

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER

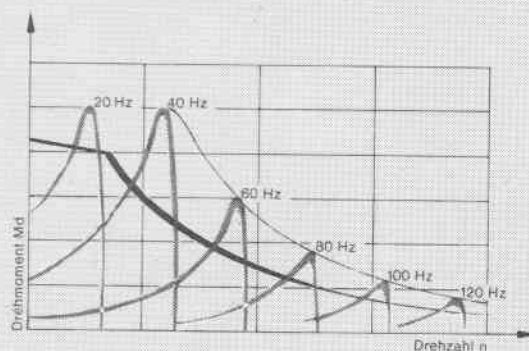
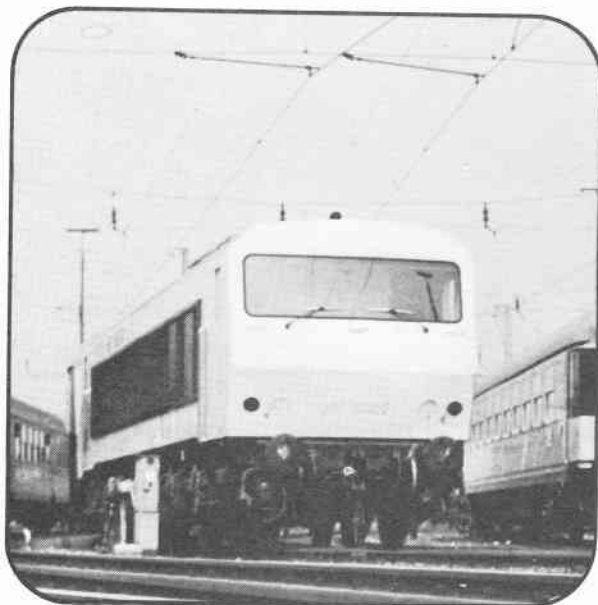
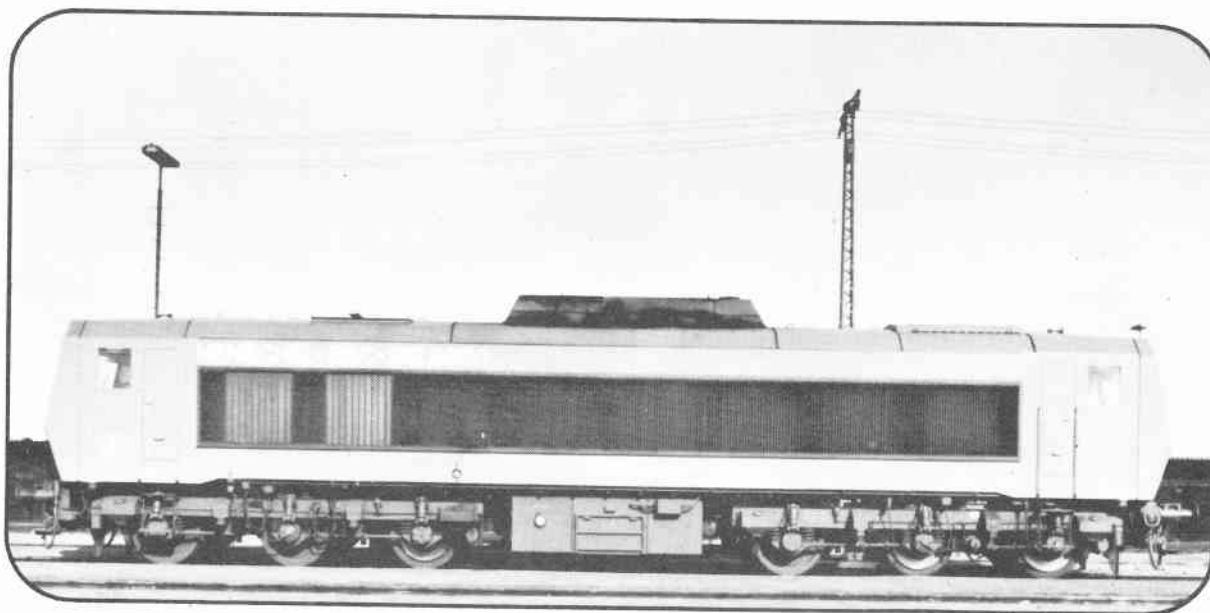
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM

MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

LIMFJORDSBANEN

NR. **4**
JULI 1975

Nu serieproducerer BBC/Henschel lokomotiver med asynkrone banemotorer.



Den asynkrone kortslutningsmotor er med sin enkle og robuste konstruktion særdeles velegnet til banedrift. Det af BBC udviklede statiske frekvens- og spændingsreguleringsudstyr er den nødvendige forudsætning for, at banemotorerne altid arbejder i et stabilt og økonomisk optimalt punkt på Md/n-kurven.

Afd: EH

A/S NORDISK BROWN BOVERI · Vester Farimagsgade 7 · 1606 København V. tlf. (01) 15 62 10

BBC
BROWN BOVERI



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:
Politivadokat Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 2209.

Kasserer:
Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.
Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 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.

Marlager-Handest Veteranjernbane:
Information og bestilling af særtog:
Overtrafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

Medlemskontingent for året 1975:
Ordinære medlemmer kr. 55,00
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. januar 1975) kr. 45,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00
Indmeldelsesformular kan rekvireres
hos sekretariatet (se øverst) – og kon-
tingentindbetalingen sker på det under
»Kassereren« angivne postgironummer.

jernbanen

Nr. 4 - 1975

15. årgang

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

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

Annonceekspedition:
Otto Danielsen,
Geffionsvej 5 B, 3060 Espergærde.
Tlf. (03) 23 18 60.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Al den snak...

Der skal samarbejdes om trafikken i Danmark. Det er det gennemgående tema i den trafikdebatavis, som DSB under titlen „Al den snak om kollektiv trafik“ i slutningen af juni sendte til et stort antal organisationer, institutioner, virksomheder og enkeltpersoner. Desuden uddeltes avisen i tog, på stationer og færges.

Generaldirektør Povl Hjelt oplyste ved udgivelsen, at DSB betragter avisen som et supplement til trafikdebatten i Danmark: „Vi har følt, at debatten til en vis grad har manglet en folkelig bredde, som vi for nemmer er meget væsentlig, når vi skal give den fortsatte trafikdebat et konkret, håndterligt indhold. Det er jo i videste forstand os alle, trafikken skal betjene“.

DSB's trafikdebatavis er trykt i 250.000 eksemplarer og er på 56 sider i tabloid format (BT, Ekstra Bladet, Aktuelt). Blandt de mange, der har skrevet i avisen finder man f.eks. FDM, SAS og NOAH, en række forfattere og trafikjournalister samt medarbejdere ved DSB. De behandler i artikler med meninger og kendsgerninger Danmarks trafik fra forskellige synsvinkler.

Der bør ikke være noget DJK-medlem, der ikke har læst debatavisen – den kan rekvireres ved at skrive til DSB, Salgs- og reklamasektionen, Sølvgade 40, 1349 København K – eller telefonisk: (01) 14 04 00, lokal 3439. I et afsnit i avisen står: „En forbrugerorganisation specielt for den kollektive trafik som et modstykke til FDM for bilisterne findes ikke ---“ – nej, det er desværre rigtig – er det ikke et emne, vor forening bør tage op ved et diskussionsmøde til efteråret?

Endnu inden debatavisen rigtigt var „kommet på gaden“ forelå den første kritik af, at DSB havde brugt 400.000 kroner på noget for DSB så usædvanligt som avisudgivelse. Det underer vel ingen, at FDM „brækkede sig“, mindre forståeligt, at „Berlingske Tidende“ meldte sig blandt kritikerne.

Generaldirektør Povl Hjelt manglede dog ikke svar: „Inden man nu bedømmer, eventuelt fordømmer DSB's udgivelsesvirksomhed, vil det være mest rimeligt, om man ser nærmere på, hvad der er, DSB har udgivet. Hvad formålet er, hvad forudsætningen er.“

Jeg citeres i „Berlingske Tidende“ for at have sagt, at „avisen ikke giver os flere kunder“. Citatet er ikke fuldstændigt. Det, jeg sagde, var, at vi ikke tror, avisen i morgen vil give os flere kunder, men at vi på længere sigt regner med en forøget forståelse – goodwill, om man vil – som vil betyde flere kunder (og dermed større indtægter) samt give grundlag for en bedre kollektiv trafikbetjening. Opfyldes dette mål, vil DSB's trafikavis ikke blot for DSB, men for samfundet som helhed, være sine penge værd.

DSB finder, at problemerne omkring Danmark trafik er af så væsentlig, samfundsmæssig betydning, at så stor en del af Danmarks

(Fortsættes nederst side 5)

Vort forsidebillede:

En glad dag for DSB – en stor dag for jernbaneentusiaster – den 17. april 1975, hvor fire damplokomotiver bragte honoratiores og 650 entusiaster fra hele landet (her i Korsør) til jernbanemuseets åbning i Odense.

Foto Finn Beyer Paulsen

A/S P. HATTEN & CO.

MARIBO – NAKSKOV

**DANSK LANDBRUGS ANDELS
MASKININDKØB**

Skibevej 2 – 4930 Maribo
(03) 88 06 33

SAKSKØBING MOTOR COMPAGNI

Aut. Ford-forhandler
Nystedvej 18 – Sakskøbing
(03) 89 43 31

**Se Dem for,
når De går over gaden.**

N. A.

GARNBODEN

Vestergade 30 – Maribo
(03) 88 14 70

LOLLAND-FALSTERS PAPIRFORSYNING

Maglemervej 16 – Maribo
(03) 88 07 11

BP LOLLAND DEPOT

Evald Jørgensen
Havnen – Sakskøbing
(03) 89 44 11

**Vil De ha' en billig vogn
– så er det FREDES AUTO**
Nykøbingvej 87 – 4990 Sakskøbing
(03) 89 48 53

FLEMMING DEGN

Statsautoriseret ejendomsmægler
Lindstrømsvej 41 – Bandholm
Tlf. 03-88 81 44

Reserveret

Hilsen F. Irner

Kvalitetsmøbler – Gulvtæpper

MØBELMESSEN
Henning Steffensen
Østergade 52 – Rødby
Tlf. 03-90 10 57

KJELD ØRVAD

Cykler – Knallerter – Motorcykler

Hovedgaden 14 – Horslunde
Tlf. 03-93 50 75

ØSTERGADES BRODERIMAGASIN

Ellen Rasmussen
Østergade – Maribo
Tlf. 03-88 01 06

LYSKOPI

Alt duplikeres, fotokopieres
og alt i lystryk
Vestergade 52 – Maribo
Tlf. 03-88 11 84

MAGASIN MATZEN

Torvet 2 – Maribo
Tlf. 03-88 00 85

Gå til tandlægen 2 gange årligt!

K. L-C

Ribebanen 100 år

Af P. Thomassen

Den 1. maj 1975 kunne strækningen Bramming-Ribe fejre sit 100 års jubilæum. Det gik dog meget stille af; et flag hist og her og nogen bevågenhed fra pressens side – det var alt. Nu er det jo nok et spørgsmål, hvor meget der skal gøres ud af et jubilæum for en delstrækning, men den fortjener dog mere omtale end sket er.

Det er, som om Bramming-Tønder banen ikke rigtig har de jernbaneinteresseredes interesse i samme grad som andre jyske strækninger. Det er såmænd nok, fordi Bm-Tdr endnu ikke er blevet definitivt dødsdømt – for det plejer at hjælpe på interessen. Det skulle helst være mange år, før strækningen nedlægges, men det har rigtignok været „tæt på“ flere gange.

Ribes ønsker om at få en jernbane stammer fra 1868/69, da planerne om en bane til Esbjerg var ved at tage form. I 1868 havde rigsdagen vedtaget anlæg af en statshavn ved Strandby (en ubetydelig klynge huse, der blev begyndelsen til Esbjerg), og et baneanlæg fra Jyllands østkyst til vestkyst blev samtidig vedtaget, men linieføringen var ikke nærmere fastsat. Efter at terrænundersøgelser var foretaget, koncentrerede man sig om 4 forskellige linier,



Sejstrup trinbræt, 1961.

Foto: P. Thomassen.

der alle kunne optage en eventuel sidebane til Ribe. Ved det ene forslag (Vamdrup-Gredsted-Esbjerg) blev Ribebanen kun på 9 km og ansloges at ville koste 536.000 kr. at anlægge, men man valgte som bekendt linien Lunderskov-Bramming-Esbjerg. Strækningen Bramming-Ribe ville da blive 17 km lang og koste 780.000 kr.

Det var synd at sige, at Ribe var begejstret for baneprojektet. Alle havde ellers ment byen det godt, da Ribe havde lidt meget ved at miste sit sydlige opland i 1864. Man mente, at en bane ville afhjælpe „den stærkt fortrykte“

by, men Ribe frygtede at blive endnu mere fortrykt, hvis Esbjerg trak handelen og trafikken til sig. Ribenserne ville hellere vente, til der blev bygget en bane op gennem Slesvig, således at byen kunne genvinde noget af sit tabte opland. Dette viste sig, da der i slutningen af 1869 blev ombåret en adresse i Ribe om at få ændret det før nævnte projekt Vamdrup-Gredsted-Esbjerg til at gå over Ribe. Adressen fik kun godt et halvt hundrede underskrifter, hvoraf knapt halvdelen var fra handlende.

Imidlertid blev anlægget af Bramming-Ribe banen vedtaget ved lov af 16. april 1873. Der var allerede i 1872 blevet sluttet kontrakt om anlægget, og jordarbejdet var blevet påbegyndt i 1873, men samme år måtte kontrakten ændres på grund af uenighed om stationens beliggenhed i Ribe. Det var ikke terrænforholdene i landskabet, der voldte større vanskeligheder, men – undskyld – vandskabet. De vandrige åer Kongeåen og Tved å krævede betydelige broarbejder og mange egne langs banen var vandlidende en stor del af året. Banen skulle have været færdig til januar 1875, men blev 4 måneder forsinket. Det var et højt usædvanligt „entreprenørfirma“, der havde fået overdraget anlægget: Tømmerhandler Lauritzen, sparekassekasserer Rosenstand og landinspektør Styrrup. De påtog sig at bygge banen for 508.000 kr., og som nævnt skulle der kunne anvendes 770.000 kr. til banen. Hertil kom dog ekspropriation og rullende materiel.

Tovtrækkerierne om stationens beliggenhed – og banens forløb – i Ribe delte byen i to lejre. De fleste ville partout have stationen anlagt ved havnen, selv om denne hverken havde jordisk eller maritim chance for at kunne hamle op med Esbjergs. En vestlig linie gennem byen ville lave stor ravage i denne og kræve omlægning af en del af havnen, og de hyppige oversvømmelser, der gang på gang gjorde en del af byen til en eneste havn, ville standse banen i lange tider og kræve megen vedligeholdelse og reparation. Det var i det hele taget en dristig tanke at ville anlægge banen uden for digerne, men desuagtet havde en adresse for den vestlige linie ca. 300 underskrifter, medens en anden adresse for den østlige linie kun havde halvt så mange. Sagkundskaben formåede dog at få den østlige linie vedtaget og stationen anlagt på sin nuværende plads, som var den eneste rigtige af hensyn til banens forhåbende og forventede forlængelse mod syd.

Anlægsentreprisen blev delt i to dele. Der startedes samtidigt fra Ribe og fra Bramming, og det var meningen, at man skulle mødes samtidig i Gredstedbro. Det gik da nogenlunde planmæssigt, men broen over Tved å voldte en del vanskeligheder, og der skulle ikke gå mange år, før den var gal igen her. (Om de indviklede forhandlinger om banen og dens forhistorie henvises til Verner Bruhns fortræffelige kronik i „Vestkysten“ 29. april 1975).

Al den snak...

(Fortsat fra side 3)

befolkning som overhovedet muligt bør have mulighed for en kvalificeret stillingtagen til dette vigtige element i deres hverdag. På samme måde som Handelsministeriet fandt, at der måtte informeres bredt om energiproblemerne og Miljøministeriet om miljøproblemer, har vi fundet, at der må informeres bredt om trafikproblemerne“. EBJ

Antikviteter – Malerier – Ægte tæpper

LYNGGÅRDEN

Stokkemærke – (03) 91 11 76

BERNTHS HJØRNE

HERRE- OG DRENGETØJ

Lilletorv – 4800 Nykøbing F.

(03) 85 30 00

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

CALPAM LOLLAND DEPOT

ved Helgo Nygård Andersen

Bandholm

(03) 88 80 42

NY DAG

Den lokale for hele
LOLLAND-FALSTER

Ta' en tur med

MARIBO-BANDHOLM MUSEUMSBANE

S. Håstrup Jakobsen

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen

Bandholm – (03) 88 80 94

HOLEBY BLOMSTERFORRETNING

V. S. Roerholt

Østervej 14 – Holeby

Tlf. 03-90 61 19

Reserveret

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

WERNER SØRENSEN

Fjernvarme – Centralvarme – Oliefyr

Gas – Vand – Sanitet

Vestergade 19 – Sakskøbing

Tlf. 03-89 43 34

NIEMANN MØBLER

Torvet 11 – Sakskøbing

Tlf. 03-89 45 32

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

ENTREPRENØR E. STECHNIK

Hjulsporet 23 – 4930 Maribo

Tlf. 03-88 10 04

Rigtige sko til hele familien

SKOKØB

Lollandscentret – Maribo

Tlf. 03-88 17 27

SPEDITION JØRGEN WEHLER

Spedition – Pakning – Forsendelse

Tlf. 03-88 92 00

Privat: Birkevej 18 – 4951 Nørreballe

(Ring, vi svarer hele døgnet)



ØRESUNDSBÅDENE



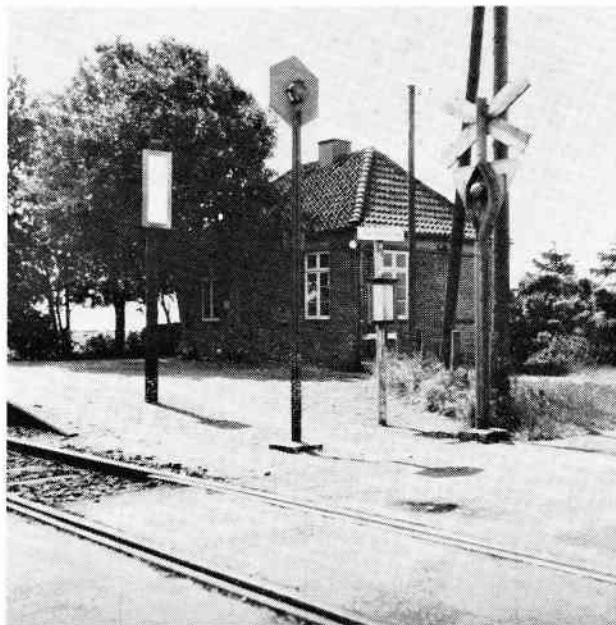
Gredstedbro station, 1970.

Foto: Just Andersen.

Da banen var klar til indvielse den 30. april, blev der festet, så det forslog noget. Først samledes en udvalgt skare på byens rådhus, et festtog førte kl. 13 i en utallig menneskemængde på flere hundrede personers påsyn en endnu større skare til Bramming, hvor entreprenørerne gav frokost, og da denne var overstået og toget var returneret til Ribe, deltog 300 indbudte i en gevaardig animeret middag, som byrådet havde arrangeret på „Klubbens Hotel“. Talerne var legio — — — o.s.v., og festen var næppe helt til ende, før banen kunne begynde sin daglige drift 1. maj med 3 daglige togpar, der i løbet af et par måneder måtte suppleres med et fjerde.

Oprindeligt havde man tænkt sig at nøjes med én mellemstation, Gredsted, men beboere langs banen havde indtrængende anmodet om at få holdepladser ved Sejstrup og Farup, og det bevilgedes så hurtigt, at de kunne åbnes 29. maj s. å. Det var jo ikke så bekosteligt at indrette billetsalg i de resp. vogterhuse; i Farup var pladsforholdene dog så knebne, at der måtte smækkes et træskur op ved den diminutive perron. Læssespor fik de to billetsalgsteder aldrig. Gredsted måtte sidst i 1887 ændre navnet til Gredstedbro, da flere og flere forsendelser af rejse- og andet gods hertil havnede i Græsted (der dengang var Gribskovbanens endestation) og omvendt.

Så er der det pinlige spørgsmål om rullende materiel, der anskaffedes til Ribebanen. Man er altid slemt på den, når det gælder en statsbanestrækning, for selv om der er anført finansbevillinger til indkøb af materiel til en bestemt strækning, kan man godt regne med, at det kommer til at køre alle andre steder. Tilsyneladende havde man lurt på at lade de ret små lokomotivtyper, som DSB-JF i begyndelsen af 1870'erne havde fået smag for, køre på Ribebanen, selv om de efter opgivelserne var bestemt for den jyske syd- og vestbane, altså Lunderskov-Esbjerg-Ringkøbing, og at bruge de forholdsvis større maskiner, der var bestemt for Ribebanen, andet steds. I 1874/75 bestiltes 8 lette persontoglokomotiver med tendere, 4 svære do. og 4 svære godstogslokomotiver med tender, alle fra Hawthorn i Newcastle. De lette viste sig at være den jyske K-maskine nr. 69–76 (senere, da man havde pillet tenderen af dem, KJ); de 4 svære var den jyske F-maskine 61–64, som også senere mistede tenderen, og endelig var de 4 godstogslokomotiver den uheldige jyske C-maskine 65–68, som ikke nåede at miste tenderen, før de blev ud rangerede inden århundredskiftet. — Ifølge samme finanslov bevilgedes 600.000 kr. til anskaffelse af driftsmateriel til Ribebanen „samt Forøgelse af Driftsmateriellet paa de ældre Baner“. Det drejede sig i første omgang om 80 lukkede godsvogne med bremse (fra Hamborg). I 1875



Farup trinbræt, 1961.

Foto: P. Thomassen.

ankom 10 personvogne, der nok kan være tiltænkt Ribebanen: 4 litra A (I–II klasse), 2 litra N (II–III kl.) og 4 litra C (III kl.) og endelig trækkraften, 5 svære lokomotiver med tendere (Esslingen), som viste sig at være G 77–81. Disse har næppe kørt meget på Ribebanen i dens første år!

Trafikken på denne var ikke egentlig imponerende i det første driftsår (11 måneder). Fra Ribe, der kunne sælge billetter til de fleste DSB-stationer, solgtes 34.095 billetter, fra Farup (kun lokale billetter på strækningen) 2322, fra Gredsted til jysk-fynske stationer) 22462 og fra Sejstrup (kun lokalt salg) 5677 billetter. Antallet af ankomende passagerer til Ribe var 52442, til Farup 12443, til Gredsted 13098 og til Sejstrup 1871.

Godstrafikken var elendig, idet der fra Ribe afsendtes 1581 t og ankom 4431, og for Gredsted var tallene hhv. 127 og 455 t. De 4 stationers samlede indtægt var da også kun ca. 55.000 kr., hvortil kommer beløbet for Bramming stations andel af Ribebanens indtægt.

Medens mange banestrækninger har været plaget af sne, var Ribebanen mere plaget af vand. Gang på gang har driften været afbrudt, fordi banelegemet var blevet underskyllet eller på anden måde beskadiget af vandmasser. Et heftigt regnskyl 13.–15. oktober 1881 med påfølgende vandflod bortskyllede den 3 m høje dæmning i en længde af godt 60 m og underskyllede pillerne på broen over Tved å, således at den ikke kunne passeres. Ribe st. var uden baneforbindelse i en måned — næsten da. For (knap 2 km fra Ribe st.) i hvilket der indrettedes interimistiske ekspeditionslokaler. Den 16. november var en midlertidig tømmerbro blevet opført, og sporet kunne reableres. Mærkværdigvis undgik Ribebanen driftsforstyrrelser ved oversvømmelserne ved Sneum bro mellem Tjæreborg og Bramming i 1909, 1911 og 1916, og endnu mærkeligere var det, at Ribebanen også slap uskadt fra springfloden 30. august 1924, der hærgede syd for Esbjerg og anrettede store ulykker med tab af mange menneskeliv ved Rejsby. Men i 1959 fik banen sin bekomst, idet et voldsomt skybrud satte området Bramming-Gørding-Gred-

Nyhed



11 03671 0

11 03645 1

Nordsjællandske jernbaner

af Niels Jensen. Første bog i den ny serie "Clausens Jernbanebibliotek" indeholder en mere dybtgående behandling af nordsjællandske jernbaners fremkomst, udvikling og materielbeskrivelse fra omkring midten af forrige århundrede og op til idag. 80 s. ill. kr. 28,20.

Veteranbaner i Norden

I sin femte jernbanebog behandler Niels Jensen samtlige nordiske veteranbaner: fire i Danmark, fem i Sverige, to i Norge og en i Finland. Forfatteren beskriver banernes baggrund, miljø og anlæggelse samt det rullende materiel og dets oprindelse. 96 s. ill. kr. 29,75.

**clausen
bøger**

-håndbøger De har brug for

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Telefon (02) 87 07 08

25/8 1975 - 75 år



Tog hvert 20. minut
mellem Jægersborg og Nærum



Haakonsens

JOHN JEPSEN

ALLTID GAS- OG VANDMESTER

Østergade 23
4930 Maribo

John Jepsen

FJERNVARME – CENTRALVARME

OLIEFYR – SMEDEARBEJDE

(03) 88 06 99

KOM TIL SKELSTRUP

OG LÆR VORT FIRMA AT KENDE!

Vi handler med bygningsmaterialer, såsom brædder, tømmer, beslag, bræddebolte og søm. Tag- og sidebeklædninger: Eternit, aluminium, onduline, galvaprime, pandeplader og ovenlysplader, plastplader til carporte og drivhuse.

Profilbrædder, gibsonitplader, tagrender, glasuld, spånplader, vandfaste finerplader, loftshvidt og facademaling, og meget andet.

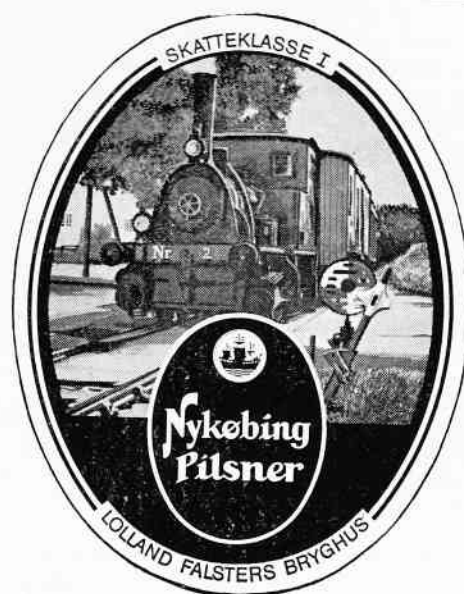
P.S. – Vi har også et stort udvalg i vægpanelplader, til priser for enhver pengepung.

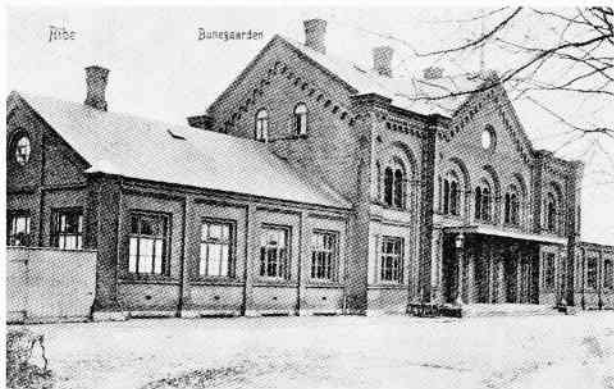
BRDR. ALBRECHTSEN A/S

Skelstrupvej 52 – 4930 Maribo
Tlf. 03-88 08 77 & 88 07 35

C. C. WINTHER Blikkenslager

Maribovej 39 – Nakskov
Tlf. 03-92 12 29





Ribe station, 1905.

Arkiv PT.

stedbro under vand. På 4 timer faldt omkring 150 mm regn, og på Bramming station stod vandet ca. 25 cm over skinnetop. Mellem Bramming og Gørding måtte køres meget langsomt, og ved Sejstrup var ballasten blevet skyllet bort og gennemløb ødelagt. Trafikinspektør Plan giver i „Vingehjulet“ en både udførlig og fornøjelig skildring af begivenhederne, der iøvrigt fik en noget makaber afslutning, idet en sektionsingeniør blev skudt.

Da tog 478 var afgået fra Bramming og havde standset ved Sejstrup, viste det sig, at ballasten var skyllet væk syd for trinbrættet, hvorfor toget kørte tilbage hertil. Togføreren fik ordre til at føre toget tilbage til Bramming, men man kom ikke ret langt nord for Sejstrup, før ballasten i mellemtiden også var bortskyllet her. Passagererne blev undsatte i biler, og toget blev efterladt til næste dags eftermiddag; banen var ufarbar i 2 døgn. Udbedringsarbejderne foregik i døgndrift, og der medgik 40 vognladninger grus fra Tjæreborg grusgrav. Et enkelt hul (ved et ødelagt gennemløb) var 3 m dybt og 5–6 m langt; alene til udfyldning af dette medgik 70 m³ grus. Da en sektionsingeniør på skinnecykel var på vej til Sejstrup for at inspicere skaderne og udbedringerne, lød der pludselig et knald som fra et gevær, og han følte en stikkende smerte og en voldsom blødning. Det viste sig, at skinnecyklen havde kørt over et knaldsignal, som eksploderede, som det skulle, men en stump af kapslen havde ramt sektionsingeniøren i benet. Dog ikke værre, end at han en dags tid efter kunne genoptage tjenesten. – Mon ikke dette skulle kunne være en lære for visse jernbaneentusiaster, der hidtil har betragtet knaldsignaler som legetøj og festfyrværkeri.



Ribe station, 1961.

Foto: P. Thomassen

(Gyldig fra den Dag, da Banestrækningen Ribe–Vedsted nabes for Driften.)

Bramminge–Vedsted.										Vedsted–Bramminge.									
Hvad. Hænd. Hænd. Hænd. Hænd.					Hvad. Hænd. Hænd. Hænd. Hænd.					Hvad. Hænd. Hænd. Hænd. Hænd.					Hvad. Hænd. Hænd. Hænd. Hænd.				
Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.	Tog.
608	945	1240	435	1001	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
430	655	955	139	615	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
645	1040	135	555	1035	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	8	8	8	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
705	1100	155	611	1041	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	8	8	8	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
730	1125	220	628	1108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
800	1130	240	635	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
812	1142	240	657	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1034	—	345	808	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1247	—	532	1023	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
502	—	859	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
605	—	947	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

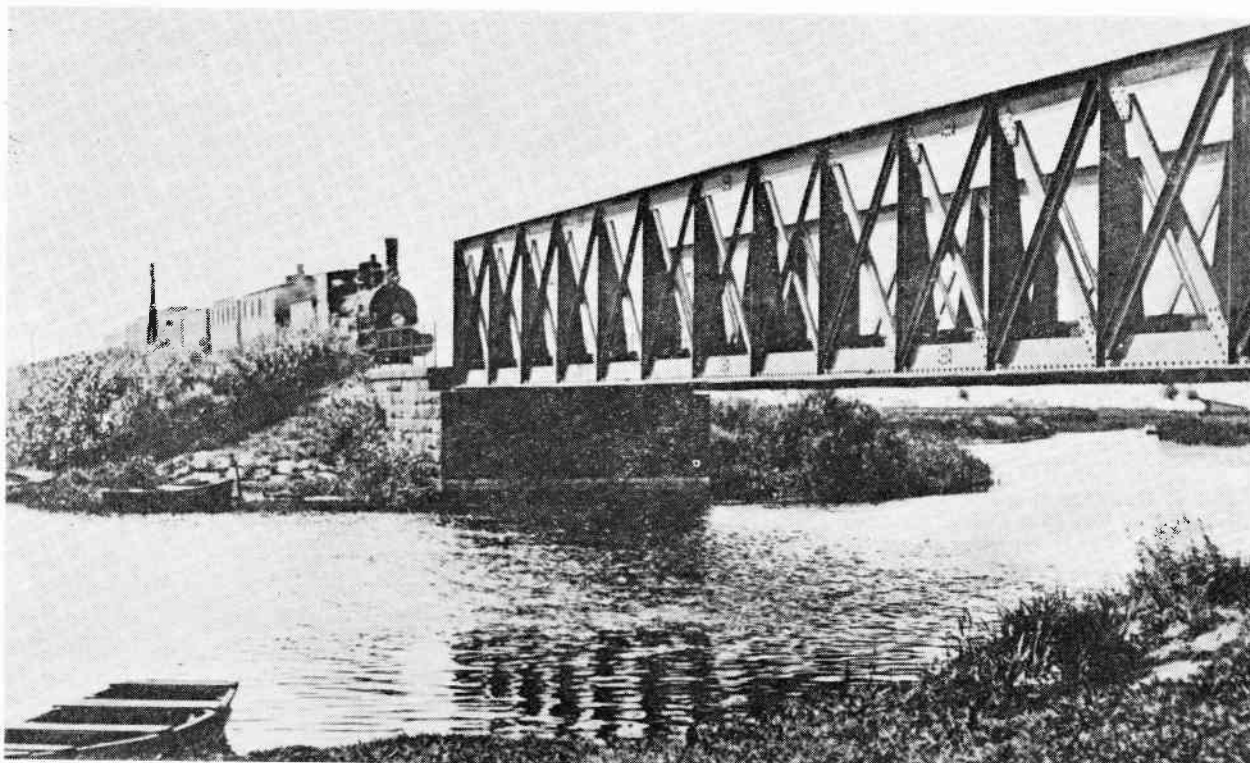
Forste køreplan efter Ribebanens forlængelse til Vedsted, 15. november 1887.

I tidens løb er der naturligvis sket en del udvidelser på Ribebanen. I 1886/87 blev Ribe station betydeligt udvidet i anledning af banens forlængelse syd på. Billetsalgsstederne Farup og Sejstrup fik begge en lille stationsbygning i 1920'erne, indeholdende ventales og ekspeditionslokale. Begge billetalsgsteder nedsattes til trinbræt 2. juni 1957, og Farup nedlagdes 22. maj 1971.

Køreplanen ændredes på Ribebanen såvel som på andre baner i tidens løb og blev efterhånden ret omfattende. Motordrift indførtes i 1929 både med DSB's ældste diesel-lokomotivtyper og med ME i et enkelt togpar Ribe-Esbjerg. Motortog havde dog allerede i 1928 vist sig på strækningen Bramminge-Tønder for de gennemgående tog Rødekro-Tønder over Løgumkloster. Det varede kun få år, for de aller fleste tog på Ribebanen var motortog de øvrige tog kørtes med meget gammelt materiel, både lokomotiver og vogne. I 1933 noterede jeg et underligt lokomotiv, der hed Ks 273 – sådan et havde jeg aldrig set hjemme i Charlottenlund. Der var jeg glad, når der viste sig andre maskiner end O, S, D og K. – Hurtigtog eller iltog havde man ikke kendt til på Ribebanen, så det var en behagelig overraskelse for mange, da der fra sommeren 1955 indførtes flere iltog med gennemgående vogne Esbjerg-Hamburg – endda med begge vognklasser. DSB havde i 1934 med stor letelse afskaffet den dyre vognklasse på strækningen Bramming-Tønder; benyttelsen af den daværende 2. kl. var rent forsvindende (i 1931/ 1/2 % af samtlige solgte billetter fra stationerne Ribe-Sejstrup; sidstnævnte solgte forresten ikke en eneste).

Resten af banen – Ribe-Tønder – skal der ikke kommer nærmere ind på denne gang udover forlængelsen til Vedsted. Den stærkt savnede forbindelse syd på lod vente længe på sig, da ingen fandt anledning til at bygge banen fra Ribe til landegrænsen ved Vedsted, før en tysk strækning syd fra blev anlagt. Først i 1881 vedtoges det fra tysk side at bygge „marskbanen“ fra Heide over Tønder til Vedsted, hvorefter der fremsattes forslag om bygning af en statsbane fra Ribe til Vedsted. Men forslaget blev ikke vedtaget hverken i rigsdagssamlingen 1881/82 eller i de påfølgende samlinger, og regeringen kom slemt i klemme, da den forlængst havde sluttet overenskomst med den tyske regering om anlæg af Ribe-Vedsted banen, således at denne kunne være færdig samtidig med den tyske strækning. Den affære klarede Tietgen ved at tilbyde at bygge banen for egen regning, og 17. april 1886 fik han koncession på anlæg, men ikke drift af banen. Den skulle bygges for 822.000 kr. alt inklusive og være færdig inden 1. juli 1887.

Tietgen iværksatte anlægget af sin bane, såsnart koncessionen var i orden; jordarbejdet udførtes af entrepre-



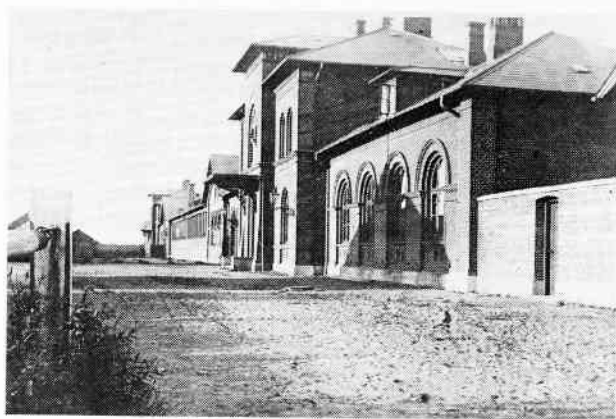
Broen over Tved å, ca. 1902.

Arkiv OCMP

nørerne Gluud, Werner og J. Hansen og kostede 130.000 kr. Der var ingen grund til hastværk med anlægget, da den tyske strækningens anlæg forsinkedes af dæmningsbrud og andre vanskeligheder, og banen kunne først indviés 15. november 1887. Vedsted station blev bygget helt overdimensioneret; der kunne kun siges én god ting om den lange, skumle kaserne: Den var helt symmetrisk. Tyskerne kaldte den sydlige ende af stationen for Hvidding, og danskerne kaldte den nordlige ende for Vedsted. Det var en rigtig grænsestation! Trafikken var ikke helt ringe, og i lange perioder var der en betydelig mængde vognladningsgods, naturligvis hovedsageligt transitgods. Efter 1920 var den store stationsbygning næsten overflødig, og i 1922/23 lykkedes det at få den omdannet til Vester Vedsted Sindsygehospital. Samtidig opførtes en ny station ca. en km syd for den gamle – denne gang mere passende dimensioneret. I 1931 ændredes navnet fra Vedsted til Hvidding. – Ribe-Vedsted strækningen blev oprindeligt drevet som statsbane, men var faktisk privatbane. DSB betalte et årligt

vederlag for driften (40.000 kr.), indtil staten overtog banen 1. juli 1896.

Seiv om Ribe havde fået sin baneforbindelse med Tyskland, ønskede man endnu en forbindelse med Sønderjylland, og da Haderslev Amts Jernbaner (HAJ) havde anlagt sin strækning Haderslev-Vojens-Gram-Rødding (1889), øjnene man i Ribe en forholdsvis billig løsning ved at anlægge en bane til landegrænsen ved Gjelsbro – ca. 10 km og så forsøge at skabe interesse fra tysk side for anlæg af en forbindelsesbane fra Gram til Gjelsbro – ca. 7 km – med samme sporvidde (meterspor). Der indsendtes et baneforslag til den siddende jernbanekommission, der hed noget så malabarisk som „Den af Indenrigsministeriet ved Skrivelse af 13. September og 19. November 1898 nedsatte Kommission til samlet Overvejelse af Spørgsmålet om den fremtidige Udvikling af Jærnbanenettet i Midt- og Sydjylland.“. I betænkningerne var man ikke særligt imødekommende overfor den projekterende smalsporede bane Ribe-Gjelsbro, men den kom dog med i den 2. store jernbanelov (1908) som nr. 47. Man ventede nu fra dansk side på tysk initiativ, og fra tysk side ventede man på dansk initiativ for at få skabt forbindelse fra Ribe til Gram, og derfor skete der intet. Man var faktisk ikke spor forhippet i Tyskland på at få forbindelse med danske baner nordpå; havde man været det, havde man nok fundet ud af at



Vedsted station fra gadesiden, 1902.

Arkiv PT.

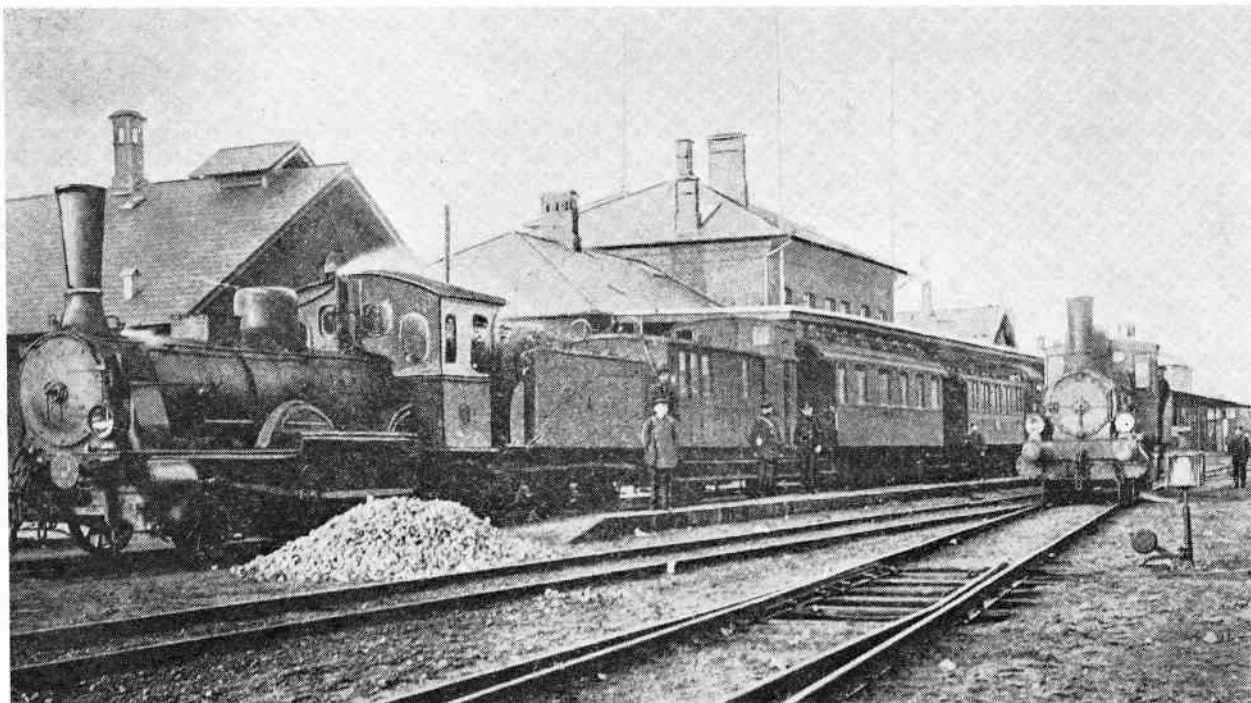
AUTO GUMMI SERVICE

Sven Christensen

Fabriksvej 2 – 4990 Sakskøbing

Tlf. 03-89 47 79

Kontant rabat 20 % på alt auto gummi



Den tyske ende af Vedsted station, 1905.

Arkiv PT.

etablere forbindelsen Vejen-Skodborg. I 1904 var der til den før nævnte kommission blevet indsendt forslag om en bane fra Vejen til landegrænsen ved Skodborghus, men selv om dette forslag blev venligt modtaget, kom det dog ikke med i 1908-loven. Her var ellers en billig mulighed for en „grænseovergangsbane“, da HAJ blot behøvede at forlænge Haderslev-Sommersted-Skodborg banen (åbnet 1905) ca. 3 km; den danske strækning ville blive ca. 5 km. – Interessen for projektet Ribe-Gjelsbro dalede noget, da HAJ åbnede strækningen Arnum-Skærbæk i 1910. Ribe-projektet var da også gledet ud af fortegnelsen i 1918-loven, men det nævntes dog i denne, at der stadig kunne meddeles eneretsbevilling på banen. I 1923-kommissionens betænkning (det var den, der fik manet næsten alle 1908-lovens ikke iværksatte baneanlæg i jorden til fordel for rutebilerne) blev Ribe-projektet definitivt skrinlagt, da der på 1924-loven var optaget en bane fra Ribe til Vojens.

Det var resultatet af den sønderjyske jernbanekommissionens huseren i et par år; det var hensigten at skabe or-

den i trafikforholdene – navnlig banerne – syd for den gamle grænse, og en vis orden kom der også. Men det skete rigtignok ved at nedlægge de fleste af banerne, rasere de resterende for stationer og indstille persontrafikken på et par af strækningerne. Og sådan kan det jo også gøres. –

Men tilbage til den jubilerende Ribebane. Vi mangler lidt om banens turistmæssige betydning, og den er ikke ringe. Enhver kender Ribe med dens skønne attraktioner, de resterende storke og meget andet, der trækker turister til, ikke mindst fra syd. I 1933 talte jeg fra domkirkens tårn 80 beboede storkereder – så gad jeg ikke tælle længere. Idag er bestanden svundet uhyggeligt ind, men Gredstedbro station kan glæde sig over sin næsten regelmæssigt tilbagevendende storkefamilie, og i sommeren 1974 var der fire unger i reden på stationstaget. Der er flere attraktioner langs banen nord for Ribe, f. eks. nogle interessante kirker. Endelig er der Farup hede; prøv at besøge den i solnedgang – det er både tog- og fodturen værd!



Billetter fra strækningen, 1950-52.

Arkiv PT.

DSB overtager AB

Af Bent Jacobsen

Ministeriet for offentlige arbejder har i marts 1975 fået finansudvalgets tilslutning til, at DSB med virkning fra den 1. oktober 1974 overtager jernbanedriften på A/S Amagerbanen. Samtidig overtager staten samtlige AB's aktiver og passiver.

I henhold til lov nr. 43 af 1. april 1905 blev regeringen bemyndiget til for tidsrummet indtil 1. januar 1995 at meddele eneret til anlæg af drift af Amagerbanen. Eneretsbevillingen blev meddelt A/S Amagerbanen ved bekendtgørelse af 11. juli 1905. Af bevillingens § 29 fremgår det, at staten efter udgangen af året 1948 skal være berettiget til at overtage banen med tilbehør og med derpå hvilende forpligtelser enten mod udredelsen af et vederlag lig det tyvedobbelte af gennemsnittet af banens nettoudbytte i de sidste 3 år, der går forud for det år, i hvilket den forlanges overdraget til staten, eller mod udredelsen af en sum, der svarer til den kapital, som bevislig er anvendt til anlægget af banen.

I henhold til bestemmelserne i lov nr. 303 af 13. juni 1973 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring har Hovedstadsområdets Trafikskelskab med virkning fra 1. oktober 1974 påbegyndt regelmæssig omnibuskørsel inden for hovedstadsområdet. I henhold til lovens § 7 har selskabet ret til at overtage virksomheder, som driver regelmæssig buskørsel inden for hovedstadsområdet, og som staten, amtskommunerne og kommunerne i hovedstadsområdet enkeltvis eller i forening har en sådan rådighed over, at de kan overdrage virksomheden. Denne ret har Hovedstadsområdets Trafikskelskab også benyttet over for A/S Amagerbanen med den virkning, at selskabets busstrafik pr. 1. oktober 1974 er overgået til det nystiftede bus-selskab. Amagerbanens virksomhed har i en lang årrække for langt størstedelens vedkommende bestået i drift af busruter. Nettet bestod indtil den 1. oktober 1974 af 9 ruter, hvoraf de 7 blev drevet i samdrift med Københavns Sporveje.

Jernbanedriften har i de seneste år udelukkende omfattet kørsel med godsvogne mellem DSB's spornet og spornettet på Københavns havn, herunder Prøvestenen, og visse større virksomheder mellem Amagerbro og Kastrup stationer. Omfanget af denne trafik udgør ca. 200.000 tonkm. årlig.

Tårnby, Store Magleby og Dragør kommuner har fuldt ud dækket selskabets driftsunderskud (eksklusive pensionsudgifter, som i de seneste regnskabsår har udgjort følgende beløb:

	69/70	70/71	71/72	72/73	73/74
Busdrift	867.094	1.277.278	1.673.042	1.349.575	2.098.536
Banedrift	+22.082	38.916	+43.307	+287	193.044
I alt	845.002	1.316.194	1.629.735	1.349.288	2.291.580

Selskabet har således ikke fra staten modtaget bidrag til dækning af dette underskud. Staten har ingen aktier i selskabet, hvis aktiekapital udgør 500.000 kr. og er fordelt således:

Københavns kommune	250.000 kr.
Tårnby kommune	100.000 kr.
Store Magleby kommune	70.000 kr.
Dragør kommune	61.900 kr.
Egne aktier	4.000 kr.
På private hænder	13.600 kr.
I alt	500.000 kr.

Om Københavns havnevæsens sporanlæg på Prøvestenen, der er tilsluttet Amagerbanen umiddelbart nord for Prags Boulevard, er der oprettet overenskomst af 18. juni-4. juli 1936 (med senere tillæg) mellem DSB, Amagerbanen og havnevæsenet. Overenskomsten, der er approberet den 21. juli 1936 af ministeriet for offentlige arbejder for Amagerbanens vedkommende, indeholder bl.a. følgende bestemmelse:

"I det tilfælde, at Amagerbanen senere måtte blive nedlagt, skal der søges tilvejebragt en ordning, hvorved sporforbindelse mellem anlægget ved „Prøvestenen“ og statsbanernes spornet kan opretholdes“.

Amagerbro station og Prøvestenen tegner sig tilsammen for ca. 50% af det samlede antal vogne til/fra Amagerbanen og ca. 75% af godsvægten. Det anses for nødvendigt at bevare sporforbindelsen til Prøvestenen. Driften på strækningen fra Prags Boulevard til Kastrup ønskes også opretholdt, da der fortsat er behov for banemæssig betjening af det her beliggende industriområde. DSB agter at drive den ca. 6 km lange banestrækning fra Amagerbro station til Kastrup station i hovedsagen som stamspor for eksisterende og kommende firmaspor for de i banens opland placerede virksomheder. Ved DSB's overtagelse af driften bortfalder den nuværende procedure vedrørende overlevering af vogne mellem DSB og Amagerbanen, hvorved der opnås en forenkling af rangeringen.

I de kommende år vil det blive nødvendigt, ikke mindst på grund af stigende akseltryk og det eksisterende relativt svage spornet, at udføre en forstærkning af sporene.

Bandholm Maskinfabrik A/S

Brdr. Nielsen

Stålkonstruktioner

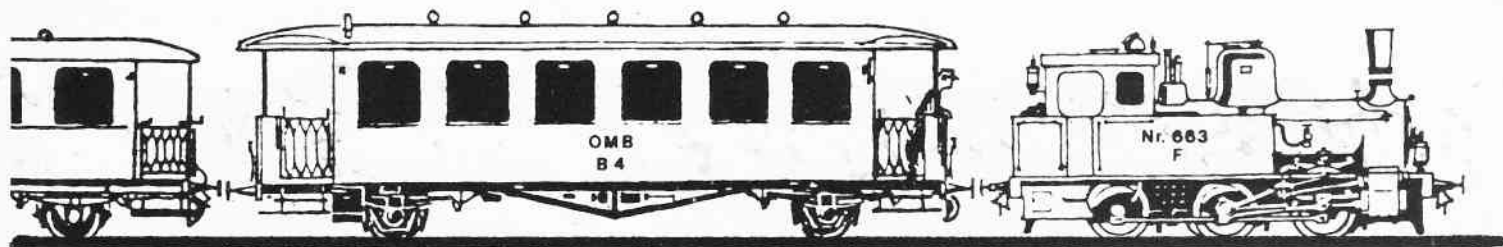
Rør- og beholderarbejde

VVS

Certifikatsvejsning

Optisk skæring

Bandholm - Tlf. (03) 88 80 06



SÆSONEN PÅ

LIMFJORDSBANEN

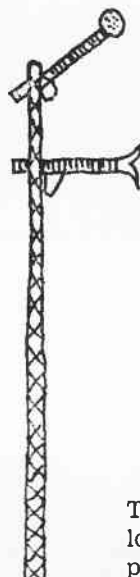
ALLE TOG SØNDAGE

	Alle tog: damptog	
	af. Aalborg	af. havnen
15/6		
29/6	1000	1100
6/7		
20/7	1400	1500
10/8		

Mariager-Handest Veteranjernbane

Køreplan 15/6—24/8 1975

Søn- og helligdage



Tog nr.	12	14	16	18	20
Mariager	12,10	13,30	14,35	16,00	17,00
True	12,35	13,55	15,05	16,25	17,30
V. Tørslev	12,45	14,05	15,15	16,35	17,40
Handest	13,00	14,20	15,30	16,50	17,55

Tog nr.	11	13	15	17	19
Handest	10,45	13,25	14,40	15,55	17,05
V. Tørslev	11,00	13,40	14,55	16,10	17,20
True	11,10	13,55	15,05	16,25	17,30
Mariager	11,35	14,20	15,30	16,50	17,55

Tog nr. 14, 15, 18 og 19 fremføres af damplokomotiv på ulige datoer og af motorvogn på lige datoer. Alle øvrige tog er motortog.

Museumsbanen Maribo-Bandholm

SØN- & HELLIGDAGE I PERIODEN 1/6 - 31/8:

Maribo afg.	10.30	12.15	14.15	15.45
Maglemer afg.	x	x	x	x
Bandholm by . . . ank.	10.55	12.40	14.40	16.10
Bandholm havn ank.	11.00	12.45	14.45	16.15

1975

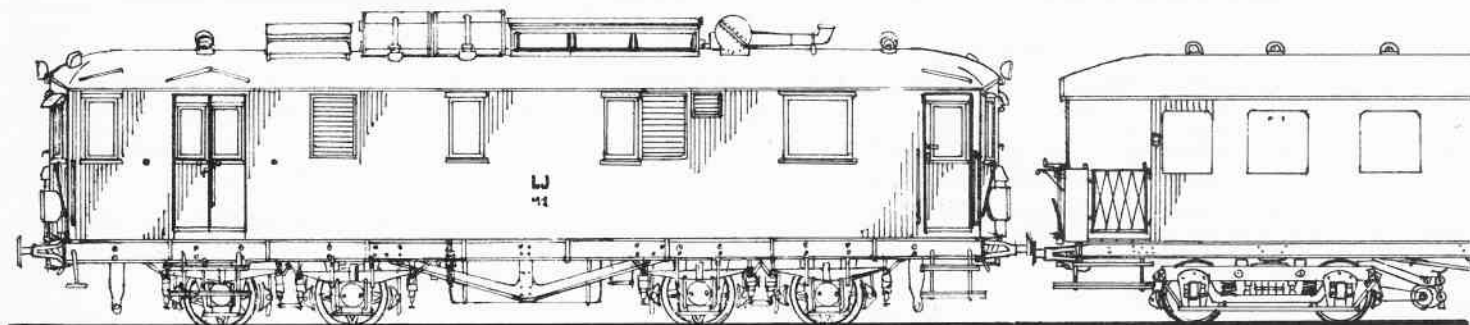
Bandholm havn afg.	11.30	13.00	15.00	16.30
Bandholm by . . . afg.	11.35	13.05	15.05	16.35
Maglemer afg.	x	x	x	x
Maribo ank.	12.00	13.30	15.30	17.00



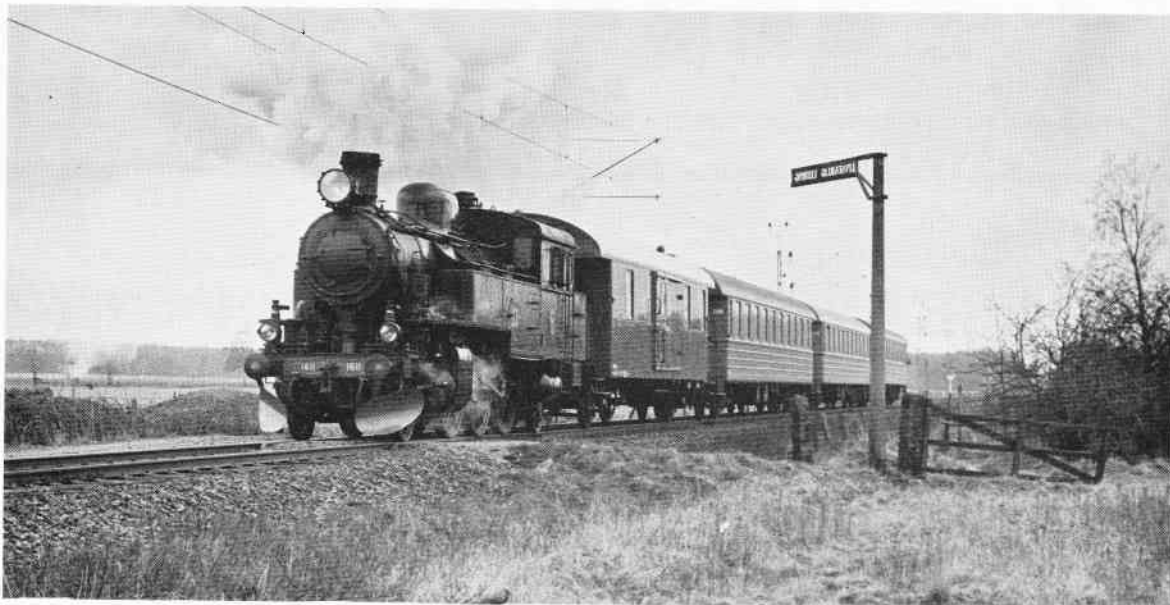
LØRDAGE I PERIODEN 31/5 - 30/8:

Maribo afg.	11.45	13.45	15.45
Maglemer afg.	x	x	x
Bandholm by . . . ank.	12.10	14.10	16.10
Bandholm havn ank.	12.15	14.15	16.15

Bandholm havn afg.	12.30	14.30	16.30
Bandholm by . . . afg.	12.50	14.50	16.50
Maglemer afg.	x	x	x
Maribo ank.	13.15	15.15	17.15

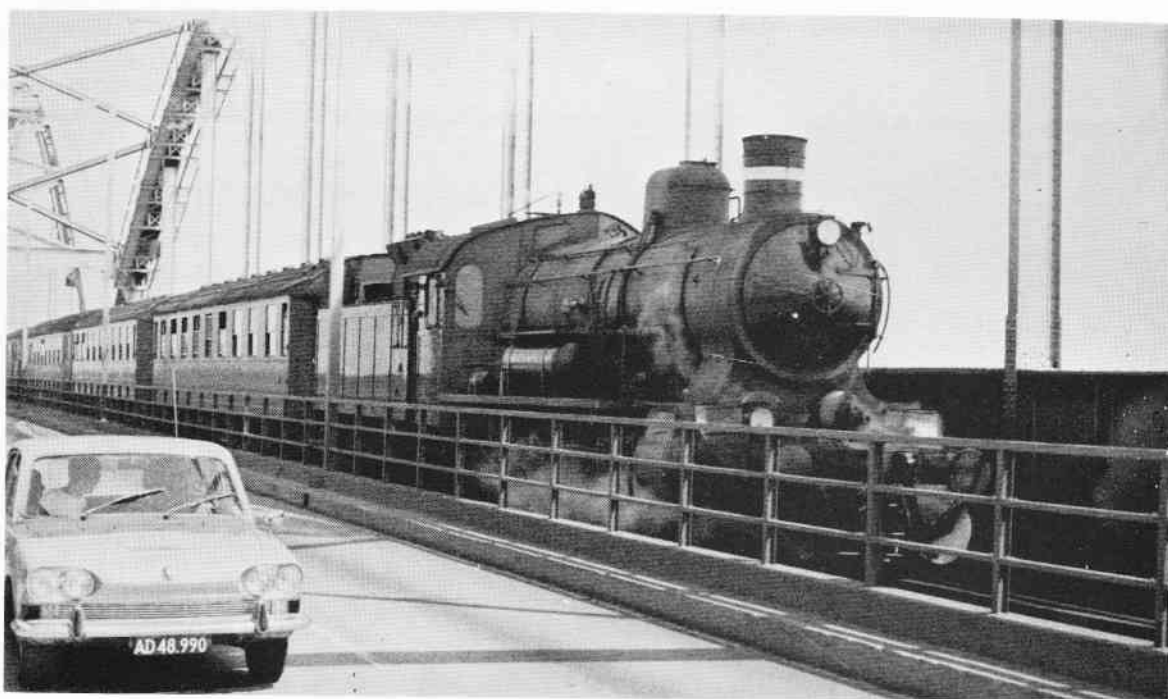


DANSK JERNBANE-KLUB



Søndag den 6. april deltog ca. 50 medlemmer i foreningens udflugt til SJ-Skolan i Angelholm. På svensk strækning fremførtes særtog af Helsingborg Veteranjárnvägs damplokomotiv SJ S 6 1611. Tøget set her mellem Angelholm og Åstorp.

Foto: Finn Beyer Paulsen.



Foreningens planlagte forspandskørsel med damplokomotiverne P 917 og E 994 mellem København og Gedser den 25. maj måtte desværre aflyses på grund af lokomotivførermanglen ved DSB. I stedet fremførtes særtog af P 917 alene. Her er toget "fanget" på Storstrømsbroen. De 130 deltagere havde en fortrinlig tur med gode fotostop ved Storstrømmen takket være kørsel med busser mellem Vordingborg og Nørre Alslev.

Foto: Carl-Johan Semler.

Dansk Veteran Jernbane Platte



De har endnu chancen til at erhverve begge platter, nemlig nr. 1 med R 693 og nr. 2 med G 625. Dog må De skynde Dem, hvis De også ønsker at erhverve nr. 1, da der kun er meget få eksemplarer tilbage af det ret beskedne oplag. – Platterne, der sælges til fordel for DJK's arbejde med indkøb og bevarelse af historisk materiel, leveres i smuk gavekarton, og prisen er pr. stk. kr. 85,-.



Kildebakkegårds Allé 59 A, 2860 Søborg
Telefon Søborg 6844 . Giro nr. 21 1073

ØSJS

Ym

Supplement 1/1 1975 til
Danske lokomotiver og motorvogne 1/1 1973



ØSJS Ym 5, Hårlev 1974

Ym 1-5 = 5 stk.

Akselrækkefølge	(1A)'(A1)'
Byggested	Uerdingen
Byggenummer	80876-80877, 80873-80875
Byggeår	1974
Transmission	Dieselhydraulisk, Voith Diwabus-gear
Motor	2 x Büssing U11, 6-cyl
Effekt	2 x 180 HK = 360 HK/2000 omdr.
Maksimalhastighed	80 km/t
Akselafstand	11500–T2000 mm
Tjenestevegt	29 t
Antal siddepladser	40
Rejsegodsrums	

Ym 1-2 har førerrum i begge ender. Længde over kobling 18230 mm.

Ym 3-5 har førerrum i den ene ende, anvendes sammenkoblede med ØSJS Ys 11-15. Længde over kobling for Ym 17755 mm, for Ym–Ys 35280 mm.

Rettelser/Amendments/Berichtigungen

- S. 68: GDS L2. Byggeår rettes til 1956. Som fodnote tilføjes: 1956-58 anvendt til industrirangering i Vesttyskland.
 S. 126: OHJ 24. Maksimalhastigheden rettes til 90 km/t.

Tilføjelser/Additions/Ergänzungen

- S. 10: D 825 solgt til Østsjællandske Jernbaneklub. D 826 solgt til Dansk Jernbane-Klub. Alle oplysninger på siden slettes.
 S. 12: E 980 udrangeret. Nummeret slettes.
 S. 13: Oplysningerne om E 980 slettes.
 S. 14: F 500 solgt til Østsjællandske Jernbaneklub, F 665 solgt til Veteranbanen Bryrup–Vrads og F 694 solgt til Kolding Lokomotiv Klub. De pågældende numre slettes.
 S. 15: Oplysningerne om F 500, F 665 og F 694 slettes.
 S. 17: K 582 udrangeret. Overladt til Jernbanemuseet. Alle oplysninger på siden slettes.
 S. 20: Q 345 solgt til Kolding Lokomotiv Klub. Nummeret med tilhørende oplysninger slettes.
 S. 29: Mh 332 udrangeret.
 S. 30: Oplysningerne om Mh 332 slettes.
 S. 34: Mv 1144 tilføjes på grund af motorombygning. Byggeår rettes derfor til 1954-58.
 S. 37: My 1144 slettes på grund af omlitrering til litra Mv.
 S. 40: Nummerserien rettes til 1427-1446. Byggeår rettes til 1972-74.
 S. 41: Under litra Mv tilføjes: Mv 1144 Nohab 2385 1958.
 S. 42: My 1144 slettes med tilhørende oplysninger. Efter Mz 1441 tilføjes følgende nye lokomotiver:
 Mz 1442 Nohab 2873 1973 Mz 1445 Nohab 2876 1974
 Mz 1443 Nohab 2874 1974 Mz 1446 Nohab 2877 1974
 Mz 1444 Nohab 2875 1974
 S. 44: Mm 782 og 805 udrangeret.

- S. 45: Mm 7790-7794 tilføjes efter Mm 7789. Samme oplysninger som Mm 7783 - m fl. Byggeår rettes dog til 1973 (Trykfejl i rettelse pr 1/1 1974). Fodnote rettes til: Fast sammenkoblet med styrevogn med 2. kl. passagerafdeling, litra Fs 7283-7294.
- S. 46: Oplysningerne om Mm 782 og 805 slettes.
- S. 49: Følgende nye Mm-motorvogne tilføjes efter Mm 7789:
- Mm 7790 Frichs 1337 1973 Mm 7793 Frichs 1340 1973
Mm 7791 Frichs 1338 1973 Mm 7794 Frichs 1341 1973
Mm 7792 Frichs 1339 1973
- S. 50: Mo 1840, 1860, 1864, 1884 og 1890 udrangeret.
- S. 51: Mo 1960 og 1983 udrangeret.
- S. 52: Mo 1840, 1860 og 1864 slettes med tilhørende oplysninger.
- S. 53: Mo 1884, 1890 og 1983 slettes med tilhørende oplysninger.
- S. 84: HHGB Sm 5 udrangeret. Nummeret slettes med tilhørende oplysninger.
- S. 95: HP 11 udrangeret. Alle oplysninger på siden slettes.
- S. 99: HP. Ny Ym 34 tilføjes. Byggenummer: 80879. Byggeår: 1974. I øvrigt samme tekniske oplysninger som Ym 32, 33.
- S. 106: HTJ. S 29 udrangeret. Nummeret med tilhørende oplysninger slettes.
- S. 119: LNJ M 4 solgt till Helsingør Jernbaneklub. Alle oplysninger på siden slettes.
- S. 124: OHJ 20 udrangeret. Alle oplysninger på siden slettes.
- S. 142: SB. Ny Ym 4 tilføjes. Byggenummer: 80878. Byggeår: 1974. I øvrigt samme tekniske oplysninger som Ym 1-3.
- S. 149: VLTJ Sm 12, 13 og 15 udrangeret. Alle oplysninger på siden slettes.
- S. 150: VLTJ Sm 14 udrangeret. Nummeret med tilhørende oplysninger slettes.
- S. 158: ØSJS Sm 16 udrangeret. Nummeret med tilhørende oplysninger slettes.
- S. 159: ØSJS Sm 16 med tilhørende oplysninger slettes.
- S. 7 i suppl. 1/1 1974:
- VLTJ/SJ YBo6 761 nummereret VLTJ YBM 12
VLTJ/SJ YBo6 828 nummereret VLTJ YBM 14
VLTJ/SJ YBo6 777 nummereret VLTJ YBM 15

ØSJS

MB



ØSJS MB 22, Køge 1974

MB 21-23 = 3 stk.

Akselrækkefølge	B'2'
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
Tjenestevægt	19 t
Antal siddepladser	53

Nr	Byggested	Byggenummer	-år	1974 fra SJ Y6
21	Hägglund	5531	1953	779
22	Hägglund	5533	1954	781
23	ASJ Linköping	-	1953	824

Det anses af DSB for at være af væsentlig betydning, at banedriften fortsættes efter Hovedstadsområdets Trafik-selskab's overtagelse af busdriften den 1. oktober 1974. Da banedriften som nævnt kun udgør en mindre del af AB's samlede virksomhed, er det klart, at banedriften alene ikke berettiger til opretholdelse af selskabet, og ministeriet for offentlige arbejder er derfor gennem forhandling med selskabets bestyrelse nået til enighed om, at DSB med virkning fra det nævnte tidspunkt overtager jernbanedriften, at staten samtidig overtager selskabets samtlige aktiver og passiver, herunder aktuelle og visse fremtidige pensionsydelser, samt at selskabet som sådant ophæves.

Som følge af overtagelsen vil statsbanernes drifts-indtægter på årsbasis stige med ca. 644.000 kr., og statens driftsudgifter vil blive forøget med ca. 414.000 kr.

Faste anlæg, omfattende samtlige selskabet tilhørende arealer, i alt 113.297 m², og bygninger er vurderet til 10.363.000 kr. for arealerne og 2.150.000 kr. for bygningerne. Dette aktiv overgår til DSB, bortset fra selskabets administrationsbygning i Kastrup, og garageanlæg med tilhørende areal, som sælges til Tårnby kommune. Kommunen har af byplanmæssige årsager ønsket at erhverve disse arealer og bygninger, som udelukkende er blevet anvendt til selskabets busdrift, og som derfor for en periode af op til 5 år i henhold til lov om hovedstadsområdets kollektive personbefordring kan forlanges lejet af Hovedstadsområdets Trafikselskab. DSB har ikke brug for disse anlæg m.v. For de øvrige arealers vedkommende er det en forudsætning for statens overtagelse, at der tilskrives Københavns og Tårnby kommuner forkøbsret til

disse, såfremt det senere skulle vise sig, at de ikke mere skal anvendes til statslige formål.

Det rullende materiel ved jernbanen omfatter alene et diesellrangerlokomotiv AB 1 på 240 HK bygget af MAK i 1956, anskaffelsesværdi ca. 260.000 kr., afskrevet til 220.996 kr.

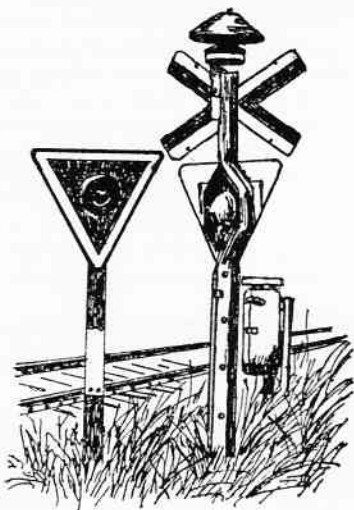
Busmateriellet er overtaget af Hovedstadsområdets Trafikselskab for en købesum fastsat til 3.523.974 kr.

Som ovenfor nævnt blev det besluttet snarest at ophæve selskabet. Selskabets aktier indløses til kurs 100. Alene aktier på 13.600 kr. var på private hænder.

Af praktiske årsager har Amagerbanen indtil 27. maj 1975 haft regnskabsmæssig status som privatbane – men er nu placeret områdemæssigt under Driftsområde Københavns Godsbanegård.

Langt den største del af det tjenstgørende personale er overgået til Hovedstadsområdets Trafikselskab. 3 af de ved banedriften ansatte tjenestemænd er overgået til ansættelse ved DSB og ansættes som statstjenestemænd med pensionsret. Det drejer sig om 1 overtrafikassistent, 1 rangformand og 1 portør. Herudover er 4 timelønnede banearbejdere overgået til DSB.

AB nåede således ikke at markere sin 70 års dag som selvstændigt privatbaneselskab. Forhåbentlig vil selve sporforbindelsen mellem Amagerbro og Kastrup bestå mange år frem i tiden til gavn for de mange erhvervsvirksomheder på Østamager og – hvem ved – måske en skønne dag som grundlag for en ny veteranbane.



Privatbanerne Hillerød

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane

KAMPER & SØN

Maskinværksted

Vesterbrogade 7 – Maribo

(03) 88 10 69

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

FERIEREJSER MED TOG

DSB selskabsrejser

RIT-rejser = togrejser på egen hånd med hotelophold – tilrettelagt lige som du ønsker det – og endda med rabat.

INTER-RAIL kort til dig under 21 år – rejs i hele Europa en hel måned for 685 kr.

Program og billetbestilling

LOLLANDSBANENS REJSEBUREAU

Østergade 7 – 4900 Nakskov

Tlf. 03-92 23 23

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 8 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7795/7295 - 7802/7302.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 7 stk. personvogne (2. klasse), litra Bno 20-84 789 - 20-84 794 og litra Bn 20-84 795 (værkstedssområde: Øst (København)) samt 63 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 417 - 211 5 479. Fra »Værkstedet Nyborg« er leveret 1 stk. beholdervogn (privatejet: »Chr. E. Rothe & Co.«, Glostrup): 070 0 601 (tidl. litra Gs). Fra Sverige er indkøbt (brugte) 4 stk. beholdervogne (privatejet: »Kommunekemi A/S«, Nyborg): 070 1 000 og 070 1 003 - (privatejet: »Tjærekompagniet A/S«, Nyborg): 070 1 062 og 070 1 063.

Følgende personvogne er omlitret (i forbindelse med »deklassering« fra 1. til 2. klasse): Ah 17-21, 025, 071, 072 til Bah 27-21, 025, 071, 072 og ABxh 38-21, 392, 393, 395 til Bxh 28-21, 392, 393, 395; endvidere er Bgoh 29-64 202 omlitret til Bgh. Bk 85-84 027 (prototypen) har efter ombygning 48 siddepladser - som øvrige Bk-vogne.

75 stk. personvogne (af gruppe I fjern) er overført fra Værkstedssområde »Øst« (København) til Værkstedssområde »Vest« (Århus) - det er samtlige vogne uden el-varme (med undtagelse af de i 1974 leverede ti A-vogne, der er udstyret med en afvigende MD-bogie type): 7 stk. A- (18-84, 008-014), 62 stk. B- og 6 stk. BD-vogne.

Følgende 5 stk. personvogne er udrangeret (ombygget): Cl 29-25, 505, 512, 548, 625 - Cle 82-25 699; endvidere er postpakkvogn Pk 5914 udrangeret.

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 1/74 - side 7) og oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1974« (»Jernbanen«, nr. 3/74) kan ajourføres efter ovenstående.

*

Pr. 31. marts 1975 - ved regnskabsårets afslutning - rådede DSB over følgende (antal) trækraftenheder (og påhængsmateriel):

Damplokomotiver:

Toglokomotiver	13
Rangerlokomotiver	7

Motormateriel:

Toglokomotiver	150
Rangerlokomotiver	139
Traktorer	94
Lyntogsmotorvogne	11
Lyntogsbivogne	32
Motorvogne	102

Elektrisk materiel:

Motorvogne	261
Bivogne	261

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

I afsnit »motormateriel« omfatter »toglokomotiver«: MV: 5 stk., MX: 45 stk., MY: 54 stk., MZ: 46 stk. - »rangerlokomotiver«: MH: 122 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: 5 stk., BR: 1 stk., BS: 10 stk. - »motorvogne«: MO: 102 stk.

I afsnit »elektrisk materiel« omfatter »motorvogne«: MM: 209 stk. (ny type), 52 stk. (gl. type) - »bivogne«: FS: 208 stk. (ny type), 53 stk. (gl. type).

Pr. 31. marts bestod vognparken af:

954 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 7 vogne - og der er udrangeret 5 vogne.

137 stk. post- og rejsegodsvogne. I januar kvartal er der udrangeret 1 vogn.

6179 stk. lukkede godsvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 64 vogne (Hbis - og en tidl. udrangeret Gkmsvogn) - og en afgang på 38 vogne.

3139 stk. åbne godsvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 1 vogn (tjenestegodsvogn: 943 2 139 - tidl. udrangeret Skm-vogn) - og en afgang på 24 vogne.

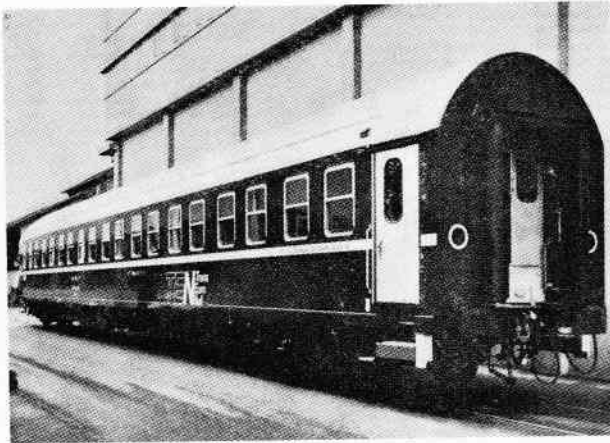
549 stk. tjenestevogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: Nr. 785 og nr. 786 »Udstillingsvogne« (Kafd) (tidl. Cl-vogne - se »Jernbanen«, nr. 2/75 - side 10) - og en afgang på 5 vogne: Nr. 325 (Bafd), nr. 550 (Bafd), nr. 674 (Bafd), nr. 765 (Kafd), nr. 766 (Kafd).

636 stk. privatejede godsvogne (samt 8 stk. godsvogne lejet hos DSB). I januar kvartal er sket en tilgang på 5 vogne: 070 0 601 (»Chr. E. Rothe & Co.«), 070 1 000 og 070 1 003 (»Kommunekemi A/S«), 070 1 062 og 070 1 063 (»Tjærekompagniet A/S«) - og en afgang på 12 vogne: 070 0 454 (»Dansk Esso A/S«), 081 0 644 - 081 0 654 (»A/S Tuborgs Bryggerier«).

*

Pr. 1. april 1975 var følgende rullende materiel i ordre:

- 15 stk. diesel-elektriske motorlokomotiver, litra MZ 1447-1461.
- 4 stk. elektriske motorvogne og styrevogne (2. klasse), litra MM/FS 7803/7303 - 7806/7306.
- 65 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum) (2. klasse), litra MU 8501-8565.
- 65 stk. elektriske mellemvogne (2. klasse), litra FU 8001-8065.
- 33 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 796 - 20-84 828.
- 7 stk. personvogne (styrevogne) (2. klasse), litra Bns 29-84 530 - 29-84 536.
- 2 stk. personvogne (sovevogne - type T2S), litra WLAB 75-70 460 og 75-70 461.
- 150 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 480 - 211 5 629.
- 130 stk. tjenestegodsvogne (selvtømmende ballastvogne), litra Fd 946 0 750 - 946 0 879.



De europæiske jernbaners nye sovevogn – type T2S – „Europa-sovevognen“ – hvorfra DSB modtager to af treog-tres bestilte. Foto: Schlieren.

Hos »NOHAB« Trollhättan som hovedleverandør og med »A/S Frichs«, Århus, som deltager i leverancen, er bestilt 15 stk. MZ-lokomotiver (1447–1461) med en motorydelse på 3900 hk til levering i 1976–1977. Lokomotiverne adskiller sig fra de sidst leverede tyve MZ-lokomotiver med samme dieselmotor på 3900 hk bl. a. derved, at de kun forsynes med udstyr til elektrisk togopvarmning (af hensyn til forspandskørsel forsynes de dog med gennemgående dampvarmeledning). Den vægt- og pladsbesparelse, der opnås ved at dampkedel og vandbeholdning udelades, udnyttes især til bedre støjdempling end tidligere med større lyddæmpere og bedre støjsolering mod maskinstøj samt til installation af elektrisk bremse. Den elektriske bremse vil i særlig grad blive nødvendig, når lokomotiverne, som det forventes, senere vil blive benyttet ved maksimalhastighed 160 km/t. Lokomotiverne får endvidere ITC-udstyr.

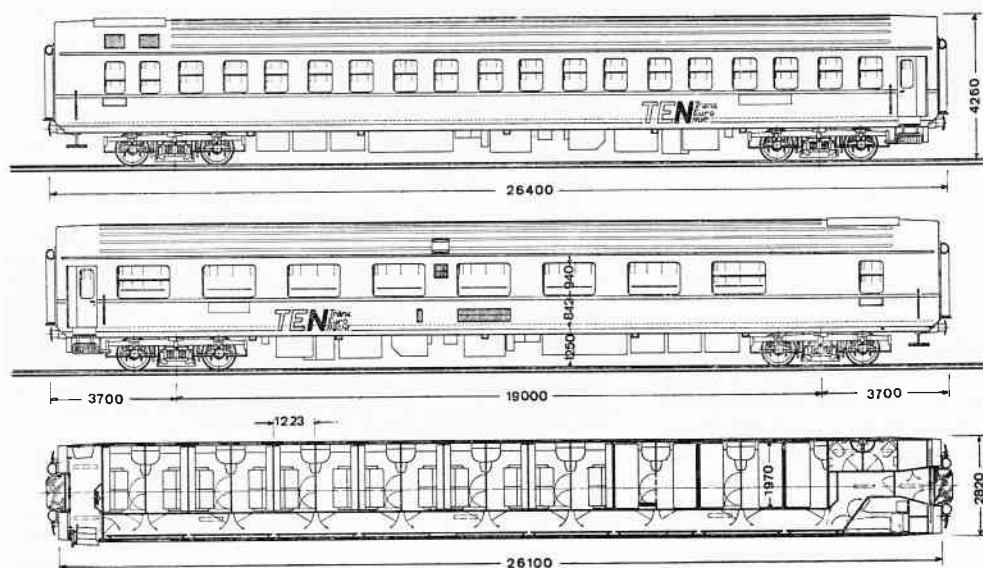
DSB kan forny sin del af indskudsparken i den internationale sovevognspool (TEN – Trans Euro Nat), når to sovevogne af type T2S leveres fra »Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren-Zürich AG« i august/ september. Den nye »Europa-sovevogn« er bestilt gennem de europæiske jernbaners finansieringsselskab »EURO-FIMA« i et antal af 63 stk. af forvaltningerne: DB, DSB, FS, NS, SBB og ÖBB. T2S er opdelt i 17 kupeer, hver med

to sengepladser og således, at en foldedør gør det muligt at indrette en stor kupé med fire pladser. Der er kun indstigningsdør i vognens ene ende – i den anden er indrettet to stk. WC og dusch. Vognen har klima-anlæg med strømforsyning fra batterier, der oplades fra generator under kørslen hhv. fra den offentlige strømforsyning (380 V 50 Hz) eller – hvor det er muligt – fra den elektriske varmeledning (1000 V 16 $\frac{2}{3}$ Hz) under stilstand; opvarmning sker fra varmtvandsradiatorer i forbindelse med vognens egenvarmeanlæg (oliefyr). De to vogne, der leveres til DSB, bliver i øvrigt de eneste, der forsynes med gennemgående dampvarmeledning.

Moderniseret B-vogn nr. 100 forlod »Centralværkstedet Århus« den 13. marts. Med **udgangen af maj måned** er der i Århus moderniseret i alt 151 vogne, nemlig 9 AB-, 111 B-, 25 Bk- og 6 BD-vogne. I »Centralværkstedet København« er der op til samme tidspunkt moderniseret 15 A- og 14 Bf-vogne – hvortil kommer 10 AB-vogne moderniseret hos »Scandia-Randers A/S«. Der resterer herefter modernisering af yderligere 89 vogne, for at samtlige gruppe I-vogne er moderniserede. I **januar kvartal** er der i Århus moderniseret følgende vogne: 2 stk. litra AB (39–80, 007, 009), 9 stk. litra B (20–80, 322, 327, 335, 339 og 20–84, 000, 001, 041, 042, 073) samt 3 stk. litra BD (82–80, 020, 026 og 82–84 016). Ved udgangen af marts måned befandt der sig i værkstedet 4 stk. AB- og 19 stk. B-vogne (samt 2 stk. BDg-vogne, hvorpå ombygningsarbejdet er indstillet); i København var 4 stk. Bf-vogne under modernisering. I »Centralværkstedet København« er endvidere BR 535 under ombygning fra restaurantvogn til »kioskvogn«, litra BMk (prototype for den endelige indretning af disse lytogs-mellemvogne) – vognen sættes i trafik i slutningen af juli. Sofaerne i AM-vognene ombetrækkes p.t. med betræk i „ny design« (1. klasse).

»Værkstedet Tåstrup«s moderne sprøjtekabines over-skudskapacitet anvendes, som tidligere omtalt, til design-lakering af personvogne; samtlige 17 stk. ABg-vogne stationeret i værkstedsområde »Øst« er nu rød-lakerede – designlakering af Bn-vogne (de 25 stk. først leverede) er påbegyndt.

Den trufne afgørelse om indførelse af elektrisk togopvarmning af internationale tog på strækningen Rødby-København-Helelsingør (»Jernbanen«, nr. 3/74 – side 15) følges antagelig op af en beslutning om indførelse af elektrisk



„Europa-sovevognen“ – type T2S.

Tegning: Schlieren.

togopvarmning på øvrige hovedstrækninger i flere tempi, således at området øst for Storebælt udbygges først af hensyn til Ic-togene og regionalnettet – dobbelt varmesystem må derfor tilvejebringes i det fornødne materiel. Som et første skridt på vejen er der hos »Scandia-Randers A/S« bestilt el-varmeudrustning 1500 V 50 Hz for BBC luftvarmeanlægget til indbygning i de senest bestilte 31 stk. Bn-/Bns-vogne.

De første vogne af litra Bn og Bno med såvel centralbetjent automatisk dørlukning som åbningshjælp er sat i drift. Dørene kan åbnes automatisk ved hjælp af trykknapper eller manuelt, når toget holder stille – eller hastigheden ikke overstiger ca. 5 km/t. Lukning af døre foregår som almindeligt kendt fra nuværende automatiske døre ved påvirkning med kupenøgle af kontakten for central dørlukning. Dørbetjeningskontakterne (trykknapper, der kun kan betjenes, når de lyser) er udvendigt placeret til højre for dørene på vognsiden (kun automatisk døråbning) – og indvendigt på opstigningsbøjlen mellem dørene (både automatisk åbning og lukning). Eventuelt åbentstående døre vil automatisk smække i, når hastigheden når op på ca. 25 km/t. Udstyret er »standard« i Bno-/Bn-vogne fr.o.m. nr. 20-84 788 – vogne fr.o.m. 20-84 775 er forberedt for nævnte udstyr og får pt. dette indbygget hos »Scandia-Randers A/S«.

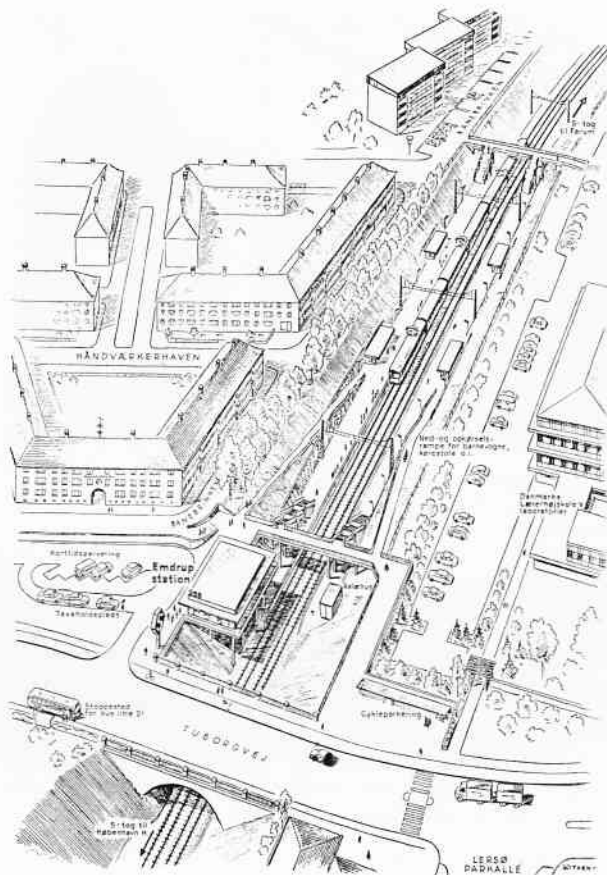
Det overvejes at tilvejebringe yderligere ni Bk-vogne af hensyn til den forøgede Ic-trafik ved ombygning af BD-vogne. På Kommerciel afdelings »ønskeseddel« står – anskaffelse af tre moderne udflygtsvogne.

Depotværksted Enghave nedlagdes den 1. juni, men værkstedet er dog i brug indtil midten af september (indbygning af enmandsbetjenings-udstyr i S-togsmateriel). København H. har overtaget værkstedets sporgrupper, som nu anvendes som opstillingsspor for S-togstammer. Eftersyn af S-togsmateriel foregår herefter udelukkende i »Depotværksted Tåstrup«.

*

Modernisering af sporanlægget på **Næstved** station er indledt. Spor 1 – nærmest stationshovedbygningen – det tidligere »Slagelse-spor« er atter i brug fra den 5. april efter at togveje hertil fra og til Køge hhv. Ringsted er etableret. Den vedtagne ombygning af stationen medfører forbedringer: 1) en forøgelse af gennemkørselshastigheden fra 90 km/t til 120 km/t, 2) en bedre ekspedition af godstog ved udførelsen af langt godstogsspor, 3) spornettet giver stationen større fleksibilitet og bedre tilslutning til havnesporene, 4) antallet af sporskifter reduceres med elleve hele krydsningssporskifter, fem halve sporskifter og fem sporkrydsninger – herved opnås en betydelig besparelse i den fremtidige vedligeholdelse, 5) en besparelse i personalestyrken ved etablering af nyt sikrings- og teleanlæg.

En ny rutebilstation »på den forkerte side« af **Horsens** station (arealerne nærmest hovedbygningen, der har ligget delvis ubenyttede hen siden privatbanernes nedlæggelse) blev taget i brug den 4. juni. Horsens kommune har projekteret, forestået udførelsen af samt afholdt udgifter til selve rutebilanlægget med tilhørende installationer, medens DSB har udført de nødvendige ombygninger af spor- og pakhusanlæg samt hovedbygning med tilskud fra kommunen. Sporarbejderne har væsentligst bestået i optagning og omlægning af rangerspor. Hermed er pakhuspor og perroner principielt ændret således, at al rangering til dette anlæg fremtidig sker fra nord til et U-formet anlæg i stedet for den tidligere udformning, som bestod af en række kamperroner, til hvilke der rangeredes fra syd. En del af det ombyggede sporanlæg må betragtes som midlertidigt, da anlægget af rutebilstationen er sket forud for



Emdrup sidespor nedlagdes den 10. marts – den gamle Emdrup stationsbygning eksisterer stadig, men arbejderne i forbindelse med anlæg af en ny Emdrup station (sydlige beliggende mellem Tuborgvej og Emdrupvej) er i fuld gang. Sådan vil den nye station tage sig ud, når den tages i brug – for øvrigt først, når den elektriske drift indledes – 1. oktober 1977. Tegning: DSB (lb Withen).

udførelsen af den projekterede ombygning af stationens hovedspor til gennemkørselshastighed 140 km/t. Hovedbygningen er gennemgribende ombygget og moderniseret.

Den 29. juni blev den nye stationsbygning i **Svanemøllen** taget i brug, og samtidig forlagdes 3. hovedspor (køretningen Østerport-Hellerup) til et nyt sporstykke mellem km 5,7 og km 6,3 = fremtidig spor 4 på Svanemøllen station ved ny perron, således at tog mod Hellerup og tog mod Østerport nu kører til hver sin perron. Næste arbejdsopgave bliver flytning af 4. hovedspor til fremtidig placering = spor 5; spor 6, der nu benyttes af S-tog mod Østerport, overtages af Hareskovbanens MO-tog fr.o.m. 25. april 1976. (Se bilaget til »Jernbanen«, nr. 7-8/73).

I forbindelse med overgang til sommerkøreplan, den 1. juni, er den højest tilladte strækningshastighed mellem Fredericia Rangerbanegård og Horsens forøget fra 120 km/t til 140 km/t (for MA-tog) – mellem Ålborg og Hjørring fra 100 km/t til 120 km/t – mellem Vejle og Jelling fra 60 km/t til 100 km/t – mellem Jelling og Give fra 100 km/t til 120 km/t og mellem Tinglev og Padborg fra 100 km/t til 120 km/t. Der er i forbindelse hermed foretaget udflytning af tændsteder for overkørselsanlæg.

*

FC Hellerup nedlagdes den 2. april. Fra fjernstyringscentralen, der har været et »provisorium« siden 18. november

1968, betjentes signaler og sporskifter i Charlottenlund. Denne station indlagdes den 24. april under FC Helsingør, der herefter omfatter strækningen Hellerup (ekskl.) – Helsingør (ekskl.) – Klampenborg station er også (indtil nyt sikringsanlæg etableres) holdt udenfor fjernstyringen.

I Langå ændredes sikringsanlægget fra to-postbetjening til en-postbetjening ved nedlægning af post 2, den 4. juni. Samtidig erstattedes stationens sidste tre armsignaler (U-signaler) af daglyssignaler.

Etableringen af en midlertidig fjernstyringscentral i Skanborg er påbegyndt. Fra centralen skal strækningen Horsens (ekskl.) – Århus (ekskl.) kunne fjernstyres. I forbindelse med ibrugtagningen, der forventes at ville ske omkring den 1. september 1975, vil endvidere nye automatiske linieblokanlæg på strækningen Hørning-Kongsvang blive taget i brug.

Den 2. august påbegyndes kørsel på HKT-anlæg mellem København H./Skelbæk-Vallensbæk.

Samtlige tog på DSB's hovedstrækninger får nu mulighed for radiokontakt med fjernstyringscentraler, kommandoposter, m. v. Arbejdet med etablering af de for »strækningsradio« nødvendige anlæg langs strækningerne og i togene indledes allerede i dette finansår, således at den første strækning Vigerslev-Ringsted – der bliver forsøgsstrækning – kan være klar til ibrugtagning den 1. juni 1977. Vest for Storebælt bliver første strækning – med det nye system – Nyborg-Fredericia, hvor de faste anlæg skal være klar 1. november 1977. Arbejderne med etablering af strækningsradio for alle tog på hovedstrækningerne (se skitsen side 18) ventes afsluttet i 1979.

Det nye system betyder en forøgelse af både sikkerhed og service. Foruden mulighed for selektive opkald og sam-

taler mellem en enkelt lokomotivfører og fjernstyringscentral eller kommandopost om f.eks. driftsmæssige forhold, vil der også kunne ske omstilling til DSB's interne telefonnet, f.eks. til værksteder, ligesom opkald til og fra det øvrige tog- og servicepersonale vil kunne finde sted. Dette har særlig betydning for ønsket om at kunne give den bedst mulige underretning og træffe de rigtigst mulige dispositioner under unormale driftsforhold.

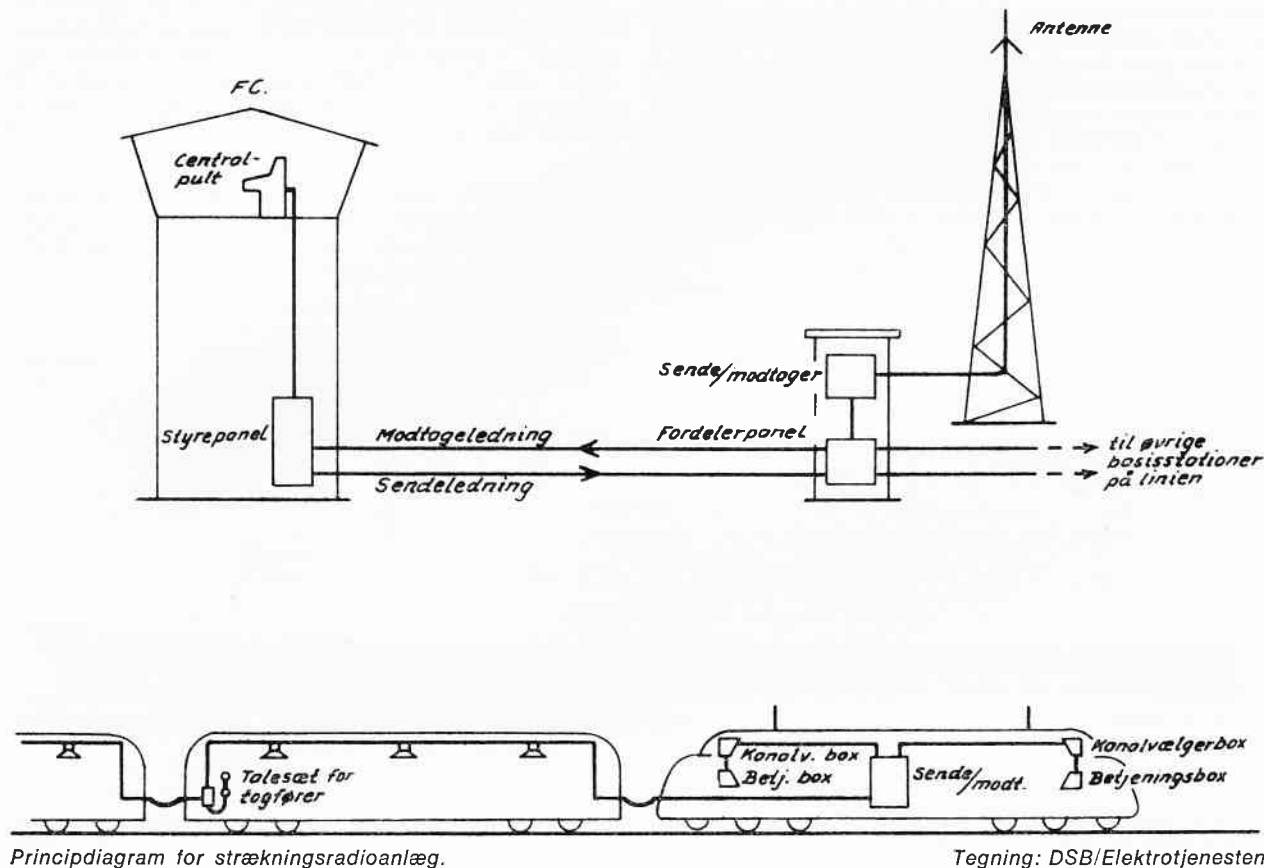
Som noget helt specielt udstyres strækningsradioanlægget med en række indikatorer for standardmeldinger, f.eks. »kør langsommere« eller »kør hurtigere«, der kan medvirke til en smidigere afvikling af toggangen, uden unødige samtaler over radioen. Desuden vil anlægget blive udstyret med en særlig nødknap, som giver lokomotivføreren mulighed for uden om en eventuel »ventekø« at komme i kontakt med fjernstyringscentral eller kommandopost. Samtlige tog inden for det pågældende strækningsafsnit har automatisk medhør på sådanne »nødsamtaler«.

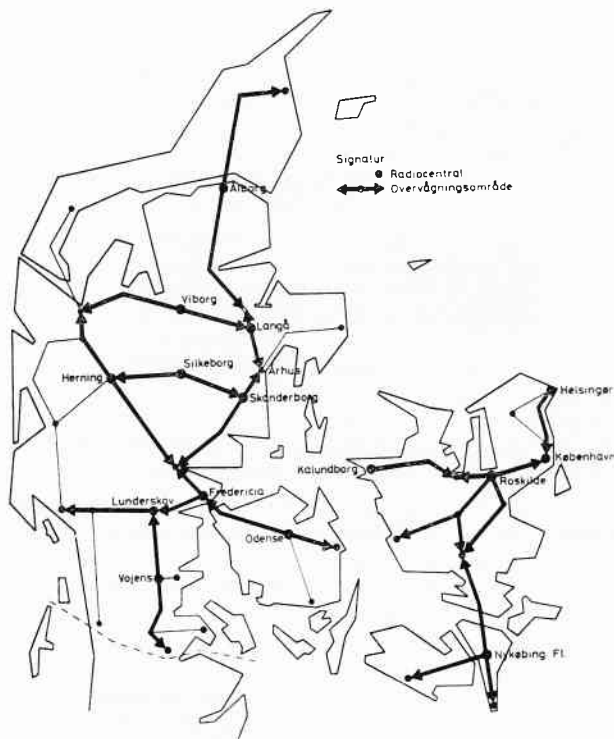
Strækningssystemet vil være forberedt til at kunne samarbejde med de fremtidige anlæg for automatisk togkontrol (automatisk stop og hastighedsovervågning), og der vil blive tale om et af de mest avancerede jernbaneradiosystemer, som endnu er kendt.

Også de øvrige DSB-strækninger (f.eks. Odense-Svendborg) vil blive udstyret med radioanlæg. På grund af den mindre togtæthed og den lavere maksimalhastighed kan radiosystemet her gøres enklere end på hovedstrækningerne, og det kan samtidig benyttes ved fjernstyring af toggangen på strækningerne – som tilfældet er på privatbanestrækninger.

*

I »K-75«, der trådte i kraft søndag den 1. juni, er gennemført en række forbedringer, der navnlig tager sigte på en styrkelse af Intercitysystemet. For lyntogene »Kongeåen«





Hovedstrækninger, der skal udstyres med strækningsradio.
Tegning DSB/Elektrotjenesten.

og »Syd-Vestjyden« er sket den vigtige ændring, at togene er »løftet« ud af deres funktion som en del af »time-driften« København-Fredericia, idet de mod Jylland er lagt umiddelbart foran, hhv. fra Jylland bagefter et lc-tog i de faste minuttal. Den uheldige komplikation i »K-74« for visse forbindelser med 1 à 2 gange skifte, inkl. på færgen, er herved elimineret. Ved anlægsmæssige foranstaltninger i Korsør (spor 5 og 8 er forlænget, således at afstanden fra sporstopper til isolationsstødet ved sporskiftet til klapsporet muliggør indrangering af indtil tre lokalvogne for på lc-tog fra København og indtil fire vogne bagpå lc-tog til København), hhv. ved omlægning af rangeringen i Nyborg, er åbnet mulighed for altid entydigt at have ikke-overførselsvogne i lc-togene »nærmest vandet« d.v.s.

forrest København af / Korsør an
bagpå Nyborg af / Fredericia an

hhv.

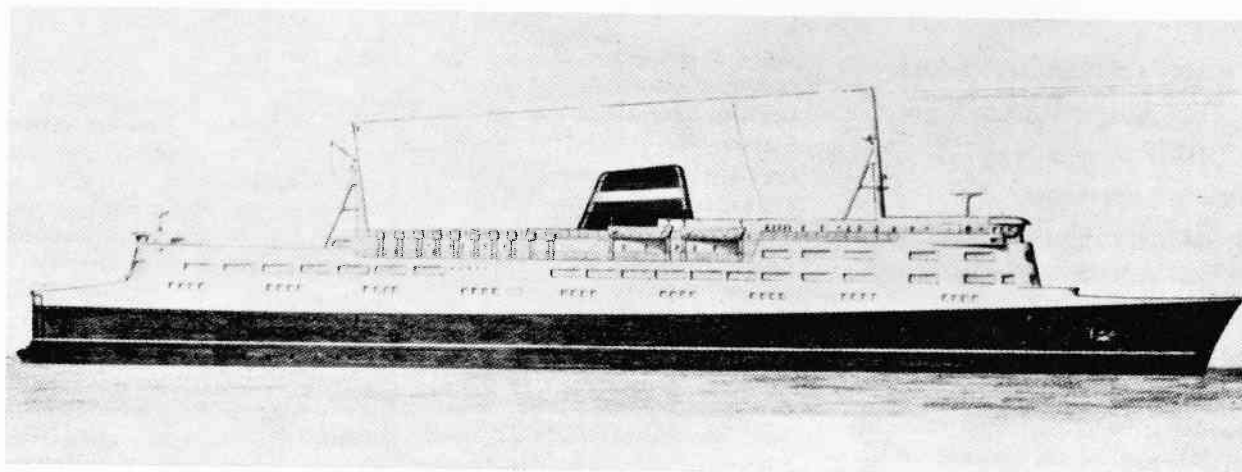
forrest Fredericia af / Nyborg an
bagpå Korsør af / København an.

Vognnummereringen er omlagt, så der altid er stigende (eller faldende) nummerrække. Kioskvoغن er »vendt«, så kiosken støder op mod B-vognen i stedet for A-vognen (toiletproblem). Ud fra målsætningen om i hvert fald delvis videreførelse af timedriften nord for Århus er etableret en betydelig udvidelse af kørslen med lc-tog (i stedet for andre tog) Århus-Ålborg, og samtidig har det været muligt at systematisere de fleste af disse tog med faste minuttal og ensartet standsningsmønster. En fuldstændig homogenisering af disse forhold er endnu ikke mulig bl. a. på grund af tilpasningen med toggangen i Vendsyssel. Den store publikumsinteresse for lc-togene bevirker som bekendt et overordentlig stort pres på disse tog i week-ends, specielt fra København fredag eftermiddag og til København søndag aften. De i »K-74« særligt indlagte – normale – aflastningstog virkede ikke ganske efter hensigten. I det omfang, der har kunnet skaffes færgelands og lc-materiel, er nogle af disse aflastningstog omlagt til særlige week-end-lc-tog. »Weekend-lc« har samme komfort som andre lc-tog, d.v.s. moderniserede vogne, pladsreservering og togservering (trillebar). I Sønderjylland er køreplanen ændret med henblik på at skabe bedre tilslutningsmuligheder, og der er indført en ny Intercity-forbindelse fra Flensburg til Ålborg samt fra Århus til Sønderborg.

Koreplanskontoret har nu afsluttet detaljeprojekteringen af to alternative nye S-togskøreplaner til iværksættelse i 1977 ved Hareskovbanens elektrificering. Den ene plan er som nu baseret på 20/10 minutters grundstruktur, medens den anden har 30/15 minutters struktur. Alt i alt tyder meget på, at sidstnævnte plan har så store fordele, såvel betjeningsmæssigt som i økonomisk og driftsmæssig henseende, at den foretrækkes.

Der er indført et nyt rejse- og ekspresgodssystem fra 1. juni. Systemet er baseret på tre daglige landsdelsforbindelser, hvorved det er muligt at give kunderne nøjagtige oplysninger om befordringstiden og ankomsten til bestemmelsesstedet. 64 DSB-stationer indgår i systemet sammen med 24 privatbanestationer.

På Tjæreborg station nedlagdes spor 3 (overhalings-sporet) som togvejsspor den 10. marts. Et nyt privat sidespor, benævnt »Sindalsvej sidespor« i km 5,7 mellem Århus Ø. og Lystrup blev taget i brug den 2. juni.



Projekttegning af ny færge til Rodby-Puttgardenoverfarten.
til Helsingør-Helsingborgoverfarten.

Første færgeanskaffelse til DSB bliver dog endnu en færge
Tegning: DSB.

Ved ændring af »Sikkerhedsreglement af 1975« pr. 1. juli er »Kendingssignal for tog« ændret. For at undgå, at kendingssignaler kan blive forvekslet med andre lyskilder, og for at tydeliggøre kendingssignalerne, skal disse for tog og arbejdskøretøjer nu normalt vises ved **tre hvide lys** – såkaldt **triangellys**. Også tog ad venstre spor skal føre triangellys – nemlig to hvide og **ét** rødt lys. Samtidig **bortfalder »kendingssignal for ekstratog«**, og arbejdskøretøjer skal i øvrigt ligesom tog føre kendingssignal **hele døgnet**. Der er et par undtagelser, nemlig: For tog med sneplov forrest og for tog, hvor forreste køretøj ikke er udstyret med tre lanterner (S-tog, MO og CIs), samt for styreledningstog, hvor det af hensyn til førelse af slutsignal efter ændring af køreretning, er hensigtsmæssigt forud at anbringe rødt glas i de nederste frontlanterner, er det dog tilladt at vise **kun ét henholdsvis to hvide lys**.

På overfarten Bøiden-Fynshav er turantallet begrænset, således at M/F »Fynshav« alene udfører sejladsen. M/F »Fynshav« er forlænget, så den kan rumme 10 biler mere (se nedenfor), og M/F »Heimdal« er udrangeret. Tilsvarende gennemføres begrænsninger i sejladsen på Samsøruten fra vinterkøreplan 1975/76, hvor M/F »Kalundborg« alene skal udføre sejladsen, idet M/F »Freia« vil blive udrangeret. M/F »Svea« skal fremtidig være reservefærge på de nævnte overfarter.

Efter en prøvetur den 21. juni tilbageleverede »Århus Flydedok A/S« M/F »Fynshav« til DSB. Færgeren har været på værft fra den 17. februar for en forlængelse på 8,4 m samt ændringer i aptering og udstyr.

Efter forlængelsen har færgeren – der blev afleveret som nybygning den 12. juni 1964 fra »Svendborg Skibsværft A/S« – følgende hoveddimensioner:

Længde overalt:	66,10 m (tidligere 57,70 m)
Bredde over fender:	13,38 m (uændret)
Sidehøjde til vogndæk:	4,25 m (uændret)
Dybgang lastet maks.:	3,15 m (uændret)
Frihøjde:	3,90 m (uændret)
Fart:	12 knob (uændret)
Bilantal:	45 (tidligere 35)
Passagerer maks.:	500 (uændret)

På vogndæk er der foretaget ændringer på dækshusene, således at passageforholdene for biler og busser er blevet forbedret.

På salondæk er cafeteriet udvidet svarende til forlængelsen, og forreste salon har fået en mere åben forbindelse til den øvrige del. På agterkant af cafeteriet er der indrettet et legehjørne, og i den forreste del er der indsat nye borde og stole, endvidere er restaurationsfaciliteter blevet samlet på dette dæk. De eksisterende toiletter agter er udvidet og moderniseret, ligesom dametoilet har fået puslerum.

Soldækket ovenover er ligeledes udvidet svarende til forlængelsen, og der er anbragt nye bænke og borde samt flugtstole. Den åbne styreplads agter er erstattet af et egentligt styrehus hvor der yderligere er installeret en ny radar til supplement. Færgeren er nu forsynet med 2 redningsbåde og flåder i øvrigt.

Den tidligere salon på mellemdæk er ombygget til storesrum for restauration og skib.

Hovedmotoranlægget er ikke ændret, men der er installeret en 300 HK bovpropel, og roret agter er erstattet af dobbelttror. Begge arrangementer er udført for at forbedre styre- og manøvreegenskaber. Af maskinelt udstyr i øvrigt

er der foretaget diverse ændringer i rørforbindelser etc. af hensyn til forlængelsen, ligesom der er installeret en ny nøddynamo og foretaget udvidelser af ventilationsanlægget og brændselsoliekapacitet.

Forlængelsen medfører, at færgeren kan medtage flere biler, ligesom forholdene for passagererne er forbedret. Med de bedre søgenskaber forventes færgeren at kunne besejle overfarten med god regularitet.

*

»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



Privatbanerne

AB: Forhandlingerne med DSB om overtagelse af strækningen mellem Amagerbro og Kastrup er nu afsluttede, men Amagerbanen udfører stadig indtil den 27. maj al kørslen for DSB. Hvorledes kørslen på strækningen vil blive afviklet efter denne dato er uvist. Ligeledes er det uvist om DSB fremover vil anvende diesellokomotivet AB M 1 til fremførelse af togene på strækningen.

GDS: Her er man i gang med spormodernisering. Strækningen nord for Storkevad får betonsveller og svejset spor med 45 kg skinner. Det vil tage ca. tre år at nå til Gilleleje med sporudskiftningen. GDS M 5 udfører en stor del af transportarbejdet.

Pibemose trinbræt har fået en større træbygning i stedet for et stålskur.



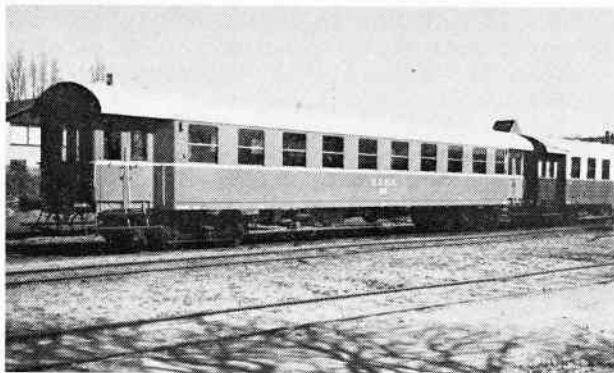
Det nyreviderede diesellokomotiv HFHJ M 11. I baggrunden ses HFHJ M 9. Foto: Lars Jensen.

HFHJ: Ved togsammenstødet den 11. februar på Kregme station blev to af banens lynettetog stærkt beskadiget. De tre af vognene, Ym 6 og 7 samt Ys 46 er afsendt til reparation på fabrikken i Uderingen, mens Ys 44 repareres på banens eget værksted.

HFHJ M 11 og personvognen HFHJ 61 har været til revision og er i forbindelse hermed opmalet i lynettefarver.

Som led i den almindelige spordvedligeholdelse bliver balasten mellem Frederiksværk og Kregme i øjeblikket udskiftet med skærver.

Det gamle værksted i Hundested blev i forbindelse med ombygningen af Hundested station nedrevet i efteråret 74.



Personvognen HHFJ 61.

Foto: Lars Jensen.

Et nyt værksted er under opførelse samme sted, og der holdtes rejsegilde i april måned. Skinnebusremisen bliver i forbindelse med ombygningen forlænget.

Sporanlægget på Hundested station bliver samtidig saneret, og efter ombygningen bliver det bl. a. muligt at have togkrydsning mellem tog til og fra havnen.

Den sidste træpavillon i Grimstrup er væltet i april og erstattet af et stålskur. Trinbrædspavilloner af den gamle type findes stadig på GDS ved Kildeport, Gribso og Due-mose.

Sm2, der i 1973 blev hensat ved Borupgård, ophuggedes i sommeren 1974.

HHGB: Sm 4 er revideret 1/4 1975 og fremfører på hverdage undtagen lørdage et tog fra Gilleleje til Helsingør.

HHJ: På HHJ's bestyrelsesmøde i april var der fremsat forslag om Odder-Hou banens lukning den 27. september 1975. Da det tidligere var gjort klart, at kommunegarantien ikke ville blive fornyet, når den udløber 1. april 1976, fandt banens ledelse det for mest praktisk at lukke strækningen ved køreplansskiftet til efteråret. Imidlertid har der blandt beboerne i Hou rejst sig en voldsom modstand mod banens lukning og bygning af en ny vej på banearealet. Det besluttedes derfor, at man ville træffe endelig bestemmelse om Hou-banens fremtid på banens generalforsamling i august. Det er således muligt, at man vil lade banen køre, indtil sommerkøreplanen 1976 træder i kraft.

Fra HHJ's ledelses side regner man ikke med, at Hou-banen får lov at fortsætte efter garantiperiodens udløb, og man har allerede nu planlagt at lave et automatisk vaskeanlæg på stationsarealet i Odder. Anlægget skal placeres i spor 1's forlængelse, hvor sporet til Hou ligger.

I januar anbefalede Århus amtsråd en ansøgning fra HHJ om et moderniseringslån på 2,7 millioner kr. til anskaffelse af et nyt diesellokomotiv. Lokomotivet skal, hvis ansøgningen godkendes af Ministeriet for offentlige Arbejder, leveres af MAK i Kiel.

HHJ har stærkt brug for det nye diesellokomotiv, da banen ikke har noget reservelokomotiv. Derfor har HHJ ofte i længere tid måttet leje et MT-lokomotiv af DSB.

Til efteråret får HHJ et nyt trinbræt ved Gunnar Clausensvej i Viby.

Branden på FDB-lageret den 24. april har betydet en stor nedgang i godsmængden, og banen har overvejet kun at køre godstog med et diesellokomotiv mod normalt to (i øjeblikket en DSB MT og HHJ DI 11).

HHJ DI 12 er til reparation på banens værksted.

Efter en påkørsel den 12. maj er lynettetoget HHJ Ym 34 og Ys 45 på værksted for en større reparation.

Mariager-Handest Veteranjernbane har af HHJ købt den to-akslede motorvogn M 5, postvognen HHJ D 61 og rejse-godsvognen HHJ E 71.

HHJ har af DSB købt en Elo-vogn, som ombygges til ballastvogn for baneafdelingen.

HP: Hjørring Privatbaner har ansøgt om et moderniseringslån på 2,7 millioner kr. til anskaffelse af et nyt diesellokomotiv.

LJ: En større regulering af spornettet i østenden af Maribo station har fundet sted i løbet af vinteren og foråret. Der er bl. a. fjernet fire sporskifter og et kryds. Sikringsanlægget ændres nu, således at der nu også kan sættes indkørsel og udkørsel til og fra spor 2 fra FC på Maribo station.

Fra DSB er indkøbt to CI-vogne, 29-25 589 og 29-25 620. De afløser de tre personvogne, LJ P 71-73, der nu alle er udrangerede. De to P-vogne (ex DSB CP) er ophuggede, mens den tredje samt pakvognen LJ EV 92 er overgået til spejderne i Nysted, der vil indrette dem som klublokaler.

LNJ: Banens sidste motorvogn, LNJ M 4 (ex DSB M 33) er solgt til Helsingør Jernbaneklub, der håber at præsentere M 4 i nyrestaureret stand ved LNJ's 75 års jubilæum i august måned.

OHJ/HTJ: Fra køreplansskiftet den 1. juni indlægges der yderligere et togpar i køreplanen på HTJ på hverdage. Ligesom i sommeren 1974 vil OHJ's tog køre til og fra København H én gang dagligt i ferietiden. Desuden kører yderligere et togpar igennem til København H på søndage.

Fra sommerkøreplanens ikrafttræden er Oustrup trinbræt på HTJ nu endelig nedlagt helt.

Overgangen til nyt Signal- og sikkerhedsreglement for Privatbanerne den 15. april kom i første omgang ikke til at betyde noget for HTJ. Man kører videre på en dispensation, da banen ikke har radiostyring af toggangen i fuldt omfang. At få fuldstændig radiostyring af toggangen på HTJ vil kræve en udbygning af de radioanlæg, der er monteret i OHJ's og HTJ's rullende materiel samt opstilling af en mast på strækningen mellem Tolløse og Høng - antagelig i Vedde. Endvidere må der oprettes en fjernstyringscentral på HTJ, og den vil sikkert komme på Diana-lund station. Den påtænkte indførelse af radiostyring på HTJ vil blive etableret snarest muligt.

I Uerdingen er man nu snart færdige med at bygge de fem lynettetog til OHJ og HTJ. Det første tog prøvekørtes i slutningen af juni måned. Ved udgangen af juli måned køres de første to tog hjem fra Tyskland.

De fem motorvogne litreres Ym 51-55 og styrevogne Ys 251-255.

Alle fem togsæt vil formodentlig være leveret til banerne, således at de kan indsættes i fuldt omfang fra vinterkøreplanens ikrafttræden.

Diesellokomotivet OHJ M 20 er ophugget i foråret i Holbæk, og OHJ M 21 er hensat.

Fra DSB har OHJ indkøbt postvognen Pa 90-28 009-6, bygget af Scandia i 1938. Postvognen skal erstatte HTJ D 44, der efterhånden er slidt op.

VLTJ: Skinnebusserne Sm 12 og Sm 15 samt bivognene SP 11 og Sp 13 er ophugget i Ejstrupholm.

VNJ: De fire automatiske bomanlæg i Varde er nu taget i brug. I forbindelse hermed er der nu anlagt perron på begge sider af vejen ved Frisvadvej T.

Forsvarsministeriet og finansudvalget har nu givet tilslutning til anlæg af et sidespor fra Oxbøl og ud i det militære område. Sidesporet samt selve sporområdet i lejren

kommer til at koste omkring 10 mill. kr., og den samlede længde bliver ca. 6 km. Sporet kommer til at udgå fra VNJ's hovedspor ca. 500 m før Oxbøl station, og det vil komme til at ligge langs den nye omfartsvej uden om Oxbøl, der er under anlæg.

Vestbanen er udpeget som hovedentreprenør for hele arbejdet, men skal dog være i nært samarbejde med forsvarets bygningstjeneste i Kolding.

Ekspropriationerne i forbindelse med det nye sporanlæg ventes at finde sted i efteråret 1975, og sporanlægget påregnes at være færdigt om to år.

Det nye militærspor vil sikkert betyde endnu flere tunge tog på VNJ, og da man gerne vil frigøre sig for stadig at skulle leje Mx-lokomotiver hos DSB, har VNJ ansøgt stat og kommuner om et moderniseringslån på 2,7 millioner kr. til anskaffelse af et nyt diesellokomotiv på 1100-1200 HK. Dette lokomotiv skal i givet fald afløse diesellokomotiverne D 11 og D 12, der efter 43 års trofast tjeneste godt kan trænge til afløsning.

Der har været adskillige militærtog på Vestbanen i april og maj. Flere af dem er fremført med Mx.

I maj har der været kørt 30 særtog med Mx, så der er stort behov for det nye diesellokomotiv, selv om det ikke alene vil kunne klare den store trafik.

VGJ Sb 2 er solgt til DSB.

ØSJS: Østbanen har nu fået installeret radioanlæg i sine tog. Det blev sat i drift den 8. maj, foreløbig dog kun for indøvelse.

Skinnebusserne Sm 11 og Sm 12 samt bivognen Sp 7 er solgt til Skånska Järnvägar.

★

»Privatbanerne« redigeres af Ole Christian M. Plum. (Visse informationer skyldes Poul Andersen, Jens Chr. Wad, Per Topp Nielsen, Peter V. Christensen og Torben Willumsen).

Foreningsnyt

Til foreningens medlemmer

For at undgå unødigt dobbeltarbejde, og for at aflaste foreningens kasserer i årets første måneder, hvor regnskabet også skal ordnes, er foreningens medlemskartotek overgået til sekretæren fra den 1. januar 1975.

Fremover bedes henvendelser vedrørende adresseændringer og lignende sendt til sekretæren, adresse se side 3.

Da kartotekets udformning fra samme dato er blevet ændret til et forhåbentlig mere hensigtsmæssigt system, har der i de forløbne måneder været nogle uregelmæssigheder og forsinkelser med ekspedition af adresseforandringer og udsendelse af medlemskort til nye medlemmer.

Disse uregelmæssigheder skulle, når dette læses, være ophørt, og jeg beder om medlemmernes forståelse i forbindelse hermed.

Finn Beyer Paulsen

Dødsfald

Søndag den 20. april 1975 døde pens. lokomotivfører Adolph Chr. Andersen, Mariager.

Lokomotivfører Andersen blev født i Stoholm i 1897. Efter at have været ved DSB som håndværker kom han til Ringkøbing-Ørnhøj Jernbane i 1919, hvor han blev loko-



motivfyrbøder. Ved Mariager-Fårup-Viborg Jernbanes åbning i 1927 ansattes Andersen ved denne bane som lokomotivfører. Han blev ved MFVJ indtil han blev pensioneret – få år før banens nedlæggelse.

Andersen var en jernbanens pioner. Ikke blot var han med far starten af diesellokomotivernes æra i Danmark, men hans liv blev så knyttet til jernbanen, at han også straks fra starten af veteranbanen i Mariager blev naturligt knyttet til denne.

Hans ekspertise og hjælpsomhed var afgørende og uvurderlig hjælp i MHVJ's første år. Lokomotivfører Andersen fremførte næsten alle damptog på MHVJ indtil 1973, da helbredet begyndte at svigte.

Trods mange svære perioder mistede Adolph Andersen dog aldrig sit gode humør, og det var det humør som bragte dem, der kendte ham, mange lyse timer.

Æret være hans minde.

Uffe Andersson

SALGSafdelingen

DSB – vor virksomhed

I april måned udkom 11. udgave af denne populære bog om DSB's opbygning og arbejdsområder. Bogen indeholder et væld af interessante oplysninger, som mange jernbaneentusiaster kan have glæde af at vide.

Pris: 38,- kr. + 2,- kr. i porto.

Næstved-Præstø-Mern banen

Nr. 37 i DJK's bogserie er endelig udkommet medio juli. Bogen har over 70 illustrationer og er på 118 sider. Pris 58,- kr. + 2,50 kr. i porto.

Nærumbanen – 75 år

I august måned udkommer som nr. 38 i DJK's bogserie: Nærumbanen – 75 år. Bogen, der skrives af Birger Wilcke og Ole-Chr. M. Plum, bliver på ca. 175 sider med over 120 illustrationer.

Ligesom bogen om NPMB tilbyder vi hermed Nærum-bogen til en favorfordbestillingspris på kr. 67,- (incl. moms og forsendelse). Efter udgivelsen vil bogen komme til at koste mellem 75 og 80 kr.

Tilbudet om at købe bogen til forudbestillingsprisen: kr. 67,- gælder til den 10. august 1975.

*

De ovennævnte varer bestilles ved at indsætte beløbene på postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Griffenfeldsgade 56, 4. tv, 2200 København N. (Husk at anføre Deres bestilling på talon til modtageren).

Dansk Jernbanearkiv, 3. del

Så udkom bladsæt 3 til »Driftsmaterielet«, og det består af 31 blade. Prisen for bladsæt 3 er for DJK-medlemmer kr. 23,- incl. moms og porto. Bladsæt 4 udkommer ca. den 15. august og kan bestilles ved indsættelse af kr. 24,- (incl. moms og porto) på Salgsafdelingens girokonto.

Lundtoftebanen

Peer Thomassen har i Søllerødbogen 1974 skrevet om Lundtoftebanen, og denne artikel er nu udkommet som særtryk. Historisk topografisk Selskab for Søllerød Kommune har stået for udgivelsen af heftet, der er på 28 sider med 16 illustrationer.

Heftet kan købes gennem Salgsafdelingen, og prisen er kr. 15,50 incl. moms og porto.

*

Der har i den sidste tid været lidt uregelmæssigheder med afsendelse af varer bestilt i Salgsafdelingen. Dette skyldes et overvældende arbejdspress for alle i afdelingen dels i vort egentlige arbejde og dels i arbejdet med DJK's Salgsafdeling. Vi beklager forsinkelserne og håber, at vi omkring 15. august er på »ret køl« igen.

OCMP

Lokalt Husum initiativ på landsplan

Den 22. april i år er det tre år siden at den allersidste københavnske sporvogn kørte i remise, nemlig den sidste linje 5, der natten til den 23. april forlod endestationen på Frederikssundsvej og sporvognsepoken i Danmark var slut. Sporvognsbyerne Århus og Odense har også forlængst afsluttet sporvejshistorien, idet Århus gik over til busdrift året før, nemlig i 1971, medens Odense allerede indstillede sporvognsdriften i 1952.

Kort før sporvejsdriftens ophør i København, lancerede vort lokale firma **Skotsman Jensen** to platter i porcelæn, fremstillet hos vort anerkendte firma Bing & Gøndahl, med motiver af den sidste sporvogn ved endestationen herude, samt den allerførste hestesporvogn fra 1863. Senere er serien udvidet til andre kendte sporvognstyper, f.eks. »Hønen«, Todækkeren og »Skovvognen«, den åbne bivogn.

Kort efter at de københavnske sporvogne var forevigt på porcelæn lanceredes fire Århus sporvogne på platter og i april var Skotsman Jensen i Odense og introducerede de nye Odense Sporvognsplatter for Odense Bytrafiks direktør, Westergård, samt den lokale presse.

Den store trafikserie i platter omfatter nu 11 numre, nemlig 5 københavnske, 4 århusianske og nu to odenseplatter. Senere på året fremkommer endnu to Odenseplatter.

Ligesom i København og Århus blev Odenseplatterne godt modtaget og vakte mange hyggelige mindre om de gamle »rumlekasser«, der kørte publikum til og fra arbejde i mørke som lyse tider.

Veteranbanernes kedelpasserprøve

Frødag den 18. april afholdtes den af Arbejdstilsynet og Privatbanetilsynet forlangte kedelpasserprøve for personer, der skal betjene damplokomotiver.

Til prøven var anmeldt 22 personer, men kun 19 gav møde, og de bestod alle med glans. De 19 er:

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Carsten O. Rasmussen, Finn Weber Hansen, Peter Sørensen, Jens Møller, Stig Bohnstedt og Mikael Christensen.

Helsingør Jernbaneklub:

Eva Nielsen, Henning Pedersen, Mikkel Posselt og Jørgen Permin.

Veteranbanen Bryrup-Vrads:

Erik Sørensen, Holger Stig Holmgren, Harry Bank og I. N. Tolstrup.

Mariager-Handest Veteranbane:

John Armstrong Pedersen, Jens Christian Bilde og Anders Færch Hansen.

Limfjordsbanen:

Erik Jensen og Steen Andersen.

Prøven blev afholdt på Metalindustriens Fagskole, Glentevej 69, København NV, og som censor fungerede chefen for Dampkedelinspektionen, hr. V. Bindslev, medens undertegnede var eksaminator.

Vi benytter lejligheden til at sige tak til censor og tak til Metalindustriens Fagskole for husly.

Fra censurs indberetning til Direktoratet kan fig. nævnes: »Det er mit indtryk, at alle de eksaminerede var særdeles velorienterede i det opgivne pensum, og at alle lå rigeligt over grænsen for »bestået«.

Vi må hermed fastslå, at det er lykkedes at uddanne lokomotivpersonale til veteranbanerne. Nu skal den årlig tilbagevendende prøve bare blive en tradition.

Hedetoft

Bog anmeldelse

Frank Stenvall (red.):

Nordens Järnvägar 1973.

120 sider, ca. 240 billeder, format 24,5 × 18 cm, indb.

Frank Stenvalls forlag 1975.

Salgsafdelingens pris: D.kr. 46,00.

Så kom den længe ventede 1973-udgave af den populære bogserie Nordens Järnvägar. Den viser sig imidlertid at have været værd at vente på. De mange væsentlige begebenheder på de nordiske jernbaner i 1973 er skildret på glimrende vis gennem de ca. 240 fotos. Der er glimrende billeder fra SJ's Östgöta-pendeln og timetrafik Stockholm-Mjölby, af NSB's nye tunnelstrækning ved Lieråsen og af VR's nye materiel. Dækningen af industribaner i de nordiske lande er glædeligvis udvidet.

I Danmark var 1973 året, hvor Kystbanen fik ny køreplan og ITC-materiel, kørslen med gammelt lyntogsmateriel ophørte og flere privatbaner fik svenske skinnebusser. Alt dette er godt dækket, måske med undtagelse af anskaffelsen af svensk skinnebusmateriel og DSB's ITC-materiel, der kun tildeles et billede hver.

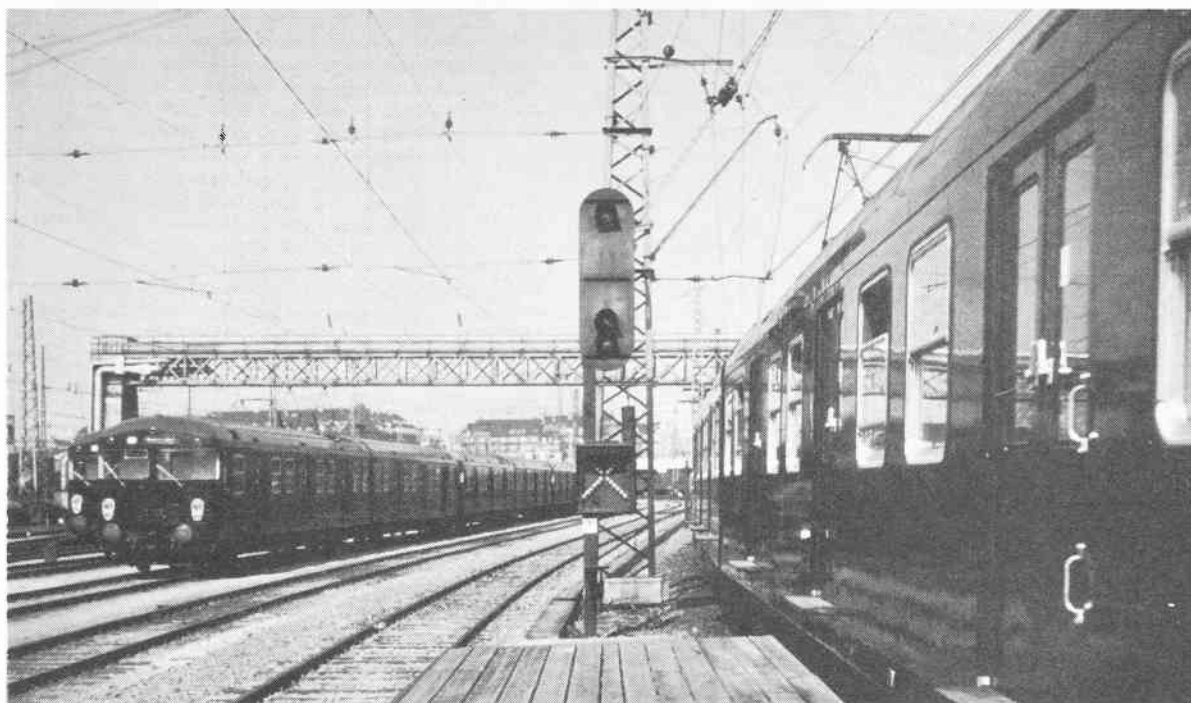
Billedkvaliteten er atter i top, efter enkelte mindre gode fotos i 1972-udgaven, og Nordens Järnvägar kan varmt anbefales alle, der interesserer sig for jernbanerne i de nordiske lande.

John Poulsen

LEYLAND-DAB A/S . 8600 SILKEBORG (06) 82 33 00



SÆTTER DANMARK PÅ HJUL



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

Nyhed i sporvogns-platter

Nr. 201



Nr. 202



Odense sporvogne udført af Bing & Grøndahl

Nr. 201. Sporvogn i Sct. Knuds Kirkestræde.

Nr. 202. Sporvogn foran den gamle statsbanegård i Odense

Pr. stk. kr. 55.00

Vi kan endnu levere de århusianske sporvogns-platter

Nr. 101. Hestesporvogn på Store Torv, ca. 1890.

Nr. 102. El.sporvogn på Banegårdsplads ca. 1938.

Nr. 103. Sporvognstog på Bruuns Bro ca. 1955.

Nr. 104. Sporvogn og bus på Banegårdsplads 1971.



Nr. 103

Senere på året fremkommer endnu to platter i Odense-serien.

Københavnserien.

Nr. 1. Toetages hestesporvogn 1863.

Nr. 2. Hønen, den sidste hestesporvogn 1915.

Nr. 3. Frederiksbergsporvognen toetag. 1900.

Nr. 4. Første el.sporv. i Kbh. m. åben bivogn 1907.

Nr. 5. Den sidste Lin. 5 1972.

pr. stk. 55,00.

Samtlige platter sendes overalt. Efterkr. + omk.

SKOTSMAN Jensen

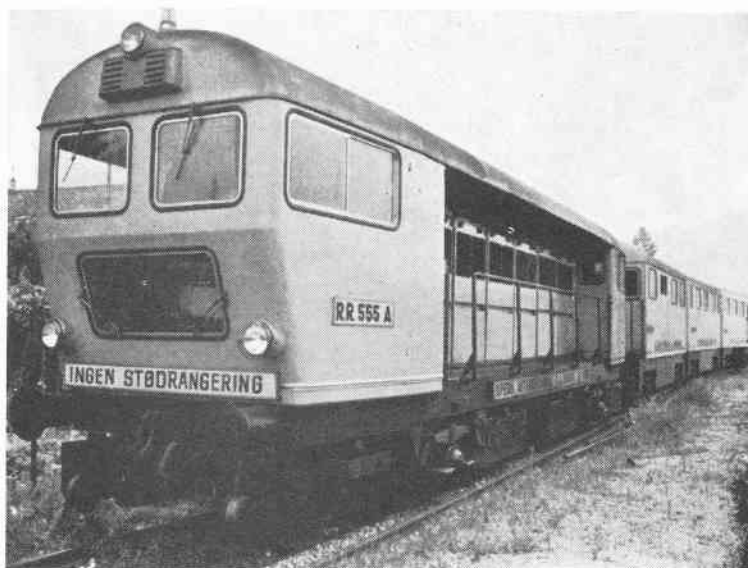
Frederikssundsvej 325 - 2700 Brønshøj - Tlf. 01-60 20 01

NB. Vi kan sålænge lager haves, levere DSB.s Jubilæumsplatte B&G 1972 »Odin« under fuld damp kr. 75,00.

Askebæger m. damplokomotivet »Odin« fra Den kgl. porcelainsfabrik kr. 22,75.

Speno International S. A.

GENEVE



slibetog RR 325/555

Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENDSEN A/S

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

