

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



LOLLANDBANEN 100 ÅR - 1. JULI 1974

HADS - NING HERREDERS JERNBANE 90 ÅR - 18. JUNI 1974

ODSHERREDS JERNBANE 75 ÅR - 18. MAJ 1974

NR. **3**
JULI 1974

KAMPER & SØN
Maskinværksted

Vesterbrogade 7 – Maribo
(03) 88 10 69

MARIAGADE – AUTOVÆRKSTED
Volvo-Service

ved Helge Sørensen
Maribo – (03) 88 13 53

DANSK LANDBRUGS ANDELS
MASKININDKØB

Skibevej 2 – 4930 Maribo
(03) 88 06 33

KØBMAND SKELBÆK

Vesterbrogade 19 – Maribo
(03) 88 02 13

LEIF JENSEN – GLARMESTER

Vestergade 52 – Maribo
(03) 88 06 12

MAGASIN MATZEN

Torvet 2 – Maribo
(03) 88 00 85

A/S P. HATTEN & CO.

MARIBO – NAKSKOV

DALGAARD AUTO-KONFEKTION

Vejlebyvej 18 – 4970 Rødby
(03) 90 83 07

A/S DANEXIM
Internationale Transporter

Padborg – (04) 67 33 16

Filialer:

Kruså – Gedser – Rødbyhavn – Flensburg

C. C. WINTHER
Blikkenslager

Maribovej 39 – Nakskov
(03) 92 12 29

Erik Hare

AUTOVÆRKSTED – ESSO SERVICE

Wichmansvej – Nysted
(03) 87 11 00

ANTIKVITETER – MALERIER – ÆGTE TÆPPER

LYNGGÅRDEN

Stokkemærke – (03) 91 11 76

Se Dem for,
når De går over gaden.

N. A.

Ta' en tur med
MARIBO – BANDHOLM
Veteranbanen

M. A.

– AUTOSKÅNEBETRÆK –

Køb direkte fra fabrikken:

INTRA-AUTO

Hovedvej A 7 – Nørreballe

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



ØRESUNDSBÅDENE



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,
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:

Ingeniør E. Hedetoft
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 Ålborg.
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-Bandholm:

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

Mariager-Handest Veteranjernbane:

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

Medlemskontingent for året 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. 3 - 1974

14. årgang

Redaktører:

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

Når tre privatbaner har jubilæum...

I 1974 har ikke mindre end tre af de resterende tretten danske privatbaner jubilæum. Lollandsbanen fyldte den 1. juli 100 år, Hads-Ning Herreders Jernbane blev den 18. juni 90 år og Odsherreds Jernbane blev 75 år den 18. maj.

Disse tre privatbaner har gennem tiden været blandt landets førende privatbaner på forskellig måde. Lollandsbanen var den første privatbane, der anvendte dieselmotoren til at fremføre tog med herhjemme. Tilmed var det LJ, der fik det første diesellokomotiv i Danmark ved købet af LJ M 1 i 1923. LJ var også først med lynettetogene i 1965.

Odsherreds Jernbane har gennem de seneste 25 år kunnet udvise meget forskelligt materiel, hvori man fra ledelsens side med held har skabt god komfort for de rejsende. OHJ er således den eneste danske privatbane, der kan køre persontog med »rigtige« personvogne, der er tidssvarende og gennemmoderniserede. I 1975 får Odsherredsbanen tilmed nye lynettetog, der skal erstatte de svenske skinnebusser.

Hads-Ning Herreders Jernbane fører sig heldigt an ved at have udsigt til at blive et vigtigt trafikled i nærtrafikken ved Århus. De store rejsetal, der de seneste år er opnået ved udvidelse af køreplan for tog og rutebiler, viser behovet for banen.

Lad os håbe, at et samarbejde mellem Århus kommune, DSB og HHJ vil føre til, at den offentlige trafik i og omkring Århus må blive planlagt på en god måde for fremtiden.

De tre jubilerende privatbaner har hver et opland og egn at betjene, og alle tre steder i landet har folk påskønnet det at have en bane.

Jeg håber, at mange er enige med mig i ønsket om, at banerne fremover vil få gunstige forhold til at udføre deres mission som uundværlige led i den offentlige trafik.

Ole-Chr. M. Plum

Vort forsidebillede:

To jubilerende baners tog mødes i Asnæs, 18. maj 1974. Ved Odsherreds Jernbanes 75 års jubilæum havde Lollandsbanen udlånt et lynettetog til OHJ (se i øvrigt side 19).
Foto: Ole-Chr. M. Plum

Reserveret

Hilsen F. Irner

»REVISIONS-KONTORET«

ved M. Steensborg

Monradsvej 12 – Maribo

(03) 88 07 39

LYSKOPI

Alt duplikeres, fotokopieres
og alt i lustryk

Vestergade 52 – Maribo

(03) 88 11 84

H. L. JØRGENSEN

Radio og fjernsyn

Eget reparationsværksted
Søndergade 8 – Saksøbing

(03) 89 43 08

GARNBODEN

Vestergade 30 – Maribo

(03) 88 14 70

Køb møbler i

HOLEBY MØBELFORRETNING

Østervej 13 – Holeby

(03) 90 60 04

ENGBAHL's RADIO + TV SERVICE

Rødby Havn

Butik: Havnegade 37

(03) 90 50 12

ØSTERGADES BRODERIMAGASIN

Ellen Rasmussen

Østergade – Maribo

(03) 88 01 06

ROBERTS GRØNTHANDEL

ved Herman Pedersen

Suhrsgade 1 – Maribo

(03) 88 07 83

KJELD ØRVAD

Cykler – Knallerter – Motorcykler

Hovedgaden 14 – Horslunde

(03) 93 50 75

HOLEBY BLOMSTERFORRETNING

V. S. Roerholt

Østervej 14 – Holeby

(03) 90 61 19

SPEDITION – PAKNING – FORSENDELSE

(03) 88 92 00

Privat: Birkevej 18 – 4951 Nørreballe

(Ring, vi svarer hele døgnet)

Ta' en tur med

MARIBO-BANDHOLM

MUSEUMSBANE

S. Hastrup Jakobsen

Kvalitetsmøbler – Gulvtæpper

MØBELMESSEN

Henning Steffensen

Østergade 52 – Rødby

(03) 90 10 57

WERNER SØRENSEN

Fjernvarme – Centralvarme – Oliefyr

Gas – Vand – Sanitet

Vestergade 19 – Saksøbing

(03) 89 43 34

BP LOLLAND DEPOT

Evald Jørgensen

Havnen – Saksøbing

(03) 89 44 11

Jernbaneforbindelsen over Guldborgsund

Af Ole-Chr. M. Plum

Den 29. marts 1873 fik Privatbanken koncession lydende på »Anlæg af en Bane fra Nykjøbing paa Falster over Guldborgsund forbi Saxkjøbing og Maribo til Nakskov med en Sidebane fra Maribo til Rødby samt paa Drift af disse Baner i Forbindelse med Banen fra Nykjøbing paa Falster til Orehoved«.

Angående forbindelsen mellem Lolland og Falster bestemte koncessionens §1: »Forbindelsen over Guldborgsund mellem Lolland og Falster tilvejebringes ved Afbenyttelsen af den sammensteds nærværende Bro efter fornøden Overenskomst med Amtsraadet, indtil Forholdenes Udvikling maatte gøre Tilvejebringelsen af en egen Bro for Jernbanetrafikken nødvendig«.

Der blev indledt forhandlinger med Maribo Amtsråd om benyttelsen af den tilstedeværende Kong Chr. 9.'s bro for jernbanetrafikken, og i november 1873 meddelte amtsrådet, at man godt kunne benytte broen til jernbanetrafikken, hvis broen blev forstærket og forandret. I Vinteren 1873/74 kunne man

imidlertid ikke påbegynde denne ombygning af broen, og fra flere sider fremkom der nu ønsker om, at der blev bygget en egen bro for jernbanetrafikken. At bygge en ny jernbanebro måtte synes som den eneste rationelle løsning på spørgsmålet, da benyttelsen af den eksisterende bro som skinnevej ville blive generende for de forskellige arter af trafik. Udgiften til en ny bro ville imidlertid være på mindst 200.000 Rdl., mens ombygningen af Chr. 9.'s bro ikke ville koste mere end en trediedel af det nævnte beløb.

Overvejelserne endte med, at Privatbanken besluttede sig til at lade en selvstændig jernbanebro bygge. Broarbejdet med tilhørende dæmninger etc. blev givet i entreprise til tømrermester A. T. W. Scheitel og entreprenør H. J. Hansen, der også udførte jernbaneanlægget på Lolland. Midterpartiet af broen skulle være af jern, i form af en svingbro, mens den øvrige del af broen skulle bygges af træ.

Det var ganske klart, at dette broarbejde, der først kom i gang i foråret 1874, ikke kunne fuldføres til det tidspunkt, da Lollandsbanen skulle åbnes.



Tog fra Nysted på jernbanebroen over Guldborgsund i 1911.

Arkiv OCMP

Trafikken mellem Falster og Lolland måtte derfor midlertidig finde sted pr. vogn via den tilstedeværende vejbro.

Arbejdet blev dog fremmet mest muligt, og allerede den 1. oktober 1875 kunne den nye bro ibrugtages af jernbanetrafikken.

Denne bro fik ikke nogen lang levetid. Kun det midterste af broen, selve svingbroen, var bygget af jern på en stor granitpille som underlag. Resten var – som nævnt – bygget af træ, og i årenes løb måtte der fornyes og forstærkes på trækonstruktionen til stadighed. Reparationsarbejderne blev udført på en sådan måde, at det meste af det gamle træværk bibeholdtes, mens nyt blev tilføjet, og efterhånden fik broen et udseende, der var alt andet end pynteligt. Svaghederne ved det gamle træværk var synlige, og hos publikum opstod der nogen frygt for, at broen ikke mere var tilstrækkelig solid. Det blev derfor i 1889/90 overvejet, om det ikke var rigtigst at bygge en helt ny bro af mere holdbart materiale. Fra LFJS' side var der naturligvis foretaget alt fornødent for at bevare broens sikkerhed, men man kunne ikke se helt bort fra publikums ængstelser. Tilmed måtte man tage i betragtning, at den sværere drift på Falster, som ville blive en følge af overgangen til statsdrift, tillige ville få indflydelse på driften på Lolland og altså over Guldborgsund. Derfor besluttede LFJS' bestyrelse sig til at søge tanken om en ny bro realiseret.

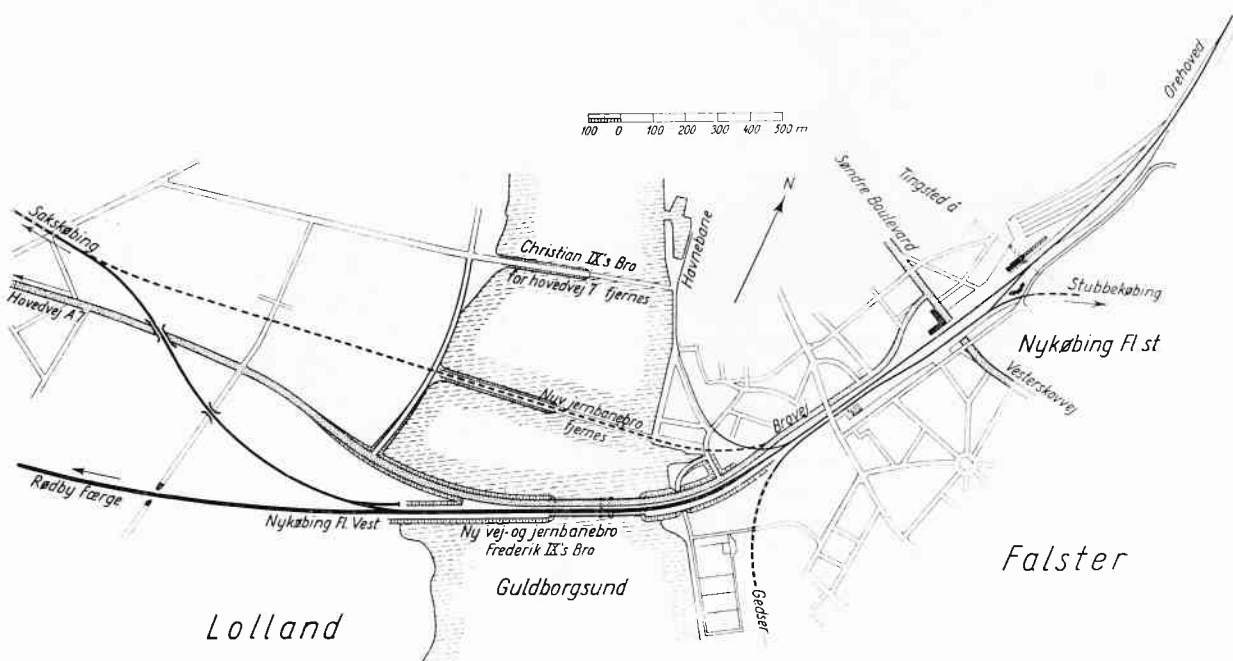
Først overvejede man at bygge en helt ny bro syd for den eksisterende, og et projekt blev udarbejdet. Imidlertid ville omkostningerne for den påtænkte bro blive mere end én mill. kroner, og derfor måtte det undersøges, om det ikke ville være muligt at bygge i den eksisterende brolinie, således at svingbroen og

begge landdæmninger kunne være til nytte for den ny bro. Endvidere måtte man undersøge, om det eventuelt kunne lade sig gøre at bygge den nye bro uden at forstyrre trafikken og uden at det ville blive nødvendigt at bygge en kostbar interimsbro.

Der fremkom to projekter, der begge kunne løse opgaven. Det ene gik ud på at bevare det gamle træunderlag, der under vandet havde holdt sig fuldstændig ubeskadiget og frisk. Derpå skulle så bygges en overdel af jern, hvilket kunne udføres for en ret ringe bekostning. Ganske naturligt blev der dog fremsat tvivl, om ikke træværket under vandet i tidens løb kunne udsættes for angreb af pæleorm, og i rigsdagssamlingen 1891–92, hvor sagen behandlede, forerak man da en plan, hvorefter en ny bro af beton og jern – med bibeholdelse af den eksisterende svingbro – kunne udføres for en sum af 465.000 kr.



LJ nr. 19 med udflygstog på Kong Frederik 9.'s bro, 2. november 1969. Foto: Tom Lauritsen



Nykøbing Fl. stations beliggenhed i forhold til den nye kombinerede vej- og jernbanebro over Guldborgsund. Den nye broes beliggenhed i forhold til de tidligere broer ses også. Tegning i Ingeniørens Ugeblad, nr. 10/1963

Tanken i projektet var at gøre den nye bro så meget bredere end den eksisterende, at man på siderne af den kunne vinde plads til fundering af de piller, der to og to indbydes forbundne skulle bære den nye overbygning. Samtidig kunne man så benytte den gamle bro som stillads, stykke for stykke og fag for fag kunne den nye overbygning så anbringes, og de tilstedeværende dele af den gamle bro fjernes. Herved kunne den opgave, der var stillet om, at brobygningen skulle kunne udføres på en sådan måde, at jernbanedriften uforstyrret kunne fortsættes, løses.

Arbejdet blev ved licitation overdraget til Smith & Myggind, København, for overbygningens vedkommende og for underbygningen til Philip Holzmann & Co., Frankfurt am Main. Dette firma kunne – på grund af sit store materiel og rige kendskab i den art vandbygningsarbejder – tilbyde at udføre arbejdet væsentligt billigere end andre.

Broen skulle efter kontrakten være færdig inden den 1. december 1894. Bygningen påbegyndtes i april 1893, og man fortsatte uden nogen uheld, og uden at banens drift forstyrredes, således at den nye bro allerede 17. oktober 1894 var overalt.

Da planerne om anlæg af en statsbane til Rødby kom frem i slutningen af trediverne, var spørgsmålet om, hvorvidt den nye bane over Lolland skulle forløbe direkte fra Orehoved til Rødby eller udgå fra Nykøbing Falster genstand for dybtgående overvejelse i statsbanernes ledelse. Disse overvejelser resulterede i linieføringen fra Nykøbing, hvilket der også blev givet udtryk for i det i november 1940 fremsatte lovforslag om Fugleflugtsliniens tilvejebringelse, hvori det bl. a. hedder, at ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til for statsbanernes regning »at anlægge en enkeltsporet jernbane fra Nykøbing Fl. til Rødby Havn med bro over Guldborgsund«.

Beslutningen i 1941 om at føre banen over Nykøbing ville medføre bygning af en ny jernbanebro over Guldborgsund. Imidlertid blev udførelsen af Fugleflugtslinien forsinket på grund af 2. verdenskrig. Ved krigens slutning i 1945 var det umuligt at sige, hvorledes forholdene ville udvikle sig i Vesteuropa, hvorfor man fra dansk side besluttede at indstille anlægsarbejdet.

Behovet for Fugleflugtslinien viste sig snart igen, og i 1955 afgav et udvalg, nedsat af DB og DSB, betænkning angående genoptagelsen af arbejderne på Fugleflugtslinien.

I midten af 1958 var man nået så langt, at den danske trafikminister og den tyske trafikminister kunne underskrive en overenskomst vedrørende udførelsen af Fugleflugtslinien. I denne overenskomst var der bl. a. anført, at anlæggene skulle være færdige i foråret 1963.

Arbejdet blev omgående genoptaget. Med hensyn til broen over Guldborgsund indgik man et sam-

arbejde med vejmyndighederne i Maribo amt og Nykøbing Fl. kommune, da de i forvejen havde drøftet at få den daværende ca. 100 år gamle vejbro over Guldborgsund, Chr. 9.s bro, erstattet med en ny og tidssvarende bro.

Der var i tidens løb lavet adskillige forslag til en placering af en ny jernbanebro over Guldborgsund. Et forslag om at anbringe den nye bro syd for den gamle jernbanebro blev foretrukket. Da der tilmed nu var finansiel mulighed for at bygge en kombineret vej- og jernbanebro, fandt man snart ud af, at det ville være muligt at etablere de fornødne vejanlæg på begge sider af Guldborgsund, således at vejbroen også kunne placeres her.

Den nævnte bro, hvis placering i forhold til de daværende broer ses på den viste tegning, blev fuldført i 1963, og ved vejbroens ibrugtagning fik den navnet: Kong Frederik 9.'s bro.

Over broen er anlagt et spor til Rødbybanen. Lollandsbanens tog (og tidligere Nystedbanens tog) føres over broen på samme spor og grener fra ved forgreningsstationen Nykøbing Fl. Vest.

Med bygningen af Kong Frederik den 9.'s bro blev jernbaneforbindelsen over Guldborgsund gjort tidssvarende, og turen med tog over broen er kun en brøkdel af rejsetiden til og fra det sydlige udland.

Jernbane-

Safari

Med afgang fra København H. hver lørdag kl. 9.20 kommer De nu med DSB – Lollandsbanen og Museumsbanen Maribo-Bandholm direkte til Knuthenborg Safari-Park. I bus eller bil kan De køre rundt mellem tigre, giraffer, zebraer og andet storvildt. Eller De kan til fods opleve parken med dens enestående dyreliv og botaniske seværdigheder. Børne-zoo. Ponyridning. Kiosker, cafeterier og restaurant i skovridergård. Store børnerabatter. Åben fra kl. 9 til solnedgang.



FLEMMING DEGN

Statsautoriseret ejendomsmægler

Lindstrømsvej 41 – Bandholm

(03) 88 81 44

LOLLAND-FALSTERS PAPIRFORSYNING

Maglemervej 16 – Maribo

(03) 88 07 11

BERNTHS HJØRNE

Herre- og drengebøj

Lilletorv – 4800 Nykøbing F

(03) 85 30 00

Rigtige sko til hele familien

SKOKØB

Lollandscentret – Maribo

(03) 88 17 27

Vil De ha' en billig vogn

– så er det **FREDES AUTO**

Nykøbingvej 87 – 4990 Saksøbing

(03) 89 48 53

HOTEL SAXKJØBING

Rimelige priser

Hyggelige selskabslokaler

Indtil 400 personer

(03) 89 40 39

Det ideelle sted for foreninger og udflugter

NY DAG

Den lokale for hele
LOLLAND-FALSTER

J.A. KNUDSEN
Østergade 6 GULD · SØLV
URE · OPTIK
4930 MARIBO ☎ (03) 88 01 52

Se gardiner og væg-til-væg-tæpper i
Lolland-Falsters største tæppehal
Vestre Landevej 11 – Maribo – (03) 88 21 40

LOLLANDS GARDIN- OG TÆPPECENTER

Rødby – (03) 90 16 10

C. Å. RINGTVED & SØN

Entreprenør – Bygmestre

Banevej 1 – Skelstrup

Tlf. Maribo (03) 88 14 15

HARLY PETERSEN

Autoriseret DOMI-forhandler

Østre Landevej 41 – Maribo

Tlf. 88 05 33

A/S PAPIRLAGERET

Papir en gros

Langgade 22 – Nykøbing F

(03) 85 23 22

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen

Stationsvej – Bandholm

(03) 88 80 55

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen

Bandholm – (03) 88 80 94

Murer-, tømrer- og snedkerarbejde udføres
Nybygninger såvel som reparationer
Døre, vinduer og garderoberkabe
Eget maskinsnedkeri

ENTREPRENØR E. STECHNIK

Hjulsporet 23 – 4930 Maribo

(03) 88 10 04

CALPAM LOLLAND DEPOT

ved Helgo Nygård Andersen

Bandholm
(03) 88 80 42

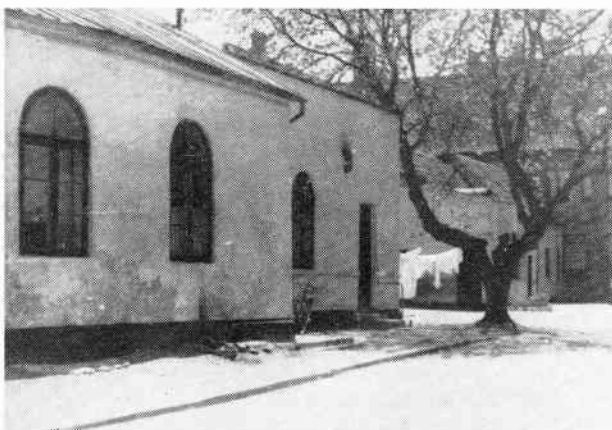
Den første station i Maribo

Af Birger Wilcke

I Maribo var der ved anlægget af Bandholmbanen i 1869 problemer med stationsanlægget, idet man oprindeligt havde regnet med en station nord for eksercerpladsen og udenfor bygrundene, beliggende et stykke øst for Maglemervej, men for at spare penge havde besluttet sig til at flytte den længere mod vest, således at den lå umiddelbart op ad Maglemervej, hvorved man sparede anlægget af en tilkørselsvej fra denne, men til gengæld gjorde en påtænkt forlængelse af banen til Saksøbing vanskeligere.

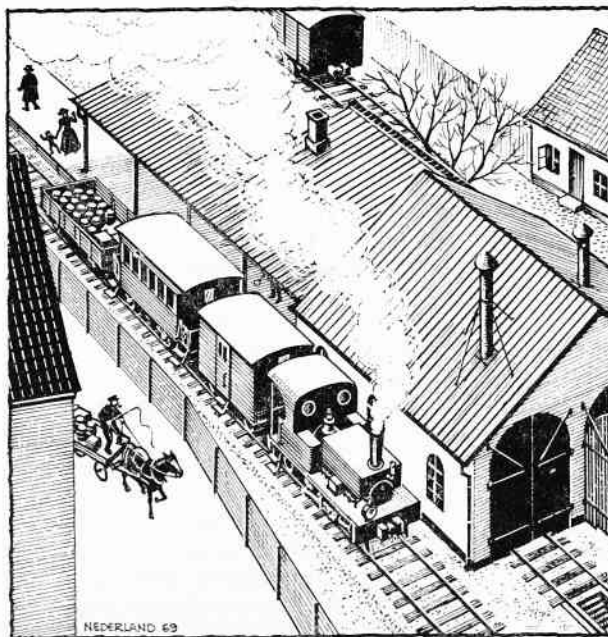
Dette stationsanlæg vakte ikke udelt begejstring i Maribo, hvor der blev fremlagt forslag i byrådet om anlæg af en tilkørselsvej fra torvet over købmand Lunddahls grund, hvilket dels ville aflaste den eneste tilkørselsvej til stationen, den smalle Nørregade, dels ville forkorte vejen til købmandsgårdene på torvet med 250 alen. Planen blev dog forkastet på grund af omkostningerne, da man veg tilbage for at pålægge de allerede dengang hårdt trængte skatteydere yderligere byrder. At baneselskabet var i tvivl om, hvorledes stationsforholdene i Maribo endeligt skulle ordnes, ses tydeligt af, at der oprindeligt slet ikke indrettedes nogen ekspedition ved stationen, der i virkeligheden var en almindelig holdeplads.

I Maribo og Bandholm etableredes vognmandskørsel i forbindelse med togene, således at godstaksten fra Maribo torv til stationen eller fra Bandholm havn til pakhusene hver var $\frac{1}{3}$ af banens godstakst. Trods denne kørsel ansås beliggenheden ca. 750 alen fra torvet dog for utilfredsstillende, og man undrede sig i Maribo en del over, at interessenterne ikke i samarbejde med de store kornhandlere Lunddahl, Qvade og Saunte, hvis gårde alle var beliggende ud til torvet, havde sørget for en bedre beliggenhed af banegården. Det må dog antages, at justitsråd Garde og mølle ejer Saunte allerede i 1869



Den gamle stationsbygning i Maribo, 1955.

Foto: Birger Wilcke



Maribo station 1869-74.

Tegning: Erling Nederland

havde været i kontakt om en mulighed for at føre banen ind til den Saunte tilhørende møllegård på hjørnet af torvet og Nørregade, idet det var Sauntes hensigt helt at flytte sin virksomhed ud på dampmøllen nord for byen, hvortil der var anlagt sidespor fra Bandholmbanens midlertidige station. Der kom imidlertid intet ud om planerne, førend Lollandsposten den 1. juni 1870 oplyste, at Garde (formentlig financieret af Tietgen) havde købt ejendommen for 28.000 rigsdaler. »Efter Forlydende skal Jernbanestationen flyttes hertil om et Aars Tid, hvilket vil være behageligt for de Fleste, der benytter Banen.« Det kom imidlertid ikke til at dreje sig om et års tid, inden den nye banegård var en realitet. Havde det drejet sig om en statsbane eller en kommunalbane, skulle det jo nok have taget en rum tid, men Tietgen og hans medarbejdere var vante til at have travlt. Allerede den 15. juni behandlede Maribo byråd et andragende fra Garde om indgåelse af en mindelig overenskomst med kommunen om afståelsen af de nødvendige dele af den kommunen tilhørende eksercerplads til at indføre sporet til torvet, hvilket byrådet intet havde at indvende imod under forudsætning af, at ministeriet indvilligede. Da ejheller dette havde noget at indvende, idet man blot bemyndigede kommissarius til at kontrollere, at alle fik den dem tilkommende erstatning i anledning af anlægget, påbegyndtes dette, uden at der meddeltes nogen ny koncession hertil, allerede i juli 1870.

På et enkelt punkt tog ministeriet dog forbehold. Interessenterne havde i deres andragende til ministeriet gjort gældende, at den nye station lå heldigt for en forlængelse af banen over Maribo torv til Rødb. Dette mente ministeriet ikke at kunne godkende

og præciserede derfor udtrykkeligt, at der ikke i godkendelsen lå nogen stillingtagen til planerne om en forlængelse af banen til Rødby.

Det har indtil nu været uklart, hvorledes banegårdsforholdene i Maribo ordnedes i 1870, idet banens egne arkivalier for længst er gået tabt. Af den kommitteredes kopibog vedrørende en i 1871 foretaget ekspropriationsforretning, hvori indeholdes en kortfattet beskrivelse af banegårdsforholdene, fremgår imidlertid, at der på den af Garde købte grund ikke alene var de bygninger, der lå ud mod torvet og imod Nørregade, men også en firlænget bygning, der var en del af mølleriet beliggende på gårdspladsen mellem Nørregade og Qvades daværende grund. Denne bygning, der allerede dengang var temmelig alderstegen, blev delvis nedbrudt i forbindelse med banegårdsanlægget, medens de tilbageværende bygninger ombyggedes til jernbanens brug. Garde overlod til jernbanen »den østlige Fløibygning, saavidt den nu er indrettet til Perron, Venteværelse, Contoir, Værksted og Locomotivremise m. m. tilligemed den Grund, hvorpaa Bygningerne i deres nuværende Udstrækning staaer« og endelig »den Del af den vestlige Fløibygning, som nu er indrettet til Varehuus med den dertil hørende Indkjørsel fra Nørregade og den i Forbindelse med samme staaende dækkede Holdeplads, alt tilligemed Grunden, hvorpaa samme staaer.«

Kommunen overlod for en beskeden betaling bane-selskabet den nødvendige del af eksercerpladsen i et omfang, der tillod anlæg af et enkelt eller et dobbelt spor.

Baneanlægget foregik med stor fart, og allerede den 10. november kunne den nye banegård tages i brug, selvom ombygningerne ikke tilendebragtes før end ind i december. Efter at den nye lokomotivremise i østfløjens nordlige del var taget i brug, lod man togstammen overnatte i Maribo, således at der i den første køreplan efter ombygningen gik tog fra Maribo kl. 8 og 13.30 og fra Bandholm kl. 10 og 16 med ekstratog om søndagen og i forbindelse med skibene.

Den 14. december var banegårdsbyggeriet tilendebragt, og Lollandsposten kunne med stolthed oplyse, »at os bekjendt er Maribo det eneste Sted i Danmark, hvor Banegaarden er i selve Byen, og der er al mulig Grund for Indbyggerne til at paaskjønne den Redebonhed, hvormed Entreprenørerne har imødekommet Publicums Ønske.«

Da det viste sig, at Lollandsbanen skulle have station på den gamle eksercerplads midt mellem Bandholmbanens interimistiske station og den nye station på torvet, måtte man til for alvor at foretage ændringer i Bandholmbanens forhold. Selvom mange røster hævdede sig for at bevare i hvert fald den gamle godsekspedition ved torvet for transporterne til og fra Bandholm, var det dog klart, at det ville blive for

dyrt med to stationer i Maribo. Da Bandholmbanen skar Lollandsbanens stationsterræn umiddelbart vest for den påtænkte nye stationsbygning, måtte banen påny lægges om, og efter megen om og men valgte man den ejendommelige udvej at lade banen bøje af mod vest ved dampmøllen syd for den interimistiske station, således at togene fra sporhovedet 200 m vest for den gamle linie bakkede ind på den ny station.

For ikke at vanskeliggøre transporterne fra købmandsgårdene anlagdes tillige et spor fra den østlige del af den ny station ned til den gamle stationsplads



Bandholmbanen ved Maribo Dampmølle, ca. 1900.

Arkiv BW

ved torvet. Bygningerne blev i 1874 tilbageskødet til justitsråd Garde, efter at banen ikke længere havde anvendelse for dem, medens resterne af den interimistiske station ved dampmøllen var forsvundet inden ombygningen, idet det den 25. maj 1874 indberettedes, at et bræddeskur i nærheden af hovedsporet, der tidligere havde været benyttet til vognskur for den provisoriske station udenfor Maribo, i dag var nedbrændt, »uden at der var sket nogen Skade.«

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!

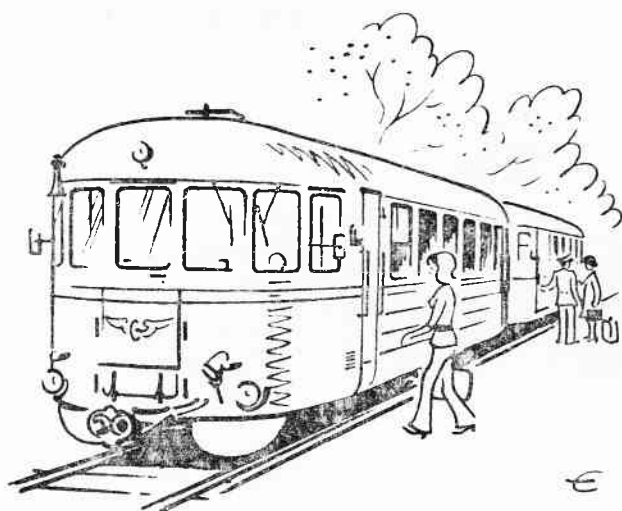
L. BJØRN & SØN
Kragenæs-Maribo bussen
Tlf. (03) 93 70 54

Nye Y-tog til Odsherreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane

Af Ole-Chr. M. Plum

I snart ti år har der kørt lynetter på danske privatbaner. »Lynette-alderen« startede i maj 1965, da Lollandsbanen fik de første tog leveret. De tyske Y-tog, som blev leveret af Waggonfabrik Uerdingen, fik navnet »lynetter« ved en konkurrence, som Lollandsbanen udskrev blandt sine rej-sende. Dette navn blev hurtigt populært, og det har hængt ved på alle de syv privatbaner, der i dag kører med disse tog.

Lynetter er leveret til de danske privatbaner i flere om-gange. I 1974 udvides »lynette-familien« med et medlem,



Snart udrangeres de fleste svenske skinnebusser på OHJ og HTJ. Tegning: Erling Nederland

nemlig Østbanen, der til efteråret får leveret fem motor-vogne og tre styrevogne.

Lynetterne er anskaffet efterhånden som de dansk byg-gede skinnebusser blev udslidte ved privatbanerne. Planer-ne om nyt materiel til erstatning for skinnebusserne ved flere privatbaner opstod kort efter, at OHJ havde anskaffet sine MaK-tog i 1961.

De fleste steder ønskede man den gang lettere tog end OHJ's MaK-tog, og man drog til Sverige for at finde en type, man kunne bruge. Til anvendelse på svagere trafi-kerede elektriske baner havde de svenske statsbaner an-skaffet et antal tre- eller firevogns tog, hvis lette stålvo-gnskasser blev malet i en karakteristisk paprika-farve, og der-fer kaldtes togene paprika-tog. Disse tog var bygget hos Hilding Carlsson i Umeå. Det var også Hilding Carlssons skinnebus, der var forbilledet for de danske skinnebusser, som Scandia byggede.

De danske »paprika-tog« skulle naturligvis udstyres med dieselmotor. Man bestemte sig for en hydraulisk kraft-overføring, og tilbud blev indhentet på et antal tog til Lol-landsbanen, Frederiksværkbanen og Gribskovbanen. Hil-ding Carlssons værksted gav tilbud, men det blev den tyske »Waggonfabrik Uerdingen« i Krefeld-Uerdingen, som

sikrede sig den første og de følgende ordrer til danske privatbaner af lynette-tog. Der er efterhånden anskaffet eller i ordre op imod hundrede køretøjer – motorvogne, mellemvogne og styrevogne.

Da spørgsmålet om anskaffelse af nyt materiel til Høng-Tølløse banen var dukket op, var det naturligt, at overveje tilsvarende planer på Odsherredsbanen. De to baners skin-nebusmateriel svarede næsten vogn for vogn til hinanden, og skinnebusstogene kørte nogenlunde lige mange kilo-meter på de to baner. Efter spørgsmålets drøftelse først i begge baners bestyrelser, dernæst i repræsentantskaberne i september 1972, blev man enige om at søge kommu-nerne om tilskud til anskaffelsen og om forlængelse af driftsgarantien.

Medens forhandlingerne med Odsherredsbanens kom-muner gik forholdsvis gnidningsløst, var sagen mere kom-pliceret på HTJ, hvor det var nødvendigt at søge et nyt fordelingsgrundlag kommunerne imellem.

Forhandlingerne med forskellige mulige leverandører blev indledt. Man ønskede fra Holbæk-banernes side for-skellige forbedringer ved det indvendige udstyr, og man fandt priserne fra Waggonfabrik Uerdingen for høje. Der var sket en mærkbar stigning i priserne i 1972, og man nødsagedes til at gå til kommunerne med anmodning om godkendelse af en højere pris end den 1972-pris, som dannede grundlaget for den første henvendelse til kom-munerne.

Sideløbende med forhandlingerne med kommunerne var gået forhandlingerne med Uerdingen-fabrikken om mate-riellets indretning og udstyr, idet man fra begyndelsen var indstillet på at skulle have leveret fem motorvogne og fire styrevogne til de to baner tilsammen.

Man enedes sluttelig med fabrikken om, at leverancen skulle omfatte fem tovogns-tog, hvert bestående af en motorvogn med bagagerum og en styrevogn, rummende tilsammen ca. 100 siddepladser. Togenes udstyr forudsat-tes i det store og hele at være som de til øvrige danske privatbaner leverede tog, dog skulle sæderne være mere



Sådan kommer det til at se ud, når lynettetog holder ved St. Merløse station på HTJ fra eftersommeren 1975.

Tegning: Erling Nederland

LÖLLAND:FALSTERS

FOLKETIDENDE

Gå til tandlægen 2 gange årligt!

K. L-C

NORDISK BÅDHANDEL

Reersnæs Savværk

4941 Bandholm

(03) 88 80 69

AUTO GUMMI SERVICE

Sven Christensen

Nystedvej 10 – 4990 Sakskøbing

(03) 89 47 79

Kontant rabat 20 % på alt auto gummi

NIEMANN MØBLER

Torvet 11 – Sakskøbing

(03) 89 45 32

SAKSKØBING MOTOR COMPAGNI

Aut. Ford-forhandler

Nystedvej 18 – Sakskøbing

(03) 89 43 31

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

M. SKOTTE A/S

Aut. GM-forhandler

Sakskøbing – (03) 89 42 85

Nakskov – (03) 92 08 88

RESTAURANT

BANGS HAVE

helt naturligt . . .

Idyllen ved Maribo Sø.

I Restaurant Bangs Haves naturvenlige selskabslokaler vil De finde den smukke ramme for Deres forretningsfrokost – privatfest – forretningsarrangement – her vil De hygge Dem, det er helt naturligt i Bangs Have!

BANGS HAVE

Tlf. (03) 88 19 11

Maribo



Haakonsens

JOHN JEPSEN

1^{ste} GAS- OG VANDMESTER

Østergade 23

4930 Maribo

FJERNVARME – CENTRALVARME

OLIEFYR – SMEDEARBEJDE

(03) 88 06 99

KOM TIL SKELSTRUP

Vi har **brædder** og **tømmer**. **Profilbrædder** i forskellige modeller. **Vægpaneplader** 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 52 – Maribo

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

DSB person-, post-, og rejsegodsvogne 1974

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 | 000-014, 016-019 | 19 | | | | |
| AB | 39-80 | 24 | 30 | 015 | 1 | | | 20 | |
| ABg | 38-61 | 18 | 40 | 244-246, 285-288, 321-330 | 17 | 241-243, 248-255, 289-312, 331-340 | 45 | 62 | |
| ABh | 38-61 | 18 | 40 | 279-282, 284 | 5 | 273-278 | 6 | 11 | |
| 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 | 20-80 | - | 60 | | | | | | |
| B | 20-84 | - | 80 | 000-006, 035, 037, 039, 041, 043, 045, 057, 059, 061, 063, 075, 077, 081, 083, 085, 087, 089, 091, 093, 095, 097, 099, 101, 103, 105, 107, 111, 113, 125, 127, 133, 135, 137, 139, 141, 143 | 43 | 007-009, 038, 042, 044, 046, 050, 052, 054, 056, 060, 064-066, 068-071, 073, 074, 076, 078, 080, 082, 084, 086, 090, 092, 094, 096, 098, 100, 102, 104, 108, 110, 114, 116-124, 126, 128, 132, 134 | 51 | | |
| B | 20-84 | - | 60 | 047, 049, 051, 053, 055, 079, 109, 129, 131, 145-154 | 19 | 036, 040, 048, 058, 062, 067, 072, 088, 106, 112, 115, 130, 136, 138, 140, 142 | 16 | 169 | |
| Beh/ | 27-61 | - | 42 | 185, 187, 189 | 3 | | | | |
| Byh | 28-61 | - | 58 | 186, 188, 190 | | | | | 3 |
| Bf | 27-65 | - | 60 | 321-330 | | | | | |
| Bfh | 27-61 | - | 56 | 341-350 | 10 | 331-340 | 10 | 20 | |
| Bg | 29-63 | - | 72 | 059, 063, 064, 066-077, 149-153, 164-168, 170-174, 185-188, 190-194, 196-199 | 10 | 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 | 012, 013, 017-021, 024, 031, 033 | 10 | 026, 028, 030, 032, 034 | 5 | | |
| Bk | 85-84 | - | 56 | 027 | 1 | | | | |
| Bk | 85-84 | - | 48 | 022, 023, 025, 029 | 4 | 010, 011, 014-016 | 5 | 25 | |
| Bn | 20-84 | - | 80 | 700-774 | 75 | | | 75 | |
| Bns | 29-84 | - | 72 | 500-529 | 30 | | | 30 | |
| Buh | 89-25 | - | 2) | 700, 702-704 | 4 | 701 | 1 | 5 | |

1) H. M. Dronningens salonvogn.

2) Udflugtsvogn(e).

| Stationering: | | | | Sjælland og Lolland-Falster | | Jylland og Fyn | | |
|---------------|--------------|------------------|--------|---|--------|--|--------|---------------|
| Bogstav-litra | Ciffer-litra | Pladsær pr. vogn | | VOGN NR. | Antal | VOGN NR. | Antal | Litraet i alt |
| | | 1. kl. | 2. kl. | | | | | |
| BD | 82-80 | - | 48 | 020-029 | 10 | | | |
| BD | 82-80 | - | 36 | | | | | |
| 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 |
| 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, 528, 529, 531, 532, 535, 536, 539-543, 545-559, 561-571, 573, 575, 577-580, 622-631 | 71 | 105 |
| Cle | 82-25 | - | 61 | 674-679 | 6 | 670-673, 680-692, 694, 696-699 | 22 | 28 |
| CII | 29-26 | - | 87 | 481-500, 632-638 | 27 | 476-480 | 5 | 32 |
| CIs | 29-27 | - | 87 | 701-706 | 6 | 707-718 | 12 | 18 |
| I alt | | | | | NB 539 | | NB 402 | 941 |

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, 007, 009-012, 014, 015 | 9 | 9 |
| Pbh | 90-28 | | | 101-104 | 4 | | | |
| Pbh | 90-68 | | | 106 | 1 | 107-110 | 4 | 9 |
| Ph | 90-68 | | | 201-213 | 13 | 214-221 | 8 | 21 |
| Pk §) | - | | | 5906, 5908, 5911, 5912 | 4 | 5913, 5914, 5915, 5916, 5917, 5918, 5920, 5921 | 8 | 12 |
| Pmh | 90-68 | | | 701-708 | 8 | 709-713 | 5 | 13 |
| I alt | | | | | 51 | | 90 | 141 |

NB. I antal personvogne er medregnet følgende vogne, der pr. 31. marts 1974 var hensatte for udrangering: ABh 38-21 257, CP 2851, 2872, 2886, 3209, 3232 (stationering: Jylland og Fyn) og CRS 3602 (stationering: Sjælland og Lolland-Falster).

*) 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 18-80, 000-007, AB, B 20-80, 300-339, B 20-84, 145-154 (samt - indtil videre - visse vogne af nummerserien 003 . . . 143 med 80 siddepladser), Buh 89-25 701, BD 82-80, 020-029, BD 82-84, 000-002, 004-014, 016-019 og Dh 92-68, 006, 021,

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

kan anvendes i ITC-styreledningstog (udstyret med automatisk dørlukning): Litra Ag, An, Bn og Bns.

kan anvendes i ITC-styreledningstog (p. t. ikke udstyret med automatisk dørlukning): Litra A 18-84, 009, 010, 014, AB 39-80 015, ABg 38-61, 285, 287-292, B 20-84, 110, 132 - og samtlige vogne med 60 siddepladser, Bgc, Bk, BD 82-80, 020, 028 og BDg,

kan anvendes i A+B-styreledningstog: Litra S,

kan anvendes i A+B/A+B+C-styreledningstog: Litra ABhI, BghI, Bhl, Bhs, CII og CIs,

har højttaleranlæg (højttalere og forstærker med talested): Litra A 18-84, 009, 010, 014, Ag (dog ikke Ag 17-61 051), An, AB 39-80 015, B - med 60 siddepladser, Bk, Bn og Bns,

har højttalere: Litra A, Ag (dog ikke Ag 17-61 051), AB, ABg (dog ikke ABg 38-61 286), B, Bl, 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 og CI 29-25, 560, 604, 607, 609, 611.

B'2'
Häglund
5524
1953
Dieselmekanisk
Scania Vabis D 815
8-cylindret
200 HK
15 km/t
17550 mm
10700 + 12000 mm
19 t
53

1973 fra SJ — Statens Järnväger — YB06 772.

Ikke nummereret
Akselrækkefølge
Byggested
Byggenummer
Byggeår
Transmission
Motor
Effekt
Maksimalhastighed
Længde over kobling
Akselafstand
Tjenestevægt
Antal siddepladser

HHJ (SJ Y6 772), Odder 1974



HHJ

VNJ



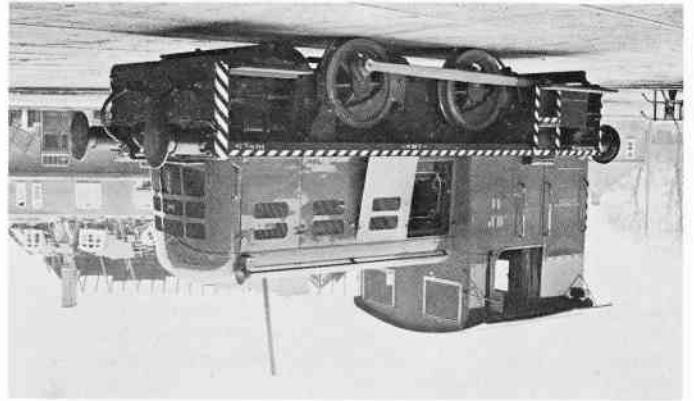
VNJ MB 51, Varde Vest 1974

MB 51-54 = 4 stk.

Akselrækkefølge B'2'
Byggested Häglund
Byggenummer 5520, 5532, 5521, 5528
Byggeår 1953, 1954, 1953, 1953
Transmission Dieselmekanisk
Motor Scania Vabis D 815, 8-cylindret
Effekt 200 HK
Maksimalhastighed 115 km/t
Længde over kobling 17550 mm
Akselafstand 10700 + 12000 mm
Tjenestevægt 19 t
Antal siddepladser 53

1973 fra SJ — Statens Järnväger — YB06 768, 780, 770 (opr. 769) og 776.

HP 41, Hjørring 1974



41

HP

S. 50: Mo 1814, 1818, 1861, 1882, 1887 og 1888 ud rangeret.
S. 51: Mo 1955, 1958, 1962 og 1985 ud rangeret.
S. 52: Mo 1814, 1818, 1861, 1882 slettes med tilhørende oplysninger.
S. 53: Mo 1887, 1888, 1985 slettes med tilhørende oplysninger.
S. 54: Traktor 23 ud rangeret.
S. 55: Traktor 35 og 45 ud rangeret. Alle oplysninger slettes.
S. 59: Traktor 56 ud rangeret.
S. 72: GDS-HFHJ: Ny Ym 11 tilføjes. Byggenummer: 78884. Byggeår 1973. Iøvrigt samme tekniske oplysninger som Ym 7-10.
S. 73: HFHJ M 2 ud rangeret. Alle oplysninger slettes.
S. 77: HFHJ Sm 2 ud rangeret. Alle oplysninger slettes.
S. 85: HHGB: NY Ym 54 tilføjes. Byggenummer: 78885. Byggeår: slettes.
S. 85: HHGB: NY Ym 54 tilføjes. Byggenummer: 78885. Byggeår: slettes.
S. 121: LNJ: NY Ym 20 tilføjes. Byggenummer: 78886. Byggeår: 1973. Iøvrigt samme tekniske oplysninger som Ym 17-19.

Supplement 1/1 1974 til

Danske lokomotiver og motorvogne 1/1 1973

Explanation/Erklæringen

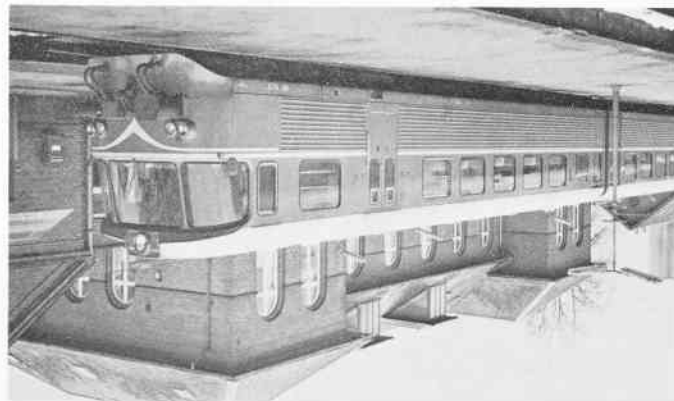
| | | |
|-------------|-----------|--------------|
| rettes | amend | berichtigen |
| slettes | delete | streichen |
| ud rangeret | withdrawn | ausgemustert |
| tilføjes | add | zufügen |

Rettelser/Amendments/Berichtigungen

- S. 9: Akselrækkefølge for DSB C 708 rettes til: 2'B-T3.
S. 25: Litra MB-lyntogenes motorer rettes til at have 6 cylindre.
S. 40: Litra Mz 1427 har maksimalhastighed 165 km/t og tjenestevægt 121,2 t.
S. 41: Fabrikationsnumre for Mx 1005 er 2446 oh for Mx 1006 2445. My 1108 er bygget 1956.
S. 45: Tredie linie fra neden rettes til: Fs 7001-7007, 7101-7274.
S. 50: Byggeår for litra Mo rettes til: 1951-1958.
S. 51: Nederst tilføjes: Mo 1997 indrettet som målevogn for elektrotjenesten.
S. 64: Fabrikationsnumre for traktorer 109-116 rettes til: 203742-203749.
S. 79: HFHJ T 3 har følgende motor: Leyland, 6-cylindret. Effekt rettes til: 150 HK/1800 omdr.
S. 82: Sidste linie rettes til: 1959-1969 HHJ — Hads-Ning Herreders Jernbane — M 4.
S. 87: Længde over puffer for HHJ M 2 rettes til: 20 000 mm.
S. 95: Motor rettes for HP 11 til: Frichs type 623C, 6-cylindret. Maksimalhastighed rettes til: 70 km/t.
S. 98: Motor rettes for HP 15 til: Frichs type 6260CL, 6-cylindret. Maksimalhastighed rettes til: 75 km/t.
S. 104: Motor rettes for HTJ 41 til: Frichs type 6260CL, 6-cylindret.
S. 111: Motor rettes for LJ 8-10 til: Frichs type 6260CL, 6-cylindret.
S. 115: Længde over puffer rettes til: 9200 mm. Akselafstand rettes til: 1350 + 2600 mm = 3950 mm.
S. 120: Nederst tilføjes for LNJ Sm 13: Til rådighed for lbanefdelingen.
S. 124: Motor rettes for OHJ 20 til: Frichs type 6215CL, 6-cylindret.

Ym 33, 34
 Akselrækkefølge (1A)'(A1)
 Byggested Uerdlingen
 Byggenummer 78882-78883
 Byggeår 1973
 Transmission Dieselmotor
 Motor Voith Diwabus-gear
 2 x Büssing U 11, 6-cylindret
 2 x 180 HK = 360 HK/2000 omdr.
 Effekt 80 km/t
 Længde over puffer 17850 mm
 Tjenesvægt 28,8 t
 Akselafstand 11500 + T2000 mm
 Antal siddepladser 40
 Rejsegodstrum

HHJ Ym 33, Odder 1974



HHJ

Ym

| | | | | | | | |
|------|--------|------|------|------|--------|------|------|
| 7775 | Frichs | 1274 | 1972 | 7783 | Frichs | 1330 | 1973 |
| 7776 | Frichs | 1275 | 1972 | 7784 | Frichs | 1331 | 1973 |
| 7777 | Frichs | 1276 | 1972 | 7785 | Frichs | 1332 | 1973 |
| 7778 | Frichs | 1277 | 1972 | 7786 | Frichs | 1333 | 1973 |
| 7779 | Frichs | 1278 | 1972 | 7787 | Frichs | 1334 | 1973 |
| 7780 | Frichs | 1279 | 1972 | 7788 | Frichs | 1335 | 1973 |
| 7781 | Frichs | 1280 | 1972 | 7789 | Frichs | 1336 | 1973 |
| 7782 | Frichs | 1281 | 1972 | | | | |

S. 49: Følgende nye Mm-motorvogne tilføjes efter Mm 7774:

S. 46: Numrene 743, 751, 754, 755, 757, 760, 762, 781 slettes med Fs 7283-7289.

Fast sammenkoblet med styrevogn med 2. kl. passagerafdeling, litra

| | | | | | | | | | |
|----|------|-------|------|------|----|------|-------|------|------|
| Mz | 1428 | Nohab | 2859 | 1972 | Mz | 1435 | Nohab | 2866 | 1973 |
| Mz | 1429 | Nohab | 2860 | 1973 | Mz | 1436 | Nohab | 2867 | 1973 |
| Mz | 1430 | Nohab | 2861 | 1973 | Mz | 1437 | Nohab | 2868 | 1973 |
| Mz | 1431 | Nohab | 2862 | 1973 | Mz | 1438 | Nohab | 2869 | 1973 |
| Mz | 1432 | Nohab | 2863 | 1973 | Mz | 1439 | Nohab | 2870 | 1973 |
| Mz | 1433 | Nohab | 2864 | 1973 | Mz | 1440 | Nohab | 2871 | 1973 |
| Mz | 1434 | Nohab | 2865 | 1973 | Mz | 1441 | Nohab | 2872 | 1973 |

S. 45: tilføjes med følgende oplysninger:

Mm 7783-7789 = 7 stk.
 Byggeår rettes til 1966-73.
 S. 45: Nye Mm 7775-7782 tilføjes. Tilhørende Fs 7275-7282 tilføjes i 3. sidste linie.

S. 44: Mm 781 ud rangeret.
 S. 43: Mm 743, 751, 754, 755, 757, 760 og 762 ud rangeret. Alle oplysninger på siden slettes.

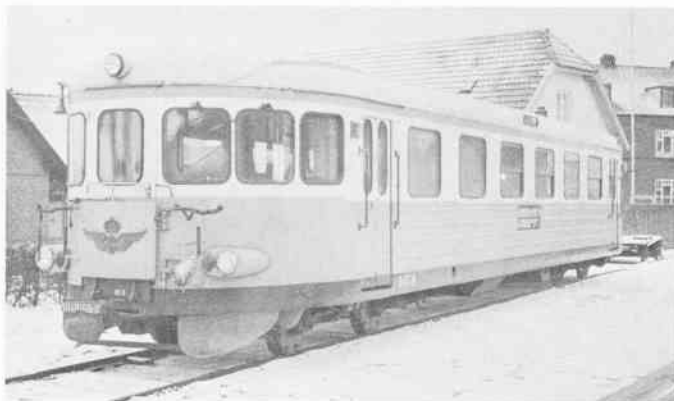
| | | | | | | | | | |
|----|------|-------|------|------|----|------|-------|------|------|
| Mz | 1428 | Nohab | 2859 | 1972 | Mz | 1435 | Nohab | 2866 | 1973 |
| Mz | 1429 | Nohab | 2860 | 1973 | Mz | 1436 | Nohab | 2867 | 1973 |
| Mz | 1430 | Nohab | 2861 | 1973 | Mz | 1437 | Nohab | 2868 | 1973 |
| Mz | 1431 | Nohab | 2862 | 1973 | Mz | 1438 | Nohab | 2869 | 1973 |
| Mz | 1432 | Nohab | 2863 | 1973 | Mz | 1439 | Nohab | 2870 | 1973 |
| Mz | 1433 | Nohab | 2864 | 1973 | Mz | 1440 | Nohab | 2871 | 1973 |
| Mz | 1434 | Nohab | 2865 | 1973 | Mz | 1441 | Nohab | 2872 | 1973 |

- S. 125: Motor rettes for OHJ 21 til: Frichs type 626C, 6-cylindret.
 S. 130: Motor rettes for OHJ 40 til: Frichs type 6260CL, 6-cylindret.
 S. 137: Motor rettes for SB M 4 til: Frichs type 6285CL, 6-cylindret.
 S. 140: Byggeår for SB T 1 rettes til: 1930.
 S. 151: Motor rettes for VNJ 11 til: Frichs type 621C, 6-cylindret.
 S. 152: Motor rettes for VNJ D 12 til: Frichs type 626C, 6-cylindret.
 S. 151: Maksimalhastighed rettes til: 60 km/t.
 S. 152: Maksimalhastighed rettes til: 70 km/t.
 S. 151: Nederst tilføjes: Til rådighed for baneafdelingen.

Tilføjelser/Additions/Ergänzungen

- S. 11: E 969 ud rangeret. Nummeret med tilhørende anmærkninger slettes.
 S. 12: E 987 og 997 ud rangeret. Numrene med tilhørende anmærkninger slettes.
 S. 13: Oplysningerne om E 987 og 997 slettes.
 S. 14: F 477, 655, 659, 664 ud rangerede. Numrene med tilhørende anmærkning slettes.
 S. 15: Oplysningerne om F 477, 655, 659, 664 slettes.
 F 658 udlejet til Jydsk Jernbane Klub.
 F 663 udlejet til DJK, Dansk Jernbane-Klub.
 F 665 udlejet til VBV, Veteranbanen Bryrup-Vrads.
 S. 20: Q 346 ud rangeret. Nummeret med tilhørende anmærkninger slettes.
 S. 25: Litra MB er udgået af driften. Alle oplysninger slettes.
 S. 26: Litra MS udgået af driften. Alle oplysninger slettes. MS 401-AA 431-MS 402 overgået til Jernbanemuseet.
 S. 27: Oplysningerne om litra MB og MS slettes.
 S. 32: Litra M1 ud rangeret. Alle oplysninger slettes.
 S. 34: My 1104 omlitreret til litra My på grund af motorombygning. Nummeret slettes.
 S. 37: My 1104 tilføjes i nummerrækkefølge.
 S. 40: Efter 1427 tilføjes følgende nye Mz-lokomotiver: -1441. Byggeår ændres til 1972-73.
 S. 41: I nummerrækkefølge tilføjes: My 1104 Nohab 2245 1954. De samme oplysninger slettes under Mv 1104.
 S. 42: Efter Mz 1427 tilføjes følgende nye Mz-lokomotiver:

VLTJ



VLTJ (SJ Y6 815), Lemvig 1974

Ikke nummereret, 6 stk.

Akselrækkefølge B'2'
 Byggested (756, 761, 773, 777) Hägglund
 Byggenummer 5508, 5513, 5525, 5529
 Byggested (815, 828) AB Svenska Järnvägsverkstärna, Linköping
 Byggenummer Intet
 Byggeår 1953
 Transmission Dieselmekanisk
 Motor Scania Vabis D 815, 8-cylindret
 Effekt 200 HK
 Maksimalhastighed 115 km/t
 Længde over kobling 17550 mm
 Akselafstand 10700 + T2000 mm
 Tjenesvægt 19 t
 Antal siddepladser 53

1973 fra SJ - Statens Järnväger - YB06 756, 761, 773, 777, 815 og 828. YB06 815 forventes ombygget til styrevogn uden motor.

komfortable, og det skulle være muligt at lade rejsende gå ind gennem bagagerummet af hensyn til billetkontrollen i énmandsbetjente tog.

Sidst i november 1973 sluttede de to baners bestyrelser aftale om levering af de nye tog med Waggonfabrik Uerdingen under medvirken af direktør Helmø i Privatbanetilsynet, som havde været med fra starten ved alle forhandlinger om lynettetog til danske privatbaner, og som var den, der både teknisk og prismæssigt sad inde med alle oplysninger om de nye tog. Aftalen blev truffet under forbehold af, at bevilling kunne opnås fra statens side, idet de sidste tilsagn fra kommunerne – med de nye forhøjede 1973-priser var opnået i september 1973. Valget og regeringsdannelsen i december 1973 gjorde, at tilsagn om statsbevilling stadig blev udskudt, men i februar 1974

mente man at være kommet så langt, at kontrakt kunne underskrives – dog stadig med forbehold af godkendelse fra Ministeriet for Offentlige Arbejder.

Først den 26. marts 1974 forelå ministeriets tilsagn om bevilling, og samtidig godkendtes kontrakten. 1. rate af betalingen præsteredes allerede den 29. marts, så man kunne nå at bruge bevillingen til privatbanemodernisering op for finansåret 1973/74.

De ventes leveret i sidste halvdel af året 1975. Kontraktsummen er 1.010.000 DM pr. tog, ialt 5.050.000 DM. Med reserver hensat til prisregulering, told og merværdiafgift, fragt, køb af reservedele m.v. er bevillingen på 15,8 millioner kroner.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I januar kvartal er sket nedenstående til- og afgang m. v. af rullende materiel:

Fra »A/S Frichs« og Scandia-Randers A/S« er leveret 4 stk. elektriske 2-vognstog, litra Mm/Fs 7790/7290 – 7793/7293.

I forbindelse med motorombygning (1700 hk i stedet for 1950 hk) har diesel-elektrisk motorlokomotiv My 1144 skiftet litra til »Mv«.

Følgende 6 stk. damplokomotiver er udrangeret: D 825 (solgt til ØSJK), 826 (solgt til DJK) – E 980 – F 500 (solgt til ØSJK), 694 (solgt til KLK) – Q 345 (solgt til KLK).

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 11 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20–84 764 – 20–84 774 (stationering: Sjælland og Lolland-Falster) samt 65 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hb's 211 5 209 – 211 5 273. Fra »Centralværksted Århus« er leveret 5 stk. personvogne (2. klasse m/ kioskafdeling), litra Bk 85–84, 010, 011, 014, 025, 029 (ombygget fra B 20–84, 010, 011, 014, 025, 029). Fra »Fr. Kaminski«, Hameln, er leveret 3 stk. beholdervogne (privatejet: »Superfos A/S«): 072 8 046 – 072 8 048. Fra »Linke-Hofmann-Busch GmbH«, Salzgitter-Watenstedt, er leveret 10 stk. bogie-beholdervogne (privatejet: »Superfos A/S«): 077 8 074 – 077 8 083. Fra Sverige er indkøbt (brugte) 6 stk. beholdervogne (privatejet: »Kommunekemi A/S«, Nyborg): 070 1 029 og 070 1 030 – (privatejet: »Tjærekompagniet A/S«, Nyborg): 070 1 060 og 070 1 061 – (privatejet: »Dansk Sojakagefabrik A/S«): 070 1 579 og 070 1 580.

2 stk. postvogne Pa 90–28 003 og 90–28 006 er overflyttet fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«.

Følgende 5 stk. personvogne er udrangeret: ABg 38–61 247 (efter brand) – BRh 85–24, 283, 285, 288, 290.

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 1/74 – side 7) kan å jourføres efter ovenstående, i oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1974«, der medfølger som bilag, er ovenstående ændringer indarbejdet. (I ovennævnte »stationeringsliste« rettes under »MM«: »819« til »814–819«).

Pr. 31. marts 1974 – ved regnskabsårets afslutning – rådede DSB over følgende (antal) trækraftenheder (og påhængsmateriel):

| | |
|----------------------------|-----|
| Damplokomotiver: | |
| Toglokomotiver | 14 |
| Rangerlokomotiver | 8 |
| Motormateriel: | |
| Toglokomotiver | 145 |
| Rangerlokomotiver | 140 |
| Traktorer | 94 |
| Lyntogsmotorvogne | 11 |
| Lyntogsbivogne | 32 |
| Motorvogne | 109 |
| Elektrisk materiel: | |
| Motorvogne | 254 |
| Bivogne | 256 |

I afsnit »damplokomotiver« omfatter »toglokomotiver«: C: 1 stk., E: 5 stk., H: 1 stk., K: 1 stk., N: 1 stk., P: 1 stk., R: 2 stk., S: 2 stk. – »rangerlokomotiver«: F: 6 stk., Q: 2 stk.

I afsnit »motormateriel« omfatter »toglokomotiver«: Mv: 5 stk., Mx: 45 stk., My: 54 stk., Mz: 41 stk. – »rangerlokomotiver«: Mh: 123 stk., Mt: 17 stk. – »traktorer«: M.A.N.-Ardelt og Frichs-Ardelt: 46 stk., Frichs (Köf-type): 40 stk. samt 6 stk. dieseldrevne og 2 stk. benzindrevne »småtraktorer« – »lyntogsmotorvogne«: MA: 11 stk. – »lyntogsbivogne«: AM: 10 stk., BM: 6 stk., BMk: 3 stk., BR: 3 stk., BS: 10 stk. – »motorvogne«: Mo: 109 stk.

I afsnit »elektrisk materiel« omfatter »motorvogne«: Mm (MM): 200 stk. (ny type), 54 stk. (gl. type) – »bivogne«: Fs (FS): 200 stk. (ny type), 56 stk. (gl. type).

Pr. 31. marts bestod vognparken af:

941 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 tilgået driften 11 vogne – og der er udrangeret 5 vogne.

141 stk. post- og rejsegodsvogne. I januar kvartal er ikke sket nogle ændringer.

6096 stk. lukkede godsvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 68 vogne (65 Hb's og 3 »regime 30«).

3298 stk. åbne godsvogne. I januar kvartal er sket en afgang på 20 vogne (7 Sk og 13 Skm).

På midtersiderne, der er indhæftet i tidsskriftet, finder De et

**»Supplement 1/1 1974 til
Danske lokomotiver og motorvogne 1/1 1973«**

der kan udtages og foldes til A 6-format, således at den fortræffelige »lille røde for jernbaneentusiaster« (ikke mindst hvis De også foretager de fornødne rettelser) er å jourført pr. 1. januar 1974.

Har De den ikke? – jamen, læs så i »Jernbanen«, nr. 7-8/73, side 23 – og bestil den endnu i dag fra DJK's salgsafdeling ved at indsætte kr. 23,- på postgirokonto 17 91 76, Dansk Jernbane-klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4, 2200 København N.



DSB får problemer med klæbebogstaverne og -tallene på de »designlakerede« vogne. På denne Bn-vogn er alle de tekniske signaturer »gået sig en tur« i vask.

Foto: Asger Bergh

551 stk. tjenestevogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 1 vogn: Nr. 667 »Sprøjtevogn« (tidl. privatejet beholdervogn 070 0 307) (Bafd) – og en afgang på 1 vogn: Nr. 297 (Bafd). (Fortegnelsen over »DSB tjenestevogne« (pr. 31/3 1973) (»Jernbanen«, nr. 3/73) kan å jourføres efter ovenstående).

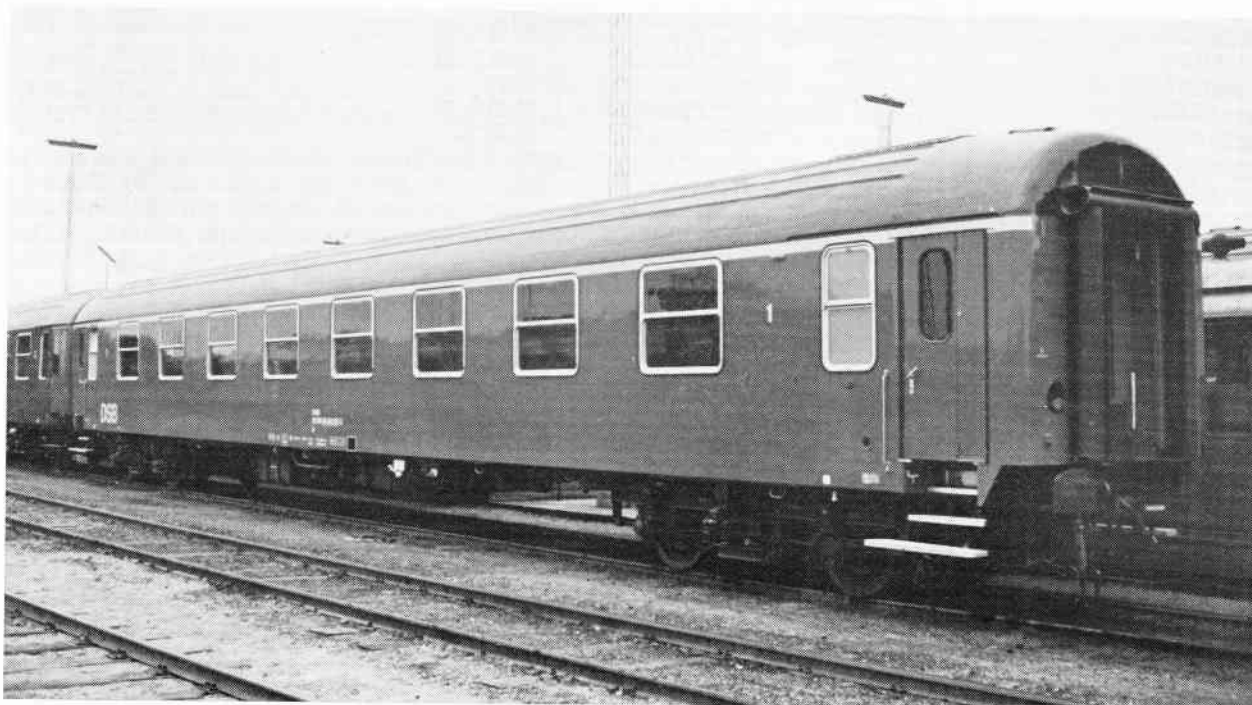
641 stk. privatejede godsvogne (samt 6 stk. godsvogne lejet hos DSB). I januar kvartal er sket en tilgang på 19 vogne: 070 1 029, 070 1 030 (»Kommunekemi A/S«), 070 1 060, 070 1 061 (»Tjærekompaniet A/S«), 070 1 579, 070 1 580 (»Dansk Sojakagefabrik A/S«), 072 8 046 – 072 8 048, 077 8 074 – 077 8 083 (»Superfos A/S«) – og en afgang på 4 vogne: 070 0 302, 307, 308, 311 (»Dansk Esso A/S«) = 3 stk. overtaget af DSB for interne olietransporter (»regime 30-vogne«), 1 stk. indrettet som sprøjtevogn (tjenestevogn

nr. 667). (6 stk. beholdervogne: 070 1 216, 221, 222, 224, 245, 249 tilhørende »Gulf Oil A/S« er overtaget af »Kommunekemi A/S«: 070 1 054 – 070 1 059). (Fortegnelsen over »Private vogne – optaget i DSB vognparken« (pr. 31/3 1973) (»Jernbanen«, nr. 3/73) kan å jourføres efter ovenstående).

*

Pr. 1. april 1974 var følgende rullende materiel i ordre:

- 5 stk. diesel-elektriske motorlokomotiver, litra Mz 1442-1446,
- 13 stk. elektriske motorvogne og styrevogne (2. klasse), litra Mm/Fs 7794/7294 – 7806/7306,
- 40 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum) (2. klasse), litra Mu 8501-8540,



»Scandia-Randers A/S« afleverede den første af ti bestilte A-vogne (18-84 015) den 28. april – og de øvrige i hastig rækkefølge, således at samtlige vogne var klar til indsættelse i Ic-tog den 26. maj. Foto: Ole Kien. Vognen er her fotograferet fra »den smukke side« – på modsatte vognside (og tag) er anbragt indsugningsriste for »Brown Boveri« varme- og ventilationsanlægget.

- 40 stk. elektriske mellemvogne (2. klasse), litra Fu 8001-8040,
- 10 stk. personvogne (1. klasse), litra A 18-84 015 - 18-84 024,
- 30 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 775 - 20-84 804,
- 356 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 274 - 211 5 629.

*

Efter næsten fire måneders pause i leverancen overleveredes Mz 1442 til DSB i Helsingør den 1. april - og uden elvarmeaggregat, grundet strejke hos leverandøren (A.E.G.) Det første lokomotiv med elektrisk varmeudrustning blev Mz 1443, der sammen med Mz 1444 (uden elvarme) ankom den 6. maj. DSB nåede ikke at få samtlige Mz-lokomotiver i »hus« inden køreplansskiftet, idet Mz 1445 leveredes den 20. maj, medens Mz 1446 ankommer i juli. Maskinafdelingen foretog - i samarbejde med Elektrotjenesten - i dagene 13.-17. maj en række prøvekørsler mellem Lundby og Vordingborg, dels for at afprøve de elektriske varmeanlæg i en række udvalgte DSB-personvogne, dels for at afprøve varmeaggregatets påvirkning af de automatiske linieblok anlæg og sikringsanlæg på stationerne. Det vil være nødvendigt at udvikle et system, som gør de sikringstekniske installationer ufølsomme for påvirkningerne fra varmestrømmene. Beskyttelsesforanstaltningerne skal på strækningen Helsingør-København H.-Rødby Færge være klar før overgang til sommerkøreplan 1976 - og på øvrige strækninger - i første række: Frederikshavn-Padborg og Ringsted-Korsør samt Nyborg-Fredericia - formentlig inden 1982.

I marts måned er hos »A/S Frichs« og »Scandia-Randers A/S« bestilt 40 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra Mu 8501-8540 og 40 stk. elektriske mellemvogne (uden banemotorer), litra Fu 8001-8040. Vognene er beregnet til anvendelse i 4-vognstog, der oprangeres Fs-Mu-Fu-Mm, idet Fs-Mu og Fu-Mm er kortkoblede, medens der mellem Mu og Fu er normale puffere og trækkroge. Bortset fra det større antal siddepladser (otte pr. vogn) på grund af bortfald af førerrum, bliver det indvendige udstyr omtrent som i 12. levering (den igangværende leverance). Ordren er fordelt således, at »A/S Frichs« leverer vognkassen til motorvognene og samtlige bogier (på licens fra »Wegmann & Co.«, Kassel); »Scandia-Randers A/S« leverer vognkassen til mellemvognene og det indvendige udstyr til samtlige vogne. »GEC Traction Limited«, Manchester, leverer det elektriske udstyr (banemotorer og styreudrustning). Det nye S-togsmateriel vil blive leveret i tidsrummet maj 1975 - september 1976. DSB har i øvrigt en option på levering af yderligere femogtyve vogne af hvert litra.

Hos »Scandia-Randers A/S« er i februar bestilt yderligere 150 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 480 - 211 5 629. Leveringen af denne fjerde »genbestilling« sker i løbet af 1975 - i forlængelse af leverancen af tidligere bestilte vogne.

I januar kvartal er der i »Centralværksted Århus« moderniseret atten B- og fem Bk-vogne (»up-to-date« moderniseringsprogrammet). Derudover er fem B-vogne, der kun var moderniseret i »det ydre«, af »Værkstedet i Nyborg« bragt op til endelig standard (3-pladssofaer, nye gardiner, nye farver, ny indvendig beskiitning m. v.); det samme gør sig gældende for én Bk-vogn (85-84 016) (i dette tilfælde er arbejdet udført af »Filiilværkstedet i Mølleengen«). Ved udgangen af marts måned befandt der sig i værkstedet (og i »Værkstedet i Nyborg«) 33 stk. B-vogne. I januar kvartal er der i »Centralværksted København« moderniseret tre A-vogne - ved udgangen af marts måned befandt



Sådan ser »Scandia-Randers A/S«s nye fabriksplade ud - pladetypen holdt »premiere« i forbindelse med A-vognsleverancen.
Foto: Gunnar W. Christensen

der sig i værkstedet - syv A-vogne og tre Bf-vogne (»up-to-date« moderniseringsprogrammet). »Scandia-Randers A/S«, der påtog sig at modernisere ti AB-vogne af (nummerserien: 39-80 010 - 39-80 019) sideløbende med leveringen af 10 stk. A-vogne, nåede at aflevere én vogn i januar kvartal (de ti vogne indgik til vognfabrikken i månederne januar-marts og afleveredes alle igen inden køreplansskiftet).

Det faktiske antal vogne, der kunne disponeres af driften ved »K 74«s start blev (jvf. »Jernbanen«, nr. 2/74 - side 12): A: 17 stk. (heraf ti nye), Ag: 9 stk., AB: 10 stk., B: 56 stk., Bf: 3 stk. og Bk: 16 stk. (hvortil kom 6 stk. med kun korrekt »designmæssigt ydre«).

»Up-to-date« moderniseringsprogrammets videre forløb bliver - færdiggørelse af første B-vognserie (der omfatter firs vogne) i »Centralværksted Århus« hhv. færdiggørelse af A-vognserien i »Centralværksted København«. I Århus fortsættes derefter med 40 stk. B-, 10 stk. AB- og 10 stk. BD-vogne (samtlige RIC-mærkede og med el-varme); i København moderniseres de resterende 8 stk. Bf-vogne (samt udføres visse »justeringsarbejder« (bl. a. højtalerforstærker, »designlakering« m. v.) på tidligere afleverede Bf-vogne). Det samlede program afsluttes (i »Centralværksted Århus«) med modernisering af de resterende 49 stk. B- (hvoraf tyve vogne skal udstyres med el-varme - se nedenfor) og 20 stk. BD-vogne.

Den trufne afgørelse om indførelse af elektrisk togopvarmning af de internationale tog på strækningen Rødby-Helsingør fra overgang til sommerkøreplan den 1. juni 1976 har til følge, at et yderligere antal personvogne fra dette tidspunkt må have supplerende udstyr for elektrisk varme. Ikke alene den internationale togdel i de omhandlede tog - det drejer sig om ca. tolv togpar via Rødby og ca. ti togpar via Helsingør pr. dag - men også vogne, der alene løber på dansk strækning, må have varmeanlæg baseret på elektrisk strømforsyning fra Mz-lokomotivernes (3. serie) varmeaggregat. Det antages, at den eksisterende beholdning af RIC-mærkede vogne med el-varme af litra A, AB og BD er tilstrækkelig, men for litra B's vedkommende vil det blive nødvendigt at forøge antallet af vogne med el-varme (40 stk.) med yderligere 20 stk. Disse vogne vil, foruden dampvarme, alene blive forsynet med el-varmeanlæg beregnet til kørsel i Danmark (50 Hz 1500 V) og RIC-mærkes derfor ikke. Til gengæld gives de nye numre i 400- og 500-serien, således at f. eks. B 20-84 039 omnummereres til 20-87 439 hhv. 20-84 121 til 20-87 521.

*

Hareskovbanens ombygning til dobbeltsporet S-bane med indføring i S-banenettet ved Svanemøllen fortsætter i fuldt omfang. Ved udgangen af finansåret 1973/74 var der investeret ca. 90 mill. kr. i faste anlæg, og der står endnu tilbage at investere ca. 75 mill. kr. Anlægsarbejderne for indføringen ved Svanemøllen nåede i marts den fase, hvor det var nødvendigt at fjerne den hidtidige Svanemøllen station; den 10. marts blev et nyt perronanlæg beliggende syd for Østerbrogade taget i brug. (Det var forudsat, at billetsalg m.v. fortsat i en periode skulle ske fra den gamle ekspeditionsbygning, men efter kraftig kritik fra DSB-kunder etableredes et midlertidigt billetsalg i en skurvogn den 4. april). Den 17. marts forlagdes højre nærtrafikspor i køreretningen Hellerup-Østerport mellem km 6,3 og km 6,0 (i en kurve – se i øvrigt bilaget til »Jernbanen«, nr. 7-8/73, plan 4 og 5). Den 27. marts blev den sydlige del af de to nye perroner på Hareskov station taget i brug (perronerne blev taget i brug i deres fulde længde den 15. maj), og på Farum station blev det nye spor 2 (indtil videre det eneste togvejsspor) og ny perron taget i brug den 23. april. Den ny station (trinbræt m/ billetsalg m.v.) i Værløse i km 16,3 blev taget i brug den 26. maj, samtidig med at den gamle station (togfølgestation) nedlagdes. I tiden 13. maj-5. juli foretages rejsning af køreledningsmaster og ophængning af kørestrømsledninger mellem Buddinge og Hareskov (hvorfor det i dette tidsrum er nødvendigt at spærre for al toggang mellem de nævnte stationer i dagtimerne på mandage-fredage mellem kl. 8.55 og kl. 15.15 og erstatte togene med rutebiler). I østenden af Lersøen station er der foretaget en række sporflytninger – den 3. februar og den 5., 19. og 26. maj (bl. a. er udkørselssporet fra og indgangssporskiftet til Lersøen rangerbanegård flyttet ca. 200 m mod øst (mod Hellerup)). Brofagene for Hareskovbanens overføring for Ydre Bybane anbragtes på pillerne i dagene 29.-30. juni, bl. a. ved hjælp af Nordens største mobilkran.

På Helsingør station er der etableret to nye spor mellem Færgevej og stationens østlige rangerterræn og visse sporforbindelser er ændret (bl. a. er transversalen i stationens sydende »vendt«), således at kørsel kan ske direkte mellem de nye spor (spor 30 og »søsporet«) og ankomst-/afgangssporene. De to ny spor skal fortrinsvis benyttes til oprangering af afgående godstog; sporene er ikke sikret som togvejsspor, hvorfor udrangering altid finder sted.

På Ryomgård station blev spor 1 (det tidligere Randersspor) taget i brug som togvejsspor for tog til/fra Århus den 12. februar. Spor 3 bortfaldt samtidig som togvejsspor (og er nu afbrudt i stationens vestende). Den 26. februar blev spor 1 (det tidligere Fjerritslevspor) på Thisted station taget i brug som togvejsspor for tog til/fra Struer. Samtidig bortfaldt spor 2 (optages), hvorefter spor 3 benævnes spor 2.

Stationshovedbygningen i Korsør »genindviedes« den 23. marts, ved en lille højtidelighed ledet af driftsområdechef, K. Yde Lassen, som et punktum for en næsten nitten år lang ombygningsperiode af Korsør station. Bygningstjenesten har haft en særdeles »heldig hånd« ved moderniseringen af den smukke gamle bygning. En arbejdsgruppe har i øvrigt afgivet rapport om prioriteringsrækkefølgen af en række stationsmoderniseringer: 1) Århus H., 2) Odense, 3) Roskilde, 4) Ålborg, 5) Horsens, 6) Ringsted, 7) Svendborg, 8) Næstved, 9) Nyborg, 10) Slagelse, 11) Fredericia, 12) Silkeborg, 13) Kolding – spørgsmålet viderebehandles i en projektgruppe.

Elektrificering af hovedstrækninger er gennemført i alle europæiske jernbanelande med undtagelse af Danmark, Grækenland og Irland.

Der har tidligere været foretaget en ret omfattende undersøgelse på området. »Akademiet for de tekniske videnskaber« afsluttede i 1956 – med en betænkning fra det såkaldte traktionsudvalg – en sammenligning mellem økonomien ved anvendelse af el, diesel og damp. Forskellen mellem el og diesel var dog på dette tidspunkt ikke særlig stor, hvorfor det besluttedes at gå ind for anvendelse af dieseldrift, men at følge udviklingen på elektrificeringsområdet. Som denne udvikling har formet sig, er der ingen tvivl om, at spørgsmålet nu bliver aktuelt i forbindelse med gennemførelsen af de store bro/tunnel-projekter Helsingør-Helsingborg og Storebælt.

Det er ovenfor nævnt, at elektrisk opvarmning af personvognsmateriel skal kunne ske fra sommeren 1976 (på visse strækninger). Der er en nøje sammenhæng mellem elektrificeringssystem og elektrisk varmesystem, og det blev derfor nødvendigt at fastlægge, hvilket system man skulle vælge ved en eventuel overgang til elektrisk drift. »El-system-arbejdsgruppen« fastslår i sin rapport af 1972, at man bør gå ind for det mest moderne system, som benytter vekselstrøm 25.000 V/50 Hz. Dette har såvel på økonomisk som teknisk plan så store fordele, at det rigeligt overvejer de ulemper, som opstår af, at vore nabolande, Sverige og Tyskland, anvender et ældre system, nemlig 15.000 V/16²/₃ Hz. En meget væsentlig fordel ved det moderne system er, at man derved kan udnytte det allerede eksisterende fordelingsnet (den offentlige strømforsyning).

Man har studeret de køreledningskonstruktioner, som skal etableres, så vidt, at man er klar over, at de dermed forbundne problemer vil kunne løses, herunder de problemer, som er forbundet med overgang til højere strækningshastigheder end nu. Ved nyanlæg og ved ombygning af bestående anlæg på strækninger, der kan ventes elektrificeret, reserveres der plads til et kommende køreledningsanlæg.

Problemerne omkring el-drift behandles i øvrigt for tiden i DSB's projektororganisation.

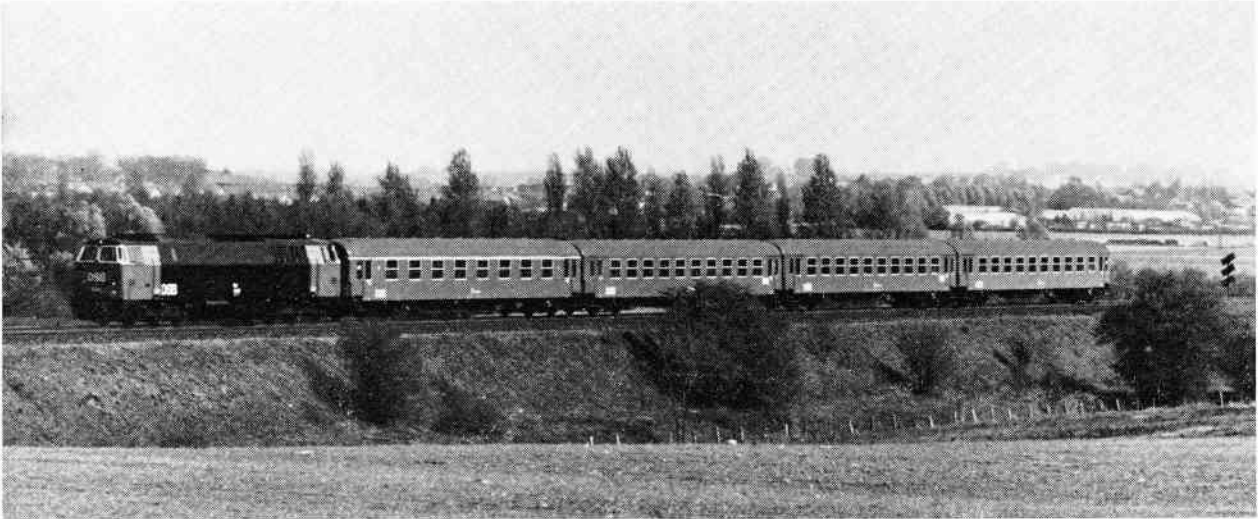
*

På strækningen Skanderborg-Hørning blev automatisk linieblok anlæg (med tilhørende nye AM-signaler) taget i brug den 27. marts, og Stilling station bortfaldt som togfølgestation (omdannedes til trinbræt med sidespor). Den 25. april blev det automatiske linieblok anlæg mellem Vipperød og Holbæk samt nye AM-signaler med tilhørende fremskudte signaler mellem Tølløse og Vipperød hhv. Vipperød og Holbæk taget i brug. Strækningen Vipperød-Holbæk overgik samme dag til fjernstyring fra FC Roskilde.

På Herning station blev der, den 15. maj, taget følgende nye togveje (med tilhørende nye signaler (bogstavvisere)) i brug: Mod Skanderborg fra spor 2 og mod Skjern hhv. Holstebro fra spor 4. På Fredericia station blev der, den 16. maj, taget følgende nye togveje (med tilhørende nye signaler) i brug: Mod Kolding hhv. Nyborg fra spor 3, mod Vejle fra spor 6 og mod Nyborg fra spor 7. Den 24. maj blev der på Holstebro station taget en ny togvej i brug: Mod Herning fra spor 2 (TU-signalet udstyret med bogstavviser).

På Rungsted Kyst station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1972) taget i brug den 18. maj (og stationens SU-signaler af armsignalttype afløstes af PU-signaler).

Den ofte omtalte nye FC Helsingør står nu overfor ibrugtagning. Første etape tages i brug i sommeren 1974 og omfatter: 1) fjernstyring af stationerne Snekkersten, Nivå og Rungsted Kyst, 2) mulighed for kørsel ad venstre spor for signal mellem stationerne Snekkersten-Nivå og Nivå-Rungsted Kyst. Af tekniske grunde er det ønskeligt i næste etape at fjernstyre Charlottenlund station, uanset at det



Intercity – et nyt ord på dansk – havde premiere den 26. maj. Her ses et »designmæssigt« korrekt Ic-tog på Vestbanen. I de første måneder vil det ikke være muligt at oprangere »harmoniske« tog – forstærkningsvognene er som oftest brunmalede. Foto: DSB (Rodevang)

endnu ikke er muligt at fjernstyre Klampenborg station, hvorfor anden etape, der tages i brug i efteråret 1974, vil omfatte: 1) FC Hellerup nedlægges, 2) fjernstyring af stationerne Skodsborg (VM-station) og Charlottenlund, 3) mulighed for kørsel ad venstre spor for signal mellem stationerne Rungsted Kyst-Skodsborg-Klampenborg, 4) Klampenborg station forsynes med VI- og VU-signal fra/til Skodsborg.

I forbindelse med moderniseringen af sikringsanlæggene på S-banerne blev et nyt relæsikringsanlæg (med tilhørende nye signaler) (type DSB 1969) taget i brug på Valby station, den 15. juni. Samtidig blev nyt automatisk linieblokanlæg (og nye AM-signaler) (type DSB 1969) på strækningen Skelbæk/København H.-Valby taget i brug. (De skråstillede lanterne på I-, U- og AM-signalerne – til brug for det fremtidige signalbegreb: »Betinget stop« – afsører, at strækningen er forberedt for HKT-drift).

*

I forbindelse med overgang til sommerkøreplan (26. maj – eller den anførte dato) blev der foretaget nedennævnte omdannelser af ekspeditionssteder (**navn trykt med »fed« type** angiver, at ekspeditionsstedet stadig i sikkerhedsmæssig henseende fungerer som togfølgestation (*) = fjernstyret togfølgestation); angivelsen vedrørende omdannelsen refererer således i disse tilfælde kun til den fremtidige status i ekspeditions-mæssig henseende):

Følgende station nedlægges: Støvring. *Følgende trinbrætter nedlægges:* Avnbøl, Bjerndrup, **Fiskebæk***, Gøderup, Hylke, Kværkeby (stadig VM-station), Lundtoft, Rinkenæs, Tørsbøl, **Væggerløse***.

Følgende station omdannes til trinbræt (m/ billet salg m.v.): Værløse. *Følgende stationer omdannes til trinbræt med sidespor:* **Rødkærsbro*** (1/4), Stilling (dog »m/ billet salg m.v.« i perioden 27/3-25/5), **Svebølle*** (1/3), **Ulstrup*** (1/4). *Følgende stationer omdannes til sidespor:* **Fårup, Hedensted, Hovedgård, Klipleve, Løsning, Vester-Søttrup.** *Følgende »godsstation« omdannes til sidespor:* Knarreborg (på godsbanen Tommerup-Assens) (1/4). *Følgende trinbrætter med sidespor omdannes til sidespor:* **Marrebæk** (stadig »banetjeneste-sidespor«), **Over-Jerstal***, **Sommersted***.

Syvstjernen trinbræt (på Hareskovbanen) skulle have været nedlagt i forbindelse med overgang til sommerkøre-

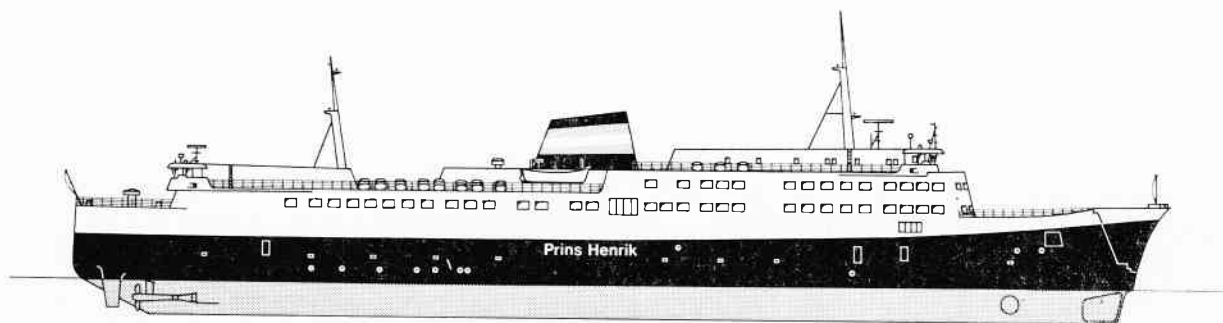
plan, men da de anlægsarbejder, der er nødvendige for at give beboerne i »Syvstjernekvartret« en rimelig adgangsvvej til den nye Værløse station, er forsinket på grund af anlægsstopet, er nedlæggelsen udskudt til den 29. september (overgang til vinterkøreplan).

Et nyt sidespor, benævnt »Ryvang sidespor«, i km 12,5 på Frihavnsbanen mellem Lersøen og Østerport etableredes den 25. marts. Sidesporforbindelsen, der i øvrigt er den fremtidige transversal mellem Frihavnsbanen og Hareskovbanen for kørsel med godstog mellem Østerport og Budinge, benyttes af Baneafdelingens anlægskolonner.

Standssignaler for forsigtigstrækninger kan nu (ved ændring af SIR pr. 15. februar) suppleres med en undertavle, når en hastighedsnedsættelse kun gælder for en bestemt lokomotivtype. Undertavle »Mz« er anbragt på standssignaler foran underføringen for Tuborgvej på Ydre bybane i Hellerup stations sydende (15 km/t) og foran Strandmøllebroen på Kystbanen (60 km/t).

På mange stationer tillader sporskifterne ved kørsel til/ fra vigespor en højere hastighed end den hidtidig tilladte (30 hhv. 50 km/t). For at udnytte disse muligheder er hastighedssignaleringen fra I-signaler ændret (ved ændring af SIR pr. 26. maj) således, at brandgult lys over grønt lys betyder: **Højest 60 km/t.** (Interesserede læsere kan foretage følgende rettelser i artiklen »Lille DSB-hovedsignallære« i »Jernbanen«, nr. 7-8/73: Side 11, venstre spalte, 9.-10. linie f. o. ændres til »grænset og højest er 60 km/t i overensstemmelse enten med«, side 12, højre spalte i skema vedrørende signal nr. 17 – hastighedsviser slukket: 15 km/t ændres til »30 km/t«, signal 17 b: 50 km/t ændres til »60 km/t«, signal 17 c: 30 km/t ændres til »40 km/t eller derunder«). Højeste hastighed ved udkørsel hhv. indkørsel til/ fra venstre spor for signal er ændret fra 30 km/t til 40 km/t. På samme måde er hastigheden ved udkørsel øget på mange stationer, dog således at på de stationer (et mindre antal), hvor sporskiftet ved kørsel til vigespor ikke tillader en forøgelse af hastigheden til 60 km/t, er udkørselshastigheden nedsat fra 50 km/t til 40 km/t (for at »uniformere« bestemmelserne).

Den mest radikale køreplansændring siden køreplanen pr. 15. maj 1935 (i forbindelse med åbningen af Lillebæltsbroen) har man kaldt det store projekt »K74« – og når dette læses, har de fleste jernbane-entusiaster vel allerede fordybet sig i den 910 sider store »DSB-køreplan« – i format 14,3 cm x 19,8 cm (mod tidligere 11,8 cm x 20,0 cm),



En tegning til en afveksling – M/F »Prins Henrik«, der sammen med M/F »Dronning Margrethe II« og M/F »Prinsesse Benedikte« (der gennemgik en indvendig opristning i begyndelsen af maj), udfører næsten samtlige personførende ture på Korsør-Nyborgoverfarten.

trykt med »grønt-er-sundt-for-øjnene« farve og med fortræffelige nye kort i rutebilafsnittet. I »vinterudgaven« bliver sideantallet endnu større, for da optages »udlandsafsnittet« (der i nogle år kun har været udsendt som et særligt hæfte) i køreplanen. Opslagskøreplanen på stationerne ser vi aldrig mere, den er nu definitiv opgivet. »Lokomotivfører-situationen« medfører i øvrigt, at indskrænkningerne i S-bane-køreplanen, som følge af energikrisen, gøres permanente, og at kørslen med persontog mellem Vojens og Haderslev By først genoptages ved overgang til vinterkøreplan den 29. september.

I perioden 22. juni–11. august gennemfører Odsherreds Jernbane et dagligt direkte togpar mellem Nykøbing Sj. (afgang kl. 19.23) og København H. (ankomst kl. 21.27) og v.v. (afgang kl. 8.45 – ankomst kl. 10.45) – trækraft og vogn(e) »overnatter« på Helgoland. Derudover køres det sædvanlige tog (tidl. 1766) søndag aften – dette togs returløb er nu personførende – se i øvrigt »DSB køreplan«.

Fr. o. m. den 23./24. april oprangeredes samtlige lyntog af moderniserede A- (eller »designlakerede« Ag-) B- og Bk-vogne (dog Bk-vogne med 64 siddepladser i togene 30, 34, 51 og 55). Fra den 15. maj ændredes oprangeringen af lyntog således, at togene (med undtagelse af togene 51 og 55) ved afgang fra København H. var formeret således: Loko-B-B-Bk-A(Ag), den oprangering, der nu også benyttes for Intercity-tog.

I forbindelse med sommerkøreplansskiftet er iværksat manuel personvognsstyring af det personvognsmateriel, der anvendes til a) Ic-togenes normale vognsæt bestående af fire overførselsvogne, b) »femte« overførselsvogn i visse Ic-tog, c) forstærkningsvogne i Ic-togene til og fra hhv. Korsør og Nyborg og d) regionaltog på Sjælland. Personvognsstyring er en forudsætning for at sikre opfyldelsen af de i markedsføringsplanen for »K 74« opstillede kriterier for Ic-tog og for sikring af den tekniske vedligeholdelse af styrevognstogene (An, Bn og Bns) i regionaltrafikken på Sjælland. En central styringsinstans registrerer på lister over samtlige vognnumre på personvogne af vogngruppe I, hvor den enkelte vogn befinder sig (i løb, i reserve, i værksted o.s.v.), hvornår sidste revision, sidste periodiske tekniske eftersyn og sidste rengøring har fundet sted.

Der arbejdes kontinuerligt med at koncentrere ledelsen af toggangen i København. Den 26. maj flyttedes arbejdet med redaktion af »La« og togplaner, udfærdigelse af skriftlige særtogsanmeldelser og sporspærringer for Jylland og Fyn fra Togledelsen Århus til Togledelsen København. Den samlede overvågning af trafikken i hele landet vil ske fra Togledelsen København fr. o. m. 7. januar 1975. (Den 1. oktober 1973 udskiltes derimod ledelsen af toggangen i hele S-baneområdet til en særlig Togledelsen S-tog under Driftsområde København).

»Aktieselskabet Naskov Skibsværft« afleverede den 15. maj nybygning nr. 203 – M/F »Prins Henrik« – til DSB. Færgeren præsenteredes for folketing, presse m. fl. den 21. maj.

I sommerperioden sejles på Storebæltsoverfarten (Korsør-Nyborg) med syv jernbanefærger samt med 8. færge dels som bilfærge (dagtimerne), dels som jernbanefærge. 1., 2. og 3. færge udfører den langt overvejende del af de personførende ture (»Dronning Margrethe II«, »Prins Henrik« og »Prinsesse Benedikte«). Fra efteråret vil der muligvis blive etableret yderligere sejlads på jernbaneoverfarten med en 9. færge, der bliver M/F »Korsør«, M/F »Sjælland« eller M/F »Nyborg« (som yderste reserve – færgen ud-rangeres ikke, som oprindeligt bestemt), afhængig af værftseftersyn, afgivelse af færger til andre overfarter m. v. M/F »Sprogø« (p. t. 8. færge) vil være reserve for 1., 2. og 3. færge under disses værftsoophold, motoreftersyn m. v.

Det overvejes for tiden at anskaffe en fjerde færge af »Najaden-typen« til Helsingør-Helsingborgoverfarten til levering ved årsskiftet 1975/76 – af hensyn til forventede trafikstigninger på overfarten, idet M/F »Svea« (overfartens ældste færge) er bedømt til at kunne holdes i driftsklar stand til 1985 uden væsentlig forøgelse af vedligeholdelsesomkostningerne. På ønskeseddelen står endvidere en ny storfærge til Rødby-Puttgårdenoverfarten, som skal kontraheres omkring april 1975 med levering i januar 1978 for øje.

Den 1. april ophørte Søfartstjenesten i Generaldirektoratet som selvstændig tjeneste. De driftsprægede opgaver overflyttedes til Driftstjenesten under benævnelsen »Søfartssektionen«, medens planlægnings- og udviklingsopgaverne m. v. udskiltes til en særlig »Rederifunktion«, placeret direkte under chefen for Drifts- og administrationsafdelingen.

Rettelse: I artiklen: »DSB's færgelejer« i »Jernbanen«, nr. 1/74 – side 6, venstre spalte, 10.–12. linie f. o. ændres ordlyden til: »DSB's nyeste tredækkerfærge M/F »Romsø« kan i Ha:sskov kun anløbe 1. leje og i Knudshoved kun 2. leje under alle vandstandsforhold«.

*

»DSB« redigeres af Erik B. Jensen.



Privatbanerne

FJ: DJK's bestyrelse har besluttet at købe damplokomotivet FJ nr. 1 fra 1926. Dermed er Faxe Jernbanes sidste tre damplokomotiver reddet fra ophugning. (Se Jernbanen nr. 2/74, side 14).

HHJ: Den 18. juni kunne Hads-Ning Herreders Jernbane fejre sit 90 års jubilæum. Lad os håbe, at den fremgang HHJ har haft i de senere år må fortsætte, således at 100 års jubilæet i 1984 kan fejres med manér.

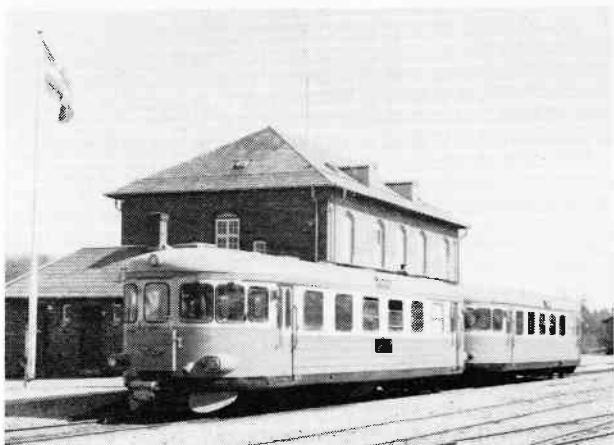
LJ: Mandag den 1. juli 1974 fyldte Lollandsbanen 100 år. Ved køreplansskiftet den 26. maj begyndte Lollandsbanens lynetter at køre til Slagelse over Ringsted to gange daglig på hverdage. Sædvanligvis fremføres togene med tovogets lynettetog, men på fredage køres der med firevognstog på grund af soldaternes week-end orlov. Ligeledes to gange daglig på hverdage kører der DSB-tog til Nakskov direkte fra København.

Denne kørsel med LJ-tog på DSB-strækning og DSB-tog på LJ-strækning medfører et par jernbanemæssige rariteter, der nok er værd at lægge mærke til:

På hverdage krydser to LJ-tog på Eskildstrup station kl. 12.05, og lørdag eftermiddag vil man på LJ kunne se tog 5060 med oprangeringen Bns-Bn-Bn-An-Bn-Bn-My-Ph. Postvognen afkobles i Nykøbing FI.

Motorvognen LJ M 7, der anvendes af banetjenesten, er blevet malet op, og ligeledes er pakkvognen Ev 91 blevet nymalet i forbindelse med revision.

Diesellokomotivet M 31 er for tiden til revision på banens værksted i Maribo, og M 31 bliver sikkert ved denne lejlighed malet i »lynnette-design« ligesom M 32 blev det i 1972.



VNJ's MB 51 og BS 61 i Nørre Nebel, april 1974. Se i øvrigt »Jernbanen« nr. 1/74, side. 15. Foto: Olaf Skov

OHJ/HTJ: Lørdag den 18. maj fyldte Odsherreds Jernbane 75 år, og dagen blev markeret på festlig vis. Kl. 12.01 afgik der damptog mod Nykøbing fra Holbæk trukket af OHJ nr. 38. I toget var OHJ's seks personvogne og den to-akslede personvogn OHJ C 216, der nu ejes af Helsingør Jernbane-klub.

I Asnæs krydsede damptoget et lynettetog, der i dagens anledning var udlånt af Lollandsbanen. LJ Ym 61 og Ys 81 var om formiddagen kørt via Slagelse, Tølløse og Holbæk til Nykøbing, for at OHJ's gæster på jubilæumsdagen kunne få præsenteret et tog af samme type som Odsherredsbanen får leveret i 1975.

I anledning af jubilæet kunne man fra kl. 12.00 og resten af lørdagen rejse på OHJ for kun én krone pr. enkelttur. Mange benyttede sig af dette tilbud og kørte en tur med banen i det pragtfulde forårsvejr.

Desværre kunne nr. 38 ikke fremføre et planlagt damptog fra Nykøbing lørdag eftermiddag på grund af et sprængt

kraftdamprør. Denne skade var også årsagen til, at DJK's udflugt i anledning af jubilæet om søndagen, den 19. maj, måtte foregå med OHJ nr. 40.

Til trøst kan det nævnes, at nr. 38 vil blive repareret, og forhåbentlig vil der kunne arrangeres en udflugt med damptog på OHJ i løbet af efteråret.

Ved køreplansskiftet gik man over til timedrift på OHJ på hverdage fra kl. 5 til ca. kl. 19. Samtidig nedlagdes Allerup trinbræt på OHJ og Hestehaven trinbræt på HTJ. Ved Kollekolle på OHJ og ved Oustrup på HTJ standser nu kun ganske få tog, og de to trinbrætter påregnes nedlagt.

Odsherredsbanen kører også efter K 74 direkte tog til København, og i skoleferien kører der dagligt et togpar med OHJ-materiel til København. Dette suppleres med endnu et togpar på søn- og helligdage. 2. pinsedag var første gang, der skulle køre to OHJ-tog til København, og de blev fremført af diesellokomotiverne OHJ nr. 24 og 39.

På HTJ er køreplanen også udvidet, og man har fået firecifrede tognumre. Blandettoget kører som 4854 og 4861 mandage-fredage, og personvognen HTJ C 35 er erstattet af OHJ C 220 i dette togpar.



Østbanens Di 8 i ny design i Køge, 10. maj 1974.

Foto: Johnny Petersen

ØSJS: På Østbanen blev de svenske skinnebusser sat i drift ved køreplansskiftet den 26. maj. Foreløbig er motorvognene MB 21 og MB 22 (ex SJ Y6 779 og 781) sat i drift malet i Østbanens design. De to styrevogne (ex UBF 6Y 1783 og 1784) omlytreres til BDS 31 og 32 og sættes formentlig i drift i slutningen af juni måned. Endelig vil den sidste motorvogn, MB 23 (ex Y6 824) blive sat i drift. Motorvognen Y6 834 vil blive anvendt som »reservedelager« for de øvrige vogne.

Østbanens diesellokomotiv M 8 er i forbindelse med revision – som omtalt i »Jernbanen« nr. 2/74, side 14 – omlytreret til Di 8.



»Privatbanerne« redigeres af Ole-Chr. M. Plum. (Visse informationer skyldes Per Topp Nielsen).

EKSTRA-KONTINGENT?

Se nr. 2/74, – side 13.



Også de svenske skinnebusser, som Østbanen fik i februar, er nu ommalet i nyt design. Her MB 21 i Hårlev, 19. maj 1974.
Foto: Johnny Petersen

Foreningsnyt

DJK i ferietiden

Sekretariatet holder lukket fra 1. juli til 10. august, post vil dog blive ekspederet lejlighedsvis.

Salgsafdelingen holder lukket i tiden 8. juli-18. august. Bestillinger på bøger vil blive ekspederet lejlighedsvis.

Museumsbanen Maribo-Bandholm kører hver lørdag og søndag og søndag i juli og august.

Mariager-Handest Veteranjernbane kører hver søndag indtil den 18. august.

fbp/OCMP

Arbejdsholdet på Frederiksberg

Arbejdsholdet fortsætter arbejdet indtil udgangen af juni måned. På grund af kørslen lørdage og søndage på Museumsbanen ændres arbejdsdagen eventuelt. Oplysninger om arbejdet fås hos: Finn B. Paulsen, Nakskovvej 62 A, 2500 Valby, tlf. (01) 46 22 55 (bedst mellem 17 og 19 eller lørdag før kl. 8).

OBS! Hvis skovvognen skal blive færdig i indeværende sæson, er det nødvendigt, at flere møder op og giver et nap med.

fbp

Udflugt på Lollandsbanen

Desværre har den planlagte udflugt på Lollandsbanen i anledning af 100 års jubilæet måttet aflyses. Årsagerne er tekniske problemer. Bl. a. er reparationen af LJ nr. 19 endnu ikke afsluttet.

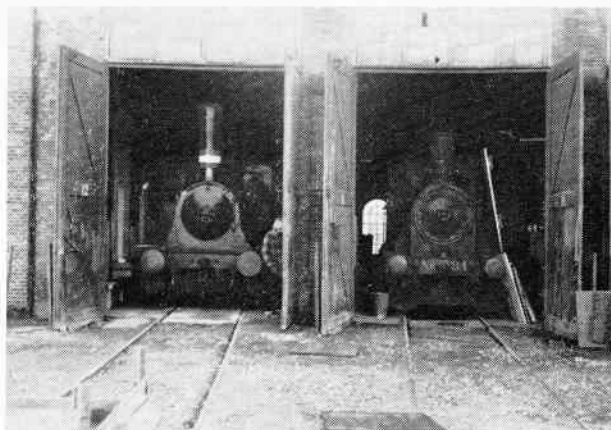
Udflugten vil blive arrangeret senere på året.

DJK's nordjyske afdeling

Fra den 1. januar 1974 har afdelingen lejet fem remisepladser i den gamle privatbaneremise i Ålborg af DSB. Takket være DSB's velvilje har det været muligt at få et lejemål, der er økonomisk forsvarligt.

I remisen er i øjeblikket anbragt damplokomotiverne F 663, HV 3 og FFJ nr. 34, skinnebussen SVJ Sm 7 og post- og personvognen FFJ DAE 21. Udenfor står personvognene OMB B 4, ETJ C 1 og RHJ D 8, idet sidstnævnte vogn er kommet fra MHVJ i begyndelsen af april måned.

Vi beskæftiger os i øjeblikket med at fremstille nye kraftdamprør til HV 3, og OMB B 4 og ETJ C 1 er under revi-



DSB 663 og FFJ nr. 34 i remisen i Ålborg.

Foto: Steen Andersen

sion. Begge vogne har været løftede, og skaderne (knækket akselgaffel, sprængt fjeder m. m.) er udbedrede.

Sommerens veteran tog på Limfjordsbanen skulle få følgende sammensætning: F 663-ETJ C 1-OMB B 4-RHJ D 8.

Den 17. februar gennemførte afdelingen i samarbejde med den lokale »TRIM«-afdeling et arrangement med fire dobbeltture mellem Ålborg og Gistrup.

Selv om søndagskørselsforbudet var ophævet samme dag, deltog ca. 2.000 rejsende i arrangementet. De mange rejsende anførtes af Ålborgs populære borgmester Marius Andersen og flere topembedsmænd, bl. a. stadsgartner Jensen og overgartner Clausen.

Fra Gistrup var der udlagt forskellige kondiruter, som passagererne kunne trave igennem. Arrangementet var en stor succes, som skal gentages i september måned.

Den 4. maj afholdtes filmaften sammen med bl. a. modeljernbaneklubben »Aalborg HO«.

I week-enden 30. og 31. marts deltog F 663 i veteranogskørsel i Randers. Personvognsmateriellet kom fra MHVJ, og der kørtes i anledning af Randers postkontors 300 års jubilæum.

Hedetoft

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Køreplanen, som vi bragte i Jernbanen nr. 2/74 annulleres herved. I stedet køres der på Mariager-Handest Veteranjernbane efter følgende plan:

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

| | | | |
|------------|------|-------|-------|
| Mariager | afg. | 13.30 | 16.00 |
| True | afg. | 13.55 | 16.25 |
| V. Tørslev | afg. | 14.05 | 16.35 |
| Handest | ank. | 14.20 | 16.50 |
| Handest | afg. | 14.40 | 17.05 |
| V. Tørslev | afg. | 14.55 | 17.20 |
| True | afg. | 15.05 | 17.30 |
| Mariager | ank. | 15.30 | 17.55 |

Togene fremføres normalt af motorvogn eller skinnebus. Yderligere oplysninger fås ved henvendelse til: **S. P. Laurson, Falkevej 7, tv, 8900 Randers, tlf. (06) 42 65 84.**

Museumsbanen MARIBO — BANDHOLM

Lørdag den 1. juni indledtes den 13. sæson på Museumsbanen Maribo-Bandholm, og der køres mellem Maribo og Bandholm hver lørdag og søndag indtil den 1. september efter køreplanen, der bragtes i Jernbanen nr. 2/74, side 17.

Allerede inden sæsonstarten har der været kørt adskillige særtog på banen, og her skal det specielt nævnes, at der kørte særtog den 28. maj i anledning af Knuthenborg Parks 100 års jubilæum. Toget befordrede særligt indbudte gæster, der senere på dagen overværede åbningen af en udstilling i meget moderne regi i den tidligere godsforvalterbolig: »Trusler mod dyr i Norden«.

Udstillingen er blevet til ved et samarbejde med Zoologisk Museum i København.

Som noget nyt har DSB, Lollandsbanen og Knuthenborg Safaripark arrangeret billigrejser fra København via Nykøbing F. og Maribo til Knuthenborg Safaripark med tog. I



OHJ nr. 5 møder en kamel ved det nye »Knuthenborg trinbræt«.
Foto: Knuthenborg Safaripark

dette arrangement indgår Museumsbanen som transportled mellem Maribo og Bandholm. Prisen for turen fra København og retur (incl. entreafgifter) er kun kr. 57,00, så her er der rig mulighed for en familieuflugt uden at skulle tilbringe adskillige timer på de støvede landeveje.

I forbindelse med dette arrangement er Museumsbanen i år blevet forlænget ca. 200 m, idet Museumstogene fremover vil køre længere ud på havnen i Bandholm til det nyoprettede »Knuthenborg Trinbræt«, hvorfra der altså bliver direkte forbindelse til København med tog.

OCMP

SALGSafdelingen

DJK's bogserie

Nedenfor finder De en liste over de DJK-bøger, der endnu kan erhverves gennem foreningens Salgsafdeling. (Alle tidligere prislister annulleres herved):

| | |
|--|-----------|
| 9. Vejle-Give Jernbane | kr. 15,00 |
| 11. Nakskov-Kragens Jernbane 1915-1965 .. | kr. 15,00 |
| 13. Vodskov-Østervrå Banen | kr. 15,00 |
| 20. Køge-Ringsted Jernbane | kr. 35,00 |
| 21. Hørve-Vørslev Jernbane (2. udgave) | kr. 25,00 |
| 23. Hjørring-Hørby Banen | kr. 25,00 |
| 24. Maribo-Bandholm Jernbane 1869-1969 ... | kr. 25,00 |
| 25. Horsens-Juelsminde Jernbane | kr. 25,00 |
| 27. Gribskovbanen 1880-1924 | kr. 55,00 |
| 28. Haderslev Amts Jernbaner | |
| I: Dr. Mauves bane | kr. 45,00 |
| 29. Haderslev Amts Jernbaner | |
| II: Becherer bygger videre | kr. 45,00 |
| 30. Altona-Kiel Jernbane 1844-1864 | kr. 20,00 |
| 31. Horsens-Tørring Banen | kr. 30,00 |
| 32. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1897-1947 | kr. 48,00 |
| 33. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane 1947-1972 | kr. 20,00 |
| 34. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane III. del, (rullende materiel m. v.) | kr. 25,00 |
| 35. Odsherreds Jernbane 1899-1974 | kr. 53,00 |

Bøgerne kan erhverves ved indsættelse af ovenstående beløb på **postgirokonto 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56⁴, tv, 2200 København N**, sammen med porto, der for en enkelt publikation er 1,20 kr. (for nr. 20, 27–29, 32 og 35 2,00 kr.). Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen højest kr. 4,50.

Odsherreds Jernbane 1899–1974

Til Odsherredsbanens 75 års jubilæum, den 18. maj, udkom bogen om OHJ gennem 75 år. Bogen er skrevet af Ole-Chr. M. Plum, Peer Thomassen og Birger Wilcke.

På 136 sider med 78 illustrationer skildres banens historie, sporet, det rullende materiel, rutebildriften m. m.

Prisen for bogen er kr. 53,00 + porto kr. 2,00, og den kan bestilles ved indsættelse af beløbet på postgirokonto 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56⁴, tv, 2200 København N.

Lollandsbanen 1874–1974

I forbindelse med Lollandsbanens 100 års jubilæum udsendes et jubilæumsskrift, skrevet af Peer Thomassen og Birger Wilcke. Bogen bliver på ca. 230 sider med omkring 160 illustrationer.

Bogen koster kr. 85,00 og kan bestilles ved indsættelse af beløbet + porto kr. 3,00 på postgirokonto 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56⁴, tv, 2200 København N.

Tillæg 1974 til DSB driftsmateriel, bind 1, 1970

Tillæg 1974 er nu udkommet, og de medlemmer, der har købt DSB driftsmateriel, bind 1, gennem DJK's Salgsafdeling, kan mod at indsende kr. 2,00 i frimærker til Salgsafdelingen (se ovenfor) få tillægget tilsendt.

OCMP



Nyt fra Jernbanemuseet

H. M. Kong Frederik IX's store interesse for jernbanevæsen i almindelighed og for damplokomotiver i særdeleshed er velkendt. I kongens besiddelse fandtes en del indrammede billeder af damplokomotiver, med og uden tog. Billederne hører til Rosenborg-samlingen, men er, ved H. M. Dronning Ingrids velvilje, udlånt til jernbanemuseet, som har taget anledning til at udstille de interessante billeder i museets lokaler i statsbanernes administrationsbygning, **Sølgade 40, opgang F. 5.**

Særdstillingen skulle være en ekstra lejlighed til at besøge jernbanemuseet, hvis øvrige samlinger af jernbanehistoriske modeller og genstande nok er værd at stifte bekendtskab med.

Jernbanemuseet er åbent alle onsdage fra kl. 12–16 indtil oktober (inkl.). Endvidere vil museet forsøgsvis være

åbent for besøgende på alle lørdage fra kl. 12–15. Adgangen er gratis alle dage.

W. E. D.-J.

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

Svenska Järnvägsklubben har netop udsendt publikation nummer tretten og fjorten i foreningens kvalitets-skriftserie.

»Nr. 13« er »**Normalspåriga ånglok vid Statens Järnvägar**« af Ulf Diehl, Ulf Fjeld og Lennart Nilsson. Bogen, der er i format A5 (indbundet) og på 290 sider med 217 fotos (og tegninger), giver et fuldstændigt overblik over samtlige normalsporede damplokomotiver, der har været i SJ's eje siden 1856. Bogen er inddelt i tre afsnit – en indledende del, der giver en almen oversigt over damplokomotivernes udvikling i Sverige, en beskrivende del, der omfatter gennemgang af hvert litra (foto, tekniske data og kortfattet typebeskrivelse) og en tabellarisk del. En fremragende bog, der kan anbefales på det varmeste.

»Nr. 14« er »**Svenska Lok och Motorvagnar 73-01-01**« af Ulf Diehl og Lennart Nilsson. Den »lille« håndbog i A6-format (216 sider) behøver egentlig ingen anbefaling. Den er opbygget som vor egen »lille røde for jernbaneentusiaster« (og som ikke engang er vor egen, for nok er forfatteren dansk, men udgiveren, Frank Stenvall, er som bekendt svensk), en »felthåndbog« med fotos af samtlige eksisterende (den er, udover hvad titlen angiver, å jourført pr. 1. januar 1974) svenske lokomotiv- og motorvognstyper – og den er, meget imponerende, med denne udgave udsendt for tredje gang – og er endnu bedre end de tidligere.

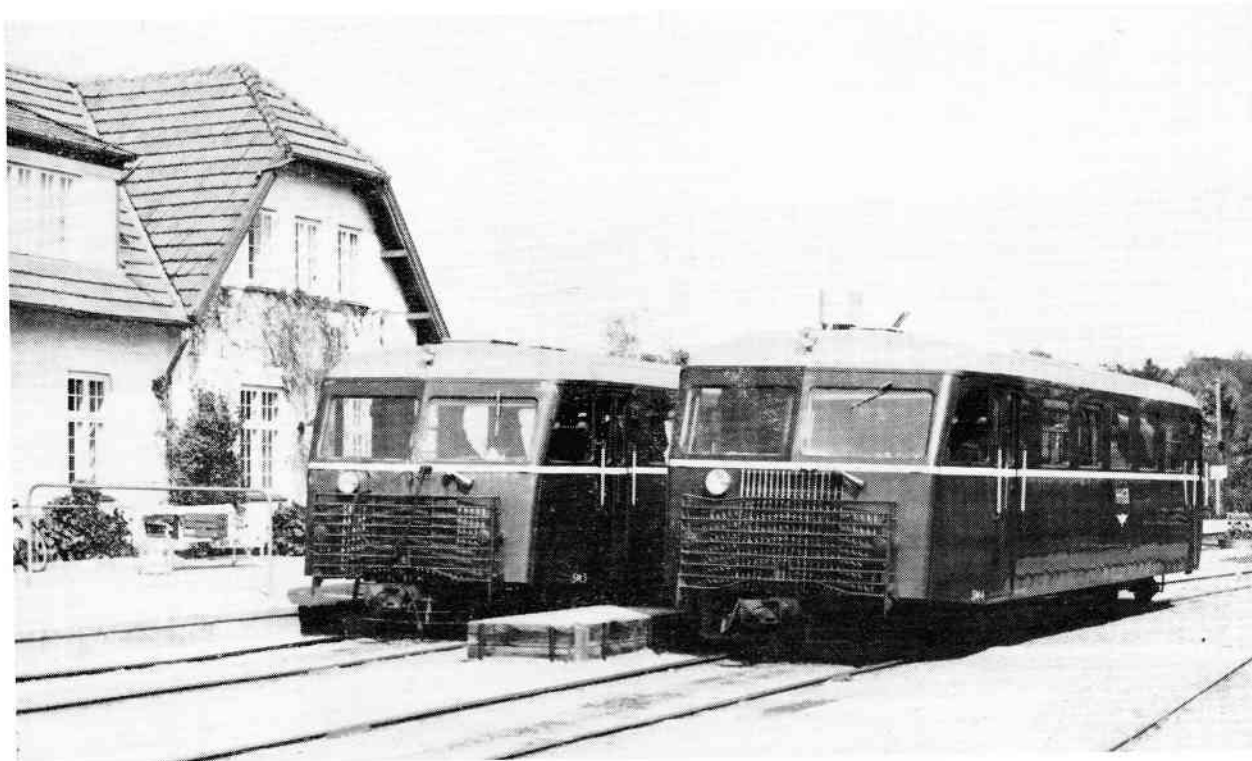
Bøgerne i »SJK's skriftserie« sælges til DJK-medlemmer til samme priser, som til foreningens egne medlemmer. **Priserne i oversigten nedenfor er i svenske kroner.** Bøgerne bestilles ved indbetaling af beløbet på **svensk postgirokontonummer 60 65 77–5**, adresseret: **SJK Beställning, S-521 00 Falköping, Sverige** (postkontorerne har et særligt »Internationalt giroindbetalingskort« til formålet). Husk at skrive tydelig navn og adresse – og angiv DJK-medlemsnummeret.

I Svenska Järnvägsklubbens skriftserie er udgivet:

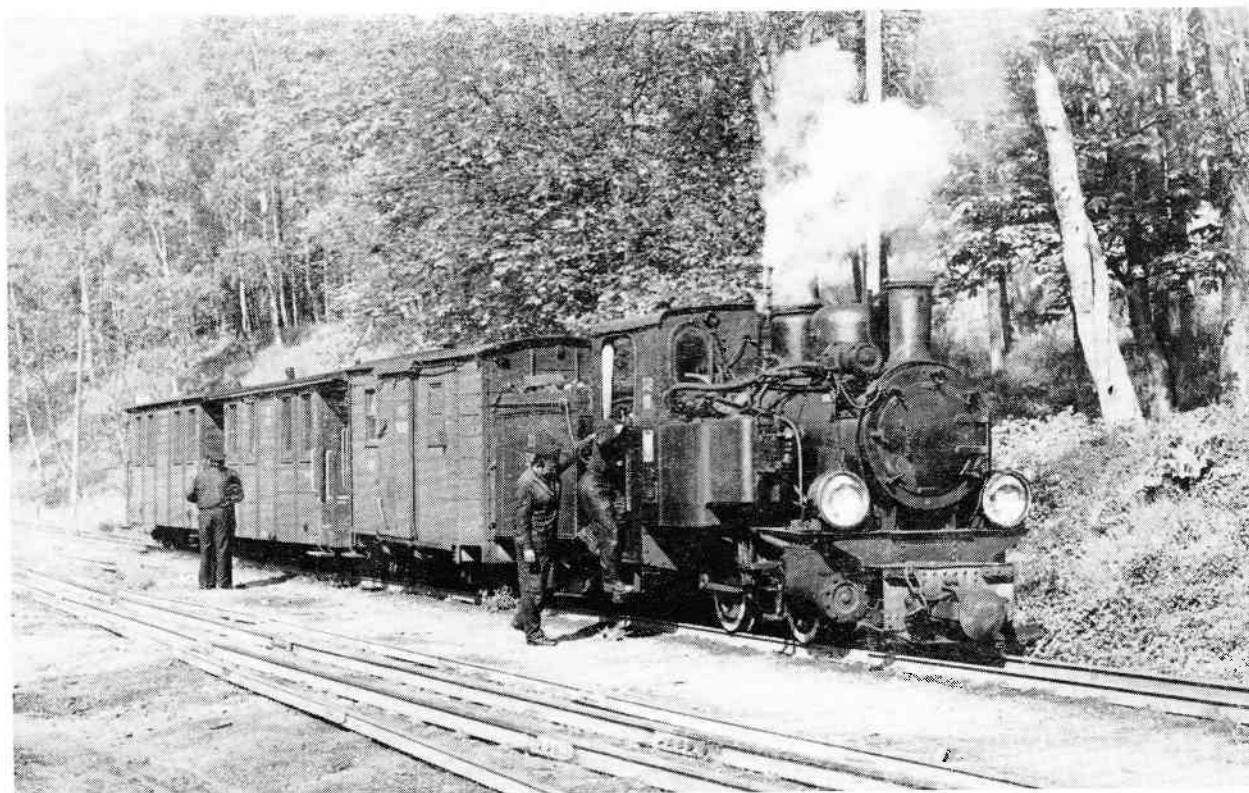
| | |
|---|-----------|
| 1. Skogsbana | udsolgt |
| 2. Ånglok tillverkade i Sverige | kr. 12,00 |
| 3. Säröbanan | kr. 13,00 |
| 4. Laxå-Röfors Järnväg | udsolgt |
| 5. Gruvgården-Fors Järnväg | udsolgt |
| 6. Dannemora-Hargs Järnväg | kr. 22,00 |
| 7. Svenska Lok och Motorvagnar 1/1 1969 .. | udsolgt |
| 8. Den rullande materielen vid Stockholm-Westerås-Bergslagens Järnvägar 1872–1944 | kr. 60,00 |
| 9. Svenska Lok och Motorvagnar 1/1 1971 .. | udsolgt |
| 10. SJ ånglok litt A | kr. 13,00 |
| 11. Svenska Personvagnar och Motorvagnssläp 1/1 1972 | kr. 22,00 |
| 12. SJ diesellok litt Z66 | kr. 13,00 |
| 13. Normalspåriga ånglok vid Statens Järnvägar | kr. 45,00 |
| 14. Svenska Lok och Motorvagnar 73-01-01 .. | kr. 25,00 |

Bemærk også »nr. 11«, den er af stor interesse for danske entusiaster.

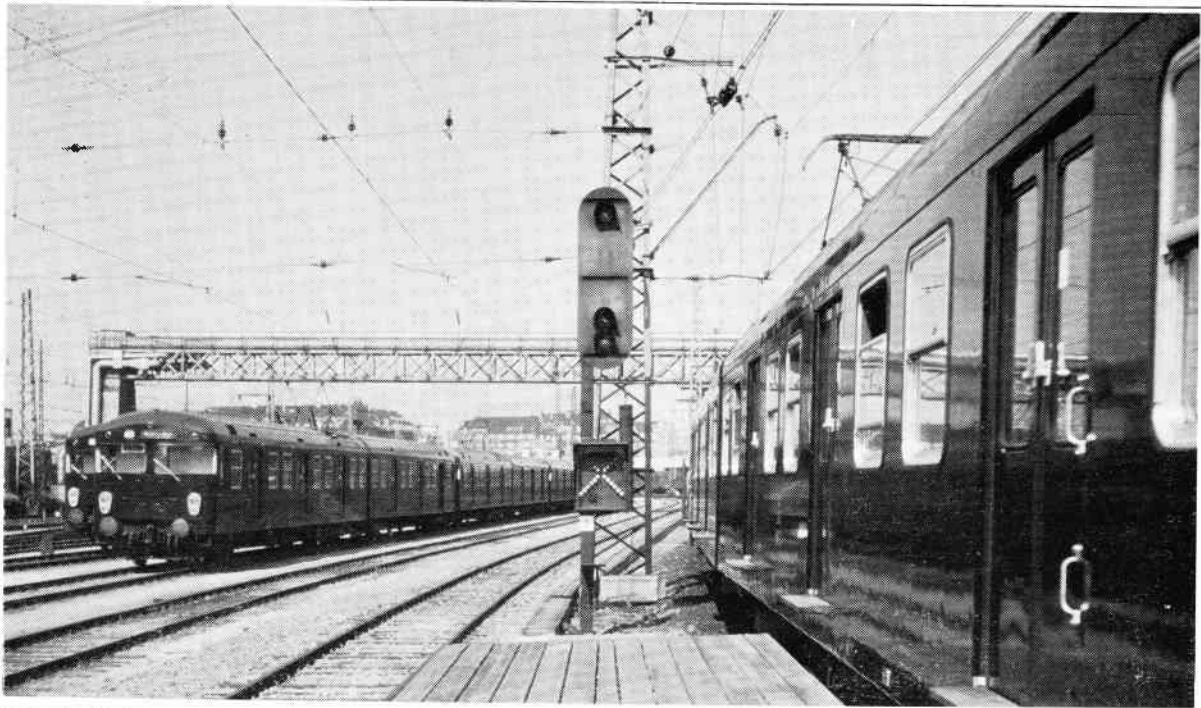
EBJ



Søndag den 28. april kørte ca. 90 DJK-medlemmer med skinnebusser på GDS og HHGB. Her ses HHGB Sm 3 og Sm 4 i Hornbæk. Begge vogne er nu hensatte.
Foto: Ole-Chr. M. Plum



Udflugten til Polen i slutningen af maj blev en stor succes – med mange gode fotomuligheder, bl. a. som her: T 49 111 med tog ved Liszkowo (600 mm). Såfremt der kan blive deltagere nok, vil turen – med mindre ændringer – søges gentaget i dagene 13.–18. oktober 1974. Se programmet i »Jernbanen«, nr. 1/74 og nr. 2/74. Er De interesseret i at deltage, send da et brevkort til: John Poulsen, Vardegade 17, 2100 København Ø, inden 15. august. De vil da inden den 1. september modtage besked om turen kan gennemføres.
Foto: Ole-Chr. M. Plum



**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

**Bandholm Maskinfabrik
A/S**

Brdr. Nielsen

Bandholm - Tlf. (03) 88 80 06



LEVERANDØR TIL DET KGL. DANSKE HOF

