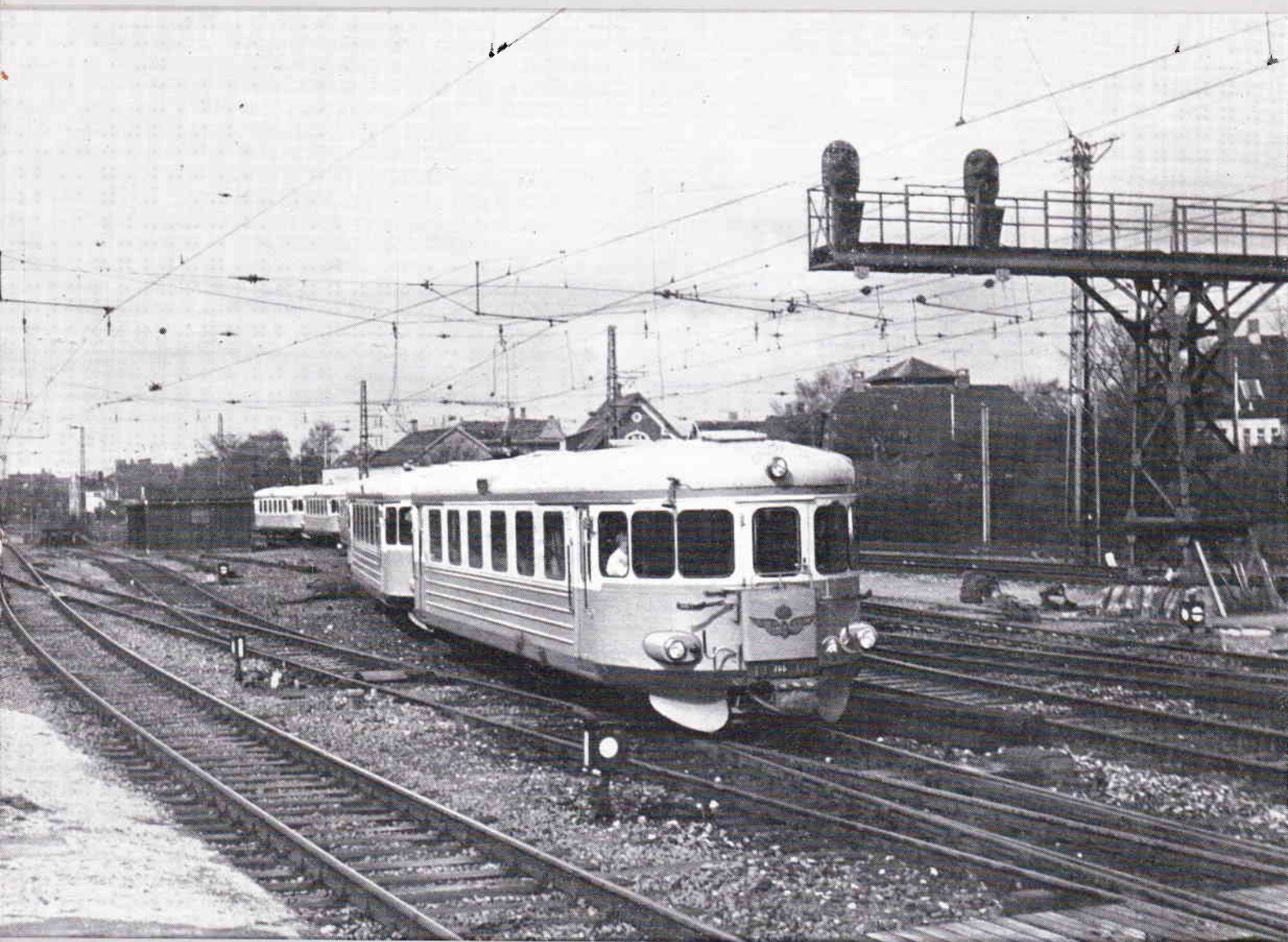


# jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



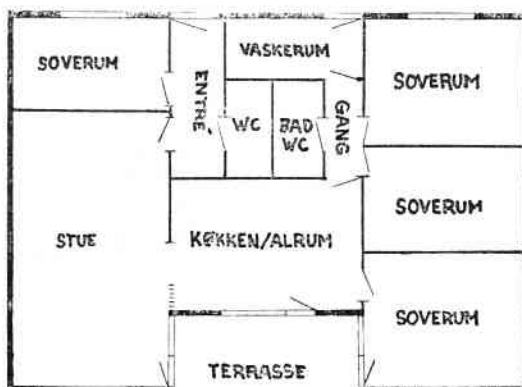
FORENINGEN DRIVER  
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM  
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **3**  
JUNI 1973

# DANMARKS NEMMESTE SELVBYGGERSYSTEM

*det er nemmere end De tror*

FREMTIDENS TYPEHUS  
med den avancerede  
planløsning, som her vist  
vor model 80



- SELVBYGGER
- MEDBYGGER
- NØGLEFÆRDIGT

det er løsningen for Dem,  
og til priser  
helt uden konkurrence



SALGSAFDELINGEN:  
v/ Jens Bæk Christensen,  
Nørrehavevej 11, 4930 Maribo  
Telefon (03) 88 13 44

Ring eller skriv  
efter brochure

**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



# DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

## Foreningens generelle adresse:

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

## Formand:

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

## Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Salgschef Erik B. Jonsen (næstformand),  
Niels Christian Lind,  
Lærer Ole-Christian M. Plum,  
Fuldmægtig P. O. Rosenørn (sekretær),  
Afdelingsingeniør H. O. Thorkil-Jensen,  
Overtrafikassistent K. Vahl,  
Grosserer Povl Yhman.

## DJK's nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,  
Mågevej 14, 9000 Ålborg.  
Tlf. (08) 13 16 26.

## DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,  
Murevej 9, 8900 Randers.

## DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,  
Aagade 50, 5270 Næsbj.

## Museumsbanen Maribo-Båndholm:

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-  
rør« angivne postgironummer.

## jernbanen

Nr. 3 - 1973  
13. årgang

## Redaktører:

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

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

## Annonceekspedition:

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

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

## Generalforsamlingen, 29. april 1973

Til den ordinære generalforsamling, der afholdtes søndag den 29/4 i »Karnappen«, København, var mødt i alt 96 medlemmer.

Sekretæren, P. O. Rosenørn, bød velkommen og foreslog dommer Jul. Paulsen som dirigent. Dommer Paulsen valgtes med akklamation og indledte med at konstatere generalforsamlingens lovlighed.

Herefter fik formanden, B. Wilcke, ordet for aflæggelse af beretning om foreningens virksomhed i 1972 (se side 27). Herefter fortalte Preben Clausen om driften på Museumsbanen Maribo-Båndholm og E. Hedetoft om Mariager-Handest Veteranjernbane. (Disse baners driftsberetninger bragtes i »Jernbanen« nr. 2/73 side 11 hhv. 13).

Preben Clausen omtalte, at der i Maribo havde været tyveri af den ene fabriksplade fra damploko »Faxe« (Kraus 759/1878) og fra LJ 19 (Henschel 17887/1920). Damplokomotiv OHJ 5 var blevet forsynet med nye injektorer, og på LJ 19 var tenderen blevet hovedrepareret.

Endvidere omtalte Hedetoft, at Tilsynet med privatbanerne var ved at foretage ændringer i forskellige bestemmelser, således at det skulle blive muligt for veteranbanerne selv at uddanne lokomotivpersonale. Hedetoft oplyste endvidere, at Mariager stationsbygning, der nu tjener som administrationsbygning for Mariager kommune, skulle udvides med en pavillon, der ville komme til at ligge tværs over sporene øst for stationsbygningen. MHVJ var derfor blevet »sagt op« i lokalerne i stationens tilbygning, der skulle rives ned.

Personvognskassen VVGJ C 23, der i en del år har været under restaurering i Vejle, var nu kommet så langt, at vognkassen i løbet af kort tid kunne sættes på hjul.

Hedetoft fortalte om »Aalborg-gruppen«s arbejde. Det var yderst vanskeligt at skaffe reservedele til ETJ Sm 1 (Scania-Vabis motor). SB 4 (APB 17) var blevet ødelagt under DSB's transport fra Frederikshavn til Aalborg; den måtte returneres fra Sindal til Frederikshavn, og det var nu nødvendigt at reparere lejerne. Endvidere var den ene fabriksplade stjålet (A. Borsig, Berlin, No. 5200/1903).

Om damploko FFJ 34, der var opstillet på en legeplads i Aalborg, kunne Hedetoft fortælle, at børnene havde afmonteret for ca. 15.000 kroner metal, der var blevet solgt til omkringliggende produkthandlere. En overtagelse af lokomotivet var forestående. Det ville blive erstattet på legepladsen af småsporslokomotivet »Else«, der ville blive opstillet tillige med et par undervogne fra cementfabrikken. Endvidere ville der blive bygget et stykke perron, en lille stationsbygning samt opsat et trinbrætsignal. Planerne om kørsel med damploko på banestrækningen til Den kgl. grønlandske Handels havn (en delstrækning af den nedlagte AHJ) havde fået god omtale i pressen. Lokomotivrestaureringen havde vakt interesse blandt mange håndværkere, og fabrikanten, der erhvervede den tidligere privatbaneremise, havde stillet sporplads til rådighed for restaureringsholdet.

Til beretningerne havde d'herrer B. Chorfitzen, E. Hedetoft, P. Braun, Jan Tradsborg, Vagn Lindstrøm og Oscar Meyer bemærkninger.

B. Chorfitzen omtalte især de mange tyverier af fabrikationsplader, skilte m. m., der var sket i den sidste tid. Han håbede, at tyvene ville tænke sig om og blive klar over, hvor meget de skadede de jernbaneinteresserede. Han opfordrede alle til ufortrødent at meddele bestyrelsen evt. oplysninger, der kunne føre til opklaring af tyverierne.

(Fortsættes side 27)

## Vort forsidebillede:

Nyt materiel til Varde-Nørre Nebel Jernbane og Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane passerer Hellerup, den 26. april 1973. Se i øvrigt side 22.  
Foto: Gunnar W. Christensen

**FORØG HUSETS VÆRDI**

moderniser Deres varmeinstallation

**FJERNVARME  
CENTRALVARME  
OLIEFYR  
GAS - VAND - SANITET**

Aut. gas- og vandmester

**HELMUTH NIELSEN**

Vesterbrogade 37, Maribo  
Telefon (03) 88 05 37

**MARIBO BRØDFABRIK**  
(Mariebo Dampmølle)

Maglemervej 7, Maribo  
Telefon (03) 88 09 11

Groft brød er godt brød

**LYNGBY-NÆRUM JERNBANE**

Telefon (01) 87 07 08

Lynetter hver 20. minut fra Jægersborg St.

Buslinie 172: Lyngby-Ørholm

Buslinie 180:

Lyngby-Eremitageparken-Gl. Holte

Tag til Odsherred næste gang De skal på  
udflugt - eventuelt med dansevogn og tu-  
ristbus.

**ODSHERREDS OG  
HØNG-TØLLØSE JERNBANER**

kører gennem Sjællands smukkeste egne

(03) 43 20 80



**EN TAK TIL ANNONCØRERNE**



**Alt i orden  
til rejsen**

**FULL-SERVICE**

Personlig vejledning . . . komplet tilrettelæggelse . . . alle  
former for rejse . . . med tog, skib, fly, bus . . . til mål  
i hele verden . . . pladsreservationer, hotelbestillinger, bil-  
letter . . . visa og valuta . . . detaljeret rejseplan . . .

**DSB**  
rejsebureau

**NØRRE**  
Frederiksborggade 42, 1360 Kbhvn. K  
Tlf. (01) 13 34 42

# Otto Busse's K- og C-lokomotiver

Af professor, civilingeniør S. A. Andersen



Fig. 1. Maskindirektør ved D.S.B. Otto Busse

Forskellige steder i jernbanelitteraturen finder man den kritik af DSB's daværende maskindirektør O. F. A. Busse's lokomotiver fra tiden før P-maskinernes fremkomst i 1907, at kedlerne var noget for små. Eksempelvis skriver William Bay i sin fortrinlige bog: »Locomotives of the Danish State Railways« (der mærkværdigt nok ikke er pagineret) om K-lokomotiverne, fig. 4, at »the boiler of the same dimensions as the Ks was a little too small, an error in which Busse was far from being alone in his days«, og han henviser til McIntosh's samtidigt konstruerede »Dunalastair I« maskiner, Class 18, fig. 3, til The Caledonian Railway, en 2-B maskine med to indvendige cylindre, d.v.s. en type som Busse's senere C-maskiner fra 1903. I omtalen af denne skriver Bay, at »the boiler was 11 per cent bigger than the K, an open admission that the former boilers had been too small«. Som et andet eksempel kan nævnes en bemærkning på bagsiden af det første blad af Herluf Andersens Forlags smukke »Jernbanekalenderen 1973«, hvor det hedder, at P-maskinen blev berømt for sit smukke udseende, og at en anden grund

var, at »det for første gang var lykkedes at konstruere et lokomotiv med tilstrækkelig stor kedel«.

Når jeg har læst udtalelser som disse, har jeg altid spurgt mig selv, om det virkelig skulle have været muligt, at Busse efter tyve års arbejde ved banerne (han trådte til i 1876) ikke skulle have samlet erfaringer nok til at kunne dimensionere kedlerne korrekt til den tjeneste, lokomotiverne var bestemt for, men jeg har ikke før nu haft tid til at gå nærmere ind på spørgsmålet.

De data for de fire maskiner, Ks, K (fig. 4), C (fig. 5) og den skotske (fig. 3), der er brug for ved en sådan undersøgelse, er anført i hosstående tabel.

Indledningsvis bør det vist nævnes, at der i det følgende er benyttet formler, der var kendt på den tid (med undtagelse af beregningen af kedelvirkningsgraden). De var selvfølgelig behæftet med nogen usikkerhed, men da det drejer sig om en sammenligning mellem to nogenlunde ens typer, skulle resultatet dog kunne blive nøjagtigt.

Som bekendt var Ks-maskinen den sidste type, der blev anskaffet af Danske Statsbaners sjællandske område inden den administrative sammenslutning med statsbanerne i Jylland og på Fyen i 1892. Man vil se, at ristefladen var lidt større, men hedepladen lidt mindre for Ks-maskinen end for K-maskinen. Ligeledes vil man se, at cylinderdimensionerne og drivhjulsdiameteren var ens, men da kedeltrykket var 10 ato for Ks-maskinerne, men 12 ato for K-maskinerne, var disse sidstnævnte nominelle trækraft 20 pct. større. Sammenligner man så K-maskinernes dimensioner med de skotske »Dunalastair I«s, skifter billedet helt karakter. De i tabellen angivne data for de sidstnævnte stammer fra den bekendte engelske jernbanehistoriker O. S. Nock's bog: »The Caledonian Dunalastairs«, udkommet som et led i David and Charles Locomotive Monographs, David and Charles' forlag, New Abbot, Devon, i 1968. Det skal tilføjes, at Loco Profile seriens nr. 33 også handler om disse lokomotiver og er skrevet af Mr. Brian Reed, der har været så venlig at skaffe mig det vedføjede fotografi (fig. 3) gennem min kollega George W. Carpenter. Man vil se, at det var udprægede hurtigtogsmaskiner med de store drivhjul på 1976 mm (jvf. P-maskinernes 1984 mm), og af Nock's bog fremgår det, at de fremførte tog med hastigheder op til omkring 130 km/h, d.v.s. langt hurtigere end de danske tog nogen sinde kørte i de tider, og desuden på strækninger i det nordvestlige England og det sydlige Skotland, hvor stigningerne var større og længere end i Jylland. Det er klart, at der hertil krævedes en stærkere lokomotivtype, og når englænderne kunne nøjes med en tokoblet maskine, skyldtes det dels, at de havde sværere skinner, der tillod større akseltryk, så adhæsiønsvægten kunne

	Ks	K	C	Class 18
Cylinderdiameter, d mm	430	430	430	464
Slaglængde, s mm	610	610	610	660
Drivhjulsdiameter, D mm	1846	1846	1846	1976
Tjenstfærdig vægt, lok, tons	38,8	42,0	42,0	47,7
Tjenstfærdig vægt, tender m. halvt forråd af kul og vand, tons	19,3	20,4	20,6	35,2
Kedeltryk, p ato	10	12	12	11,2
Risteflade, R m <sup>2</sup>	1,84	1,77	1,77	1,92
Hedeflade, fyrkasse, H <sub>f</sub> m <sup>2</sup>	7,52	9,25	10,52	10,7
Hedeflade, rør, H <sub>r</sub> m <sup>2</sup>	78,75	78,76	87,00	99,1
Dampproduktion, kg/h	4650	5050	5650	6280
Spec. dampvolumen m <sup>3</sup> /kg	0,181	0,154	0,154	0,162
Dampproduktion, m <sup>3</sup> /h	840	780	870	1020
Cylindervolumen, liter	88,8	88,8	88,8	111,7
Omdrejninger af kobl. hjul, n pr. sek v. 50 km/h	2,4	2,4	2,4	2,2
Dampvolumenstrøm ved fuld fyldning, liter/sek	854	854	854	980
Fyldning ved 50 km/h, pro cent	24,2	22,5	25,5	28,9
Spec. dampforbrug, kg/hk <sub>i</sub> h	9,66	9,12	9,45	9,80
Indiceret effekt, hk <sub>i</sub>	481	553	599	642
Lok. modstand, hk	46	49	49	65
Effekt v. trækkrogen, hk <sub>eff</sub>	435	504	550	577
hk <sub>eff</sub> /G <sub>A</sub>	16,8	19,4	21,2	18,0

-----

Ato = atmosfære overtryk (manometervisningen).

være 32 tons mod 26 tons for de danske maskiners vedkommende, dels at englænderne kørte med langt større fyringshastigheder (indfyret brændselsmængde pr. time og kvadratmeter risteflade), d.v.s. mere uøkonomisk end danskerne, én af følgerne af de berømte vædekørsler mellem London og Skotland i firserne og halvfemserne.

Det siger sig selv, at den større kapacitet krævede større kedel, men ved sammenligning mellem de forskellige lokomotivers data må man gøre sig klart, om de angivne hedeflader refererer til de indvendige ild- og røgberørte overflader eller de noget større udvendige vandberørte overflader. For danske lokomotivers vedkommende bruges udtrykket ildpåvirkningsflade, der klart antyder, at det er den indvendige overflade af ildkasse og rør, der menes, men i udlandet er praksis temmelig flydende. Hvad »Dunalastair«-maskinerne angår, er det både i Nock's bog og i en meddelelse i »The Engineer« for 6. marts 1896 de udvendige overflader, der er angivet. I tabeller er de derfor omregnede, så en fair sammenligning er mulig.

Dividerer man hedeflader med lokomotivvægten, ser man, at der var 2,22, 2,10, 2,32 og 2,27 m<sup>2</sup> pr. ton lokomotivvægt (uden tender) for de fire typer, hvad der synes at bestyrke den ovennævnte kritik. Nu er

det imidlertid ikke overfladens størrelse som sådan, der er det afgørende, men dens evne til at producere damp og maskineriets evne til på mest økonomisk måde at omsætte dampens energi til nyttigt arbejde ved de koblede hjul.

Hvad dampproduktionen angår kan der henvises til en tidsskriftartikel af Busse. Han var en ilittig skribent, og i det tyske tidsskrift »Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung« for 1880, da Busse var 30 år, foreligger der en artikel fra hans hånd: »Über die Verdampfungsfähigkeit von Lokomotivkesseln«, udvidet i en følgende artikel i samme tidsskrift i 1905.

Med udgangspunkt i nogle franske fordampningsforsøg opstiller han to formler\*), én for fordampningen i fyrkassen, G<sub>df</sub> kg/h, og én for fordampningen i rørene, G<sub>dr</sub> kg/h. Forsøgene er beskrevet af Couche i bogen »Voie, Matériel roulant et Exploitation technique des chemins de fer«, bind 3, Dunot, Paris 1873, og i Brückmann's bind om overhederlokomo-

\*)

$$G_{DF} = 100 \times v^{1/3} + 16 \times v^{1/2} - 36 \text{ kg/m}^2 \text{ og time}$$

$$G_{DR} = \frac{25 + 32,4 \times v}{(1,3 + 0,5 \times v)(1,3 + 0,05 \times v + L)} \ll \ll \ll$$

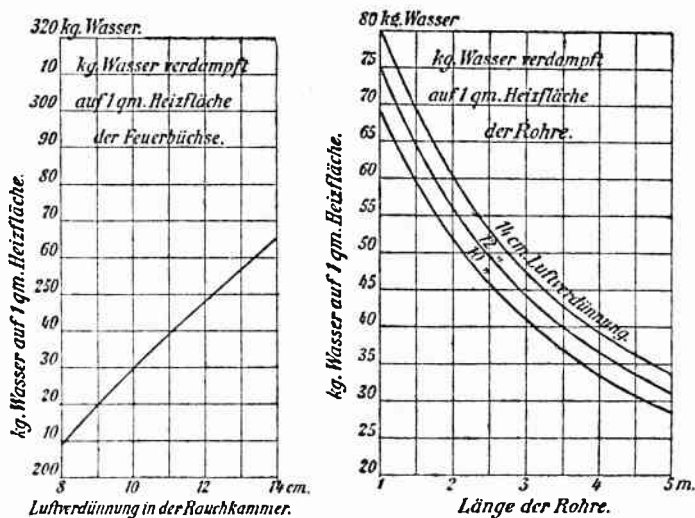


Fig. 2  
Busse's originale  
diagrammer til  
bestemmelse af  
lokomotivkedlens  
fordampningsevne.

tiver i *Barkhausen's* samleværk »Die Eisenbahntechnik der Gegenwart« fra 1920. Også *Garbe* kommer i sin bog »Die zeitgemässe Heisdampflokomotive« fra 1924 ind på en analyse af forsøgsresultaterne.

For at lette brugen af formlerne omsatte Busse dem i to diagrammer, der er gengivet hosstående. På fig. 2 er der langs den vandrette akse angivet det undertryk  $v$ , der hersker i røgkammeret, f. eks. 10 cm vandsøjle, og hvis man derfra trækker en lodret linie til skæring med kurven og fra dette skæringspunkt en vandret linie ud til den venstre lodrette akse, kan man der aflæse, at der under disse forhold kan fordampes 230 kg i timen pr. kvadratmeter overflade af fyrkassen. På samme måde kan man af fig. 2 finde fordampningen i rørene ved at gå ud fra rørlængden  $L$ , angivet ud ad den vandrette akse.

Man finder heraf, at de fire typers dampproduktion var henholdsvis 4650, 5050, 5650 og 6100 kg/h, hvoraf fremgår, at K-maskinernes dampproduktion var større end Ks-maskinernes, men mindre end både C- og Caledonianmaskinernes. For at kunne foretage en retfærdig sammenligning er der dog nogle konstruktive forhold, man må tage i betragtning: K-maskinerne havde udvendige cylindre, der

er tungere end indvendige, som både C-maskinerne og de skotske var forsynet med. Der er derfor mere vægt til overs ved den sidstnævnte type, og det benyttede Busse sig naturligvis af, da han konstruerede C-maskinen. Derfor synes jeg ikke, man kan sige, at det var »an open admission that the former boilers (d.v.s. K-maskinernes) had been too small«. Hvis man sammenligner K- og C-maskinernes specifikke dampproduktion med de skotskes, får man  $5050/42 = 120$ ,  $5650/42 = 134,5$  og  $6280/47,7 = 1310$  kg pr. time og ton vægt af selve lokomotivet, d.v.s. mere for C-maskinen end for den skotske.

Når Busse valgte en type med udvendige cylindre, skyldtes det vel, at han havde haft gode erfaringer med A-maskinerne, og at denne type er lettere og billigere at vedligeholde, et forhold, som Busse altid – og med rette – lagde stor vægt på.

I denne sammenhæng kan der være grund til at mindes en udtalelse af en gammel Great Northern Railway ingeniør *A. Sturocks*, der ifølge *E. A. Ahron's* bog: »The British Steam Railway Locomotives from 1825 to 1925« har sagt: »The power of a locomotive was measured by its capacity to boil water.« Dette synspunkt synes jeg, Busse havde levet godt op til.

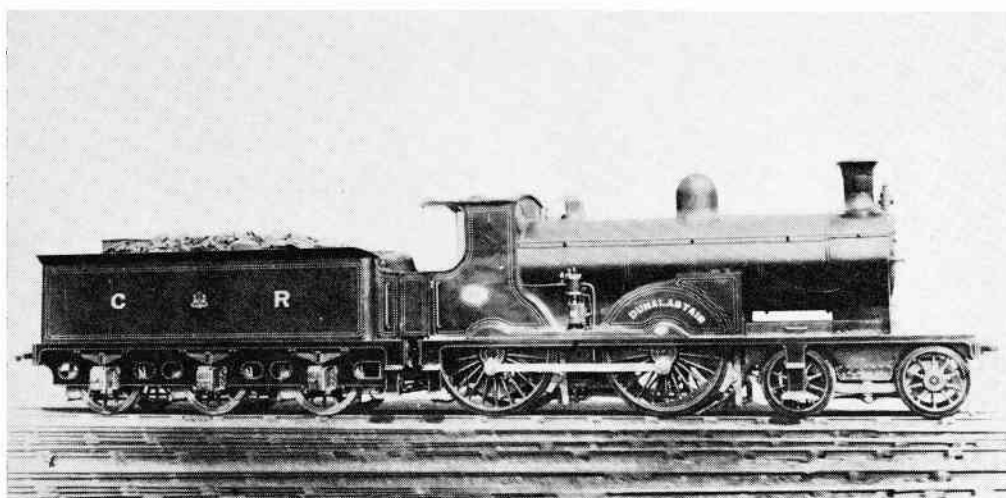
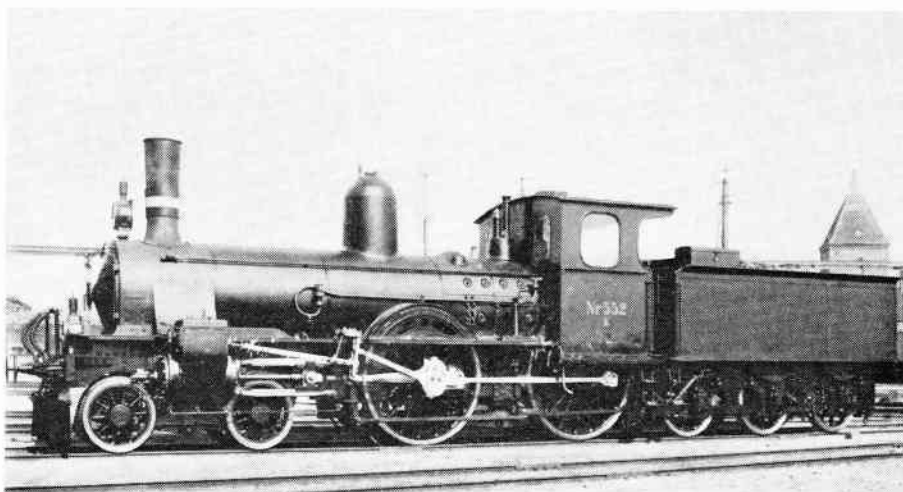


Fig. 3  
Den første skotske  
»Dunalastair«-  
maskine.

Fig. 4  
Busse's K-maskine.



Nu skal det for en fuldstændigheds skyld understreges, at det i økonomisk henseende ikke er dampproduktionen direkte, men brændselsforbruget, der er det afgørende, og dette afhænger af kedelvirkningsgraden. Benytter man en af den franske lokomotivingeniør *André Chapelon* angivet formel, får man for K-maskinerne 62 pct. og for de skotske 58 pct., men det må naturligvis erindres, at denne virkningsgrad i høj grad afhænger af fyrbøderens duelighed, af brændslets beskaffenhed, af kedelsten etc. For øvrigt blev der ikke lagt så stor vægt på denne virkningsgrad i England, hvor kullene dengang kun kostede 10 shilling pr. ton.

For nu at få et billede af dampens udnyttelse i cylindrene, må man kende dens specifikke rumfang i f. eks.  $m^3/kg$ . Af de almindelige damp-tabeller får man for de fire typer rumfangene 0,181, 0,154, 0,154 og 0,162, gældende for indsugningstilstanden ved cylindrene, når man som Busse ser bort fra tryktabet fra kedel til gliderkasse, hvad man vel kan tillade sig ved disse relativ små maskiner uden overheder. Disse tal giver ud fra den ovennævnte dampproduktion i  $kg/h$  følgende rumfang damp: 840, 780, 870 og 992  $m^3/h$ . Endvidere skal man kende rumfanget af cylindrene. Det beregnes som stempelarealet gange slaglængden og er 88,8 liter for de danske maskiners vedkommende og 111,7 for de skotskes.

Af tjenestekøreplanen for 1896 fremgår det, at gennemsnitsfarten for eksprestogene i Jylland og på Fyen var ca. 50  $km/h$ , hvilket svarer til 2,4 omdrejninger pr. sekund af de koblede hjul for de danske og 2,2 for de skotske lokomotiver. Da lokomotiverne havde to cylindre og stemplerne gjorde to slag pr. hjulomdrejning, kunne de danske med fuld fyldning modtage 854 liter pr. sekund og de skotske 980. Dette giver følgende fyldningsgrader: 24,2, 22,5, 25,5 og 28,9 pct. for de fire typer.

Til beregning af dampforbruget pr. hestekrafttime angav Busse også nogle formler, hvoraf man finder følgende tal: 9,66, 9,12, 9,45 og 9,80  $kg$  pr. indiceret hestekrafttime. Dividerer man disse tal op i dampproduktionen i  $kg/h$ , får man lokomotivernes effekt eller kapacitet: 481, 553, 599 og 642  $hk_i$ , produceret i cylindrene, den såkaldte indicerede effekt.

Nu er det imidlertid ikke hele denne effekt, der kan udnyttes til fremføring af togstammerne. En del benyttes til at overvinde den modstand, som selve lokomotivet og tenderen udøver mod bevægelsen. Ligeledes for denne modstand har Busse angivet nogle formler, der resulterer i 4,25  $kg$  pr. ton vægt af lokomotiv og tender med halvt forråd af vand og kul. Trækkes denne modstand fra de ovenfor nævnte effekter i cylindrene, får man til rådighed ved ten-

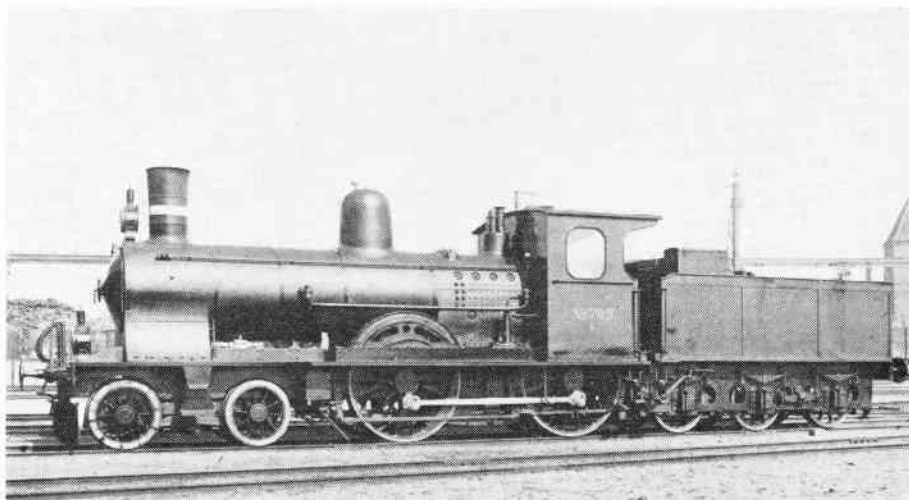


Fig. 5  
Busse's C-maskine.



derens trækkrog 435, 504, 550 og 577 effektive hestekræfter ( $hk_{eff.}$ ). Og dividerer man så disse effekter med den last på de koblede hjul, som skinnerne kunne bære, får man, at K-maskinen ydede 16,8 hestekræfter, K-maskinen 19,4, C-maskinen 21,2 og »Dunalastair-I« maskinerne 18,0 hk pr. ton adhæsiionsvægt.

Busse havde altså med sine K-maskiner fået en type, der var en kende mere effektiv end de berømte skotske og endda lidt mere økonomisk i drift ved den forudsatte hastighed på 50 km/h.

For nu at være helt fair må man erindre, at de skotske maskiner havde en meget større tender end de danske. Hvis man regner med, at de havde haft en mindre tender, svarende til de danske, ville de ovenfor beregnede 18,0  $hk_{eff.}$  pr. ton adhæsiionsvægt stige til 18,4 eller praktisk taget det samme som K-maskinens specifikke effekt.

Og hvordan bedømte så engænderne disse Caledonian lokomotiver? Ja, af det store antal maskiner af denne type, som de forskellige jernbaneselskaber lod bygge i de følgende år, må man slutte, at deres Chief Mechanical Engineers fandt den vellykket. Den ovenfor omtalte O. S. Nock udtrykker det – lidt patetisk – således i sin bog:

»Such was the fame achieved by the new en-

gines that this euphonious (velklingende) Scot name became a household word among British locomotive men, whether they worked in Scotland, England, India, Australia, or wherever engineers of British training took the standards and traditions of the home railway«.

Kan man placere Busse i bedre selskab?

Sandt er det, at de danske maskiner ikke kunne klare de skotske driftsbetingelser, men det var de heller ikke bestemt til. Det var der ikke brug for i Danmark på den tid, og det kan man ikke bebrejde Busse. Ej heller, at de efterhånden blev for svage til at fremføre de voksende togvægte ved de stigende hastigheder. Den tjeneste, de var bestemt til ved deres fremkomst, klarede de lige så godt, som Caledonierne klarede deres, og tilmed lidt mere økonomisk.

Det står helt klart for mig, at om de synspunkter, jeg her har fremsat og gjort rede for, kan der – for at citere Fritz Jürgensen – siges meget pro et kontra, men det skulle glæde mig, om det er lykkedes mig at kaste lidt nyt lys over dette gamle og omdiskuterede spørgsmål om deres kedelstørrelse, at vise, at det ikke er så ligetil at besvare dette spørgsmål éntydigt og kort, og at maskindirektør Busse på udmærket måde klarede det, som banelegemet til lod og driften krævede af en ny lokomotivtype.

## Jernbanenyt - kort fortalt

### DSB

#### I januar kvartal er sket nedenstående til- og afgang af rullende materiel:

Fra »Nydqvist & Holm AB« (og underleverandører) er leveret 3 stk. diesel-elektriske motorlokomotiver, litra Mz 1428-1430. (Lokomotiverne blev overleveret til DSB i Helsingør den 9. januar, 1. februar og 28. februar – derudover er Mz 1431 afleveret den 3. april, Mz 1432 den 12. april og Mz 1433 den 15. maj).

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« er leveret 6 stk. elektriske 2-vognstog, litra Mm/Fs 7775/7275 – 7780/7280.

I forbindelse med motorombygning (1950 hk i stedet for 1700 hk) har diesel-elektrisk motorlokomotiv Mv 1104 skiftet litra til »My«.

Diesel-elektriske motorvogne Mo 1829 og 1956 er midlertidig overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København, hvorfra – til gengæld – Mo 1818 og 1882 er returneret. (Driftsdepotområde København disponerer pr. 31. marts midlertidigt over Mo-vognene 1829, 1871, 1877, 1878, 1955, 1956, 1957, 1976, 1980, 1983, 1984, 1989 og 1990).

Følgende 6 stk. damplokomotiver er udrangeret: E 969, F 477, 655, 659, 664, Q 346.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 10 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29-84, 508-517 (stationering: Sjælland og Lolland-Falster) samt 68 stk. åbne bogiegodsvogne (flade med nedklappelige støtter), litra Rs 390 0 095 – 390 0 162. Fra »Centralværksted Århus« er leveret 1 stk. personvogn (2. klasse – m/ rejsegodsafdeling), litra BDg 82-64 111 (ombygget fra Bgh 29-63 111) (stationering: Sjælland og Lolland-Falster). Fra Sverige er indkøbt (brugte) 24 stk. beholdervogne (privatejet: »Kommune Kemi A/S«, Nyborg): 070 1 010, 031-053 og 11 stk. beholdervogne (privatejet: »Grindstedværket A/S«, Grindsted): 070 1 400, 403-405, 409, 412-414, 416-418.

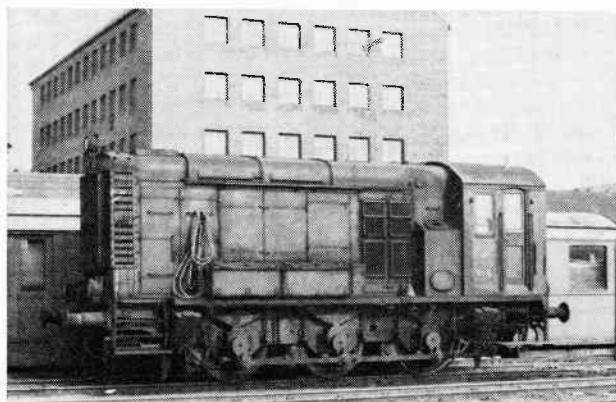
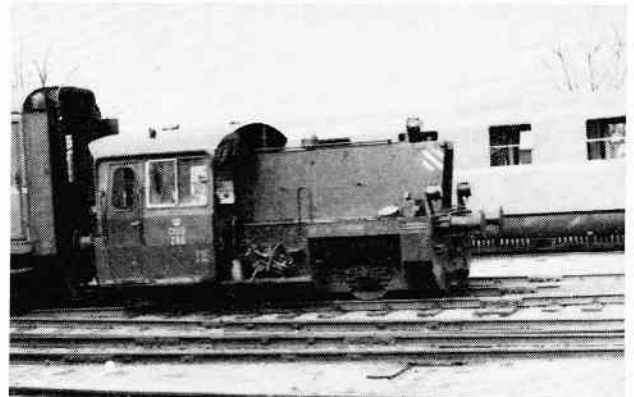
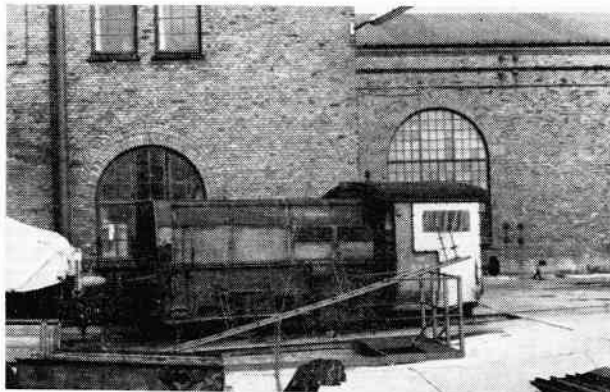
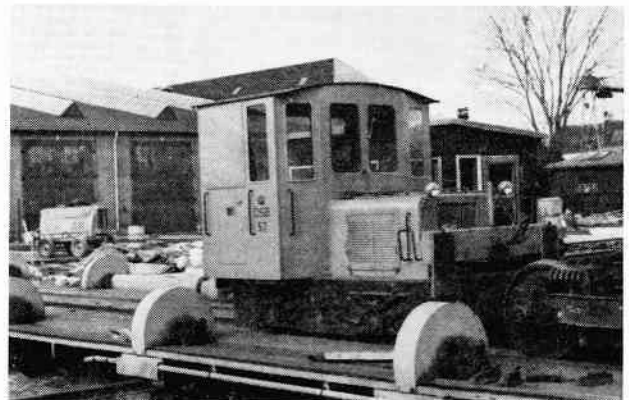
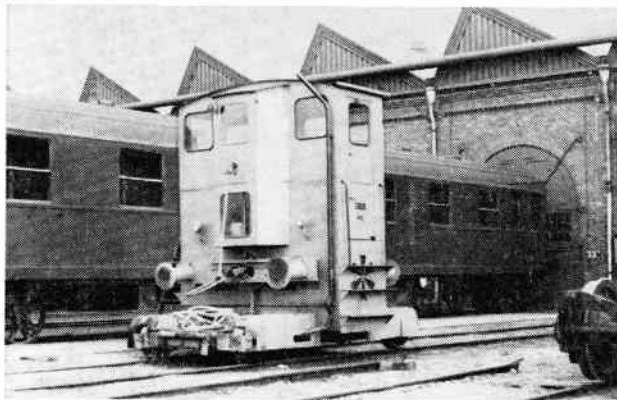
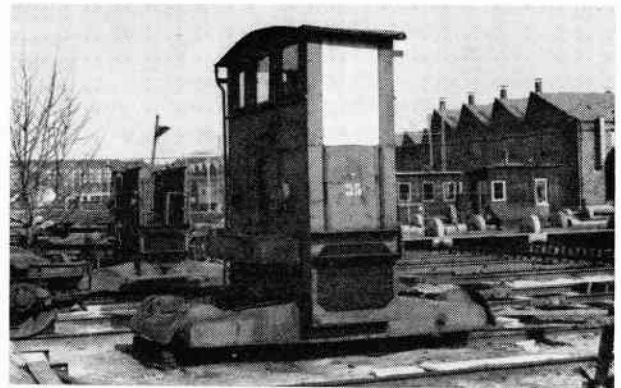
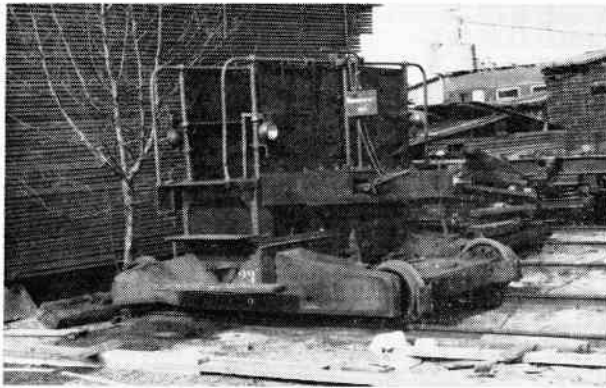
I forbindelse med ombygning (ændring af kupeer og fjernelse af spædbarnstoilet) har Bgoh 29-64 208 og 210 skiftet litra (og nummer) til »Bgh 29-63«; i forbindelse med modernisering har følgende vogne skiftet litra: Ah 17-61, 044, 046, 051 til »Ag«.

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 7-8/1972) kan ajourføres efter ovenstående. I oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1973«, der medfølger som bilag, er ovenstående ændringer indarbejdet.



Pr. 31. marts 1973 – ved regnskabsårets afslutning – rådede DSB over følgende (antal) trækraftenheder (og påhængsmateriel):

<b>Damplokomotiver:</b>	
Toglokomotiver .....	19
Rangerlokomotiver .....	11



I »Centralværksted København« kan til enhver tid arrangeres en »rangertraktor-parade« – her findes alle typer. Øverste række: Benzin-mekaniske traktorer, nr. 23 (t.v.) og nr. 35 (t.h.); anden række: Diesel-mekaniske traktorer, nr. 46 (t.v.) og nr. 57 (t.h.); tredje række: Diesel-elektrisk traktor nr. 70 (t.v.) og diesel-hydraulisk traktor (»Köf«), nr. 269 (t.h.) – og nederst t.v.: »EE-traktoren«, litra MI nr. 6.

Samtlige fotos: K. E. Jørgensen.

**Motormateriel:**

Toglokomotiver .....	134
Rangerlokomotiver .....	141
Traktorer .....	98
Lyntogsmotorvogne .....	17
Lyntogsbivogne .....	36
Motorvogne .....	119

**Elektrisk materiel:**

Motorvogne .....	249
Bivogne .....	247

I afsnit »damplokomotiver« omfatter toglokomotiver: C: 1 stk., D: 2 stk., E: 8 stk., H: 1 stk., K: 1 stk., N: 1 stk., P: 1 stk., R: 2 stk., S: 2 stk. – »rangerlokomotiver«: F: 8 stk., Q: 3 stk.

I afsnit »motormateriel« omfatter »toglokomotiver«: Mv: 4 stk., Mx: 45 stk., My: 55 stk., Mz: 30 stk. – »rangerlokomotiver«: Mh: 123 stk., MI: 1 stk., Mt: 17 stk. – »traktorer«: M.A.N.-Ardelt og Frichs-Ardelt: 46 stk., Frichs (Köf-type): 40 stk. samt 6 stk. dieseldrevne og 6 stk. benzindrevne »småtraktorer« – »lyntogsmotorvogne«: Ma: 11 stk., MB: 2 stk., MS: 4 stk. – »lyntogsbivogne«: Am: 10 stk., Bm: 6 stk., BR: 6 stk., Bs: 10 stk. (alle for Ma-motorvogne), AA: 2 stk. (for MS-motorvogne), AB: 1 stk., FJ: 1 stk. (for MB-motorvogne) – »motorvogne«: Mo: 119 stk. (heraf 1 stk. (Mo 1997): »Målevogn for Sikringstjenesten«).

I afsnit »elektrisk materiel« omfatter »motorvogne«: Mm (MM): 187 stk. (ny type), 62 stk. (gl. type) – »bivogne«: Fs (FS): 187 stk. (ny type), 60 stk. (gl. type).


**Pr. 31. marts bestod vognparken af:**

**907 stk. personvogne** (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 7 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT/DSG). I januar kvartal er der tilgæet driften 10 vogne.

**144 stk. post- og rejsegodsvogne.** I januar kvartal er der ikke sket nogle ændringer.

**6108 stk. lukkede godsvogne.** I januar kvartal er sket en afgang på 6 vogne.

**3303 stk. åbne godsvogne.** I januar kvartal er sket en tilgang på 68 vogne.




**A/S ACCUMULATOR-FABRIKEN**  
**2800 LYNGBY · TLF. (01) 87 16 45**

**561 stk. tjenestevogne.** I januar kvartal er sket en tilgang på 3 vogne: Nr. 410 (Mafd), 799, 800 (Bafd) – og en afgang på 2 vogne: Nr. 951, 952 (B/2). (Se endvidere fortegnelsen over »DSB tjenestevogne« (pr. 31/3 1973), der medfølger som bilag).

**631 stk. privatejede godsvogne** (samt 6 stk. godsvogne lejet hos DSB). I januar kvartal er sket en tilgang på 35 vogne: 070 1. (Se endvidere fortegnelsen over »Private vogne – optaget i DSB vognparken« (pr. 31/3 1973), der medfølger som bilag).

I oversigten »DSB godsvogne« (Jernbanen«, nr. 4/72) kan kolonnerne »antal vogne« pr. 31. marts 1972 ajourføres pr. 31. marts 1973 således:

	1972	1973		1972	1973
	31/3	31/3		31/3	31/3
Gklm	58	43	Elo	1293	1273
Gklm	146	89	PJ	2	–
Gklm	256	159	PJR	1	–
Gklms	709	681	Rs	60	143
Gkm	33	25	Skm	16	15
Gkms	199	87	TD	2	–
Gkms	312	147	Fd	150	149
Gkms	48	17			
Gs	2	–			
Gs	768	767			
Gs	1993	1992			
Gs-t	16	18			
Hkrs	49	48			
Hks	50	49			
Uahk	3	1			
Ucs	47	42			
Ucs (RIV)	5	17			
Ud	20	5			
Uds	22	37			
Tdgs	153	280			
»30« <sup>1)</sup>	–	3			

<sup>1)</sup> Ny vogntype – »olietransportvogne« (nummerserie: 947 0 300).

**Pr. 1. april 1973 var følgende rullende materiel i ordre:**

- 16 stk. diesel-elektriske motorlokomotiver, litra Mz 1431–1446,
- 26 stk. elektriske motorvogne og styrevogne (2. klasse), litra Mm/Fs 7781/7281 – 7806/7306,
- 10 stk. personvogne (1. klasse), litra A 18–84 015 – 18–84 024,
- 30 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20–84 745 – 20–84 774,
- 12 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29–84 518 – 29–84 529,
- 130 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 200 – 211 5 329,
- 57 stk. åbne bogiegodsvogne (flade med nedklappelige støtter), litra Rs 390 0 163 – 390 0 219.



I januar kvartal er der i »Centralværksted Århus« moderniseret yderligere tre Ag-vogne (14. serie – som hermed er færdiggjort) og én BDg-vogn (15. serie). Ved udgangen af marts måned befandt der sig i værkstedet – fem BDg-vogne (der af praktiske årsager er optaget under det fremtidige litra i oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1973«, der medfølger i dette nummer af tidsskriftet som bilag) samt fjorten B-vogne – de første vogne i »up-to-date moderniseringsprogrammet« for standardperson-



**HILSEN**  
*fra*  
**NAKSKOV**

---

**HOTEL SAKSKØBING**

Rimelige priser  
Hyggelige selskabslokaler  
Indtil 400 personer

**Det ideelle sted for foreninger og udflugter**  
(03) 89 40 39

---

**RØDBY KLOAK SERVICE**  
**PALLE PILEMAND**

Skovvej 12 – Rødby  
(03) 90 16 45

---

**REENBERGS RADIO OG TV**

**Østergade 7 – Maribo**  
(03) 88 09 14

---

**ROBERTS GRØNTHANDEL**  
**v/ Herman Pedersen**

Suhrsgade 1 – Maribo  
(03) 88 07 83

---

**Damefrisørsalonen LA PETITE**

Grete Haagensen  
Østergade 27 – Maribo  
(03) 88 11 46

---

**Hunseby Blomster- og Grøntforretning**  
**ROBERT PEDERSEN**

Møllevej 90 – Maribo  
(03) 88 07 75

---

**NY DAG**

---

**BANDOPTAGERE, RADIO OG TV**

**Rolf Renner**

Holeby – (03) 90 62 85

---

**»REVISIONS-KONTORET«**

v/ M. Steensborg

Monradsvej 12 – (03) 88 07 39  
Maribo

---

**A/S PAPIRLAGERET**

Papir en gros

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

---

**CARL C. NIELSEN & SØN**

**Slagter- og Viktualieforretning**

Adelgade – Nysted  
(03) 87 11 03

Speciale: Lollands Spegepølse

---

Reserveret, hilsen

N. A.

---

**»ME-KO«**

**Købmanden**

Bandholm (03) 88 81 04

---

**MARIBO AUTOLAKERING**

Bygningsarbejde – Skilte og Reklamer

**H. Rykær**

Vesterbro – Maribo  
(03) 88 02 16

---

**LAVPRISMØBELCENTRET**

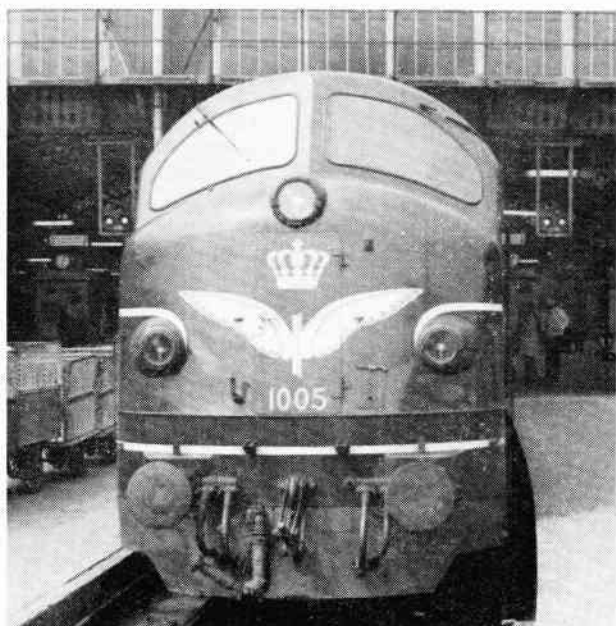
Søndergade 22 – Saksøbing  
(03) 89 45 50



Denne gang stål, anbragt på en specialindrettet litra S på vej fra Århus til Trollhättan, ender med at blive et Mz-lokomotiv. (København Gb.). Foto: K. E. Jørgensen.

vogne (se »Jernbanen«, nr. 1/73 – side 13 f. f.) – hvoraf de ti var under ombygning til 2. klasse personvogne m/kioskafdeling, litra Bk; seks af disse vogne, der skal være klar til ibrugtagning ved overgang til sommerkøreplan (se nedenfor) er »design-lakeret« hos »Scandia-Randers A/S« (85-84 024, 026) hhv. »Fa. Gardit«, Viborg (der har specialiseret sig i lakering af privatejede beholdervogne) (85-84 018, 028) samt i »Centralværksted Århus« (ny sprøjte-kabine) (85-84 012, 013). Værkstedsopholdstiden for »almindelige« B-vogne er beregnet til fem uger pr. vogn; indtil videre tages kun B-vogne uden el-varme i værksted. Moderniseringen af A- og AB-vogne påbegyndes først i august/ september. Ved udgangen af marts måned var fem Bf-vogne under modernisering i »Centralværksted København« (Bf 27-65 333 blev afgivet til drift i april); ombygningen af A 18-84 010 var stadig indstillet afventende beslutning om visse indretningsdetaljer.

Der afholdes for tiden forsøg med kardantæk for dynamoer i stedet for remtræk. To vogne, ABg 38-61 327 og



Hvad tænkte maleren på, da han spejlvendte hjulet i vingehjulet? – det gjorde han for øvrigt også, da han malede Mx 1001. (Det er måske alligevel en fordel, at lokomotiverne »design-lakeres«). Foto: K. E. Jørgensen.

Bg 29-63 186, er forsynet med kardantæk af »Krupp«-fabrikat.

Maskinafdelingen har indledt samarbejde med et firma om fremstilling af og forsøg med udstyr til S-togsmateriellet, hvormed elektroføreren automatisk kan afgive trillefløjtesignal (fløjterne anbringes under S-togsvognenes førerrum) og foretage dørlukning og løsning af bremsesamt igangsætte toget fra betjeningsboks anbragt i begge sider af førerrummet. Dette særlige udstyr, der er baseret på anvendelse af EP- (elektropneumatiske) bremses, er en forudsætning for at fremføre S-tog enmandsbetjent, når elektroføreren samtidig skal overvåge passagerudvekslingen på stationerne. (En følgevirkning af dette vil være, at der skal etableres teknisk TV på 20 stationer og ved 36 spor, hvor elektroføreren fra togets forende ikke har fuld oversigt langs hele toget).

»Designgruppen« har fastsat nye farver på tjenestevogne (tidligere benævnt specialvogne), tjenestegodsvogne (»regime 30-vogne«) og arbejdskøretøjer (f. eks. troljer, svellestoppemaskiner m. v.). Samtlige vogne m. v. males fremtidigt gule på overdelen (vognkassen el. lign. (de højspændingsisolerede platforme på Kørestrømskontorets og Køreledningstilsynets tårntroljer males røde)), og undervognen males med den nye specielle gråbrune undervognsfarve. Vogne, som stort set kun består af undervogne, f. eks. brovægtsprøvevogne, transportvogne for skinner, hjulsæt, batterier m. v., males med undervognsfarven overalt med undtagelse af pufferplanker og eventuelle langsgående sideprofiler og dækkanter, som males gule. En undtagelse fra ovenstående udgør togforvarmningsvogne og beholdervogne (for interne DSB olietransporter), som males sorte. Påskrifter på gule vogne males sorte – på sorte vogne hvide.



I forbindelse med anlægsarbejderne ved etablering af »forbindelsesbanen« Svanemøllen–Emdrup er »Frihavnsbanen« (Østerport–Lersøen) forlagt på et afsnit ud for Helgoland personvognsdepot. For at få den nødvendige »arbejdsfred« indstilledes trafikeringen af »Frihavnsbanen« i perioden fra den 1. oktober og indtil den 18. marts, hvor det nye sporafsnit blev taget i brug. Det indadgående Kystbanespor (køretretning Hellerup–Østerport = 2. hovedspor) er forlagt mod nord-øst mellem km 6,17 og km 5,47, dette sporstykke blev taget i brug den 4. marts. Næste program punkt i området er flytningen af det indadgående Nordbanespor (= indadgående Hareskovbanespor endelige placering). Nærmere om dette – og anlægsarbejderne på strækningen Svanemøllen–Skovbrynet i øvrigt – følger i næste nummer af tidsskriftet – indtil da henvises til omtalen af anlægsarbejderne i »Jernbanen«, nr. 1/72 – side 18-20.

Ombygningen (anlæg af 2. spor m. v.) af Hareskovbanens nordlige del forestås af Tunnelbanekontoret under Anlægstjenesten for nærtrafik. Her blev der, den 8. marts, taget et nyt sporstykke i brug mellem km 14,9 og km 16,5; det nye spor er indført i det tidligere spor 2 på Værløse station, hvor spor 1 samtidig bortfaldt som togvejsspor. Syvstjernen trinbræt flyttedes samtidig til ny placering (ny perron) i km 15,2. Anlægsarbejdernes status (primo juni) fremgår af vedstående skitse, hvoraf det fremgår, at nyt højre spor (regnet fra København) er etableret mellem km 12,1 og km 13,2 hhv. mellem km 13,7 og km 15,4 samt mellem km 17,0 og km 17,6 – og at nyt venstre spor er etableret mellem km 12,1 og km 13,2 hhv. mellem km 13,9 og km 16,5 samt mellem km 17,0 og km 18,9. Der benyttes 45 kg/m skinner på betonsveller, der udkøres fra en sporrammebyggeplads ved Hareskov station. De resterende sporarbejder vil være afsluttet i efteråret 1974 – sporarbej-

**Gardiner og væg-til-væg-tæpper i alle prislag  
GARDIN- OG TÆPPEHUSET**

Østergade – Rødby – (03) 90 16 10

Hvide Hus Centret – Maribo – (03) 88 21 40

**Gratis tilbud overalt, Sjælland, Lolland-Falster**

**Køb møbler i  
HOLEBY MØBELFORRETNING**

Østervej 13 – Holeby  
(03) 90 60 04

**SALON GIGI**

1. kl. hårpleje

Suhrsgade 4 – Maribo  
(03) 88 09 37

**FREDES AUTO**

Nykøbingsvej 87 – 4990 Sakskøbing  
(03) 89 48 53

**HOLEBY BLOMSTERFORRETNING**

v/ S. Roerholt

Østervej 14 – Holeby  
Tlf. (03) 90 61 19

Gå til tandlæge 2 gange årligt!

O. H.

**C. C. WINTHER**

**Blikkenslager**

Maribovej 39 – Nakskov  
(03) 92 12 29

**M. KNUDSEN**  
GULD · SØLV · URE · OPTIK  
**MARIBO**  
Østergade 6 - ☎ 88 01 52

**LOLLAND-FALSTERS PAPIRFORSYNING**

Jernbanegade 7 – Maribo  
(03) 88 07 11

**KJELD ØRVAD**

**Cykler – Knallerter – Motorcykler**

Hovedgaden 14 – Horslunde  
(03) 93 50 75

**Alt i blomster og dekorationer – Smuk udførelse**

**LIBERTY**

Vestergade 21 – Maribo  
(03) 88 06 14

Gå til tandlægen 2 gange årligt!

K. L-C

**KAMPER & SØN**

**Maskinværksted**

Vesterbrogade 7 – Maribo  
(03) 88 10 69

**HELGE W. JENSEN**

**KØBMAND**

»Hjørnet« – Holeby  
(03) 90 61 06

**H. L. JØRGENSEN**

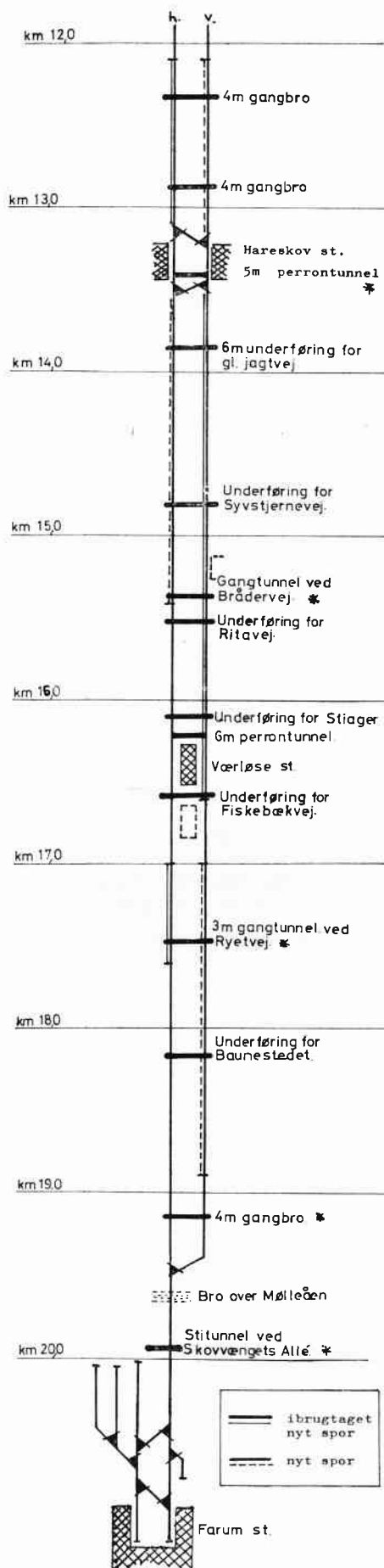
**Radio og Fjernsyn**

Eget reparationsværksted

Søndergade 8 – Sakskøbing  
(03) 89 43 08

LOLLAND-FALSTERS

**FOLKETIDENDE**



Hareskovbanen – skematisk strækningsplan (km 11,4 – km 20,6).  
Tegning: DSB/Baneafdelingen/AnIN.

derne på Farum station dog først i januar 1975. Omløbs- og depotsporene (spor 2 og 3) på Farum station nedlagdes den 26. marts, hvorefter et omfattende opfyldningsarbejde er påbegyndt som en forløber for anlæg af de fremtidige depaotspor. Det vil af vedstående skitse endvidere fremgå, at anlægsplanerne er undergået visse ændringer i forhold til planerne præsenteret i artiklen »Hareskovbanen« i »Jernbanen«, nr. 5/71 – side 4/5: Indføringen (fra km 19,6) til Farum station bliver enkeltsporet, således at bygning af ny bro over Mølleåen undgås (den gamle bro fra 1906 er fuld anvendelig – og erfaringerne med hensyn til brobyg-geri i dette område er jo som bekendt ikke de bedste); depotsporanlægget på Farum station er ændret i overens-stemmelse hermed. Der bliver alligevel personstation i Hareskov, idet Værløse kommune deltager med halvdelen af anlægsomkostningerne; det særlige depotspor for arbejds-køretøjer o. lign. flyttes derefter til Farum station. De på skitsen med \* anførte gang- og perrontunnelanlæg m. v. er endnu ikke udført. De mere beskedne bygningsanlæg for Værløse station (her er trappehuset udført) og Hare-skov station vil være fuldført i maj 1974 (hvorefter gl. Vær-løse station og Syvstjernen trinbræt nedlægges) hhv. i ok-tober 1974; den nye stationsbygning i Farum beregnes ibrugtaget i januar 1975. Køreledningsarbejderne, de sik-ringstekniske arbejder og anlægsarbejderne på den »in-derste« strækning er således afgørende for, at elektrisk drift først kan forventes påbegyndt den 1. december 1976. I hele anlægsperioden vil Hareskovbanen antagelig blive trafikeret som enkeltsporet strækning, idet togene skiftevis vil benytte højre og venstre spor i takt med kørelednings-montagearbejderne o.s.v.

En ombygning af sporanlægget på Slagelse station blev påbegyndt ved årsskiftet. Ombygningen vil indebære bedre ekspeditions- og gennemkørselsforhold på stationen, bl. a. vil tog mod København i fremtiden kunne afsendes fra spor 1 (sporet nærmest stationsbygningen, der tidligere benyttedes af tog fra/til Næstved); ny togvej fra spor 1 mod Sorø blev taget i brug den 6. maj. Sporanlægget i statio-nens østlige del er nu under forenkling (udkørselsmulig-hed fra spor 4 mod Sorø bortfaldt indtil videre, den 5. maj), idet spor 4 og det nordlige rangerhoved indrettes som langt sideliggende overhalingsspor. Spor- og signal-plan over Slagelse station (efter ombygning) bringes i et af de kommende numre af tidsskriftet.

Et nyt spor 0 (med tilhørende nyt perronanlæg – for »Lille Nord-tog«) på Helsingør station blev taget i brug den 3. juni.

Af hensyn til styrevognstogene på Kystbanen er der på København H. station – i stationens nordende – indlagt en ny transversal, der muligvis indkørsel ad 2. hovedspor (fra Østerport – via tidligere spor 201) til perronsporene 1–4. (Spor 202 og 203 (ud for Vesterport station) ændredes til blindspor forsynet med faste sporstopper). Den nye indkørselstogvej (og nyt udflyttet indkørselssignal) blev ta-get i brug den 29. maj, hvorefter det på København H. sta-tion er muligt fra vest såvel fra nord at signalgive for tog-indkørsel til alle perronsporene 1–8; styrevognstogene be-nytter normalt spor 4.

Arbejdet i marken med forlængelsen af Køgebugtbanen fra Vallensbæk (km 14,7) til Hundige (km 19,2) er indledt. En stribe licitationer over jord- og broarbejder blev afholdt i marts, og i begyndelsen af april blev det egentlige jord-arbejde sat i gang. Af broarbejder skal der på strækningen udføres fem underføringsanlæg (for Vejlegårdsvej, Gildbro-vej, Ishøj Stationsvej, Stenbjerggårds Allé og en ny ad-gangsvej til det fremtidige Hundige depotværksted), tre overføringsanlæg (for Hundigevej, Hundige Boulevard og Hundige Centervej), to vandløbsbroer (Store Vejleå og Lille

**O. LINDEGÅRD-HANSEN's EFTF.**

v/ Poul Elvstrøm Nielsen

**Cykler – Knallerter – Barnevogne**

Østergade 44 – Rødby  
(03) 90 11 28

---

**OSVALD SKLANDER**

**Personvognssalg – Lastvognssalg**

Grimstrup – Maribo  
(03) 88 18 88

---

**M. SKOTTE A/S**

Aut. GM-forhandler

Sakskøbing – Nakskov  
(03) 89 42 85 – (03) 92 08 88

---

**SAKSKØBING MOTOR COMPAGNI**

Aut. Ford-forhandler

Nystedvej 18 – Sakskøbing  
(03) 89 43 31

---

**CHRYSANTHA BLOMSTER**

Skovnæsvej 9 – Maribo  
(03) 88 00 23

---

**NYSTED AUTOLAKERING**

Adelgade 10 – Nysted  
(03) 87 14 77

---

Ta' en tur med

**MARIBO-BANDHOLM  
MUSEUMSBANE**

Sv. E. Løve

---

**Rigtige sko til hele familien**

**SKOKØB**

Lollandscentret – Maribo  
(03) 88 17 27

**KOLIND's GARTNERI**

Det helt store udvalg i  
**Potteplanter – Buketter – Kranse  
Sammenplantninger  
Planter til have og drivhus**

Knuthenborgvej 60  
2 km fra Maribo torv til Knuthenborg  
(03) 88 05 90

---

**SPEDITION – PAKNING – FORSENDELSE**

(03) 88 92 00  
Privat: Birketvej 18  
4951 Nørreballe  
**(Ring, vi svarer hele døgnet)**

---

**WERNER SØRENSEN**

**Fjernvarme – Centralvarme – Oliefyr  
Gas – Vand – Sanitet**

Vestergade 5 – Sakskøbing  
(03) 89 43 34

---

**SKOTØJSHUSET**

Østergade 18 – Maribo  
(03) 88 15 59

---

– **AUTOSKÅNEBETRÆK** –

Køb direkte fra fabrikken:

**INTRA-AUTO Hovedvej A 7  
Nørreballe**

Ring (03) 88 92 65 og få et tilbud til Deres vogn

---

**BØRGE STENSTRUP**

Exam. tandtekniker

Adelgade 49, Nysted: (03) 87 12 42  
Parkvej 19, Sakskøbing: (03) 89 40 30  
Langgade 18, Nykøbing F.: (03) 85 09 18

---

Reserveret, hilsen

F. Irner

---

**KØBMAND SKELBÆK**

Vesterbrogade 19 – Maribo  
(03) 88 02 13



# DSB person-, post-, og rejsegodsvogne 1973

## PERSONVOGNE

Stationering:				Sjælland og Lolland-Falster		Jylland og Fyn		
Bogstav- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	Litraet I alt
		1. kl.	2. kl.					
S	89-51	1)	—	001	1			1
A	18-80	48	—	000-007	8			
A	18-84	48	—	008-014	7			15
Ag	17-61	42	—	046-052	7	037-039, 043-045	6	13
Ah	17-21	42	—	011-016, 024-036, 071, 072	21	017-023	7	
Ah	17-61	42	—			040-042	3	31
An	18-84	64	—	600-613	14			14
AB †)	39-80	24	40	002-019	18	000, 001	2	20
ABg	38-61	18	40	244-247, 285-288, 321-330	18	241-243, 248-255, 289-312, 331-340	45	63
ABh	38-21	18	42			257	1	
ABh	38-61	18	40	279-282, 284	5	273-278	6	12
ABhl	38-21	18	40	268-272	5	261-267	7	12
ABxh	38-21	12	48			391-398	8	8
B	20-80	—	80	300-319, 325-339	35	320-324	5	
B	20-84	—	80	000-006, 017-025, 029, 031, 033, 035, 037, 039, 041, 043, 045, 047, 049, 051, 053, 055, 057, 059, 061, 063, 075, 077, 079, 081, 083, 085, 087, 089, 091, 093, 095, 097, 099, 101, 103, 105, 107, 109, 111, 113, 125, 127, 129, 131, 133, 135, 137, 139, 141, 143, 145-154	74	007-016, 026, 028, 030, 032, 034, 036, 038, 040, 042, 044, 046, 048, 050, 052, 054, 056, 058, 060, 062, 064-074, 076, 078, 080, 082, 084, 086, 088, 090, 092, 094, 096, 098, 100, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114-124, 126, 128, 130, 132, 134, 136, 138, 140, 142	79	193
Beh/	27-61	—	42	185, 187 189	3			3
Byh	28-61	—	58	186, 188, 190				
Bf	27-65	—	60	321-330	10	331-340	10	20
Bfh	27-61	—	56	341-350	10			10
Bg	29-63	—	72	059, 063, 064, 066-077, 149-153, 164-168, 170-174, 185-188, 190-194, 196-199	43	049-052, 054-057, 079-095, 097, 098, 154-156, 158-163, 175-178, 181-184	44	87
Bgc	59-64	—	45	000-012	13			13
Bgh	29-63	—	72	112, 114-129	17	109, 110, 130-144, 208-210	20	37
Bghl	29-63	—	72	145-148	4			4
Bgoh	29-64	—	68	202, 211	2	204, 205	2	4
Bhl	29-25	—	71			400-404	5	5
Bhs	29-27	—	73	820, 822, 824, 826	4	821, 823, 825, 827-829	6	10
Bjh	29-24	—	72			301-308	8	8
Bk	85-84	—	64					
Bk	85-84	—	56	027	1			1
Bn	20-84	—	80	700-744	45			45
Bns	29-84	—	74	500-517	18			18
Buh	89-25	—	2)	700, 702-704	4	701	1	5
BD	82-80	—	48	020-029	10			
BD	82-84	—	48	011-013, 015, 017, 019	6	000-010, 014, 016, 018	14	30
BDg	82-64	—	40	111, 113, 201, 203, 212	5	206, 207	2	7
BDh	82-24	—	44	259, 260, 264-271, 275, 276	12	261-263, 272-274, 277-280	10	22
BRh	85-24	—	16			283, 285, 288, 290	4	4

†) Vogne af dette litra med stationering: Jylland og Fyn har »Værksteds-  
område øst» (København).

1) H. M. Dronningens salonvogn.

2) Udflugtsvogn(e).

Stationering:				Sjælland og Lolland-Falster		Jylland og Fyn		
Bogstav- litra	Ciffer- litra	Pladser pr. vogn 1. kl.   2. kl.		VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal	Litraet i alt
CI *)	29-25	-	87	560, 581-587, 589, 591-600, 603, 604, 607, 609, 611-621	34	501-503, 505-510, 512-516, 518, 520, 521, 523, 526, 528, 529, 531, 532, 535, 536, 539-543, 545-559, 561-571, 573, 575, 577-580, 622-631	72	106
Cle	82-25	-	61	674-685, 691, 692, 694	15	670-673, 686-690, 696-699	13	28
CII	29-26	-	87	481-500, 632-638	27	476-480	5	32
CIs	29-27	-	87	701-712	12	713-718	6	18
I alt					NB 509		NB 398	907

### REJSEGODS- OG POSTVOGNE \*\*)

Dah	92-28					100-104, 106-112	12	12
Dh	92-68					001-032	32	32
Dk	-					6101, 6103, 6104, 6105, 6106	5	5
ECO	-		3)	6280	1			1
DPh †)	91-28			139-147	9	148-150	3	12
P	90-84			800-810	11	811-814	4	15
Pa	90-28			003, 006	2	007, 009-012, 014, 015	7	9
Pbh	90-28			101-104	4			
Pbh	90-68					106-110	5	9
Ph	90-68			201-213	13	214-221	8	21
Pk §)	-			5906, 5908, 5910, 5911, 5912, 5913	6	5914, 5915, 5916, 5917, 5918, 5920, 5921	7	13
Pmh	90-68			701-708	8	709-713	5	13
I alt					51		NB 93	144

NB. I antal personvogne hhv. rejsegods- og postvogne er medregnet følgende vogne, der pr. 31. marts 1973 var hensatte for udrangering: CP 2851, 2872, 2886, 3209, 3220, 3231, 3232 (stationering: Jylland og Fyn) og CRS 3602 (stationering: Sjælland og Lolland-Falster) samt ECO 6239, 6242 (stationering: Jylland og Fyn).

\*) CI 29-25, 560, 604, 607, 609 og 611 er specielt udstyret for anvendelse i udflugtstog.

\*\*) Vogne af hovedlitra D (E) er rejsegodsvogne; vogne af litra DPh er kombinerede rejsegods-, postbureau- og postpakvogne, litra Pk og Pmh er postpakvogne, øvrige vogne af hovedlitra P er postbureau- og postpakvogne.

§) Vogne af dette litra med stationering: Sjælland og Lolland-Falster har »Værkstedsområde vest« (Århus).

†) Vogne af dette litra med stationering: Jylland og Fyn har »Værkstedsområde øst« (København).

3) Særligt formål (bårevogn).

Vogne med nummer angivet med »fed« type i denne oversigt er stålvogne.

Følgende vogne har:

RIC-mærke («Regime 51»): Litra S, A, AB, B, Buh 89-25, 701, BD, BDh 82-24, 261-263, BRh og Dh 92-68, 001-006, 021-024.

Elektrisk varmeanlæg: Litra A 18-80, 000-007, AB, B 20-80, 300-339 og BD 82-80, 020-029.

ITC-udstyr: Litra Ag, An, ABg 38-61, 285, 287-292 \*), B 20-84, 145-154, Bgc \*), Bk, Bn, Bns, BD 82-80, 020, 028 \*) og BDg \*).

(\*) = p.t. ikke udstyret med automatisk dørlukning).

A+B styreledninger: Litra S.

A+B+C styreledninger: Vogne med underlitra »l« og »s« (3. el. 4. bogstav).

Højttaleranlæg (højttalere og forstærker med talested): Litra Ag, An, B 20-84, 145-154, Bk, Bn og Bns.

Højttalere: Litra A, Ag, AB, ABg (dog ikke ABg 38-61 286), B, Bf, Bfh, Bg 29-63, 049-052, 054-057, 059, 063, 064, 066-077, 079-095, 097, 098, 181-188, Bgc (kun gennemgående højttalerledning), Bk, Buh (med special forstærker), BD, BDg, BRh og CI 29-25, 560, 604, 607, 609, 611.

DSB		TJENESTEVOGNE Baneafdelingen	Blad 1 31.03.1973
Antal: Nummer (lav./høj.):		Anvendelse:	
28	98, 99, 101-126	Snepløve	
7	151-157	Skinneudlægningskraner	
1	160	Bedriftsværnsvogn	
1	162	Betonsprøjtevogn	
12	201-212	Ballastvogne	
23	256, 272...318	Bygningsvogne	
11	260, 700, 719, 720, 722...730	Værkstedsvogne for svellestøppe- maskine	
1	321	Føljevogn for skinneslibemaskine	
1	322	Vogn for sporingeniøren	
7	325...332, 584	Værksted- og mandskabsvogne for Banetjenesten	
5	413...418	Kurvereguleringvogne	
3	445...448	Løbevogne for skinnendlægningskran	
1	481	Værkstedsvogn for sporrettemaskine	
1	490	Opmålingsvogn	
1	491	Profilmålevogn	
28	505...581, 611, 612, 622...627, 744	Værkstedsvogne for Sikrings- tjenesten	
3	582, 583, 738	Mandskabsvogne for Kørelednings- tilsynet	
1	586	Materiallevogn for Sikrings-tjenesten	
4	613-616	Mandskabsvogne for Sikrings- tjenesten	
5	632...638	Skinneudlægningsvogne	
2	652, 654	Spilvogne (Køreledningstilsynet)	
1	666	Ukrudtsprøjtevogn	
26	670...699, 701-707	Svejsévogne	
1	721	Værkstedsvogn for skinneudlæg- ningskran	
1	737	Værkstedsvogn for Kørelednings- tilsynet	
3	739-741	Tårnvogne (Køreledningstilsynet)	
2	746, 747	Transportvogne for sporombygnings- stamme	
1	763	Tromlevogn (Køreledningstilsynet)	
2	799, 800	Transportvogne for svejsehold	
7	801-807	Transportvogne for boreværktøj	
1	855	Affaldsvogn (Køreledningstilsynet)	
1	881	Båndtransportvogn	
60	920-940, 953...992	Langskinnetransportvogne	
8	943-950	Skinnetransportvogne	
180	1000-1179	Svelletransportvogne	
1	1189	Værkstedsvogn for sporombygnings- stamme	
2	1190, 1195	Lager- og reservedelsvogne for sporombygningsstamme	
2	1191, 1196	Transportvogne for kranbjælke	
2	1192, 1197	Kantdozer- og skinneudlægnings- vogne	
2	1193, 1198	Transportvogne for ballastdozer	
2	1194, 1199	Transportvogne for portalkraner	
451			

DSB		TJENESTEVOGNE Maskinafdelingen	Blad 2 31.03.1973
Antal: Nummer (lav./høj.):		Anvendelse:	
16	1-12, 101-104	Hjælpevogne	
6	141-146	Kørekranter	
2	179, 180	Brovægtsprøvevogne	
1	181	Batteri-transportvogn	
1	357	Værkstedsvogn for elektrisk	
2	364, 368	Transportvogne for hjulstæt	
1	384	Værkstedsvogn for kedelsmede	
9	401-408, 410	Togforvarmingsvogne	
5	422-426	Værkstedsvogne for kørekran	
9	431-439	Løbevogne for kørekran	
5	455...470	Værkstedsvogne for maskinarbejdere	
1	751	Transformator-transportvogn	
1	756	Transformatorolievogn	
6	771...782	Værkstedsvogne for vogntopsynet	
3	796-798	Værkstedsvogne for vægtsmede	
2	821, 822	Transportvogne for kulkasser	
12	861-872	Transportvogne for bogier	
10	901...911	Transportvogne for bremsesåler	
92			
		<u>Drifts- og administrationsafdelingen</u>	
1	341	Transportvogn for containeråb	
5	365...371	Færgévogne	
1	452	Vogn for rengøringspersonale	
1	808	Transportvogn for taljeophæng	
3	811-813	Transportvogne for affalds- containere	
1	941	Transportvogn for krangrej	
12			
		<u>Kommerciel afdeling</u>	
6	765-770	Udstillingsvogne	
6			
561: Samlet antal tjenestevogne pr. 31. marts 1973			
		Tjenestevognenes fordeling på "værkstedsområder":	
		København: 120	
		Århus: 421	
		Nyborg: 20	

DSB		PRIVATE VOGNE - OPTAGET I DSB VOGNPARKEN	Blad 1 31.03.1973
Antal: Nummer (lav./høj.):			
1	022 0 021	<u>Vognejer/vognstype:</u> Brødrene Nissen Jøker, Vejle Fiskevogn	
1	022 0 065	N. Jøker, Esbjerg Fiskevogn	
2	022 1 000, 022 1 001	A/S Nissen & Petersen, Padborg Lukkede isolerede vogne	
2	022 1 010, 022 1 011	Indkøbselskabet Danvin Lukkede vogne	
20	047 0 100 - 047 0 119	DSB - for anden statsinstitution Fladvogne	
54	070 0 177...070 0 556	Dansk Esso A/S Beholdervogne	
1	070 0 686	Polypren A/S Beholdervogn	
1	070 0 721	B. Ringsted & Co. Beholdervogn	
72	070 0 810...070 0 997 075 0 832, 075 0 833	A/S Dansk Shell Beholdervogne	
33	070 1 006...070 1 053	Kommunekemi A/S, Nyborg Beholdervogne	
20	070 1 215...070 1 250	Gulf Oil A/S Beholdervogne	
21	070 1 352...070 1 379	BP Olie-Kompagniet A/S Beholdervogne	
11	070 1 400...070 1 418	Grindstedværket A/S, Grindsted Beholdervogne	
52	070 1 504...070 1 577 072 2 554 - 072 2 557	Dansk Sojakagefabrik A/S Beholdervogne	
19	070 1 591...070 1 617 072 2 613, 072 2 614	A/S De Danske Spritfabrikker Beholdervogne	
26	070 1 682...070 1 692 072 2 671...072 2 700 078 5 695 - 078 5 698	A/S Aarhus Oliefabrik, Århus Beholdervogne	
7	070 1 801 - 070 1 807	Oliekompagniet Rhenania A/S Beholdervogne	
7	070 2 008 - 070 2 014	Dansk Ammoniakfabrik, Nyborg Beholdervogne	
2	070 2 081, 070 2 082	Dansk-Norsk Borregaard A/S Beholdervogne	
34	070 8 011...070 8 071 072 8 022...072 8 073	Superfos A/S Beholdervogne	
2	072 8 101, 072 8 102	Hede Nielsen A/S, Horsens Beholdervogne	

DSB		PRIVATE VOGNE - OPTAGET I DSB VOGNPARKEN	Blad 2 31.03.1973
Antal: Nummer (lav./høj.):			
29	075 1 395...075 1 405 077 1 406 - 077 1 425	<u>Vognejer/vognstype:</u> BP Gas A/S, Århus Beholdervogne	
10	075 2 016...075 2 035 077 2 036	A/S Trans-Kosan Beholdervogne	
3	075 2 061, 075 2 062 077 2 063	Mærsk Raffinaderiet Beholdervogne	
3	075 2 201, 075 2 202 077 2 203	Nordisk Gulf-Gas A/S, Esbjerg Beholdervogne	
149	081 5 001...081 5 247 083 5 248 - 083 5 307	Carlsberg Bryggerierne Lukkede isolerede vogne	
21	081 5 644 - 081 5 664	A/S Tuborgs Bryggerier Lukkede isolerede vogne	
5	081 5 986 - 081 5 990	Albani Bryggerierne A/S, Odense Lukkede isolerede vogne	
2	084 4 000, 084 4 001	Svendborg Konserverfabrik, Svendborg Maskinkølevogne	
1	084 4 401	NOVO Terapeutisk Laboratorium A/S Maskinkølevogn	
1	095 0 950	Arbejdsteknisk Skole, Herlev Undervisningsvogn	
2	095 0 961, 095 0 962	Teknologisk Institut Undervisningsvogne	
17	095 0 981...095 0 998	Jydsk Teknologisk Institut, Århus Undervisningsvogne	
631	Antal private vogne pr. 31. marts 1973		
Samtlige private vogne har: "Værkstedssområde Århus".			

Vejleå), seks tunneler for stier og tre gangbroer. Broarbejderne skal være færdige i juli 1975, jordarbejderne i september 1974, sporarbejderne udføres i tidsrummet mellem april 1974 og maj 1975, køreledningsarbejderne mellem september 1974 og juli 1976, og de sikringstekniske arbejder kan afsluttes i september 1976. Der anlægges mellemstation i Ishøj (km 16,4) – og hele strækningen kan afgives til drift ved køreplansskiftet oktober 1976. Det fremgår af vedstående strækingsplan, at der er planlagt anlæg af et depotværksted i Hundige (anbragt mellem hovedsporene), depotværkstedet vil dog først være nødvendigt på det tidspunkt, hvor den næste S-banestrækning **efter** Hareskovbanen tages i brug, idet de nuværende depotværksteder i Enghave og Tåstrup får frigjort kapacitet, når det nye vedligeholdelsværksted for S-tog i Tåstrup tages i brug i januar 1974.

Baneforlægningen syd for Horsens station (mellem km 53,8 og km 57,0 – se »Jernbanen«, nr. 4/72 – side 21) er nu fuldført, idet det nordgående spor blev taget i brug den 15. maj – og det sydgående, den 7. juni. Den forlagte banestrækning er ca. 400 m længere end den tidligere. Den heraf opståede »fejlkilometrering« er placeret mellem km. 56,8 og 56,9 i sydenden af Horsens station – den virkelige afstand mellem de to opstillede kilometersten er ca. 500 m.



Centralapparatet på København H. nær blev den 16. marts ændret således, at den automatiske signalgivning for tog fra Østerport mod Skelbæk overflyttedes fra spor 12 til spor 11. Ændringen medfører, at togene fra Østerport fortsat ekspederes i spor 11, hvilket giver togføreren bedre oversigt over passagerudvekslingen.

På Brande station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB »Ry«) taget i brug den 22. maj (og stationens arm-signaler afløstes af daglyssignaler (I – med gennemkørselsangivelse)); den 30. maj indkoblede Brande i FC Herning, der hermed er fuldt udbygget. På Skanderborg station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1953 – midlertidig udformning) taget i brug den 23. maj (og stationens armsignaler afløstes af daglyssignaler); den 29. maj blev automatiske linieblokanlæg (med tilhørende nye AM-signaler) taget i brug mellem Hovedgård og Skanderborg, og Hylke

station bortfaldt som togfølgestation (omdannedes til trinbræt).

En ny FC Helsingør (foreløbig for strækningen Rungsted Kyst-Helsingør) skulle have været taget i brug ved overgang til sommerkøreplan, en forsinkelse i arbejdet medfører, at ibrugtagningen først finder sted til efteråret. Et tilsvarende forhold gør sig gældende for så vidt angår Holbæk station, hvor det nye relæsikringsanlæg først vil kunne tages i brug i september.

I 1974 afløses »Sikkerhedsreglementet af 1935« (SR) og »Signalreglement af 1944« (SIR) af et nyt »Sikkerhedsreglement«. I det nye reglement »bortelimineres« visse signalformer, bl. a. Togvejssignal for indkørsel (TI). Sådanne findes nu kun på Frederiksberg station, efter at de resterende TI-signaler ugyldiggjordes på Skjern station, den 7. maj – og på Viborg station den 13./14. juni (Frederiksberg til efteråret). I det nugældende SIR har der siden 1944 i et særligt afsnit XVIII været optaget »Signalformer, som efterhånden bortfalder«; af nedenstående skema fremgår, hvor mange af disse signaler, der endnu eksisterer – det bliver næppe muligt at lade dem alle »bortfalde«, inden det nye »SR« tages i brug.

Signal nr.		Station	Antal	Bem.
2o1/2o2		Frederikshavn	2	U-signaler
2o3/2o4		Ingen		
213a/214a		Fredericia Horsens Århus København G	5 3 14 4	} post L 3 post F 1
213b/214b		Næstved	1	

Oversigt over »signalformer, som efterhånden bortfalder«!!! – i.h.t. SIR, afsnit XVIII.



Køgebugtbanens forlængelse fra Vallensbæk (km 14,7) til Hundige (km 19,2). Cirkler og numre angiver placering af de enkelte under- og overføringsanlæg, tunneler m. v. – se i øvrigt tekstafsnittet. Tegning: DSB/Baneafdelingen/AnIn.

**S-banens radioanlæg:** Spørgsmålet om etablering af radio til S-togene blev i sin tid behandlet i det daværende »S-baneudvalg af 1959«, hvor man fandt, at der var såvel økonomisk basis som praktiske fordele ved at etablere radioanlæg fremfor de traditionelle telefoner på fri bane. Efter indstilling fra udvalget blev det herefter vedtaget at etablere radioanlæg ved S-banerne. Radioanlæggets opgave er til enhver tid at kunne etablere radioforbindelse fra FC København H. nær til et hvilket som helst S-tog på strækningerne. Endvidere indgår vedligeholdelseskolonner og køreledningstroljere i systemet, og FC kan formidle omstilling af radiosamtaler til omformercentralen (Enghave).

Da radiosamtalerne har sikkerhedsmæssig karakter, er radioanlægget udstyret med et identifikationssystem (tal-kode svarende til tognummeret), således at man i FC altid har konkret oplysning om, hvilket tog man korresponderer med og kan drage sammenligning med de i fjernstyringsanlægget registrerede oplysninger om pågældende tog (position m. v.).

Efter foretagne forundersøgelser bl. a. omfattende mulige leverandører og overvejelser med hensyn til, om den nødvendige radiodækning skulle ske med én stor radio-station eller et antal mindre stationer, blev der afsluttet kontrakt med »Storno« om levering af såvel det faste radionet (basisstationerne) som anlæggene til S-togene (de mobile anlæg).

Den faste del af radioanlægget, der af trafikale grunde er delt op i to adskilte områder: Nord og Syd, består af et

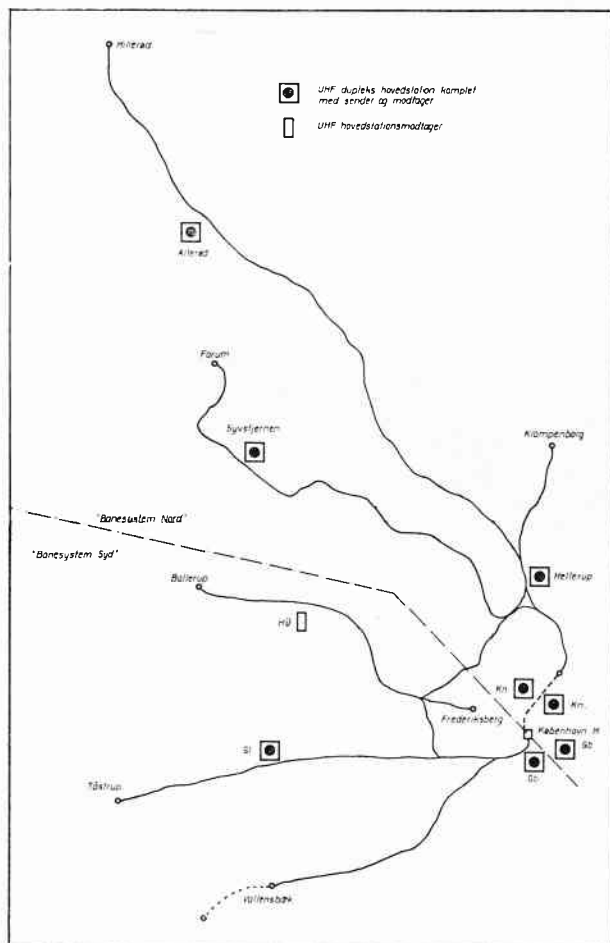


Fig. 1. S-banens radioanlæg: Hovedstationernes geografiske placering. Tegning: DSB/Elektrotjenesten.

antal sende/modtageanlæg suppleret med en enkelt frem-skudt modtager. Fig. 1 viser stationernes geografiske placering. De enkelte stationer er sammenkoblet via S-banens kabelnet og al betjening sker fra FC, henholdsvis betjeningsplads Nord (endnu ikke ibrugtaget) og betjeningsplads Syd. I øvrigt er systemet opbygget med en hel del automatiske funktioner. Via det indbyggede kontroludstyr sker der således til stadighed en vurdering af de modtagne radiosignaler, således at der for et givet S-tog altid etableres forbindelse over den radiostation, der i det givne øjeblik giver de bedste transmissionsforhold. Dette sker helt uden indgreb fra såvel betjeningen i FC som i S-toget, og disse har i realiteten ingen indflydelse på hvilken radiostation, der i det givne øjeblik formidler forbindelsen. Endvidere sørger automatikken for optagetmarkering, tilkobling af kaldehøjtalere og sidst men ikke mindst for overførsel af tognummeret til FC.

Radioanlæggene i S-togene består af et sende/modtageanlæg i hver to-vognsenhed med tilhørende betjeningsudstyr i hvert førerrum. Radioanlæggets styrefunktion er sammenbygget med højtaleranlægget i S-toget, således at der bl. a. anvendes fælles mikrofon og fælles kontrolhøjtaler til begge anlæg. Fig. 2 viser dele af betjeningsudstyret i et førerrum: Visertableau for HKT-anlæg samt betjeningspanel for radio. Fig. 3 viser betjeningspanelet for radio.

På grundlag af denne sidstnævnte tegning skal betjeningsfunktionerne nu gennemgås: Før togets afgang fra udgangsstationen skal tognummeret (der kendetegner rute og løb) indstilles på den 5-delte cifferromskifter, og knappen Nord (ikke p. t.) eller Syd indtrykkes, eftersom elektroførerens position nord eller syd for København H (p. t. dog Østerport). Lys angiver, hvilken knap, der er betjent, OPT giver optagetmarkering fra basisanlægget, og med LYTTE foretages indflytning af bestående samtale. Radioanlæggets taleknap (tast) befinder sig i selve førerpulten ved siden af taleknappen for højtalermeddelelser. Ved kald fra basisanlægget anvendes fælles kaldetone til alle S-tog. Kontrolhøjtaleren tilsluttes ved modtagelse af kaldetone, og kaldet høres som navnekald (tognummer) i samtlige S-tog. Efter opkald bryder basisstationerne ned og afventer kald fra mobilt anlæg. Ved besvarelse af kald eller opkald fra mobilt anlæg udsendes automatisk det kaldende togs nummer som sekvens-toner, der dekodes og vises som tognummer i FC. Samtidigt tilkobles det kaldende anlægs højtaler, og samtale kan nu føres med FC uden at andre S-tog end det kaldende hører samtalen, idet FC ved **besvarelse af kald** ikke udsender kaldetone. Under samtale står basisanlæggene konstant tastet, medens mobilt anlæg kun er tastet ved tale i retning til FC (semiduplex). Hver gang mobil sender tastes, gentages tognummeret, og FC kan ved fortsat kontrol af nummeret sikre sig, at ikke en anden mobil station er brudt ind i samtalen.

Pr. 1. april var der installeret radioanlæg i 88 stk. 2-vogns S-tog – og installationsarbejderne fortsætter kontinuerligt. I motor-rangerlokomotiver, litra Mh, er indledt installation af ny type rangerradio (fabrikat: »Storno«); pr. 1. april var syv lokomotiver udstyret med den nye radiotype – de pågældende Mh-lokomotiver anvendes p. t. ved færgerangeringen i Korsør. I forbindelse med ITC-installation i strækingslokomotiver, litra Mx og My, udføres visse kabelarbejder for installation af »strækings-radio« (mere herom følger ved en senere lejlighed).



Områdedrift i stationstjenesten indførtes den 1. april, idet der oprettedes atten driftsområder med hver sin driftsområdechef, som fremtidig er den eneste egentlige chef i pågældende driftsområde. Driftsområdecheferne bistås af



Fig. 2. Interior af førerrum i S-tog af ny type. Ved førerens venstre hånd ses HKT-hastighedsviseren – øverst til venstre ses betjeningspanelet for radio. (Tog på Køgebugtbanen under passage af Godsforbindelsesbanen – køreretning: Ellebjerg-Sjælør). Foto: Peter Præstrud.

fra tre til fem funktionsledere i hvert område; hermed forsvandt (ikke ganske lydøst) det traditionelle stationsforstander- og stationsmesterbegreb. Særligt interesserede henvises til en lang række artikler om dette emne i de seneste numre af »DSB bladet kommunikation«. Der er samtidig foretaget en lang række »organisationstilpasninger« i Generaldirektoratets fem afdelinger – af interesse for jernbaneentusiaster kan fremhæves, at **Sikringstjenesten og Kørestromstjenesten er sammenlagt til én tjeneste, som benævnes Elektrotjenesten.**

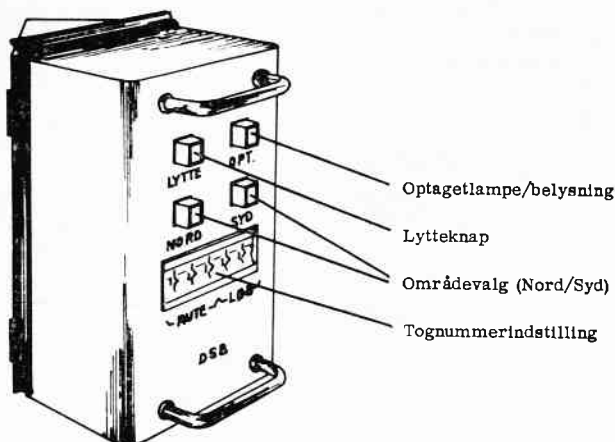


Fig. 3. Betjeningspanel for S-togs-radio. Tegning: DSB/Elektrotjenesten.

Det offentlige sidespor (læssespor) nedlagdes på Farum station, den 15. marts – og på Hylke station, den 1. april.

Ved en ændring af bestemmelserne i SIR er det nu tilladt at vise slutsignal ved ét rødt lys bagud, såfremt togets bageste køretøj er en motorvogn eller styrevogn, som ikke er udstyret med to frontlanterner ved siden af hinanden. Denne »slutsignallygte-besparende« foranstaltning er altså nu gældende for samtlige DSB-strækninger og for såvel personførende som ikke-personførende tog med eller uden togfører.

I forbindelse med indførelse af automatisk dørlukning på Kystbanen fra køreplansskiftet varskor togføreren passagererne – som tilfældet er på S-banen – med et trillefløjtesignal (i første omgang manuelt, men på længere sigt kan automatisk trillefløjtesignal fra fløjter anbragt under vognene tænkes indført).

Det første (og længe savnede) vognvaskeanlæg etableres nu – antagelig i Århus, idet en af Køreplanskontoret udarbejdet skitse for vognomløb for A-nettet (lyntog) i projektet »K-74« viser, at disse vogne mest hensigtsmæssigt kan vaskes i Århus – hver 5.–7. dag. I København skal der således kun vaskes DSB-vogne i internationale løb samt vogne, der udelukkende benyttes øst for Storebælt; der regnes med etablering af et anlæg af en mindre pladskrævende børsteløs type (højtrykspuling) i Belvedere-området på København H. Et sådant anlæg kan ikke nå at være klar til brug til »K-74«, hvorfor man i øjeblikket undersøger



## Haakonsens

JOHN JEPSEN  
AUT. GAS- OG VANDMESTER  
FJERNVARME - CENTRALVARME  
OLIEFYR SMEDEARBEJDE  
TELEFON (03) 88 06 99

### BP LOLLAND DEPOT

Ewald Jørgensen

Havnen - Sakskøbing

(03) 89 44 11

### C. Å. RINGTVED & SØN

Entreprenør - Bygmestre

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

## A/S P. HATTEN & CO.

MARIBO - NAKSKOV

### POUL ERIK's KØRESKOLE

Solvang 9, Sakskøbing 89 48 97

Svares ikke, så: 89 45 23

Alm. motor- og lastbil  
+ PHV Bus

### DANSK LANDBRUGS ANDELS

MASKININDKØB

Skibevej 2 - 4930 Maribo

(03) 88 06 33

### A/S DANEXIM

Internationale Transporter

PADBORG - Tlf. (04) 67 33 16

Filialer:

Kruså - Gedser - Rødbyhavn - Flensburg

### H. JELSBAK

Købmand

Saxes Allé - Sakskøbing

(03) 89 43 20

### LEIF JENSEN - GLARMESTER

Vestergade 52

Maribo - (03) 88 06 12

ALT I FOTO OG KINO  
FOR JERNBANEFOLK

## Klüwer Jepsen

Lilletorv - Maribo - (03) 88 01 46

Jernbanegade 10 - Nykøbing F. - (03) 85 07 95

### ODA JENSEN - TRIKOTAGE

Søndergade 13

Sakskøbing - (03) 89 44 33

### JØRGEN's FOTO

Foto til pas og kørekort på 1 minut

Film fremkaldes og kopieres

Deres vand- og gasmester

H. A. HANSEN

Fjernvarme - Centralvarme - Sanitet

Østre Boulevard 51 - Maribo

(03) 88 01 88

### KURT HØJAGER

ELEKTROMEKANISK VÆRKSTED

Reparationer af elektromotorer og  
autoelektrisk udstyr

Gasværksvej 8 - Maribo

(03) 88 10 97

### EJNER HANSEN

Sadelmager og Møbelpolstrer

Østergade 42 - Maribo

(03) 88 10 99

En god forbindelse ved køb og salg:

HOLEBY EJENDOMSHANDEL

v/ Svend Jakobsen

Vestervej 99 - Holeby

(03) 90 62 09

Huse, villaer, forretninger,  
landejendomme, sommerhuse og grunde



muligheden af at anvende vaskeanlægget på Depotværksted Tåstrup (S-tog) som en overgangsløsning; med lidt »god vilje« (omplacering af S-togsmateriel) kan der her vaskes seksten vogne pr. nat.

Som en konsekvens af DSB-ledelsens beslutning om indretning af seks sæders-kupeer i standardpersonvogne og indførelse af elektronisk pladsreservering fra starten af »K-74« ændres samtidig fordelingen af rygere/ikke-rygere kupeer/afdelinger (med fremtidig overvægt af sidstnævnte kategori) i forbindelse med indførelse af et ensartet pladsnummereringssystem for vogne med gummiulst-overgang (nye og moderniserede vogne) samt Ma-lyntogs-mellemvogne. I vogne med harmonika-overgang (underlitra »h«) ændres kun fordelingen af rygere/ikke-rygere kupeer/afdelinger, idet samtlige pladsnumre fjernes i disse vogne. Ændringerne foretages i løbet af vinteren 1973/74, således at de er gennemført inden den 26. maj 1974 (start af »K-74«). (Der opsættes kun seks pladsnumre i vogne, der bibeholder otte pladser pr. kupé (f. eks. litra ABg og Bg). I samtlige vogne med pladsnumre skal der endvidere opsættes de såkaldte »RIC-pladsreserverings-sæddelholdere«. (Ved en senere lejlighed bringes en pladsnummererings-oversigt her i tidsskriftet).

RIC-mærkningen bibeholdes – ud over på de 78 vogne med el-varme (se »Jernbanen«, nr. 1/73 – side 15) – på 10 stk. B-vogne: 20-84, 145-154. Det overvejes i øvrigt at forsyne yderligere et antal B-vogne med el-varme. DSB påregner at kunne tage elektrisk togopvarmning i anvendelse i 1976 på strækningen Rødby Færge-København H.-Helsingør – og i 1980 på øvrige strækninger, når Elektrotjenesten (Sikringstjenesten) har udført de nødvendige »afskærmningsarbejder« på sikringsanlæggene.

DB og DSB undersøger for tiden muligheden af at føre en TEE-forbindelse til København (fra 26. maj 1974). Valget er faldet på IC-toget »Schwabenspfail« (som i givet fald skal have et andet navn), der i dag løber mellem Stuttgart og Hamburg over Heidelberg/Köln/Bremen.

Nogle nyheder i forbindelse med overgang til sommerkøreplan: Opslagskøreplanen fremstilles (forsøgsvis) ikke i år – »Neptun« videreføres som »lokaltoget« fra Berlin Ostbf. til Berlin Zoologischer Garten (i Vestberlin) – de gennemgående vogne i sæsontogene fra Hamburg (over Süderlügum/Tønder) videreføres i år fra Esbjerg til Varde – de første seks Bk-vogne, der er afleveret fra »Centralværksted Århus«, er sat i løb således: 1) togene 35/72 Kø-

benhavn-Esbjerg og v. v., 2) togene 55/30 København-Esbjerg/Fredericia-København, 3) togene 19/90 København-Herning og v. v., 4) og 5) togene 41 (1. dag) København-Frederikshavn og 58 (2. dag) Frederikshavn-København, 6) og 7 = »prøvevognen« (85-84 027): Togene 45 (1. dag) København-Frederikshavn og 60 (2. dag) Frederikshavn-København.

Fugleflugtslinjen fyldte ti år den 14. maj, og »jubilæet« markeredes af DSB og DB ved et stort fælles arrangement. I de ti år er 25 millioner passagerer, 4 millioner personbiler, 400.000 lastbiler, 350.000 person- og 1,5 million godsvogne overført på færgerne mellem Rødby og Puttgarden.

Den 17. maj var det 10 år og 22 millioner kilometer siden, at DSB modtog de første Ma-lyntog. De fire togsæt, som dagligt er i drift, tilbagelægger i løbet af et døgn 7.130 km – det er i løbet af de ti år blevet til ca. 2,5 millioner km pr. togsæt, svarende til 60 gange rundt om jorden.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen. (Oplysningerne om »S-banens radioanlæg« skyldes afdelingsingeniør E. Kristiansen og civilingeniør P. Lindholm, Elektrotjenesten).



## Privatbanerne

### Nye lynettetog til danske privatbaner

Der er stadig behov for anskaffelse af nyt persontogsmateriel til Danmarks privatbaner. En udvidelse af køreplanen på flere baner har gjort det nødvendigt at anskaffe supplementmateriel til så godt som alle de privatbaner, der tidligere har modtaget nye Y-tog fra Waggonfabrik Uerdingen AG i Krefeld-Uerdingen i Tyskland.

Endvidere kommer endnu en dansk privatbane med i »Lynette-familien« fra sommeren 1974, idet Østbanen da vil få leveret Y-tog til erstatning for det meget udslidte danske skinnebusmateriel, som banen fik leveret i 1952 og som siden er suppleret ved køb af brugt materiel fra andre privatbaner.

Privatbanerne har til den tyske fabrik afgivet en samlet bestilling på det nye materiel, der vil blive leveret i to omgange, nemlig i sommeren 1973 og i foråret og sommeren 1974.

I sommeren 1973 vil følgende Y-togs materiel blive leveret til de nedenfor nævnte baner:

**GDS/HFHJ:** En motorvogn litra YM 11 og en styrevogn litra YS 50.

**HHGB:** En motorvogn litra YM 54 og en styrevogn litra YS 93.

**HHJ:** To motorvogne litra YM 33 og 34 samt to styrevogne litra YS 44 og 45. I modsætning til det tidligere leverede materiel til HHJ leveres det nye materiel som to egentlige to-vognstog.

**LNJ:** En motorvogn litra YM 20, idet den vil blive indrettet ligesom de allerede leverede motorvogne til LNJ.



»Design eller sjusk«, spørger en indsender – »jeg lyttede med stor interesse til arkitekt Jens Nielsens foredrag om »Ny design ved DSB«, men nu forstår jeg ikke et suk af det hele«.



Firevogns-lynettetog i Kagerup på Gribskovbanen, 1972.

Foto: Hans Henrik Rasmussen.

I foråret og sommeren 1974 leveres følgende Y-togsmateriel til de nedenfor nævnte baner:

**HP:** En motorvogn litra YM 34 og en styrevogn litra YS 68.

**SB:** En motorvogn litra YM 4 og en mellemvogn litra YP 2.

**ØSJS:** Som nyt medlem af »Lynette-familien« vil Østbanen modtage tre to-vognstog samt to motorvogne med førerum i begge ender. De to sidstnævnte motorvogne litreras YM 1 og 2, mens de tre motorvogne, der er beregnet til kørsel i to-vognstog, litreras YM 3-5. Styrevognene, hvoraf der altså leveres tre, litreras YS 11-13.

Hvor intet andet er nævnt, leveres materiellet i de typer, der hidtil er leveret de nævnte baner.

### Svenske skinnebusser til VNJ og VLTJ

Foruden Østbanen er der yderligere to privatbaner, der indtil nu har baseret deres persontogstrafik på kørsel med de danske skinnebusser, der leveredes i årene 1947-1952. De to baner er Varde-Nørre Nebel Jernbane og Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane, idet den sidstnævnte bane først anskaffede skinnebusser i 1966-1968 ved indkøb fra forskellige baner, der nedlagdes i disse år.

Ganske naturligt er det, at dette materiel faktisk er så udslidt, at der kræves en ret stor reservekapacitet for, at regelmæssig toggang kan opretholdes samtidig med, at reparationer skal foretages. Tilmed er denne vedligeholdelse en stor belastning for banernes regnskab, og derfor har man set sig om efter noget nyt materiel til afløsning for de danske skinnebusser.

Valget faldt på skinnebusmateriel fra Statens Järnvägar af typen YB06.

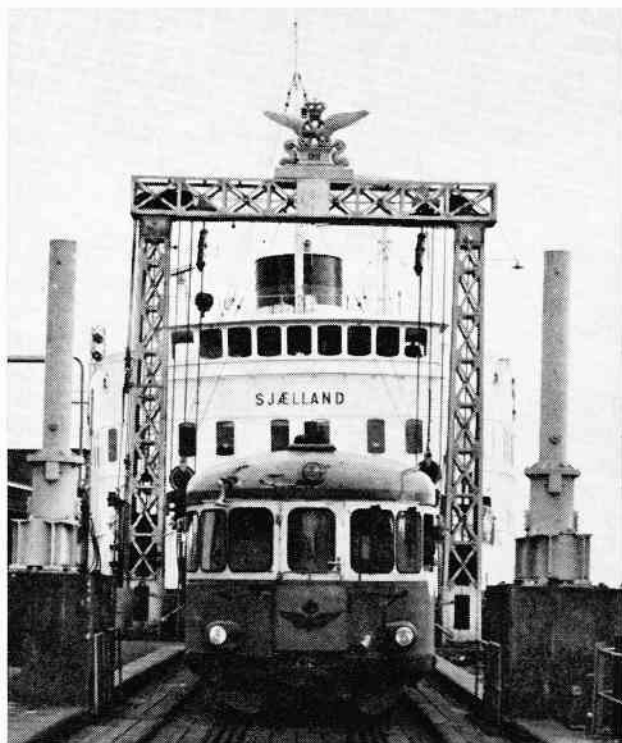
Til VNJ er indkøbt seks motorvogne af typen YB06, en styrevogn UBF6Y og to mellemvogne af typen UB. Det er meningen, at de to af motorvogne skal ophugges med henblik på at få reservedele til de andre vogne fra disse.

Endvidere skal de to UB-vogne ombygges til styrevogne på VNJs egne værksteder, idet der er indkøbt manøvrerudstyr til disse vogne.



UBF6Y 1786, YB06 769 og UB 1956 kører i land fra færgen SVEA i Helsingør, den 26. april 1973.

Foto: Ole Kien



YB06 756, 761 og UB 1956 kører om bord på færgeren SJÆLLAND i Korsør, den 26. april 1973.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

VLTJ har i første omgang købt fire motorvogne af typen YB06. Man vil måske senere købe nogle styrevogne af typen UBF6Y.

Den første transport af det »nye« materiel til VNJ og VLTJ fandt sted den 26. april, idet fem motorvogne, en mellemvogn og en styrevogn i særtog befordredes fra Halmstad til Helsingborg. Vognene i særtog blev overført til Helsingør med færgerne Svea og Kärnan.

I særtog afgik materiellet fra Helsingør ca. 13.30 og via godsforbindelsesbanen kørte man omtrent non-stop til Korsør, hvor det var meningen, at alle syv vogne skulle overføres med færge 909, der på denne dag var færgeren Storebælt.

Overførslen gik dog ikke som planlagt, idet vognene var for brede til at kunne stå på færgens midterspor, hvor det var meningen, at fem vogne skulle placeres. Kun fire vogne blev overført med færgeren Korsør, mens de tre resterende vogne blev overført med færgeren Sjælland, der også overførte lyntoget Uldjyden.

Fra Nyborg fortsatte toget til Varde over Esbjerg, og herfra kørte kun to motorvogne videre til Vemb.

Det resterende materiel (se side 25) blev leveret til VNJ og VLTJ den 16. maj (nærmere følger i næste nummer).



**GDS:** Fra 1. oktober 1972 har GDS indført et terminalsistem i sin godsbefordring. Banens stykgods sendes her efter i faste stykgodsvogne fra Københavns Godsbanegård med det daglige godstog til Helsingør, hvorfra det fordeles til banens øvrige stationer med lastbil.

**HFHJ:** I november 1972 modtog banen en ny rangertraktor,



HFHJ's nye rangertraktor T 1 i Frederiksværk, november 1972.  
Foto: Peter V. Christensen.

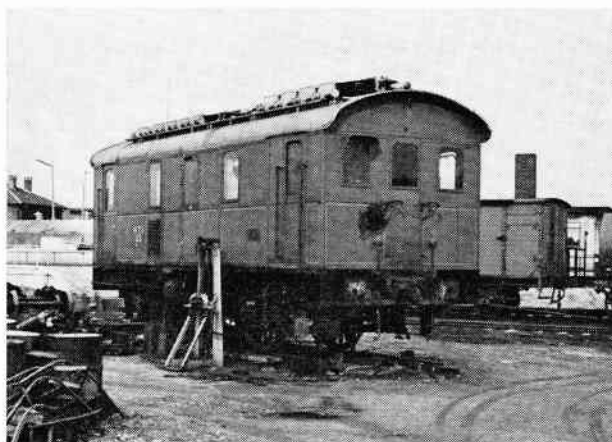
HFHJ T 1, til rangering i Frederiksværk. Traktoren, der er bygget af Jung, er på 30 tons tjenestevægt med en Daimler-Benz firetakts dieselmotor. Motoren udvikler 250 HK. Som et særligt raffinement kan den indrettes til automatisk kobling, når den tid oprinder. T 1, hvis fabriksnummer er 14.153, har en maksimal hastighed på kun 20 km/t.

Traktor T 1 erstatter rangerspøgelset HFHJ M 2, den tidligere personmotorvogn, der i 1958 blev degraderet til rangermaskine.

Ved den lejlighed erstattedes den beskedne 90 HK Atlas-motor med en 150 HK dieselmotor. Desuden fjernedes det meste af inventaret, da M 2 i påkommende tilfælde skulle kunne bruges af baneafdelingen.

Efter 32 års togteneste og 14 års rangering er M 2 blevet udrangeret, og efter at have været hensat i Kagerup, er motorvognen ophugget i maj 1973.

**Nordvestfynske Jernbane:** Odense kommune vil omdanne de tidligere arealer fra Nordvestfynske Jernbane til skolesti, idet der skal etableres en 3,5 km lang gangsti fra Pårup til Højstrupskolen. På de steder, hvor banen i sin tid krydsede gader og veje, vil der blive bygget gangbroer, således at børnene på deres skolevej ikke skal passere trafikerede gader. Projektet anslås at komme til at koste kommunen ca. en halv million kroner.



Diesellokomotivet HTJ 33 under ophugning i Holbæk den 1. februar 1973.  
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

**KVALITETSMØBLER – GULVTÆPPER  
MØBELMESSEN**

**M. Steffensen**

Østergade 52 – Rødby  
(03) 90 10 57

---

**MATERIALISTEN**

**H. Grandfeldt**

Køb MATAS hos MATERIALISTEN

Vestergade 13 – Maribo  
(03) 88 00 37

---

**MØBEL HUSET**

**Bent Pedersen**

Møbler for fremtiden

Østergade 14-16 – Rødby  
(03) 90 15 22

---

**MARIBO AUTO-OPRETNING**

**v/ Keld Pedersen**

Vesterbro 18 – Maribo  
(03) 88 09 25

---

**MARIBO BRYGHUS**

Øl og Mineralvand

(03) 88 00 19

---

**L. M. MODE**

Kjoler

Østergade 27 – Rødby  
(03) 90 11 25

---

**MARIAGADE – AUTOVÆRKSTED**

**Volvo-Service**

**v/ Helge Sørensen**

Maribo – (03) 88 13 53

---

**MARIBO STENHUGGERI**

Edmund Sørensen

Vesterbro 16 – Maribo  
(03) 88 02 12

Når det gælder træsko og  
skotøjsreparationer –  
kan De trygt henvende Dem til

**Skomagermester  
V. LEDAM**

Østergade – Maribo  
(03) 88 09 79

---

Alt i hjemmelavet pålæg

**H. J. LINDHARDSEN**

**Slagtermester**

Vestergade 30 – Maribo  
(03) 88 02 06

---

ANTIKVITETER – MALERIER – ÆGTE TÆPPER

**LYNGGÅRDEN**

Stokkemærke – (03) 91 11 76

---

**LYSKOPI**

Alt duplikeres, fotokopieres  
og alt i lustryk

Vestergade 52 – Maribo  
(03) 88 11 84

---

**Se Dem for når**

**De går over gaden**

N. A.

---

**NIEMANN MØBLER**

Torvet 11 – Saksøbing  
(03) 89 45 32

---

**SOLVEJG STOFFER**

Østergade 17  
Maribo – (03) 88 16 46

---

**BENT LARSEN**

**Aut. gas- og vandmester**

Abildallé 3 – Nakskov  
(03) 92 13 84

**OHJ/HTJ:** Den 9. februar 1973 ændredes Kulby station på HTJ til trinbræt med sidespor. Da Kulby station imidlertid allerede i adskillige år ikke har været togføgestation, består ændringen faktisk kun i, at ekspeditionen af gods til og fra Kulby er ophørt samtidig med at billetsalget er lukket.

I Holbæk er diesellokomotivet HTJ nr. 33 og sneplov OHJ nr. 2 ophugget i februar 1973. HTJ nr. 33 blev købt i 1966 fra Nordfynske Jernbane, hvor lokomotivet var litret NFJ Mv 10. Fra 1932, da lokomotivet blev bygget, og til 1958 kørte det som HJJ M 1 på Horsens-Juelsminde Jernbane.

Endelig er to lukkede godsvogne, OHJ Qh 346 og 356 ophugget i marts måned.

Skinnebusbivognen, HTJ Sp 38, er – efter at have været hensat i Tølløse i adskillige år – solgt til en børnehave i Roskilde i februar 1973.

**SB:** Den totale sporfornyelse, der har fundet sted i de seneste år, er nu ved at være afsluttet. Som afslutning er man gået i gang med sporudskiftningen på Skagen station, hvor man samtidig ændrer sporplanen en del.

**VLTJ:** Banen har af kommunerne fået forlænget garanti-perioden med to år, hvilket betyder, at man foreløbig kan regne med at fortsætte driften indtil 1976. Fra Statens Järnvägar er indkøbt fire skinnebusmotorvogne, type YB06 nr. 756, 761, 773 og 777. Det er meningen, at YB06 756 skal ophugges, efter at alle brugelige reservedele er fjernet.

De to første motorvogne, nr. 756 og 761, kom til VLTJ den 26. april (se herom ovenfor).

De svenske skinnebusser vil sandsynligvis blive indsat i drift på VLTJ snart efter montering af radio i vognene. Der foreligger intet om eventuel ommaling og nye litra og numre endnu.

I efteråret 1972 er skinnebussen Sm 9, ex OKMJ/OMB Sm 7, ex RØHJ Sm 1, ophugget i Lemvig.

**VNJ:** Som nævnt ovenfor har VNJ fra Statens Järnvägar indkøbt seks skinnemusmotorvogne, type YB06 nr. 753, 768, 769, 770, 776, 780. Endvidere har man købt en styrevogn, UBF6Y nr. 1786 og to mellemvogne, UB 1945 og 1956.



Snart er de danske skinnebusseres ære slut på VLTJ. Her ses VLTJ Sm 17 og Sm 13 i Lemvig, den 7. april 1973.  
Foto: Ole-Chr. M. Plum.



Også på VNJ er Scandia-skinnebussernes dage talte, og VNJ Sm 17, der her ses i Oxbøl den 26. september 1970, vil sikkert blive udrangeret og solgt til ophugning.

Foto: Gunnar W. Christensen.

I samme særtog, som befordrede de to ovenfor nævnte vogne til VLTJ, ankom motorvogne nr. 753, 768 og 769 sammen med mellemvognen 1956 og styrevognen 1786 til Varde den 26. april.

Det svenske skinnebusmateriel vil ikke blive sat i drift på VNJ før reparation og opmaling har fundet sted på banens egne værksteder.

To af de indkøbte motorvogne vil blive ophugget efter fjernelse af reservedele til de øvrige fire motorvogne. Endvidere vil de to mellemvogne blive ombygget til styrevogne.

Der foreligger endnu intet med hensyn til omlitring af vognene, men det må anses for givet, at det svenske skinnebusmateriel ved VNJ får lov til at beholde sine oprindelige farver.

Banen har overtaget VGJ's remise i Varde. Remisen skal anvendes til at huse de netop anskaffede svenske skinnebusser. Disse kan nemlig ikke benytte banens egen remise på Varde Vest, da drejeskiven her ikke er lang nok til, at de kan »drejes« i hus.

Fra DSB er indkøbt en lastbil med påhængsvogn til brug i stykgodstrafikken.

Omlægningen af banens stykgodsbefordring, som omtalt i tidsskriftets nr. 7-8/1972, p. 31, har betydet, at man kun kører godstog efter behov.

»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum.

Besøg

**JERNBANEMUSEET**

**Sølvgade 40, opgang F, 5. sal**

Åben onsdage kl. 12-16 april-oktober

**VESTERLED BLOMSTER**  
Alt i blomster, krans og dekorationer

Vestergade 44 – Saksøbing  
(03) 89 41 57

---

**CALPAM LOLLAND DEPOT**  
v/ Helgo Nygård Andersen

Bandholm  
(03) 88 80 42

---

**SALON »LONE«**  
Individuel hårpleje

Østergade 60 – Maribo  
(03) 88 05 31

---

Ta' en tur med  
**MARIBO – BANDHOLM**  
Veteranbanen  
M. A.

---

**STOKKEMARKE BAGERI**

v/ C. Thomsen

(03) 91 10 29

---

**Erik Hare**  
**AUTOVÆRKSTED – ESSO SERVICE**

Wichmansvej – Nysted  
(03) 87 11 00

---

**ENGBLOMS BÅDEBYGGERI**  
Karl Engblom

Havnegade – 4941 Bandholm  
Tlf. (03) 88 81 41 – 88 82 98

---



Østervej 21 – Holeby – 90 60 67  
Jernbanegade 9-11 – Nykøbing F. – 85 08 76  
Nygade 14 – Nakskov – 92 03 70

**Kvalitetsvarer til bundpriser**  
**INGRID WITH**

**Alt i kolonial**  
Maribo – (03) 88 04 62

---

**UNO-X SERVICE**  
**H. Virkelyst**

Telf. Holeby 90 62 30

---

**ØSTERGADES BRODERIMAGASIN**  
Ellen Rasmussen

Østergade – Maribo  
(03) 88 01 06

---

**DAMEFRISØR ALIS RASMUSSEN**

Errindlev  
(03) 90 01 12

---

**NØRREBALLE INSTALLATIONSFORRETNING**

Poul Henning Jørgensen

Aut. el-installatør  
(03) 88 90 72

---

**KØB OG SALG AF BRUGTE BILER**

Charles Boesen

Hillested pr. 4930 Maribo  
(03) 88 18 34

---

**MAGASIN MATZEN**

Torvet 2 – Maribo  
(03) 88 00 85

---

Murer-, tømrer- og snedkerarbejde udføres  
Nybygninger såvel som reparationer  
Døre – Vinduer – Garderobeskabe  
Eget Maskinsnedkeri

**ENTREPRENØR E. STECHNIK**

Hjulsporet 23 – 4930 Maribo  
(03) 88 10 04

# Foreningsnyt

**Generalforsamlingen** (fortsat fra side 3).

B. Chorfitzen foreslog endvidere generalforsamlingen flyttet til en hverdag, da antallet af deltagere fra den anden side af Storebælt alligevel var ganske få ved denne generalforsamling. Dette blev anbefalet af E. Hedetoft, der gjorde opmærksom på, at provinsen jo nu havde repræsentanter i bestyrelsen, og af Vagn Lindstrøm, der opfordrede bestyrelsen til at fremkomme med forslag herom til lovændring. Vagn Lindstrøm efterlyste en fortegnelse over det af foreningen ejede jernbanemateriel.

Herefter blev beretningen godkendt.

Kassereren forelagde regnskabet for 1972 (aftrykt på midtersiderne i »Jernbanen« 2/1973). Her havde B. Chorfitzen yderligere et spørgsmål, og herefter godkendtes regnskabet.

Næste punkt, kontingentet, fastsattes uforandret i forhold til 1972 (se »Jernbanen« 2/1973, side 3).

Til valg af medlemmer til bestyrelse var der ikke indkommet forslag. Bestyrelsens forslag kunne derfor vedtages uden afstemning.

Til punkt 6 »Indkomne forslag« var der ingen indlæg. Under »Eventuelt« foreslog et medlem af Østsjællandske Jernbaneklub et samarbejde. Kjeld Christiansen oplyste, at DSB havde meddelt, at et af de gamle lyntog ville blive bevaret til udflugtskørsel.

Formanden svarede, at ØSJK ikke havde besvaret DJK's breve, men derimod var gået bag DJK's ryg over for trediemand, det var ikke fra DJK's side, samarbejdsviljen manglede, ØSJK's initiativ afventedes.

Herefter blev der trukket lod mellem de tilstedeværende om 1 eksemplar af bogen »Nordens Järnvägar«, der blev vundet af Folke Ylander.

Generalforsamlingen afsluttedes af næstformanden, E. B. Jonsen, der takkede dirigenten og de øvrige tilstedeværende.

**PSR/FBP**

## Resumé af formandens beretning for 1972.

Medlemstallet var omtrent uforandret i forhold til forrige år, i alt ca. 1275.

Tidsskriftet »Jernbanen« var udsendt med 7 numre i 1972 under redaktion af E. B. Jonsen og O.-C. M. Plum. Takket være en fortræffelig annonceakquisitor havde budgettet kunnet holdes, og »Jernbanen« havde ikke været den sædvanlige økonomiske byrde.

Forlaget havde lige udsendt bind 3 om HFHJ, endvidere var en bog under udarbejdelse om Horsens-Tørring Banen. Salget af bøger fra DJK's eget forlag var blevet overflyttet fra P. Thomassen til Salgsafdelingen. Formanden rettede en tak til P. Thomassen for hans mangeårige arbejde med bogsalget.

De afholdte udflugter omtaltes.

Ved DJK's stiftelse var antallet af jernbaneinteresserede begrænset, og der kunne derfor være tale om en naturlig angst for at sprede de interesserede over flere små foreninger. I mellemtiden har dette forhold ændret sig. Bortset fra DJK er Helsingør Jernbaneklub den eneste forening,

der har etableret en veteranbane. Samarbejde med HgJK er indledt på udflugtsområdet, dette samarbejde agtes fortsat og udvidet. I forholdet til Veteranbanen Bryrup-Vrads var der visse misforståelser, der dog forlængst var ryddet af vejen. Det samme var tilfældet med vort forhold til de svenske foreninger, selv om det var blevet forsøgt at få DJK aktivt ind i en strid mellem to rivaliserende baner.

Med Sporveishistorisk Selskab er aftalt koordinering af udflugtsarrangementer.

Af mere kedelige ting nævnte formanden DJK's forhold til Teknisk Museum. I 1962 fik DJK og Teknisk Museum i fællesskab overladt et smalsporet trekoblet tenderlokomotiv fra Statens Vildmosetilsyn i Dokkedal. Dette lokomotiv blev udstillet på et trafik-museum i Helsingør. Da dette museum lukkede, blev lokomotivet ved DJK's foranstaltning flyttet til Teknisk Museum. DJK har nu fra anden side erfaret, at Teknisk Museum har ladet dette lokomotiv op-hugge.

Formanden advarede mod »Jysk Jernbaneklub«, »Privat-jernbanemuseet« og »Østjysk Jernbanesocietet«, hvis virksomhed måtte anses for skadelig for alle jernbaneinteresserede.

DJK's forhold til Østsjællandske Jernbaneklub omtaltes som »Ikke trygt«.

Fra remisen i Maribo, fra Mariager og Aalborg samt fra VLTJ i Lemvig var der blevet stjålet skilte og bogstaver. Alle tyverierne var anmeldt til kriminalpolitiet. Fra nogle vogne, henstillet i Langå, var alle ruder stjålet. Det var ved kriminalpolitiet, bistået af et årvågent DJK medlems indsats, opklaret. Desværre var alle ruderne skåret itu og ombygget til akvarier! DJK ønskede ikke at overtage akvarierne!! Materiellet var blevet udvidet med et damplokomotiv Hs 399 overladt DJK af Det Danske Stålvalseværk, Frederiksværk.

Der var fremsat forslag om, at den nuværende Nordjyske afdeling ændrede navn til Midtjysk afdeling, og at en ny »Nordjysk afdeling« etableredes med grænse ved Mariager Fjord – Løgstør.

**PSR/FBP**

## KRAGENÆSBILEN

**ønsker god tur med »VETERANEN«  
til BANDHOLM**

Har De tid og lyst, så fortsæt med bussen til Kragenæs og oplev den skønne natur langs Smålandshavet!

På gensyn! 6 dobbeltture daglig!

**L. BJØRN & SØN**  
**Kragenæs-Maribo bussen**  
**Tlf. (03) 93 70 54**

# MARIBO

har smukke rekreative områder – ligger direkte ved Fugleflugtsliniens motorvej – byggeomodne parcelhuse- og industrigrunde

**H. HOFFMANN & SØNNER A/S**

Entreprenører

**Jens Gluud**  
**»NEPTUN« FISK**

Ø. Boulevard 2  
Nakskov – Tlf. (03) 92 09 72

**ESSO SERVICE**

**Bjørn Christensen**

Vesterbro 45 – 4930 Maribo – (03) 88 05 32

**ELBEN**

Østergade 39 – Rødby  
(03) 90 13 33

**»FLORA« – BLOMSTER**

Nystedvej 3 – Sakskøbing  
(03) 89 40 26

**»ELEKTRIKEREN«**

**Knud Larsen**

Hunseby – (03) 88 05 12

## Musik skal der til **CLEAR SOUND**

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



**MARIAGER**  
**TRÆLASTHANDEL A/S**

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

**ENGD AHL's RADIO + TV SERVICE**

Rødby Havn

Butik: Havnegade 37  
(03) 90 50 12

**GARNBODEN**

Vestergade 30 – Maribo  
(03) 88 14 70

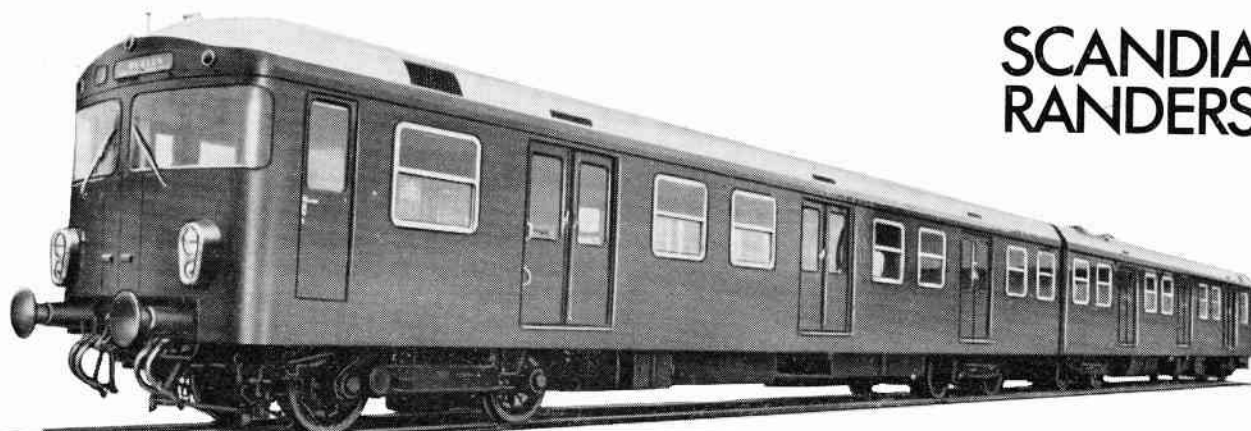
**N. LYKKE GREGERSEN**

Bagermester

Kirkegade 12 – Mariager



# ØRESUNDSÅBÅDENE



## SCANDIA RANDERS



# Museumsbanen

## MARIBO — BANDHOLM

Køreplanen for 1973 ser således ud:

### Søn- og helligdage i perioden 18. maj – 23. september:

Maribo	afg.	10.15	11.45	14.15	15.45
Maglemer		x	x	x	x
Bandholm By	ank.	10.40	12.10	14.40	16.10
Bandholm Havn	ank.	10.45	12.15	14.45	16.15
Bandholm Havn	afg.	11.00	12.30	15.00	16.20
Bandholm By	afg.	11.10	12.40	15.10	16.25
Maglemer		x	x	x	x
Maribo	ank.	11.30	13.00	15.30	16.50

### Lørdage i perioden 23. juni – 25. august:

Maribo	afg.	12.15	13.45	15.45	17.15
Maglemer		x	x	x	x
Bandholm By	ank.	12.40	14.10	16.10	17.40
Bandholm Havn	ank.	12.45	14.15	16.15	17.45
Bandholm Havn	afg.	13.00	14.30	16.30	18.00
Bandholm By	afg.	13.10	14.40	16.40	18.10
Maglemer		x	x	x	x
Maribo	ank.	13.30	15.00	17.00	18.30

Når dette læses, skulle Museumsbanens 12. sæson gerne være godt i gang. Hvordan driften vil blive afviklet, er det for tidligt at spå om, men vi håber, at denne 12. sæson bare må blive en smule bedre end de tidligere sæsoner, så passagerantallet for 1973 vil komme tæt på 20.000.

Ved sæsonens start råder vi over lokomotiverne, nr. 2, KIØGE og OHJ nr. 5. Det er vort håb, at LJ nr. 19 atter kan sættes i drift på Museumsbanen i slutningen af juni efter reparation af skaderne, der forvoldte nedbrud i juletræstoget den 10. december 1972.

Personvognsmateriellet, der vil indgå i oprangeringsplanerne for i år, er MBJ A 1, KSB C 20, GDS C 40, KRB A 1, OMB B 5, LJ Ca 16, OKMJ Be 12, NPMB C 31 og ØSJS D 11. Endvidere kan vi i togene benytte godsvognen LFJ Lc 195, udflugtsvognen HHJ C 26 og post- og rejsegodsvognen NPMB E 41.

Som ny vogn på Museumsbanen vil De finde post- og rejsegodsvognen HHGB D 1. Vognen, der i adskillige år har ført en tilbagetrukken tilværelse, er i vinterens og for-

årets løb blevet gennemrestaureret af banens frivillige personale.

Næste opgave, som vognværkstedet skal i gang med, bliver LB C 21, der trænger til en grundig reparation af vognsiderne plader.

I år bliver der atter mulighed for at købe billetter på stationerne. I modsætning til tidligere, hvor det var stationen i Maribo og kiosken i Bandholm Havn, der havde billetsalget, vil vi selv forestå dette salg, idet udflugtsvognen HHJ C 26 vil blive opstillet som stationskontor i Bandholm Havn, medens HJJ S 135 vil komme til at fungere som kontor i Maribo.

Som det fremgår af køreplanen, er der nu også fire togpar på lørdage som på søndage, og det vil sige, at der på strækningen Maribo–Bandholm i løbet af 31 driftsdage vil blive kørt 124 dobbeltture samt – naturligvis – alle særtogene.

Såvel til afviklingen af årets køreplan som til løsning af alle de vedligeholdelsesmæssige opgaver behøver Museumsbanen mange friske folk, der på en eller anden måde vil give en håndsrekning med.

Måske har De lyst, men mener, at De ikke har tid nok. Vi, der allerede er engagerede i arbejdet på Museumsbanen, bliver imidlertid altid glade, hvis nye mennesker viser sig dernede, og det selv om det kun skulle blive en enkelt eller to dage i løbet af sommeren. Det kunne jo være, at De havde en feriedag eller flere til overs.

Kommer De på Museumsbanen, kan vi love Dem et behageligt og ind imellem afslappet arbejdsklima.

JK

### Plakat fra Museumsbanen 1973.

Atter i år er der fremstillet en ny meget smuk plakat fra Museumsbanen til ophængning på stationer, campingpladser m. m. Plakaten, der er tegnet af tegneren Erling Nederlund, der er medlem af foreningen, er i format A 1 (60 x 84 cm).

Motivet på plakaten, der desuden indeholder køreplanen for 1973, er lokomotiv nr. 2, KIØGE og personvognen NFJ A 7.

Plakaten, der er i to farver, tilbydes hermed »Jernbanen«s læsere. Prisen (inkl. paprulle og forsendelse) er kun kr. 12,00. Begrænset oplag.

Plakaten kan bestilles ved indsættelse af beløb på **postgirokonto 17 91 76**, adresseret til **Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Rantzaugade 9, 4., tv, 2200 København N.**

OCMP

### Helsingør Veteranjernbane

Køreplanen for 1973 ser således ud:

#### Søndage i perioden 3. juni – 23. september:

Grønnehave	afg.	10.45	....
Hornbæk	afg.	11.20	13.20
Gilleleje	ank.	11.40	13.40

Gilleleje	afg.	12.20	14.20
Hornbæk	ank.	12.39	
Hornbæk	afg.		14.41
Grønnehave	ank.	....	15.10

Alle tog er damptog.

Ret til ændringer forbeholdes.

Helsingør Veteranjernbane drives af Helsingør Jernbane-Klub.



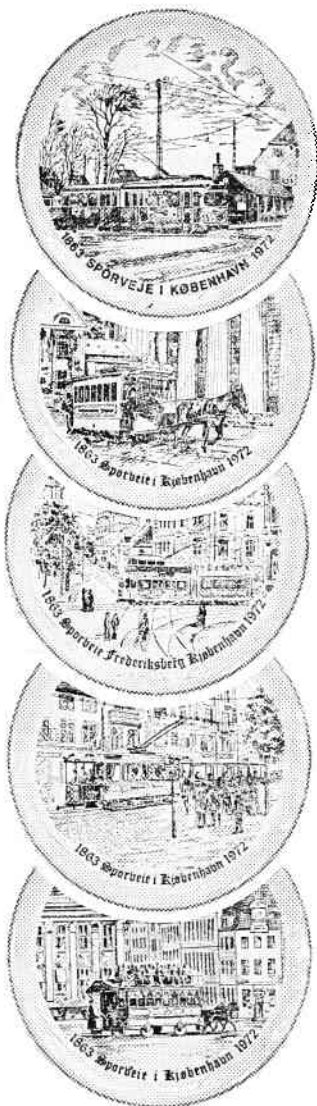
HHJ M 2, som skal fremføre en del af togene på MHVJ i sommer, var også i drift på banens sidste driftsdag i 1972; den 24. september. Foto: Sven Gade.

## SPORVOGNSPLATTERNE

B & G

5 mindeplatter

med alle de karakteristiske sporvognstyper  
fra hestesporvogn til den sidste el-sporvogn



pr. stk. kr. 31,50  
hele serien i gaveæske kr. 155,00.  
Sendes overalt + omkostn.  
Eneforhandling.

Jubilæumsplatte  
m. »Odin« under damp kr. 75,00.  
Kun så længe vi har lager.

Mindeaskebæger fra  
DEN KONGELIGE PORCELAINSFABRIK  
m. lokomotivet Odin kr. 18,50



# SKOTSMAN Jensen

Frederikssundsvej 325  
2700 Brønshøj  
Telefon (01) 60 20 01

## KOM TIL SKELSTRUP

Vi har **brædder** og **tømmer**. **Profilbrædder** i forskellige modeller. **Vægpanelplader** i flere farver, 122 x 244 cm. **Flexiboard** til skabe, reoler og lign., 16 mm, 20 - 30 - 40 - 50 - 60 cm.

Vi forhandler også **bondehusvinduer** og **døre** og **vinduer** til sommerhuse. Til drivhuse, terrasser og carporte har vi **plasticplader**.

**NB!** Vi fører også **plastic-tagrender**, der er lette at montere.

## BRDR. ALBRECHTSEN A/S

Skelstrupvej 34 pr. Maribo

Telf. (03) 88 07 35 og (03) 88 08 77

## 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 1.15 - 9.55 - 15.10 - \*20.15  
Afg. Warnemünde 3.45 - 12.25 - 17.40 - \*22.45  
\* Kun torsdag, fredag og søndag



DDR's TRAFIKREPRÆSENTATION  
Informationsbureau, Vesterbrogade 84,  
1820 København V. Telf. (01) 31 22 21.

Køreplanen for 1973 ser således ud:

**Søn- og helligdage i perioden 20. maj–16. september:**

		M 10	M 12	P 14	M 16	P 18	M 20
Mariager	afg.	10.00	12.10	13.30	14.45	16.00	17.00
True	afg.	10.25	12.35	13.55	15.05	16.25	17.30
V. Tørslev	afg.	10.35	12.45	14.05	15.15	16.35	17.40
Handest	ank.	10.50	13.00	14.20	15.30	16.50	17.55
			x		x		x

		M 9	M 11	M 13	P 15	M 17	P 19
Handest	afg.	9.00	11.05	13.25	14.40	15.55	17.05
V. Tørslev	afg.	9.15	11.20	13.40	14.55	16.10	17.20
True	afg.	9.25	11.30	13.55	15.05	16.25	17.30
Mariager	ang.	9.50	11.25	14.20	15.30	16.50	17.55
		x		x		x	

x) kører kun søn- og helligdage 10/6–26/8.

På MHVJ har der hele foråret været livlig aktivitet i forbindelse med forberedelserne til den sæson, der den 20. maj har taget sin begyndelse.

I Hobro har et arbejdshold udskiftet det leje, der var årsag til at damplokomotivet HV 3 ikke nåede helt hjem til MHVJ efter at det havde været i Ålborg i forbindelse med indvielsen af den nye havnebane.

Banen, der går fra Ålborg station til Den kongelige grønlandske Handels nye havn i Ålborg Øst, blev indviet 29. november 1972.

Baneafdelingen har forlænget perronen i True mod vest, således at krydsningerne i år kan foregå så langt væk fra stationsbygningen, at vi ikke generer stationens beboere.

Det er planen, at en forhenværende isbod vil blive opstillet på den nye perron til brug som stationskontor. Endvidere vil der blive opsat bænke til de rejsendes mæghed.

Ved MHVJ er der altid brug for personale til fremførelse af togene og til udførelse af reparations- og vedligeholdelsesarbejder. Skulle nogle være interesserede i at være med, kan man rette henvendelse til Uffe Andersson, Murervej 9, 8900 Randers eller til Hans Jørn Fredborg, Johannes Ewalds Vej 8, 9000 Ålborg.

### Piger og jernbaner

Alle de opgaver, der skal løses for at togene på en museumsbane kan komme til at køre, giver muligheder for, at de, der har interesse for gamle tog, altid vil kunne blive beskæftigede – uanset faglige kvalifikationer. Hidtil er det kun få piger, der har deltaget i arbejdet på foreningens museumsbaner, og det har fået Leni Bertelsen til at skrive følgende indlæg i MHVJ's personaleblad, Trinbrættet:

Det er ganske normalt, at drenge og mænd leger med tog; men når det drejer sig om piger, hører det til sjældenhederne. Da jeg læste medlemslisten for DKJ igennem, var de kvindelige medlemmer meget svagt repræsenteret. Hvorfor? Fordi vi er bundet af vore ældgamle psykologiske kønsroller, om at piger leger med dukker, og når de vokser op, bliver de »husmoderlige«, mens biler, tog o.l. er forbeholdt drengene.

Denne form er for mig at se noget værre pjat, så jeg vil gerne foreslå, at drengene eller om man vil, medlemmerne af DJK gør en aktiv indsats for at ændre tingenes sørgelige tilstand, v. eks. at gøre deres koner, kærestes og søstre opmærksom på hvor hyggeligt, man har det ved veteranbanen, og at der sandelig er mange ting de kan deltage aktivt i her.

### Stubberup Strand Bane (SSB)

Mange jernbaneentusiaster har måske allerede aflagt Aalholm Automobilmuseum et besøg for at prøve at rejse med Stubberup Strand Bane, men måske findes der nogen, der ikke er bekendt med banens eksistens eller som ikke har været fristet til at benytte banen.

Banen, der er fire kilometer lang, er anlagt på museets grund og kører gennem parken ned til museets private badestrand ved Østersøen. På strækningen køres der med damptog fra museet og til stranden. Der er afgang hver fulde time fra kl. 11 hver dag i sæsonen. Endvidere køres der på flere dage i juli måned 1/2-times drift.

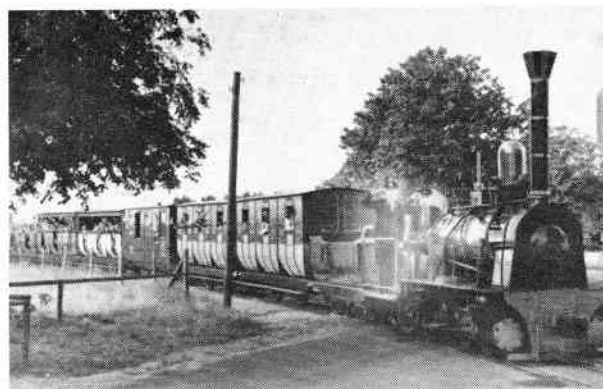
Til driften råder banen over to damplokomotiver, hvoraf det ene i øjeblikket er ude af drift. Lokomotiverne stammer fra De danske Sukkerfabrikker. Det lokomotiv, der anvendes i driften, er bygget til Nakskov Sukkerfabrik i 1911 som DdS nr. 2. Efter at SSB har købt lokomotivet, er det ombygget så det ligner lokomotivet ODIN, der kørte mellem København og Roskilde i 1847. Endvidere er det ombygget til gasfyring.

Det andet lokomotiv er bygget til Holeby Sukkerfabrik i 1913 som DdS B 3. Dette lokomotiv har, inden det kom til Aalholm Automobilmuseum, været i privat eje og har stået i en have i Saksøbing.

Vognparken består af tre åbne personvogne, fire lukkede personvogne, der alle er bygget på gamle undervogne fra roebanerne på Lolland. Endvidere har banen en postvogn, der tidligere har kørt på De bornholmske Jernbaner.

Sidste år befordrede banen ca. 50.000 passagerer.

Ideen bag SSB er god nok, men som jernbaneentusiast kan jeg til slut ikke lade være med at foreslå følgende, hvis De som jernbaneinteresserede besøger Aalholm Automobilmuseum: Tag en tur med SSB, nyd turen i det gamle morsomme tog, der er en kopi af et tog anno 1848. Tag derefter til Maribo og genlev dér på foreningens Museumsbane mellem Maribo og Bandholm den RIGTIGE gamle danske jernbane i fuld funktion. **OCMP**



Stubberup Strand Banes damptog anno 1848.

Foto: Aalholm Automobilmuseum.

# Speno International S. A.

GENEVE



Over 100 millioner meter spor i Europa er nu blevet rektificeret med Speno slibelag.

nyt slibetog RR 325/555

Repræsentant i Norden:

## SOPHUS BERENDSEN A·S

Amaliegade 10 - DK 1256 København K - Tlf. (01) 14 85 00



## Safari for 6,00 kr.

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



TRÆLAST

BYGNINGSMATERIALER

ISENKRAM

Alt til

HUS – HAVE OG HOBBY

MARIBO TRÆLASTHANDEL A/S

**MT** BYGGECENTER

MAGLEMERVEJ 46 - 4930 MARIBO  
TELEFON (03) 88 19 88 - GIRO 3 71 30