



jernbanen

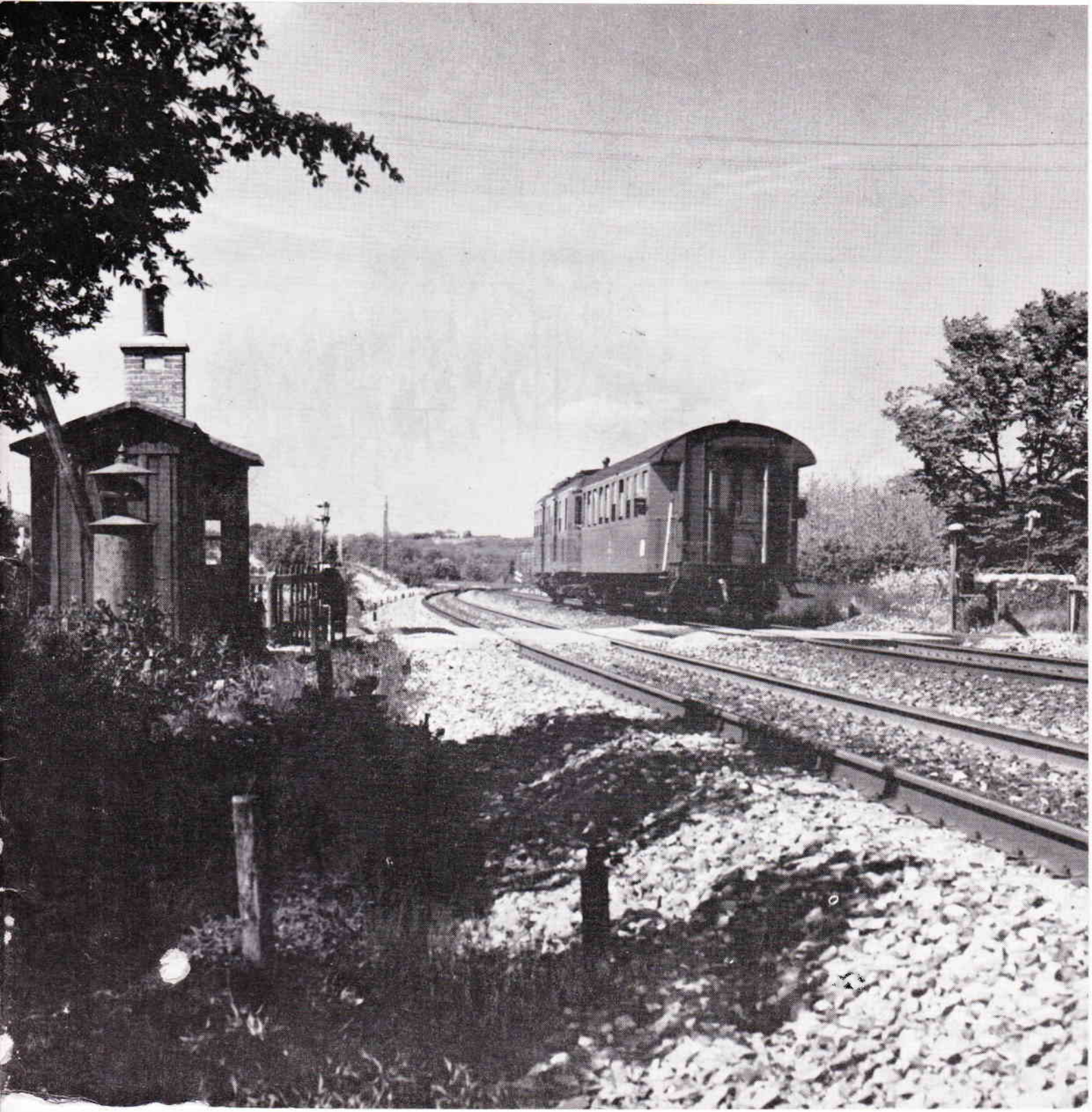
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

4

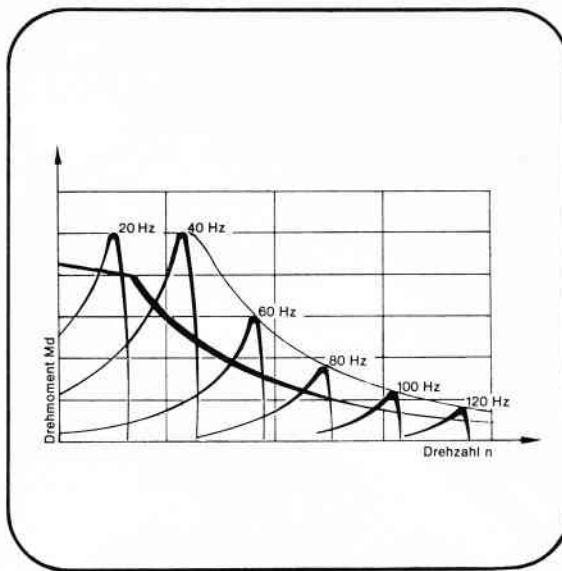
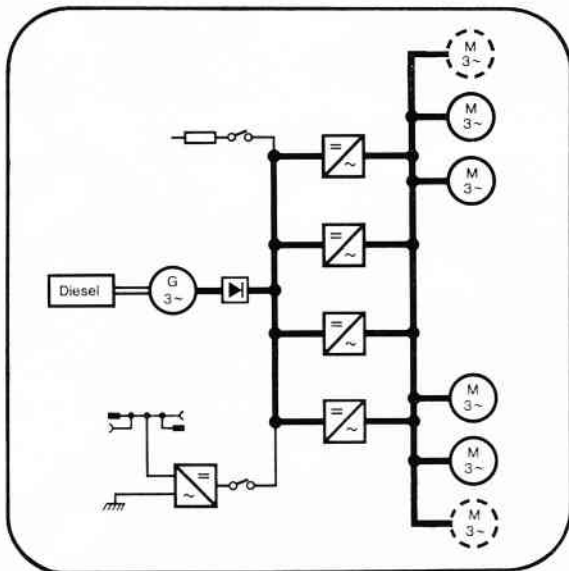
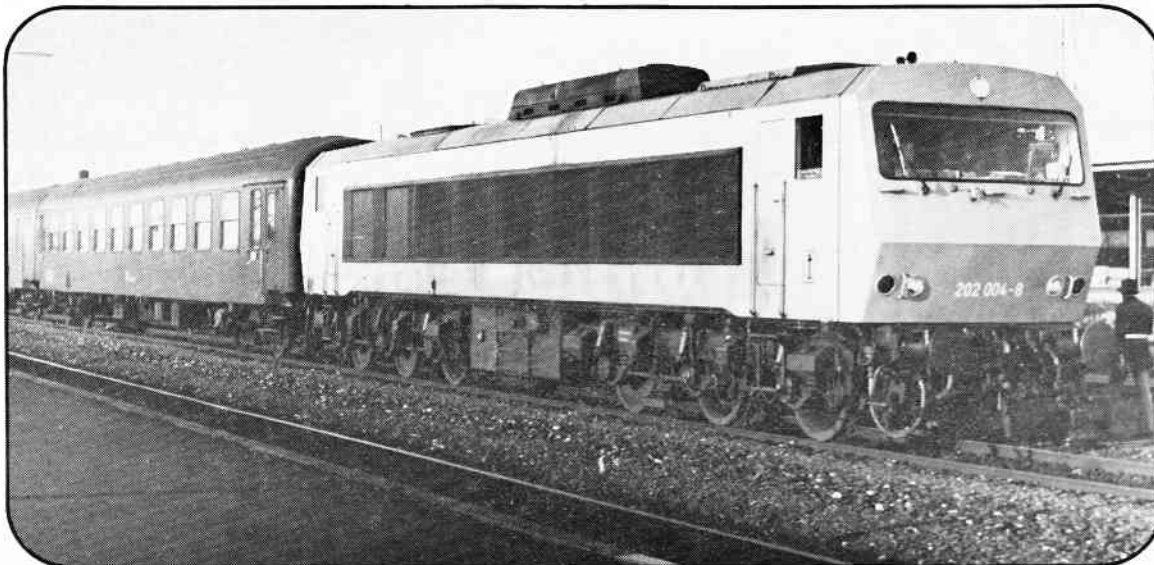
18. ÅRGANG

AUGUST/SEPTEMBER 1978

KR. 10,00



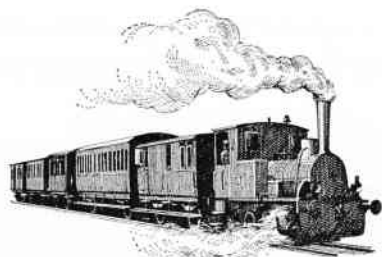
BBC-asynkronteknik til elektriske og dieselelektriske lokomotiver



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.

BBC
BROWN BOVERI

BBC Nordisk Brown Boveri A/S · Afd. EGB · Vester Farimagsgade 7 · 1606 København V · Tlf. (01) 15 62 10



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
Holmevej 8
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 25. 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:

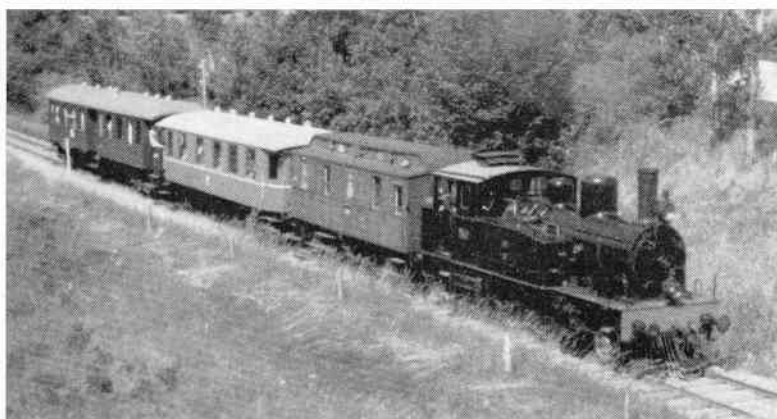
Så gik den sommer, som vi i maj stillede store forventninger til.

Billedet stammer fra maj 1974, hvor Aøger Christiansen »kortte sin sommer i møde« med Mo-CI ved Hinnerup.

18. årgang

August/September 1978

Nr. 4



Damplokomotivet HV 3 fylder 50 år

I september måned kan et af foreningens damplokomotiver fejre sin 50 års fødselsdag. HV 3 leveredes i 1928 fra Henschel & Sohn i Kassel til Horsens Vestbaner, der åbnedes i 1929 sammen med strækningen Horsens-Bryrup-Silkeborg. De blev de to sidste privatbaner, der blev anlagt i Danmark, og de blev til ved ombygningen af to ældre baner fra smalspor til normalspor.

HV 3 hører til blandt de mest moderne damplokomotiver ved privatbanerne, og lokomotivet er derfor absolut værdigt til at være bevaret som en repræsentant for de senest leverede damplokomotiver til danske privatbaner.

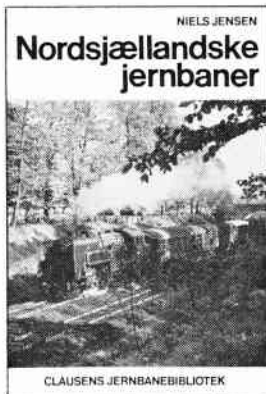
I 1953 blev HV 3 omlitret til HV L 107, og det solgtes i 1962 til Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane som HBS L 205. Ved denne banes ophor i 1968 solgtes HV 3 først til nogle medlemmer i Dansk Jernbane-Klub, der ønskede lokomotivet bevaret, og som derfor velvilligt lagde penge på bordet til handelen, hvor vor forening desværre ikke havde råd.

Senere, i 1971, har DJK dog købt HV 3 af de lokomotivvenlige medlemmer.

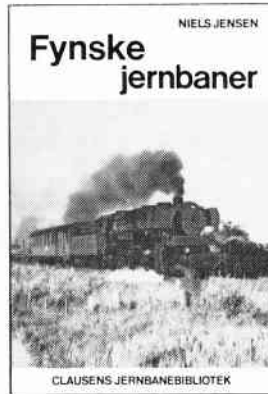
HV 3 har kørt siden 1970 på Mariager-Handest Veteranjernbane, og ikke blot på MHVJ er lokomotivet populært, men også i forbindelse med arrangementerne i Århus Festuge hvert år har HV 3 fået mange venner.

Det er derfor ganske heldigt, at HV 3 holder fødselsdag i forbindelse med Århus Festuge 1978. Søndag den 3. september vil HV 3 blive specielt fejret i toget fra Århus Ø. kl. 13.30. I øvrigt et værdigt sted at holde fødselsdag, da Århus Ø sidste år blev 100 år.

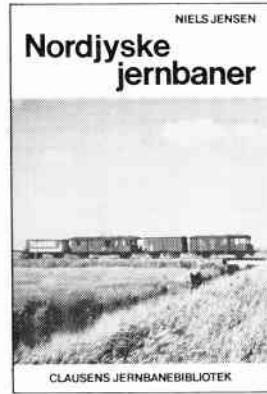
Lad os håbe, at HV 3 til sin 100 års fødselsdag vil være i lige så god stand som nu – takket være DJK-medlemmers frivillige arbejdsindsats for bl.a. at holde dette damplokomotiv i driftklar stand. **Ole-Chr. M. Plum.**



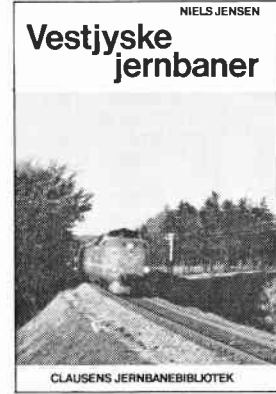
Nordsjællandske jernbaner
af Niels Jensen
80 s. Kr. 28,95



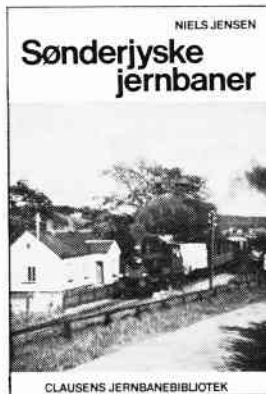
Fynske jernbaner
af Niels Jensen
112 s. Kr. 35,40



Nordjyske jernbaner
af Niels Jensen
120 s. Kr. 39,50



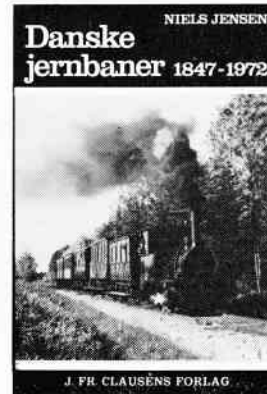
Vestjyske jernbaner
af Niels Jensen
112 s. Kr. 39,50



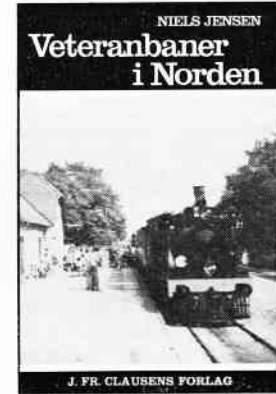
Sønderjyske jernbaner
af Niels Jensen
80 s. Kr. 28,95



Jernbaner på Lolland-Falster og Bornholm
af Niels Jensen
112 s. Kr. 38,95



Danske jernbaner 1847-1972
af Niels Jensen
270 s. Kr. 59,00



Veteranbaner i Norden
af Niels Jensen
96 s. Kr. 30,50



Farvel til dampen
af Niels Jensen.
En billedbog med korte,
ledsagende tekster om hvert
lokomotiv. 2 farvebilag samt ca. 100 spændende
gamle sort/hvide fotos. 80 s. Kr. 57,95.

Østjyske jernbaner

af Niels Jensen beskriver samtlige jernbaner
fra Randers i nord til Fredericia i syd - både
stats- og privatbaner. 156 s. Kr. 57,50.

Send mig pr. postopkrævning:

- Nordsjællandske jernbaner
 Fynske jernbaner
 Nordjyske jernbaner
 Vestjyske jernbaner
 Sønderjyske jernbaner

- Jernbaner på Lolland-Falster og Bornholm
 Danske jernbaner 1847-1972
 Veteranbaner i Norden
 Farvel til dampen
 Østjyske jernbaner

Navn _____

Adresse _____

Postnr./by _____

Gennem boghandler _____

Kuponen sendes til:
Clausen Bøger, Landemærket 11, 1119 København K,
der videresender ordren til boghandleren.

Kiding amtsbanestation

Af Birger Wilcke

og dens skæbne

Da amtsbanen Åbenrå-Gråsten blev planlagt i slutningen af attenhundredehalvfemserne, var man hurtigt enige i det af Åbenrå kreds dag nedsatte jernbaneudvalg om, at det afgørende for den planlagte bane var at forbinde så mange af egnens større landsbyer som muligt med kredshovedstaden Åbenrå. For at opfylde dette formål lagdes banen i store slyngninger gennem Ensted, Feldsted og Varnæs sogne frem til Bovrup by, men ligegyldigt, hvordan man slyngede banen, var det derimod umuligt at finde nogen bebyggelse af betydning herfra til Gråsten.

Alligevel anlagdes der på denne strækning tre stationer og en holdeplads med sidespor, Kiding, Grøngroft, Fiskebækskov og Fiskebæk. At ingen af dem blev nogen succes kan næppe undre. Ved Grøngroft og Fiskebækskov kunne man imidlertid anvende eksisterende gæstgivergårde som station og anlægget var derfor billigt. Ved Fiskebæk nøjedes man med en jordperron, et træskur og et stikspor, og heller ikke der blev problemerne derfor store, hvorimod man ved Kiding (i tysk tid Kieding), hvor der savnedes en gæstgivergård. Mærkværdigvis bestemte man sig til, at der skulle anlægges en egentlig station, der da også gennem tiden kom til at volde mange problemer. Egnen syd for Bovrup bestod dengang næsten udelukkende af jorder tilhørende de omliggende godser og store gårde, Kiding, Bojskov, Grøngroft, Fiskebæk og Gråsten hovedgård, hvorfor der ikke var mange beboere, der kunne danne grundlag for at åbne stationer i området. Da man imidlertid fandt det helt i strid med tanken om småbaner, at der på en strækning af over fem kilometer ingen holdepladser skulle være, opfordrede man interesserede til at melde sig, idet man som ellers, hvor der ingen gæstgiverier var i forvejen, lokkede med tilbud om gæstgiveribevilling. Mærkeligt nok meldte der sig straks flere interesserede, og efter at man havde udpeget den ene af dem, købmand Niels Jendresen som egnet, overtog han en grund ved holdepladsen og begyndte allerede i 1896 at opføre gæstgivergård med to skænkestuer, der tillige skulle anvendes som ventesale for hhv. rejsende på 2. klasse og på 3. klasse. Da der dog kun var minimalt med rejsende på den fine klasse, bortset fra herregårdens beboere, der kun havde 200 m til stationen og derfor næppe anvendte kroen i større stil, var det dog nok så som så med reserveringen af den fine skænkestue for de rejsende på 2. klasse. Bortset fra at stationen var opført i gule mursten med skiffertag og uden nogen pynt, så den ganske imponant ud, men at det dog havde været temmeligt småt med pengene sås dog i, at der var anvendt mursten af billigste kvalitet og fundamentet delvis bestod af gamle slagter, så resterne af bygningen bogstaveligt talt faldt sammen 60 år senere.

Stationen blev imidlertid færdig allerede inden banen nåede frem til den. Jendresen åbnede sit gæstgiveri og opnåede den samme kontrakt med kredsbanestyrelsen som de øvrige gæstgiverere med en aflønning på 50 mark om året for at passe baneforretningerne og stille lokaler til rådighed. Stationen lå i det nordøstlige hjørne af vejkrydset mellem vejen fra Felsted over Traasbøl til Boj-

skov og fra Gråsten til Varnæs, således at der fra selve krydset førte en 40 m lang stikvej direkte op til stationsbygningen. Banen lå uheldigvis på dette sted i højredrejet kurve mod Gråsten, således at det var umuligt at lave perronen lige. Man anvendte derfor den ejendommelige idé at anvende hovedsporet som omløbsspor og bruge spor 2, der som en art korde i cirklen var nogenlunde lige som perronspor. Af en eller anden mærkelig grund, formodentlig fordi Jendresen havde bygget sin stationsbygning, inden banen var anlagt, var bygningen imidlertid ikke parallel med sporet, hvorfor perronen fik en ejendommelig trekantet form med en bredde af fem meter ved stationens sydende og kun 2½ meter ved nordenden af bygningen. Udover de to nævnte spor anlagdes yderligere et stikspor fra spor 2, der endte i en rampe klinet op af rejsestalden. For enden af denne var endvidere et mindre varehus, der havde udgang til såvel vej-siden som banesiden.



Kiding station kort efter opførelsen i 1899.

Arkiv BW.

Stationens persontrafik mod Gråsten var ganske god, idet der var rejsende fra de to gårde Kiding og Bojskov, samt fra landsbyerne Traasbøl og Kiddingmark. Mod Åbenrå var den derimod ringe, da afstanden fra den eneste større bebyggelse, Traasbøl til Kiding og Tornbøl station, der lå 10 km nærmere Åbenrå end Kiding var nogenlunde den samme. Medens der var 6 á 7000 afgående og ankomende rejsende før 1. verdenskrig, sank antallet efter krigen ca. 4000 årligt, hvor det stabiliserede sig lige frem til banens lukning. Godstrafikken var hovedsagelig fra herregården og var aldrig af større betydning.

Indkomsterne fra hvervet som stationsbestyrer kunne naturligvis lige så lidt her som andre steder brødføde en familie, således at gæstgiver Jendresen i hovedsagen måtte søge sine indtægter fra gæstgiveriet. Her var der den fordel, at de rejsende fra og til Traasbøl havde temmeligt langt til stationen og derfor nok kunne trænge til en forfriskning, inden de gav sig på vej med toget, men til gengæld var langt de fleste af kunderne dog ansat på herregården og blev han uvenner med forpagteren, kunne

der her opstå vanskeligheder. Kroen fik allerede fra starten et dårligt ry blandt befolkningen, idet det hovedsagelig var herregårdskarlene, der holdt til i skænkestuerne, og de var i hvert fald dengang næppe alle guds bedste børn. Bedre blev det ikke, da stationsværten i september 1905 blev fundet død i stationens køkken, efter at man kort før havde set ham stå med en ladet revolver i hånden. Om det var vådeskud, eller hvad det var, blev aldrig rigtig opklaret, men enken overtog stationen, og søgte at føre den videre. Banebestyrelsen stillede sig afventende overfor at overgive hende hvervet som stationsbestyrer, og det var først i 1907, at hun opnåede endelig kontrakt.



Kiding station set fra vejen Bovrup-Varnæs 1955. Foto: Birger Wilcke.

Allerede det følgende forår meddelte hun imidlertid, at hun havde solgt kroen til en tysker, men heller ikke dette gik i orden. Han passede dog kroen i sommeren 1908, men ikke alt for godt, for den 4. juli kunne »Hejmdal« oplyse, at der forleden havde været cykelringridning og bal i Kiding kro, under hvilken fest adskillige havde fået for meget at drikke. Unge mennesker blev udplyndret til skjorten, og i det hele var kroen, som så mange andre af de nyoprettede stationskroer, blevet en sand plage for omegnens beboere. Det hele endte med, at enken måtte overtage kroen igen og næste sommer bortforpagte den til sin svoger. Det følgende år solgtes kroen til en mand fra Sønderborg ved navn Gunnersen, uden at forholdene dog blev bedre derved.

Klokken 2, natten mellem den 26. og 27. juni 1911 vågnede gæstgiverens kone ved, at hele soveværelset var fyldt med røg. Hun og manden konstaterede umiddelbart efter, at vognporten stod i lys lue. Brandvæsenet blev tilkaldt, men inden det nåede frem, stod også hele stationsbygningen i lys lue og nedbrændte, således at kun de nøgne mure stod tilbage.

Baneledelsen ordnede herefter forholdene således, at gods, der ikke var til herregården, sendtes til Bovrup, medens herregårdens folk selv ordnede af- og pålæsning af gods til denne. Billetter solgtes i toget. Bygningerne var forsikrede for 13.000 mark og løst for 6.000 mark. Gæstgiveren genopførte herefter bygningen, således at de gamle fundament og mure delvist anvendtes. At de ikke blev bedre efter genopbygningen skulle senere vise sig, men pænere blev den dog, hvidkalket med en kraftig frontispice mod banesiden. 1912 var bygningsarbejderne

færdige og såvel stationen som gæstgiveriet kunne genåbnes.

I februar 1913 kom Gunnersen i strid med forpagteren på herregården om forskellige fragtforshold, hvilket efter Gunnersens opfattelse var årsag til, at forpagteren forbød sine folk at betræde stationskroen, hvorved han kom i svære vanskeligheder og måtte bede baneledelsen om at rykke til undsætning. Hverken driftsbestyreren eller hans stedfortræder i Åbenrå, Ruchmann, var dog helt sikre på, at det var betalingsstriden, der var årsag til vanskelighederne, og den 10. februar skriver man derfor meget forsigtigt til forpagteren efter at have understreget, at fragten skulle betales straks ved afhentningen: »Wir nehmen an, dass ihre Massnahmen betr. den Besuch der Stationwirtschaft auf andere Gründe zurückzuführen ist und haben Gunnersen mitgeteilt, dass wir uns in seinen Privatsachen nicht einmischen könnten.«

Forpagter Lauesgaard svarede harmdirrende, at fragten altid blev betalt straks ved afhentningen, så Gunnersens klage var helt ubegrundet. Nej, det rette forhold var, at Gunnersen aldrig kunne give igen på større pengestykker og altid forlangte fragten i aftalte penge, idet han, hvis man ikke havde dette, nægtede at udlevere varerne. »Über diese Frage möchte ich gern von Herrn Direktor eine Antwort haben da es nicht leicht ist hier auf dem Lande jeden Tag das passende Kleingeld in Händen zu haben.«

Hvad angik forbudet mod krobesøg lå forholdene også en smule anderledes: Ferner hin, dass ich meine Leuten verboten haben seine Wirtschaft zu betreten, ist der Grund derjenige, dass er mit meine jungen Leute (landwirtschaftliche Eleven) Füllerei getrieben hat, so dass sie derartig in Schulden bei ihm gekommen sind und tagsüber ihre Arbeit haben nicht verrichten können und sind die Leute dadurch ganz verdorben worden, und so treibt er das mir gegenüber mit allen Chickanen, wo er etwas finden kann.«

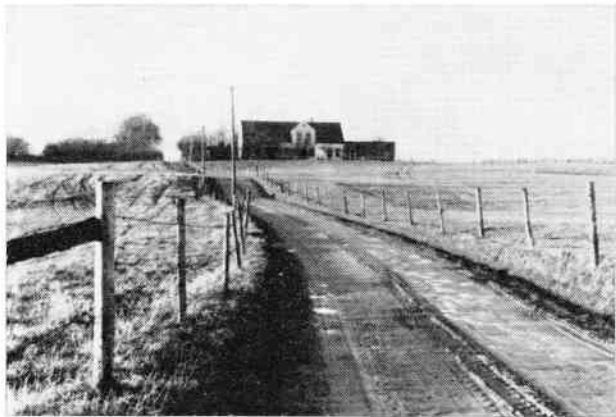


Kiding station genopført efter branden, 1912.

Arkiv BW.

Som følge af det anførte ønskede Lauesgaard selv at bestille de 20-30 godsvogne han skulle anvende i efteråret til borttransport af korn hos stationsværten i Gråsten eller stationen i Åbenrå, ligesom han oplyste, at det var et varmt ønske hos egnens beboere, at man kunne købe billetterne i toget, så man var fri for at have noget med værten at gøre, som lå i strid med alt og alle. Iøvrigt så man altid Gunnersen i toget på 2. klasse, som han ingen rejsehjemmel havde til.

Driftsledelsen blev forskrækket, selv om man ikke tog meget hensyn til kunderne, der dels ofte var danske og som ikke kunne skaffe sig anden adækvat transport, var man dog klar over, at ekspeditionen på Kiding station nok lå lidt udenfor det sædvanlige. Baneledelsen gik igang med en undersøgelse af klagepunkterne, men inden denne var færdig oplyste en rentier fra Traasbøl, Hans Mathiesen, at han havde købt stationen. De næste 6 år gik det herefter nogenlunde og man hørte intet til stationen, men så gik det galt påny.



Kiding station set fra vejen til Bojskov, 1955. Foto: Birger Wilcke.

I 1919 overdrog ejeren kroen i forpagtning til en tysker fra Lojt Kirkeby, der kun holdt et år, hvorefter der det følgende år optræder en ny forpagter, der skulle overtage kroen den 1. juli.

Den 19. juni rejste tyskeren imidlertid, hvorefter togpersonalet den følgende dag til deres forbavelse konstaterede, at der ikke var et menneske på stationen, der var lukket og låst, bortset fra nogle forvildede rejsende, der ingen billet havde. Togføreren opgav hovedrystende at finde ud af gåden, bad de rejsende stige ind og fløjtede afgang. Fra Gråsten lykkedes det at få kontakt med forpagter Lauesgaard, der kunne oplyse, at værten var rejst, og at der ikke længere boede nogen i stationen. Efter at man havde været i kontakt med hovedkontoret, formåede dette Lauesgaard til at passe stationsforretningerne, indtil man kunne få forbindelse med den nye vært. Denne overtog også forpagtningen den 1. juli som aftalt, men det var også det eneste, der gik i hans tid. Pengene blev aldrig afregnet og til sidst, da gælden var kommet op på 280 kr., et beløb, der var større dengang end nu, bad man overbaneformand Nielsen i Bovrup, under hvem tilsynet med stationerne på Gråstenstrækningen hørte, om en indberetning om forholdene. Af denne fremgik, at forholdene på stationen var dårlige og de økonomiske forhold håbløse. Værten var kun lejer af bygningen og var nu oppe på at skyldte banen 280 kr. Pengene syntes at blive brugt, så snart de kom ind. Som eksempel på rodet kunne nævnes, at den 26. juli havde der ikke været nogen betjening til togene 3-6, hvilket værten havde undskyldt med, at der alligevel ikke var flere billetter, og så kunne han jo lige så gerne lukke. Den 7. oktober holdt assistent Roland Jensen kasseeftersyn. Værten var ikke til stede, og der var ingen penge i kassen, selvom banen havde 179 kr. til gode. Værtinden fortalte, at der havde været penge om morgenen, men dem havde hendes mand taget med sig. Midt under diskussionerne kom han dog

hjem, men det viste sig nu, at han kun havde 50 kr., og resten var der ingen dækning for. Den uheldige stationsvært forlod herefter scenen og en gårdejer, Peter Wive fra Ladelund, der i 1920 havde opereret for Danmark, gav sig derefter i kast med opgaven fra 1. november samme år. Også han holdt dog kun kort tid, og allerede i oktober 1923 kom der en anden vært. Inden banen lukkede, forsøgte endnu to mand sig med den umulige opgave. Med banens nedlæggelse i 1926 var den sidste baggrund for en kro forsvundet og allerede samme år lukkede kroen, der af ejeren solgtes for en meget lav pris til ejeren af stamparcellen på Kiding, hvorfra der iøvrigt også i 1926 udstykkedes 23 statshusmandsbrug.

Proprietær Lauesgård anvendte bygningen i en række år til landarbejderbolig, hvorefter den, da den efterhånden var kommet i dårlig stand, og man ved moderniseringen af landbruget ikke længere havde anvendelse for den, gennem en række år udlejedes til kommunen til husvildebolig.

Da jeg besøgte den i 1955, var den i meget ringe forfatning, og grunden delvis tilgroet, dels fyldt med møg. Kun et par værelser i den ene gavl syntes beboede. Jeg prøvede forgæves at komme i kontakt med beboeren, som jeg så spejdede ud bag et laset gardin, men denne var åbenbart blevet så præget af stedets spøgelsesagtige stemning, at han eller snarere hun, var blevet menneskesky og ikke reagerede på min banken. Kort efter kasserede myndighederne bygningen til beboelse, da de teglpanner og mursten, der var anvendt i 1909 havde været så ringe, at der var trængt fugt ind i de bærende konstruktioner, og der nu var fare for at bygningen skulle styrte sammen. Ejeren, der hellere end gerne ville af med den, overlod den til CF-kolonnen i Tinglev, der på to dage sprængte den bort. Tilbage stod kun nogle dystre træer og et tilgroet krat, da jeg nogle år efter atter besøgte stedet.



Kiding station set fra perronsiden, 1955.

Foto: Birger Wilcke.

*Skønhed, som
De ikke aner,
findes langs
private baner*

Cafeteria Landgangen

Oxendalen 1
Mariager

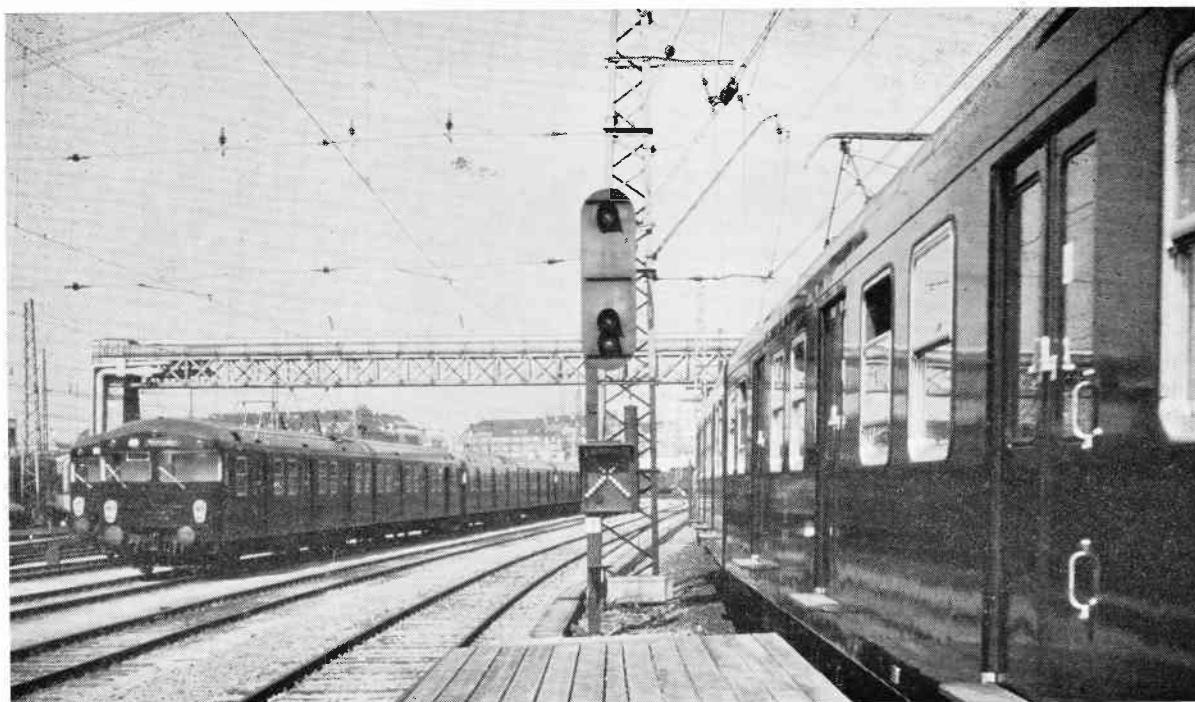
Tlf. (08) 54 11 22

Et godt spisested

Hyggelige lokaler

Populære priser

S SCANDIA
RANDERS



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 · DK-2650 HVIDOVRE · TLF (01) 49 03 33

HVAD HED LOKOMOTIVERNE

Introduktion til et emne, 3. del

Af Povl Wind Skadhauge

Her bringes afslutningen af artiklen om damplokomotivers egennavne. Ved læsningen vil det være en betydelig fordel at have kendskab til 1. del (i hvilken den benyttede emne-gruppe-inddeling er foreslået og kommenteret) såvel som 2. del (der viser, hvilke navne der blev brugt i Danmark).

Et udenlandsk eksempel

Det ville være nærliggende at vælge vort naboland Sverige som næste studieobjekt. Men det viser sig da, at navngivningen af svenske lokomotiver har fulgt nogenlunde de samme retningslinier, som allerede kendes fra de danske. For selv om det drejer sig om et antal, der er flere gange så stort som det hjemlige, og uagtet at der i Sverige har været taget betydeligt flere af emnegrupperne i brug end i Danmark, ligger hovedvægten i Sverige nemlig også på gruppe 1, 2, 15 og 16. Oven i købet træffer man i den svenske gruppe 1 praktisk taget de samme navne som i de danske lokomotivers gruppe 1.

Lübeck-Büchener Eisenbahn

Et mere interessant billede frembyder lokomotiv-navngivningen andetsteds i nabolaget. Der tænkes her på den nordtyske privatbane Lübeck-Büchener Eisenbahn. På denne, hvor antallet af navngivne lokomotiver ikke var meget forskelligt fra det danske, viste man stor alsidighed ved at benytte sig af omtrent alle emnegrupperne. Og endda er det så »heldigt«, at netop gruppe 1 og 2, som havde overvægten i Danmark, var blandt de ikke benyttede.

Men før en videre omtale af navnene vil det være på sin plads at præsentere Lübeck-Büchener Eisenbahn – i det følgende benævnt LBE – ganske kort, da næppe alle læsere kender noget til den. LBE var et af Tysklands betydeligste privatbaneforetagender, og til manges forbauselse fandt statsovertagelse først sted den 1. januar 1938. Selve den strækning, der har givet baneselskabet navn, åbnedes 1851. Büchen lå på jernbanelinien Berlin-Hamborg, og formålet var primært at skabe en forbindelse mellem de to gamle hansestæder Lybæk og Hamborg. En direkte forbindelse havde det ikke været muligt at få tilladelse til fra de implicerede myndigheder (herunder den danske regering). Det lykkedes dog senere, og efter en toårig byggetid tog man den nye strækning i brug 1. august 1865. Denne, der gik over Bad Oldesloe og Wandsbek, blev snart hovedruten. Den fik en hurtigt stigende trafik og var allerede 1878 dobbeltsporet i fuld længde. I dag er denne strækning under DB en del af Fugleflugtslinien. LBE fik i 1882 forbindelse til Travemünde med en enkeltsporet strækning fra Lybæk. I 1902 påbegyndtes trafikken – overvejende med gods – på en sidebane til Schlutup, og i 1913 kunne LBE indvie en bane fra Travemünde til det ved Østersøen liggende badested Niendorf. LBE havde sin blomstringstid i årene op mod 1. verdenskrig. I 1913 beskæftigedes 2.415 mennesker, man havde 88 lokomotiver,



Den egenartede sammensætning af bogstaverne L, B og E skyldes kunstneren Alfred Mahlau, som LBE var fremsynet nok til at benytte som rådgiver bl. ved farvesætning på og indretning af et ekspresdampvognstog fra 1934. Et af Alfred Mahlaus betydeligste og af mange danske kendte arbejder er i øvrigt hans design-program for det over 160 år gamle marcipanfirma I. G. Niederegger i Lybæk. I dette, som især angår emballage, har han - i kombination med en konsekvent typografi og farveholdning - med stor styrke brugt den gamle bys historiske bygningsværker som gennemgående motiv, og den markante portbygning Holstentor (i hvis nærhed Lybæks første banegård lå) er i en stærkt forenklet form fastholdt som varemærke for marcipan-produkterne. Mahlaus elegante stil og de opnåede resultater kan - uden direkte sammenligning, hvilket ville være uretfærdigt til begge sider - let fremkalde ønsket om, at DSBs aktuelle design-program inden alt for længe vil slå lige så effektivt igennem, i det mindste bare på lokomotiver og vogne.

278 personvogne og 1349 godsvogne. Strækningens længde var i alt 161 km, og der blev betalt 9 procent(!) i udbytte til aktionærerne. Med hensyn til anskaffelser af rullende materiel tog LBE ofte storebror KPEV til forbillede, men i sine sidste selvstændighedsår skabte LBE så at sige selv jernbanehistorie med sine strømlinievogne og -lokomotiver. Vognene var toetagers med klimaanlæg og har utvivlsomt dannet forbillede for de typer, der kører på bl.a. DR i dag. Det helt særlige var dog, at der var fjernstyring, så damplokomotivet ikke behøvede at omløbe. Regulatoren kunne fjernbetjenes fra vognenes førerrum, men gliderstyringen måtte fyrbøderen tage sig af.

Lokomotivnavne på LBE

På LBE fik alle lokomotiver navn til og med 1916. I 1917 indførtes en ny nummerering, og herefter var det slut. Det bør til gengæld bemærkes, at indtil da havde de i alt anskaffede 48 tenderlokomotiver i modsætning til dem med tilkoblet tender kun navn, ikke nummer. Navnene var altså »ej blot til lyst«. Som nævnt hentede man dem fra flertallet af emnegrupperne, og en samlet oversigt er givet i tegneserieform på tavle 5. Det vil føre for vidt at gå ind på, hvilke lokomotiver der fik hvilke navne. Men det er

HVAD HED LOKOMOTIVERNE? TAVLE 5

NAVNE
PÅ DAMPLOKOTIVER VED
LÜBECK-BÜCHENER EISENBAHN

1

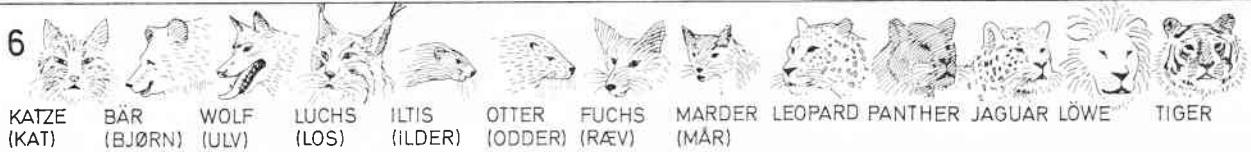
2

3 BLÜCHER
YORCK
LÜTZOW
GNEISENAU
SCHARNHORST

4

5 GNOM
ZWERG (DVÆRG)

6



KATZE (KAT) BÅR (BJØRN) WOLF (ULV) LUCHS (LOS) ILTIS (ILDER) OTTER (ODDER) FUCHS (RÆV) MARDER (MÅR) LEOPARD PANTHER JAGUAR LÖWE TIGER

7



GAZELLE GEMSE HIRSCH (KRONHJORT) EBER (VILDSVIN) STIER (TYR)



MÖWE (MÅGE)

8



FALKE ADLER (ØRN) SPERBER (SPURVEHØG) BUSSARD CONDOR (MUSVÅGE)



SCHWALBE (SVALE)

10



GREIF (GRIF, ØRNELOVE)

11

12 BLITZ (LYN)



13

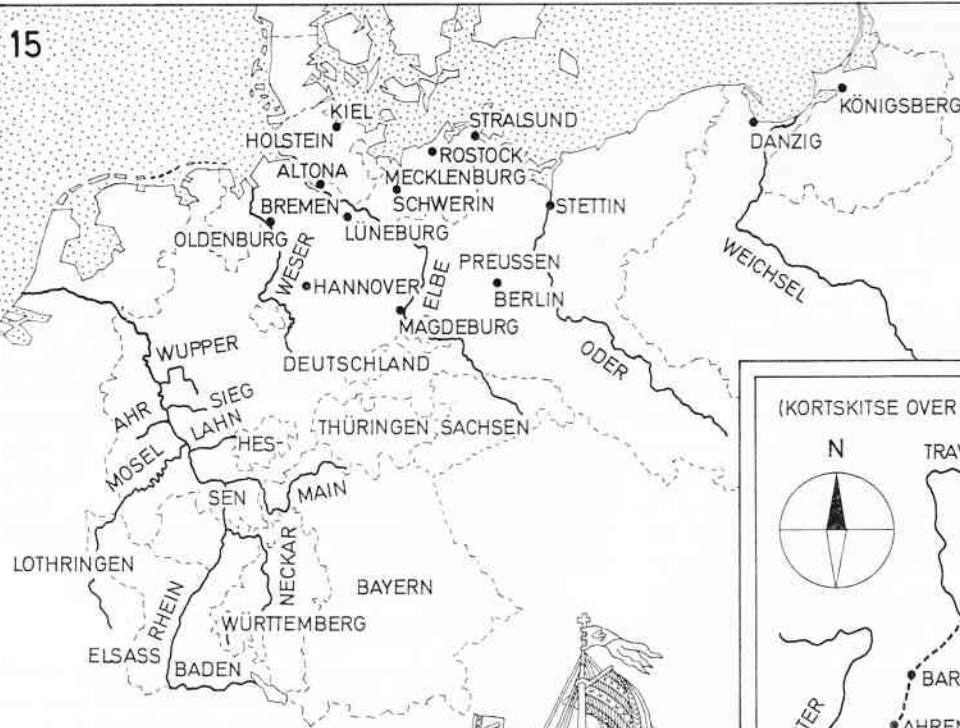


METEOR
KOMET
MERCUR
MARS
JUPITER
SATURN
URANUS

14



15



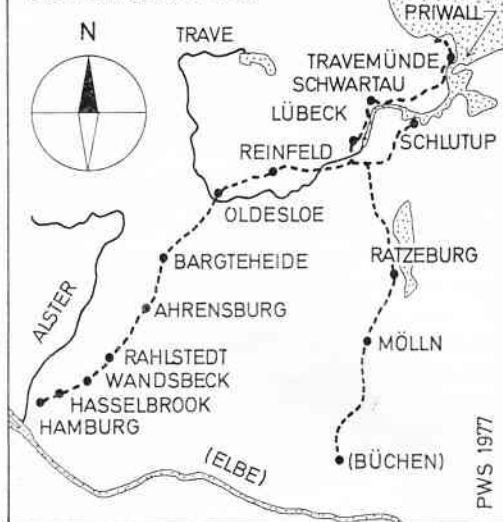
16

(MINDRE LOKALITETER, SOM IKKE ER MARKERET PÅ KORTSKITSEN.)

STECKNITZ
WACKNITZ
BARNITZ
ROTHENBURGSORT
MOISLING
DÄNISCHBURG
HOLSTENTOR
ST. JÜRGEN
ST. LORENZ



(KORTSKITSE OVER LBE)



17



PFEIL (PIL)

18

19



HANSA (HANSEFORBUNDET)

værd at notere sig, at der bortset fra den første lokomotivklasse (1A1 som så mange steder) blev valgt navne fra en enkelt eller højst to emnegrupper til alle maskiner af samme slags. Det virker velgørende konsekvent, og der var med andre ord mening i galskaben.

Oversigten skulle egentlig tale for sig selv, men medgives alligevel et par kommentarer.

De fem navne i gruppe 3 gælder preussiske generaler, der udmærkede sig under Napoleonskrigene. En af dem, BLÜCHER, som spillede en afgørende rolle i slaget ved Waterloo, fik for øvrigt allerede i levende live et lokomotiv opkaldt efter sig, tro det eller ej. Det var George Stephenson's første maskine i 1814. De preussiske generalsnavne var de eneste opkald efter personer, som LBE benyttede, og det skete betegnende nok i 1914, året for 1. verdenskrigs udbrud.

Navnene i gruppe 5, GNOM og ZWERG, blev anbragt på to små B-koblede rangermaskiner; det overrasker ingen. Men man kan netop her se, hvordan det kan være sammenhængen, der bestemmer placeringen rent indholdsmæssigt. For når gnom tages på lige fod med dværg, er det jo klart, at det er i betydningen en lille undersætsig person – og ikke en elementarånd, der ville placere navnet i gruppe 1.

Det kan forbavse, at SCHWALBE og MÖWE optræder sammen med betegnelser for forskellige rovfugle i en bestemt lokomotivklassens navne; det drejer sig om de senest anskaffede 1B maskiner med tender. Men forklaringen er den simple, at navnene SCHWALBE og MÖWE da allerede havde tradition ved LBE; de var brugt før. En tilsvarende begrundelse kan ikke gives for brugen af STIER og HIRSCH på lige fod med LÖWE, TIGER og LEOPARD m.v., denne sammenstilling fandt sted helt henne i 1905–07, og der er altså visse »skønhedspletter« på det ellers så gode helhedsbillede.

Der synes heller ikke at være nogen umiddelbar forklaring på, at der i gruppe 14 manglede et DÅNEMARK. Mon det var for nærliggende? Eller var der politiske grunde? Hvad det sidste angår, afspejles udenrigspolitiske benivenheder for øvrigt tydeligt i gruppe 14. Et D-koblet godstogslokomotiv, Schwartzkopff byggenr. 2596, korte indtil 1915 rundt på LBEs skinner under navnet ITALIEN. Men da dette land i nævnte år gik med de allierede, kom maskinen i stedet til at hedde BULGARIEN, som – også i 1915 – sluttede sig til centralmagterne og blev Tysklands forbundsfælle i krigen.

Nogle vil måske undre sig over, at STRASSBURG er medtaget i gruppe 14. Det skyldes, at lokomotivet stammer fra 1870, og det var først det følgende år, Alsace og Lorraine som en af den fransk-tyske krigs følger kom under tysk herredømme.

Eneste element i gruppe 19 er HANSA, det middelalderlige forbund af handelsbyer helt fra den tid, da Lybæk var Tysklands betydeligste havn. Dette forbund symboliseres her næsten som en selvfølge af den karakteristiske skibstovne, der kaldes en hansekogge (på tavlen tegnet efter Stralsund bys segl fra 1329).

En lille sammenfattende statistik til sidst: På LBE fik i alt 140 damplokomotiver egennavn, og der forekom 4 navneskift. Genbrug fandt sted i 16 tilfælde, og det faktiske antal af benyttede navne nedsattes derved til 128 for alle grupper tilsammen. De bedst repræsenterede emnegrupper var – i nævnte rækkefølge – nr. 15, 16 og 14. Disse tre grupper tegnede sig tilsammen for 83 af de 128 navne; det er 65 pct.

De to gange benyttede navne er følgende: FALKE, ADLER, MÖWE, SCHWALBE, GREIF, ST. PETERSBURG, RIGA, PREUSSEN, MECKLENBURG, BAYERN, SACHSEN, ELBE, TRAVE, OLDESLOE, AHRENSBURG, WANDSBEK. Genbrug behøver ikke direkte at være tegn på en særlig forkærlighed for disse navne, selv om det er det sandsynligste. Forhold som fx. tradition, lokomotiv-levælder og -effektivitet spiller også ind, men en nærmere analyse af omstændighederne vil det føre for vidt at komme ind på her.

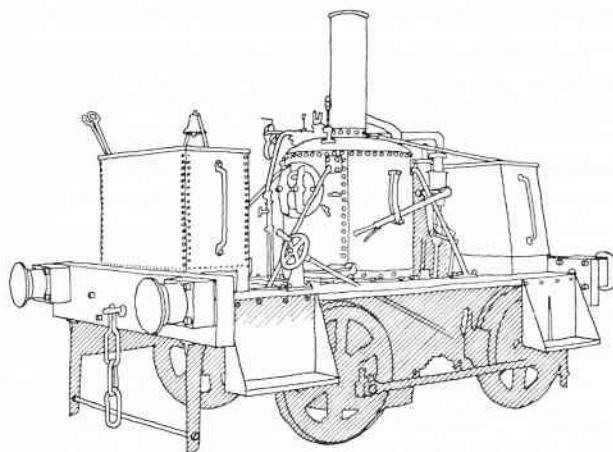
Litteraturhenvisning

Hvis nogen skulle have fået lyst til at vide mere om LBE, kan henvises til Alfred B. Gottwaldt: DIE LÜBECK-BÜCHENER EISENBAHN, udkommet 1975 på forlaget Alba i Düsseldorf. Bogen afviger fra de fleste danske jernbanemonografier ved den store vægt, der er lagt på det rullende materiel, især trækraften. Den indeholder desuden en detaljeret litteraturliste vedr. LBE, omfattende 36 numre, hvoraf hovedparten er ældre tyske tidsskriftartikler.

Efterskrift med opfordring

Navngivning af damplokomotiver kunne af og til kalde på smilet, som Karl-Ernst Maedel anfører i en af sine bøger. Således hed fx. et ganske lille tysk sidebanelokomotiv LEVIATHAN (Livjatan, en vældig drage med flere hoveder, omtalt i Bibelen). Videre skal både GOETHE og BEETHOVEN have gjort sig nyttige som rangermaskiner, og et nærmere identificeret lokomotiv på de saksiske statsbaner skal have båret navnet HIMMELFART. Mon det var udstyret med vingehjul?

I almindelighed er det dog ikke blandt de officielle lokomotivnavne, man træffer særlige morsomheder. Og det er en af grundene til, at hosstående skitse, som forestiller De Jydsk-Fyenske Jernbaners rangerlokomotiv nr. 2, bringes som afslutning på HVAD HED LOKOMOTIVERNE. Den



skal nemlig minde om, at der foruden den officielle navngivning, som artiklen har behandlet, trivedes en anden. Denne var selvgroet, folkelig og blev ofte udtryk for lune, taget i bedste betydning. Desuden var den ligesom den officielle navngivning et internationalt fænomen; trangen til at kalde tingene noget er almenmenneskelig. Der opstod gåde øgenavne og kælenavne. Ovenstående »kaffemølle« kaldet »Ole« eller »Gamle Ole« passer ind i en teori om, at øgenavnene især blev brugt på hele lokomotivklasser (og ofte netop sigtede til det, der var karakteristisk for alle maskiner i en klasse, jævnfør spredte eksempler i leksikon-afsnittet af KÆRT BARN HAR MANGE NAVNE), hvorimod kælenavnene var forbeholdt de enkelte eksemplarer. Men en egentlig bekræftelse af teorien kræver et nærmere studium, som der forhåbentlig bliver lejlighed til sidenhen. Forfatteren vil i den anledning være taknemlig for enhver autentisk oplysning om uofficielle lokomotivnavne, der måtte blive sendt til ham. Adressen er Havrevænget 33, 4690 Haslev.



HOBBY MAGASINET

Vester Strandsbjerg 3 – 6950 Ringkøbing
Tlf. 07 – 32 26 99



rokke, råuld, garn
Kemikalier til plantefarvning
Stoftryk- og batikfarve
Pensler, perler, ler m. m.

Prisliste fremsendes på forlangende

Materialer til **HOBBY – TERAPI – FRITID**

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

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

Fra »AB Bofors-NOHAB«, Trollhättan (og underleverandører) er leveret 6 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra MZ 1456-1461. (Bemærk, at kun MZ 1447 (af serie IV) af garantimæssige årsager har kunnet optages i driftsmateriellet pr. 31. marts 1978).

Fra »Waggonfabrik Uerdingen A.G.«, Krefeld-Uerdingen er leveret 4 stk. (2 sæt) diesel-hydrauliske motorvogne, litra MR 4001-4004. (Bemærk, at motorvognene af garantimæssige årsager ikke er optaget i driftsmateriellet pr. 31. marts 1978).

Fra »A/S Frichs« og »Scandia-Randers« A/S er leveret 3 stk. elektriske motorvogne (uden førerum), litra MU 8554-8556 og 3 stk. elektriske mellemvogne, litra FU 8054-8056.

Diesel-elektrisk traktor nr. 70 og elektriske motorvogne MM 794, 802 samt styrevogne (for elektriske motorvogne) FS 952, 994 er udrangeret.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 7 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 868 – 20-84 874 (Værkstedsområde øst (København)). I »Centralværkstedet Århus« er 1 stk. person- og bagagevogn, litra BD 82-84 006 ombygget til personvogn m/ kiosk (2. klasse), litra Bk 85-83 040. Fra Sverige er indkøbt (brugte) 2 stk. beholdervogne (privatejet: »Kommunekemi A/S«): 070 1 073 og 070 1 074.

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt – 50 hertz) er 5.-8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret således på følgende vogne: A 18-84, 009-012 til

»18-83« og B 20-84, 001, 006, 037, 062, 094, 097, 098 til »20-83«.

48 stk. personvogne er overført fra Værkstedsområde øst (København) til Værkstedsområde vest (Århus): **ABg** 38-61, 248, 249, 285-288, 335-340 og **Bg** 29-63, 185-188, 190-194, 196-199 samt **Bgh** 29-63, 109, 110, 112, 114-131 og **Bgh** 29-64, 202, 211. 24 stk. personvogne er overført fra Værkstedsområde vest (Århus) til Værkstedsområde øst (København): **ABg** 38-61, 251, 253, 254, 297, 302, 305-308, 310-312 samt **Bg** 29-63, 050-052, 054-057, 079-083. (Ændringerne er gennemført for at sikre en ligelig fordeling af vognene mellem centralværkstederne og for at »samle« de ABg- og Bg-vogne, der skal forsynes med el-varmeanlæg, i Værkstedsområde øst).



Førerpladsen i de nye MR-tog (her MR 4001).

Foto: Ole Kien.

Følgende 20 stk. personvogne er udrangeret: ABh 38–61, 273, 281 – Bah 27–21, 022, 029 – Bg 29–63 049 (efter driftsuheld) – Bxh 28–21 397 – Cl 29–25, 582, 587, 595, 597, 599 – Cle 82–25, 679, 690, 697 – Cll 29–26, 490, 498, 636–638 – Cls 29–27 710. Postvognene Pa 90–28, 003, 006, 007 er udrangeret.

Oversigten »DSB person-, post- og bagagevogne 1977« (»Jernbanen«, nr. 1/78 – side 21/22 kan a jourføres efter ovenstående.

★

Pr. 31. marts 1978 – ved regnskabsårets afslutning – rådede DSB over følgende (antal) trækraftenheder (og påhængsmateriel):

Damplokomotiver:

Toglokomotiver	7
Rangerlokomotiv	1

Motormateriel:

Toglokomotiver	151
Rangerlokomotiver	137
Traktorer	93
Lyntogsmotorvogne	11
Lyntogsbivogne	32
Motorvogne	78

Elektrisk materiel:

Motorvogne	287
Bivogne	285

I afsnit »damplokomotiver« omfatter »toglokomotiver«: C: 1 stk., E: 2 stk., P: 1 stk., R: 2 stk., S: 1 stk. – »rangerlokomotiv«: F: 1 stk.



MR-togene er taget i brug på bl.a. strækningen Odense-Svendborg. Her krydser MR 4005-4006 og MR 4007-4008 i Ringe, juni 1978.

Foto: Ole Edv. Mogensen.

I afsnit »motormateriel« omfatter »toglokomotiver«: MV: 5 stk., MX: 45 stk., MY: 54 stk., MZ: 47 stk. – »rangerlokomotiver«: MH: 120 stk., MT: 17 stk., (NB. Det fra Amagerbanen overtagede AB 1 er ikke optaget i DSB-driftsmateriellet) – »traktorer«: M.A.N.-Ardelt og Frichs-Ardelt: 46 stk., Frichs (Köf-type): 40 stk. samt 5 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: 78 stk.

I afsnit »elektrisk materiel« omfatter »motorvogne«: MM: 213 stk. (ny type), 18 stk. (gl. type), MU: 56 stk. – »bivogne«: FS 211 stk. (ny type), 18 stk. (gl. type), FU: 56 stk.

★

Pr. 31. marts 1978 bestod vognparken af:

880 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 tilgæet driften 7 vogne – og der er udrangeret 20 vogne.

105 stk. post- og bagagevogne. I januar kvartal er der udrangeret 3 vogne.

5468 stk. lukkede godsvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 1 vogn (tidligere udrangeret Uds-vogn) – og en afgang på 71 vogne.

2840 stk. åbne godsvogne. I januar kvartal er sket en afgang på 12 vogne.

564 stk. tjenestevogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 6 vogne: Nr. 419 »Togforvarmingsvogn« (Mafd.), nr. 454 »Lagervogn« (Apafd.), nr. 475 »Mandskabsvogn – snefogeden i Nykøbing Fl.« (Apafd.), nr. 712 »Materiale-vogn for ballastrensemaskine« (Bafd.), nr. 1180 »Transportvogn for sporombygningskolonne« (Bafd.), nr. 1181 »Værkstedsvogn for sporombygningskolonne« (Bafd.) – og en afgang på 10 vogne: Nr. 151–154 (Bafd.), nr. 160 (Apafd.), nr. 408 (Mafd.), nr. 452 (Apafd.), nr. 491, 520, 723 (alle Bafd.).

566 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I januar kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: 070 1 073 og 070 1 074 (»Kommunekemi A/S«) – og en afgang på 49 vogne: 070 0, 233 ... 553 (12 stk. – »Dansk Esso A/S«) og 081 5, 001 ... 227 (37 stk. – »Carlsberg Bryggerierne«).

★

Pr. 1. april 1978 var følgende rullende materiel i ordre:

- 56 stk. diesel-hydrauliske motorvogne (2. klasse), litra MR 4005–4060.
- 8 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum) (2. klasse), litra MC 6501–6508.
- 8 stk. styrevogne (for elektriske motorvogne) (2. klasse), litra FC 6001–6008.
- 9 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum) (2. klasse), litra MU 8557–8565.
- 9 stk. elektriske mellemvogne (2. klasse), litra FU 8057–8065.
- 13 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20–84 875 – 20–84 887.
- 7 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra Bns 29–84 545 – 29–84 551.
- 50 stk. container-bærevogne, litra Sgs 444 0 050 – 444 0 099.

★

I marts måned er hos »Scandia-Randers A/S« bestilt 7 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20–84 881 – 20–84 887 og 7 stk. personvogne (2. klasse/styrevogne), litra Bns 29–84

545 – 29–84 551 samt 50 stk. container-bærevogne, litra Sgs 444 0 050 – 444 0 099 – samtlige vogne til levering i løbet af 1979.

I januar kvartal er der i »Centralværkstedet Århus« moderniseret følgende vogne i det såkaldte »up-to-date-moderniseringsprogram«: 1 stk. Bk-vogn (se ovenfor) og 4 stk. BD-vogne (82–80, 027, 029 og 82–83, 014, 015). Ved udgang af marts måned var programmets to sidste BD-vogne under modernisering. I »Centralværkstedet København« afsluttedes moderniseringsprogrammet med aflevering af Bf-vogn: 27–65 332.

I »Centralværkstedet København« er postvogn Ph 90–68 214, som et forsøg i »design-programmet«, lakeret »postgul«.



5 års planen 1978–1984

De statslige investeringer i DSB ventes i perioden frem til 1985 at beløbe sig til 4,5 milliarder kroner, hvortil kommer investeringer fra Hovedstadsrådet på godt 300 millioner kroner.

De fleste penge skal – ifølge DSBs nye 5-årsplan, der offentliggjordes i midten af juli, og som dækker årene 1978–1984 (hvilke er det nuværende »korte« 9-måneders finansår 1978, budgetåret 1979 samt fem planår) – bruges inden for passager- og færgetrafikken samt til fornyelse af faste anlæg over hele landet. Under prioriteringen er der i størst muligt omfang søgt indpasset investeringer til produktforbedringer. Det drejer sig bl.a. om udviklingen af det fremtidige lyntogssystem, nye tog til regionaltrafikken, udbygning af S-banenettet, fornyelse af færgeparken og forbedring af godstransportsystemet.

Et skøn over DSBs driftsomkostninger og driftsindtægter i perioden 1978–84 peger på et stadigt faldende behov for statstilskud til driften. Behovet vil, udover afskrivning og forrentning ifølge skønnet, toppe med ca. 310 mio. kr. i tilskud i 1979 og derefter falde jævnt til 160 mio. kr. i 1984. Skønnet er forbundet med usikkerhed, idet der ikke er medregnet hverken fremtidige takstforhøjelser eller pris- og lønstigninger. Da taksterne (indtægterne) erfaringsmæssigt ikke fuldtud følger med prisstigningerne (udgifterne), må tilskudsbehovet derfor forventes at blive højere end det skitserede.

Nedenfor følger en gennemgang af handlingsprogrammet omkring de fire hovedprodukter: Passagertrafik (uden for hovedstadsområdet), S-tog, godstransport og overfarter:

Passagertrafik

Passagersalgssystemet er planlagt ibrugtaget i flere faser, hvoraf kun den første er defineret og tidsfæstet. Denne fase omfatter det nye tarifsystem, reanskabs-, afregnings- og kontrolsystemer for indenlandsk billet- og kortsalg og det nye statistiksystem; disse dele skal ibrugtages fra K-79. Fasen indeholder endvidere EDB-styret billetudstedelse af indenlandske billetter og kort i stationernes billetsalg. EDB-udstyret ibrugtages trinvis fra den 1. november 1979. EDB-udstyret skal kunne udstede alle almindeligt forekommende billetter. Øvrigt salg skal ske på medier med enkle regnskabs- og registreringsystemer.

I efterfølgende faser skal systemet udbygges til at omfatte:

- billetter i international trafik,
- udstedelse af pladsbilletter i såvel indenlandsk som international trafik,
- udstedelse af pladsreserveringsbeviser og motorkøretøjsbilletter til DSB overfarter,
- en integration med rejsebureauregnskabssystemet.

Udbuddet af 1. klasse er fra K-78 således:

- at 1. klasse bevares i de Helsingortog, der fra K-78 kører »lokalt« i dagtimerne på mandag–fredage,
- at 1. klasse øst for Storebælt i øvrigt opretholdes i stort set nuværende omfang. Såfremt der kan opnås besparelse i vognkilometrydelsen, kan 1. klasse dog inddrages i tog af lokal karakter og med svag belægning. Spørgsmålet revurderes i forbindelse med eventuel tilgang af nyt regionalmateriel,
- at 1. klasse vest for Storebælt principielt kun opretholdes i egentlige fjerntog (lyn, lc, internationale tog m.v.).

Den pr. 25. september 1977 gældende koreplan for **lyntog** forudsættes videreført frem til K-84 med følgende ændringer:

- når der indsættes nyt materiel og etableres ny køreplan på sidebanerne, inddrages lyntogene på strækningen Esbjerg–Struer,
- fra K-83 skal alle lyntog standse i Høje Tåstrup, hvilket bl.a. muliggøres ved en forøgelse af strækningshastigheden København–Korsør til 160 km/h.

Der påregnes påbegyndt et nyt lyntogssystem i 1984. Der anskaffes 2 prøvetog (å 5 vogne) til levering i 1981; der er skrevet kontrakt om prototyperne med »Scandia-Randers A/S« i august. Der er reserveret investeringsmidler til yderligere 15 togsæt og 15 trækraftenheder til levering i 1984.

Der er reserveret investeringsmidler til udbygning af strækningshastigheden frem til 1984 – således: København–Århus: 160 km/h, (Horsens–Skanderborg dog kun 140 km/h).

Den i K-77 gældende koreplan for **lc-tog** forudsættes principielt videreført frem til K-84 (hvor det nye lyntogssystem påregnes påbegyndt).

Der foretages dog følgende ændringer:

- fra K-78 er pladsudbuddet, i aktuelle tog, øget i muligt omfang,
- fra K-79 indstilles kørslen med lc-tog på strækningen Skanderborg–Herning, under forudsætning af, at der i stedet etableres udtyndet timedrift med litra MR. MR-togene vil i Skanderborg få forbindelse med lc-togene med korte overgangstider,
- fra K-83 skal alle lc-tog standse i Høje Tåstrup, hvilket bl.a. muliggøres ved en forøgelse af strækningshastigheden København–Korsør til 160 km/h.

Øvrige fjerntrafik samt internationale tog: Fra K-78 ombygges TEE »Mercur« til lc-tog med både 1. og 2. klasse. Togets køreplan forblev uændret. Fra K-79 påregnes yder-



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 4 . 1978

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Baunevej 129, 2630 Taastrup
Tlf. (02) 52 00 02 (normalt kl. 18-19).

Formand:

Politimester Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01) 64 22 09.

Kasserer:

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

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Regnskabschef Mogens Bruun (næstformand)
Lokomotivmester Preben Clausen
Ingeniør E. Hedetoft
Niels Christian Lind,
Eigil Neergaard
Politibetjent Finn Bøyer Paulsen (sekretær),
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Georg Schmidt
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 28.

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 1978:

Ordinære medlemmer kr. 60,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1978) 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

lørdag den 16. september 1978.

MØDER OG UDFLUGTER

Søndag den 24. september: Udflugt med damplokomotiv
D 826 på strækningen Odense-Ringe-Fåborg og Fåborg-
Ringe-Odense-Nyborg.

Planen for udflugten ser således ud:

Odense	afg. 10.30
Ringe	afg. 11.25
Fåborg	ank. 12.40
Frokostpause	
Fåborg	afg. 14.15
Ringe	afg. 15.45
Odense	afg. 16.57
Nyborg	ank. 17.30
Nyborg færge	ank. 17.32

Udflugtstoget oprangeres af D 826 - Cxm - Cu - Cp.

Der arrangeres fotostop adskillige gange og lokomo-
tivet kører retvendt hele vejen undtagen strækningen Få-
borg-Ringe.

I Fåborg kan frokosten indtages på Rasmussens Hotel,
hvor der serveres en platte, der excl. drikkevarer koster
kr. 42,-. Ønsker man at deltage i fællesspisningen mærkes
tilmeldeskuponen med et »M«. Betalingen foregår di-
rekte til tjeneren.

Der arrangeres tilslutningsrejse fra henholdsvis Køben-
havn og Århus:

København H. (tog 113)	afg. 7.00
Odense	ank. 9.55
Nyborg (tog 160) (færgeren)	afg. 17.45
København H.	ank. 20.13
Århus H. (tog 126)	afg. 8.15
Odense	ank. 10.14
Nyborg (tog 163)	afg. 18.31
Århus H.	ank. 20.57

Pris for deltagelse:

Billet til særtogene Odense-Fåborg- Nyborg	kr. 80,00
Tilslutningsbillet fra København ..	kr. 60,00
Tilslutningsbillet fra Århus	kr. 60,00
Børn under 12 år rejser for halv pris.	
Frikort og ordinære billetter er ikke gyldige til særtogene.	

Tilmelding sker ved senest **lørdag den 9. september 1978** at indbetale beløbet, der dækker Deres tur (se ovenfor) på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. På talonen til modtageren anføres, hvad beløbet dækker.

Billetter til tilslutningsrejserne vil blive tilsendt hver enkelt deltager. Pladsbilletter til IC-togene må deltagerne selv bestille og betale på nærmeste DSB-station.



Onsdag den 27. september 1978 kl. 19.30 medlemsmøde i **Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø**.

Bemærk venligst det nye mødested; indgang sker gennem porten, Jagtvej 183, og 183 B er den første opgang efter kirken.

Traditionen tro er denne aften lagt i vore medlemmers hænder med titlen »DET OPLEVEDE JEG I SOMMER«.

Her har De altså mulighed for at fortælle og vise film og lysbilleder fra det sidste års oplevelser. Vi håber, at medlemmerne i rigt tal vil møde op og gøre denne aften hyggelig og udbytterig. Lysbilledapparat vil være opsat i lokalet, mens vi beder om, at man til film selv medbringer apparat eller aftaler nærmere med foreningens sekretær. Til ham bedes eventuelle indlæg også forudmeldt. Det kan ske på et brevkort til **Dansk Jernbane-Klub, Baunevej 129, 2630 Tåstrup**, eller tlf. (02) 52 00 02, senest den 23. september.



Onsdag den 1. november 1978 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagsvej 183 B, 2100 København Ø:

Driftsområdechef K. Yde Larsen, DSBs driftsområde Storebælt, holder foredrag om DSBs rederivirksomhed med hovedvægten lagt på Storebæltsoverfarten.

NYT FRA AFDELINGERNE

DJK's midtjyske afdeling

Lørdag den 16. september 1978 arrangeres udflugt på strækningen **Randers-Ryomgård** med MT + Cfm + 5 godsvogne.

Randers	af	10.00
Ryomgård	an	12.00
Ryomgård	af	14.00
Randers	an	16.00

Pris for deltagelse bliver kr. 50,-, som bedes indbetalt på **postgirokonto 4 31 68 43, Dansk Jernbane-Klub, Midtjysk Afd., Murervej 9, 8900 Randers**, senest den 11. september 1978.

Ønskes deltagelse i fællesspisning i Ryomgård, bedes »kupon til modtageren« mærket med »M«.

Fredag den 22. september 1978 kl. 19.30 i Aarhus Oliefabriks mødelokale, H. N. Clausens Gade 11, Århus. Med-

lemsmøde. Tag billeder og film med fra sommerens oplevelser.

Fredag den 20. oktober 1978 kl. 19.30 på Højskolehotellet, Middelgade 6, Randers.

Midtjysk afdeling afholder ordinær generalforsamling. Efter generalforsamlingen viser Uffe Andersson lysbilleder fra forårets udflugt med damptog på strækningen Växjö-Västervik i Sverige.

DJK's afdeling Sydjylland/Fyn

DJK-, KLK- og SHS-medlemmer samt andre interesserede indbydes til følgende møder:

Tirsdag den 12. september kl. 19.00 i Jernbanerestauranten, Odense Banegaard, 5000 Odense C.

Tirsdag den 3. oktober 1978 kl. 19.00 i Pensionistdagcentret, Fredericiagade, 6000 Kolding.

Tirsdag den 31. oktober 1978 kl. 19.00 i Jernbanerestauranten, Odense Banegaard, 5000 Odense C.

Lysbilleder og film er meget velkomne – tag nogle med, du kunne tænke dig at vise for en interesseret kreds. Ved film bedes man huske fremviserapparat.

Ved møderne kan købes kaffe, the m.v.

N. Chr. Lind.

DJK's afdeling på Lolland-Falster

Torsdag den 21. september 1978 kl. 19.00 på hotel »Dana«, 4930 Maribo.

Lokalafdelingen afholder generalforsamling, og efter denne hygger vi os med lysbilleder og film. Medlemmerne er velkomne til at tage billeder m.v. med. Ved film bedes man huske fremviser.

P. Stolarczyk



I anledning af byfest i Randers er der bestilt særtog **Randers-Ulstrup** den 27. august 1978 med afgang fra Randers ca. kl. 10.

Vognmateriellet er blevet gennemgået, flg. arbejder er udført / skal udføres: SB B 11 skal have fornyet fjederophænget. VNJ C 25 og AHB C 45 har fået repareret vinduesfjedre og loftet i C 45 er blevet malet.

HHJ C 27 skal istandsættes, når den kommer til Mariager, idet den skal afpudses og lakeres, have nye gulve på endeperronerne samt nye endeperronskærme.

Til depotbrug er anskaffet 2 Elo-vogne og en lukket godsvogn.

I True er der bygget et kombineret venteskur og stationskontor i stil med Hornbækbanens billetsalgssteder.

Århus Festuge, 2.-10. september 1978

Traditionen tro kører MHVJs veteranog i forbindelse med Århus Festuge mellem Århus Ø. og Lystrup.

Kørslen foregår i år på datoerne 2.-3. og 9.-10. september efter følgende køreplan:

Århus Ø.	af.	12.05	13.30	15.15	16.40
Lystrup	an.	12.20	13.45	15.30	16.55
Lystrup	af.	12.30	14.00	15.50	17.10
Århus Ø.	an.	12.52	14.15	16.05	17.25

Billetspris: Voksen kr. 10,-, barn kr. 6,- (kun dobbeltbilletter).

I forhallen og den tidligere restauration på Århus Ø opstilles DSBs plakatudstilling fra trediverne til i dag. Blandt andet vises flere af Aage Rasmussens kendte plakater. Der vil være fotoudstilling om skovbådene, der sejlede fra Århus Havn til Marselisborg skovene og Riis Skov. Endelig opstilles et modeltog, der er bygget af nogle af foreningens medlemmer ved MHVJ.

Det er ikke afklaret, om der fremover, når Århus nærbane er etableret, fortsat kan køres med veteranog mellem Århus Ø og Lystrup. Under alle omstændigheder er det sidste gang, at arrangementet afvikles under de gamle hyggelige former.

Århus Festuge omfatter naturligvis meget andet end veteranogkørsel. Oplysninger herom kan fås ved henvendelse til: Århus Turistbureau, Rådhuset, 8000 Århus C, tlf. (06) 12 16 00.

Billig tilrejse: Fra stationer i Jylland sælges endags returbilletter med 35 pct. rabat. Forlang blot ved billetkøb: Festugebillet til Århus. Disse billetter kan ikke købes i togene.

Kolding Lokomotiv Klub

Kolding Lokomotiv Klub's veteranog trukket af F 694 kører søndagene den 17. og 24. september samt den 1., 8., 15. og 22. oktober 1978 mellem Odense og Fruens Bøge.

Køreplanen er:

Odense	afg.	13.20	14.30	15.40
Fruens Bøge	afg.	13.52	15.10	16.05

Billetspriser, der også gælder til Jernbanemuseet er for voksne kr. 10,- og for børn kr. 6,-.

DSB Jernbanemuseum i Odense

Museet holder åbent på de søndage, hvor KLK kører damp-tog til og fra Fruens Bøge fra kl. 10.00 til 17.30.

I skolernes efterårsferie holdes der åbent alle dage fra kl. 10.00 til kl. 16.00.

Øvrige søndage er der åbent mellem kl. 10.00 og 15.00.

OCMP

DJK køber damplokomotivet G 625 af Høng-Tølløse Jernbane

Damplokomotivet G 625, der leveredes til DSB fra Breda i Milano i 1898, og som i 1957 solgtes til Høng-Tølløse Jernbane, skifter nu ejer.

Siden den 17. september 1961, hvor GERDA trak et udflugstog for DJK-medlemmer på HTJ, har lokomotivet kørt adskillige tog for jernbaneentusiaster. Den 22. februar 1970 erstattede G 625 damplokomotivet DSB C 708 på en DJK-udflugt i Nordsjælland, og samme år kørte Gerda plantog på HTJ på fire sommersøndage til ære for jernbaneinteresserede.

Gennem de sidste par år har G 625 henstået i remisen i Tølløse og ventet på en udskiftning af kedelrørene. Det er forståeligt, at HTJ ikke kunne påtage sig udgiften til denne kedelrevision, og i forbindelse med forskellige moderniseringer på banen, hvortil baneafdelingen godt kan anvende mere plads i remisen i Tølløse, har man fundet det belejligt at afhænde GERDA, banens sidste damplokomotiv.

Dansk Jernbane-Klub har fået lokomotivet tilbudt på yderst fordelagtige vilkår, og købet af G 625 er altså nu en realitet.

Det er bestyrelsens håb, at G 625 atter snart må komme ud at køre for egen damp.

OCMP

DJK lejer remiser i Høng

Med Høng-Tølløse Jernbane har DJK indgået aftale om, at foreningen lejer de to remiser i Høng. Gennem de sidste par år har remiserne ikke været benyttet af HTJ, og de er desværre blevet udsat for en del hærværk.

Medlemmer fra Vestsjælland er påbegyndt arbejdet med at istandsætte remiserne, og naturligvis vil vi gerne have flere med på arbejdsholdet.

Når remiserne er klargjorte vil damplokomotiverne ØSJS nr. 6 (fra Roskilde) og G 625 (se ovenfor) blive stationeret i Høng, og arbejdsholdet går i gang med istandsættelsen og revisionen af ØSJS nr. 6. Senere håber man at tage fat på revisionen af G 625.

Hvis der er medlemmer, der er interesserede i at være med til at løse bl.a. disse arbejdsopgaver i Høng, bedes man sætte sig i forbindelse med Erik Rothmann, Bakken 70, 4370 St. Merløse, tlf. (03) 60 15 57 eller Carl Otto Jensen, Stillingevej 22, Øster Stillinge, 4200 Slagelse, tlf. (03) 54 70 55. Begge træffes bedst mellem kl. 18 og 20.

OCMP

DJK's museums- og veteranbaner
siger tak for sæson 1978

Fra redaktionen

I forbindelse med 2. del af artiklen »Hvad hed lokomotiverne« efterlystes en forklaring på navnene ALSVED og ARVAK.

Fru Else Neergaard, E. Hedetoft og Poul Wilhelmsen har alle skrevet til redaktionen og givet forklaringen.

Bors sønner Odin, Vilje og Ve skabte både den livløse og den levende verden. Derefter skabte de himmellegeme Solen og Månen. Hvert himmellegeme fik en vogn forspændt to heste. Solens heste hedder Arvak og Alsved (opr. Arvak = den tidligt vågne og Alsvidr = den meget hurtige).

Jeg takker for de tilsendte forklaringer.

OCMP

SALGSafdelingen

Nyheder

Da dampen kom til Ebeltoft af Knud Chr. Jensen. Hvidtveds Bogtrykkeri i Ebeltoft har stået for udgivelsen af denne udmærkede bog om Ebeltoft-Trustrup Jernbane. Bogen er på 63 sider med 31 illustrationer i en pæn gengivelse. Banens forhistorie fylder ca. halvdelen af bogen, og det må ikke afskrække, da det er interessant læsning. Naturligvis kunne afsnittene om banens driftsperiode godt have været mere fyldige, men mange oplysninger er kommet med. Også denne bog bør indgå blandt jernbaneentusiastens efterhånden mange bøger. Pris kr. 29,50 + 2,00 i porto.

Veterantog af Olaf Skov. Kolding Lokomotiv Klub har nu udgivet et hefte på 58 sider, der fortæller om KLK, klubbens materiel, og dens veterantog, der nu i to somre har kørt fra Vejle og ud gennem Grejsdalen. Heftet indeholder mere end 50 illustrationer, såvel fotos som tegninger. Endelig får læseren 7 sider annoncer med i købet, der forhåbentlig har givet KLK et pænt tilskud, for de vil komme viden om efterhånden som heftet sælges. Pris kr. 18,- + 1,80 i porto.

Instruks for tog- & lokomotivførere. Industribaneklubben har taget initiativet til genoptryk af dette lille hefte, som De danske Sukkerfabrikker A/S udgav i september 1963. Heftet, der er på 16 sider, er et »Reglement vedrørende kørsel med mekanisk kraft på de smalsporede roebaner i Maribo amt«. Pris kr. 14,- (inkl. forsendelse).

DJK's bogserie

Nedenfor finder De en liste over de DJK-bøger, der endnu kan erhverves gennem Salgsafdelingen.

- | | |
|--|-----------|
| 11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915-1965 | kr. 18,00 |
| 29. Haderslev Amts Jernbaner II:
Becherer bygger videre | kr. 52,00 |
| 30. Altona-Kiel Jernbane 1844-1864 | kr. 21,00 |
| 31. Horsens-Tørring Banen | kr. 32,00 |

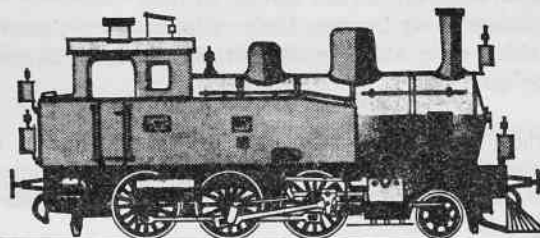
- | | |
|---|-----------|
| 32. Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane 1897-1947 | kr. 52,00 |
| 33. Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane 1947-1972 | kr. 26,00 |
| 34. Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane, 3. del (rullende materiel m.v.) . . | kr. 28,00 |
| 35. Odsherreds Jernbane 1899-1974 (kun få eks.) | kr. 60,00 |
| 36. Lollandsbanen 1874 - 1. juli - 1974 | kr. 88,00 |
| 37. Næstved-Præstø-Mern Banen (2. udgave) . . | kr. 60,00 |
| 38. Nærumbanen 1900-1975 | kr. 78,00 |
| 39. Hornbækbanen 1906-1916-1976 | kr. 67,00 |
| 40. Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976 | kr. 77,00 |
| 41. Vestbanen 1903-1978 | kr. 84,00 |

Bøgerne kan erhverves ved at indsætte ovennævnte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**, sammen med porto, der for en enkelt publikation er 2,00 kr. for nr. 27, 29, 32, 35 og 37-41 kr. 4,00 og for nr. 36 kr. 6,00.

Ved samtidig bestilling af flere publikationer er portoen dog højst 10,00 kr.

★

Jubilæumskrus med HV 3



Dansk Jernbane-Klub ved Mariager-Handest Veteranjernbane og Salgsafdelingen har i anledning af HV 3's jubilæum ladet fremstille et begrænset oplag af et porcelænskrus (»Mug«), der er dekoreret med HV 3 i sort/rød. Endvidere bærer kruset teksten **HORSENS VESTBANER 1928, HV 3, 1978, MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE**.

Dette nydelige krus er designet af Ole Ottosen, og det er kun fremstillet til salg i forbindelse med HV 3's 50 års jubilæum.

Samler De på porcelæn med jernbanemotiver, må De ikke snyde Dem for dette pæne krus. Endelig vil mange børn sikkert blive glade for det som drikkekrus.

Prisen er kun kr. 30,- + 9,- til forsendelse som »forsigtigpakke«.

Leveringen af krus foregår i den rækkefølge, som bestillingerne i form af betaling indkommer.

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af de anførte beløb på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**.

OCMP.

Billedet på side 87 viser HV 3 med tog ved Lunddalen på MHVJ, og det er fotograferet af John A. Pedersen i juni 1978.

ligere etableret 1-2 Ic-tog mellem København og Hamburg. Øvrige ændringer undersøges og konsekvensberegnes til næste 5 årsplan 1980-85.

Regionaltrafik, øst: K-79 påregnes principielt uændret i forhold til K-78. Der ibrugtages en ny stor-station i Hoje Tåstrup i maj 1983, hvor alle regionaltog får standsning og forbindelse med andre tog og busser. Etablering af 2. spor Vipperød-Holbæk påbegyndes i 1983.

I forbindelse med 5 årsplan 1980-85 iværksættes en undersøgelse til afklaring af, hvor og hvornår en udvidelse af regionaltrafikudbuddet kan ske. Undersøgelsen skal bl.a. omfatte:

- driftsoplæg for udtyndet timedrift Roskilde-Køge-Næstved med supplerende myldretidstog,
- driftsoplæg for lokaltrafik (udtyndet timedrift) Næstved-Nykøbing Fl. (i samarbejde med LJ),
- driftsoplæg for »tilbringertog« Nykøbing Fl.-Slagelse, inkl. merbetjening af Ringsted og Sorø,
- nødvendig supplerende af myldretidstrafikken,
- beregning af nødvendigt behov for trækraft og materiel.



MR 4005-4006 med postvogn i Svendborg, juni 1978.

Foto: Ole Edv. Mogensen.

Regionaltrafik, vest: Det er af servicemæssige og beskæftigelsesmæssige grunde besluttet, at de nye motorregionaltog (MR) skal bemannes med topersonale (ekskl. Århus nærbane). Dette betyder større driftsomkostninger (ca. 9 mio. kr.), som skal hentes fra andre aktiviteter eller tilgå DSB som ekstra bevilling udenfor den fastsatte driftsomkostningsramme.

5 årsplanen 1978-84 er derfor kommet til at indeholde to alternative driftsoplæg fra K-79:

K-79, alt. 1: **Udtyndet timedrift** på det regionale net med MR-tog (strækningerne: Svendborg-Odense-Fredericia, Fredericia-Esbjerg, Vejle-Holstebro-Struer, Skanderborg-Herning, Langå-Struer) og **tilpasset køreplanen** på det lokale net (sidebanerne) som i dag. I forhold til tidligere 5 årsplan vil en del af regionaltogene mellem Fredericia og Esbjerg fra K-79 blive kørt med MR-tog.

K-79, alt. 2: **Spredningsfilosofi**, der går ud på, i én tilpasset nuværende køreplansstruktur, at sprede 20 MR-togsæt på alle strækninger vest for Storebælt, således at samtlige resterende 27 MO-vognsløb erstattes.

Til K-82 leveres der let sidebanemateriel (24 togsæt, måske en særlig »sidebaneudgave« af litra MR, d.v.s. kun én motorvogn samt styrevogn (litra ML/SL), begge indrettet for énmandsbetjening. Dette giver mulighed for:

- udtyndet timedrift på regionalnettet med MR-tog,
- totimedrift på lokalnettet med litra ML/SL (MO-Bhs/CIs kan udrangeres).

Århus Nærbane tages i brug fra K-79 med:

- énmandsbetjente MR-togsæt,
- billetautomater,
- udtyndet timedrift Århus-Hornslet,
- totimedrift Hornslet-Grenå,
- syv nye standsningssteder mellem Århus og Hornslet, nemlig Europaplads (tidl. Århus havn), Skolebakken, Vestre Strandallé, Torsøvej, Hjortshøj, Skødstrup og Løtten. (Der indrettes krydsningsmulighed i Århus Ø., Torsøvej og Skødstrup).

Det nedsatte Sidebaneprojekt har endnu ikke helt afsluttet sit arbejde, men arbejder fortsat videre ud fra de opstillede hypoteser om, at det på sidebanerne er mere driftsøkonomisk at arbejde med lukkede systemer, med let materiel, begrænset udbygning af infrastruktur, radiostyring o.s.v. De endelige resultater vil indgå i 5 årsplan 1980-1985.

S-tog

Den nu foreliggende 5 årsplan udviser en del ændringer i forhold til 5 årsplan 1977-82, af hvilke de væsentligste er:

- S-banen til Hoje Tåstrup udskydes til ibrugtagning S-83,
- S-banen til Målov udskydes til ibrugtagning S-82,
- Køreplanstrukturen fra S-79 er yderligere konkretiseret (nærmere omtalt længere fremme i denne spalte),
- Projekt til etablering af depotsporplads ved Enghave depotværksted er medtaget,
- Reserveprocenten for materiel er nedsat fra 14 pct. til 12 pct.,
- Vognbehovet i den nu færdigbearbejdede køreplanstruktur er mindre end oprindeligt beregnet,
- Dette sammenholdt med den mindre reserveprocent gør, at »rødt« materiel kan indsættes på linie F (**iværksat fr.o.m. 3. juli**), således at de resterende 36 »brune« vogne kan udrangeres i år, og énmandsbetjening på linie F kan indføres fra det tidspunkt, hvor internt TV til perronovervågning kan etableres (efteråret 1978),
- Behovet for nye vogne (regionale S-tog) kan derfor nedsættes til 32. Hertil kommer de allerede bestilte 16 prototypevogne,
- Projekter til etablering af Husum og Brøndbyøster omformerstationer er medtaget,
- Et moderniseringsprogram for S-banestationer indpasses i slutningen af perioden,
- Der foreslås udskiftning af MO materiel på Hillerød-Helsingør med let materiel (eventuelt Y-toasmateriel - **prøvekørsel med sådant er udført den 5. juli**),
- Der foreslås radiostyring på denne strækning og mulighed for énmandsbetjening i trafiksvage tidsrum (forudsat nyt materiel og nyt takstsystem).

Godstransport

Anlægsbudgettet for 1978 og 1979 er i 5 årsplanen 1978-84 nedskrevet i forhold til sidste 5 årsplan.

Det er besluttet, at der på Avedøre Holme etableres et nyt pakhuis som en midlertidig foranstaltning, indtil en sporbundet terminal i Høje Tåstrup kan påregnes ibrugtaget. Ved denne foranstaltning opnås bl.a. følgende:

- at væsentlige reinvesteringer i en række godsanlæg undgås, og at disse anlæg kan nedlægges,
- at Københavns Godsbanegård ikke får de ventede kapacitetsproblemer,
- at investeringer i nyt materiel bedre vil kunne nyttiggøres, også selv om tempoet for stykgodscontaineriseringen nedsættes,
- at der opnås besparelser i stykgodshåndteringsarbejdet.

Overfarter

Der er her store ændringer i forhold til sidste 5 årsplan.

Til **Korsør-Nyborg** overfarten leveres 3 nye brede færger i stedet for som planlagt to (færgerne leveres i 1980 (2 stk.) og 1981 (1 stk.)). Driftsoplægget på Korsør-Nyborg bliver herefter, at der på denne overfart kun sejles med de 3 nye færger i døgnsejlad og med godsfergen »Asa-Thor« i natsejlad. Dette giver ingen kapacitetsproblemer for så vidt angår passagertrafik, og det svarer til den nuværende godstrafik. Forøgelse af kapaciteten for overførsel af gods kan ske ved indsættelse af »Asa-Thor« i døgntrafik og »Sprogø« i natsejlad.

Der etableres ét bredt leje i Korsør og ét i Nyborg. Anlægget i Korsør udbygges ikke fuldt ud for så vidt angår

landgangsforhold, men der etableres kun de i alle tilfælde nødvendige faciliteter. Begrundelsen er den, at man får større handlefrihed, således at leje 2 måske senere kan udbygges til bredt leje. De etableres 2 oplægglejer, ét i Nyborg og ét i Korsør med landgangsmuligheder for passagererne.

Til K-81 udrangeres færgerne »Korsør«, »Nyborg«, »Storrebælt« og »Fyn«.

Udvidelse af kapaciteten på **Halsskov-Knudshoved** skaffes ved hertil at flytte M/F »Knudshoved« fra Østersøoverfarten, hvilket giver udvidelsesmulighed for 48 dobbeltture pr. uge fra K-81.

M/F »Prins Henrik« ombygges i 1980 for 25 mio. kr. og flyttes fast til **Rødby-Puttgarden** overfarten. M/F »Dronning Margrethe« ombygges tilsvarende i 1981 og benyttes herefter som afløserfærge både på Rødby-Puttgarden og Korsør-Nyborg overfarterne.

M/F »Kong Frederik« flyttes fra Rødby-Puttgarden til **Gedser-Warnemünde** overfarten. DR påregner at indsætte ny færge på overfarten fra K-81. Kapaciteten kan herefter udvides (2 færger) med 3 dobbeltture pr. dag. Nyt leje etableres som østre leje i Gedser i 1981. Betjeningen af Gedser overfarten vil, for så vidt angår gods, blive omlagt til Nykøbing Fl. fra K-81.

Sejladsen mellem **Kolby Kås-Århus** nedlægges fra K-79.

Forøgelsen af overfarternes driftsomkostninger påregnes modsvaret af stigende indtægter, og de forøgede driftsomkostninger forudsættes anvist DSB udenfor driftsomkostningsrammen.



DSB gør nu klar til indførelse af det automatiske togkontrollsystem (ATC) på ca. 1300 km jernbanestrækning, idet rammeaftale er indgået med firmaerne »Dansk Signal Industri A/S« og »Standard Radio & Telefon AB« (repræsenteret ved »Standard Electric Kirk A/S«). I første omgang skal der leveres udrustning til provokorsler med det nye anlæg. De vil finde sted på Sjælland i 1979. ATC indføres på alle strækninger, hvor der køres med 120 km/h og derover. Anlægget er en af forudsætningerne for at øge den maksimale hastighed til 160 km/h. I DSBs 5 årsplan 1978-84 er der afsat midler til indførelse af denne hastighed på strækningen København-Århus. Etableringen af ATC skal i øvrigt finde sted i årene 1980-85 på øvrige strækninger.

Svanemøllen station overgik til fjernstyret station under FC København H. (nær) den 20. april. Det betyder bl.a., at S-baneradioen nu må anvendes på stationen til udveksling af sikkerhedsmeldinger, samt at stationen normalt ikke deltager i togekspeditionen ved lokal stationsbestyrer.

Relæsikringsanlægget på **Østerport** station (nær) var afløst i perioden 29. april - 17. juni af hensyn til udførelsen af visse ombygnings- og justeringsarbejder. Samtlige sporskifter var afløst, hvorfor spor 13, der benyttes som vendespor for Ax-tog, ikke kunne benyttes; Ax-togene videreførtes til/fra Dyssegård som tomme tog i perioden. I for-

DEN TRANSIBIRSKJE JERNBANE

En rejse med verdens længste og mest sagnomspundne jernbane fra **Moskva** i Europa til **Khabarovsk** i Det fjerne Østen er simpelthen et storslået eventyr.

På togrejsen fra Moskva og østpå gøres ophold i Novosibirsk, Irkutsk og Khabarovsk. Den 8.430 km lange jernbanerejse foregår i 4-personers kupeer. Strækningen København-Moskva og Khabarovsk-Moskva-København er med ordinært rutefly. I de nævnte byer er der indtil flere udflugter med i rejsepris.

Hotellerne er første klasse, og De får fuld forplejning. Dansk rejseleder på hele turen.

Afgange: 16/9 og 23/9 med 15 dage.

Afgange: 14/10, 11/11, 21/12, 24/2 og 17/3 med 16 dage.

Priser fra **kr. 3.495,-** alt inkl.

Rekvirer program og detaljeret turbeskrivelse.

Alle former for både grupperejser og individuelle rejser til Sovjetunionen, DDR, Tjekkoslovakiet, Bulgarien, England og Fjernøsten arrangeres.

ALT REJSER

VESTERBROGADE 6 D - 1620 KØBENHAVN V
TLF.: 01 - 12 20 30

bindelse med tillysningen af sikringsanlægget er samtlige nødtransversaler i stationens nord- og sydende nu taget i brug.

Immuniseringen af sikringsanlæggene – af hensyn til kørsel med el-opvarmede tog – på strækningen Roskilde–Køge–Næstved var klar den 1. april – og på strækningen Nykøbing FI.–Gedser den 28. maj.



Der har det sidste år været arbejdet meget med at omarbejde den nugældende S-togskøreplan (fra 1972), således at S-banen til Solrød Strand fra efteråret 1979 kan trafikeres af delvis gennemkørende tog. Hareskovbanens overgang til S-bane har ligeledes gjort det ønskeligt at få bedre forbindelse mellem Hareskovbanen og Frederiksberglinien på Ryparken. Endeligt har problemet med omstigningerne i Vanløse været bearbejdet.

Køreplan S-79 har været forelagt Hovedstadsrådet, som i princippet har godkendt den – og den offentliggjordes i begyndelsen af juli. Af markante ændringer skal nævnes:

Linie E kører Hillerød–Solrød Strand, uden stop Holte–Østerport og København H–Hundige. Togene kører kun mandag–fredag i dagtimerne over strækningen København H–Solrød Strand.

Linie A kører Hundige–Holte med stop ved alle stationer. Togene gennemføres fra/til Solrød Strand på tider, hvor linie E vender på København H.

Linie Ax kører Hundige–Østerport i myldretiden, men togene gøres gennemkørende over strækningen Friheden–København H.

Linie B kører Tåstrup–Farum med stop ved alle stationer.

Linie BB er en ny linie mellem Tåstrup og Hellerup mandag–fredag i dagtimerne. Togene standser på alle stationer, og de erstatter de bortfaldne E-tog, der kører til Solrød Strand.

Linie Bx kører uændret mellem Tåstrup og Farum, uden stop Glostrup–Valby, Valby–København H, Østerport–Kildebakke og Bagsværd–Værløse.

Linie C kører Ballerup–Klampenborg med stop ved alle stationer.

Linie CC kører Ballerup–Holte mandag–fredag i dagtimerne, uden stop Herlev–Vanløse, Vanløse–Valby og Hellerup–Lyngby.

Linie Cx kører fortsat Ballerup–Hillerød med uændret standsningsmønster.

Linie F kører uændret – med mulighed for gennemløb til Klampenborg.

Linie Fx inddrages, idet der i Vanløse bliver forbindelse fra linie F til linie C i begge retninger, ligesom der fra linie C bliver forbindelse til linie F mod Hellerup og mod Frederiksberg.

Forslaget om at overgå til 15/30 minutters køreplan er stillet i bero, og S-79 baseres på 20 minutters drift på de enkelte linier. Togantallet er stort set uændret på de enkelte linier nord for København, men Køgebugtbanens trafik ændres dog som følge af ny linie E til Solrød Strand og ved ændringen af Ax-liniens standsningsmønster. Stationerne Peter Bangsvej og Langgade vil få en mindre betjening (se linie CC). Nuværende linie C mellem Vanløse og Hellerup er meget lidt benyttet i de svage trafiktider. Ved omlægning af ny linie C gives disse tog ca. 2 min. ophold i Vanløse, således at der vil blive forbindelse i alle retninger i Vanløse. Der er i øvrigt tilstræbt kortest mulige overgangstider på stationer med togskifte muligheder (Hellerup, Valby og andre). Forbindelserne i Tåstrup og Klampenborg til regionalnettet ændres ikke væsentligt, og der vil med 20 minutters drift på S-banerne i visse relationer blive tale om mindre gode omstigningstider på de to stationer.

Greve, Karlslunde og Solrød Strand stationer tages i brug fra S-79, og den sidste etape til Køge forventes i brug fra 1983. Der vil ikke blive behov for større køreplansændringer i 1982/83, idet **S-79 er forberedt for forlængelserne af S-banerne** til Køge, Måløv og Hoje Tåstrup.



Hinnerup station omdannedes i ekspeditions mæssig henseende til ubemandet trinbræt uden sidespor (offentligt læssespor) den 28. maj; stationen er stadig fjernstyret togfølgestation, jvf. »Jernbanen«, nr. 2/78 – side 45. **Kolind, Mørke** og **Trustrup** stationer omdannedes til ubemandede trinbrætter uden sidespor (offentlige læssespor) den 28. maj – i ekspeditions mæssig henseende; på de to førstnævnte stationer blev signalerne fjernet den 21./22. august.

Den nye rutebilstation i Odense, anlagt i direkte tilknytning til banegården, blev taget i brug ved overgang til sommerkøreplan. Det nye anlæg er placeret nord for stationens hovedspor over for stationsbygningen (på arealet, der anvendtes af privatbanerne), således at passagererne kan udnytte den eksisterende perrontunnel til omstigning mellem tog og bus. DSB Jernbanemuseum har samtidig fået en bedre adgangsvej.

Hurtigrutens anden færge, M/F »Prinsesse Elisabeth«, kunne efter indbygning af hængedæk atter sættes i drift den 20. april.

I tilslutning til den tidligere på året gennemførte organisationsændring, hvor betegnelsen Loko- og S-togdrifts tjenesten blev ændret til Maskintjenesten, ændredes med virkning fr.o.m. 1. maj betegnelserne: Driftsdepotområde til **Maskinområde (mo)** og Driftsdepot til **Maskindepot (mdt)** – og så er vi tilbage, hvor vi skulle have være blevet.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

**STØT VORE ANNONCØRER
– DE STØTTER OS**



Privatbanerne

Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

I 1977 befordredes 1.325.346 rejsende eller 7,7 pct. flere end i 1976. I samme periode faldt vægten af befordret gods med 25,5 pct. til 155.831 t. Hovedsagelig har nedgangen været i transporterne til og fra Stålvalseværket.

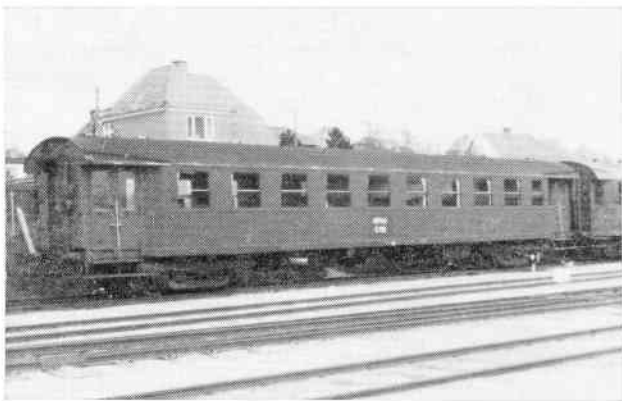
HFHJ har gennem de sidste år købt brugte sporvedligeholdelsesmaskiner ved DSB – bl.a. en svellestopper, en ballastfordeler og en sideretter.

Ballastfordeleren er ombygget på banens eget værksted i Hundested, og er indsat i driften som HFHJ Mt 6. Mt 6 fungerer nu som motortrolje for baneafdelingen, og den er forsynet med hydraulisk kran og lad.

Ballastfordeleren var leveret i 1968 til DSB fra firmaet Plasser & Theuer i Østrig.

Fra DSB har Frederiksværkbanen købt to personvogne ClI 29 26 476-5 og Cl 19 25 594-6. Den førstnævnte er sat i drift ved HFHJ som HFHJ C 62.

Ved Frederiksværkbanen foretages der ligesom ved landets andre privatbaner spormoderniseringer. På strækningen Frederiksværk-Kregme er der i 1977 foretaget sporfornyelse.



Frederiksværkbanens »nye« personvogn, HFHJ C 62. Foto: Jan Valeur.

Høng-Tølløse Jernbane

Rejsendetallet på HTJ steg i 1977 med 6,6 pct. til 327.015. Med banens rutebiler befordredes 48.600 rejsende. Godsmængden, der befordredes med banen, var 52,7 pct. mindre i 1977 end i 1976, hvilket vil sige, at der med HTJ's tog befordredes 6.370 t gods. Årsagen til denne markante tilbagegang i den befordrede godsmængde skyldes først og fremmest, at banen i 1977 mistede transport af kartofler til en virksomhed i Vedde, da denne virksomhed flyttede bort fra banens område i slutningen af 1976, men også mindre transport af korn og kunstgødning har skabt tilbagegangen, mens stykgodset har vist stigning.

De i 1975 til OHJ og HTJ leverede 5 Y-tog er ombygget på banernes værksted i Holbæk, således at udstødningen fra motorerne er ført op til tagkanten på vognene. Waggonfabrik Uerdingen har vederlagsfrit leveret materialerne til ombygningen, men banerne har bekostet arbejdslønnen. På denne måde har man fået fjernet problemet med lugtgener i bl.a. førerrummene fra udstødningen.

Som forberedelse til forbedring af blinklysanlæggene samt supplering af flere anlæg med halvbomme er der nedlagt strækningkabel fra Ruds-Vedby til St. Merløse. Kablet skal tjene til melding af fejl på anlæggene. Kablet er dimensioneret med henblik på senere fjernstyring af signaler og sporskifter på banen.

Efter aftale med vejdirektoratet skal sporet i området ved hver overkørsel og ved blinklysanlæggenes tændsteder forbedres og stenballasteres.

Den nye teknik er i 1977 anvendt ved etablering af en overkørsel for en ny omfartsvej ved Ruds-Vedby. Sporet er i selve overkørslen udført med nye 37 kg skinner på betonsveller og stenballast. Ved tændstederne er sporet forstærket med indlægning af nye sveller af bøgetræ, og ballasten er ændret til stenballast.

I 1978 er der i juni nedlagt strækningkabel mellem St. Merløse og Tølløse.

I første halvdel af 1978 er tre anlæg ved Dianalund ombygget efter den ovenfor nævnte metode og to af anlæggene er tillige forsynet med halvbomme.

Mellem Vedde og Dianalund har banen fået sit første stykke langskinnespor. Moderniseringen er foretaget ved at tre tændsteder er sammenbygget, idet banen selv har afholdt udgifterne til moderniseringen af de mellemliggende sporstykker. På HTJ vil der i forbindelse med ombygningen af sporet ved overkørslerne blive foretaget sådanne spormoderniseringer, hvor der kun er mindre afstand mellem tændstederne.

Som nævnt i Jernbanen 3/78 – s. 77 har HTJ fået bevilget penge til etablering af fjernstyrings- og sikringsanlæg på fire mellemstationer. I efteråret 1978 påbegyndes arbejdet på Skellebjerg og Kr. Eskildstrup stationer. Der skal etableres elektriske sporskifter til spor 2 på begge stationer, og krydsningssporet rykkes fra hovedsporet, således, at der kan opbygges en perron mellem de to spor.

Kr. Eskildstrup og Skellebjerg stationer vil ved etableringen af en stiv køreplan med timedrift på HTJ blive faste krydsningsstationer.

Allerede med sommerkøreplanens ikrafttræden den 28. maj 1978 blev adskillige krydsninger på hverdage flyttet til de to stationer. Indtil videre klares disse krydsninger manuelt.

Togparret 4854-4861 på mandage-fredage fremfores fortsat hovedsagelig med diesellokomotivet HP 15. OHJ 39 har været på værksted og anvendes mest på OHJ, da OHJ 24's ene motor er defekt. Til erstatning for personvognen HTJ C 35, der i dette togpår i skoletiden har været suppleret

Østbanens Ym 5 og Ys 13 besøgte den 15. juni Høng-Tølløse Jernbane. Et udflugtstog for pensionister kørte fra Østbanen via Roskilde og Tølløse til Ruds-Vedby. Her ses særtoget i Tølløse. Foto: Jens Møller.



med en OHJ-personvogn, er indkøbt en CII 29 26 634-9 fra DSB. Denne vogn vil blive istandsat og udstyret med oliefyr på banernes værksted i Holbæk i det kommende efterår. Indtil videre anvendes en til OHJ indkøbt DSB CII-vogn, 29 26 490-6, i blandettoget på HTJ. Den er omlitret til CII 237, men uden bomærke.

Skinnebussen HTJ S 29 blev i foråret 1978 afbrændt i Mårsø som led i en øvelse for civilforsvaret. S 29 blev hensat efter at være blevet beskadiget ved et sammenstød i en overkørsel i 1975.

Damplokomotivet G 625, GERDA, som HTJ købte af DSB i 1957, er solgt til Dansk Jernbane-Klub.

Samtidig har banen udlejet de to remiser i Høng til Dansk Jernbane-Klub, der har påtaget sig at istandsætte dem efter groft hæværk gennem de sidste par år.

Lollandsbanen

Efter at antallet af rejsende med banens tog faldt en smule i 1976, har der i 1977 været en fremgang på 19.633 rejsende, således at der i 1977 befordredes 625.680 rejsende med tog. I alt befordredes 1.134.376 rejsende med banens tog og rutebiler i 1977, og siden 1974 har der altså været en mindre tilbagegang hvert år på omkring 1 procent.

Lollandbanens lynettetog fra 1965 klarer fortsat langt den største del af persontrafikken. Enkelte persontog fremføres med diesellokomotiv og to togpar på hverdage fremføres med DSB-materiel, mens et togpar på søn- og helligdage køres med DSB-materiel. Disse tog gennemføres mellem København H og Nakskov og omvendt. Til genæld udfører Lollandsbanens lynettetog to dobbeltture mellem Nykøbing F. og Slagelse på hverdage.

Efter 13 års dagligt slid er LJ's lynetter nået en alder, der gør det nødvendigt for banens ledelse at se sig om efter nyt materiel til supplerung og sidenhen erstatning

af lynettetogene. Fra LJs side er der derfor ligesom fra de øvrige privatbaner i Danmark indgivet ansøgning til stat og kommuner om penge til anskaffelse af nyt persontogsmateriel.

Banens to diesellokomotiver fra 1952, M 31 og 32, har også vist tydelige tegn på at være slidte. I 1976 havde man således udgifter til ekstraordinære reparationer på begge lokomotiver, og i 1977 var M 31 til reparation hos Frichs A/S i Århus, mens M 32 i øjeblikket er på værksted i Maribo.

I den daglige drift har banen brug for to diesellokomotiver, normalt M 33 fra 1958 og ét af de to Frichs-lokomotiver fra 1952. I juli måned var imidlertid både M 31 og 32 ude af drift et par dage, og så måtte LJ M 9 fra 1934 hentes frem, og dette lokomotiv klarede så problemerne i de par dage, hvor M 31 var på værksted.

Til brug for baneafdelingen har LJ fra Frederiksberg Karosserifabrik og G. Meulengracht-Jensen købt en helt ny motortrolie af samme type som DSBs. Lollandsbanens motortrolje, MT 1, er udstyret med en Ford dieselmotor. I modsætning til DSBs motortroljer er LJs udstyret med cylinderbuffer. Motortroljen er udstyret med en hydraulisk kran, der også kan forsynes med grab.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

VLTJ havde i 1977 ialt 276.136 rejsende med banens tog og rutebiler, hvilket var en pæn fremgang. Den befordrede godsmængde var 41.821 t eller omtrent det samme som i 1976.

Skinnebussen YB 1103, der anskaffedes fra Statens Jernvågar i Sverige til erstatning for YBM 17 (ex SJ YB06 756), litreredes også VLTJ YBM 17.

Torsdag den 13. april 1978 blev totrafikken mellem Lemvig og Thyborøn indstillet i næsten to døgn efter en afsporing af banens godstog ved Hove. Flere vogne afspo-

FLEMMING KOLL

Vestergade 60
Svendborg
Tlf. (09) 21 06 65

Stort udvalg i nye cykler og knallerter

Puch – Kreidler – Suzuki
Raleigh cyklen

Salg – Service – Reparation

Vegger Kro

v/ Leif Ørndorf
Tlf. (08) 66 62 60

Et godt spisested – Fornuftige priser
Selskaber modtages indtil 200 kuverter

MARIAGER SMEDE- OG MASKINFORRETNING

v/ Arne Christensen
Kirkegade 7 – Tlf. (08) 54 16 69

Smedearbejde - Blikkenslagerarbejde - VVS
Installation af Swimming Pools
Tilbud gives uden forbindelse

M.M. Miljø Møbler

v/ Alex Schmidt
Industrivej
Assens
Telefon (08) 58 34 54

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper

GRILLBAREN SIESTA

v/Annelise Nissen
Vesterbrogade 5 – Fredericia
Tlf. (05) 92 43 02

Alt i grillvarer
Kyllinger – Pølser – Bøf Sandwich
Nyd det her – eller tag med hjem



Vestbanens motortrolje MT 1 på den nye banestrækning ved Strandvejen, 18. juli 1978.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.



redes og væltede rundt mellem hinanden, mens diesel-lokomotivet blev på sporet. Den voldsomme afsporing betød, at adskillige skinnelængder spor måtte udskiftes.

Lemvigbanens fremtid er – efter nogle år med usikkerhed for driftsgarantier m.m. – nu sikret efter, at staten har erklæret sig villig til at støtte ret omfattende moderniseringsplaner for banen.

I 1978 har staten bevilget 7,4 mill. kr., der sammen med 2,5 mill. kr. fra Ringkøbing amt og banens garantkommuner skal anvendes til udskiftning af fire kilometer spor på Thyborønstrækningen samt opførelse af et nyt værksted samt remise i Lemvig.

Moderniseringen af VLTJ skulle gerne fortsætte i de næste tre år med otte kilometer spor hvert år for en udgift på ialt 7,3 mill. kr. pr. år. Amtets og kommunernes andel hertil vil være 1,8 mill. kr. pr. år.

I 1981 skulle hele Thyborønstrækningens spor så være udskiftet.

Driftsgarantien er forlænget til 1. januar 1992, og det påregnes, at moderniseringen af VLTJ inden for en overskuelig årrække også vil komme til at omfatte køb af nyt rullende materiel sammen med de andre privatbaner.

I forbindelse med det kommende værksteds- og remisebyggeri, der placeres i Lemvig stations værksted, vil alle de nuværende bygninger i såvel øst- som vestende af stationen og både nord og syd for sporene blive nedrevet. I stationens østende vil sporene blive afkortet ved enden af perronen, og hvor de nuværende værkstedsbygninger ligger, etableres der rutebilholdeplads.

Havnesporet tilsluttes spornettet nærmere stationsbygningen, så kurven ikke bliver så skarp.

Damplokomotivet VLTJ nr. 5 er udbudt til salg, og i skrivende stund er dets skæbne uvis. Lokomotivet henstår

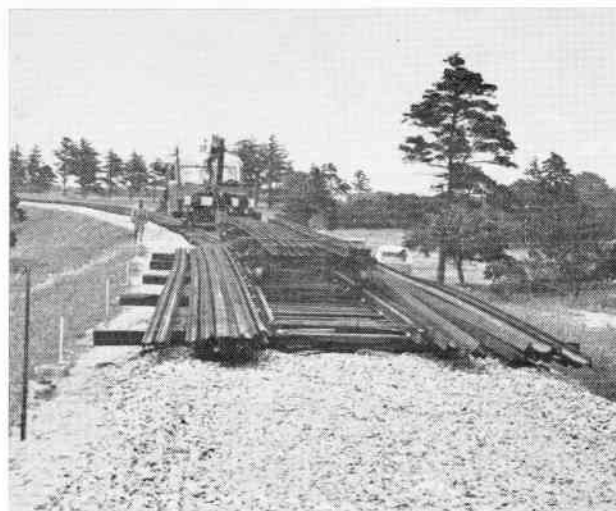
i remisen i Thyborøn, der, når lokomotivet er fjernet, vil blive nedrevet. Samtidig vil remisesporet blive fjernet. Derefter er der i Thyborøn kun sidesporet til havnen samt et omløbsspor i forbindelse med hovedsporet.

Vestbanen

I 1977 havde Vestbanen 201.232 rejsende med banens tog og 187.793 rejsende med banens rutebiler, hvilket var omtrent det samme som året før.

I driftsårets begyndelse indsattes diesellokomotiv VNJ DI 14 (se Jernbanen 2/77 – s. 46) og endvidere afsluttedes istandsættelsen af en brugt ballaststamper og sideretter, der var overtaget fra DSB i 1976 (se Jernbanen nr. 6/76 – s. 121).

Endvidere anskaffedes til stykgodsbefordringen en fabriksny Scania lastbil med 8,3 t lasteevne i juni 1977 samt



Sporudlægningen var den 19. juli nået midtvejs mellem Strandvejen og Hovedvagten i Sydlåjren.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

en Mercedes-Benz L 206 D, indrettet som mandskabsvogn for baneafdelingen i december 1977.

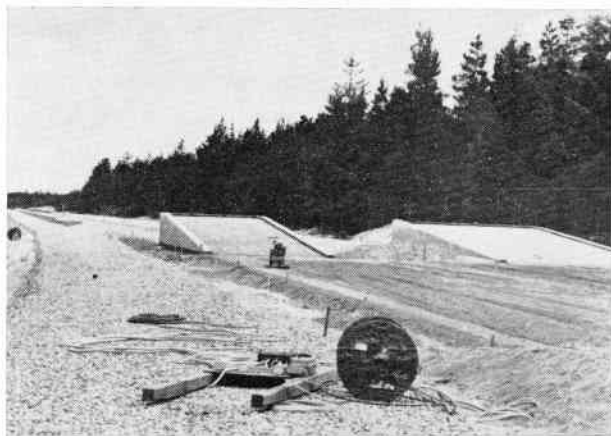
Allerede i marts 1976 blev de første anlægsarbejder i forbindelse med det nye militærspor fra Hesselmed til Sydlejren i Oksbøl udført. Det skete ved ilægning af sporskiftet i Vestbanens hovedspor ved Hesselmed samtidig med, at banen forlagdes til den nye bro, »Eventyrbroen«, over omfartsvejen ved Oksbøl. I 1977 fortsattes projekteringen af den nye banestrækning og i efteråret påbegyndtes jordarbejderne.

Den 12. juni 1978 påbegyndtes skinnelægningen på den nye banestrækning, der bliver 4,775 km, hvortil kommer to sidespor på hver 600 m. Oprindeligt var der projekteret endnu et sidespor på 600 m, men anlægget af dette er foreløbig udskudt af økonomiske årsager.

I midten af juli havde Vestbanen, der udfører anlægsarbejdet for staten, der er den egentlige ejer af det nye spor, udlagt skærveunderlaget til hele den nye bane, mens sporene foreløbig kun var ført frem til midtvejs mellem Strandvejen og Hovedvagten i Sydlejren.

Direktør G. H. Bjerregaard oplyser, at man regner med at have alle sporene lagt i slutningen af august måned, men så forestår der endnu et stort arbejde med sammenvejning af skinner, justering, opsætning af signaler og afprøvning. Først hen i oktober-november måneder forventer man at kunne tage den nye banestrækning i brug.

Anlægsarbejdet er beregnet til at skulle koste 16,8 mill. kr.



Den nye banestræknings endestation i Oksbøl Sydlejre. Til venstre ses perronen og til højre ses de to enderamper til af- og pålæsning af kampvogne, 18. juli 1978. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Sporskiftet ved Hesselmed vil blive fjernstyret fra Varde Vestbanegård, og det vil indgå i det fjernstyringsprogram, som Vestbanen påbegynder i efteråret 1978. Fjernstyringsanlægget kommer foruden det nye spor til Oksbøl Syd til at omfatte Janderup, Billum og Oksbøl stationer, og det ventes færdigt i foråret 1979. Vi vil senere bringe en omtale af sikringen af den nye banestrækning fra Hesselmed til Oksbøl Syd.

Vestbanen har som den første privatbane i Danmark anskaffet et rangerradioanlæg til brug i Oksbøl og senere Oksbøl Syd. Anlægget består af et anlæg på Oksbøl station og faste anlæg på diesellokomotiverne D1 12 og D1 14. Disse to lokomotiver er altså nu udstyret med både stræknings- og rangerradio. Endelig rådes der over tre transportable anlæg til brug for rangerpersonalet. Anskaffelsen af rangerradioanlægget har betydet, at rangeringer i Oksbøl nu foregår mere sikkert og med en langt større præcision.

I Jernbanen nr. 2/78 – s. 48 omtales ophugningen af banens danske skinnemateriel. Desværre var der en fejl og et par mangler, hvorfor opgørelsen bringes igen:

I december 1977 ophuggedes VNJ Sm 15, 16 og 17 samt VGJ Sm 5 og Sp 19 på Varde Vest. Samtidig ophuggedes VNJ Sp 2 og 3 samt VGJ Sp 20 i Nr. Nebel. VNJ Sp 1 er indrettet til udstillingslokale i anledning af Vestbanens 75 års jubilæum, og i efteråret vil den komme til banens stationer for at egnens befolkning kan se dele af den store udstilling om Vestbanen, der var på Varde Museum i tiden 15. marts – 15. april 1978.



»Privatbanerne« redigeres af **Ole-Chr. M. Plum**. Visse informationer skyldes Poul Andersen, Ole Linde Jørgensen og Jan Valeur.

Septemberbøger

L. Calay m. fl.

Benelux Lokomotieven en Treinstellen. 1977-01-01.
174 s. 117 fot. A6 i plasticbind. Kr. 43,60

A. Knipping m. fl.

Die Triebfahrzeuge der deutschen Bundesbahn im Jahre 1950.
158 s. 72 rids. Indb. Kr. 75,75

Kirsten Helle Pedersen

Kampen om Kertemindebanen. En undersøgelse af anlæggelsen af en privatbane i 1890'erne.
186 s. A4. 23 diag. & kort. Kr. 99,60

Jürgen Quellmalz

Die Baureihe 05.
116 s. 28 rids. & diag. + 3 udfoldelige diag. + 118 fot. A5 indb. 75,75.

Sagt og skrevet om BROEN

Udklip om Storebæltsprojektet. 63 s. Kr. 36,50

Hansjürgen Wenzel

Lokomotiven ziehen in den Krieg.
Fotos fra 2. verdenskrig. 208 s. 396 fot. Indb. Kr. 178,65

HASE

Dansk og
Udenlandsk
Boghandel

Løvstræde 8 – 1152 København K – Tlf. (01) 11 59 99

Da Museumsbanen gik til filmen

I det driftsår, der endnu ikke er helt afsluttet, gik Museumsbanen »til filmen«.

Allerede i efteråret var OHJ nr. 5 med vogne (bl.a. D 11 og E 26) i Gedser for at deltage i TV's optagelse til filmen »Ludvigsbakke« efter roman af Herman Bang. Gedser banegård var i denne anledning omdannet til ukendelighed – den skulle illudere Københavns Anden Banegaard. »Ludvigsbakke« sendes i 2 afsnit i august 1978.

I december måned – så sent som den 22. december – var et filmhold fra Børne- og Ungdomsafdelingen i Bandholm for at lave optagelser til en børneserie – »KI. 17.00« – der sendtes hver eftermiddag i de første måneder af 1978. Hver gang anvendtes scenerne fra Museumsbanen som indledning til programmet.

I april var D 826 med vogne fra Roskilde og Maribo i Gedser. Denne gang var Gedser banegård omdannet til »KORSBÆK« anno ca. 1930. Under de to dages optagelser, filmedes scener til de første seks afsnit af TV-serien »Matadoren«, der – som en slags afloser for »Huset på Christianshavn« 6 sendes i det kommende efterår.

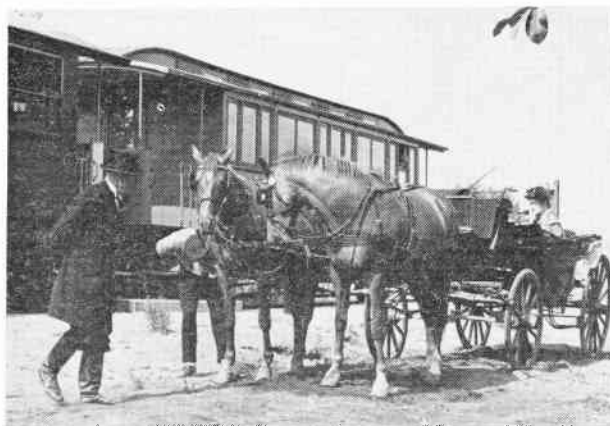


»Korsbæk« station med D 826, april 1978. Foto: Asger Varnild.

Med duften af stenkulsrøg, varm olie og våd damp i næseborene, kunne man på pladsen foran »KORSBÆK« nyde grisehandlerens gamle bil, slagterens hest med den lille vogn fra Nobbet og sidst men ikke mindst D 826 med tog; – et kort, tåbeligt øjeblik kunne man mene, at man var født mindst et halvt århundrede for sent, og ærgre sig over, at man ikke havde oplevet disse herlige gamle tider.

For besøgene i Gedser er vi specielt stationsleder Møntzen og hans personale megen tak skyldig.

I midten af juni fik vi en henvendelse fra et filmselskab, der skulle bruge tog anno 1890–1900. Vi kunne naturligvis levere det helt rigtigt, men dels ønskede man ikke at filme mellem Maribo og Bandholm, dels ønskede vi ikke at flytte KIØGE fra Maribo til Dalmose, hvor selskabets øvrige optagelser fandt sted. Filmselskabet havde tidligere haft kontakt med Østsjællandske Jernbaneklub, hvis damplokomotiv F 500 man kunne bruge; ØSJKs vogne kunne dog ikke bruges. Museumsbanen tilbød herefter at frem-



Idyl ved trinbrættet »Næsset« med KSB 20 i baggrunden, 4. juli 1978. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

komme med et samlet tilbud på kørslen, og vi optog derefter forbindelse med DSB, HgJK, ØSJK, Høng-Tolløse Jernbane og Foreningen Dalmose-Skælskørbanen.

Resultatet blev – efter mange forhandlinger – et togsæt bestående af F 500 – HV E 134 (fra ØSJK) – KSB C 20 og LB C 21 (fra Museumsbanen). Optagelserne skulle foregå ved Sdr. Bjærge station efter aftale med Foreningen Dalmose-Skælskørbanen.

Da vognene fra Maribo p.g.a. forsinkelser undervejs, først nåede til Slagelse fredag den 30. juni, som de skulle bruges mandag morgen i Dalmose, var gode råd dyre. F 500 holdt på dette tidspunkt allerede i Dalmose og kunne – af forskellige årsager – ikke i tide afhente vognene. Dalmose-Skælskørbanen søgte at arrangere en transport – desværre uden held. Ved Ole-Chr. Plum's mellemkomst trådte Høng-Tolløse Jernbane hjælpende til – søndag formiddag aftaltes transporten, der kom til at bestå af HTJ Ym/Ys – C 20 og C 21, med afgang fra Slagelse kl. 1.00 mellem søndag og mandag.

Selve optagelserne ved Sdr. Bjærge (»Næsset«) forløb glimrende – resultatet »Slægten« efter roman af Gustav Wied, skulle få premiere i november måned.

Vi vil gerne her rette en tak speciel til DSB og HTJ for fremragende hjælp til arrangementets gennemførelse.

Men Museumsbanen er meget andet end filmtog.

I juni var KIØGE og nogle af vognene i Nykøbing F. for at køre mellem Nykøbing station og havn i anledning af byfest. Da festpladsen flyttedes fra »endestationen« på havnen til torvet blev kørslerne i denne anledning ingen succes.

Lokalt mellem Maribo og Bandholm har vi kørt en hel del særtog (ca. 25) bl.a. for Holeby Diesel, DSBs Generaldirektorat, Svenska Järnvägsklubben m.fl.



F 500 - HV E 134 - LB C 21 -
KSB C 20 ved Sdr. Bjærg station, 4. juli 1978.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Plantogene har indtil nu kørt regelmæssigt, med pæne, men ikke revolutionerende besøgstal.

For personalets vedkommende har næsten alle sikkerhedsprøvede været til synsprøve hos LJ, 5 mand er blevet sikkerhedsprøvet og en lokomotivfører og en lokomotivfyrbøder godkendt.

Arbejdet med OHJ nr. 5 er fortsat ihærdigt, og lørdag den 15. juli kunne den atter præsenteres i drift. Lokomotivets 6 fjedre m.v. er blevet fornyet under stort besvær – lokomotivfjedre af denne type er ikke nemme at skaffe i dagens Danmark. Flere af de gamle fjederblade var mærket »KRUPP 1897« og har formodentlig siddet på, siden lokomotivet blev leveret af VULCAN i 1901.

Med ibrugtagningen af OHJ nr. 5, kunne KIØGE tages ud af drift. Den havde stolt klaret den første del af sæsonen, men har siden sidste år trængt til reparation af

styring, gangtøj og lejer. Denne reparation kan nu – langt om længe – påbegyndes – KIØGE skulle jo gerne være fuldstændig istandsat ved ØSJS-jubilæet i 1979.

Sideløbende med reparationen af nr. 5 og vedligeholdelsen af KIØGE har den lille – men meget aktive – gruppe omkring lokomotiverne også nået at fortsætte revisionen af ØG 3. At denne revision trækker ud, skyldes først og fremmest, at det er de fornævnte få, der også må klare denne opgave. Ikke desto mindre varer det næppe længe før lokomotivet kan præsenteres i drift. Den 28. juli blev kedlen godkendt.

KSB C 20 er blevet lakeret udvendigt (stafferingerne mangler endnu) og der er foretaget revisioner m.v. af flere andre vogne.

Bandholm Maskinfabrik har overladt os en stor søjleboremaskine – vi er meget taknemmelige – det var netop hvad vi manglede.

J. E. Krouel

Arkivalier fra Aalborg Privatbaner

20 forskellige driftsberetninger	kr. 45,00
Ordre og bestemmelser, hefte 1 og 2	kr. 18,00
Fortegnelse over driftsmateriellet, 1923	kr. 20,00
Driftsbestyrer Stensballes betænkning om APB, 1923	kr. 15,00
10 forskellige tjenestekøreplaner, der dækker perioden 1899–1969	kr. 50,00

Tilbuddene er incl. porto og gælder til 1.11.1978.

Bestilling sker ved indbetaling på postgirokonto 3 17 91 76

DANSK JERNBANE-KLUB, SALGSAFDELINGEN.

HOLMEVEJ 8 – 4340 TØLLØSE

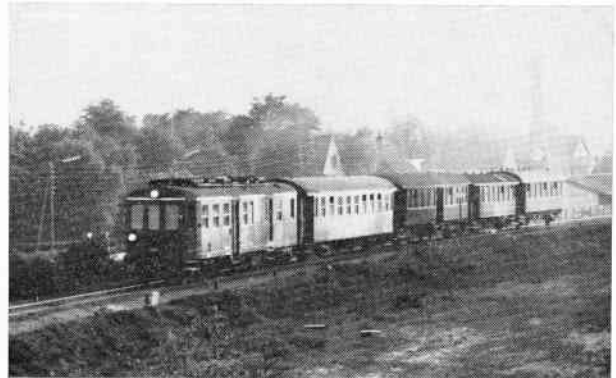
Fra forårets store udflugt til Sverige i anledning af Svenska Järnvägsklubbens 20 års jubilæum.



Västergötland-Göteborgs Järnvägars lokomotiv nr. 29 med udflugtstog på strækningen Växjö-Västervik, den 13. maj 1978.

Foto: Peter Sørensen.

Arrangementet i anledning af Sallingsundbroens indvielse afvikledes med DSB Mo på grund af tørke.



DJK's udflugtstog til Glyngøre med Mo 1881 - Bgh - Cr 3622 - Cxm 4528 - Cu 4011 under udkørsel fra Glyngøre, 30. maj 1978.

Foto: Mikael Christensen.



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Platterne sælges til støtte for Dansk Jernbane-Klub's arbejde

De kan endnu erhverve

Jernbaneplatte nr. 2 – 1975, Litra G. 625

Jernbaneplatte nr. 3 – 1976, Litra D. 826

Jernbaneplatte nr. 4 – 1977, FFJ nr. 34

Jernbaneplatte nr. 5 – 1978, Litra F. 663

Platterne er udført i Bing & Grøndahl's smukke blå underglasur design. –

Leveres i smuk gavekarton – **Pris kr. 108,- pr. stk.**



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

Kildebakkegårds Allé 59 A
2860 Søborg – Tlf. (01) 67 68 44
Postgiro nr. 4 21 10 73



Fra foreningens arkiv:



Vanlose station med O-maskine 1907.

Foto: Stender.



Limfjordsbroen mellem Aalborg og Nørresundby, 1927.

Foto: Stender.

Elite Marked

v/ Gerhardt Sindberg

Jerismosevej 9

Greve Strand

Tlf. (02) 90 03 32

kolonial – konserves – vine – spirituosa –
tobaksvarer

Alt i årstidens friske frugt og grønt

PETERSLUND

**FARVE – TAPET
TÆPPER – GARDINER**

Algade 33 – Korsør

Tlf. (03) 57 04 69

Vi ta'r mål og syr gardiner
og pålægger tæpper

Kom ind og få et godt tilbud

SLOTSHERRENS KRO

Frederiksborg Slot – Hillerød

SELVBETJENINGSRESTAURANT

i smukke omgivelser og hyggelige lokaler

Forudbestillinger på private fester
og lign. modtages

Åbningstid daglig: kl. 10–21

Bordbestilling: Telefon (03) 26 75 16

Med venlig hilsen
JAN og INGER BENTSEN

BANEGÅRDSRESTAURANTEN

Nørrevold – Nakskov

Tlf. (03) 92 54 77

Et godt sted at gæste

Velkommen hos
IRENE STENSTRUP



INGERS BUTIK

v/ Inger Krøll

Jernbanevej 10 – Holeby

Tlf. (03) 90 71 00

Alt i trikotage og manufaktur

Stort udvalg i tøj til modne piger

MARIBO HALLENS CAFETERIA

v/ Lonny og Bjarne Meincke

Ved Stadion – Tlf. (03) 88 13 73

Vi mødes

før og efter kampene

Vil De have service –
så gå til



SØREN MELHEDE
Service

Østre Landevej 46 – Maribo

Telefon (03) 88 00 72

Maskinvask og Quick Service



JOHN JEPSEN

Haakonsens Eftf.
AUT. GAS- & VANDMESTER

Østergade 23
4930 Maribo

FJERNVARME – CENTRALVARME

OLIEFYR – SMEDEARBEJDE

Tlf. (03) 88 06 99

Vi anbefaler

JERNBANERESTAURATIONEN

Maribo

Tlf. (03) 88 00 86

Velkommen hos

Mona Harild

SLAGTERIUDSALGET

v/ Freddy Clausen

Museumsgade 69 – Maribo

Tlf. (03) 88 01 13

Alt i 1. kl. kød, flæsk og pålæg

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen

Bandholm – (03) 88 80 94

BP LOLLAND DEPOT

Evald Jørgensen

Havnen – Saksøbing

Tlf. (03) 89 44 11

ANNE MARIES KIOSK

Vestergade 42 – Maribo – Tlf. (03) 88 30 23

Alt i dagblade – ugeblade – tidsskrifter – kort –
telegrammer

Stort udvalg i tobaksvarer
Vine og spirituosa