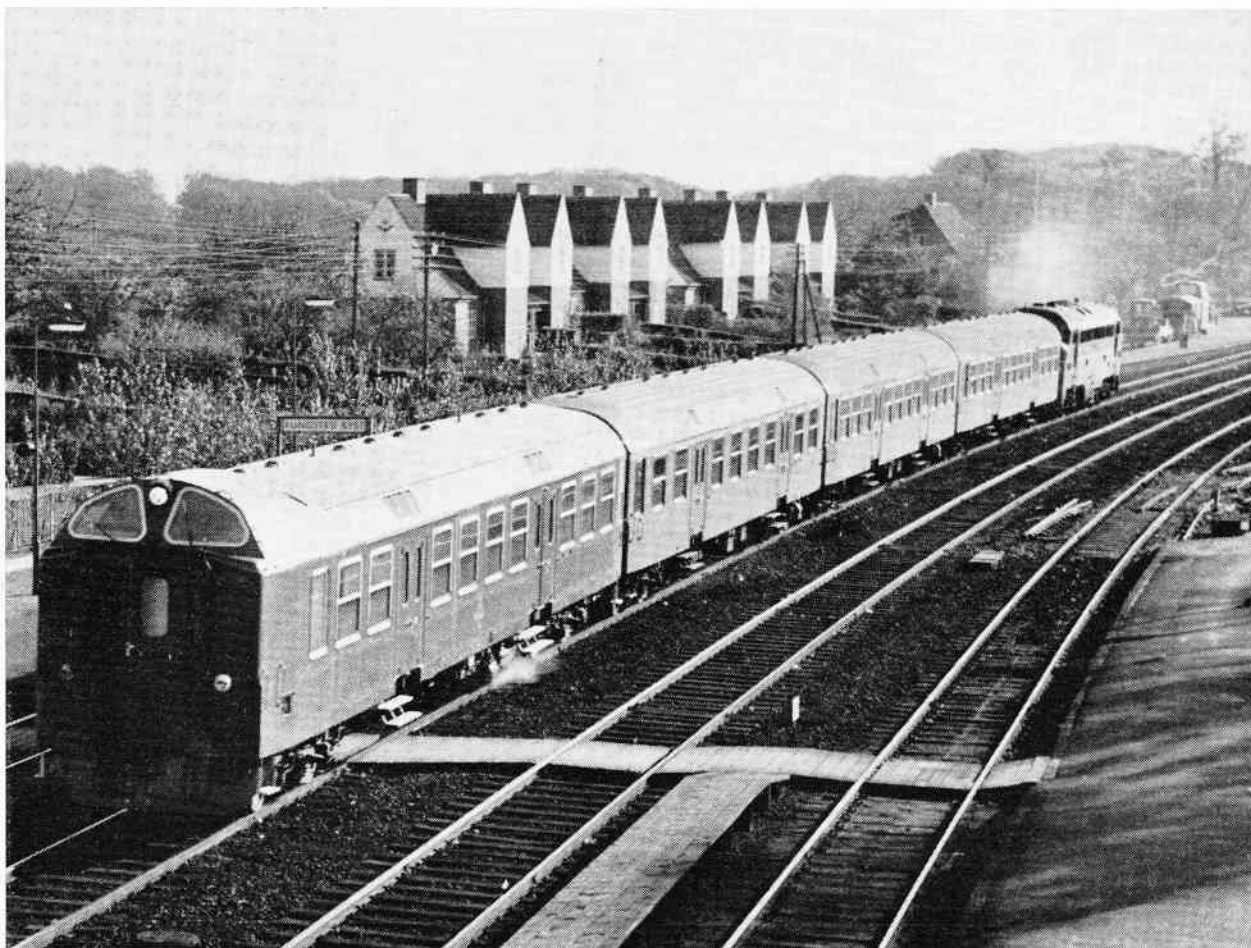
»Sætter-nissen« er altid på spil – denne rubrik var hjem-søgt i forrige nummer (nr. 6/72). Interesserede læsere kan foretage efternævnte rettelser: Side 11/højre spalte – tredje linie f.n.: »3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) og 598 stk. privatejede« – side 13/venstre spalte – trettende

linie f.o.: »blive ombygget med nye endegavle og gummi-vulster) – og nye numre: 27–61, 341–350« – side 14/højre spalte – sjette linie f.n.: »stre spor. Denne kørsel foregår altid for »dre« signaler (venstresignaler)« – side 16/højre spalte – syvende linie f.o.: »søn- og helligdage og »Syd-Vestjyden« (tog 63) på fredage«. I det medfølgende bilag – på siden: »Arbejdsprogram for udbygning af S-banens sikrings- og teleanlæg« mangler der i signaturforklaringen en angivelse af, at en »streg« under en stationssignatur (f. eks. Slb og Ban) = togfølgestation uden passagerbetjening – »stregen« mangler i øvrigt under Fl (Flintholm). På givne foranledning skal oplyses, at årsagen til, at Bøt (Brøndbyøster T) er anført med signatur for »togfølgestation (fjernstyret)«, er, at der her vil blive etableret nødtransversaler mellem 3. og 4. hovedspor, hvorefter Brøndbyøster bliver (fjernstyret) togfølgestation (med I-, PU- og U-signaler).

! tegningen af ny indretning af MM-/FS-vogne (side 26 i dette nummer af tidsskriftet) har der – grundet en misforståelse – indsneget sig en fejl. Teksten i tegningens øverste del ændres til: »Nye skydedøre / (MM 7501–7507)« hhv. »Nye skydedøre / (rest af 11. lev. og 12. lev.)« – jvf. tekstafsnittet.

★

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



»Fremtidens Kystbane-tog« – her dog prøvetog med en af de nye Bns-vogne (Rungsted Kyst, 24. oktober 1972).

Foto: Hans Henrik Rasmussen



## Privatbanerne

**HHJ:** I forbindelse med et rejsegilde havde firmaet »Vip-let« i Boulstrup i midten af juni fået anlagt et »engangs-trinbræt« på HHJ til modtagelse af gæster.



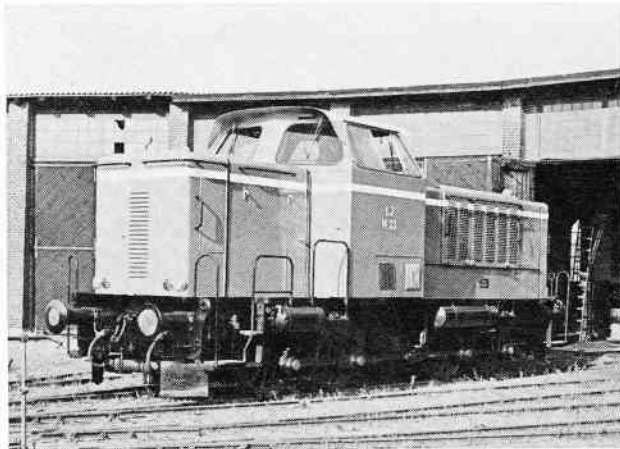
Tog 26 passerer »Vip-let trinbræt« den 17. juni 1972.

Foto: Johannes Krog

**LJ:** I oktober er diesellokomotivet LJ M 33 atter sat i drift efter revision på LJ's værksteder i Maribo. I forbindelse med revisionen er M 33 malet »Y-togs-farvet« med hvid stribe og hvidt tag.

Fra DSB er indkøbt en sneplov, nr. 44, der tidligere var hjemmehørende i Nykøbing Fl. Sneploven, der p. t. står i Maribo, er omlitret til LJ sneplov nr. 44.

I juli er den hvidmalede godsvogn I 111 ophugget.



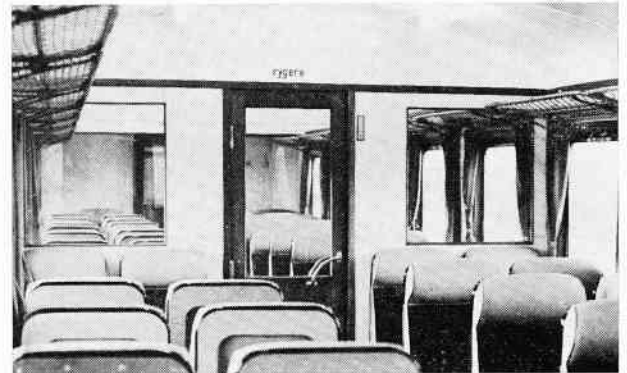
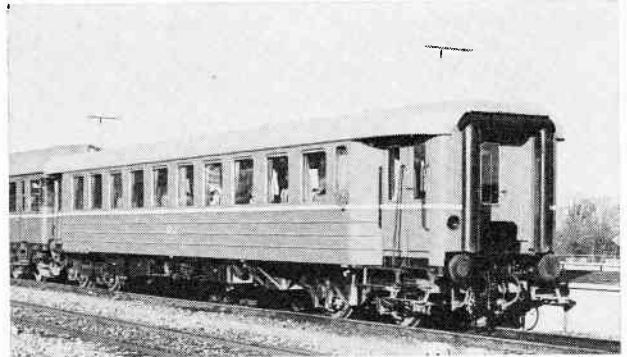
LJ M 33 i ny bemaling foran remisen i Nakskov den 14. oktober 1972.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

**OHJ/HTJ:** Ombygningen af den ene af de to nærtrafikvogne (med Heddin-bogier), som indkøbtes i 1971, er nu afsluttet. OHJ B 234, der ved SJ hed B6G (Bo6c) 3322, er blevet forstærket, således at den kan indgå i tog med en hastighed på op til 120 km/t. Vognenderne er ombyggede og gummivulster er påmonterede. Endvidere er der i vognenderne indbygget slutsignaler i lighed med de slutsignaler, der anvendes bl. a. på DSB Bn-vogne.

OHJ's nyistandsatte personvogn B 234 i Holbæk den 11. november 1972.

Foto: Ole-Chr. M. Plum



Interiør fra OHJ B 234.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

B 234 er udstyret med oliefyr og et nyt vekselstrømslysanlæg. Vognens indre er ændret væsentligt. De oprindelige sæder blev anvendt i skinnebussen OHJ 42, og i stedet er der nu opsat behagelige hvilestole, indkøbt fra TGOJ i Sverige. Disse sæder er betrukket med sort/orange mønstret stof, der farvemæssigt passer godt til de blå gardiner, der er opsat i vognen. Ved ændringen til hvilestole er siddepladsantallet reduceret til 60.

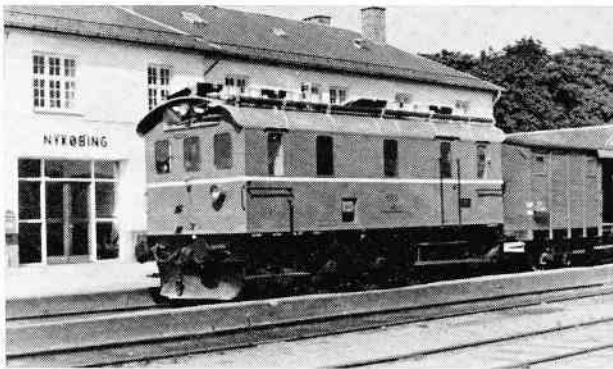


Også OHJ har nu fået nyt bomærke til at kendetegne sine vogne med. Det nye bomærke er anvendt første gang på OHJ B 234, der blev færdiggjort til direktør E. Johansens 25 års jubilæum, den 1. november 1972.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

I begyndelsen af november måned er den sidste Scandia-skinnebus ved OHJ og HTJ ophugget. Det var OHJ Sm 15, der har stået hensat som lagervogn foran værkstederne i Holbæk siden et nedbrud på HTJ i december 1969.

På nogle af HTJ's stationer opsættes der nu nye stationsskilte med elektrisk lys - i lighed med den type, der er opsat på OHJ's stationer.



OHJ nr. 40, tidl. AHJ 5203 (se »Jernbanen«, nr. 5/72), holder klar til afgang i Nykøbing, august 1972.

Foto: Niels-Henrik Sørensen

**VGJ:** Likvidationsudvalget for Varde-Grindsted Jernbanelovselskab A/S har solgt motorvogn M 1 til Østjydsk Jernbane Societet, Århus. Endvidere er motorvognene Mc 651 og M 3 solgt til Østsjællandske Jernbaneklub i Hårlev. De to sidstnævnte vogne er foreløbig ankommet til Køge.

Med hensyn til skinnerbusmateriellet er der ikke truffet nogen afgørelse endnu, men det må formodes, at Varde-Nr. Nebel Jernbane overtager det hele.

Alle stationer er solgt på nær Gravlund og Eg, der søges solgt i nærmeste fremtid. Mølby station er solgt til den tidligere ekspeditrice og Næsbyerg og Nordenskov til Helle kommune. Ansager station er solgt til Ølgod kommune. På Ansager station er en ret stor ombygning ved at finde sted, idet bygningen bliver om- og udbygget til postkontor.

Sporoptagningen på VGJ er faktisk afsluttet, og tilbage ligger kun talrige bunker af optagne sveller. Et lille stykke af banen er - som omtalt i nr. 5/72 af tidsskriftet - bevaret som forbindelsesspor til det kommende industriareal i Varde.



Her ender Varde-Grindsted Jernbane efter at sporoptagningen er afsluttet; billedet er taget den 22. oktober 1972.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

**VLTJ:** Fra DSB har Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane indkøbt seks godsvogne i 1971 og 1972. Det drejer sig om tre lukkede godsvogne litra Gklm med numrene 111 7 067, 111 7 265 og 111 7 425, der alle er købt i 1971 og endnu

ikke omlittrerede. Derudover er det tre åbne godsvogne litra Elo med numrene 511 1 629, 511 1 484 og 511 0 982, der nu er omlittrerede til VLTJ Elo 1, 2 og 3. Den førstnævnte Elo-vogn blev indkøbt i 1971, de to andre i 1972.

**VNJ:** Under navnet: »Vestbanens system-transport« påbegyndte VNJ den 2. oktober en ny service for kunder, der har godsforsendelser. På en bilrute fra Esbjerg - langs banen - til Nymindegab leveres stykgodsforbindelser nu direkte til døren, samtidig med, at gods, der skal sendes, tages med.



En af Østbanens nye busser. Læg mærke til det nye design.

Foto: Leyland-DAB

**ØSJS:** Den 16. oktober kunne de to nye Leyland-DAB dieselomnibusser (se Jernbanen nr. 5/72, side 10) tages i brug på selskabets rutenet.

Busserne er indrettet for 53 passagerer + fører, og stolene er af turisttype, som giver passagererne mulighed for virkelig at slappe af under rejsen.

\*

»Privatbanerne redigeres af Ole-Chr. M. Plum. Visse informationer skyldes Jørgen Jensen og Per Topp Nielsen.

**FØLG**

—|

**EFTER**

—|

**DERES**

—|

**PENGE**

—|

— de går nemli' i

↓

**MARIAGER BANK**

— Ommersyssels levende bank



# Foreningsnyt

## Kommende møder og udflugter

**Søndag den 21. januar 1973 kl. 10.15:** Filmforevisning i Nørreport Bio ved Nørreport station.

### Vi viser den store biografilm: Toget (The Train).

»Stiger De på toget, kommer De garanteret til at opleve et par timers spænding, som nok vil sidde Dem i kroppen længe efter. Hvert eneste handlingsafsnit omkring »Toget« hvæser af spilddamp, oser af kulstøv, larmer af ranger-signaler, fløjter og kommandoråb, og i vores små tilskuersko er vi virkelig kommet med ud på det store rangerterræn og er revet med og drømmer os ind i en oliesvedig overall; sammen med de andre!« –B.T.–

Filmen handler om et forsøg fra nazisterne under sidste verdenskrig på at bortføre de uvurderlige kunstsatte fra et fransk museum »hjem til riget«. Der var malerier af Renoir, Picasso og Cezanne, og Gøring lagde stor vægt på planens udførelse.

Franskmændene saboterer, forsinker og omdirigerer kunst-toget, og hovedrollerne spilles af så fremragende skuespillere som Burt Lancaster, Michel Simon m. fl.

Som forfilm køres en jernbanefilm udpeget af DSB-skolen.

### Billetter købes ved indgangen: Pris: 8,- kr.

Mod forevisning af medlemskort kan medlemmer af Helsingør Jernbaneklub og Dansk Modeljernbaneklub købe billetter til forestillingen.

**Onsdag den 7. februar 1973 kl. 20.00** i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen, 1153 København K.

Denne aften viser vi togfører Poul Larsens store farve- og tonefilm:

### FOCUS PÅ FREDERIKSVÆRKBANEN

Filmen havde premiere ved Frederiksværkbanens 75 års jubilæum, den 31. maj 1972. Hensigten med filmen har fra første færd været at illustrere HFHJ's hverdag. Optagelserne har stået på gennem de sidste tre år, og resultatet er blevet en smuk, interessant og fornem dokumentarfilm.

Togfører Larsen har lagt vægt på at få så mange af hverdagens enkeltheder med som muligt: Banens materiel – også de gamle personvogne, – banens omfattende gods-transporter bl. a. til Stålvalseværket, rangering i Frederiksværk og Hundested, fjernstyring, færgeforbindelsen til hovedlandet, samt alle banens stationer.

Mange smukke billeder skildrer den naturskønne egn, som banen på forbilledlig måde har givet rige udviklingsmuligheder gennem de svundne 75 år.

Efter filmen afholdes **AUKTION** over alskens rariteter fra Salgsafdelingens mørkeste kroge. De vil falde for de mange fristende tilbud, tag derfor en velspækket tegnebog med, så De ikke lider den tort, at et andet medlem »snupper« netop det, De ønskede Dem.

**Søndag den 18. februar 1973:** Særtogstur ad Godsfordindelsbanen og omvisning på »Centralværksted København« og på »Depotværksted Helgoland«.

Turen tilrettelægges således:

København H ..... afg. kl. 8.00  
Svanemøllen ..... ank. ca. kl. 13.00

**Særtoget oprangeres af:** Mo-CI-Mo (Mo-vognene vil være af serien 1800, med frontgitter).

Særtoget kører fra København H, via »maskinbakken« til København G. og ind på Centralværkstedets område, hvor der under kyndig vejledning vil finde rundvisning sted. Kaffe vil kunne købes i værkstedets kantine.

Efter besøget fortsætter særtoget via Valby Gasværk (Vigerslev) ad »Ydre Godsbanen« til Lersøen (med fotostop bl. a. ved udkørselssignalet for Harrestrup og indkørselssignalet for Damhus). Ved udkørslen fra Lersøen gøres holdt for besigtigelse af broarbejderne ved Lyngbyvej. Af tekniske og trafikale grunde (»Frihavnsbanen« er lukket p.t. på grund af sporømlægninger m.v.) kører særtoget via Hellerup til Charlottenlund. Herfra returneres til Helgoland station. Fra personvognsdepotets område kan de igangværende ombygningsarbejder ved Svanemøllen beses – og derefter forevises under kyndig vejledning »Depotværksted Helgoland« (hvor lyntogene og MO-vognene er hjemmehørende).

Udflugten slutter her. Kontrolbilletten, der udleveres i toget, vil give adgang til kørsel fra Svanemøllen station til en station indenfor bybaneområdet.

Prisen for udflugten er kr. 15,-.

Tilmeldelse sker ved **Onsdag fredag den 9. februar 1973** at indbetale beløbet på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. Kvitteringskuponen medbringes og ombyttes i toget med kontrolbillet.

Vi gør opmærksom på, at kontrolbilletten – og kun denne – giver adgang til Centralværkstedet og »Depotværksted Helgoland«.

Al færdsel på Centralværkstedets område, under fotostoppene og på »Depotværksted Helgoland« sker på eget ansvar!

**Onsdag den 7. marts 1973 kl. 19.30:** Besøg på DSB-skolen, Kalvebod Brygge 34, 4., 1560 København V.

Overtrafikassistent Ove Scheel har givet tilsagn om at ville forestå forevisningen af skolens moderne undervisningsmaterialer: Sikkerhedsanlæg, moduler til billetsalg og godsekspedition, det interne TV samt flere andre AV-hjælpemidler til brug i undervisningen. Der vil blive filmforevisning m.m.

**Søndag den 25. marts 1973:** Udflugt med tre-vogns lyntog på strækningen København-Korsør. Der vil blive arrangeret fotostop ved købstadsstationerne. Nærmere om tidspunkter og pris i næste nummer af tidsskriftet.

P.O.R.

**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 julehilsner, og til dette brug har vi atter i år ladet fremstille et julekort med et rigtigt jernbanemotiv.

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

Vi har stadig et lille oplag af »Julekortet 1967« (damploko C 712 med godstog ved Aunsøgaard, 1962) og af »Jule-



kortet 1968« (GDS damploko nr. 10 på Kagerup station 1940). Disse kort koster 50 øre pr. stk. Endvidere har vi et restoplæg 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, Rantzausegade 9, 4. tv., 2200 København N.** (På bagsiden af talonen til modtageren anføres bestillingen).



Er De **NYT** medlem ???  
- Så kan **SALGSAFDELINGEN**  
tilbyde: **jernbanen**  
**DANSK JERNBANE-KLUBS**  
tidsskrift, årgang 1971  
for kun 35 kr.

### Nordjysk afdeling

For tiden har vi desværre været nødt til at fylde vore hidtidige mødelokaler på Langå station op med diverse arkivalier fra nedlagte privatbaner, som endnu ikke er sorteret op og til dels pakket nødtørftigt ned. Vi er i gang med en oprydning, så materialet kan pakkes på en mindre pladskrævende måde, samt med en grovsortering med henblik på etablering af et bibliotek for medlemmerne – men indtil videre kan vi ikke benytte lokalerne på samme måde som i afvigte vintersæson.

Samtidig er det afdelingsbestyrelsens opfattelse, at de faste »klubaftener« kun blev en betinget succes, derved at det hovedsageligt kun var medlemmer fra Randers-Århus området, som deltog, og at medlemmer uden for dette område derfor med nogen ret kan føle sig snydt. Afdelingsbestyrelsen har drøftet forskellige alternativer, nemlig:

a) faste møder i et egnet lokale et andet sted. Det bemærkes, at vi ikke har noget andet lokale »på hånden«, men det kan vel skaffes, hvis der er stemning herfor. I så fald bliver spørgsmålet blot, hvor ønsker medlemmerne dette sted skal være?

b) møder på forskellige steder. Afdelingsbestyrelsen tænker sig noget i retning af en »turnusordning«, f. eks. mellem byer som Århus, Randers, Ålborg, Viborg eller evt. andre steder (nævnte rækkefølge siger intet om prioriteringen af stederne!). Svagheden ved denne ordning er bl. a. den, at det nok vil overstige vore kræfter at holde månedlige møder på denne måde, men man kunne tænke sig to møder med film og/eller foredrag og derefter frit samvær.

c) fortsættelse af den hidtidige praksis med møder i vore egne lokaler på Langå station, når disse bliver ryddede. Svagheden herved er som nævnt en art »diskrimination« af medlemmerne, som ikke bor i en rimelig afstand fra Langå. Endelig skal det nævnes, at der består nogen usikkerhed med hensyn til vor fortsatte forbliven i disse lokaler, idet Langå postkontor går i udvidelsestanker, men andre lokaler kan muligvis skaffes i Langå.

Afdelingsbestyrelsen står noget usikker over for disse alternativer, hvorfor vi gerne vil høre medlemmernes mening. Vi beder derfor medlemmerne i Nord- og Midtjylland om at sende et brevkort til afdelingsbestyrelsen, hvorpå man bedes anføre hvilket forslag man foretrækker. I til-

fælde af at man foretrækker forslag a, må man huske at anføre i hvilken by, man ønsker at møderne skal holdes i. På brevkortet kan eventuelle andre bemærkninger vedrørende aktiviteterne i lokalafdelingen anføres. Kortene sendes til: **S. P. Laursen, Falkevej 7, 8900 Randers.**

**S. P. Laursen**

### Aalborggruppen

Torsdag den 9. november afholdt »Aalborggruppen« i samarbejde med modeljernbanefolk fra »Aalborg HO« og et »for tilfældet« samlet udvalg af tidligere ansatte ved APB en jernbanaften.

Mødet, som blev betegnet som en stor succes, havde samlet et halvt hundrede deltagere, hvilket var flere end forudset. Der måtte i hast skaffes et større lokale, hvor forsamlingen hyggede sig i næsten fem timer med film fra DSB, Århus Sporveje og Ålborg Privatbaner, lysbilleder fra »Ålborg HO« og DJK's store Vardetur i 1971, almindelig jernbanesnak og store mængder kaffe, frembragt af forsamlingens damer.

Under mødet gik APB-folkene i gruppemøde. Det resulterede i, at der nu vil blive indkaldt til stiftende generalforsamling i en forening for tidligere ansatte ved APB.

Foreningens formål er selskabelighed, støtte og bistand til veteranbanerne i Jylland samt indsamling af erindringer fra de nordjyske privatbaner.

Efter det store fremmøde og den almindelige stemning for lignende møder er det besluttet at forsøge at gentage successen engang efter nytår. Nærmere herom vil følge i næste nummer af tidsskriftet.

I øvrigt kan vi med glæde meddele, at Aalborggruppen velvilligt har fået stillet husrum til rådighed i den gamle privatbaneremise af maskinfabrikant F. Toppenberg, som vi gerne herigennem vil sige tak. Ligeledes vil vi også gerne takke værkfører H. Christensen for at dette arrangement er kommet i stand.

Der arbejdes nu både i remisen i Nørresundby og i remisen i Aalborg. I Nørresundby er et hold gået i gang med at helbrede ETJ Sm 1. Vi nærer håb om, at det lykkes. I Aalborg er vi ved at indrette lokaler. Når dette er overstået, går holdet her i gang med ETJ C 1 og DAE-vognen fra APB. Endvidere håber vi også snart at få enten FFJ nr. 34 eller APB nr. 17 under behandling. De to lokomotiver skulle jo gerne ud at køre for egen kraft igen.

Eventuelle interesserede, der vil deltage i arbejdet er velkomne og kan kontakte os på tlf. (08) 13 16 26 eller ved besøg i remiserne. – Der arbejdes hver weekend.

**Hedetoft**

### Borsig nr. 5200

Kære tyveknekt, da du afmonterede nummerpladen med ovenstående nummer begik du dit livs næststørste dumhed. Dersom du ikke returnerer den senest ti dage efter udsendelsen af dette blad, begår du dit livs største dumhed.

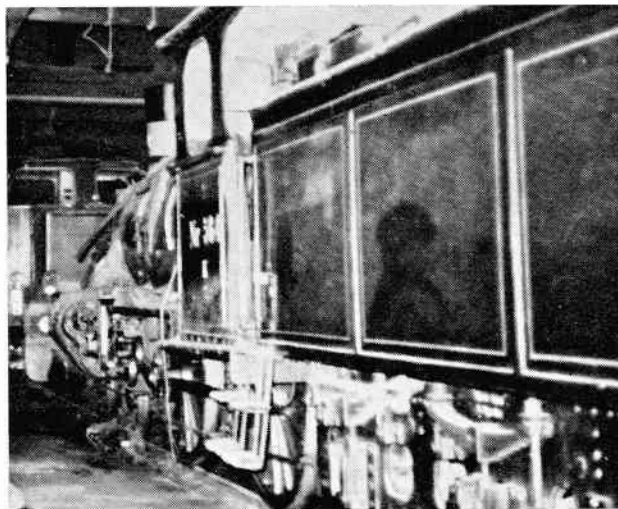
Du må trods alt huske på, at det er tit, at øjne ser, selvom man ikke kan se dem.

**DJK, Aalborggruppen, postadresse: Mågevej 14, 9000 Aalborg.**

### K 564 bliver nu istandsat

I Jernbanen nr. 8/1971 efterlyste jeg medhjælpere til at istandsætte foreningens damplokomotiv, K 564. Denne henvendelse resulterede i, at et arbejds hold på ti påbegyndte restaureringen den 20. januar 1972.

Derefter har vi mødtes ude i Amagerbanens remise hver torsdag aften – undtagen i juli måned, hvor vi holdt ferie. Der er altså nu arbejdet 38 torsdage à ca. tre timer, og vi har været omtrent fem mand hver gang – i gennemsnit, – hvilket vil sige, at der foreløbig er arbejdet i 570 timer med lokomotivets istandsættelse.



K 564 i remisen på Amagerbanen.

Foto: P. Sørensen

Kedelpladerne er afmonterede med henblik på udvendigt syn af kedlen, alt armatur i førerhuset er taget af for at blive revideret, og de fleste overhederrør er taget ud. Endelig er trykløftpumpen blevet afmonteret for at den kan få et grundigt eftersyn.

I den nærmeste fremtid er vi klar til at tage kedelrørene ud, og der skal så tages stilling til, om der skal helt nye kedelrør i eller om de gamle rør atter kan bruges efter at der er svejset nye rørender på. Den afgørelse kan vi naturligvis ikke selv træffe, og her må den tilsynsførende ingeniør fra Privatbanetilsynet være os behjælpelig.

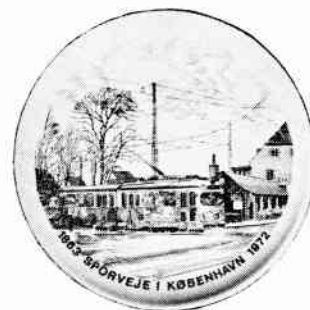
Inden der påny kan sættes rør i kedlen, skal denne synes indvendigt for gruppetæring og lignende. Når dette syn er overstået kan vi for alvor begynde at samle lokomotivet igen.

Ved denne lejlighed vil jeg gerne på hele arbejds holdets vegne takke hr. Henning Hansen, AB, for hans velvilje over for os, ligesom jeg gerne vil takke Amagerbanens ledelse for tilladelsen til at arbejdet på K 564 kan foregå i banens remise. Endelig skal der også lyde en tak til alle på arbejds holdet for den store indsats, der er ydet, siden vi begyndte.

Skulle der være nogle, der har fået lyst til at række os

en hjælpende hånd med arbejdet, kan henvendelse ske til undertegnede på telefon (03) 82 02 31.

**Preben Clausen**



### Skotsman Jensens trafik-platter

I april måned indstillede driften på den sidste sporvogns-linie i Danmark. Ved denne lejlighed lod Skotsman Jensen fremstille to platter med henholdsvis den første og den sidste sporvogn, der var i drift.

Platterne er fremstillet af Porcelænsfabrikken Bing & Grøndahl og tegnet af Werner Knudsen.

Snart efter disse nydelige platters fremkomst dukkede der endnu en trafikplatte op på markedet. Denne gang var det B & G's togplatte fremstillet i anledning af DSB's 125 års jubilæum i begrænset omfang. Denne platte er i sort med guld forestillende det første damplokomotiv »Odin« under fuld damp, tegnet af Bo Bonfils.

For plattesamlere kan de tre ovennævnte platter anbefales på det varmeste. Med hensyn til priser etc. henviser jeg til annoncen for Skotsman Jensen i dette nummer af tidsskriftet.

Snart vil der komme endnu tre sporvognsplatter i handelen. Mon det også en dag bliver jernbanernes tur? – Lad os håbe!

**OCMP**

## ANDERSTRUP MØBELFABRIK A/S

Maribo  
Tlf. (03) 88 01 55

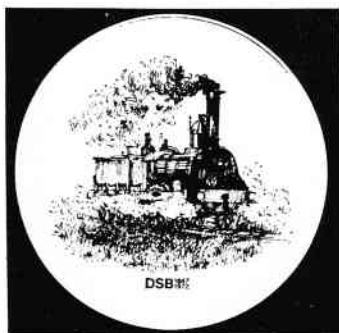
## Bandholm Maskinfabrik A/S

Brdr. Nielsen



Bandholm – Tlf. (03) 88 80 06

## Rigtige mannegaver



DSBs store flotte mindeplatte med »Odin« under damp, B & G, 21 cm. Kr. 75,00. Det lille DSB askebæger fra Kgl. Porcelainsfabrik. Kr. 18,50.



Mindeplatter for Københavns Sporvogne. Fabrikat Bing & Grøndahl. Tegning Werner Knudsen. Hvid porcelæn med brun overglasurdekor. Nr. 1. Den første Hestesporvogn 1863. Nr. 2. Den sidste Lin. 5 »Düsseldorff« 1972. Pr. stk. kr. 29,85.

Vi sender gerne pr post, efterkrav + porto og emballage

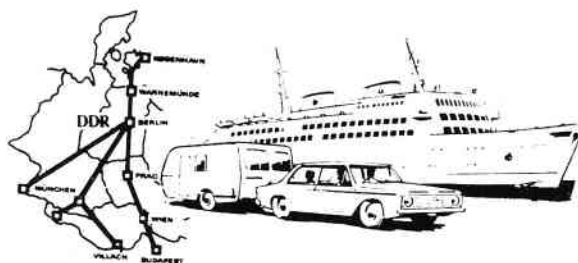
**SKOTSMAN** Jensen

FREDERIKSSUNDSVEJ 325 ved linie 5s endestation  
2700 BRØNSHØJ, KØBENHAVN . TELF. (01) 60 20 01

Stort udvalg i kunst og stel fra Bing & Grøndahl sam Den kongelige Porcelainsfabrik

## JUNKERS SAVVÆRK A/S KØGE

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

Afg. Gedser	1.20 - 9.55 - 15.10 - *20.15
Afg. Warnemünde	3.55 - 12.30 - 17.40 - *22.45
* Kun torsdag	



DDR's TRAFIKREPRÆSENTATION  
Informationsbureau, Vesterbrogade 84  
1620 København V. Telf. (01) 31 22 21.

  
**SIEMENS**



## Hastigheds Kontrol og Togstopanlæg fra Siemens...

Om få år går man over til 120 sekunders drift på S-togs nettet. Bl.a. af denne grund vil 200 S-tog i de kommende år blive udstyret med HKT-anlæg fra Siemens. HKT står for Hastigheds Kontrol og Togstopanlæg. Dette avancerede anlæg er ikke ensbetydende med førerløse tog, men er en hjælpende hånd til togets fører.

**SIEMENS AKTIESELSKAB**

BLEGDAMSVEJ 124 - 2100 KØBENHAVN Ø - TELEFON: (01) 26 11 22  
SARALYST ALLÉ 50 - 8270 HØJBJERG - TELEFON (06) 27 36 00

**Siemens  
har  
løsningen**