

# jernbanen

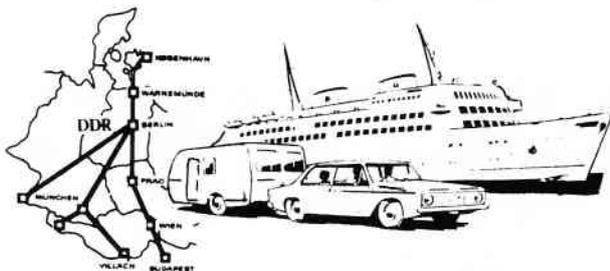
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER  
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHØLM  
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **2**  
APRIL 1974

## GEDSER-WARNEMÜNDE den korteste vej til syden



### Deres fordele:

- Ingen kødannelser på motorvejene.
- Med garanti hotelplads, når De i forvejen har bestilt en ABC-rejse i DDR eller arrangementet »Til syden« hos Deres rejsebureau.
- Som bilforsikring benyttes »det grønne kort«.
- Knap 2 timers overfart men rigelig tid til et lækkert måltid.
- Overfartspris for en bil incl. fører kun 49 kr. enkelt og 69 kr. t/r.
- Gode veje i skønne landskaber.

### Fartplan

Gedser afg. 1.15 9.50 15.10 20.15a)  
Warnemünde afg. 3.45 12.25 17.40 22.45a)

a) Kun to. i perioderne 30/9-73-25/5-74 og 29/9-74-24/5-75  
Kun to., fr. og sø. i perioden 26/5-28/9-74



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



## MARIAGER TRÆLASHANDEL A/S

TELEFON (08) \* 54 14 00

KOMMER OVERALT

## Bandholm Maskinfabrik A/S

Brdr. Nielsen

Bandholm – Tlf. (03) 88 80 06

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

Tog hvert 20. minut  
mellem Jægersborg og Nærum

Buslinie 172:  
Lyngby st.–Fortunbyen–Ørholm

Buslinie 180:  
Lyngby st.–Eremitageparken–Gl. Holte

### MARIBO BRØDFABRIK (Mariebo Dampmølle)

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



# DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

**Foreningens generelle adresse:**

Dansk Jernbane-Klub,  
Nakskovvej 62 A, 2500 Valby.  
Tlf. (01) 46 22 55.  
(normalt kl. 17-19).

**Formand:**

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

**Kasserer:**

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

**Postgirokonto nr. 15 38 30,**

adresseret til:

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

**Øvrige bestyrelsesmedlemmer:**

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

**DJK's nordjyske afdeling:**

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

**DJK's midtjyske afdeling:**

Uffe Andersson,  
Murervej 9, 8900 Randers.

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

Niels Christian Lind,  
Aagade 50, 5270 Næsby.

**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 1974:**

Ordinære medlemmer ..... kr. 40,00  
Juniormedlemmer (under 18 år  
d. 1. januar 1974) ..... kr. 30,00  
Optagelsesgebyr ..... kr. 5,00  
Indmeldelsesformular kan rekvireres  
hos sekretariatet (se øverst) - og kon-  
tingentindbetalingen sker på det under  
»Kassereren« angivne postgironummer.

## jernbanen

Nr. 2 - 1974

14. årgang

**Redaktører:**

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

Lærer Ole-Christian M. Plum,  
Griffenfeldsgade 56, 4., 2200 Kbh. N.  
Tlf. (01) 39 33 12.

**Annonceekspedition:**

Otto Danielsen,  
Gefionsvej 5 B, 3060 Espergærde.  
Tlf. (03) 23 18 60.

NATIONAL-TRYKKERIEt, KBH. N.

## Ordinær generalforsamling

Lørdag den 27. april 1974 kl. 15.00 afholdes ordinær general-  
forsamling i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, under-  
etagen (store sal), 1153 København K.

### DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger som bilag.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1975.

Bestyrelsen foreslår kontingentet for 1975 forhøjet til kr. 55,- for ordinære medlemmer, juniormedlemmer dog kr. 40,-. Forhøjelsen skyldes bl.a. stigende udgifter til trykningen og udsendelsen af medlemsbladet.

5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.  
Følgende medlemmer af bestyrelsen m.v. er på valg/  
foreslås:  
Finn Beyer Paulsen,  
Henning O. Thorkil-Jensen og  
Povl Yhman.

Peder O. Rosenørn (suppleant),  
Sven Blendstrup (revisor) og  
J. Gorm Jensen (revisorsuppleant).

Samtlige ovenfor nævnte er villige til valg/genvalg.

6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m.v. og til punkterne 6 og 7 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest den 13. april 1974.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København, i februar 1974.

BESTYRELSEN

### Vort forsidebillede:

Foreningens damplokomotiv, D 826, kørte den 10. november 1973 ud på prøvetur fra Godsbanegården i København efter at have været hensat i en årrække. Lad os håbe, at vi - trods lokomotivførersituationen ved DSB - kan få lov til at køre med D 826 i 1974.

Foto: Tom Lauritsen



**Hads-Ning Herreders  
Jernbane**



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

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

**ODSHERREDS OG  
HØNG-TØLLØSE JERNBANER**

kører gennem Sjællands smukkeste egne

**(03) 43 20 80**



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

**MTU**

Motoren- und Turbinen-Union  
Friedrichshafen GmbH

**MAN MAYBACH MERCEDES-BENZ**  
dieselmotorer – gasturbiner

**SUPRAMAR**  
hydrofil både

**SCHOTTEL**  
bovpropeller – rorpropeller

**SCHAFFRAN**  
propeller – akselanlæg  
repræsenteret af

**H. ANKER HEEGAARD**  
v/ Max Roe - Vesterbrog 10-1620 Kbh. V  
((01) 21 46 82



**Jeppesens  
kaffe**

**Skagenbanen**

Skagen

\*

Telf. (08) 44 10 15

# Arbejdsgruppe Nærbane-Århus

## DSB-Århus Kommune

Af P. Thomassen

Denne lidt apokryfe titel kunne lyde som en eksamensopgave til et højere kursus. Og det er det faktisk også ...

Endda på højeste plan. Og så bliver man tilmed sparet for den hidtidige praksis med alenlange titler på »betænkning, afgiven af o.s.v. kommission til undersøgelse af o.s.v.« på flere linier, som ikke er til at have på et ordentligt kartotekskort.

Uden for mange omsvøb fortælles, at der på et møde i Århus den 4. maj 1973 opnåedes enighed om at nedsætte en arbejdsgruppe, bestående af tre repræsentanter fra Århus kommune og tre fra DSB. Man kunne med god samvittighed have skrevet »en hurtigt arbejdende gruppe«, for den færdige beretning forelå i december samme år: 99 sider plus 3 kortbilag. Det kan da kaldes effektivt!

Der er behandlet følgende spørgsmål: 1) Udvidet persontrafik på Århus-Grenåbanen, i første etape for så vidt angår strækningen nærmest Århus (den primære opgave). 2) Vurdering af mulighederne for en justering af bebyggelsernes placering og udbygning i forhold til DSB's jernbanestrækninger i Århusområdet samt af mulighederne for en bedre togbetjening. 3) Vurdering af behov og muligheder for besporing af industriområderne i Århusområdet.

For de, der kun interesserer sig for gammel jernbanehistorie, er der af gode grunde ikke meget at hente; der er en kort – ikke helt korrekt – oversigt over den tidligere lokaltrafikbetjening pr. bane; det er jo ikke om fortiden, men for fremtiden, værket er udarbejdet. Men i den retning bringes da også alt, hvad hjertet kan begære. Eventuelle fremtidige banelinier behandles indgående, også samkørsel med HHJ – nu kaldet Odderbanen. Samarbejde med Århus Sporveje, gods- og postbefordring, prognoser for bebyggelsen i alle retninger, nye forudsætninger for den kollektive trafik, køreplansforslag, materieltegninger, takster m. m. – De forskellige banestrækninger er grundigt behandlet hver for sig, og stoffet er meget overskueligt.

At værket har den største interesse for jernbaneinteresserede, siger sig selv, og for alle, der interesserer sig for bytrafik og byplanlægning, er det uvurderligt.

### NÆRBANE ÅRHUS 1878–1949

Pokker stå i de jernbanefans! Knap er der kommet et vægtigt og interessant værk om de kommende nærbaner i og omkring Århus, før mere eller mindre selvbestaltede jernbanehistorikere skal hvirvle støv op om de gamle jernbaneforhold, som af gode grunde ikke kan medtages i nye fremsynede værker.

Der er imidlertid så megen »historie« og så mange pudsigheder i forne tiders trafik i Århus, at der nok skal være nogle, der kan holde ud at læse om noget så antikveret. De færreste tænker på, at der for snart 100 år siden var et behov for nærtrafik i Jyl-



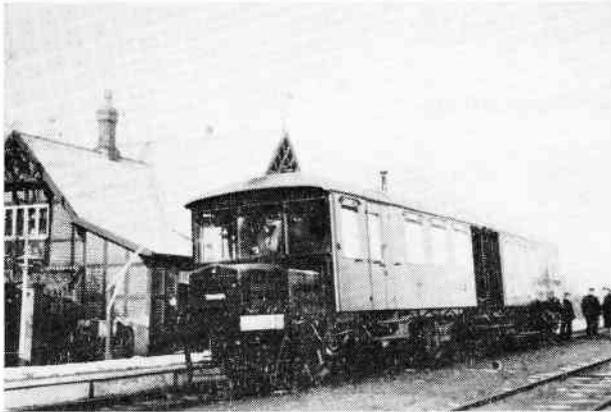
Stationen i Risskov, ca. 1906. Arkiv PT.

lands hovedstad, men Østjydske Jernbaner »glemte« at anlægge Risskov station, da Århus-Ryomgård strækningen anlagdes. Banen åbnedes 1.12.1877, men Risskov fik først sit billetsalgsssted 21.4.1878. At der var behov for det, viser, at der det første driftsår solgtes 96.000 billetter mellem Århus og Risskov – næsten lige mange hver vej. En stor del af de rejsende var søndags-lystrejsende, der gerne gav hele 20 øre for turen. Det var navnlig Sjette Frederiks kro, der trak, og i 1878 plantedes et lille billetsalgsskur her ved, og om sommeren standsede søndags-ekstratogene for at afsætte og optage passagerer. Det blev dog ikke til så meget, hvad billetsalget angik (ca. 1700 billetter årligt de første år), da langt de fleste havde købt returbillet til Risskov. Da staten overtog ØJJ, nedsattes taksten til 10 øre, og så gik det stærkt. Ifølge de årligt tilbagevendende cirkulærer kørtes fra Skolebakken på sommersøndage 9 dobbeltture til Risskov, og på onsdage (under forudsætning af, at der musiceredes i Risskov) 6 dobbeltture. »Til Togene sælges kun Billetter til 3die Vognklasse og kun til Enkelttur for en Pris af 10 Øre pr. Billet. Børn over 2 Aar regnes for Voxne, Skjødébørn under 2 Aar kjøre gratis. For hver Barnevogn, Madkurv o. desl. maa løses Billet å 10 Øre. – I Tilfælde af vedholdende daarligt Veir indstilles Togene.«

I 1890erne var ekstratogene blevet en så yndet folkeforlystelse, at togene måtte formeres af Q-vogne, der med nedslåede lemme anvendtes som bænkevogne, det vil sige, at der var sjældent plads til at sidde ned. En datidig elev på Århus Ø. beretter, at han i pinsen 1896 blev sendt til billetsalgsskuret ved Salonen, og her solgte han på nogle få timer 4000 billetter.

Da sporvognene i Århus kom igang og sammen med dampbådene tog en del af passagererne, ophørte ekstratogkørslen, som desuden med tiden havde mistet nyhedens interesse.

I tyverne var der atter blevet behov for »ekstratogskørsel«, men nu var det mere nyttebetonet trafik til og fra villakvartererne ved Risskov og Vejlby. Efter at DSB med meget held i 1923 havde arrangeret for-



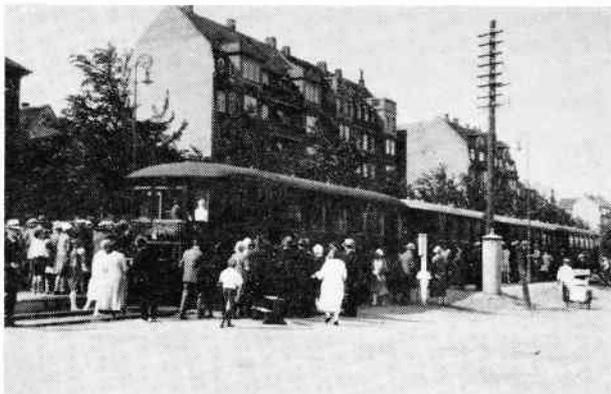
MA-vogne som prøvetog i Risskov, november 1925. Arkiv PT.

søgskørsel med motortog til Brabrand, påbegyndtes en slags »bybanekørsel« mellem Skolebakken og Grenåvej med 10–11 dobbeltture daglig.

Kørslen skulle have været påbegyndt sommer 1925, men åbningen fandt først sted 6.11.1925. Der standstedes ved Århus Ø, Salonen (kun i sommertiden), Risskov, Strandvænget, Fortevej (endestation for nogle af togene) og Grenåvej. Togene fremførtes af M 1–3 og MB 1 (fra 1928 omlitreret MA og FA).

De viste sig snart at være upraktiske her og blev sendt til København for at køre mellem Hellerup og Nørrebro. I stedet kom MC (de treakslede motorvogne med førerrum i begge ender) allerede i 1926. I 1929 udvidedes ruten, idet nogle af togene gennemførtes til Lystrup, og der oprettedes ny trinbrætter ved Trøjborg, Terp og Elev. Samtidigt blev Salonen helårstrinbræt. Her anlagdes i 1938 en fin cementperron, fodgængertunnel m.v., som knapt nok nåede at blive færdig, før kørslen blev indstillet 19.9.1938.

De to første driftsår havde motortogene ca. 350.000 passagerer og indtægt på ca. 75.000 kr. Udgiften var skønsmæssigt anslået til 45.000 kr., så det var en fin forretning. Men i 1938 udvidedes trambuskørslen med



Motortog ved Skolebakken, august 1927. Arkiv PT.

linie 6 og 7 til betjening af Vejlbj/Risskov, og den gode cyklesti til Risskov langs stranden bevirkede, at rejsendeantallet dalede trods forøget togantal, og at enkelte Grenåtog standstedes ved nogle af holdestederne.

Da forsyningsvanskelighederne under besættelsen medførte, at trambusserne først ikke kunne få tilstrækkelig benzin og senere ingen dæk, genåbnedes ruten 15.6.1942 med stopstederne Skolebakken (der for 3. gang var blevet flyttet lidt nærmere Århus Ø), Århus Ø, Salonen, Risskov, Ndr. Strandvej, Fortevej og Grenåvej (5,2 km). Her opstilledes en tjenestetefelefon, hvorfra togmeldinger afsendtes til Lystrup, som aldrig så noget til togene!

Denne gang var det ME-vogne, der besørgede kørslen, med eller uden gasgenerator. To gange i 1945 udsattes togene for Schalburgtage (Lorenzen-banden); den ene gang dræbtes tre passagerer og mange såredes. Anden gang var toget næsten tomt, og kun to kom til skade.

Da trambusserne atter kunne genoptage normal drift, indstilledes kørslen 14.5.1949. Et hovedstadsblad havde fået det hele galt i halsen: »Bane bukker under. Besøjet af biler.« Som om et stykke af Grenåbanen var blevet nedlagt . . .

Dette var i virkeligheden ved at blive aktuelt, da Århus Byråd i 1940 foreslog, at banen omlagdes fra Lystrup til Brabrand. DSB udsatte spørgsmålet. Senere blev de foreslået, at Risskov station blev flyttet til Strandvænget. DSB stillede sagen i bero.

## ÅRHUS-BRABRAND

DSBs første motorvognskørsel i regelmæssig trafik fandt sted i 1923. 17. januar blev personalet uddannet – hovedsagelig på strækningen Århus-Ryomgård – og fra 24.1.1923 kørtes indtil 17. marts s. a. 11 daglige dobbeltture mellem Århus og Brabrand.

Motorvognen var lejet af Hammelbanen, som selv fandt vognen for lille. Det var AHTJ M 3, der kun vejede 6 t og havde 20 sidde- og 10 ståpladser, hvilket ikke forhindrede, at der ofte var mere end 40 passagerer i vognen. Der måtte bare ikke stå for mange på den åbne bagperron, for så kunne forenden vippe op!

Kørslen faldt heldigt ud. Den eneste ulempe ved den var, at der måtte anbringes en midlertidig drejeskive i Brabrand til drejning af vognen, som ikke så godt kunne køre baglæns den ene vej. Publikum var godt tilfreds med den forøgede toggang, som i myldretiden måtte køres som små damptog på grund af for mange rejsende til motorvognen. Det gennemsnitlige antal rejsende pr. tur varierede fra 12 til 38. En lokal bilrute indstillede driften under motortogsforsøget. Da dette skulle ophøre, knurrede publikum (navnlig i Brabrand) over at skulle miste deres nye »sporvogn«, og DSB supplerede da den normale toggang med nogle få damptogspar Århus-Brabrand, men ikke nok til at forhindre, at ny bilruter genoptog kørslen: 3 togpar i de følgende år imod 11 skulle fedt hjælpe i konkurrencen mod bilerne. I 1933 var det en enlig kørende MQ, der tog én dobbelttur, senere MP, MR eller hvad man havde for hånden. I vinterkøreplanen 1938/39 kørte toget for sidste gang – indtil videre.

Under den sidste besættelsestid, da forsyningsituationen var helt fortvivlet, kom Brabrandtogene



AHTJM 3, som DSB benyttede til motortogforsøg i 1923. Arkiv PT.

atter i gang. Hverken trambusser eller private rutebiler havde brændsel og gummi, og togene – MC med gasgenerator – måtte atter varetage den kollektive trafik. Der kørtes 8 togpar fra 1.2.1945 på hverdage og 7 på søndage, hvor der ellers (officielt) kun kørtes på københavnske nærbaner. Selv i den næste køreplan (9.6.1945), der var den nedskårne nødkøreplan, hvor der kun kørte tog hver 2. hverdag, holdtes Brabrandtogenes første plan nogenlunde. Fra 12.10.1945 udvidedes hverdagsplanen til 11 togpar, medens der om søndagen kun kørtes 5. I 1946 skete det samme som i 1923: pludselig nøjedes man med 3 togpar, tilmed kun på hverdage; og 9.8.1947 inddrog de små motortog helt – bilerne kunne atter klare trafikken.



Brabrand station i thyverne. Arkiv PT.

I hele perioden 1945–47 standsede motortogene ved lossepladsen ved det midlertidigt oprettede Åby trinbræt.

### ÅRHUS H-ÅRHUS HAVN-ÅRHUS Ø

Denne stump »nærbane« fortjener også omtale på grund af sine ejendommeligheder. Den har altid været dyrere eller langsommere – ofte begge dele – end den øvrige bytrafik i Århus. Der var endog en slags »jernetæppe« omkring Skolebakken: DSB holdt sig nærmest havnen, og ØJJ nærmest Århus Ø. Selv da DSB overtog Grenåbanen, blev denne drevet som en privatbane med lokalstationen Århus Ø. Ingen gennemgående tog Århus H.–Grenå før 1933!

Havnebanen i Århus er næsten lige så gammel som den første jyske jernbane (1862), men der kørte ingen persontog til havnen før i 1894, og det var dengang DFDS, der residerede der. Først i 1914 blev Kalundborg-ruten overtaget af DSB, indtil da (og lige til DFDS opgav de personførende indenrigsruter) var der en livlig gennemgående trafik mellem DFDS og DSB.

I 1895 oprettede DSB en havneekspedition af hensyn til godstrafikken; den flotte Århus havnestation er fra 1960, og den er næsten udelukkende for persontrafikken. Samtidig anlagdes trinbrættet på Grenåbanen, hvor der dog kun standses i forbindelse med Kalundborg-skibene. Det gjorde forbindelsestogene Århus H.–Århus Ø dog før 1960, men uden trinbræt,



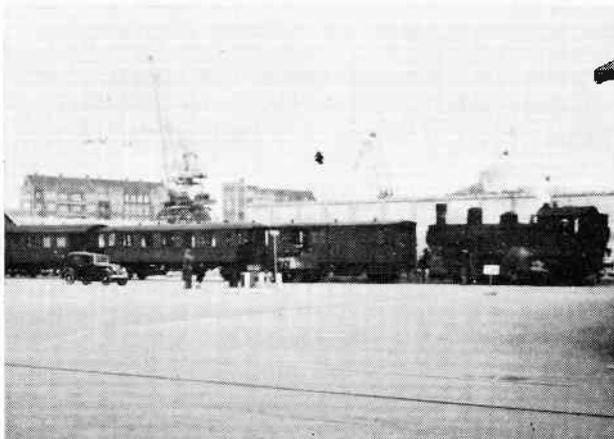
Forbindelsestoget mellem Århus H og Århus Ø, 1906. Arkiv PT.

det vil sige, der var såmænd trinbrætter nok, men det var løse skamler til at falde over og ned af.

Der var naturligvis sporforbindelse mellem Østbanegården og Århus H lige fra Århus-Ryomgård-banen blev åbnet, men folk måtte selv om, hvordan de ville komme fra den ene station til den anden. Der var selvfølgelig hestedroskerne, og de var ikke billige. Da ØJJ blev statsbane, satte DSB en hest omnibus igang mellem de to stationer. Taksten var helt urimelig – 50 øre – og måtte i løbet af få måneder halveres. Først i 1906 blev omnibussen erstattet af forbindelsestog Århus H-Århus Ø.

Disse lokaltog og havnetog har været et yderst interessant syn for jernbaneinteresserede; for den sags skyld også rangertrækkene. En af landets første rangermaskiner kørte her, nemlig Chaplin-Maskinen litra O med lodret kedel. Den havde megen døje med at trække blot én fuldlæsset vogn op fra havnen – over den gamle svingbro ved »Spanien« – til Århus H, for her er som bekendt en kort, men skrap stigning. Litra O blev dog snart erstattet af litra M (uden »paraply«), men denne maskine måtte kun trække 5 vogne fra havnen. Først da litra F blev indsat, hjalp det, og det var gerne en sådan, der fremførte forbindelsestogene.

Da motormateriellet havde vundet indpas på DSB, var det gerne en MQ eller en MO, og de lød noget



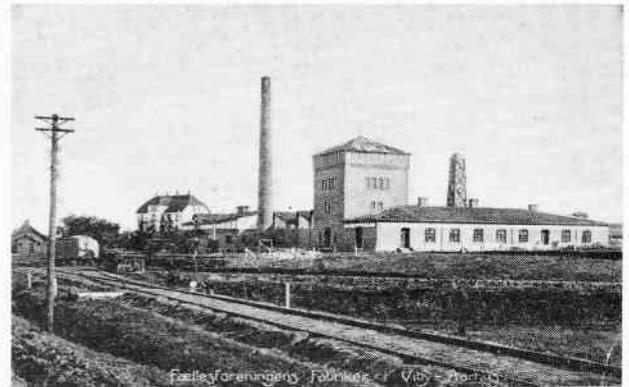
Tog til Århus Havn (Kalundborgbåden) med Q-maskine, 1956. Foto: P. Thomassen.

anstrengt på vej op ad bakken. I 1950erne var det af og til en Q-maskine, der kørte forbindelsestogene til skibene, og så var der aldrig noget i vejen. Bortset fra biler.

## ÅRHUS-VIBY

De færreste ved i dag, at der tidligere var hele tre stationer i Viby Jylland, og at den ene var DSB's. Det var dog slet ikke meningen, at DSB-tog skulle holde her, for nok var stationen betjent, men kun som »krydsningsstation«. DSB overlod lokaltrafikken til privatbanerne!

Da Hads-Ning Herreders Jernbane blev åbnet i 1884, fik Viby sin station på HHJ, men da banens spor løb



Viby Jylland og FDB (Hads-Ning Herreders Jernbanes bedste godskunde) i 1906. Arkiv PT.

ind i den dengang enkeltsporede strækning Århus-Skanderborg, måtte der noget sikkerhedsmæssigt til, og det betroede man ikke privatbanen alene. HHJ betalte naturligvis årligt bidrag til »stationen«, og dens »mester« fik endda andel i HHJ's tantieme. Da HHJ i 1917 blev forlænget med 3 km, fordi tilslutningen nu forlagdes til Mølleengen, var det slut med DSB's station i Viby.

HHJ havde i en lang periode en ret god lokal persontrafik mellem Århus og Viby; der solgtes årligt omkring 20.000 billetter i hver retning. Men da kommunen overtog Århus Sporveje i 1928 og snart forlængede linie 2 til Kongsvang, foretrak  $\frac{2}{3}$  af de hidtidige togrejsende sporcovnen.

Hammelbanen havde også en station i Viby (Viby Nord), men denne fik aldrig rigtigt tag i lokaltrafikken; der solgtes kun undtagelsesvis over 4000 billetter mellem Viby Nord og Århus årligt, og i omvendt retning endnu færre.

For begge privatbanestationer i Viby gjaldt, at de private rutebiler lige fra 1914 havde taget en mængde passagerer, og hvad de levede, måtte banerne fra 1930 dele med sporvejenes trambusser.

Der var derfor intet mærkeligt i, at der ikke iværksattes lokaltog Århus-Viby på nogen af banestrækningerne.

## ÅRHUS-RANDERS ELEKTRISKE JERNBANE

Dette kan lyde som en forsinket Århus-historie, inden disse endeligt – langt om længe – uddør. Men det

er virkelig faktum, og ikke fup, at man i 1904 begyndte at drøfte anlægget af en sådan bane. Der var dengang meget stor interesse for anlæg af elektriske baner, ikke mindst i Jylland, hvor man troede, at elværker ved »vandfaldene« ved Fæmøller og ved Gudenåen kunne levere tilstrækkelig strøm til bane-drift.

Banen blev virkelig »vedtaget« i 1908-loven, og man tog da fat på at skændes om linieføringen, for der var flere muligheder – jfr. banekommissionens betænkning 1906. Koncessionen forventedes i 1912 (!), og anlægget skulle straks påbegyndes og være afsluttet på 2 år. Baneingeniør Møller-Holst skulle lede arbejdet, og udstikningen blev da også fuldført. Alligevel blev det ikke rigtig til noget, og verdenskrigen satte også en hemsko på foretagendet. Den forhindrede dog ikke, at en bilrute Århus–Spørring startede i 1915; elbaneprojektet gik i stå i 1916 og blev »definitivt« opgivet. I 1918 opgjordes »dødsboet«, der viste et tab på nær 1/4 mill. kr.

Genfærdet blev imidlertid manet frem igen. I 1917

holdt banechef Flensborg et foredrag om banen, og der havde vist sig interesse for sagen fra et udenlandsk firma med en herboende repræsentant, og så forsøgte man igen at få banen bygget. Nu blev en østlig linie foretrukket fremfor de tidligere; Risskov station skulle erstattes af noget, der kaldtes »Futlejl«, og der skulle anlægges stationer ved Haarup, Halling, Volkum og Ølst samt bygges en ny bro over Gudenåen vest for den daværende og beliggende tre meter højere. DSB investerede 4000 kr. i de ny projekter i 1921–23. I mellemtiden forhindrede en fallit det udenlandske firma i at finansiere banen, og så var den Århus-historie slut.

Hvordan det var gået, hvis banen virkelig var blevet anlagt, er ikke vanskeligt at forudse, for den ville have skadet både den eksisterende bane Århus–Langå–Randers og Århus–Ryomgård. Det er derfor heller ikke så sært, at nærbane-arbejdsgruppen i 1973 ikke kommer ind på baneanlæg i dette område, selv om bebyggelse og befolkningstilvækst har været kolossal dér de sidste årtier.

## Holbæk station 1874-1974

Af P. Thomassen



Holbæk station, maj 1971, hvor den gamle station endnu var intakt. Fra venstre ses toiletbygningen, selve stationsbygningen, posthuset og endelig varehuset.  
Foto: Ole-Chr. M. Plum

»De mindre heldige Forhold, hvorunder Driften paa Kallundborgbanen begyndte, de Forhold, der stedse bevirke, at der hengaaer længere Tid, forinden Driften paa en nye Banestrækning faaer den fulde Udvikling, Kallundborg Havns midlertidige mindre gode Tilstand og de Forhold, som hidtil have stillet sig i Veien for Udvikling af en livligere Dampskibsart paa Kallundborg, have bevirket, at denne Banes Driftsresultater for afvigte Aar ikke have væ-

ret gunstige, men da de naturlige Forhold for en videre Udvikling ere tilstede, tør det forventes, at der her efterhaanden vil udvikle sig den samme lønnende Trafik som paa Selskabets øvrige Baner.«

Disse beklagelser er hentet fra De sjællandske Jernbaners driftsberetning for 1875. Der var da også nok at klage over vedrørende Nordvestbanens noget bedrøvelige start; de forhold, der henvistes til, var banen yderst ind-

viklede anlægshistorie: Gedalias fallit, Tietgens mellemkomst, den besynderlige studehandel med Falsterbanen m. m. Det er ikke her meningen at redegøre for alt dette; det vil snart blive klarlagt af en jernbaneforfatter i Lollandsbanens 100 års jubilæumsskrift.

Da der måtte skiftes entreprenør midt under anlægget, forsinkedes dette, og da banen skulle åbnes inden 1. januar 1875, blev meget sjusket »færdigt« uden dog at være fuldført, men køres skulle der. Den første midlertidige køreplan skulle gælde fra 20. december 1874, og den havde denne manende anmærkning: »Med Togene befordres Personer, Reiseogs og Ilgods samt almindeligt Gods i et saadant Omfang, som Anlægene paa Stationerne, Banens Tilstand og Forholdene tilstede det. Saasnart Forholdene tillade det, ville der blive satte flere Tog i Gang.« Forholdene tillod imidlertid ikke ret meget. I dagene 18.–29. december kørtes nogle prøvetog, og først den 30. s.m. åbnedes banen for offentlig trafik med ét togpar. I februar 1875 indlagdes endnu et, og fra 1. maj et tredje. Den egentlige indvielse fandt sted 29. juni 1875.

Fra Holbæk afgik den første tid et tog mod København kl. 9.50 og mod Kallundborg 12.00. Om godstog var der ingen tale, for det varede nogle måneder, før godstrafikken kunne begynde. Det var oprindeligt meningen, at der straks skulle anlægges havnebane i Holbæk, men denne slap jernbaneselskabet for i første omgang ved at betale 10.000 kr. til Holbæk byråd til vej anlæg til og omkring stationen samt ved havnen. Den nuværende havnebane toges i brug 1898/99.



Havnebanen i Holbæk omkring 1908. Arkiv PT.

I betragtning af den indskrænkede drift i banens første tid i 1875 var trafikallene for Holbæk ikke så ringe endda. Der solgtes 49.000 billetter fra og 47.000 til Holbæk, og der afsendtes 8.000 og ankom 6.500 t gods. Indtægten af persontrafikken var 122.000 kr. og af godstrafikken 79.000. – Billetpriisen mellem Holbæk og København i 1875 var 2.50 på III kl. og returbilletten kostede 3.70.

Viadukten for Melløsevejen var lige så gammel som banen, og der kom en pudsigt bestemmelse om, at togene skulle fløjte før passagen for ikke at forskrække de vejfarende. Det blev de ofte alligevel, navnlig hestene.

Det næsten utrolige byggesjusk ved banens anlæg viste sig snart, ikke mindst i Holbæk. Der gik svamp i de fleste af banens bygninger, og i 1879 måtte gulve og andet træværk fornyes i Holbæk. Det var også galt med vandforsyningen både her og i Kalundborg. Brøndene var ikke dybe nok (det viste sig senere, at det ikke hjalp stort at udnye dem mere), og vandets beskaffenhed var ikke den bedste. Man var ellers ikke kræsen den gang, for i 1877

opførtes i Holbæk et hestegangsskur og et vandbassin til optagelse af grøftvand. For en sikkerheds skyld til-sattes salmiak for at forhindre dannelse af kedelsten. Dette ejendommelige »vandværk« kostede 8.000 kr., og bassinet kunne rumme ca. 3000 m<sup>3</sup> vand.

Havnebanen, der anlagdes i årene 1897–99, kom – foruden ekspropriationsudgifter – på 20.000 kr. Forskellige ønsker om, at persontog kunne føres til havnen, kunne ikke imødekommes. Der var flere dampskibsruiter der udgik fra Holbæk havn eller anløb denne (til Orø, Hørby og Nykøbing Sj.), hvis rejsende nok kunne have behov for befordring mellem havnen og stationen, men det overlod SJS til de lokale vognmænd. Der betaltes omkring 500 kr. årligt til en sådan, da der næsten fra Nordvestbanens start solgtes gennemgående billetter fra København til DFDS' rute til Siddinge og Nykøbing Sj. via Holbæk. I de første år solgtes over 2000 gennemgående billetter årligt.



Holbæk station omkring 1932. Arkiv PT.

Da Odsherredsbanen anlagdes, måtte DSB foretage en del udvidelser for egen regning på Holbæk station. De var beregnet til ca. 200.000 kr. og foretoges i 1898–1900. OHJ skulle oprindeligt i årligt tilslutningsvederlag betale små 5.000 kr. Denne bane har i tidens løb tilført DSB ganske betydelig trafik, både af personer og gods, og det er lykkedes privatbanens energiske ledelse at få gennemført gennemgående tog Nykøbing Sj.–København, tilmed med eget materiel. Også Høng-Tølløse Jernbanes tog gennemførtes efterhånden mellem Tølløse og Holbæk, og her var intet til hinder for, at skinnebusser kunne køre på DSB's strækninger. I de seneste år er flere af HTJ's tog blevet gennemført Holbæk–Tølløse–Høng–Slagelse.

OHJ fik eget perronspor i stationens vestende, og dette samt et omløbsspor løb sammen i en drejeskive nær toiletbygningen. Oprindeligt var det ikke meningen, at OHJ skulle have remiser og værksteder i Holbæk, hvor pladsforholdene ikke var de bedste. DSB havde sin remise beliggende overfor stationsbygningen, altså syd for DSB's hovedspor, og skulle OHJ have remise i Holbæk, måtte det blive ved siden af DSB's, hvilket ville medføre megen besværlig rangering over hovedsporene. Alligevel fik OHJ sine anlæg efterhånden; i 1905 flyttedes værkstedet fra Nykøbing til Holbæk. OHJ's bygning fik en større udvidelse i midten af tyverne, men i 1945 hærgedes de af en brand. Det genopbyggede og udvidede remise- og værkstedsanlæg var færdigt i 1947. Oprindeligt skulle OHJ have remiseplads for to lokomotiver samt egen kulgård i forbindelse med DSB's eget remiseanlæg; her kunne det ofte knibe med pladsen.

I 1920/21 var Holbæk nr. 31 på DSB's »rangliste« med en regnskabsmæssig indtægt på over en million kr. og lå over

# Oversigt over pladsnummerering i DSB-personvogne

## Nuværende

### Litra A

Rygere						Ikke rygere									
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86
13	14	23	24	33	34	43	44	53	54	63	64	73	74	83	84
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82
Sidegang															

R: 30 - 1R: 18 = 48 pl.

### Litra Ag

Rygere						Ikke rygere							
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76
13	14	23	24	33	34	43	44	53	54	63	64	73	74
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72
Sidegang													

R: 24 - 1R: 18 = 42 pl.

### Litra AN

Rygere						Ikke rygere					
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66
13	14	23	24	33	34	43	44	53	54	63	64
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62
Sidegang											

R: 24 - 1R: 12 = 36 pl.

### Litra AB

Ikke rygere			Rygere			Rygere			Ikke rygere										
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105	106
13	14	23	24	33	34	43	44	57	58	67	68	77	78	87	88	97	98	107	108
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101	102
1 klasse						Sidegang						2 klasse							

R: 12/24 - 1R: 12/16 = 24/40 pl.

### Litra ABg

Ikke rygere		Rygere		Rygere		Ikke rygere											
15	16	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105	106
13	14	33	34	43	44	57	58	67	68	77	78	87	88	97	98	107	108
11	12	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101	102
1 klasse				Sidegang				2 klasse									

R: 12/24 - 1R: 6/16 = 18/40 pl.

## Fremtidig ("K 74")

Side 1

### Litra A

Ikke rygere						Rygere									
35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105	106
33	34	43	44	53	54	63	64	73	74	83	84	93	94	103	104
31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101	102
Sidegang															

R: 24 - 1R: 24 = 48 pl.

### Litra Ag

Ikke rygere						Rygere							
35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96
33	34	43	44	53	54	63	64	73	74	83	84	93	94
31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92
Sidegang													

R: 18 - 1R: 24 = 42 pl.

### Litra AM

Ikke rygere						Rygere					
45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96
43	44	53	54	63	64	73	74	83	84	93	94
41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92
Sidegang											

R: 18 - 1R: 18 = 36 pl.

### Litra AB

Rygere			Ikke rygere			Ikke rygere			Rygere								
35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105	106	115	116
33	34	43	44	53	54	63	64	73	74	83	84	93	94	103	104	113	114
31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101	102	111	112
1 klasse						Sidegang						2 klasse					

R: 12/12 - 1R: 12/18 = 24/30 pl.

### Litra ABg

Rygere		Ikke rygere		Ikke rygere		Rygere									
45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105	106	115	116
43	44	53	54	63	64	73	74	83	84	93	94	103	104	113	114
41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101	102	111	112
1 klasse				Sidegang				2 klasse							

R: 6/16 - 1R: 12/24 = 18/40 pl.

Litra B

Rygere					Ikke rygere													
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105106
17	14	27	24	37	34	47	44	57	54	67	64	77	74	87	84	97	94	107104
13	18	23	28	33	38	43	48	53	58	63	68	73	78	83	88	93	98	103108
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101102
Sidegang																		

R: 48 - IR: 32 = 80 pl.

Litra Bg

Rygere					Ikke rygere													
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105106
17	14	27	24	37	34	47	44	57	54	67	64	77	74	87	84	97	94	107104
13	18	23	28	33	38	43	48	53	58	63	68	73	78	83	88	93	98	103108
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101102
Sidegang																		

R: 40 - IR: 32 = 72 pl.

Litra Bk (tidl. B)

Rygere					Ikke rygere										
Kiosk	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105106
	37	34	47	44	57	54	67	64	77	74	87	84	97	94	107104
	33	38	43	48	53	58	63	68	73	78	83	88	93	98	103108
	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101102
Sidegang															

R: 32 - IR: 32 = 64 pl. (Tjk: 2) o)

Litra BD

		Rygere					Ikke rygere							
Tj. rum	Rejsegodsrum	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105106
		47	44	57	54	67	64	77	74	87	84	97	94	107104
		43	48	53	58	63	68	73	78	83	88	93	98	103108
		41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101102
Sidegang														

R: 32 - IR: 16 = 48 pl. (Tjk: 1)

Litra Bgoh

Rygere					Ikke rygere					Rygere								
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105106
17	14	27	24	37	34	47	44	57	54	67	64	77	74	87	84	97	94	107104
13	18	23	28	33	38	43	48	53	58	63	68	73	78	83	88	93	98	103108
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101102
Sidegang																		

R: 46 - IR: 22 = 68 pl. (Bgh - se side 4)

Litra Bf

Ikke rygere								Rygere												
3	7	13	17	23	27	33	37	43	47	53	57	63	67	73	77	83	87	93	97	103108
4	8	14	18	24	28	34	38	44	48	54	58	64	68	74	78	84	88	94	98	104108
Midtgang										hvilestole										
2	6	12	16	22	26	32	36	42	46	52	56	62	66	72	76	82	86	92	96	102106
1	5	11	15	21	25	31	35	41	45	51	55	61	65	71	75	81	85	91	95	101105

R: 36 - IR: 24 = 60 pl.

o): BK 85-84 027 - dog  
R: 24 - IR: 32 = 56 pl. (Tjk: 2)

Litra B

Ikke rygere					Rygere												
25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105106	115116
23	24	33	34	43	44	53	54	63	64	73	74	83	84	93	94	103104	113114
21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101102	111112
Sidegang																	

R: 30 - IR: 30 = 60 pl.

Litra Bg

Ikke rygere					Rygere												
25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105106	115116
+	24	+	34	+	44	+	54	+	64	+	74	+	84	+	94	+	104
23	+	33	+	43	+	53	+	63	+	73	+	83	+	93	+	103	+
21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101102	111112
Sidegang																	

R: 32 - IR: 40 = 72 pl.

Litra Bk

Ikke rygere					Rygere										
Kiosk	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105106
	37	34	47	44	57	54	67	64	77	74	87	84	97	94	107104
	33	38	43	48	53	58	63	68	73	78	83	88	93	98	103108
	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101102
Sidegang															

R: 24 - IR: 24 = 48 pl. (Tjk: 2)

Litra BD

		Ikke rygere					Rygere						
Rejsegodsrum	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105106
	43	44	53	54	63	64	73	74	83	84	93	94	103104
	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101102
	Sidegang												

R: 18 - IR: 18 = 36 pl. (Tjk: 1)

Litra BDg

		Ikke rygere					Rygere							
Rejsegodsrum	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105106	
	+	44	+	54	+	64	+	74	+	84	+	94	+	104
	43	+	53	+	63	+	73	+	83	+	93	+	103	
	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101102	
Sidegang														

R: 16 - IR: 24 = 40 pl. (Tjk: 1)

Litra Bf

Ikke rygere								Rygere								
26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96	105106	115116
24	37	34	47	44	57	54	67	64	77	74	87	84	97	94	107104	117114
Midtgang								hvilestole								
28	33	38	43	48	53	58	63	68	73	78	83	88	93	98	103108	113118
22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92	101102	111112

R: 24 - IR: 36 = 60 pl.

Nuværende

Litra BM

61	55	51	45	41	35	31	25	21	15	11	5	1
62	56	52	46	42	36	32	26	22	16	12	6	2
Midtgang — hvilestole												
63	57	53	47	43	37	33	27	23	17	13	7	3

R/IR: 51 = 51 pl.

Litra BR

3	7	13	17	23	27						
8	14	18	24	28							
Midtgang						Restaurant					
6	12	16	22								
1	5	11	15	21							

R/IR: 20 = 20 pl.

Litra BS

55	51	45	41	35	31	25	21	15	11	5	1
56	52	46	42	36	32	26	22	16	12	6	2
Midtgang — hvilestole											
57	53	47	43	37	33	27	23	17	13	7	3

R/IR: 47 = 47 pl.

Litra Ah

Rygere				Ikke rygere									
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76
13	14	23	24	33	34	43	44	53	54	63	64	73	74
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72
Sidegang													

R: 24 - IR: 18 = 42 pl.

Litra ABh, ABh1

Ikke rygere		Rygere		Rygere		Ikke rygere									
15	16	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	95	96	105	106
13	14	33	34	43	44	53	54	63	64	73	74	93	94	103	104
11	12	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	91	92	101	102
1 klasse		Sidegang				2 klasse									

R: 12/24 - IR: 6/16 = 18/40 pl. x)

Litra ABxh (ingen pladsnumre)

Ikke rygere		Rygere		Ikke rygere		Rygere					
1	2	3	4	5	6	7	8				
1 klasse		Sidegang				2 klasse					

R: 6/32 - IR: 6/16 = 12/48 pl.

x): ABh 38-21 257 - dog  
R: 12/24 - IR: 6/16 + 2 = 18/42 pl.

Fremtidig ("1. 7/4")

Litra BM

66	75	76	85	86	95	96	105	106	115	116	125	126
64	77	74	87	84	97	94	107	104	117	114	127	124
Midtgang — hvilestole												
73	78	83	88	93	98	103	108	113	118	123	128	
62	71	72	81	82	91	92	101	102	111	112	121	122

R: 51 = 51 pl.

Litra BMk

75	76	85	86	95	Kiosk	105	106	115	116	125	126
77	74	87	84	97		107	104	117	114	127	124
Midtgang — hvilestole											
78	83	88	93			103	108	113	118	123	128
72	81	82	91			101	102	111	112	121	122

R: 42 = 42 pl. oo)

Litra BS

Ikke rygere

15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66
17	14	27	24	37	34	47	44	57	54	67	64
Midtgang — hvilestole											
18	23	28	33	38	43	48	53	58	63	68	
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62

IR: 47 = 47 pl.

Litra Ah (ingen pladsnumre)

Rygere			Ikke rygere			
1	2	3	4	5	6	7
Sidegang						

R: 18 - IR: 24 = 42 pl.

Litra ABh, ABh1 (ingen pladsnumre)

Ikke rygere		Rygere		Rygere		Ikke rygere					
1	2	3	4	5	6	7	8				
1 klasse		Sidegang				2 klasse					

R: 6/16 - IR: 12/24 = 18/40 pl. x)

Litra ABxh (ingen pladsnumre)

Ikke rygere		Rygere		Ikke rygere		Rygere					
1	2	3	4	5	6	7	8				
1 klasse		Sidegang				2 klasse					

R: 6/24 - IR: 6/24 = 12/48 pl.

oo): Med midlertidig indretning dog  
R: 40 = 40 pl.

x): ABh 38-21 257 - dog  
R: 6/16 - IR: 12/24 + 2 = 18/42 pl.

Litra Bgh, Bgh1, Bjh

Rygere						Ikke rygere											
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86	95	96
17	14	27	24	37	34	47	44	57	54	67	64	77	74	87	84	97	94
13	18	23	28	33	38	43	48	53	58	63	68	73	78	83	88	93	98
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82	91	92
Sidegang																	

R: 56 - IR: 16 = 72 pl. (Bgoh - se side 2)

Litra Beh

Rygere						Ikke rygere							
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76
13	14	23	24	33	34	43	44	53	54	63	64	73	74
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72
Sidegang						tidligere 1 klasse							

R: 30 - IR: 12 = 42 pl.

Litra Byh

Ikke rygere	Rygere		Ikke rygere			Rygere									
15	16	25	26	35	36	45	46	55	56	65	66	75	76	85	86
13	14	23	24	33	34	43	44	53	54	63	64	73	74	83	84
11	12	21	22	31	32	41	42	51	52	61	62	71	72	81	82
tidl. 1 klasse				Sidegang											

R: 36 - IR: 22 = 58 pl.

Litra Bfh (ingen pladsnumre)

Ikke rygere				Rygere			
Midtgang				hvilestole			

R: 40 - IR: 16 = 56 pl.

Litra BDh

Rejseogsrum	Ikke rygere			Rygere						
	15	16	25/26	35	36	45	46	55	56	65
17	14	27/24	37	34	47	44	57	54	67	64
13	18	23/28	33	38	43	48	53	58	63	68
11	12	21/22	31	32	41	42	51	52	61	62
Sidegang										

R: 32 - IR: 12 = 44 pl.

Litra Bgh, Bgh1, Bgoh, Bjh (ingen pladsnumre)

Rygere				Ikke rygere				
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Sidegang								

R: 32 - IR: 40 (36) = 72 (68) pl. •

Litra Beh (ingen pladsnumre)

Rygere				Ikke rygere		
1	2	3	4	5	6	7
Sidegang				tidligere 1 klasse		

R: 24 - IR: 18 = 42 pl.

Litra Byh (ingen pladsnumre)

Ikke rygere				Rygere			
1	2	3	4	5	6	7	8
tidl. 1 klasse				Sidegang			

R: 24 - IR: 34 = 58 pl.

Litra Bfh (ingen pladsnumre)

Ikke rygere				Rygere			
Midtgang				hvilestole			

R: 16 - IR: 40 = 56 pl.

Litra BDh (ingen pladsnumre)

Rejseogsrum	Ikke rygere			Rygere		
	1	2	3	4	5	6
Sidegang						

R: 24 - IR: 20 = 44 pl.

Siddepladsantal i vogne i hvilke kupéinddelingen ikke ændres:

- Litra An: R: 32 - IR: 32 = 64 pl.
- Bgc: IR: 45 = 45 liggepl.
- Bhl: R: 40 - IR: 30 + 1 = 71 pl.
- Bhs: R: 40 - IR: 32 + 1 = 73 pl.
- Bn: R: 32 - IR: 48 = 80 pl.
- Bns: R: 32 - IR: 40 = 72 pl. (Tjk: 1)
- Cl: R: 48 - IR: 38 + 1 = 87 pl.
- Cl1: R: 48 - IR: 38 + 1 = 87 pl.
- Cle: R: 52 - IR: 9 = 61 pl. (Tjk: 1)
- Cls: R: 48 - IR: 38 + 1 = 87 pl.

- ): Pladsantal i ( ) = litra Bgoh.
- ): 1 den "smalle" kupé: Lige pladsnumre i vogne med "røde" sæder - ulige pladsnumre i ovrigte vogne.

Tjk = tjenestekupé  
 T = skruebremseende

Bilag til "Jernbanen", nr. 2/74

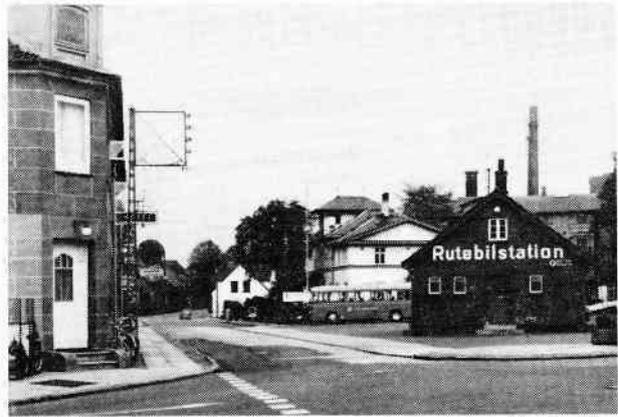
adskillige andre købstæders stationer. Navnlig godsindtægten var betydelig (671.000 kr) takket være byens industriforetagender, det gode opland samt OHJ. I tidens løb har flere store virksomheder haft sidespor, f. eks. dampmøllen, svineslagteriet, Hotaco og Kemovit. – Samme driftsår kørte DSB's godsvogne ialt 326.000 km på OHJ, og denne banes vogne kørte 72.000 km på DSB. På Holbæk havnebane kørte 2.470 vogne, hvilket gav ca. 12.000 kr. i fragttægt til DSB.

Hvad banen og stationen har betydet for Holbæk, lader sig næppe vurdere. For de, som kender grundpriserne i og omkring byen idag, kan det muligvis interessere, at der ved banens anlæg betaltes 80 øre pr. m<sup>2</sup> og op til 2.000 kr. pr. td. land.

Vi, der regelmæssigt er kommet på Holbæk station, husker enkelte personer, som altid viste sig ved bestemte tog, navnlig på søndage eller på dage med stærk trafik. »Odsherreds m. fl. Jernbaners« skiftende driftsbestyrere var på perronen for at observere banens trivsel, dvs. for at se, hvor mange rejsende der var til deres bane. Et par af byens lokale originaler kunne man også vente at finde, somme tider ædru. Men den mest markante af stationens skikke!ser var stationsforstander H. G. Hansen, bedst kendt i jernbanekredse under navnet »Marokkaneren«. Om hans lange virke for DSB kan der skrives bøger; det har han forresten selv gjort med sine historisk værdifulde »Jernbaneminder«. Han var en af de stateligste stationsforstandere af den gamle type, som nu næsten er forsvundet. Respektindgydende, orden i sagerne, intet utidigt rend over sporene. Sidstnævnte »forsyndelse«, der ellers var tilladt, da der ingen perrontunnel fandtes, kunne være et problem på store rejsedage, det vil sige hver søndag aften.

Togene til København, som udgik fra Holbæk, var oprangeret i god tid ved perron 3. og de var ofte overfløede ved afgang. Derfor var det skik og brug, at folk luskede over i toget, mens det endnu var mørkt; når der så endelig b'ev tændt lys i voqnene, var der ikke mange siddepladser tilbage. »Marokkaneren« kendte denne trafik alt for godt, og hv's han var på perronen, skulle de rejsevante nok dy sig for at traske over; de øvrige, der ikke var så kendt med forholdene, fik en opsang. Holbæk station var faktisk en farlig station for de rejsende; den lå i en kurve, og om aftenen, da lokaltogene ventede ved perron 3, og persontog fra Kalundborg eller København skulle ankomme til perron 2, var eksprestoget fra Kalundborg gennemkørende. »Marokkaneren« var altid på perronen, mens ekspresen med E-maskine dundrede igennem på spor 1 ved hovedperronen. Utroligt, at der ikke er sket mange ulykker her. – Sådanne har stationen været nogenlunde forskånet for i de 100 år. Nogle grimme ranqeruheld er dog indtruffet; under besættelsen (1943) tørnede 3 persovogne under rangering hårdt imod nogle godsvogne under læsning. En portør blev dræbt, en overportør hårdt kvæstet, og flere andre kom tilskade samtidigt med, at vogne væltede og delvis blev ødelagt.

Efter dampdriftens ophør blev DSB's remise overflødig. Stationsbygningen, der i årenes løb flere gange var blevet udvidet og moderniseret, var efterhånden blevet så antikveret, at en fornyelse var høist påkrævet. Endvidere var en omlægning af sporene ønskelig, og et nyt viaduktanlæg til erstatning for »røret« ved stationsbygningens vestende trængte sig også på. Der blev udarbejdet forskellige planer om opførelse af en helt ny stationsbygning og omlægning af sporarealet, ny godsekspedition, rutebilstation m. v. Tils'dst blev man enige om et projekt til 45 mill. kr., og i 1969 gik Monberg & Thorsen i gang.



Den gamle rutebilstation i Holbæk vil snart blive afløst af en ny og mere tidssvarende. Her ses den hyggelige gamle rutebilstation i sommeren 1972. Foto: P. Thomassen

Den gamle godsekspedition blev nedrevet, og en midlertidig indrettedes herligt utraditionelt i den gamle dampmøllens bygning. Den ny vejunderførsel voldte en del kvaler, og det kom midlertidigt til at gå ud over OHJ, der først fik sine perronspor forkortede og snart efter et midlertidigt perronspor på den ny DSB-perron.

Postvæsenet, som ved de store banegårdsudvidelser før 1900 fik sin egen statelige bygning, måtte atter flytte; en ny postbygning blev indviet i efteråret 1973. Den gamle postbygning og stationsbygningen nedrives for at sanere stationspladsen, og en ny rutebilstation skal opføres. Den gamle rutebilstation med sin rødmalerede træbygning, der ville passe godt til en svensk ødegård, var et malerisk syn med en udstilling af gravstene som nabo. Alt dette forsvinder også. I januar 1974 fandt en slags indvielse af den ny stationsbygning sted, selv om meget manglede i, at hele ombygningen af Holbæk station var færdig. Så vi har endnu en indvielse at glæde os til.

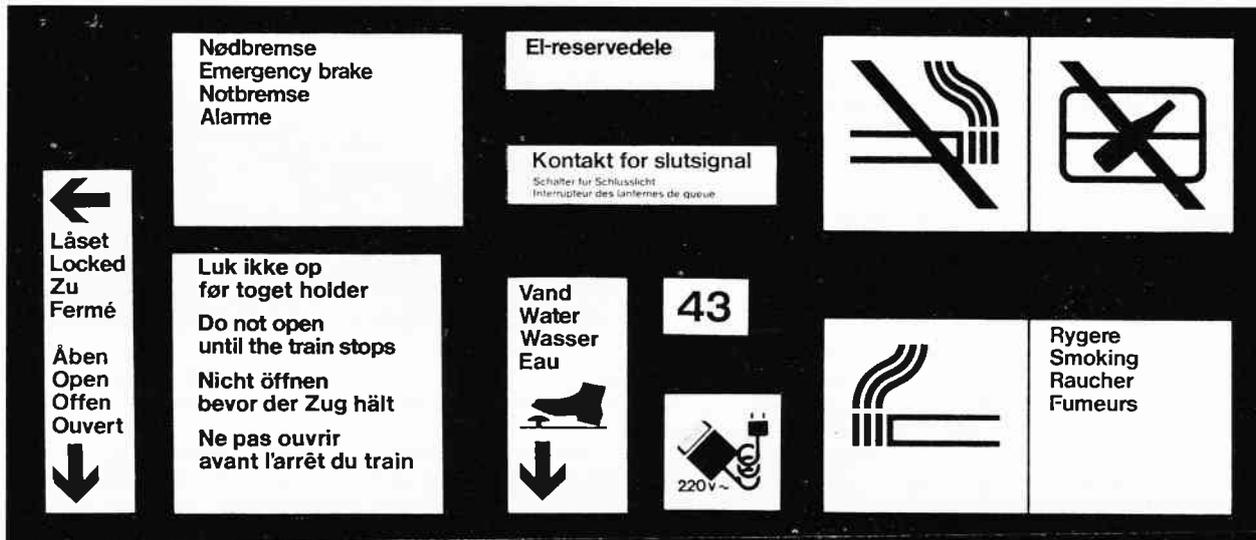
**A/S P. HATTEN & CO.**

MARIBO – NAKSKOV



**ØRESUNDSBÅDENE**

# Status over » K-74 « personvognene



Eksempler på 1 mm PVC rammeskilte og klæbeskilte af ny type, der nu anvendes i moderniserede DSB-personvogne. (Tekstskiltene og pictogrammerne er gengivet i 1/4 af naturlig størrelse – med hensyn til farver og anvendelse – se tekstafsnittet nedenfor). Tegning: DSB/Maskinafdelingen.

Et af de forhold, der har den allerstørste betydning for DSB for opnåelse af den rette image ved iværksættelsen af »K-74«, er at sikre identiteten af de tog, der skal køre i det primære fjernet – intercitytogene. Af den årsag arbejdes der for tiden energisk i de to centralværksteder (samt i »Filiaværkstedet i Mølleengen« og »Værkstedet i Nyborg«) og hos »Scandia-Randers A/S« på at have det fornødne antal vogne klar inden den 26. maj. I »up-to-date« moderniseringsprogrammet indgår en række designmæssige forhold, af hvilke kan nævnes: 1) aptering efter nyt design, 2) udvendig bemaling, 3) forbedrede indstigningsforhold, 4) højttalerinstallation og 5) ændring af toiletter – samt en lang række andre detaljer, der tidligere har været omtalt her i tidsskriftet (bl. a. i »Jernbanen«, nr. 1/73).

Moderniseringsprogrammet påregnes at forløbe således, at der kan disponeres over følgende antal vogne – ved de anførte køreplansskift:

	26/5-74	30/9-74	01/6-75	29/9-75
A	19*)	25	25	25
AB	10	10	20	20
B	58	80	120	169
Bf	3	8	17	20
Bk	16	25	25	25
BD	–	–	10	30

\*) Inkl. 10 nyleverede vogne fra »Scandia-Randers A/S«.

Vognantallet pr. 26. maj 1974 dækker alene behovet for »overførselsvogne« i Ic-togene (13 A, 6 AB, 55 B, 1 Bf, 16 Bk), enkelte internationale vognløb (3 A – i »Nordpilen« og »København-Express«) og en beskedne reserve (3 A, 4 AB, 3 B, 2 Bf). De første par måneder må visse 1. klasse- og kioskvognsløb suppleres med andre (6 Ag) og ikke fuldt ændrede (5 Bk) vogne. Vognantallet pr. 30. september 1974 dækker også de fleste »lokalvogne« i Ic-togene på hver side af Storebælt – og pr. 1. januar 1975 forventes »Englænderen« at kunne oprangeres af moderniserede vogne. Pr. 1. juni 1975 kan endvidere alle internationale løb dækkes, og ved overgang til vinterkøreplan 1975/76 (eller senest ved årsskiftet) er »up-to-date« moderniseringsprogrammet for standardpersonvognene (vogngruppe I-fjern) afsluttet.

For at tilvejebringe en reservepulje (og erstatning for seks ikke moderniserede A-vogne – jvf. ovenfor) af design-

malede 1. klasse vogne er opmaling af 13 stk. Ag-vogne påbegyndt i »Centralværksted København«. I forbindelse med den udvendige »lætning« påsættes nye påskrifter (to vogne: 17-61 038 og 17-61 039 var allerede rød-lakerede i forbindelse med moderniseringen i »Centralværksted Århus« – disse vogne er nu forsynet med nyt liberier) og vognene udstyres med ændrede pladsnumre og fordelingen af rygere/ikke-rygere kupeer ændres.

Den vedtagne beslutning om flere ikke-rygere pladser (se »Jernbanen«, nr. 3/73 – side 21) bringes til udførelse i vogne med gummivulst-overgang (vogngruppe I-fjern og II) inden »K-74« og i øvrige vogne inden for ca. ét år. Bl. a. af hensyn til international standard byttes der i vogne med pladsnumre – i forbindelse med ændring af pladsnumrene – om på placeringen af rygere og ikke-rygere. Se i øvrigt oversigten, der medfølger dette nummer af tidsskriftet som bilag.

I forbindelse med forannævnte foranstaltninger og fjernelse af pladsnumre i vogne med harmonika-overgang (vogngruppe III a/b) fjernes samtidig en lang række indvendige (nu overflødig) skilte i vognene: 1) »Bestemmelser vedrørende personbefordringen«, 2) »Af hensyn til den uhindrede færdsel ---« (forbud mod henstilling af bagage i sidegange m. v.), 3) »På grund af den dermed forbundne fare ---« (advarsel mod at læne sig ud af vinduet ved kørsel til og fra færge) og 4) Jernbanekortet over Danmark. Til gengæld indføres et nyt skilt (pictogram): »Forbud mod at kaste flasker (og andre genstande) ud ad vinduet« og lang række nytegnede tekstskilte (DSB-alfabet) og pictogrammer. Til skiltning for passagerer anvendes sort skrift på hvid bund (forbud – dog rød skrift på hvid bund / »nødbremse« – dog hvid skrift på rød bund); pictogrammer er sorte på hvid bund – evt. med rød »forbudsstreg«. Samtlige tekstskilte er fire-sprogede – dansk, engelsk, tysk og fransk – samt endvidere italiensk tekst på »nødbremse«-skilt i RIC-mærkede vogne. »Rygere«/»Ikke-rygere«-pictogrammerne er suppleret med fire-sprogede tekstskilte i RIC-mærkede vogne. Til intern beskitning anvendes hvid skrift på sort bund – i RIC-mærkede vogne suppleret med tysk og fransk tekst (i.h.t. RIC-overenskomsten). »To-tal« (= 2. klasse) forekommer fremtidig såvel udvendig som indvendig kun på/i RIC-mærkede DSB-

vogne. De nye skilte har kun én fejl – de er alt for pæne, hvilket giver sig udtryk i urimelige tyverier – eller hærværk – *dette forhold kan foreningens medlemmer gøre DSB en tjeneste med at holde øje med.*



DSB indbød i efteråret 1973 en gruppe designere til at udarbejde skitseforslag til indretning og udformning af fremtidens persontog. Udgangspunktet var den opfattelse, at rejsemiljøet er afgørende for kundernes værdsættelse af DSB, og at alle bestræbelser i teknologi og drift må rettes imod dette mål.

Gruppen (med DSB-designkoordinatoren, arkitekt Jens Nielsen, som projektleder) fremlagde i februar et skitseprojekt, hvorfra citeres

– om rejsen som vare:

»Den rejsende køber i princippet en transportmulighed, udmøntet i en plads i toget. Denne plads må have sin identitet – udtrykt ved det rum, der begrænser den, de flader, former og farver der danner den, og de servicefunktioner billetten i øvrigt åbner adgang til. Det er vigtigt, at den rejsende kan identificere sin plads og dens mulighed – at han føler sig hjemme i toget. Passagerens materielle og imaterielle råderum skal være præcist afgrænset, let opfatteligt og éntydigt. Sædet indrammes af en skål, der antyder et privat rum. Bagagehylden danner loft over pladsen. Vognside, gulv og midtergang markerer de ydre grænser for råderummet. I storrumsvognen danner de v's-à-vis vendte sofaer et veldefineret lokale mellem møblerne. Ses vognens interior som helhed, optager hver funktion sine egne zoner. Midtergangen er en promenade. Sædeopstillingerne former en række enkeltrum, der afgrænses af sofa, vinduesvæg, bagagehylder og belysning. Éntydighed i interiøret skaber tryk i brugen.

Brugstryghed er en væsentlig side af det totale komfortbegreb«.

– om storrumsvognen:

»Storrumsvognen har sine tilhængere, men også modstandere. Rent jernbaneteknisk er den fordelagtig, fordi den er vægtbesparende, fordi den giver mulighed for højere udnyttelse af arealet, og fordi den er lettere at betjene end kupévognen. Tilhængerne blandt publikum kan godt lide at sidde i et større rum. Modstanderne vil helst fjæle sig i splendid isolation. Disse væsensforskellige hensyn er tilgodeset i denne løsning. For den stående er rummet vidt og bredt; for den siddende danner sæderne en slags kupé, hvor man kan have det for sig selv – som i en strandkurv. Problematikken er beslægtet med restaurations: De bedste pladser er de, der yder gæsterne et maksimum af intimitet, samtidig med at man derfra kan overskue hele lokalet. Sædets konstruktion er allerede beskrevet. Bunden i bagageareolen danner et service-panel, hvor information og betjeningsorganer er samlet. Belysningen er indbygget i undersiden af denne kasse. I dette modul kan der indbygges andre funktioner, som vi ikke kender endnu. I øvrigt er vognen opdelt i små faste fag, som tilhænger alle former for indretning«.

– om kupéen:

»Kupéen møbleres i princippet på samme måde som storrummet. Modulerne er de samme. Hynder, tæpper, serviceenheder og belysning er ligesådan. Fundamentalt er komfortfaktorerne fuldkommen ens. Den eneste forskel mellem kupé og storum er udnyttelsen: DSB taber 25 % pladser i kupé-afdelingen. Dette kunne friste til en ny klasse-afdeling, som ikke er opdelt i romertal I og II, men i varekategorier, hvis pris kan beregnes og kommunikeres«.

Erik B. Jonsen

## Nyt fra bestyrelsen:

### Kontingentet 1974 slår ikke til!

De fleste af foreningens medlemmer har allerede forlængst betalt kontingentet for 1974. Kontingentets størrelse blev på den ordinære generalforsamling i april 1973 fastsat til kr. 40,- (dog kun kr. 30,- for juniormedlemmer under 18 år den 1. januar 1974).

Da dette kontingent for 1974 blev vedtaget, kunne ingen forudse, at en energikrise og den stadigt voksende inflation ville medføre så store prisstigninger på en masse varer i slutningen af 1973 og begyndelsen af 1974 som det er tilfældet.

Vor forenings økonomi er især blevet ramt af prisstigninger i forbindelse med udgivelsen af vort tidsskrift samt ved forhøjelse af portoen, der betales til udsendelse af tidsskriftet.

Dette har bevirket, at bestyrelsen til den kommende generalforsamling møder frem med et forslag til kontingentforhøjelse for året 1975. Imidlertid skulle vi også gerne kunne klare foreningens drift i 1974, og derfor opfordrer vi hermed alle foreningens medlemmer til at indbetale et ekstraordinært (frivilligt medlems)drag på kr. 10,- eller derover for året 1974. Indbetalingen bedes foretaget ved at indsætte beløbet på **postgirokonto 15 38 30, Dansk Jernbane-Klub, Kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.**

Blandt de bidrag, der er foreningen i hænde inden den 1. juni 1974 vil vi trække lod om fem eksemplarer af bogen om Lollandsbanen, der udkommer i slutningen af juni måned. Endvidere vil vi trække lod om yderligere fem gevinster.

Samtidig med, at bestyrelsen foreslår kontingentforhøjelser m. m., kan det nævnes, at bestyrelsen også har besluttet fremover at give foreningens medlemmer større

fordele ved køb af foreningens bøger, ved deltagelse i foreningens udflugter m. v.

På bestyrelsens vegne

Birger Wilcke og Ole-Chr. M. Plum



### DJK's nordjyske afdeling

Onsdag den 8. maj 1974 afholdes der ekstraordinær generalforsamling i lokalet i remisen, Kjærs Møllevej 25, 9000 Ålborg. Generalforsamlingen begynder kl. 19.00.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Vedtagelse af afdelingslove.
3. Eventuelt.

Det er af stor vigtighed, at lokalafdelingen får sine egne love. Årsagen er blandt andet, at vi arbejder med at søge om kommunal støtte til vort arbejde, og der skal derfor foreligge love for afdelingen. Lokalafdelingens bestyrelse har udarbejdet et lovforslag, og det er dette, man ønsker at forelægge medlemmerne.

Hedetoft

**SALGS**  **afdelingen**

### Tilbudsliste nr. 15

Desværre må vi meddele, at Tilbudsliste nr. 15 ikke er udkommet omkring den 25. marts – som lovet. Forsinkelsen skyldes et stort arbejdspress i Salgsafdelingen. Vi forventer at kunne udsende tilbudslisten omkring den 20. april, og alle, der har bestilt tilbudslisten vil modtage den, når den udkommer.

OCMP

# Jernbanenyt - kort fortalt



## Privatbanerne

**FJ:** I juni 1973 leveredes til Faxe Jernbane et nyt diesellokomotiv, Schoema 3674-73.

Efteråret 1973 blev den sidste tid, hvor man anvendte damplokomotiver på FJ, og søndag den 14. oktober kørte



Faxe Jernbanes nye diesellokomotiv, Schoema 3674-73, i Stubberup, 24. juni 1973. Foto: Carl-Johan Semler

dampmaskinerne for sidste gang på FJ – til ære for de mange jernbaneentusiaster, der var mødt op på denne dag.

De tre damplokomotiver FJ nr. I, nr. IV, og nr. VI blev snart efter udbudt til salg, og nr. VI, der blev bygget i 1920 af Henschel, er solgt til en privatmand.

Efter 67 års tjeneste ved FJ er damplokomotivet FJ nr. IV købt af Kolding Lokomotiv Klub, der fik transporteret nr. IV bort fra Stubberup i januar måned.

FJ nr. IV blev bygget af Krauss i 1907 med fabriksnummeret 5599. Desværre er fabrikspladerne fra lokomotivet stjålet ved et indbrud i FJ's remise i Stubberup i oktober 1973. Det er meget bittert for mange jernbaneentusiaster at konstatere dette. Kolding Lokomotiv Klub har ikke store muligheder for at få lavet kopier til erstatning, når originalerne mangler, og sådanne effekter, der er stjålet, kan ingen have glæde af. Lad os derfor håbe, at vedkommende snart leverer pladerne tilbage til Kolding Lokomotiv Klub, der nu er de retmæssige ejere af disse effekter.

Ved redaktionens slutning var FJ nr. I's skæbne endnu ikke afgjort.

**HHGB:** Banens diesellokomotiv, M 1, fra 1923 er overdraget til Helsingør Jernbaneklub. Denne forening har i samarbejde med Jernbanemuseet og ved velvilje fra DSB fået

hensat lokomotivet i Gedser med senere restaurering for øje.

HHGB's Scandia-skinnebusser udløber for revision i sommeren 1974, og fra omkring den 1. maj vil de blive hængslet, således at alle persontog på Hornbækbanen herefter udelukkende fremføres af Lynettetog.

**LNJ:** Efter at den smukke stationsbygning i Brede vandt publikums bifald, har banen fornyet Lyngby Lokalstation, denne gang med en muret bygning, der ser adskilligt bedre ud end de to første træbygninger. Den første fra 1936 brændte i 1941 og genopbyggedes omtrent magen til.

I Nærum er stationsbygningen blevet udvidet, således at ventesalen er blevet forlænget op mod Skodsborgvej. Kiosken, der også sælger brød, er blevet udvidet og moderniseret, og der er endvidere – adskilt herfra af hensyn til mados – indrettet et mini-cafeteria med pølser og andet mundgodt. Altsammen under DSB's regie.

Forpladsen reguleres således, at der er taget en anselig bid af jordknolden foran stationsbygningen. Herved er der blevet bedre parkeringsplads til biler og cykler. Endelig er toiletter og telefonbox blevet restaurerede og ændrede, og man må håbe på, at den infame hærværksmentalitet, der før har hersket, hører op.

Mellem remisen og Lyngby Lokalstation er anlagt to nye overskæringer med automatiske bomme. Der var et viaduktanlæg på tale, men uenighed om udgifternes fordeling havde nær kunnet true banens eksistens. Heldigvis fandt man så frem til den billigere løsning.

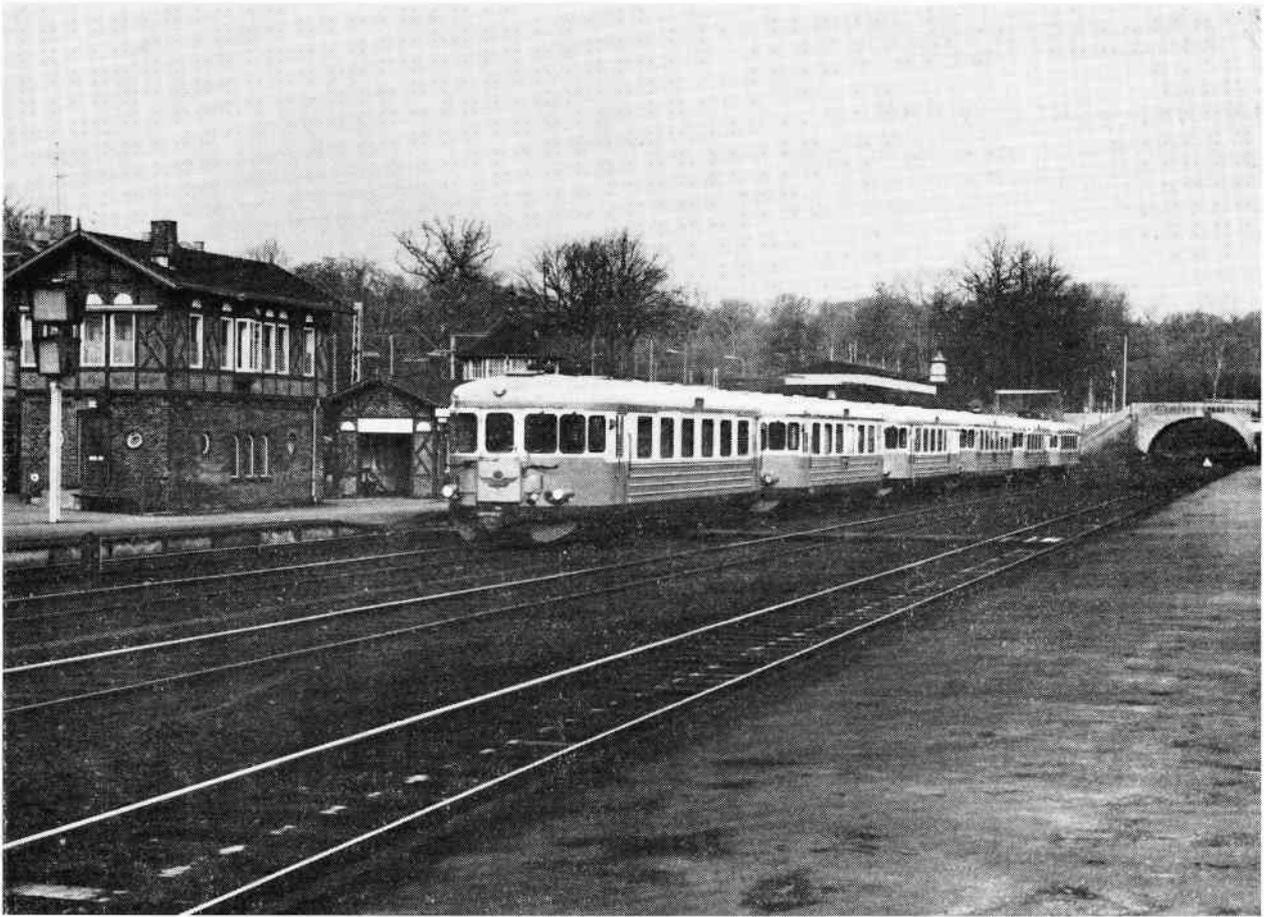
**ØSJS:** Planerne om at anskaffe svenske skinnebusser til Østbanen blev realiteter, da de fire motorvogne og to styrevogne tirsdag den 26. februar 1974 kom til Hårlev fra Sverige via Helsingør og København H.

Det svenske materiel, Y6 779, 781, 824 og 834 samt UBF6Y 1783 og 1784, vil nu blive istandsat på Østbanens egne værksteder, og materiellet vil blive malet om i Østbanens nye design: Blodorange med hvid/gul midterstribe på vognsiden. Østbanens nye bomærke vil sikkert erstatte vingehjulet og kronen på vognenderne.

M 8 har været til revision på banens værksted, og også dette lokomotiv er nu malet blodorange og fremtræder i øvrigt med Østbanens bomærke.

Østbanens moderniseringsprogram skrider altså stadig godt fremad, og i det næste års tid vil der ske meget på banen, der ikke blot kan have interesse for jernbaneentusiaster, men også for egnens befolkning – ikke mindst den del, der benytter banen ofte.

Samtidig med at banen moderniserer det rullende materiel, arbejdes der også med planer om en baneforlægning ved Faxe. Der er udarbejdet et skitseprojekt, og man



Østbanens svenske skinnibusser passerer Klampenborg station på vej til Hårlev, 26. februar 1974. Togets oprangering var: Y6 781 – Y6 834 – UBF6Y 1783 – Y6 824 – UBF6Y 1784 – Y6 779. Foto: Hans-Henrik Rasmussen

har sikret sig lokal opbakning bag planen. Det egentlige problem er som så ofte betalingsspørgsmålet, der endnu ikke er afklaret.

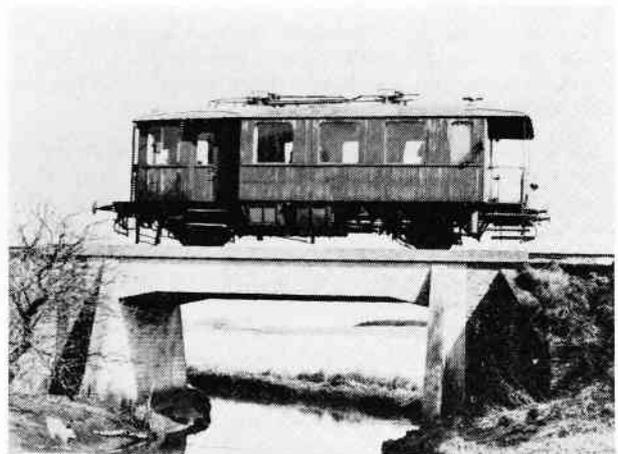
Den nye bane vil komme til at udgå fra den gamle lidt syd for den nuværende Fakse station, og tilslutningen vil ske igen ved Stubberup. Den nye station vil efter planerne blive placeret lidt syd for Fakse by. Her er et område, hvor der vil komme en kraftig udvikling i forbindelse med opførelse af nye virksomheder og institutioner. Den nye Fakse station vil blive udført som en sækstation.

Naturligvis skal banens stationer også moderniseres, og på dette område er man startet i Store Heddinge, hvor billetsalg og kiosk er slået sammen med et pænt resultat. En lignende modernisering vil ske i Karise.

**VLTJ:** Motorvognen M 2 er solgt til Triangelklubben. M 2 vil dog fortsat blive ved VLTJ, der har givet tilsagn om at opbevare motorvognen mod, at banen stadig må benytte den til mindre rangeringer m. v.

VLTJ M 2 er bygget af Triangel-fabrikkerne i Odense i 1928, hvor den blev leveret til DSB som MC 653. I årene 1956–1961 kørte motorvognen på Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbane som RØHJ M 4.

**VNJ:** Damplokomotiv VNTJ nr. 9, der er købt af Privatjernbanemuseet, blev den 3. februar 1974 transporteret fra



VLTJ M 2 ved Faare på en Triangelklub-udflugt, den 7. april 1973. Foto: Ole-Chr. M. Plum

Varde til Århus, hvor det nu er hensat udendørs sammen med det øvrige materiel, der tilhører Privatjernbanemuseet.



»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. (Visse informationer skyldes P. Thomassen).

# Foreningsnyt

## Kommende møder og udflugter

**Lørdag den 27. april 1974** kl. 15.00: Ordinær generalforsamling i »Karnappen« Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (store sal), 1153 København K. (Se indkaldelsen på side 3).

\*

**Søndag den 28. april 1974:** Udflugt på Gribskovbanen og Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen med dansk skinnebusmateriel.

### Planen for udflugten ser således ud:

København H. (S-tog til Hillerød) .....	afg.	9.02
Hillerød .....	afg.	9.50
Hornbæk .....	ank.	12.40

### Frokostpause

Hornbæk .....	afg.	15.40
Helsingør .....	ank.	16.40
Helsingør (plantog) .....	afg.	16.58
København H. ....	ank.	17.47

Særtoget på strækningen Hillerød-Gilleleje-Helsingør vil blive oprangeret af to Sm fra HHGB. På samme strækning vil der blive holdt fotostop.

### Prisen for udflugten bliver:

fra København H. ....	kr.	35,00
fra Hillerød til Helsingør .....	kr.	22,00

Tilmeldelse sker ved **senest lørdag den 20. april 1974** at indbetale ovennævnte beløb på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21 2970 Hørsholm**. Kvitteringskuponen medbringes og ombyttes i toget med billet. Der gøres opmærksom på, at ordinære rejsehjemler ikke er gyldige til særtoget. Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Frokosten indtages på Hotel Trouville i Hornbæk, og ønsker De plads reserveret til en frokostplatte til kr. 30,-, mærkes talonen til modtageren med et »M«. Platten betales under frokosten til tjeneren.

Benyt denne sidste chace til at køre med HHGB's gamle skinnebusser, der hensættes omkring den 1. maj 1974. Turen skulle egentlig have fundet sted i december 1973, men på grund af energikrisen måtte den aflyses på det tidspunkt.

\*

**Søndag den 19. maj 1974:** Udflugt på Odsherreds Jernbane med OHJ nr. 38 i anledning af banens 75 års jubilæum lørdag den 18. maj.

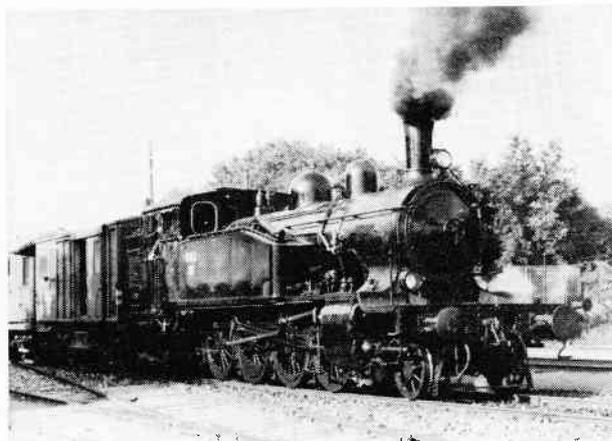
### Planen for udflugten ser således ud:

København H. (tog 727) .....	afg.	8.30
Tølløse .....	ank.	9.16
Tølløse (særtog) .....	afg.	9.30
Nykøbing Sj. ....	ank.	12.40

### Frokostpause

Nykøbing Sj. ....	afg.	15.50
Holbæk .....	ank.	18.00
Holbæk (tog 1754) .....	afg.	18.10
København H. ....	ank.	19.16

På strækningen Tølløse-Holbæk-Nykøbing Sj.-Holbæk fremføres særtoget af damplokomotivet OHJ nr. 38. Toget oprangeres i øvrigt af HTJ D 44 - OHJ C 220 - B 234 - B 236.



OHJ nr. 38 skal fremføre vort udflugstog på OHJ den 19. maj. Her ses nr. 38 i tog 20 på Hørve station 23. august 1970.

Foto: Ole-Chr. M. Plum

Selve udflugten starter i Tølløse for at turens deltagere kan komme til at opleve en gennemkørsel direkte til Odsherreds Jernbane på den nye Holbæk station. Mellem Holbæk og Nykøbing Sj. og mellem Nykøbing Sj. og Grevinge arrangeres fotostop. Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

### Prisen for udflugten bliver:

fra København H. ....	kr.	55,00
fra Roskilde .....	kr.	45,00

Tilmeldelse sker ved **senest torsdag den 9. maj 1974** at indbetale ovennævnte beløb på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. Kvitteringskuponen medbringes og ombyttes i toget med billet. Der gøres opmærksom på, at ordinære rejsehjemler ikke er gyldige til særtoget.

Frokosten indtages på »Lyngkroen« mellem Nykøbing Sj. og Rørvig (transport dertil med bus), og ønskes plads reserveret til frokostplatte til kr. 25,-, mærkes talonen til modtageren med et »M«. Platten betales under frokosten til tjeneren.

Medlemmer af Helsingør Jernbaneklub er indbudt til at deltage i udflugten.

PSR/OCMP



## Forårets udenlandsrejse 22.5-27.5.1974 til polske smalsporsbaner

Vi har, som omtalt i »Jernbanen« nr. 1/74, valgt at udsende det mere detaljerede turprogram som et hefte, der også indeholder artikler om smalsporsbanerne i den nordvestlige del af Polen og disses rullende materiel.

Heftet, der er på 35 sider (A4) med adskillige fotos og tegninger, er udkommet, og det kan bestilles ved at indsætte kr. 10,- + 0,90 til porto på postgirokonto 17 91 76,

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4, tv, 2200 København N. På talonen til modtageren skrives »Polen 74«. Heftet giver et godt forhåndskendskab til de polske baner, vi skal besøge, men indholdet vil uden tvivl også kunne interessere jernbaneentusiaster, der måtte være forhindrede i at deltage i polensturen.

Vi skal iøvrigt oplyse, at alle fornødne tilladelser til turens gennemførelse er indhentet fra de polske myndigheder, som har vist stor velvilje over for arrangementet.

**Planen for turen bliver følgende:**

**Onsdag den 22. maj 1974:**

København, Havnegade afg. kl. 20.00  
Malmø, Skeppsbron ank. kl. 21.45

**Torsdag den 23. maj 1974:**

Ystad afg. kl. 0.00

**Fredag den 24. maj 1974:**

Ophold i Polen

**Lørdag den 25. maj 1974:**

Ophold i Polen

**Søndag den 26. maj 1974:**

Ophold i Polen og hjemrejse via Berlin

**Mandag den 27. maj 1974:**

København H. ank. kl. 8.26

Under opholdet i Polen arrangeres følgende program:

Besøg ved og kørsel på dele af de pommerske meter-sporbaner. Meget tyder på, at vi her vil få lejlighed til at se et af lokomotiverne, der har kørt på Amtsbanerne på Als.

Ved Wysoka og Naklo kører vi med 600 mm sporede baner, og desuden besøges maskindepotet i Bialosliwie.

Endelig vil der blive kørsel på dele af det store net af 750 mm sporede baner vest for Wloclawek (De kujamiske baner) som afsluttes med besøg ved remisen i Sompolno.

Den sidste dag i Polen benyttes til besøg ved de 600 mm sporede godsbaner ved Znin, og her vil der blive lejlighed til at se materiel, der er reserveret det polske jernbanemuseum.

To af overnatningerne finder sted i byerne Bydgoszcz og Torun, hvor der findes interessante sporveje.

**Pris for deltagelse** i turen »Polen 74« er kr. 775,-, og beløbet dækker alle rejseudgifter, incl. køje på båden fra Ystad til Swinoujcie, om muligt liggevojn Berlin-København, alle måltider excl. drikkevarer (fra torsdag morgen til søndag middag) samt visum til Polen. I beløbet er **ikke** medregnet transitvisum til DDR. Dette købes i toget mellem Poznan og Berlin, og det betales af hver enkelt deltager med MDN 10,- (Østmark).

**Tilmeldelse** sker ved senest **lørdag den 20. april 1974** at indbetale kr. 400,- på **postgirokonto 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsho'm.** På kuponen til modtageren **SKAL** anføres pasnummer og evt. statsborgerskab.

Tilmeldelse kan ikke finde sted efter denne dato (af hensyn til visaansøgning), og ved frameldelse senere end den 20. april tilbagebetales det indsatte beløb ikke.

**Restbeløbet** (kr. 375,-) indbetales **senest lørdag den 11. maj 1974** på ovennævnte girokonto.

Når De har tilmeldt Dem til »Polen 74«, vil De modtage blanket til ansøgning om visa til Polen. Til visa'et skal bruges to pasfotos. Den udfyldte blanket med fotos sendes til udflugtsafdelingen senest den 27. april 1974.

Deltagerantallet er ret begrænset og tilmelding vil foregå i den rækkefølge indbetalinger finder sted.

**John Poulsen/OCMP**

# Museumsbanen

## MARIBO — BANDHOLM

Køreplanen for 1974 ser således ud:

**Søn- og helligdage i perioden 2. juni-1. september:**

Maribo	afg.	10.15	11.45	14.45	16.15
Maglemer		×	×	×	×
Bandholm By	ank.	10.40	12.10	15.10	16.40
Bandholm Havn	ank.	10.45	12.15	15.15	16.45
Bandholm Havn	afg.	11.00	12.30	15.30	17.00
Bandholm By	afg.	11.10	12.40	15.40	17.10
Maglemer		×	×	×	×
Maribo	ank.	11.30	13.00	16.00	17.30

**Lørdage i perioden 1. juni-31. august:**

Maribo	afg.	12.15	13.45	16.00
Maglemer		×	×	×
Bandholm By	ank.	12.40	14.10	16.20
Bandholm Havn	ank.	12.45	14.15	16.30
Bandholm Havn	afg.	13.00	14.45	16.45
Bandholm By	afg.	13.10	14.55	16.55
Maglemer		×	×	×
Maribo	ank.	13.30	15.15	17.15

\*

For 13. gang skal Museumsbanen til at starte på en sæson, og i den anledning skal vi bruge personale til alle tjenestegrene, det vil sige billetkasserere i Maribo og Bandholm Havn, fyrbødere, lokomotivførere, pakmestre, stationsforstandere i Maribo og Bandholm By, togbetjente, togførere og rangerledere. Desuden kan vi godt bruge aspiranter til flere af stillingerne.

Vi må dog gøre opmærksom på, at der kræves sikkerhedsprøve for udførelsen af nogle af ovennævnte tjenester. Tjeneste ved Museumsbanen står åben for alle medlemmer af Dansk Jernbane-Klub, der er indforståede med det for banen vedtagne regulativ.

Køreplanen for 1974 er lidt ændret i forhold til sidste år, idet vi har udarbejdet den nye køreplan efter tallene på sidste års tograpporter. Sæsonen 1974 omfatter – som nævnt ovenfor – kørsel på søn- og helligdage i tiden 2. juni til 1. september og på lørdage i tiden 1. juni til 31. august.

Inden sæsonen starter den 1. juni 1974, kan vi godt bruge nogle hjælpende hænder for at materiellet kan være i god stand til den forestående kørsel.

Tilmeldelse til tjeneste ved Museumsbanen Maribo-Bandholm i sommeren 1974 bedes foretaget på et åbent brevkort, der skal indeholde følgende oplysninger:

Navn .....

Adresse .....

Telefonnummer .....

Medlemsnummer .....

CPR-nummer .....

Ønsker at gøre etjeneste som .....

Jeg kan følgende datoer .....

Har gjort tjeneste ved Museumsbanen som .....

..... år .....

Brevkortene sendes til

**Preben Clausen, Natterga'evøj 11, Ejby  
4623 Lille Skensved**

De, der melder sig inden den 27. april 1974, vil i midten af maj måned modtage besked fra driftsudvalget, når turlisterne foreligger.

Vel mødt i Maribo!

**Preben Clausen**



# MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Køreplanen for 1974 ser således ud:

**Søn- og helligdage i perioden 2. juni-18. august:**

		M 10	M 12	P 14	M 16	P 18	M 20
Mariager	afg.	10.00	12.10	13.30	14.35	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
		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	ank.	9.50	11.55	14.20	15.30	16.30	17.55

\*

Medlemmer, der ønsker at forrette tjeneste ved MHVJ i sæsonen 1974, der strækker sig fra 2. juni til 18. august bedes melde sig til **Hans Jørn Fredberg, Johannes Ewalds Vej 8, 9000 Ålborg**. Nedenstående skema kan benyttes:

Navn .....

Adresse .....

Ønsker at gøre tjeneste som .....  
følgende dage (afmærket med x):

Juni	Juli	Auf.
2....	7....	4....
9....	14....	11....
16....	21....	18....
23....	28....	
30....		

Alle tjenestegørende ved MHVJ skal være prøvet i sikkerheds- og signalreglement. Kursus for nyt personale vil blive afholdt i foråret 1974.

Foruden ovennævnte tjeneste forestår et stort arbejde med reparation og revision af vogne. Dette arbejde skal udføres inden sæsonen kan påbegyndes, og det kræver meget mandskab. Alle kan deltage, og man anmoder om så hurtigt som muligt at melde til ovennævnte adresse, hvor mange eller hvilke lørdage og søndage, der kan afses. De, der melder sig, vil herefter modtage nærmere besked.

H.J.F.

## Sammenkomst for DJK-medlemmer på Lolland-Falster

Da vi på Sydhavsøerne, som regel ikke har mulighed for at deltage i foreningens arrangementer i hovedstaden, var vi nogle stykker, der mente, at vi måske kunne samle herboende medlemmer til nogle aktiviteter. Derfor indbød vi til en sammenkomst i Maribo lørdag aften den 9. marts.

Til vor overraskelse og store glæde mødte 25 personer op. Deriblandt enkelte nye ansigter. I forsamlingen var enighed om, at vi skulle prøve at lave sådanne sammenkomster 3-4 gange årligt, og emner at samles om manglede ikke. Af emneforslag kan nævnes: Foredrag og film om lollandske roebaner, dito om udenlandske baner, film fra DJK-udflugter, og besøg på LJ og DSB tjenestesteder. Derimod vakte undertegnede's forslag om en fodtur ad nedlagte baner ikke større begejstring, skønt det er den mest aktive aktivitet. Eller måske netop derfor!

Tidspunkt og emne for næste arrangement kendes ikke i øjeblikket. Underretning derom vil blive udsendt til alle medlemmer på Lolland-Falster. Sidder der på Sydsjælland og Møn DJK-folk, der kunne tænke sig at være sammen med os, så meddel det til følgende adresse: **Ole Jensen**,

Søvænget 23, 1930 Maribo, så vil også i modtage besked om næste arrangement.

## SALGSafdelingen

### Bogen om Lollandsbanen i 100 år

I slutningen af juni måned udkommer bogen om de lollandske jernbaner i anledning af Lollandsbanens 100 års jubilæum. Bogen er skrevet af Birger Wilcke og Peer Thomassen. Den bliver på ca. 250 sider med en lang række illustrationer.

Bogen om de lollandske jernbaner tilbydes hermed Dansk Jernbane-Klub's medlemmer ti len favør-forudbestillingspris på kr. 65,-. Efter udgivelsen vil bogen komme til at koste ca. kr. 75,-, så her er altså et virkelig fordelagtigt tilbud til DJK-medlemmer.

Tilbuddet om at købe bogen til forudbestillingsprisen: kr. 65,- gælder indtil den 10. juni 1974.

Bogen bestilles ved at indsætte kr. 65,- + 2,- til porto på postgirokonto 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4, tv, 2200 København N. (Husk at anføre Deres medlemsnummer på bestillingen).

### Bogen om Odsherreds Jernbane igennem 75 år

Denne bog forventes at udkomme allerede i slutningen af maj måned, og den bliver skrevet af Birger Wilcke, Peer Thomassen og Ole-Chr. M. Plum. Odsherredsbanens 75-årige historie blive til en bog på ca. 100 sider med adskillige illustrationer.

Også denne bog tilbydes Dansk Jernbane-Klub's medlemmer til en favør-forudbestillingspris på kr. 40,-. Efter udgivelsen vil bogen koste ca. kr. 45,-.

Dette tilbud gælder for foreningens medlemmer til den 10. maj 1974, og bogen bestilles ved at indsætte kr. 40,- + 2,- til porto på Postgirokonto 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4, tv, 2200 København N. (Husk at anføre Deres medlemsnummer på bestillingen).

### Dansk Veteran Jernbane Platte

Under denne titel har de første platter med jernbanemotiver set dagens lys.



DSB's damplokomotiv R 963, der nu er foreviget på Dansk Veteran Jernbane Platte nr. 1, fremførte søndag den 6. maj 1973 særtog for Helsingør Jernbaneklub og DJK mellem Odense og Svendborg. Foto: Ole Chr. M. Plum

I et års tid har foreningens medlem, Svend Nielsen, forberedt udsendelsen af Dansk Veteran Jernbane Platte nr. 1. Denne platte er den første i en serie af platter om danske jernbaners historie og ikke mindst de prægtige gamle lokomotivers historie.

Det er meningen, at der skal udsendes en platte med et nyt motiv hvert år i november måned. Platterne tegnes af anerkendte kunstnere og fremstilles af porcelænsfabrikken »Bing & Grøndahl« i firmaets smukke underglasur design.

Dansk Veteran Jernbane Platte udsendes kun i et meget begrænset oplag, og sælges til støtte for Dansk Jernbane-Klub's arbejde med indkøb og bevarelse af historisk jernbanemateriel. (Se iøvrigt annoncen, der medfølger som bilag til dette nummer af tidsskriftet).

Den første platte forestiller damplokomotivet DSB R 963 for fuld damp. Selve tegningen er smukt udført, og på bagsiden findes alle tekniske data om R-maskinerne, hvoraf R 963 er den, der sidst har kørt.

I november måned 1974 vil platte nr. 2 blive udsendt. På denne platte vil De finde Høng-Tølløse Jernbanes damplokomotiv G 625, Gerda.

Lad os håbe, at disse platter må blive godt modtaget såvel hos jernbaneentusiaster og plattesamlere som hos jernbanernes eget personale.

**OCMP**

### Helsingør Veteranjernbane

Køreplanen for 1974 ser således ud:

#### Søndage i perioden 26. maj-29. september

Gronnehave	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
Gronnehave	ank.	....	15.10

Alle tog er damptog.

Ret til ændringer forbeholdes.

Helsingør Veteranjernbane drives af Helsingør Jernbane-Klub.

### 50 ÅRS JUBILÆUM – overtrafikassistent S. Scheibye, GDS/HFHJ

Det var ikke langt fra, at det var gået hr. S. S. Jensen rent galt, men hvad har det med sagen at gøre?

Joh, for hvis man ser i de ikke helt pålidelige personalefortegnelser gennem tiden, kan man ikke rigtig finde noget om Scheibye før i 1935. Og det var et rent tilfælde, at han blev reddet for jernbanerne (og navnlig for os jernbaneinteresserede).

Den 15/3 1924 blev Scheibye elev på Gillele station og skiftede tjenestested til Tilvildeleje i 1926. Så kaldte militæret, og Scheibye havnede i kystartilleriet, og det var nær ved, at han var blevet ved militæret, hvis ikke driftsbestyrer Thage havde fået ham ud af officersskolen og tilbage til GDS. Fra 1928 har Scheibye været på banens hovedkontor.

Den sjældne ordenstitel, som ses i de gamle fortegnelser: M.f.D.R. erhvervedes ved en stormfuld dag i Tisvildeleje at redde en ung pige fra druknedøden.

Foruden sit job som jernbanemand har han siden 1937 røgtet hvervet som forsikringsakkvisitør.

Alle vi jernbaneinteresserede, der kender Scheibye, må være taknemmelige for, at han gennem skiftende ledelser på privatbanerne og de dermed skiftende synspunkter har formået at holde godt, gammelt jernbanevæsen i hævd

samtidig med at kunne indstille sig på den moderne jernbanedrift.

Når disse linier når ud til læserne, er jubilæet forlængst overstået (15: marts.). Men den strøm af gratulanter og ovationer, der strømmede til Scheibyets hyggelige hjem, vidner om hans popularitet og om den taknemmelighed, som hans mange venner ville give udtryk for. Ikke mindst fra de jernbaneinteresserede, som gennem tiden har nydt godt af Scheibyets hjælpsomhed og aldrig svigtende interesse for banerne.

**P. T.**

### Jernbaneentusiaster – se her!

Er det virkelig muligt at bo, opholde sig og spise i et tog i flere dage, mens man lader sig transportere mange tusinde kilometer (5.191 km) ad skinnevejen igennem et så fascinerende landskab, at hvert øjeblik er en oplevelse. Nej, det må være en drøm, men det er faktisk rigtigt, idet det »rullende jernbanehotel«, den russiske sovevogn på den transsibiriske jernbane fra Moskva til Irkutsk, er en del af den af DSB Nørre og det russiske rejsebureau Intourist arrangerede rejse til Sibirien.

Denne imponerende rejse starter med fly fra København til Moskva, hvor vi overnatter. Næste dag går vi »ombord« i SZD-sovevognen, der i løbet af tre begivenhedsrige dage vil bringe os til Novosibirsk. Vi tilbringer to dage i Novosibirsk, hvorefter vi igen indtager vor plads i toget med Irkutsk som rejsemål, hvortil vi ankommer næste dag. I de tre dage vi er i Irkutsk, er der, inkluderet i rejsens pris, arrangeret en en-dags udflugt med fly til Bratsk. Desuden arrangeres der en udflugt til verdens dybeste sø Baikal-søen. Denne fantastiske oplevelse er dog ikke inkluderet i prisen (pro persona kr. 90,-). Efter disse minderige dage vil det russiske flyselskab flyve os tilbage til Moskva. I denne imponerende storby tilbringer vi natten, hvorefter maskinen sætter kurs mod København, hvortil vi ankommer (garanteret) med en masse dejlige minder og nye indtryk om en verdensdel helt for sig.

Drømmen om denne rejse kan gå i opfyldelse blot ved at indtegne sig hos **DSB Rejsebureau Nørre, Frederiksborggade 42, 1360 København K.**

Rejsens pris ekskl. Baikalsøen andrager pro persona danske kr. 2745,-.

I prisen er inkluderet ovennævnte program med indkvartering i dobbeltværelser uden bad, og med helpension, alle transfers samt dansk rejseledelse på hele turen.

I øvrigt er DSB Nørre til disposition med alle yderligere oplysninger.

**N. A. Kristensen**

## - EN REJSE MED DEN TRANSSIBIRISKE JERN- BANE - EN OPLEVELSE FOR LIVET

Afrejse: 18. maj, 1. juni, 6. og 31. august

**12 dage . . . . . 2745 kr**

Program og indtegnings

**DSB**  
rejsebureau

**TERMINUS**  
tlf 14 11 26

**LYNGBY**  
tlf 88 08 22

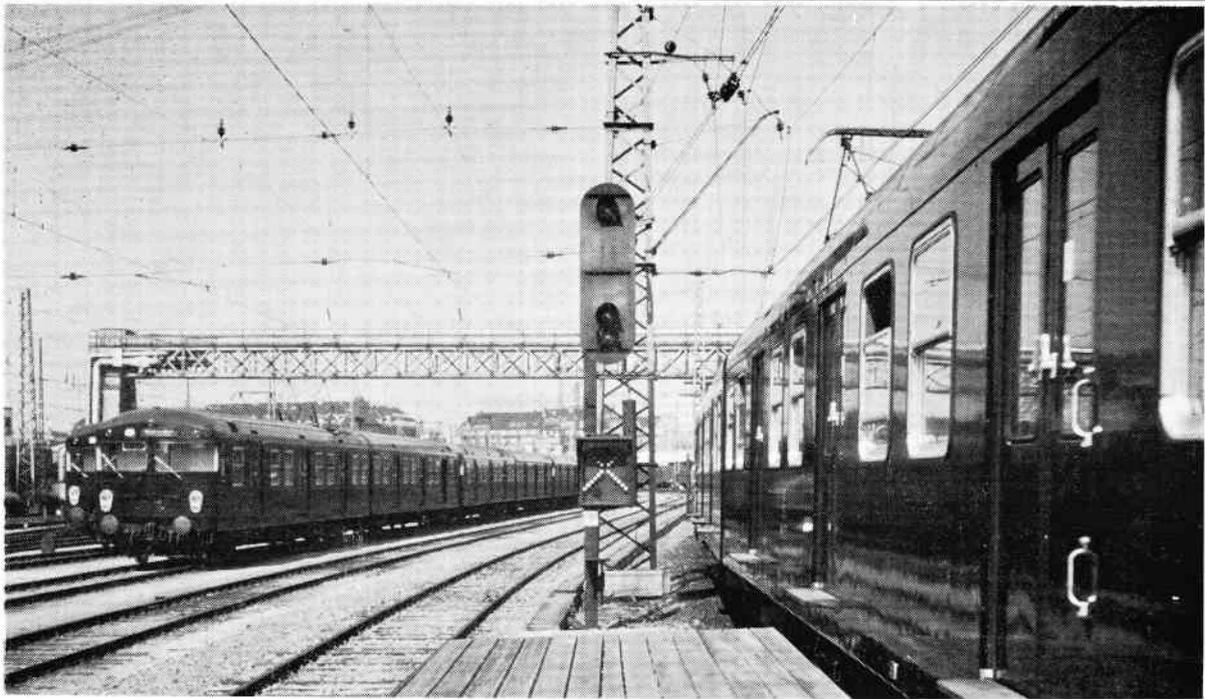
**NØRRE**  
tlf 13 34 42

**AMAGER**  
tlf 55 66 11

**MAGASIN**  
tlf 13 19 83

**RØDOVRE**  
tlf 41 12 30

237 MR WILLY RICH HANSEN  
MULDAGER 48 A SI  
2700 BRØNSHØJ



moderne  
jernbaner  
moderne  
signalanlæg

DSI leverer materiellet til S-banens nye sikrings-, linieblok-, fjernstyrings- og hkt-anlæg, samt styrevogns- og loko-udrustninger til DSB's rullende materiel

### **DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S**

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

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

GENEVE



nyt slibetog RR 325/555

Repræsentant i Norden:

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

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

