



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

3

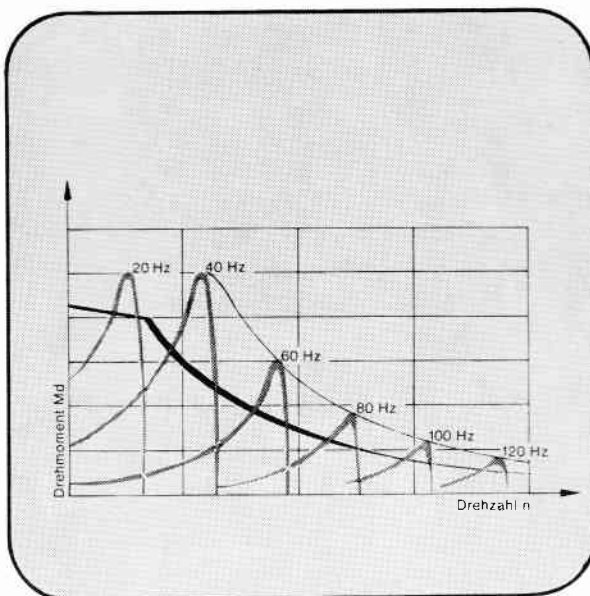
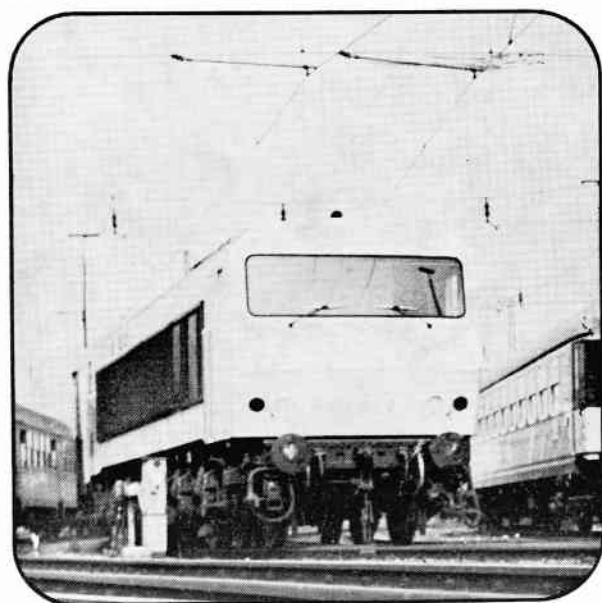
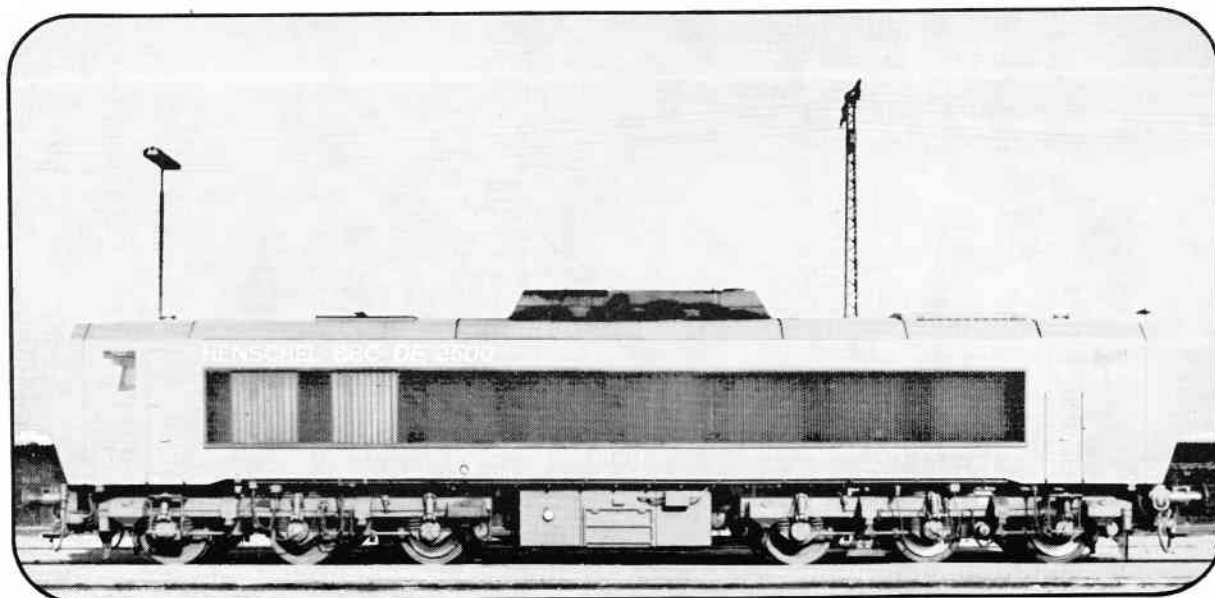
16. ÅRGANG

JUNI 1976

KR. 10,00



Grønt lys for ny lokomotivgeneration med asynkrone banemotorer.

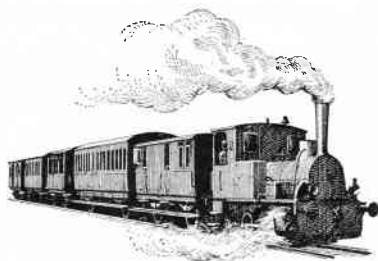


Den asynkrone kortslutningsmotor er med sin enkle og robuste konstruktion særdeles velegnet til banedrift. Det af BBC udviklede statiske frekvens- og spændingsreguleringsudstyr er den nødvendige forudsætning for, at banemotorerne altid arbejder i et stabilt og økonomisk optimalt punkt på Md/n-kurven.

Afd.: EH

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

BBC
BROWN BOVERI



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
Glæmosevej 12,
4340 Tølløse
Tlf. (03) 48 53 83

Redaktionskomité:

Bent Jacobsen
Erik B. Jonsen
Finn Beyer Paulsen
Ole-Chr. M. Plum
Birger Wilcke

Annonceekspedition:

Klosterstræde 23, 1157 København K.
Tlf. (01) 12 62 45

JERNBANEN udsendes omkring den 20. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter omkring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de enkelte forfatteres egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Dansk Jernbane-Klubs mening.

JERNBANEN tilsendes medlemmer af Dansk Jernbane-Klub – vedr. medlemskab, se de orange midtersider.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Forsidebilledet:

HHGB Sm 3 og 4 ved Julebæk, den 28. april 1974. Ved Hornbækbanen kører man stadig enkelte tog med de gamle Scandia-skinnebusser.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

16. årgang

Juni 1976

Nr. 3

Moderne salg

Rigsrevisionen mener, ifølge en rapport afgivet til statsrevisorerne her i foråret, at DSB ikke skal bruge sine reklamekroner på at skabe debat om, hvorvidt den kollektive trafik skal fremmes på bekostning af den individuelle – og hentyder dermed til avisen »Alt den snak –«, som DSB udsendte sidste sommer.

Og det var som talt ud af FDMs hjerte – men forbløffende nok ikke af det københavnske dagblad »Politiken«s, hvis leder »Ingen grund til at kritisere DSB«, dette tidsskrifts redaktion synes, **alle DJKs medlemmer bør delagtiggøres i:**

»Princippet, at DSB ikke skal bruge sine penge til politisk propaganda, kan vi ikke være uenige med revisorerne om. Vi er også overbevist om, at de besidder en fremragende indsigt i regnskabsvæsen. Deres udtalelser om den aktuelle sag tyder derimod ikke på nogen dybere forståelse af moderne salgsarbejde. Det består ikke bare i direkte annoncering af priser og salgssteder. Et vigtigt led er annoncer, som kan være med til at skabe et bestemt ønsket image hos de eventuelle købere.

Det kan være afgørende for et firma at overbevise de eventuelle kunder om, at netop det firma følger godt med i den branche, hvor det hører hjemme. At det er indstillet på at medvirke til yderligere udvikling af den vare, som det skal leve af at sælge. Set ud fra den synsvinkel er det let at finde fornuft i DSBs intentioner med fremstødet for den kollektive trafik.

Det er helt på sin plads, at DSB markerer sig i den diskussion og fremfører alt hvad der kan siges af godt om den kollektive trafik. DSB er en statsvirksomhed, men det bør ikke hindre den i at anvende moderne salgsmetoder. Det kan være lige så rimeligt for DSB som for ethvert andet firma at gennemføre imageannoncering. Det kan det ikke mindst, når politikerne mener, at DSB skal drives som en virksomhed, der stræber mod at nå et overskud eller i hvert fald det mindst mulige underskud. Skal det mål nås, må der sælges på en moderne måde. DSB må også medvirke til at skabe en almindelig stemning for kollektiv trafik. Det er det, DSB skal leve af at sælge.«

ebj.

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen
Bandholm – (03) 88 80 94

MAGASIN MATZEN

Torvet 2 – Maribo
Tlf. (03) 88 00 85

DANSK LANDBRUGS ANDELS MASKININDKØB

Skibevej 2 – 4930 Maribo
Tlf. (03) 88 06 33

HØGH HANSEN SPECIALOPTIK

Optometrist
Nygade 34 – Nakskov
Telefon (03) 92 19 17



Skørringevej 13 – Øster Skørringe
Telefon (03) 90 80 45

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper
Brugskunst til udsmykning af hjemmet



A/S P. HATTEN & CO. MARIBO – NAKSKOV

MUNKEBY ELITE MARKED

Rudbjergvej 43 – Tlf. (03) 94 81 56
Alt indenfor kolonial, delikatesser, kaffe m.m.

Vil De ha' en billig vogn – så er det FREDES AUTO

Nykøbingvej 87 – 4990 Saksøbing
Tlf. (03) 89 48 53

ØKONOMI



LANGÅ – TELEFON (06) 46 13 22

STEVNSTRUP – TELEFON (06) 46 71 77

HANDEST AUTOVÆRKSTED

v/ Alex Larsen
Handest – Telefon (06) 45 25 31
Alle auto- og traktorreparationer udføres
hurtigt og samvittighedsfuldt

Når De besøger Vrads Sande Jernbanen så husk

Veteranbanens Restauration Vrads Station – Tlf. (05) 75 62 20

Det gode spisested med de fornuftige priser
Selskaber modtages indtil 100 kuverter
Velkommen hos Bente og Per Kristensen

Disse nyttige og nuttede små maskiner

Af Povl Wind Skadhauge

Indledning

Ofte ser det ud til, at damptidens rangerlokomotiver ikke omfattes med nær samme interesse som togmaskinerne. I hvert fald synes rangerlokomotiverne i reglen noget stedmoderligt behandlet i jernbanelitteraturen såvel ude som hjemme. Og på den i 1975 åbnede 1. del af jernbanemuseet i Odense er der fx kun udstillet en enkelt rangermaskine, skønt der i forhold til antallet af togmaskiner burde være to. Den, der var barn, mens damplokomotiver endnu var en nærmest selvfølgelig bestanddel af tilværelsen, glemmer dog sent det liv, som dengang var over en jernbanestation eller et rangerterræn. En eller flere dampskyer over vogntage og bygninger røgede altid, hvor den stedlige trækraft var i arbejde. Og med ganske særlig glæde huskes skønheden i stængers og ekscentrikkers bevægelse sådan, som man netop havde langt den bedste lejlighed til at iagttage den på rangermaskinerne med deres begrænsede hastighed og hyppige skiften kørselsretning.

Det er dertil værd at notere, at ikke mindre end en fjerdedel af Danske Statsbaners damplokomotiver var rangermaskiner. Det var så mange – over 250 – og de var fordelt på så mange typer, at overblikket kan være vanskeligt at fastholde. Deri ligger anledningen til udarbejdelse af de oversigtstavler, som her præsenteres i håb om, at de kan være til nytte for andre end ophavsmanden.

Emnets afgrænsning

Ved Danske Statsbaner forstås i denne sammenhæng både det samlede system fra 1892 og de oprindelige private såvel som statslige baner, systemet bestod af. Af hensyn til den ubetydelige rolle, de på Fyn i 1949 overtagne rangerlokomotiver har spillet i DSB-sammenhæng, er disse ladet helt ude af betragtning. Desuden er der set bort fra de fire sjællandske tenderlokomotiver litra As, selvom de blev brugt en del som rangermaskiner i den senere del af deres levetid. Det er sket ud fra en forestilling om, at disse lokomotiver dog først og fremmest var togmaskiner, men det skal indrømmes, at der her røres ved et problem. Nogle af de i oversigtstavlerne medtagne typer (eller i det mindste nogle af disse typers maskiner) har også været benyttet til togfremførelse, og afgrænsningen af tavlernes indhold beror altså i virkeligheden på et subjektivt skøn. Det bør man især huske ved brug af kurverne A–D.

Litteratur

William Bay's DANSKE STATSBANERS DAMPLOKOMOTIVER (Herluf Andersens forlag, København 1968) er benyttet som databank både på det tekniske og det historiske område – i bogen er jo optaget de Steffensen–Wienecke–Gregersenske tabeller – og for et nærmere studium af de enkelte typer henvises til dette standardværk. Beklagelig-

vis er mange af bogens fotografiske illustrationer ødelagt ved hårdhændet retouche (burde være forbudt ved lov), hvorfor der kan være grund til her at nævne endnu en bog: DAMPTRÆKKRAFT I MODEL af J. Guldbæk Christensen (Signalpostens forlag, København 1975; se anmeldelse i Jernbanen nr. 6/75). Heri findes 1. klasses gengivelser af historiske danske lokomotivfotos, også mange af rangerlokomotiver.

Typeoversigt

For overskuelighedens skyld viser den egentlige typeoversigt af hver type et – og kun et – skematisk sidebillede trods variationer mellem maskinerne indbyrdes eller ændringer gennem tiden. For valget af »udgave« har den dekorative virkning spillet en vis rolle. Opstillingen er et kompromis mellem dekorative og systematiske hensyn, og tillige har fristelsen til at få anbragt den lille O-maskine som direkte kontrast til litra Q ikke kunnet modstås. (Artiklens overskrift passer for resten ikke alt for godt på Q-maskinerne, for nok var de nyttige, men ligefrem nuttede og små var de da ikke!)

De små geometriske tegn under nogle af typebillederne er brugt med følgende betydning:

Sort cirkel angiver, at den pågældende type ikke fra begyndelsen var tenderlokomotiv, men er en togmaskine ombygget til rangerbrug. Pudsigt nok hører de første F-maskiner, der blev stammødre til halvdelen af alle DSB's rangerlokomotiver, hjemme i denne kategori.

Cirkel med prik er slet og ret en henvisning til rubriken med lokomotivnavne.

Firkant betyder, at de pågældende lokomotivers udformning var bestemt af særlige lokale krav.

Trekant symboliserer blot, at disse lokomotiver må betragtes som atypiske rangermaskiner, idet ikke alle hjulsæt var koblede.

Pil mellem to maskintyper viser, at den type, som pilen peger på, er udviklet af den, pilen udgår fra.

Hoveddata

I tabellen over hoveddata er løbehjulsdiametere ud fra den foran refererede tankegang anbragt nederst. Men tabellen indledes med, at der (bortset fra litra Q) er redegjort for glidertype og -styring ved hjælp af bogstavbetegnelser således:

- I = indvendig styring
- U = udvendig styring
- K = fladglidere (k = kasse eller kanal)
- C = rundglidere (c = cylindrisk tværsnit)

S = Stephenson's styring
T = Trick's styring = Allan's styring
H = Heusinger-styring = Walschaert's styring

Alle 15 typer var simple to-cylindrede maskiner, og med undtagelse af litra O havde de udvendige cylindre. Disse forhold er derfor ikke særskilt markeret.

Hvor der under litra O er opstillet to talværdier adskilt af en skråstreg, betyder det, at der i virkeligheden var to typer. De mindre tal gælder nemlig nr. L2, og de større tal angår de tre andre maskiner. For de øvrige typers vedkommende hentyder dobbelte data derimod til forskellige udviklingstrin.

Det er ikke uden betænkelighed, at trækraft er beregnet (med koefficient 0,65) og opført. Der er jo tale om en teoretisk værdi, som i sig selv ikke siger så meget. Men der er måske netop ved rangermaskiner, som oftere skal sætte i gang end holde i gang, mere mening end ellers i at se isoleret på trækraften, og i hvert fald giver den ved sin størrelsesorden er vist begreb om maskintypernes ydeevne i forhold til hinanden. Kraftenheden $Mp = 1000 \text{ kp}$ (udtales megapond og kilopond) svarer i størrelse (talværdi) til 1 ton.

Navne

Rubrikken navne var ikke med i planen til at begynde med; den udnytter imidlertid en plads, som ellers ville være ledig. Og da rubrikken nu er med, kan man dårligt nægte sig et øjeblik ophold ved den gamle sjællandske navngivning, der især havde nordisk mytologi som inspirationskilde. Hugin og Munin var som bekendt Odins ravne, og det er da en snurrig tanke at overføre disse flyvende væseners navne til køretøjer med en maksimalhastighed på 25 kilometer i timen. Lidt mere logisk bliver det måske, når man husker, at ravnene var visdommens fugle og sym-

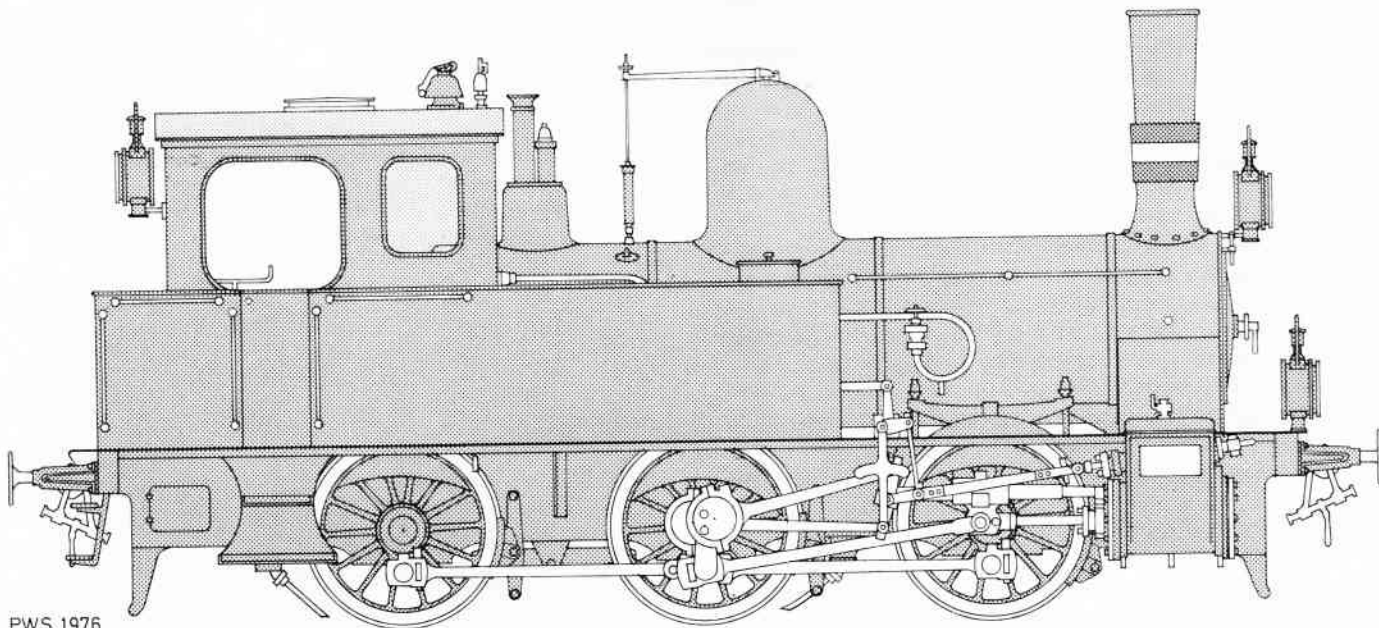
boliserede henholdsvis tanke og erindring. Men et navn som Heidrun virker unægtelig langt mere overbevisende, brugt på en praktisk indretning som et rangerlokomotiv. Heidrun var nemlig gedden, som malkede mjød (i Valhal)!

Historisk oversigt

Den historiske oversigt er et stavdiagram. Hver maskintype repræsenteres af et sværtet areal sammensat af lige så mange »stave«, som der er maskiner af den på gældende type. Idet arealets højde således er proportional med antallet af maskiner, og en stavs længde svarer til vedkommende maskines levetid, viser arealets størrelse altså maskintypens udbredelse i antal og tid. Placeringen i forhold til årstalslinierne tidsfæster typen, og man kan derved år for år danne sig et indtryk af, hvilke typer der fandtes, og i hvilke mængder de forekom. De tonede arealer antyder på tilsvarende vis den forudgående eksistens af de lokomotiver, der var »født« anderledes og først blev rangermaskiner efter ombygning til tenderlokomotiver.

Levetid er ellers i den aktuelle sammenhæng regnet fra modtagelsesåret, for så vidt dette afviger fra byggeåret, hvad enten det skyldes forsinket levering af bestilte nybygninger eller køb af allerede eksisterende lokomotiver. Og hvor en maskine er solgt, er dette regnet som udrangering/ophugget, uanset hvor mange år den derefter har været i aktiv tjeneste hos køberen.

For den, som måske ikke er vant til at »læse« et stavdiagram, kan det anbefales først at se på litra Ms, som kun eksisterede i et enkelt eksemplar, og derefter gå til de typer, som omfattede bare nogle få maskiner, fx L og Ls. Metodikken skulle da gerne være indlysende. – Stavdiagrammet demonstrerer måske allertydeligst, hvilken dominerende stilling litra F og Hs havde gennem mange år.

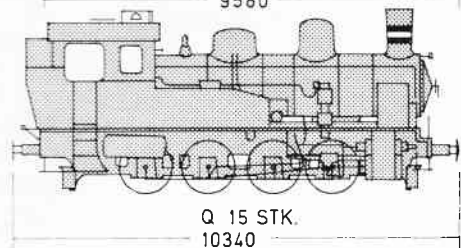
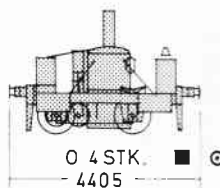
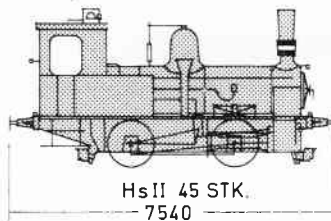
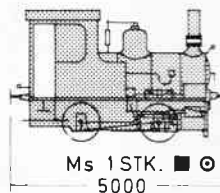
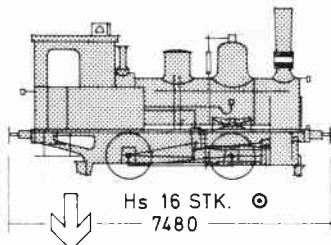
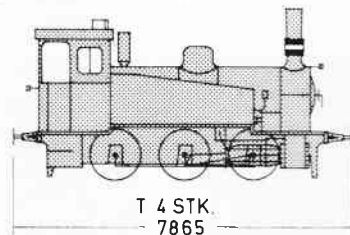
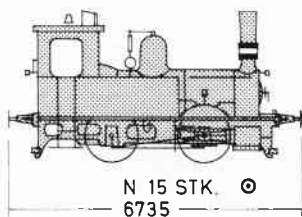
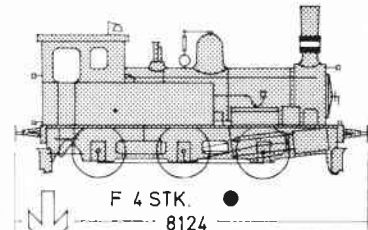
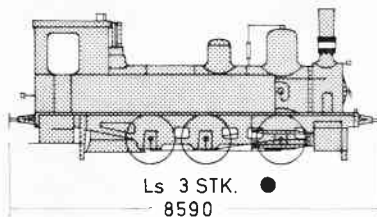
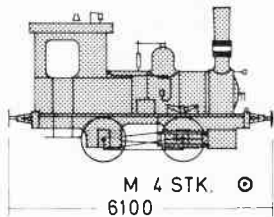
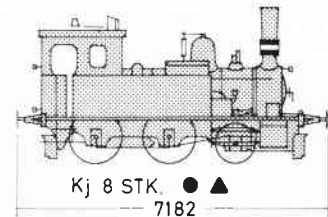
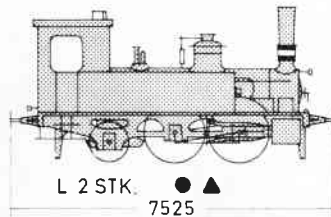
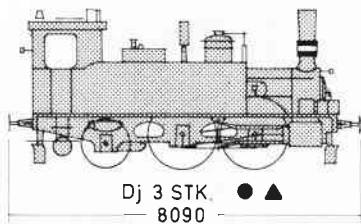


PWS 1976

Selv om tenderlokomotiver med dette hjularrangement, af lignende størrelse og med tilsvarende ydeevne i stort tal blev brugt til samme formål i mange lande, var F-maskinen næsten et symbol på dansk jernbanevæsen; den havde også en del Danmarksrekorder. Ikke alene var den talrigst blandt alle danske damplokomotivtyper, men den blev desuden leveret fra flere forskellige fabrikker end nogen anden hjemlig type og bygget over et længere åremål end alle andre. De første »fødte rangerlokomotiver« litra F (altså F II) blev leveret tæt op mod århundredskiftet og har vel set ud omtrent som på denne illustration (udført især på grundlag af en tegning i »Damplokomotivet og dets Betjening« udgivet af DSB). Flere af de senere så karakteristiske træk mangler endnu, fx den spidse røgkammerdør, det bagudforlængede nederste trin ved førerhuset og - ikke at forglemme - den efter anbringelse af sandkasser på kedelryggen udførte meget store opbygning over disse og domnen.

DSB DAMPLOKOMOTIVER

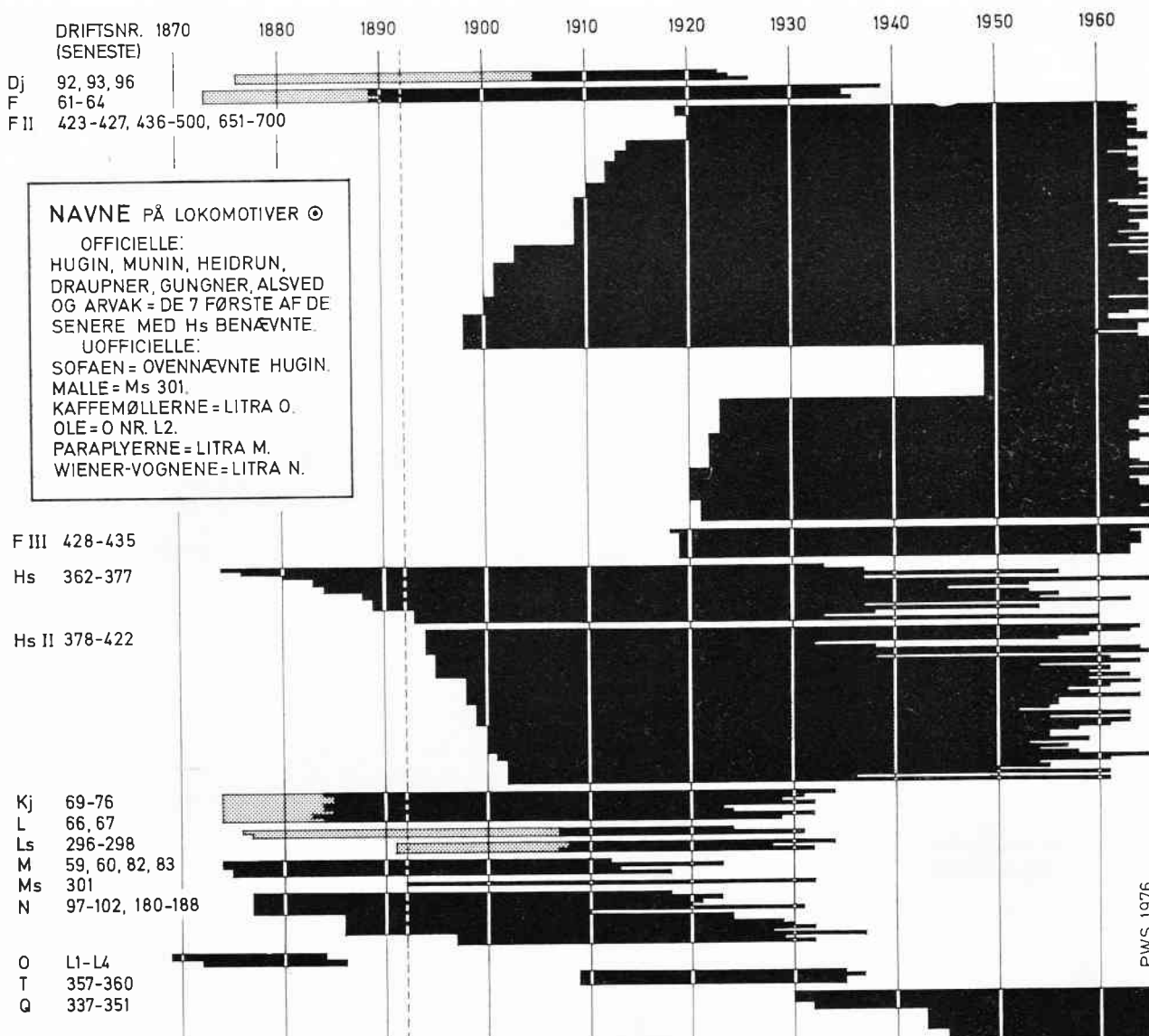
RANGERMASKINER



TYPEOVERSIGT OG HOVEDDATA

	Dj	F	F II	F III	Hs	Hs II	Kj	L	Ls	M	Ms	N	O	T	Q
GLIDERE, STYRING	IKS	IKS	UKT	UCH	UKT	UKT	IKS	IKS	IKT	IKS	UKH	IKS		UCH	UCH
CYLINDERE \varnothing mm	381	381	406	406	330	330	279/305	305	360	254	280	305	133/152	350	460
SLAGLÆNGDE mm	559	559	560	610	508	508	508	508	540	508	360	508	279/330	500	610
DRIVHJUL \varnothing mm	1550	1252	1252	1252	1086/1106	1086/1106	1252	1384	1190	1014/1034	894/934	1219/1252	830/940	1190	1252
KEDELTRYK kp/cm	8,5	8,5	12	12	9/10	10	8,5	8,5	10	8,5	10	9,5/10	5/5,7	10	12
TRÆKKRAFT Mp	2,9	3,6	5,8	6,3	3,0/3,3	3,3	1,7/2,1	1,9	3,8	1,8	2,1/2,0	2,5/2,4	0,2/0,3	3,3	8,0
HEDEFLADE m ²	55,1	54,6	56,7	49,9	50,6	46,7	34,9	41,1	66,3	32,7	23,3	28,3/25,7		59,2	101,6
OVERHEDER m ²	/	/	/	26,2	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
RISTEFLADE m ²	0,97	1,0	1,02	1,02	0,82	0,79	0,68	0,9	1,03	0,54	0,55	0,65/0,66	0,45	1,36	1,79
TOMVÆGT t	23,6	25,6	30,5	31,0	16,3	18,8	18,8	21,7	25,6	12,0	11,7	13,2/15,4		26,0	42,7
TJENESTEVEGT t	30,4						21,3	26,8							
ADHÆSIONSVÆGT t	22,4	30,6	37,0/37,5	38,0	21,1	23,8	13,6	18,0	32,8	14,9	14,8	16,0/17,9	8,0/8,1	31,6	55,8/56,0
VANDFORRÅD m ³	3,5	2,0	3,5	3,5	2,5	2,4	1,9	3,0	3,3	1,1	1,6	1,4	0,8	3,0	6,0
KULFORRÅD m ³	0,6	0,5	1,5/2,3	1,5	0,5	0,5	0,2	0,7	1,2	0,35	0,5	0,35	0,3	0,8	2,0/2,5
MAX. HASTIGHED km/h	70	45	45/50	50	25	25		50				50			45
LØBEHJUL \varnothing mm	1100	/	/	/	/	/	926	926	/	/	/	/	/	/	/

PWS 76

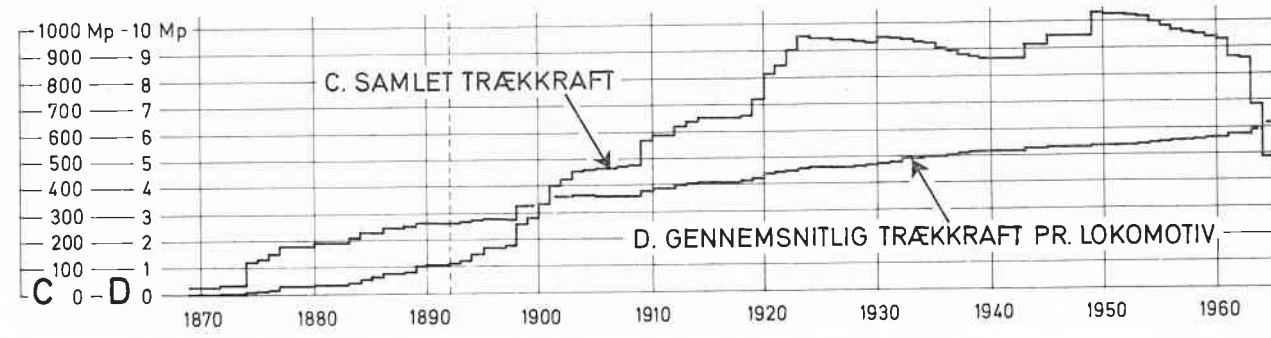
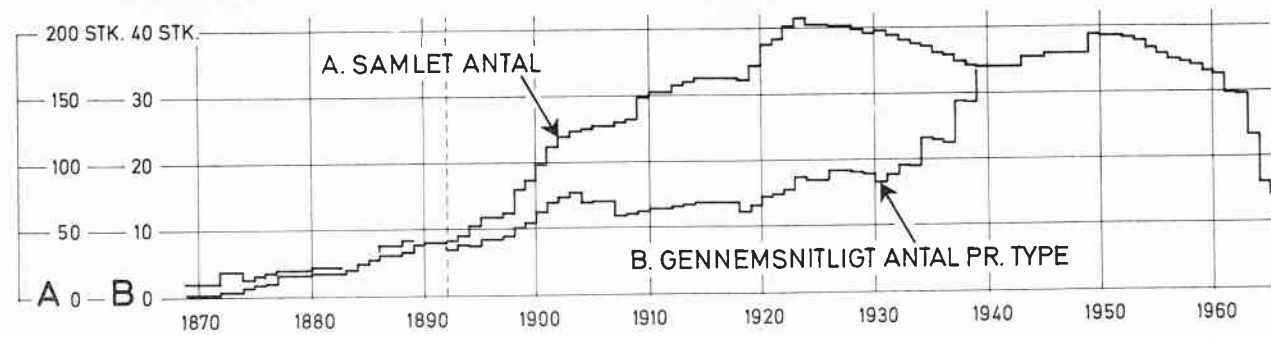


NAVNE PÅ LOKOMOTIVER ☉

OFFICIELLE:
 HUGIN, MUNIN, HEIDRUN,
 DRAUPNER, GUNGNER, ALSVED
 OG ARVAK = DE 7 FØRSTE AF DE
 SENERE MED Hs BENÆVNTE.

UOFFICIELLE:
 SOFAEN = OVENNÆVNTE HUGIN.
 MALLE = Ms 301.
 KAFFEMØLLERNE = LITRA O.
 OLE = O NR. L2.
 PARAPLYERNE = LITRA M.
 WIENER-VOGNENE = LITRA N.

HISTORISK OVERSIGT



PWS 1976

Kurver

I tilslutning til selve den historiske oversigt er der udarbejdet fire kurver til belysning af nogle karakteristiske træk i udviklingen. For at spare plads er de to og to optegnet i samme koordinatsystem, men med forskellige lodrette måleenheder. Der er ikke tale om egentlige kurver i matematisk forstand, men om såkaldte trappekurver. Disse fremkommer ved, at man i et blokdiagram (hvor i dette tilfælde den årlige status bestemmer blokkens højde) fjerner de streger, der skiller blokkene, således at den ydre kontur står tilbage. Et lodret spring betegner altså forandring, og hvor kurven er vandret over flere år, er tilstanden uændret. Det er i øvrigt ikke så meget kurvernes nøjagtige værdier, det kommer an på; disse er som tidligere berørt influeret af emnet mere eller mindre præcise afgrænsning. Det er tendenserne, man skal lægge mærke til.

Kurve A viser, at det i begyndelsen gik langsomt med anskaffelse af rangerlokomotiver (mange steder gjorde hestene vel fyldest og klarede opgaven billigere), men fra sammenslutningen i 1892 og op mod århundredskiftet skete der en betydelig tilvækst. Ved år 1900 var antallet dog kun halvt så stort som i 20'erne, men efter 1930 indtrådte en stagnation, som praktisk talt varede ved indtil den hastige nedtrapning ved overgangen til dieseldrift.

Kurve C følger A nøje i bevægelserne, men man må ikke lade sig vildlede af den tilsyneladende overensstemmelse. Dividerer man nemlig talværdierne i C med dem i A, fås kurve D. Og den viser, at der bortset fra springet i

1874 har været en stadig og ret så jævn stigning i maskinernes formåen, når man ser på gennemsnittet af den beregnede trækraft.

Tilbage er kun at omtale kurve B, med hvilken der er gjort forsøg på at give et – måske ikke helt dækkende – udtryk for graden af standardiseringen. Men man vil i hvert fald lægge mærke til, at standardiseringen betragtet på denne måde først for alvor slog igennem i løbet af 30'erne. Det skete ikke som følge af anskaffelsespolitikken, for den havde med hensyn til rangerlokomotivet ligget fast gennem nogle årtier allerede, men i kraft af, at de sidste eksemplarer af de mindre kurante typer efterhånden udrangeredes. Efter 1939 var der kun 5 typer (3 liter) tilbage, og der kom ikke nye til. Da forholdet mellem A- og B-kurverne netop er 1:5, er de to kurver derfor sammenfaldende fra 1939.

Slutning

Stavdiagram og kurver er kun ført frem til 1965. På det tidspunkt havde den nedadgående tendens – som det tydeligt ses – allerede været klar gennem nogle år; der skete en kraftig udtynding ved massive årlige udrangeringer. Få år efter var de sidste damplokomotiver ude af aktiv tjeneste, men det har ikke megen mening at studere nedtrapningen isoleret; den bør ses i nøje sammenhæng med den tilsvarende optrapning på dieselområdet, hvor der foretoges ret store samlede anskaffelser af lokomotiver og traktorer. Og det er, med et lidt slidt udtryk, en anden historie.

Ebeltoft - Trustrup jernbane

Af Eigil V. Christensen

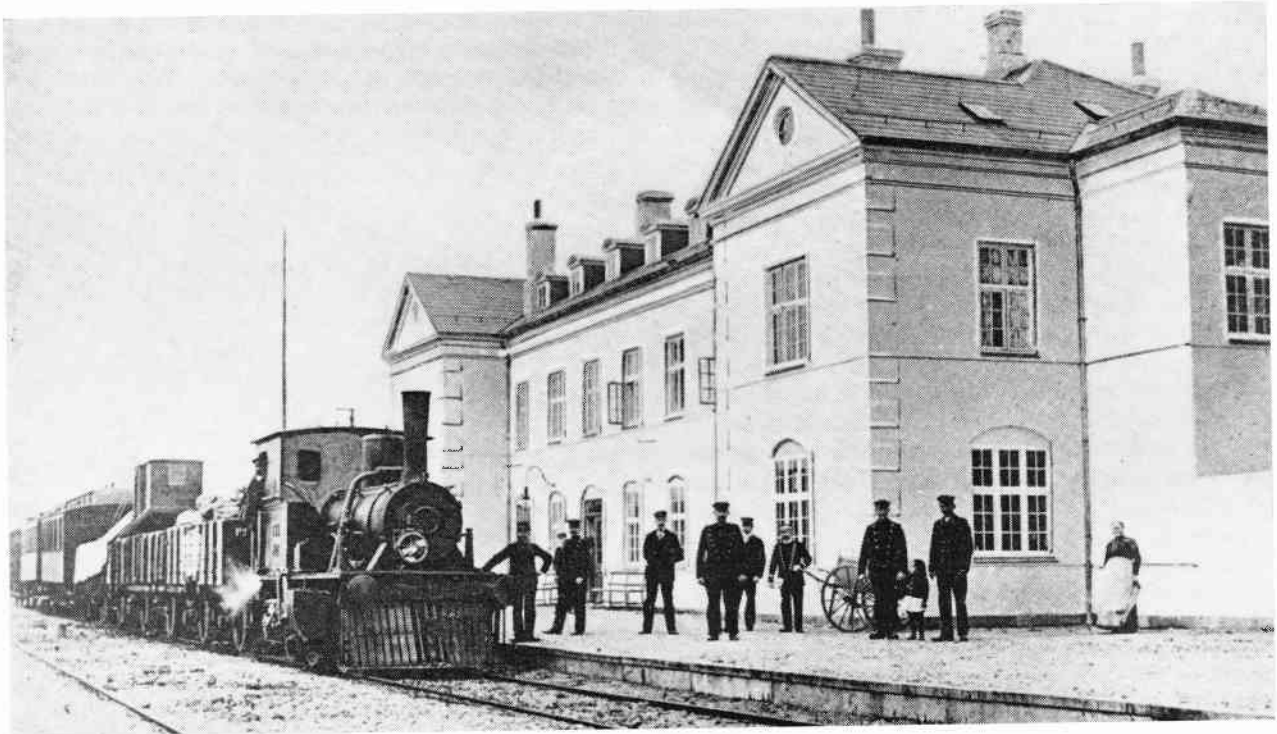
Den 27. marts 1976, kun 8 år efter dens nedlæggelse, ville Ebeltoft-Trustrup Jernbane være fyldt 75 år, og jeg fandt i den anledning, at her var en glimrende lejlighed til at mindes denne hyggelige lille bane, inden den når at blive helt glemt.

Forhistorie

I 1873 ansøgte et tysk jernbaneselskab om koncession på en bane for et punkt på Nordvestbanen til et sted på Sjællands nordkyst, enten Sj. Odde eller ved Sejrbugten. I denne forbindelse hørtes første gang tale om en bane til Ebeltoft, på grund af den hurtige og bekvemme forbindelse, der herved kunne blive skabt mellem Sjælland og hovedlandet.

Da Randers-Grenå banen blev anlagt i 1874 forelå lovforslag om anlæg af en bane fra Århus over Thorsager til Ryom, og et i den anledning nedsat udvalg indføjede i dette lovforslag ønske om tilslutning af en bane fra Ebeltoft. Man ønskede en bane i retningen Femmøller-Bjødstrup eller Ryom. I 1876 fremkom første gang planer om en bane til Trustrup, og i 1881 om en bane over Møllerup og Ronde til Mørke.

Alle disse planer lød meget fornuftige, men alligevel strandede de et eller andet sted undervejs, og nu begyndte de mere almindelige forslag om koncessionsansøgninger at fremkomme, således foreslog et daværende medlem af folketinget anlagt en landevejsbane (i grøfterne) fra Trustrup til Ebeltoft i lighed med den på Strandvejen i København værende dampsporvogn, dog skulle denne bane også kunne befordre gods.



Ebeltoft station med blandetog, ca. 1910.

Senere fremkom en hel del andre forslag, bl.a. om anlæg af en statsbane forskellige steder fra, heriblandt Mørke, Ryom og Trustrup. Endvidere foresloges anlæg af en bane Randers-Skjørring-Mørke-Ebeltoft. I 1891 ansøgte konsul Johs. Stenberg om anlæg af en lang række baner, hvori indgik en bane Randers-Mørke-Ebeltoft, alle anlagt efter Decauville's system, hvilket vil sige 600 mm sporede baner, med stærkt indskrænket og enkel betjening. Hans planer blev mødt med nogen mistillid, men gjorde dog, at førnævnte udvalg en tid arbejdede med anlæg af en smalsporsbane, 1 m sporvidde, og endog fik en sådan gennemført ved lov af 1894.

Samtidig hørtes tale om elektrisk drift af en Ebeltoftbane; man havde tænkt sig at anvende »vandfaldet« ved Femmøller som drivkraft, hvilket man af forståelige grunde måtte opgive, og planerne om elektrisk drift blev heller aldrig senere fremdraget.

Anlægssummen af nævnte 1 m sporede bane var beregnet til at andrage 783.000 kr., men i 1897 måtte man opgive at rejse denne kapital, og i 1898 ændrede man loven til at gælde en normalsporsbane fra Ebeltoft til Trustrup eller Thorsager, og i oktober samme år udstedtes eneretsbevilling på anlæg af en let normalsporet bane.

Arbejdet med anlægget påbegyndtes i juli 1899, og kom til at koste godt en million kroner. Den 22,5 km lange bane, anlagt med Danmarks letteste spor, 17,5 kg pr. m, indviendes 26. marts 1901 og åbnedes for drift dagen efter, og endelig havde Ebeltoft da fået sin jernbane.

Der kom således til at gå mere end 25 år fra de første planer forelå, til man kunne køre indvielsestog på banen, hvilket absolut ikke er usædvanligt for danske baner, men ikke desto mindre helt uforståeligt, når man i de fleste

tilfælde alligevel til sidst har besluttet sig for et baneprojekt, der lå meget tæt op ad, eller var identisk med det oprindelige fremsatte forslag.

Driften

Foruden Ebeltoft havde banen ved starten fem stationer, nemlig Skærsø, Gravlev, Hyllested, Rosmus og Balle, samt et trinbræt, Dråby, mens man i Trustrup benyttede den dér værende station sammen med statsbanerne.

Oprindeligt kores 3 togpar dagligt, og det gik helt godt for banen, men lykken varede dog ikke ret længe. Allerede i 1905 klagede man over nedgang i antal rejsende. Dette skyldtes vel især, at banen ikke rigtig var konkurrencedygtig med hensyn til rejser ud over Trustrup. Strækningen fra Ebeltoft til Århus var således 79 km lang ad bane, mens landevejen var 46 km lang, og rutebåden Århus-Ebeltoft kun skulle sejle ca. 35 km! Hertil kom så



Skærsø station, juli 1959.

Foto: P. Thomassen.

yderligere, at overgangstiden i Trustrup fra Århus for banens meget benyttede morgentog var 1 time og 15 minutter. Fra Grenå var overgangstiden for samme tog $2\frac{1}{2}$ -3 timer, hvilket gjorde, at turen tog $3\frac{1}{2}$ -5 timer, og det var således meget forståeligt, at banen i 1907 ansøgte om tilladelse til at køre igennem til Grenå for at spare denne lange og sikkert meget irriterende ventetid i Trustrup. Tilladelsen fik banen da også, men af en eller anden grund først i 1924! Banens godstrafik var i starten ikke overraskende stor, men dog acceptabel. Transporterne bestod hovedsagelig af kalk og sten fra banens egne værker, hvilke i øvrigt i de første år gav banen en pæn ekstraindtægt; det varede ved indtil 1909, hvor værkerne måtte lukke, da de var udtømte.



Trustrup station med ETJ-tog fra Grenå, juli 1961. Foto: P. Thomassen.

I 1910 udvidedes driften med et ekstra togpar på søndage samtidig med indførelsen af søndagsbilletter (dobbeltbilletter til enkeltbillets pris). Disse billetter afskaffedes dog allerede i 1912, da de ikke gav banen de øgede billetindtægter, som man havde ventet. Der blev ganske vist solgt flere billetter om søndagen, men da de til gengæld var billigere, ophævede de to ting hinanden, og resultatet blev således status quo.

Da 1. verdenskrig brød ud, med deraf følgende kulmangel, indskrænkedes driften i august 1914 til to togpar dagligt; onsdag og lørdag suppleret med et middagstogpar. Det kom ikke til at vare længe, allerede 16. september samme år kørtes atter de normale 3 togpar dagligt.

I 1917 var det galt igen. Denne gang kørtes ligeledes 2 togpar alle dage, søndag dog 4. Driftsbestyrer Vieth skrev i den anledning, at hvis forholdene ikke ændredes radikalt, måtte man forudse meget dystre fremtidsperspektiver for al privatbanedrift, og store nedlæggelser var i vente. Så galt gik det dog heldigvis ikke, men at Vieth havde god grund til disse pessimistiske tanker ses af, at man på daværende tidspunkt skulle betale 300 kr. for et ton engelske kul, hvilket var en voldsom sum dengang.

I 1918 ændredes køreplanen igen, således at der om søndagen ligesom på ugens andre dage kørtes to togpar, dog udvidet med et middagstogpar onsdag og lørdag.

Krigen afsluttedes, men dermed var banens trængsler ikke forbi, nu drejede det sig dog om helt andre ting. Man begyndte at tale om stigende konkurrence fra bilruterne, her især bussen til Århus.



Ny Balle trinbræt, juli 1959.

Foto: Pr. Thomassen.

Allerede i 1919 udvidedes toggangen til de normale 3 togpar dagligt, og man påbegyndte installationen af elektricitet på stationerne, hvilket arbejde afsluttedes i 1920.

I 1902 havde banen i Ebeloft fået anlagt et ca. 1 km langt havnespor, der tillige blev brugt som privat sidespor for en del kommunale værker og private virksomheder. Det oprindelige havnespor kom dog kun til at ligge i ca. 20 år, da en stormflod i oktober 1921 beskadigede både spor og havn stærkt. Man begyndte straks på reparationsarbejderne, men i løbet af de næste to måneder forekom yderligere 3 kraftige stormflode, hvoraf især den sidste var hård ved havnen, således at havnesporet praktisk taget lå i ruiner, og glaciset var fuldstændig smadret.

Da banen fik sin første motorvogn i 1925, gennemførtes både middags- og aftentog til Grenå, og fra 1927 gennemførtes alle togpar til og fra Grenå.

Samtidig registrerede banen en voldsom tilbagegang i persontrafikken som følge af den tiltagende privatbilisme, der kunne mærkes overalt på banerne herhjemme på den tid.

Godstrafikken gik det dog lidt bedre. Driftsbestyrer Yde fortæller i 1931 stolt, at kun Sydfyenske Jernbaner, Lollandsbanen og Ålborg Privatbaner tilførte statsbanerne større indtægt på godsbefordringen end ETJ, og disse tre baner havde og langt større opland.



Hyllested station med ETJ M 5, juni 1963.

Foto: P. Thomassen.

I april 1935 oprettede banen bilruten Ebeltoft-Hyllested Skovgaard-Tirstrup-Kolind. Samme år indledtes forhandlinger med oplandets person- og lastbilruter om overtagelse og/eller samarbejde.

Ebeltoft-banen slap nogenlunde heldigt gennem 2. verdenskrig, selvom den ligesom alle andre baner havde visse driftsforstyrrelser, generatordrift, indskrænkninger etc., og ikke mindst store problemer med sneen. Banen var i perioder i 1941 og 1942 lukket i op til en uge og indtil 40-50 tog udgik.

I forbindelse med Tirstrup flyveplads viste besættelsesmagten stor interesse for ETJ. Først byggede man et vognbjørnsanlæg i Gravlev, noget dengang helt nyt i Danmark, men forsøget led et ynkeligt forlis, da de små landeveje på Mols slet ikke var egnet til de tunge blokvogne. Ved første forsøg væltede godsvognen i grøften umiddelbart uden for byen. I stedet påbegyndte man i foråret 1945 anlæg af et sidespor til Tirstrup; sporet blev dog aldrig fuldført, da tyskerne måtte kapitulere i 1945.

Fra banens sidste 25 år skal kun nævnes det kuriosum, at banens køreplan gennem en længere periode indeholdt et tog mere mod Ebeltoft end mod Trustrup! Det foregik således: der kørte et tog bestående af to Triangel-motorvogne mod Trustrup, hvor de blev delt. Herefter fortsatte den ene mod Grenå, hvorfra den senere returnerede, mens den anden kørte tilbage mod Ebeltoft.



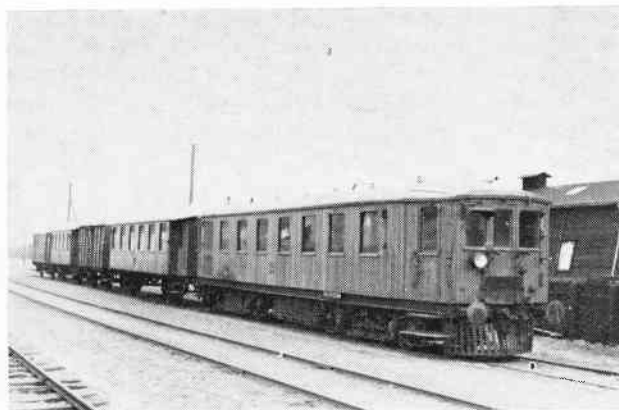
ETJ M 1 med generator i Ebeltoft, 1944.

Arkiv P.T.

Rullende materiel

Ved banens start bestod hele vognparken af 3 personvogne, 1 post- og bagagevogn samt 10 godsvogne, alle leveret af Vulcan i Maribo, men ingen lokomotiver! Banen havde bestilt 3 l-B koblede tenderlokomotiver hos Vulcan, som dog først havde dem klar til levering 4 måneder efter banens åbning, hvorfor man måtte leje Hammel-Århus Jernbanes lokomotiver nr. 1 og 3, indtil banens egne blev overdraget.

Senere anskaffedes yderligere 4 post- og bagagevogne samt en mængde godsvogne (til kalk og sten), heraf en del tilhørende »De jyske Patentkalkværker« og nogle godsvogne blev lejet af Gjerrild-banen.



ETJ M 3 med blandetog, 1967.

Foto: John Poulsen.

I 1921 var banens lokomotiver så nedslidte, at en hovedreparation og større ombygning var nødvendig. Nr. 2 blev sendt til Frichs i Århus, mens nr. 1 og 3 var i Odense for Sydfyenske Jernbaners værksteder. Alle 3 blev praktisk taget fornyede fra inderst til yderst.

Dette, i forbindelse med at banen måtte leje trækraft fra andre baner, bevirkede, at driftsregnskabet for første gang i banens historie viste et underskud, endda af klækkelig størrelse, da den samlede reparationsudgift blev på kr. 128.000.

I 1925 købte banen sin første motorvogn, M 1, fra De forenede Automobilfabrikker, Triangel, i Odense. Den indsattes i driften den 21. juli 1925. Samtidig indkøbtes en ældre DSB-godsvogn, der på banens værksted ombyggedes til post- og bagagevogn for M 1. Efter et halvt års drift udtrykker driftsbestyreren åbenlys begejstring for motorvognen, der havde betydet større driftssikkerhed og mindre rejsetid.

Dette betød, at man i 1932 i forbindelse med et moderniseringslån indkøbte yderligere en Triangel-vogn, M 2, samtidig med et damplokomotiv fra RGGJ, litereret ETJ 4.

2. verdenskrig bevirkede, at M 2 fik gasgenerator, mens M 1 først i 1944 blev udstyret med en såkaldt Schwelk-generator.



ETJ M 5 i Ebeltoft, 1967.

Foto: John Poulsen.



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 3, 1976

Foreningens generelle adresse:

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

Formand:

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

Kasserer:

Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3560 Ølstykke. Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 38 30
Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Lokomotivmester Preben Clausen
Ingeniør E. Hedetoft
Salgschef Erik B. Jonsen (næstformand),
Niels Christian Lind,
Politibetjent Finn Beyer Paulsen (sekretær),
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Overtrafikassistent K. Vahl,
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:

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

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

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

Mariager-Handest Veteranjernbane:

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

Limfjordsbanen:

Information og bestilling af særtog:
E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

Medlemskontingent for året 1976:

Ordinære medlemmer kr. 60,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1976) kr. 40,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos sekretariatet (se øverst)
- og kontingentindbetalingen sker på det under »Kassereren« an-
givne postgironummer.

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt«
må være sekretariatet i hænde

senest lørdag den 10 juli.

Møder og udflugter:

Søndag den 29. august 1976.

Høstudflugt på Nordvestbanen.

Det er længe siden, vi har været ude at køre med E-ma-
skine, og vi har derfor bestilt ekstratog således:

Oprangering: E 994 – Bah – Bah – BDh

Strækning: København H – Kalundborg – København H

Ekstratogets køreplan:

København H	afg. 0808
Roskilde	afg. 0843
Kalundborg	ank. 1150
Kalundborg	afg. 1315
Roskilde	ank. 1515
København H	ank. 1550

Over strækningerne Lejre-Hvalsø, Jyderup-Svebølle og
Mørkøv-Regstrup fremføres damptoget som arbejdstog
med fotostop. Endvidere standser toget i Vørslev.

Stationsforstander G. K. Christensen, Kalundborg, en
god ven af DJK, har lovet at ville medvirke som rejseleder
i Nordvestsjælland.

Opholdet i Kalundborg kan fordrives med frokost, f.eks.
på Jernbanehotellet, der serverer følgende lunch: 2 slags
sild, 1/2 landkylling med agurkesalat, ost for kr. 30,-. Skal
vi reservere plads, bedes »M« anført på girokuponen. Be-
taling sker direkte til tjeneren.

Tilmelding til turen sker ved indbetaling **senest 20. au-
gust 1976** på postgiro 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Op-
næsgård 21, 2970 Hørsholm.

Billetspris: kr. 70,- uanset påstigningsstation. Børn under
12 år halv pris. – Frikort og -pas er ikke gyldige til ekstra-
toget. Fotografer i egen bil: kr. 20,-.

Og tilsidst et »hjertesuk« fra udflugtsafdelingen: Hjælp os
ved at overholde indbetalingsterminerne, ved at anføre på
girobilaget, hvad betalingen dækker, og sidst men ikke
mindst: **SKRIV TYDELIGT!**



Følgende dage arbejdes der med tilrettelæggelse af
udflugter i efteråret, sæt derfor allerede nu et kryds i ka-
lenderen:

- 3. oktober
- 7. november
- 5. december

Planerne for disse dage kan vi desværre ikke røbe end-
nu.

Mødatoerne bliver:

13. oktober
17. november
8. december



Onsdag den 8. september 1976 kl. 19.30 i »Karnappen«, underetagen, Niels Hemmingsens Gade 10, 1153 København K.

»- Det så jeg i sommer«. Forevisning af dias og film fra sommerens oplevelser. Film, hvortil fremviser må medbringes, bedes forudanmeldt til: Finn B. Paulsen, Nakskovvej 62 A, 2500 Valby, tlf. (01) 46 22 55, bedst mellem 9 og 11. Anmeldelse må ske senest den 2. september.



Referat af den ordinære generalforsamling den 13. marts 1976

Til Dansk Jernbane-Klubs ordinære generalforsamling mødte 95 medlemmer op, heraf 89 stemmeberettigede.

Formanden, Birger Wilcke, bød velkommen. Til dirigent valgtes dommer Jul. Paulsen, Svendborg, der fastslog, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet, og herefter gav han ordet til formanden, der aflagde beretning suppleret af »sektionslederne«.

Formandens beretning blev indledt med betragtninger over medlemstallet, der i den senere tid har holdt sig nogenlunde konstant (1300).

Foreningens pladsproblemer er søgt delvist løst ved leje af 50 kvm opvarmede lokaler på en skole til afløsning af »villæen« i Charlottenlund, hvor hærværk og tyverier har antaget et omfang, der gør det umuligt for foreningen at tegne tyveriforsikring.

M.h.t. det rullende materiel blev det nævnt, at der endnu er remiseplads i Roskilde, samt at vi stadig disponerer over et spor på Amagerbro St. Formanden nævnte dernæst, at der i det forløbne år havde været uregelmæssigheder i udgivelsen af bladet, hvilket skyldtes sammenfald af uheldige omstændigheder. Økonomien søges nu forbedret, idet der er indledt et samarbejde med et nyt annoncebureau, hvor DJK får 50 pct. af overskuddet fra annoncetegningen. En ændring af bladets format, som foreslået af Nordjysk afdeling, fandt formanden u hensigtsmæssig, idet gengivelsen af billeder, tavler, skemaer o. lign. forringes væsentligt, dersom man går over til at anvende A5 eller 13x20 cm. Man vil i stedet forenkle fremstillingen og i 1976 udsende bladet 6 gange. Til afhjælpning af uregelmæssighederne blev der i december oprettet en redaktionskomité.

Formanden fortsatte med en omtale af årets møder og udflugter, og nævnte, at DSB har ændret kurs m.h.t. takstpolitikken over for jernbaneklubber, idet man har indset, at jernbaneklubberne giver banerne en sådan good-will, at de kommercielle hensyn bør komme i 2. række. Af planlagte udflugter nævntes ture til Scandia og Løgstør i april, damptog til Faxe Ladeplads i maj og tur til Ohs Bruk i juni.

Foreningen har i det forløbne år udgivet bøger om NPMB og LNJ, og i forbindelse med jubilæer på HHGB, HTJ og VNJ bliver der udarbejdet bøger om disse baner. En gruppe af foreningens medlemmer er i færd med at fremstille et større værk om Triangelmotorvognene.

Der har i den forløbne sæson været regelmæssig kørsel på Limfjordsbanen. På Marlagerbanen er sporet blevet forbedret, og et større broarbejde kan tages som tegn på, at det offentlige ønsker banen bevaret. På Lolland er der sket det glædelige, at halvdelen af stationsbygningen i Bandholm er stillet til rådighed for DJK.

Der har været et godt samarbejde med andre foreninger, især Helsingør Jernbaneklub og Kolding Lokomotiv Klub, hvad angår såvel udflytsarrangementer som udlån af materiel.

P. Yhman aflagde dernæst beretning om driften på Bandholmbanen og omtalte, at der var foretaget økonomiske analyser med henblik på en forbedring af driftsresultatet. Billetpriserne og særtogsgrundtaksten er sat op, og man har undladt at køre i maj og september, hvor pasgertallet har været for lavt.

O. Ottosen fortalte om Mariagerbanen, der har haft sin hidtil bedste sæson. Et fond, som Jyllandsposten har stiftet til støtte af kulturelle formål, har ydet et bidrag til reparation af overhøderen på loko HV 3. Arrangementerne i forbindelse med »Århus Festuge« var en stor succes med over 8000 rejsende i foreningens tog.

E. Hedetoft berettede om Limfjordsbanen. I 1975, som var afdelingens første »normale« år, var tilladelsen til at trafikere stamsporet omsider kommet i orden. I 1976 vil der være kørsel 4 søndage og 1 lørdag.

Preben Clausen omtalte K-maskinen, hvortil man venter at kunne skaffe kedelrør fra DSB, og D-maskinen, der i 1975 kørte 5 store særtog, og som den 19.4.1976 skal anvendes til 3 dobbeltture til Farum i et arrangement for Nordvestbladet.

Ole-Christian Munk Plum meddelte, at salgsafdelingen påtænker at åbne et udsalg i Jylland, og nævnte desuden, at foreningen har en stor indtægt af platte-salget.

Finn Beyer Paulsens beretning fra arbejds holdet på Frederiksberg St. lod forstå, at alt for få deltager i restaureringsarbejdet.

Efter beretningen tog nogle medlemmer ordet: **J. Seligman** mente, at de mange ture til Polen belastede foreningens økonomi. **J. Halvorsen** efterlyste en bedre »medlemspleje«, og fandt desuden, at artiklerne om HT ikke hørte hjemme i bladet, samt at man hørte for lidt om, hvad der skete ved jernbanerne rundt om i landet. **I. M. Petersen** kritiserede de mange artikler om svenske baner, hvilket blev imødegået af **Finn Sørensen**. **Per Topp Nielsen** fandt det uheldigt, hvis »Jernbanenyt - kort fortalt« forsvandt fra bladet, og endelig spurgte **Kjeld Christiansen**, om bladet skal sælges i løssalg.

B. Wilcke og **E. B. Jonsen** besvarede kritikken og meddelte, at Polen-turen aflyses, hvis udgifterne ikke kan dækkes, samt at valget af stof til bladet sker under hensyntagen til medlemsskarens vide interessespektrum. Løssalg af bladet er tænkt som reklame.

En vejledende afstemning ang. HT-artiklerne viste, at et lille flertal var imod, at rubrikken fortsætter. Herefter godkendtes beretningen.

Kassereren **Mogens Bruun** forelagde regnskabet, der godkendtes.

Kontingentet fastsattes uændret.

Finn Beyer Paulsen, Henning O. Thorkil-Jensen og Povl Yhman var villige til genvalg som bestyrelsesmedlemmer og desuden var P. Clausen foreslået som nyt medlem. Ved den påfølgende afstemning nyvalgte Preben Clausen, medens Paulsen og Yhman genvalgtes.

Til posten som suppleant var der afstemning mellem Henning O. Thorkil-Jensen, Eigil Christensen og den hidtidige suppleant P. O. Rosenørn. Sidstnævnte blev valgt.

Revisoren og revisorsuppleanten blev genvalgt.

P. O. Rosenørn, **E. Hedetoft** og **O. Lindstrøm** havde indsendt forslag om ændring af lovenes § 4, således at man undgår, at formanden, næstformanden og kassereren er på valg samtidig. Efter en ivrig debat enedes man om at nedsætte et lovudvalg bestående af B. Wilcke, E. B. Jonsen, P. O. Rosenørn, J. Halvorsen og John Poulsen, samt at kræve, at udvalgsarbejdet får en tidsmæssig begrænsning.

Fra Nordjysk Afdeling var der indsendt forslag om, at generalforsamlingen nedsatte en redaktionskomité. Da denne allerede, jfr. det foran anførte, var blevet oprettet, toges dette til efterretning.

Under eventuelt efterlyste Ole-Christian Munk Plum stof til bladet.

Dirigenten kunne herefter afslutte generalforsamlingen.
Eigil de Neergaard.

DJK i ferietiden:

Sekretariatet holder lukket i tiden 3. juli til 1. august 1976. Post vil dog blive besvaret lejlighedsvis.

Salgsafdelingen holder lukket i tiden 1. juli til 10. august.

CXM 4528

I tiden 13. marts – 19. april arbejdede ca. 20 DJK-medlemmer på at istandsætte en af klubbens vogne, CXM 4528. Man manglede vogne til de bestilte udflugtstog i april på Farumbanen og i maj til Hillerød-Helsingør, og CXM-vognen, der havde holdt på Lersøen i længere tid, var den, der hurtigst kunne sættes i driftsklar stand. Det var så heldigt, at malerværkstedet på Statsbanernes Centralværksted under en mindre ombygning kunne udlåne

sporplads, hvorved de bedst tænkelige betingelser for restaureringsarbejdet kunne skabes.

Om vognens historie oplyser Dansk Jernbanearkiv: Bygget af Scandia 1923 som CF 10138, i 1932 omlitret til CFM og forsynet med egenvarme, således at den kunne anvendes i motortogene. I 1941 fik vognen sit nuværende litra og nummer; i 1947 blev kupéinddelingen ændret, så man fik en lille tjenestekupé og en større fællesklasseafdeling. Desuden fjernede man en lille postkupé (som kun fandtes hos 10 af CXM-vognene). Fra 1956 kørte vognen som togførervogn nr. 22, og i 1968 udrangeredes den.

DJK's restaureringsarbejde har ofte til hensigt at føre klubbens vogne tilbage til det oprindelige udseende, dvs. med litra, nummer, farve, indretning etc. som på byggetidspunktet. Men i dette tilfælde besluttede man, at vognen skulle fremtræde som den gjorde i 1947, fordi vi i forvejen har så mange lakerede (»træfarvede«) vogne, men ingen med den karakteristiske DSB-røde farve. I konsekvens heraf er vognens indre holdt i farverne fra 1947.

Selvom arbejdsholdet gik til opgaven med stor interesse og ofte var på værkstedet 4–5 dage om ugen og tilsammen ydede over 800 arbejdstimer, kunne denne istandsættelse ikke være gennemført uden den store hjælp, vi modtog fra Centralværkstedet. Vi var derfor glade for at kunne holde en mindre »revisionsfest« på værkstedet den 14. april for på denne måde at udtrykke vor tak for den store imødekommenhed, der her er vist foreningen.

E. Neergaard.

D 826

I forbindelse med nedlæggelsen af strækningen København L – Klædemålet den 24. april 1976 kørtes den 19. april 1976 3 dobbeltture med D 826 og foreningens egne personvogne mellem København L og Farum. Turene var arrangeret af Nordvestbladet.

For Politiken Plus kørtes den 14., 15. og 16. maj 1976 vort hidtil største tog med eget materiel over strækningen Frederiksberg – Godsforbindelsesbanen – Hillerød – Helsingør – Rungsted – Godsforbindelsesbanen – Frederiksberg. I løbet af de 3 dage befordredes godt 1000 glade passagerer med vort tog.

I forbindelse med byjubelæum i Skive køres den 19., 20., 26. og 27. juni 1976 følgende tog med foreningens egne vogne og D 826:

Skive	af	1000	1330	1600
Roslev	an	1030	1400	1630
Glyngøre	an	1100	–	1700
Glyngøre	af	1130	–	1730
Roslev	af	1200	1430	1800
Skive	an	1230	1500	1830

I tilslutning til disse tog køres tilslutningstog Struer – Skive – Struer morgen hhv. aften. Nærmere oplysninger om disse tog, hvortil billetter kan købes, samt andre oplysninger om arrangementet fås hos: Preben Clausen, Nattegadevej 11, Ejby pr. 4623 Ll. Skensved, tlf. (03) 82 02 31.

Arbejdsholdet på Frederiksberg:

Vi arbejder stadig på skovvognen, som nu snart er ved at være klar til indsættelse på Museumsbanen. I løbet af vinteren har vi skrabet undervognen ren og rustbehandlet den, desuden er vognsiderne blevet gjort klar til maling med dækfarve. Vi håber, at flere vil søge til vort hyggelige arbejdssted, således at de sidste ting kan blive gjort færdige inden vognen sendes til Maribo.

På grund af ferietid m.v. ændrer vi formentlig arbejdsdagen fra lørdage til en hverdagsaften. Kontakt derfor: Finn B. Paulsen, Nakskovvej 62 A, 2500 Valby, tlf. (01) 46 22 55, inden du drager afsted til Frederiksberg St. spor 17.

Når skovvognen er færdig påregner vi at gå i gang med HVJ C 501.

fbp.

Museumsbanen

MARIBO – BANDHOLM

Køreplan:

Hverdage:

Tognr.		553	55	57
Maribo	af	1145	1420	1545
Bandholm by	an	1207	1442	1607
Bandholm havn	an	1215	1450	1615

Tognr.		554	56	58
Bandholm havn	af	1230	1500	1625
Bandholm by	af	1238	1508	1633
Maribo	an	1300	1530	1655

ANM: Togene løber alle lørdage i tiden 29. maj til 28. august. Tog 55/56 og 57/58 løber tillige alle onsdage i tiden 7. juli til 28. juli.

Søn -og helligdage i tiden 30. maj til 29. august 1976

Tognr.		451	453	455	457
Maribo	af	1015	1145	1420	1545
Bandholm by	an	1037	1207	1442	1607
Bandholm havn	an	1045	1215	1450	1615

Tognr.		452	454	456	458
Bandholm havn	af	1100	1230	1500	1625
Bandholm by	af	1108	1238	1508	1633
Maribo	an	1130	1300	1530	1655

Limfjordsbanen, Aalborg

Køreplan 1976

Der køres med damptog med afgang fra Aalborg.

søndag den 20. juni	1400
søndag den 27. juni	1400
lørdag den 3. juli	1430
søndag den 11. juli	1400
søndag den 18. juli	1400
søndag den 1. august	1400

MHV] MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Køreplan søn- og helligdage: 6/6-15/8 1976

Tognr.		12	14	16	18	20
Mariager	af	1210	1330	1435	1600	1700
True	an	1234	1354	1459	1624	1724
True	af	1235	1355	1505	1626	1730
V.Tørslev	af	1245	1405	1515	1635	1740
Handest	an	1300	1420	1530	1650	1755

Tognr.		11	13	15	17	19
Handest	af	1045	1325	1440	1555	1705
V.Tørslev	af	1100	1430	1455	1610	1720
True	an	1109	1349	1504	1619	1729
True	af	1110	1355	1505	1625	1730
Mariager	an	1135	1420	1530	1650	1755

Togene kan endvidere standses ved Færgenavnen, Lunddalen, Fjeldsted, Brødløs, Frugtplantagen og Glenstrup såfremt der er rejsende at optage eller afsætte.

Tog nr. 14, 15, 18 og 19 fremføres af damplokomotiv på datoerne 6. og 20. juni – 4. og 18. juli og 1. og 15. august. Ret til ændringer forbeholdes.

Helsingør Veteranjernbane kører således:

Søndage i tiden 30. maj til 19. september 1976

Grønnehave	af	1045	1345
Hornbæk	af	1125	1412
Gilleleje	an	1155	1438

Gilleleje	af	1205	1525
Hornbæk	af	1240	1550
Grønnehave	an	1310	1615

Rettelse til Jernbanen nr. 2/75.

I artiklen »Jernbanefærgeløjer hos vore naboer« havde der desværre indsneget sig en fejl, idet et par linier af manuskriptet var »faldet ud«. På side 10, 1. spalte, 2. afsnit, 8. linie og herefter skulle der have stået:

... synet med fire spor med ombordsætning af vogne kun over agterskibet. Det sydlige leje i Trelleborg og det østlige leje i Sassnitz blev derfor ombygget i 1957 og forsynet med fem spor. Det andet og fjerde spor svarede ...

OCMP.

I 1944 måtte banen igen leje trækraft. Denne gang i DSB-lokomotiv samt i lokomotiv fra HHJ, mens banens egne lokomotiver nr. 1 og 4 samt M 2 hovedrepareredes.

I 1950 købte banen igen nye lokomotiver. Fra Kolding Sydbaner overtog man motorlokomotiv M 2, der litreredes ETJ M 4, samtidig med at banen fra Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane anskaffede et 1C0-koblet damplokomotiv, der kom til at hedde ETJ 5. . .

En personvogn, banen i 1948 havde købt af Skive-Vestsalling banen, blev i 1953 forsynet med motor og benævntes ETJ M 3, og samme år kom Lyngby-Nærumbanens M 3 til Ebeltoft som M 5.

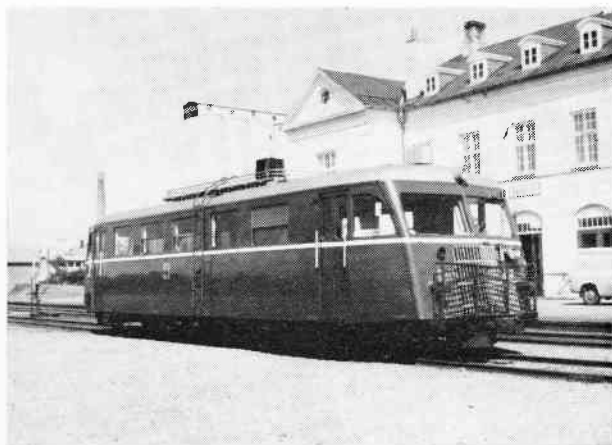
Med alt dette brugte materiel kørte banen frem til 1961, hvor man overtog et brugt diesellokomotiv fra RØHJ, M 3, som kom til at hedde ETJ M 1.

Uheld

Som alle andre baner har ETJ heller ikke været forskånet for ulykker. Dog må det siges, at banen har været heldig på dette område. Udover nogle få dræbte kreaturer og enkelte uheld i jernbaneoverskæringer kom man helt frem til 1912 før banens første rangeruheld skete. Det var på Trustrup station, hvor især banens post- og bagagevogn led stor overlast. Hele udgiften til reparation betales af statsbanerne, og så er det jo ikke svært at gætte, hos hvem ansvaret lå.

Den 28. oktober 1921 indtraf banens næste større uheld, da en vogn i tog 5 afsporede i Hyllested. Vognen blev sat ud af toget, som videreførtes til Trustrup med passagererne anbragt i en åben godsvogn! Det kunne man ikke have budt vore dages rejsende, og da slet ikke i oktober.

Den største ulykke i banens historie indtraf 20. maj 1941, da tog 3 fremført af M 2 stødte sammen med sær-godstog ført af lokomotiv nr. 4 ved Attrup Kær. Nr. 4,



ETJ Sm 1 i Ebeltoft, juli 1966.

Foto: P. Thomassen.

M 2 og pakvogn E 2 blev stærkt beskadiget, 11 passagerer kom til skade, hvoraf en døde på hospitalet dagen efter.

Den sidste tid

Selv om banen i 1965 fik Scandia-skinnebusser, købt af bl.a. Lollandsbanen, var det ikke nok til at redde den fra nedlæggelse, og den 31. marts 1968 indstilledes driften.

Banen havde været uheldig lige fra starten, vel mest på grund af den ulige konkurrence i forhold til bilruterne og dampfærgerne til Århus.

Først under anden verdenskrig kom banen op på at befordre 1 million passagerer om året, og på samme tid, over 40 år efter banens start, kom godsmængden over 1 million tons om året.

Lige fra banen i 1921 for første gang havde underskud på driften, har økonomien været meget svingende med skiftevis over- og underskud af svingende størrelse, indtil der til sidst kun optræder underskud i driftsberetningerne.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Fra »A/S Frichs« og »Scania-Randers A/S« er leveret 6 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra MU 8513-8518 og 6 stk. elektriske mellemvogne, litra FU 8013-8018 (Yderligere 5 stk. MU-/FU-vognsæt var leveret pr. 31. marts, men ikke sat i drift).

Damplokomotiverne Q 344 og 350 er udrangeret (litra'et er hermed udgået af »driftsmateriellet«).

Diesel-elektrisk motorvogn MO 1997 (målevogn for Elektrotjenesten) er overført til tjenestevognsparken - nyt nummer: 489 (som dog ikke var påmalet pr. 31. marts).

Fra »Scania-Randers A/S« er leveret 10 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 817 - 20-84 826 (Værkstedssområde Øst (København)), 6 stk. snepløve nr. 127-132 samt 61 stk. tjenestegodsvogne (selvtømmende ballastvogne), litra Fds 946 0 750 - 946 0 810.

13 stk. personvogne: ABh 38-61, 279, 281, 282, 284 og ABh1 38-21, 268-272 samt Bgh1 29-63, 145-148 er overført fra Værkstedssområde Øst (København) til Værkstedssområde Vest (Århus) - 14 stk. personvogne: ABg 38-61, 331-340 og Bgh 29-63, 109, 110, 130, 131 er overført fra Værkstedssområde Vest (Århus) til Værkstedssområde Øst (Kø-



Fds-vogn - af serien 946 0 750 - 946 0 879 - bemærk den afvigende konstruktion i forhold til de tidligere leverede selvtømmende ballastvogne, litra Fd. Fds-vognene er sortmalede. Foto: Ole Kien.

benhavn). På »Centralværkstedet Århus« er barnetoiletet udtaget af Bgh 29-64, 204, 205 - siddepladsantallet er herefter: 72 - og 5.-8. ciffer i UIC-kodiferingen ændret til »29-63«.

Følgende 4 stk. personvogne er udrangeret (overført til tjenestevognparken): CI 29-25, 555, 559, 568, 579.

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 1/74 - side 7) og oversigten »DSB person-, post- og rejsegodsvogne 1975« (»Jernbanen«, nr. 7-8/1975) kan ajourføres efter ovenstående.

★

Pr. 31. marts 1976 - ved regnskabsårets afslutning - rådede DSB over følgende (antal) trækraftenheder (og påhængsmateriel):

Damplokomotiver:

Toglokomotiver	13
Rangerlokomotiver	3

Motromateriel:

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

Elektrisk materiel:

Motorvogne	283
Bivogne	283

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: 3 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., (NB. Det fra Amagerbanen overtagede AB 1 er endnu ikke officielt optaget i DSB-driftsmateriellet) - »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: 6 stk., BS: 10 stk. - »motorvogne«: MO: 94 stk.

I afsnit »elektrisk materiel« omfatter »motorvogne«: MM: 213 stk. (ny type), 52 stk. (gl. type), MU: 18 stk. - »bivogne«: FS: 212 stk. (ny type), 53 stk. (gl. type), FU: 18 stk.

★

Pr. 31. marts bestod vognparken af:

962 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 3 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I januar kvartal er der tilgået driften 10 vogne - og der er udrangeret 4 vogne.

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

6272 stk. lukkede godsvogne. I januar kvartal er sket en afgang på 20 vogne.

3054 stk. åbne godsvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 63 vogne (61 Fds samt 2 tjenestegodsvogne: 943 2 141 og 943 2 142 – tidl. udrangerede Sk-vogne) – og en afgang på 41 vogne.

550 stk. tjenestevogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 13 vogne: Sneplove nr. 127–132 (Bafd), nr. 375, 376 »Værkstedsvogne for vægtsmede« (Mafd), nr. 489 »Målevogn« (for Elektrotjenesten – tidl. MO) (Bafd), nr. 625 »Mandskabsvogn for Banetjenesten« (Bafd), nr. 788–790 »Udstillingsvogne« (for Hjemmeværnet) (Ap-afd) – og en afgang på 6 vogne: Nr. 584 (Bafd), nr. 612 (Bafd), nr. 727 (Bafd), nr. 767–769 (Ap-afd).

630 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I januar kvartal er sket en afgang på 9 vogne: 070 1 591 – 070 1 598 (»A/S De Danske Spritfabrikker«), 081 5 057 (»Carlsberg bryggerierne«).



Pr. 1. april 1976 var følgende rullende materiel i ordre:

- 15 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra MZ1447–1461.
- 60 stk. diesel-hydrauliske motorvogne (2. klasse), litra MR 4001–4060.
- 47 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum) (2. klasse), litra MU 8519–8565.
- 47 stk. elektriske mellemvogne (2. klasse), litra FU 8019–8065.
- 54 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20–84 827 – 20–84 880.

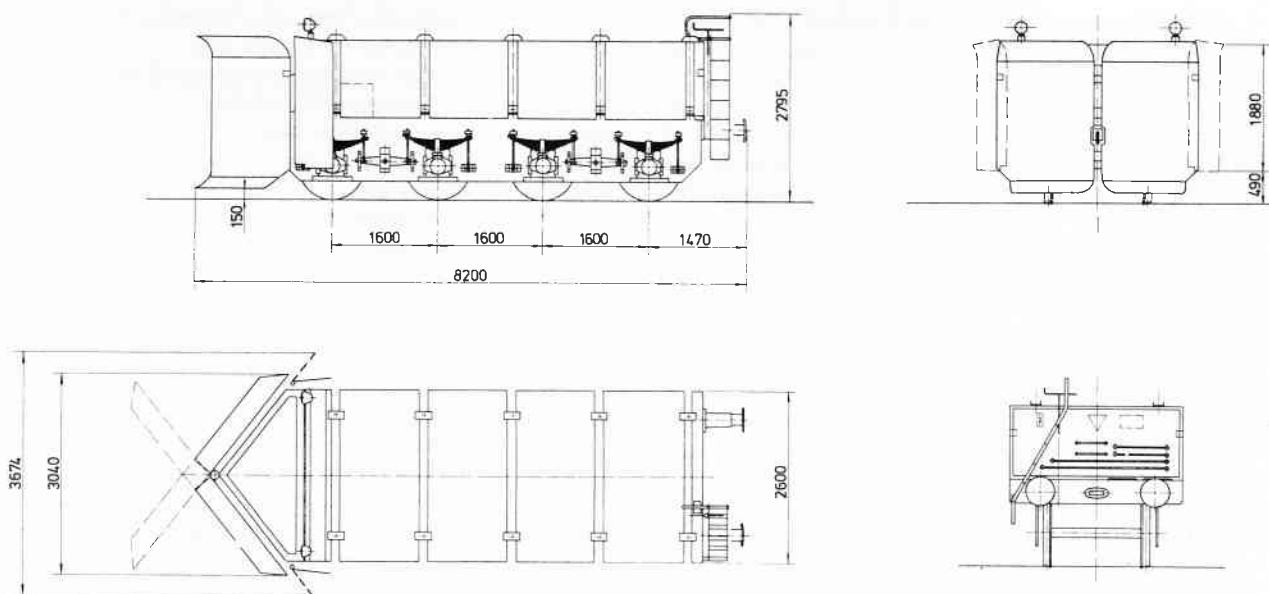
15 stk. personvogne (styrevogne – 2. klasse), litra Bns 29–84 530 – 29–84 544.

69 stk. tjenestegodsvogne (selvtømmende ballastvogne), litra Fds 946 0 811 – 946 0 879.



Trækraftssituationen har længe været uhensigtsmæssig anstrengt. Drifts- og vedligeholdelsesreserven er for lille, og der disponeres ikke over fornøden trækraft til imødegåelse af selv mindre merbehov. Vedtagne ombygningsprogrammer, »design-lakering« og større reparationer må udskydes. En lysning i situationen opstår først ved årsskiftet 1966/67, når leverancen af de femten MZ-lokomotiver begynder. I køreplanåret 1977/78 (K 77) forventes en vis bedring, men samtidig kræves et merforbrug på tre á fire lokomotiver for indbygning af el-varme-aggregater, strækingsradio, ATC (automatisk tog kontroludstyr) og støjdemping af tidligere leverede MZ-lokomotiver. Den planlagte udskiftning af MO-vogne med MX-lokomotiver (7 stk.) på strækningerne Ballerup–Frederikssund og Hillerød–Helsingør vil først kunne finde sted omkring årsskiftet 1977/78. Levering af MR-togsættene (se nedenfor) i 1978/79 til brug på Fyn og i Jylland vil alene muliggøre udrangering af MO-vogne – og frigør ikke lokomotiver til den i »Plan 1990« påregnede fortsatte udbygning af den sjællandske regionaltrafik. Under hensyn hertil samt den store udrangering af ældre diesellokomotiver, der vil blive påkrævet først i 80'erne, er det nødvendigt, at der snarest findes midler til anskaffelse af yderligere tyve litra MZ. (En beslutning om elektrisk drift vil ikke få nogen effekt de første otte år.)

I slutningen af marts måned er der skrevet kontrakt med »Waggonfabrik Uerdingen A.G.«, Krefeld–Uerdingen (som hovedleverandør og teknisk garant) og »Scandia-Randers A/S« om levering af 30 stk. motor-togsæt, i alt 60 enheder, litra MR 4001–4060. I forhold til DB VT 628-sættene, der blev prøvekørt i vinter, vil litra MR-togsæt-



Tegning af sneplov - tjenestevogn 127-132. Akseltryk, to forreste aksler: 11,2 t - to bageste aksler: 14,1 t - totalvægt: 50,6 t - ballastvægt: 36 t. Tegning: DSB, Maskinafdelingen.

tene blive interiørmæssigt forbedrede – i overensstemmelse med DSB design – bl.a. med større afstand mellem sofaerne (64 pladser pr. vogn) og med forbedret lyd-dæmpning. Hver motorvogn udstyres med en 390 HK luftkølet »Klöckner-Humboldt-Deutz« diesel-hydraulisk motor (type KHD BF12 L 413F), der giver en maksimal hastighed på 120 km/t (kan senere øges til 130 km/t) – ved kørsel på flad bane opnås denne hastighed på 2½ minut. Det hydrauliske gear er af »Voith«s fabrikat, oliefyret af »Hagenuk«s fabrikat og de luftaffjedrede bogier af »Wegmann«s fabrikat (hovedparten af bogierne licensbygges hos »A/S Frichs«). Leverancen fordeles i øvrigt således, at femten togsæt bygges i Uerdingen (med aptering leveret fra Randers) og femten i Randers (med komponenter leveret fra Tyskland). Op til tre togsæt vil kunne køres sammenkøbet, betjent fra én førerplads – og togsættene vil blive forberedt for énmandsbetjening. Leverancen indledes i begyndelsen af 1978 og afsluttet i foråret 1979. Prisen pr. togsæt er ca. 5 mio. kr.



VT 628-togsæt på vej gennem havneområdet mellem Århus Ø. og Århus H. Når nærbanedriften starter mellem Århus og Hornslet, vil det være nødvendigt at forbedre sikringen mellem skinne- og vejtrafikken specielt på denne strækning. Foto: Gunnar W. Christensen.

I marts måned er hos »Scandia-Randers A/S« bestilt yderligere 30 stk. personvogne, litra Bn 20-84 851 – 20-84 880 til levering i 1977/78. For at kunne frigøre hovedparten (ca. 250 stk.) af personvognene i gruppe 3 fjern og nær (vogne med harmonikaovergang) for udrangering samt til brug for udvidet regionaltoget på Sjælland kræves herefter anskaffelse af ca. 90 Bn-/Bns-vogne i årene 1978-1981.

I januar kvartal er der i »Centralværkstedet Århus« moderniseret følgende vogne i det såkaldte »up-to-date-moderniseringsprogram«: 7 stk. B-vogne (20-80, 311, 319 og 20-83, 507, 516, 537 samt 20-84, 089, 102). Ved udgangen af marts måned befandt der sig femten vogne i værkstedet (samt to BDg-vogne, hvorpå ombygningsarbejdet er indstillet). I »Centralværkstedet København« er der i samme periode moderniseret en Bf-vogn, og der var ved kvartalets udgang to Bf-vogne og en »lyntogsmellemvogn« (BMk 532) under modernisering.

DSB anvender en del af regeringens »beskæftigelsespenge« til ombygning af godsvogne (litra Gklms til containerfladvogne, fast sammenkoblede to og to) og moder-

nisering af 9 stk. S-tog (2-vognstog) af 4./5. levering (i lighed med tilsvarende arbejde udført på »Centralværkstedet København«). Ombygnings- og moderniseringsarbejderne udføres hos »Scandia-Randers A/S«.

Maskinafdelingen har fastlagt følgende »nummereringskema« for nuværende og fremtidige trækraftenheder (og tilhørende bivognsmateriel): 1000-1700 = diesellokomotiver, 1800-1900 = motorvogne, 2000-2900 = diesellokomotiver, 3000-3900 = elektriske lokomotiver, 4000 = motorvogne (regionaltrafik), 5000 = lyntog, 6000 = S-tog (regionaltrafik), 7000-8000 = S-tog (øvrige), 9000 = (reserve).

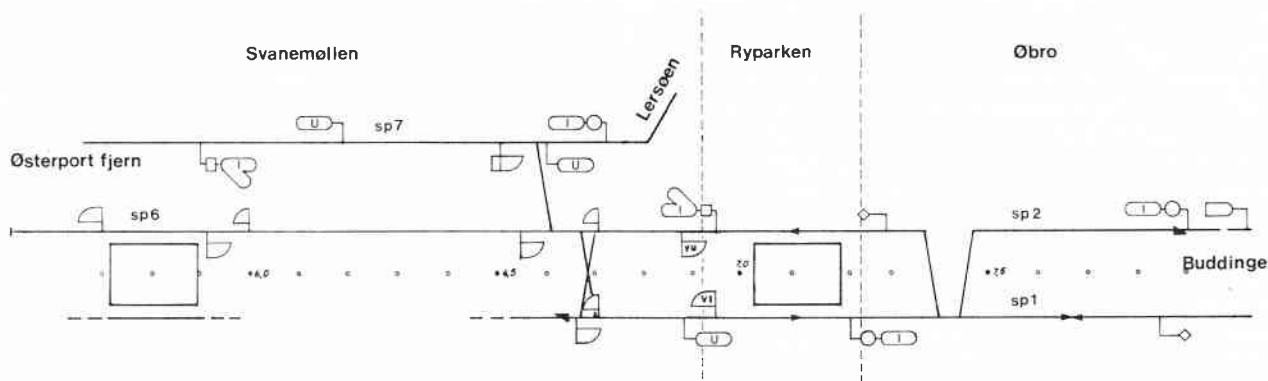


På grundlag af forskellige forundersøgelser og udarbejdede overslag er placeringen af en ny Strandmøllebro på Kystbanen fastlagt til vest for den nuværende. Til nærmere undersøgelse af den vedtagne linie samt til projektering af broen er nedsat en anlægsprojektgruppe. Der påregnes snarest etableret en interimbro, hvorfra de nødvendige jordbundsundersøgelser (prøveramninger og belastningsforsøg) kan foregå. Projekteringen ventes afsluttet i 1976. En ny bro vil kunne bygges på to år.

En arbejdsgruppe har behandlet spørgsmålet om udvidelse af depotsporkapaciteten for fjerntogsmateriel på København H. (herunder etablering af en vognhal – for ind- og udvendig rengøring m.v.). Gruppen har også arbejdet med muligheden for etablering af et personvognsdepot på Østerport station ved udnyttelse af visse arealer tilhørende »Frihavnen«. En anden arbejdsgruppe har undersøgt konsekvenserne af etablering af et nyt 4. leje i Korsør og et nyt 6. leje i Nyborg. Såvel i Korsør som i Nyborg vil dette medføre betydelige ændringer af sporanlæggene – og i Nyborg en flytning af driftsdepotet og en ombygning af værkstedet.



Automatisk liniebloklæg (med tilhørende AM-signaler) for strækningen **Horning-Kongsvang** blev taget i brug den 17. februar (og Hasselager nedlagdes som togfølgestation) – strækningen fjernstyres fra samme dato fra FC Skanderborg; den 18. februar blev automatisk liniebloklæg for venstre spor (med tilhørende venstrespor-signaler – bl.a. VM-signaler ved Hasselager) taget i brug. Et nyt relæsikringsanlæg for **Glostrup** (nær) (DSB type 1969) og nyt automatisk liniebloklæg (med tilhørende nye AM-signaler) for strækningen **Valby-Tåstrup** nærtrafiksporene) blev taget i brug den 20. marts – strækningen (Tåstrup ekskl.) fjernstyres fra samme dato fra FC København H. nær, hvorefter alle strækninger syd og vest for Østerport er fjernstyrede. (S-baneradio i hele radioområde »syd« kan nu anvendes til udveksling af sikkerhedsmeldinger (Tåstrup og Ballerup stationer dog undtaget)). En ny togvej på **Næstved** station blev taget i brug den 5. april – fra Vordingborg til spor 5 (jvf. »Jernbanen«, nr. 1/76 – side 14). På **Svanemøllen** station blev 1. etape af et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1969) taget i brug den 25. april – samtidig med et midlertidigt relæsikringsanlæg for **Øbro** station (se nedenfor). Begge betjeningspaneler er anbragt på stationskontoret på Svanemøllen. (Svanemøllen vil fra september 1977 blive fjernstyret fra FC København H. nær).



Schematisk spor- og signalplan over Svanemøllen og Øbro togfølgestationer. Bogstavviseren på PU-signalet i spor 7 kan vise L = Lersøen og B = Buddinge. »Firkanterne« på I-signalerne angiver hastighedsviser - »Bollerne« angiver hastighedstavle. I-signalet for Svanemøllen fra Øbro er DSBs »lanterne-rigeste« signal med i alt 8 lanterner, idet signalet foruden to lanterner i forgreningen også er udstyret med to lanterner, der kan vise »betinget stop« (og som således først kommer til anvendelse ved indførelse af HKT-drift i forbindelse med S-togdriftens start i 1977).

Tegning: DSB, Elektrotjenesten.

Søndag den 25. april (om natten efter lørdagens toggang) blev der foretaget en sammentrækning af Hareskovbanens spor (ved Klødemålet i km 8,25 (ny kilometerinddeling)) til nyt spor til Svanemøllen; **Svanemøllen** station (i km 5,8 – regnet fra København H.) blev taget i brug som togfølgestation (endestation) på Hareskovbanen og som togfølgestation (mellemstation) på Frihavnsbanen (i km 12,7 – regnet fra København G. ad Godsforbindelsesbanen), og **København L.** nedlagdes. Endvidere blev **Ryvang sidespor** nedlagt (indgår nu som transversal mellem Frihavnsbanen og Hareskovbanen – se i øvrigt spor- og signalplanen), og **Ryparken T** (spor 1 og 2 på Hareskovbanen) samt **Øbro** station (midlertidig station i km 7,5 – overgangsstation mellem enkeltspor og dobbeltspor, idet Hareskovbanen betragtes som dobbeltsporet bane mellem Svanemøllen og Øbro) blev taget i brug. Fra Øbro til Farum befares Hareskovbanen stadig som enkeltsporet (det parallelle spor benyttes som arbejds spor – jf. »Jernbanen«, nr. 7-8/75 – side 12 – med den tilføjelse, at **højre** spor mellem Hareskov og Mølleåbroen (i køreretning mod Farum) benyttes fr.o.m. 9. februar).

Et sidespor, benævnt »**Frederikshavn ny station**«, i km 329,87 mellem Kvissel og Frederikshavn, blev taget i brug den 11. februar; »sidesporet«, der er det fremtidige ho-

vedspor til Frederikshavn, benyttes af anlægstjenesten i forbindelse med bygning af den nye station. **Hasselager** station (se ovenfor) omdannedes den 15. februar i ekspeditions mæssig henseende til trinbræt med sidespor.

Efter afslutning af sporombygningen på Frederikssundsbanen er største tilladte akseltryk forøget til 20 t, meter vægten forøget til 7,2 t – og alle begrænsninger i lokomotivbenyttelsen er bortfaldet. Det samme er tilfældet på Hareskovbanen (dog kun for så vidt angår strækningen Svanemøllen–Hareskov, idet Mølleåbroen »begrænser« forøgelsesmuligheder i banens yderste ende). Strækningshastigheden på hele Hareskovbanen forøgedes fra 75 km/t til 90 km/t – og på Frihavnsbanen (Østerport–Lersøen) fra 50 km/t til 60 km/t – fr.o.m. 25. april.

Énmandsbetjening på linie E iværksattes den 21. februar – og på linie Cx den 31. maj. Når der disponeres over et tilstrækkeligt antal vogne, vil Bx-linien overgå til énmands betjening, hvilket vil ske omkring den 1. september. TV-anlæg til overvågning af passagerudvekslingen blev taget i brug på Enghave station den 28. februar – og på Langgade og Vanløse (spor 1 og 2) stationer den 24. maj.

Ved indførelse af elektrisk drift på Hareskovbanen den 25. september 1977, var det påregnet at indføre et nyt køreplanprincip på S-banenettet, der bl.a. skulle indebære en frekvens på 15/30 minutter i stedet for den nuværende frekvens på 10/20 minutter – hvilket der i øvrigt er redegjort for i »Jernbanen«, nr. 6/75 – side 16/17. Efter en række drøftelser med Hovedstadsrådet og HT om dette »systemskifte«, er der imidlertid opstået tvivl om, hvorvidt HT allerede fra 1977 bl.a. af ressourcemæssige grunde kan tilrettelægge en ændret buskøreplan i overensstemmelse med det nye princip (– og det kan vel ikke andet end fylde én med undren, når det betænkes, at 15-minutters drift skulle give en mere hensigtsmæssig tilrettelægning af buskørslen på omegns- og oplandsruterne, hvor passagerantallet ikke giver grundlag for hyppigere betjening end hver halve time (til hvert andet S-tog)). Det må derfor påregnes, at »systemskiftet« udskydes til 1979, hvor S-banen forudsættes videreført til Solrød, og hvor det er nødvendigt at ændre den samlede S-togkøreplan. Den nuværende køreplan bibeholdes derfor antagelig i



I løbet af nogle år afløses den gamle stålgerbr over Mølleåen ved Skodsborg på Kystbanen af en ny vestligere beliggende betonbro.

Foto: K. E. Jørgensen.

1977-1979, således at linie H videreføres fra Østerport til Farum, og linie Ax omlægges fra Hellerup til Farum. Ved at anvende linie H som stamtog på Hareskovbanen bliver der desværre 12 minutters omstigningstid til/fra linie F i Ryparken til/fra Nørrebro. I den tid, hvor linie Ax og linie Fx kører, reduceres omstigningstiden dog til 2 minutter. Det undersøges for tiden, om linie Ax kan gøres delvis gennemkørende på Hareskovbanen for at imødegå den rejste kritik af den lange rejsetid til Farum. For at forøge kapaciteten på Boulevardbanen («Røret») undersøges det endvidere p.t., om der på den fremtidige regionallinie Solrød-Hillerød kan indsættes 10-vognstog.



Radiotelefon-betjeningspanelet hos togstewardessen i BMk-vognen (øverst) og monttelefonen i samtaleboksen (nederst). Foto: N. E. Jensen.

I den endeligt ombyggede BMk-vogn (535) er der nu installeret telefon, som kan benyttes både til og fra toget. Telefon i lyntog bygger på bilradiotelefonssystemet (opkald sker via Rigstelefonen og ekspedition af samtalerne foretages af togstewardessen). Foreløbig kører vognen på skift i de fire lyntog – bliver ordningen en succes, er det meningen også at indføre telefon i Ic-tog.

Fra den 1. maj forøgedes antallet af stationer, der kan ekspedere indskrevet bagage – med 83 DSB- og 53 privatbanestationer. »Bagagetransportsystemet« baseres som hidtil på tre daglige landsdelstogforbindelser eller forbindelser med ekspresgodsbiler – udvidelsen sker med lastbiler i »DSB system transport«.

I løbet af foråret og sommeren opstilles de første 30 billetautomater (fabrikat: »Landis & Gyr«, Frankfurt (M) i samarbejde med fa. »SODECO«, Geneve) på stationer på Kystbanen og Køgebugtbanen – samt enkelte andre steder i Københavnsområdet. Driftserfaringerne er bestemmende for, hvornår yderligere anskaffelser skal ske.

Den under Trafikrådet nedsatte juridiske gruppe har udarbejdet et forslag gående ud på, at der indgås en entreprenorkontrakt mellem DSB og Hovedstadsrådet, hvorefter rådet afholder de med anlæg og drift af togtrafikken i hovedstadsområdet forbundne omkostninger. Overenskomsten skal omfatte S-banerne og »dieselbanerne« Balleup-Frederikssund, Svanemøllen-Farum og Hillerød-Helsingør. DSB og HT har ikke kunnet enes om den økonomiske og juridiske byrdefordeling, hvorfor hver parts indstilling foreløbig er fremsendt til ministeren til behandling.

Der har gennem de sidste par år været ført forhandlinger med Århus kommune om etablering af nærbanedrift på strækningen Århus-Hornslet. Der er nu udarbejdet et forslag til en overenskomst, som er godkendt af Ministeren for offentlige arbejder, således at Århus byråd, Rosenholm kommune og Århus amtskommune kan arbejde videre med gennemførelsen af projektet. Der sigtes mod at kunne påbegynde nærbanedriften ved sommerkoreplan-skiftet 1979.



På »Aalborg Værft A/S« blev den 23. februar nybygning nr. 213 navngivet »Holger Danske« – det er en kombineret jernbane- og bilfærge til Helsingør-Helsingborg overfarten. Nybygningen, der afleveres omkring den 1. juli, har mange træk fælles med »forgængerne« M/F »Najaden«, M/F »Kärnan« og M/F »Kronborg«.

Den ny færges hoveddimensioner er:

Længde overalt	86,11 m
Bredde over fender	13,38 m
Sidehøjde til vogndæk	5,67 m
Dybgang lastet maks.	4,02 m
Frihøjde på vogndæk	4,70 m
Fart maks.	12½ knob

Færgen er bygget, så den opfylder danske og internationale krav, ligesom den har isforstærkning. Vogndækket er forsynet med et gennemgående jernbanespor med en største effektiv længde på ca. 80 m. Helt ude i borde er

der placeret huse med opgange til salondæk. Som ren personbilsfærge kan der overføres ca. 60 biler.

For de indtil 800 passagerer er der et salondæk med et cafeteria og en forsalon. Imellem disse rum er der en hall med en kiosk for salg af chokolade, tobak etc. fra indtil syv luger, således at ventetid, selv med stort passagerantal, er meget lille. I hallen findes endvidere toiletter og vekselkiosk samt porte i skibssiden for adgang fra land. Adgang fra vogndæk sker via fire trapper. Paneler, stole typer, farver m.v. er i ny design. Udover salondækket har passagererne adgang til et soldæk ovenover. På dette dæk er der endvidere et styrehus i hver ende samt officersbeboelse, ventilationsrum m.v.

Motoranlægget består af 4 stk. Frichs dieselmotorer á 800 HK, der via et fælles gear trækker en for- og en agterskrue, begge med stilbare blade. En af motorerne er konstant i reserve. Motorer og propeller manøvreres normalt fra ét af de to styrehuse, men kan også manøvreres fra et kontrolrum i maskinrummet. I maskinrummet findes endvidere hjælpemotorer for strømforsyning, pumper, el-tavler m.v.

I styrehusene er installeret radar, gyro, samtaleanlæg, internt og maritimt VHF-anlæg etc.

Over hele færgen er der sprinkleranlæg til slukning af brand suppleret med et skum-anlæg og et Halon-anlæg for maskinrum, og endvidere er der transportable ildslukkere fordelt over hele færgen. Færgen er udstyret med to motorredningsbåde samt redningsflåder, og der er endvidere redningsbælter til alle, deriblandt specielle bælter til børn.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.



Privatbanerne

I forbindelse med køreplansskiftet den 30. maj 1976 er der ikke de store ændringer i køreplanerne på landets privatbaner.

Fra den 1. januar 1977 vil privatbanerne i lighed med andre offentlige regnskabsførende institutioner lade driftsåret følge kalenderåret. Det er dog ikke alle banerne, der behøver at foretage nogen omlægning, idet LJ, GDS, HFHJ og ØSJS fra tidligere tider har fulgt kalenderåret.

GDS/HFHJ: For at få et bedre overblik over behovet for en evt. udvidelse af ikke-rygerkupeerne i banens tog har man uddelt spørgeskemaer blandt banens rejsende.

Af de ca. 1600 besvarelser fremgik det, at 53 pct. havde givet udtryk for, at de ønskede at tage ophold i togenes ikke-ryger afdelinger. En lignende undersøgelse for ca. 10 år siden viste, at rygerne dengang var i klart overtal.

I forbindelse med moderniseringen af Gribskovbanen vil Græsted, Vejby og Tisvildeleje stationer sikkerhedsmæssigt blive indrettet som fjernstyrede stationer.

HHGB: Banens ledelse har planlagt at ansøge stat og kommuner om tilskud til modernisering, idet man ønsker anskaffelse af yderligere rullende materiel samt udskiftning af en del skinner.

Indførelsen af HT-taksterne på banen har bevirket, at banens antal af rejsende har været stærkt stigende, og det rullende materiel (tre Y-togssæt samt en motorvogn) er ikke længere tilstrækkeligt.



HFHJ's nye værksteds- og remisebygning i Hundested, sept. 1975.

Foto: H. H. Rasmussen.

HHJ: Spormoderniseringen på banen fortsætter. Mellem Maling og Assedrup skal der lægges 3,5 km nye skinner. På grund af den tætte toggang på banen, har man ofte kun ca. 20 minutter til rådighed, når arbejdstoget fremført af HHJ Sm 2, skal køre de nye 37 kg skinner ud fra Assedrup station.

På HHJ's ekstraordinære generalforsamling den 19. januar blev det besluttet at nedlægge Odder-Hou banen ved overgangen til sommerkøreplanen i 1977.

På grund af mangel på reservemateriel i forbindelse med revision af banens Y-tog har HHJ hos OHJ og HTJ købt de to svenske skinnerbusser, HTJ S 27 og OHJ S 42. Begge vogne blev indkøbt af OHJ og HTJ fra TGOJ i Sverige. S 27 blev købt i 1962 og S 42 i 1971.

HHJ's svenske skinnerbusmateriel omfatter nu tre motorvogne, og de vil nu blive omlitret. SJ Y6 772, som HHJ købte i 1973, omlitretes til HHJ YBM 25. HTJ S 27 og OHJ S 42 bliver til henholdsvis HHJ YBM 26 og YBM 27.

Der foreligger ikke noget om, hvad den svenske skinnerbusvogn skal omlitretes til.

HHJ DI 12 blev sat i drift i begyndelsen af februar efter en temmelig langvarig reparation. Imidlertid måtte lokomotivet atter tages ud af drift, da det viste sig nødvendigt at skifte et leje til krumtappen. Dette var endnu en følge af cylindersprængningen sidste forår. DI 12 ventes atter at være i drift fra begyndelsen af juni. Lejlighedsvis lejer man i mellemtiden et Mt-lokomotiv ved DSB.

HP: Igennem de sidste 12 år har 6 porte af HP's remise i Hjørring været udlejet til Revalideringsinstituttet, som har haft tømrer- og maskinværksted samt systue dér. Den 2. februar nedbrændte den udlejede del af remisen. Hele remisen er opført midt i tyverne, og når den del af remi-

sen, som HP selv benytter, ikke nedbrændte, skyldes det en brandmur, der var opført mellem de to dele af remisen. Hjørring Privatbaner har ikke planer om at genopbygge den nedbrændte remisebygning.

LJ: Den 4. marts var der atter kørsel med persontog på strækningen Maribo-Rødby. Skolerne i Holeby kommune skulle sende nogle klasser til teatret i Nykøbing, og så tilbød Lollandsbanen at stille et særtog till rådighed i stedet for et tog/busarrangement.

Det sidste plantog kørte på strækningen i 1963, og siden har kun ganske få personførende tog kørt på strækningen, så det var ikke underligt, at mange Holeby-borgere overværede togets afgang fra Holeby station.

OHJ/HTJ: Banerne har som nævnt under HHJ solgt skinnebusserne HTJ S 27 og OHJ S 42: De to skinnebusser kørte fra Holbæk ved egen kraft via HTJ den 9. marts 1976.

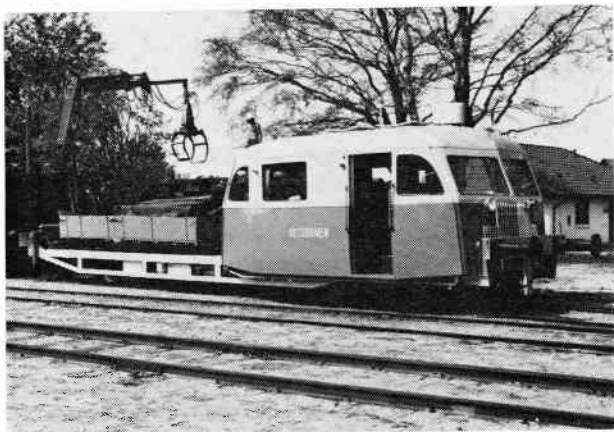
Endvidere er personvognen OHJ C 223 solgt til DJK, der efter ca. 14 dages intenst arbejde kunne sætte vognen i drift i de tog, som man kørte for Politiken Plus i St. Bededagsferien med D 826.

I midten af maj måned er postvognen, som man i 1975 indkøbte fra DSB, sat i drift efter revision og maling på banernes værksted i Holbæk. Vognen er litereret OHJ D 247.

Spormoderniseringen på OHJ fortsætter. I foråret har man koncentreret arbejdet mellem Nr. Asminderup og Højby.

Ved et rangeruheld på Vedde station er OHJ BI 230 blevet beskadiget i den ene ende. Vognen kan forhåbentlig sættes i drift omkring pinse efter reparation på værkstedet.

På HTJ går man omkring den 30. juni over til radiostyring af toggangen med Dianalund som toglederstation. I banernes rullende materiel er der nu monteret yderligere en kanal i radioanlæggene, således at togene via radiomasten i Stenlille kan få kontakt med FC Dianalund på den nye kanal 2.



Vestbanens MT 1 på Varde Vest, august 1975. Foto: Carl Johan Semler.

Ved køreplansskiftet den 30. maj lancerer OHJ og HTJ nogle nye lommekøreplaner for hver af de to baner. Køreplanerne er på størrelse med en ti-kroneseddel og på forsiden har man farvebillede af de nye tog ligesom man har det på den »store« lokalkøreplan, som banerne stadig fortsætter med at udgive – dog i mindre oplag.

VL TJ: Strande station er nedrykket til holdested pr. 15. januar 1976. Stationens lejlighed er udlejet, mens ventesalen stadig er til rådighed for de rejsende til og fra Strande!

De svenske skinnebusser ved banen er hidtil kun blevet omlitret ved maling, hvorfor tre af dem har kørt rundt med de svenske numre i de to år, banen nu har haft gavn af dem.

Inden sommeren for alvor sætter ind vil også disse tre blive malet og omlitret. Der er nok grund til lige at nævne hvilke litra og nr. de svenske skinnebusser har fået ved VL TJ: SJ Y6 761, 773, 828, 777, 815 og 756 er i nævnte rækkefølge omlitret til VL TJ YBM 12–17.

Banen har søgt garantikommunerne, amtet og staten om et moderniseringslån til fornyelse af 4 km spor og bygning af en ny remise til erstatning for de gamle remiser i Lemvig.

VNJ: Omlægningen af sporet ved Oksbøl i forbindelse med den nye omfartsvej nærmer sig nu sin fuldførelse. Det nye sporskifte, der ilægges samme sted for at give mulighed for sporforbindelse til militærlejren i Oksbøl er også lagt i. Sporskiftet er købt brugt fra DSB i størrelse 45 km/m. Det nye spor er lagt med 37 kg skinner, der sammensvejses til langskinnespor.

Der forhandles for tiden om en forlængelse af de personførende togs kørsel fra Nørre Nebel til Nymindegab. Det er Blåbjerg kommune, der gerne ser, at Vestbanens skinnebusser også kommer til at befare det spor, der allerede ligger mellem Nørre Nebel og Nymindegab.

Udover, at sporet skal justeres m.v. er problemet, at staten ejer strækningen, og derfor må visse formaliteter være opfyldt inden den påtænkte drift kan iværksættes.

I 1975 fik Vestbanen også ombygget en Scandia-skinnebus til motortrolje i lighed med Odsherredsbanens nr. 43. Vestbanens motortrolje, MT 1, har ligesom en stor del af det øvrige danske skinnebusmateriel kørt adskillige steder i landet. Oprindeligt hed den OHJ Sm 16, og derefter kom den til Nordjylland, hvor den literedes FFJ Sm 15. Ved Ålborg Privatbaners lukning i 1969 solgtes den til Varde-Grindsted Jernbane, hvor den kom til at hedde Sm 7. Da VGJ lukkede i 1972 endte den ved VNJ, der altså nu har ombygget den til motortrolje.

MT 1 har puffere og slanger til trykluftbremsen i begge ender, og der er monteret oliefyrrer til opvarmning af både kabine og motor. Troljen er lakeret gul/orange og er desuden udstyret med radioanlæg som det øvrige materiel på Vestbanen.

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



Hovedstadsområdets Trafikselskab

Hovedstadsområdets Trafikselskab skal forenkles med hensyn til sin organisation. Efter en lov, Folketinget nu har vedtaget, ophæves HTs repræsentantskab og bestyrelse, og deres funktioner henlægges under Hovedstadsrådet, som derved får den umiddelbare politiske ledelse af HT. Der sker inden ændring i HTs forhold til personalet – eller i den daglige ledelse i øvrigt.

HTs sommerkøreplan trådte i kraft den 25. april – og de væsentligste nyheder deri var etableringen af seks nye busforbindelser – hvor korslen udføres af »HT-entreprenører« (private busvirksomheder) – med **direkte tilslutning til tog**. Af de nye forbindelser skal nævnes: **Linie 219** Kirke Hyllinge–Ejby–Kirke Såby–Hvalsø station (hvorved et ønske fra Bramsnæs og Hvalsø kommuner om en nord-syd forbindelse fra Hornsherred til Hvalsø – og dermed regionaltogene på Nordvestbanen imødekommes); **linie 379** Niverød–Nivå station–Kokkedal station–Kokkedal (Holmegård Center) (udbygningen af Karlebo kommune foregår i det væsentlige i to adskilte områder, grupperet om henholdsvis Kokkedal og Niverød – der er derfor opstået behov for såvel en direkte forbindelse til regionaltogene på Kystbanen, som en forbindelse mellem de to nævnte områder). Der er endvidere, som supplement til den normale buslinie 307 mellem Hillerød og Roskilde, (på mandage-fredage) indlagt tre hurtigbus-dobbelture mellem de nævnte endepunkter og med standning kun i Slangerup og Frederikssund. I Roskilde er der direkte forbindelse til/ fra Ic-tog.



Hurtigbusser på linie 307 forbinder Hillerød, Slangerup og Frederikssund med bl.a. Ic-tog i Roskilde.

På samme måde, som det er DSBs ønske at tilvejebringe en ensartet beskiltning på stationer overalt i landet, har HT højt prioriteret på ønskesedlen at kunne etablere en ensartet stoppestedsbeskiltning overalt i HT-området – ikke blot det gule skilt på standerens top (og som nu kan iakttages i en ny »oplansdugave« med kun én dør i den stiliserede bus' side), men også – og mest – at få tilvejebragt ensartet køreplanstavler med klar letfattet information for passagererne. Det er ingen lille opgave, det drejer sig om 7000 stoppesteder – de første køreplanstavler (prototype) opsættes i løbet af sommeren.



HT-bybus, serie V.

Foto: K. E. Jørgensen.

I januar kvartal er der sket følgende ændringer i vognparken:

Der er **tilgået driften 30 stk. bybusser (serie V)**: 660–671, 673–690 (D 1) og 672 (D 2, Helsingør). Der er afmeldt (hensat/solgt) 44 busser: 37 stk. tidl. KS serie I-busser samt 1957–1959, 2063, 2064 (D 1), 4955, 5062 (D 2). **Vognparken omfatter herefter pr. 31. marts 1976: 968 busser.** (I oprensningen af afmeldte busser i »Jernbanen« nr. 1/76 var fejlagtigt opgivet 4980 – til gengæld var nr. 4940 udeladt. En **oversigt over HT-vognparken pr. 31. marts 1976** kan pr. brev kort rekvireres fra »spalte-redaktøren«: **E. B. Jønsen, Estersvej 19 B, 2900 Hellerup.**



»HT« redigeres af Erik B. Jønsen.

Lovnyt om jernbaner

Under denne rubrik vil der for fremtiden blive bragt referater af og kommentarer til lovforslag og vedtagne love, der har med jernbaneanlæg at gøre. Vi lægger ud med tre lovforslag fra 1975 og 1976.

1. Forslag til lov om nedlæggelse af sporforbindelsen mellem Københavns Nordre Toldbod og Larsens Plads.

Loven giver ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at nedlægge sporforbindelsen mellem Københavns Nordre Toldbod og Larsens Plads.



Sporet ved Nordre Toldbod, ca. 1910.

Arkiv: B.W.

Formålet med lovforslaget er at få hjemmel til at fjerne jernbanesporet, idet det herved indvundne areal af bl.a. toldvæsenet er planlagt anvendt til bebyggelse.

Statsbanesporene på Københavns Nordre og Søndre Toldbod og Larsens Plads blev tilvejebragt i henhold til lov nr. 82 af 11. maj 1897, der i § 1 bemyndigede indenrigsministeren »til for statskassens regning at tilvejebringe en sporforbindelse med fornødent rangeringsspor fra Københavns Nordre Toldbodsplads til sydgrænsen af Søndre Toldbodplads og derfra så langt der, uden ekspropriation eller anden godtgørelse, kan fås areal til rådighed, over Larsens Plads, langs Korn tørringsmagasinet indtil Sct. Annæ Plads«.

Staten har i 1974 udstykket Søndre Toldbod og afhændet den nordlige del til rederiet A. P. Møller, som har planer om opførelse af et kontorbyggeri med en sådan placering, at sporet over rederiets område ikke vil kunne bevares.

På den resterende del af Søndre Toldbod planlægges et byggeri for toldvæsenet, som har fremsat ønske om at få sporet over dette område nedlagt.

Sporene på Toldboden og Larsens Plads benyttes i dag næsten ikke, og hverken DSB eller Københavns havnevæsen, som har været hørt i sagens anledning, har noget at indvende imod, at sporene nedlægges. Nogle private sidespor, som har været tilsluttet de offentlige spor i nærheden af Sct. Annæ Plads, er tidligere nedlagt i anden anledning.

Når sporene syd for Nordre Toldbod nedlægges, er der ingen grund til at bevare sporet over Nordre Toldbod, hvorfor samtlige spor på Nordre og Søndre Toldbod og Larsens Plads foreslås nedlagt.

2. Forslag til lov om erhvervelse af arealer m.v. til anlæg af en jernbane mellem Snoghøj og Tårup.

Ved lovforslaget bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til – om fornødent ved ekspropriation – at erhverve de nødvendige arealer for anlæg af en dobbeltsporet jernbane som forbindelsesbane mellem den fynske hovedbane og hovedbanen fra Fredericia mod Esbjerg/Padborg.

De foreslåede arealerhvervelser skal tjene til et senere anlæg af en jernbane som en direkte forbindelse mellem den fynske hovedbane og hovedbanen fra Fredericia mod Esbjerg/Padborg, hvorved rebroussement (det forhold, at togene kører ind til og ud af stationen til samme side) i Fredericia for tog mellem strækninger kan undgås.

Forbindelsesbanen vil kunne befares af såvel personførende tog som godstog, og tidsgevinsten ved at undgå rebroussement i Fredericia vil være 15–30 minutter.

Det må antages, at jernbanetrafikken, senest når en fast storebæltsforbindelse er tilvejebragt, vil stige så meget, at et stort antal tog med fordel vil kunne omlægges ad forbindelsesbanen, hvorved der opnås væsentlige driftsbesparelser, samt at man undgår at investere i en ellers nødvendig udvidelse af sporkapaciteten på Fredericia station.

Allerede med den nuværende køreplan ville mindst ca. 80 plantog per uge med fordel kunne være omlagt til den direkte jernbaneforbindelse, hvorved der ville være opnået en årlig driftsbesparelse på ca. 1 million kr.

Der kan derfor alt i alt ikke bortses fra, at anlægget af den omhandlede forbindelse kan blive aktuelt på et tidspunkt, der er tidligere end tidspunktet for den faste storebæltsforbindelses ibrugtagning.

Udgifterne til de fornødne arealerhvervelser for den dobbeltsporede bane er med prisniveau oktober 1974 skønnet til ca. 2,5 mio. kr., medens de egentlige anlægsudgifter skønnes til ca. 22,5 mio. kr.

Den påtænkte linieføring for banen er i princippet fastlagt efter aftale med daværende Erritsø kommune. Det må derfor anses for ønskeligt, at der i samspil hermed nu skabes den fornødne hjemmel til den endelige sikring af de fornødne arealer for det omhandlede baneanlæg.

3. Forslag til lov om udbygning af banestrækningen mellem Høje-Tåstrup og Roskilde.

(Vedtaget af folketinget ved 3. behandling den 26. marts 1976).

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at lade anlægge 3. og 4. spor mellem Høje-Tåstrup og Roskilde samt i forbindelse hermed at lade anlægge det nødvendige antal stationer for passagertrafik på strækningen.

Som omtalt i DSB Plan 1990 foreslås S-banen forlænget fra Tåstrup til Høje-Tåstrup, der skal være station fælles for S-banen og fjernbanen København-Roskilde. Betjeningen af den videre strækning fra Høje-Tåstrup til Roskilde foreslås udført med dieselregionaltog, der efter DSB's seneste undersøgelser vil give en bedre trafikbetjening end en videreførelse af S-togene mod Roskilde ville give.

Anlæg af 3. og 4. fjernspor Høje-Tåstrup-Roskilde forventes udført i 1982. Udgiften hertil anslås til ca. 150 mio. kr.

»Lovnyt om jernbaner« redigeres af Bent Jacobsen.

23

Nyhed

Fynske jernbaner
af Niels Jensen. Bogen beskriver tilkomsten og udviklingen/afviklingen af samtlige jernbaner på Fyn og Langeland - og de fynske jernbaners historie er ikke uinteressant! Intet andet sted i landet har der været så mange privatbaner, der har betydet så meget for deres egn.
112 s. ill. Kr. 34,50

Sønderjyske jernbaner
af Niels Jensen. De sønderjyske jernbaner udgør et særligt spændende kapitel i de danske jernbaners historie - og i Danmarkshistorien.
"Det er et godt bind at foje til de forudgående i serien...", Henrik V. Ringsted i Politiken.
80 s. ill. Kr. 28,20

db clausen bøger -håndbøger De har brug for

KONDITORIET TAGTERRASSEN
PÅ TOPPEN AF BANKEN
Østergade 4 . Mariager . Tlf. (08) 54 12 86

1. kl. køkken - Altid frisklavet kaffe og kager
Populære priser

Med venlig hilsen og på gensyn
Eva og Jens Chr. Jensen

SKATTEKLASSE I

Nykøbing Pilsner

LOLLAND FALSTERS BRYGHUS

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

LEYLAND DAB

SÆTTER DANMARK PÅ HJUL



DANSUKKER
I TAKT MED TIDEN

HUSK ET BESØG PÅ

CAFETERIA FJORDEN

Hestehovedet . Nakskov . Tlf (03) 92 23 48

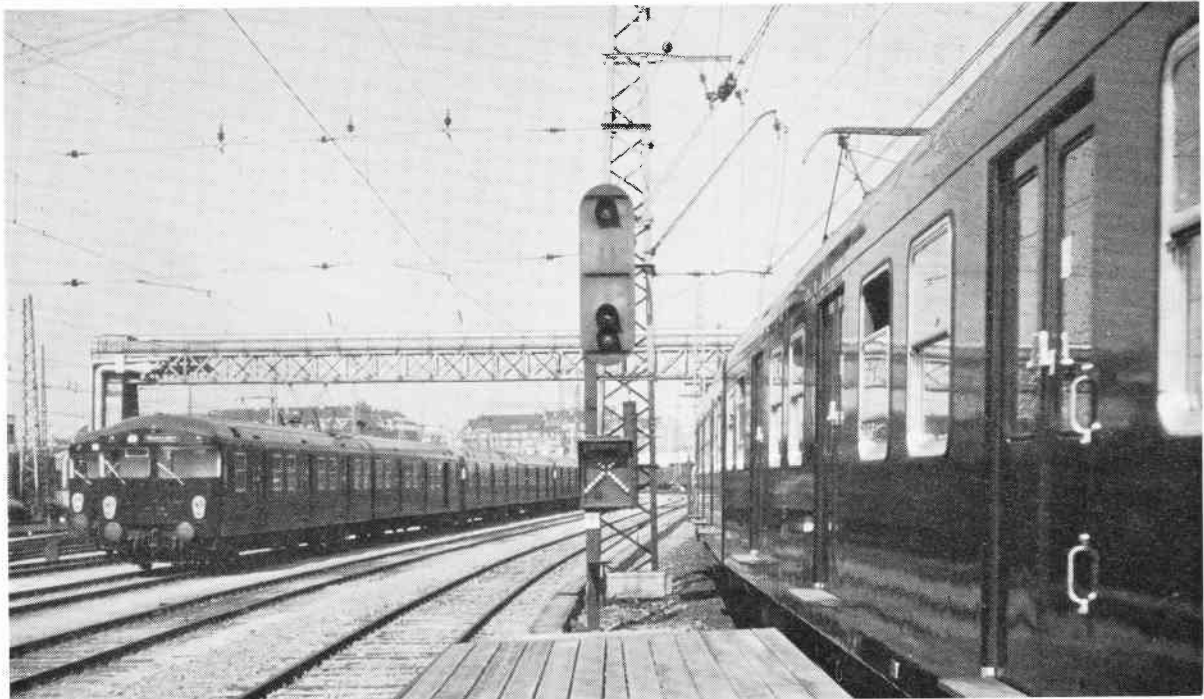
Stort udvalg i lækkert smørrebrød og
varme retter

AUTO GUMMI SERVICE

Sven Christensen

Fabriksvej 2 – 4990 Sakskøbing
Tlf. (03) 89 47 79

Kontant rabat 20% på alt autogummi



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