



jernbanen

1

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

19. ARGANG

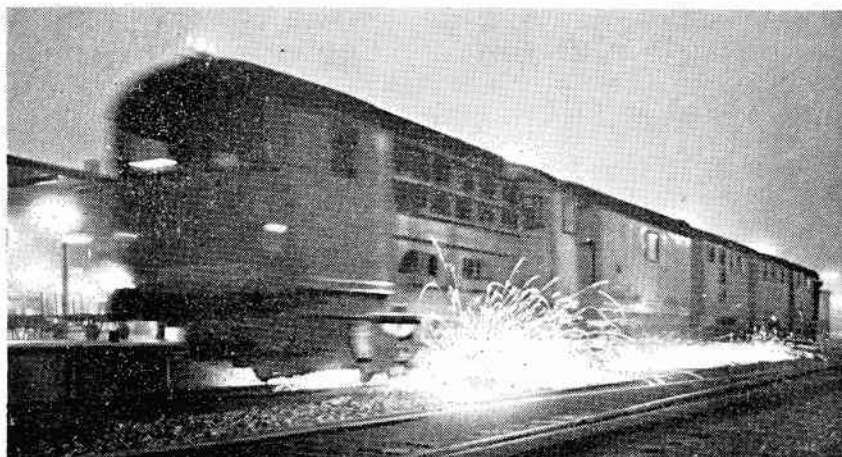
FEBRUAR/MARTS 1979

KR. 10,50



SPENO INTERNATIONAL SA, GENEVE

Skinneslibning



Sophus Berendsen A-S
Ingeniørafdelingen,
repræsenterer Speno
International SA i Norden



SOPHUS BERENDSEN A/S

INGENIØRAFDELINGEN

AMALIEGADE 10 · 1256 KØBENHAVN K · TLF. (01) 14 85 00 · STORE TORV 10 · 8000 ÅRHUS C · TLF. (06) 12 04 22

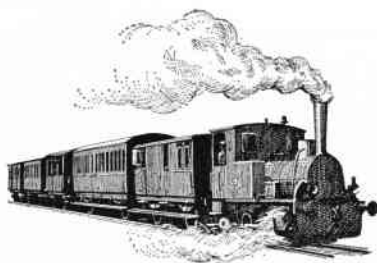


moderne
jernbaner
moderne
signalanlæg

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) 490333



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:

På HTJ – der kan man se:
Med damp i kulde, blæst og sne
man sneplovstoget fører.
Desværre kan det også ske,
at toget fast det kører.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.

19. årgang

Februar/Marts 1979

Nr. 1

Kollektiv trafik ved vintertide.

De sidste par måneder har bragt os en vinterperiode, som det vil vare længe, førend vi glemmer igen. Kuldegraderne har bevirket, at vintertøjet for alvor kom i brug samt, at varmeregnen steg uforholdsmæssigt hurtigt.

Snemængderne har givet næsten alle danskere yderligere problemer. Et af problemerne har været, at den kollektive trafik, som adskillige mennesker gennem de seneste år har gjort sig afhængige af, svigtede gennem store forsinkelser eller ved slet ikke at kunne køre.

Mange har sikkert stået og ventet på tog eller bus, og uforstående over for problemerne, som vintervejret har skabt, kritiseret personalet for manglende indsats og lignende ting.

Denne kritik har dog ikke altid haft sin berettigelse, for den enkelte medarbejder har ikke kunnet gøre meget fra eller til, selvom vedkommende fortsat har været på sin plads. Hvis der er nogen, der måtte have svigtet, må det vist desværre siges, at det er os selv.

For gennem vore folkevalgte politikere har vi gennem årene ladet forstå, at der også måtte spares inden for den kollektive trafik. Det har bl.a. betydet, at såvel vore stats- som privatbaner ikke har kunnet imødegå vinterens problemer med passende ressourcer af trækraft m.v.

Derfor kan man kun udtrykke håbet om, at denne vinter ved starten af 1979, hvor beslutningen om kollektive trafikordninger i mange af landets amter skal finde sted, må komme til at få konsekvens i form af passende bevillinger til køb af driftssikkert og tidssvarende materiel i passende mængde.

Ole-Chr. M. Plum.

UK - Modeller

er et nyt firma, som har til formål at betjene model jernbane hobby'en i Danmark.

Vores sortiment består af elektrisk kontroludstyr, skinner, sceniske tilbehør, samlesæt i hvidtmetal, lokomotiver, vogne efter engelsk mønster samt Plastikard.

Sidstnævnte produkt, Plastikard, er et ideelt produkt til selvbyggere, idet det består af plastik i ark, i diverse tykkelse, glat eller præget med mursten-, tagstensmønster o.s.v. Det kan limes med polystyrene lim eller liquid poly (Toluen,) det kan bøjes under svag varme, og er modstandsdygtig overfor fugt og alm. klimatiske ændringer. Det kan skæres med hobbykniv, files og slibes. Som særtilbud til »Jernbanen«s læsere, vil vi gerne sende en gratis prøve.

Samlet katalog over vores sortiment fås mod 5 kr. i frimærker fra

UK - Modeller

Postbox 32, 2620 Albertslund

DEN TRANSSIBIRSK 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 rejseens pris.

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

Afgange: 17/3, 7/4, 26/5, 16/6, 23/6, 30/6, 7/7, 14/7, 21/7, 28/7, 4/8, 11/8, 18/8, 1/9, 15/9.

Priser fra **kr. 3345,-** alt inkl. for 16 dage.

Rekvirer program og detaljeret turbeskrivelse.

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

ALT REJSER

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

**SCANDIA
RANDERS**

Danske Privatbaners sikrings- og fjernstyringsanlæg

af overingeniør, cand. polyt. W. Wessel Hansen

Lidt forhistorie

Allerede i 1956 idriftsatte DSB sit første fjernstyringsanlæg. Det var den nye krydsningsstation Masnedø ved Storstrømsbroens nordre ende, der da blev fjernstyret fra Vordingborg station; men snart fulgte andre stationer efter, i særdeleshed stationerne på den fynske hovedbane

Indførelsen af fjernstyring ved DSB gav enkelte privatbaner »blod på tanden«, da det jo var økonomisk belastende at skulle have stationsbestyrere på de stationer, hvor krydsning mellem tog planmæssigt skulle finde sted.

Økonomiske overvejelser viste dog straks, at der slet ikke kunne være tale om at benytte DSBs anlægstype ved privatbanerne. Desuden fandtes den gang kun i meget begrænset omfang sikringsanlæg, der kunne fjernstyres (relæ-anlæg); dog havde Frederiksværkbanen allerede i 1953 fået et relæsikringsanlæg i **Brødeskov** og i 1955 yderligere anlæg i **Skævinge**, **Ølsted** og **Melby**.

Da civilingeniør Krusenstjerna-Hafstrøm i 1961 tiltrådte som direktør for Frederiksværkbanen, var hans interesse straks fanget af mulighederne for fjernstyring af banens stations-sikringsanlæg. Jeg havde da fået den idé, at sådanne anlæg måske kunne etableres ved at benytte det eksisterende L. M. Ericsson-Selector-telefonanlæg, og banen søgte derfor bevilling til fjernstyring af de forannævnte stationers sikringsanlæg. L. M. Ericsson i Stockholm påtog sig at undersøge »min idé« nærmere, og på kort tid kunne firmaet – i et af L. M. Ericssons laboratorier i Stockholm – vise mig et **velfungerende** anlæg. Men inden detailprojekteringen påbegyndtes, meddelte firmaet, at **det måtte fråråde** projektets gennemførelse.

Læseren forstår sikkert det chok, banens ledelse og jeg fik ved denne meddelelse: Anlægskapital fandtes, men til gengæld ingen brugbar løsning. Heldet ville nu, at jeg ved besøg hos firmaerne **Storno** og **Tønnes Petersen** fik kendskab til de store muligheder, der lå i anvendelsen af det, der dengang alment gik under betegnelsen »trykte kredsløb«. De to firmaer havde nemlig i fællesskab udviklet et transmissionssystem, der kunne benyttes til fjernkontrol m.v., som var baseret på sådanne trykte kredsløb. Firmaerne anvendte ca. 24 tonefrekvenser, fra 300 Hz til 3316 Hz med en toneafstand på ca. 11,1%. Disse »frekvenskort« var relativt billige, men det gjaldt alligevel om at begrænse antallet af »kort« til det mindst mulige, dels fordi den til rådighed værende anlægskapital var lille, dels ønskedes det, at andre baneadministrationer kunne få interesse for »systemets« indførelse.

Resultatet af de første overvejelser blev:

5 frekvenser skulle anvendes til **stationsopkald**,
5 frekvenser skulle anvendes til **ordregivningen**,
6 frekvenser skulle anvendes til **indikeringerne**.

Centralens (**FC**) betjenings- og indikeringspult blev benævnt **Fapp**, og den skulle opstilles på Frederiksværk station. Stationerne skulle benævnes **understationer**, og alle skulle udstyres helt ens m.h.t. **sikringsanlæg**, **ordrer** og **indikeringer**. Fapp og centraludstyret kunne derved forenkles betydeligt, idet et meget enkelt betjeningspanel kunne være fælles for alle understationer. Fig. 1 viser som eksempel Fapp for Haarlev FC.

For at de før nævnte frekvenser kunne dække banens trafikale behov, skete hvert opkald, hver ordre og hver indikering ved 2 samtidige frekvenser. Herved kunne antallet af tilsluttede understationer blive 10 ialt, antallet af ordrer blive 10 ialt og antallet af indikeringer blive 15 ialt. Da systemet ikke indeholdt en **tilbage melding** fra den kaldte station, indrettedes de to opkaldstoner sådan, at først sendtes den ene tone, derpå den anden tone og til slut begge toner. Når understationen havde modtaget opkaldstonerne med denne **kode**, kunne den **modtage** ordrer og **sende** indikeringer. FCs ordregivning blev næsten den samme som ved lokal betjening af en understation. Men for indikeringernes vedkommende måtte de enkelte tonekombinationer benyttes til at meddele et situationsbillede fra pågældende understation, som f.eks.:

Begge indkørselssignaler på »stop«, begge elbetjente sporskifter stillet til hovedspor, sporskifter for læssespor aflåse.

Såvel ordregivningerne som indikeringsbillederne benyttede et for alle stationer fælles »panel«, fig. 1.

Det foran skitserede system blev accepteret af direktør Krusenstjerna-Hofstrøm, idet det skulle prøves på Brødeskov og Gørløse, og Dansk Signal Industri fik overdraget at detailprojektere anlæggene. Disse sattes i drift i juli 1963, endog med anvendelse af nogle primitive luftledninger til Frederiksværk. Da de to prøveanlæg fungerede tilfredsstillende, blev yderligere anlæg bestilt, og alle de forannævnte stationer var fjernstyrede i efteråret 1963, men nu med anvendelse af (vistnok Danmarks) første PVC-telefonkabel, hvor både ledere og beskyttelseskapper bestod af PVC (d.v.s. uden jernarmering). Kablerne blev (ligeledes som forsøg) nedgravet med kabelplov.

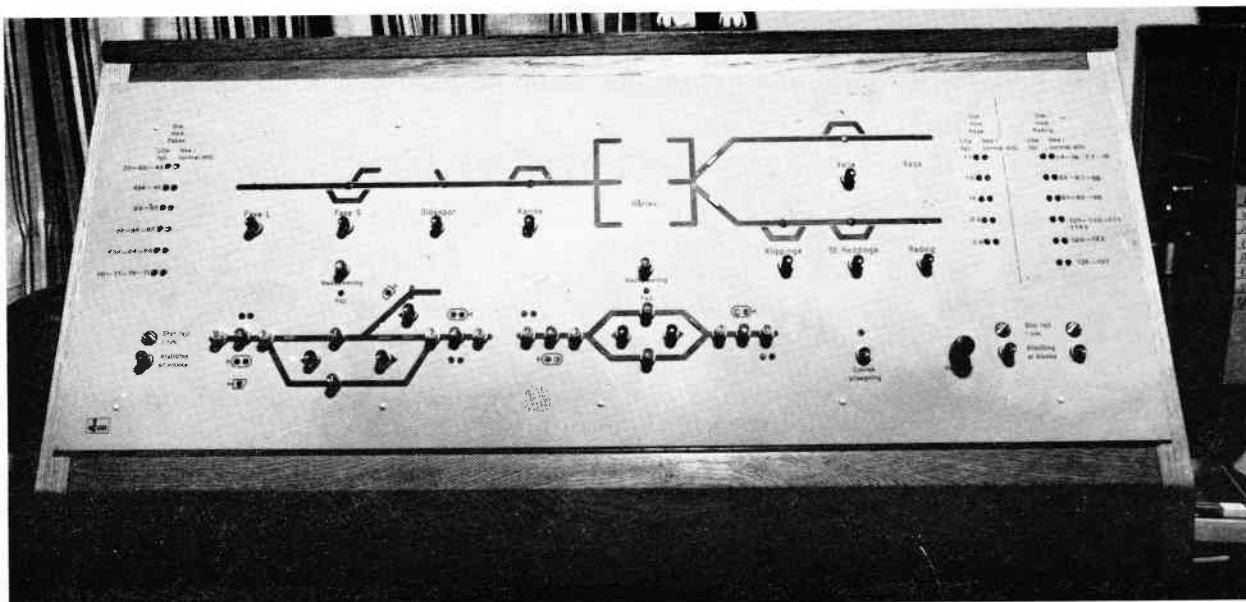


Fig. 1. Fapp Haarlev. Øverst ses de tre banestrækninger, som udgår fra Haarlev, idet understationer er markeret. Til venstre ses ordre- og indikeringspanelet for Faxe S. I midten ses det tilsvarende fælles panel for de øvrige stationer.

Dette »pionerkabel« blev dog et smertensbarn, idet »banens« mosegrise fandt stort behag i at færdes i de »gange«, kabelploven havde efterladt omkring kablet; men hvad værre var, at de også fandt stort behag i PVC-materialet, således at den ene driftsforstyrrelse efter den anden indtrådte. Jeg tror, at banen i årenes løb har måttet forny hele dette kabel, og den omtalte hændelse medførte, at også DSB omgående ændrede alle kabelbestillinger ved NKT til at omfatte en beskyttelse med jernarmring på de bestilte »PVC-kabler«.

Standardisering af Privatbanernes fjernstyringsanlæg

Det beskrevne **elektronik-betonede** fjernstyringsanlæg (med talrige telefonrelæer) blev en så stor trafikal og økonomisk succes, at andre baneadministrationer – herunder

også DSB – fik interesse for at få etableret lignende anlæg; (ved DSB endog på de såkaldte »anden klasses hovedbaner«). I 1968 indledtes derfor et samarbejde mellem **Odsherreds Jernbane**, **Skagensbanen** og **Hjørring Privatbaner** om et fælleskøb af anlæg fra Dansk Signal Industri, idet også repræsentanter for **Frederiksværkbanen**, **Vejdirektoratet** og **Tilsynet med Privatbanerne** deltog i drøftelserne vedrørende en standardisering af anlægstypen. Lollandsbanen havde på dette tidspunkt besluttet sig til at anvende den anlægstype, som DSB ville indføre på 2. klasses hovedbaner, d.v.s. i forbindelse med strækningssikringsanlæg.

Resultatet af nævnte samarbejde blev, at der samtidigt kunne bestilles materiel til 13 fjernstyrede understationer og tilhørende 3 centraler, samt at Frederiksværkbanen ved lejlighed skulle ombygge de forhåndenværende anlæg til den nye standard.

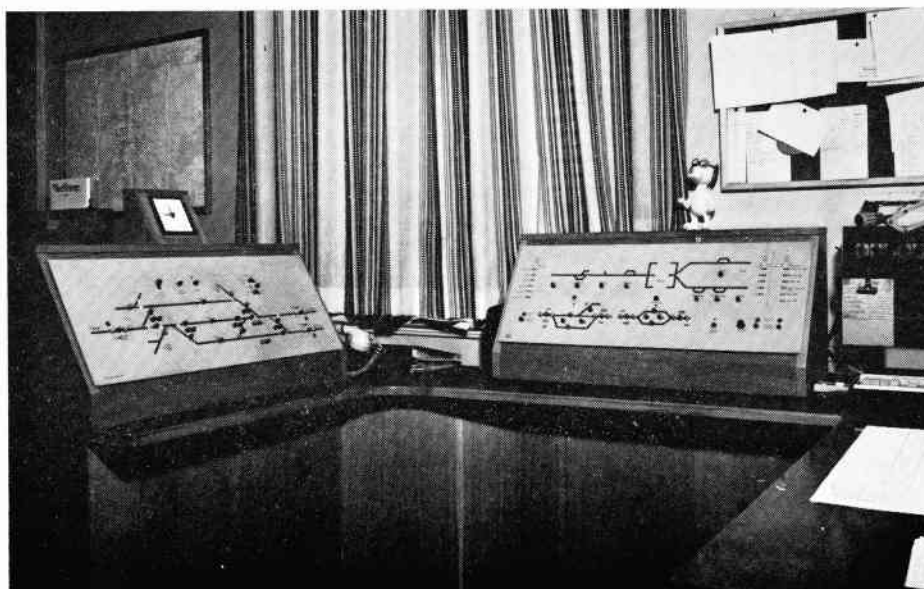


Fig. 2 viser den samlede arbejdsplads for FC med sikringsanlægget (Capp) til venstre. Radioanlæg og belægningsplan ses til højre.

De bestilte anlæg kom i det væsentlige til at ligne det foran omtalte anlæg, men der tilføjes dog følgende væsentlige nyheder:

1. Systemet skulle omfatte 2 forskellige signaler for »kør igennem«:

Det normale signal (nr. 7), men med mulighed for, at passagerer gennem betjening af et **passagersignal** kunne få et gennemkørende tog til at standse. **Et nyt signal (nr. 8)**, hvor det ene grønne lys blev »flakkende«, og hvor passagerer ikke kunne »gribe ind«.

2. Systemet skulle omfatte indikeringer vedrørende følgende fejl ved banens aut. overkørselsanlæg:
 - »Stor fejl«, defineret som farlige for sikkerheden
 - »Lille fejl«, defineret som teknisk fejl, der snarest skal rettes
 - »Ikke i normalstilling«.

Såvel de under 1 som 2 nævnte nye funktioner tilsigtede først og fremmest en forøgelse af sikkerheden ved de aut. overkørselsanlæg.

Fig. 2 viser Fapp og Capp på Haarlev station.

Den standardiserede type fjernstyringsanlæg har i de forløbne år vist sig at være særdeles driftssikre, og kun meget få fejl har vist sig såvel i det relæprægede som det elektroniske udstyr. Hjørring Privatbaners og Skagensbanens stationer, hvor de klimatiske forhold er særdeles ugunstige, har anlæggene kun vist gode egenskaber. Det kan i denne forbindelse nævnes, at det først er i 1978, at et antal frekvenskort, der stammede fra de første forsøgsanlæg på HFHJ (efter 15 års drift), er udvekslet.

Nedennævnte privatbaner benytter det beskrevne DSI-fjernstyringsanlæg:

Frederiksværkbanen (FC Frederiksværk):	8 understationer
Gribskovbanen (FC Gilleleje):	5 understationer
Løllandsbanen (FC Maribo):	4 understationer
Odsherreds Jernbane (FC Nykøbing S):	10 understationer
Hjørring Privatbaner (FC Hirtshals):	1 understation
Skagenbanen (FC Skagen):	2 understationer
Østbanen (FC Hårlev):	5 understationer

Radioanlæggene

Af økonomiske grunde var det allerede ved de tidligste overvejelser m.h.t. indførelsen af fjernstyringsanlæg ved privatbaner afgjort, at der **ikke skulle etableres strækings-sikringsanlæg**. Frederiksværkbanen besluttede derfor, at centralen til gengæld skulle udstyres med en radiostation (radiomasten dog i Kregme), der til stadighed kunne stå i forbindelse med radioanlæggene i alle tog og rangermaskiner.

Banens sikkerhedsbestemmelser blev ændret således, at af- og tilbagemeldinger, krydsningsaftaler m.v. skulle ske **direkte** mellem FC og pågældende togs lokofører. Til hjælp for FC indførtes en **belægningsplan**, d.v.s. en grafisk køreplan, hvor dagens planlagte trafikafvikling var trykt, og hvor FC skulle indskrive de til ethvert tidspunkt gældende korrektioner, ligesom tognumre og signalgivning m.v. skulle anføres med tal og symboler.

Som kontrol for, at alle meldinger blev afgivet korrekt, installeredes i FC en båndoptager, hvor alle radiosamtaler blev optaget. Ved evt. uheld el.lign. kunne sådanne båndoptagelser være til hjælp ved uheldets opklaring.

Frederiksværkbanens radioanlæg, der blev leveret af A/S Storno, toges i brug i 1963, og tilsvarende systemer er senere af **Tilsynet med Privatbanerne** blevet meddelt som en betingelse for etablering af de fjernstyringsanlæg, der ikke omfatter strækings-sikringsanlæg.

Det nye NTP-fjernstyringsanlæg, alment

Ud fra de foran omtalte positive sider af tonefrekvens-fjernstyringen kan det måske være vanskeligt at forstå, hvorfor tre privatbaner: **Vestbanen, Høng-Tølløse Jernbane** samt **Hads-Ning Herreders Jernbane** var interesseret i at forlade en type, man havde gode driftserfaringer med. Uden på nogen måde at ville diskriminere DSI-anlæggene må det imidlertid medgives, at de har overlevet sig selv m.h.t. etablering af helt nye anlæg. Specielt viste projekteringsarbejdet for den sidst ibrugtagne station, Faxe S, fig. 3, at det var overordentlig kompliceret at få tilpasset såvel »understationen« som »centralen« til at omfatte et sporanlæg, der helt afveg fra den stationstype, som den hidtidige fjernstyring var baseret på.

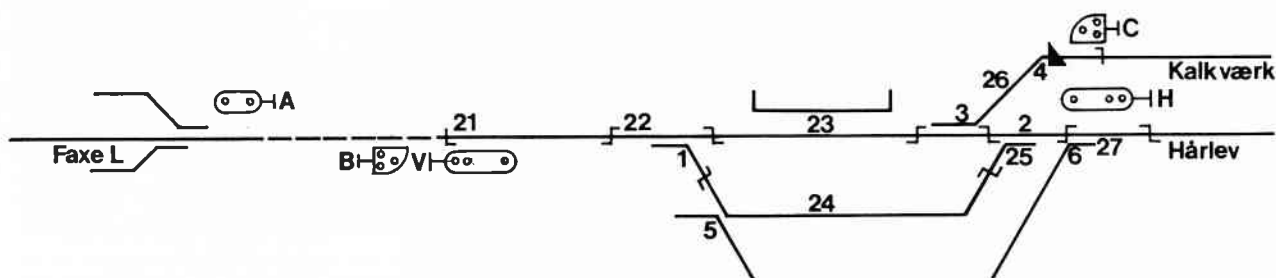


Fig. 3. Spor- og signalanlæg for Faxe S. Gennemkørselssporet befares (også for signal) af tipvognstog.

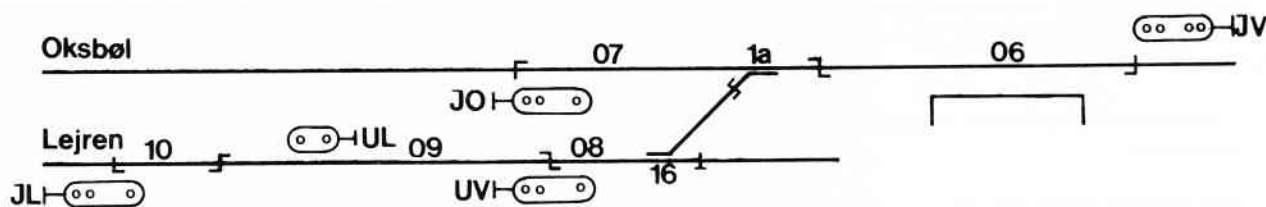


Fig. 4. Spor- og signalanlæg for Hesselmed.

For **Vestbanens** vedkommende var det tilkomsten af den nye banestrækning til Oksbøl Lejren (krydsningsstationen Hesselmed – fig. 4), som på ingen måde kunne benytte tonefrekvenssystemet.

For **Hads-Ning Herreders** vedkommende ville det fremtidige nye sporanlæg for Viby station komme i vanskelig heder.

For **Høng-Tølløse Jernbane** var problemerne, at der på denne bane findes et overordentlig stort antal aut. overkørselsanlæg (47), og de hidtil anvendte fejlmeldings-systemer for overkørsler kunne her kun give mangelfulde oplysninger m.h.t., fra hvilken overkørsel en fejl meldtes, idet én melding ville omfatte 4–5 overkørsler. Vejdirektoratets banesignalafdeling viste derfor interesse for at forny samarbejdet med privatbanerne, idet man regnede med at kunne få et fejlmeldingssystem, hvor Fapp entydigt angav, fra hvilken overkørsel en fejlmelding kom.

Ved direkte at kontakte firmaet NTB-Elektronik (tidligere Tønnes Petersen), som hidtil havde leveret de elektroniske enheder i DSI-anlæggene, blev det klart, at dette firma havde et system, der relativt let kunne tilpasses såvel jernbanernes som Vejdirektoratets ønsker, og der indledtes derfor i foråret 1977 et »fælles« samarbejde mellem de tre jernbaner og Vejdirektoratet om at få leveret 3 centraler og (i første) omgang kun 8 understationer. Af disse blev Hesselmed (VNJ), Assedrup og Malling (HHJ) ibrugtaget i 1978, medens de 5 anlæg forventes taget i brug i første halvdel af 1979. Da såvel ibrugtagningen som senere hen driften er forløbet særdeles tilfredsstillende, er der nu efterbestilt ialt 9 understationer til idriftsætning i løbet af 1979–1980.

Fig. 5 viser som eksempel Fapp for Dianalund (Høng-Tølløse Jernbane). Den nye anlægstype er »fuldt« elektronisk, og den frembyder derfor samme fordele som f.eks. DSBs nyeste anlæg m.h.t. at kunne udbygges til næsten

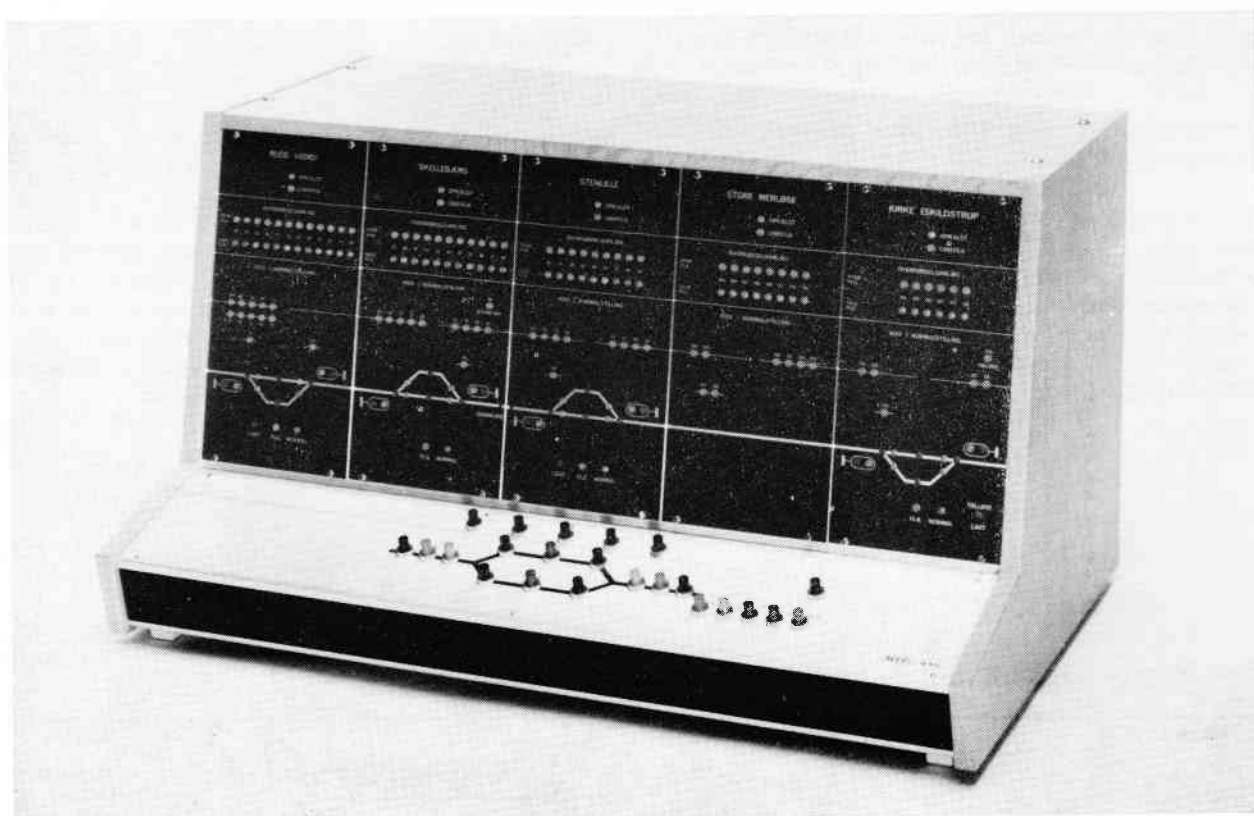


Fig. 5. Fapp Dianalund. Hver understation har sit eget indikeringsfelt. Set ovenfra og nedefter er der lysdioder for følgende: Linie- og opkaldskontrol. Overkørsler »stor« og »lille« fejl. Overkørsler »ikke normalstilling«. Sikringsanlæggets signaler, sporskifter og sporisolationer. Fejl, låse o.a. - Billedets nederste del er stationernes opkaldsknapper og det fælles panel for ordregivninger. Foto: NTP.

alle ønsker, men funktionshastigheden er meget mindre end ved de datastyrede anlæg, hvilket dog er uden betydning for privatbanerne.

NTP-anlæggene anvender i sit princip en **indikeringsdel** og en **ordredel**, der benytter hvert sit ledningspar i strækingskablet (el. lign.).

Fapp's indikeringsdel har for hver understation et felt, hvor stillingen af sporskifter, signaler, ubesatte sporsolationer o.a. viser sig ved farvede lysdioder, **uden at FC forinden skal foretage opkald**. Hvert felt omfatter til-lige lysdioder for de overkørselsanlæg, der fejlmelder via pågældende »understation«. For hver overkørsel er der 3 lysdioder: »overkørselsanlægget ikke i normalstilling«, »lille fejl« og »stor fejl«.

Såfremt en overkørsel har været mere end 5 min. ude af normalstilling, fremkommer der tillige en »alarm«.

Fapp's ordrepanel er fælles for alle standard understatio-ner. Ordrene kan først sendes, når FC ved brug af en op-kaldsknap har kaldt pågældende station op, og denne har givet tilbagemelding om, at opkaldet er korrekt modtaget.

Systemet indikeringer er baseret på en telegramteknik, hvor hver enkelt indikering har sit eget telegram. Telegrammer sendes til stadighed fra alle understationer, således at FC altid gennem indikeringsfelternes skiftende tableaulys får kendskab til de trafikale forhold på statio-nerne og ved overkørselsanlæggene.

I tilfælde af brud o.a. i ledningsforbindelsen fra en un-derstation slukkes alle tableaulysene og samtidig tændes øverst i pågældende felt et rødt tableaulys »liniefejl«.

Systemet er altså karakteristisk ved, at hver enkelt sik-kerhedsmæssige enhed på en understation, f.eks. en spor-isolation, en signallampe, en sporskiftestilling o.s.v. har sit eget telegram og dermed sit eget indikeringslys.

Systemets opkald er baseret på, at hver understation har sit opkaldstelegram, og først når understationen har kvitteret for sit opkald, kan FC ekspedere sine ordrer.

Systemets ordrer benytter et for alle understationer fæl-les telegramsystern, således at hver enkelt ordre har sit telegram, hvorved der f.eks. kan omstilles et sporskifte, stilles en togvej, et signal o.s.v.

NTP-type-380-anlæggenes teknik

Transmissionssystemet er modulopbygget og iøvrigt udført med henblik på at få størst mulig sikkerhed med hensyn til de forhold, jernbaners trafikafvikling kræver.

En ordres telegramopbygning er vist i fig. 6. Telegram-met består af ialt 4 »ord«, hvoraf »ord O« er startordet, »ord 1« og »ord 2« er ordregivende, medens »ord 3« er et paritetsord.

De to ordregivende »ord« består af: En startbit (S), som altid er 1. Fire ordre-bit som enten er 0 eller 1. En pari-

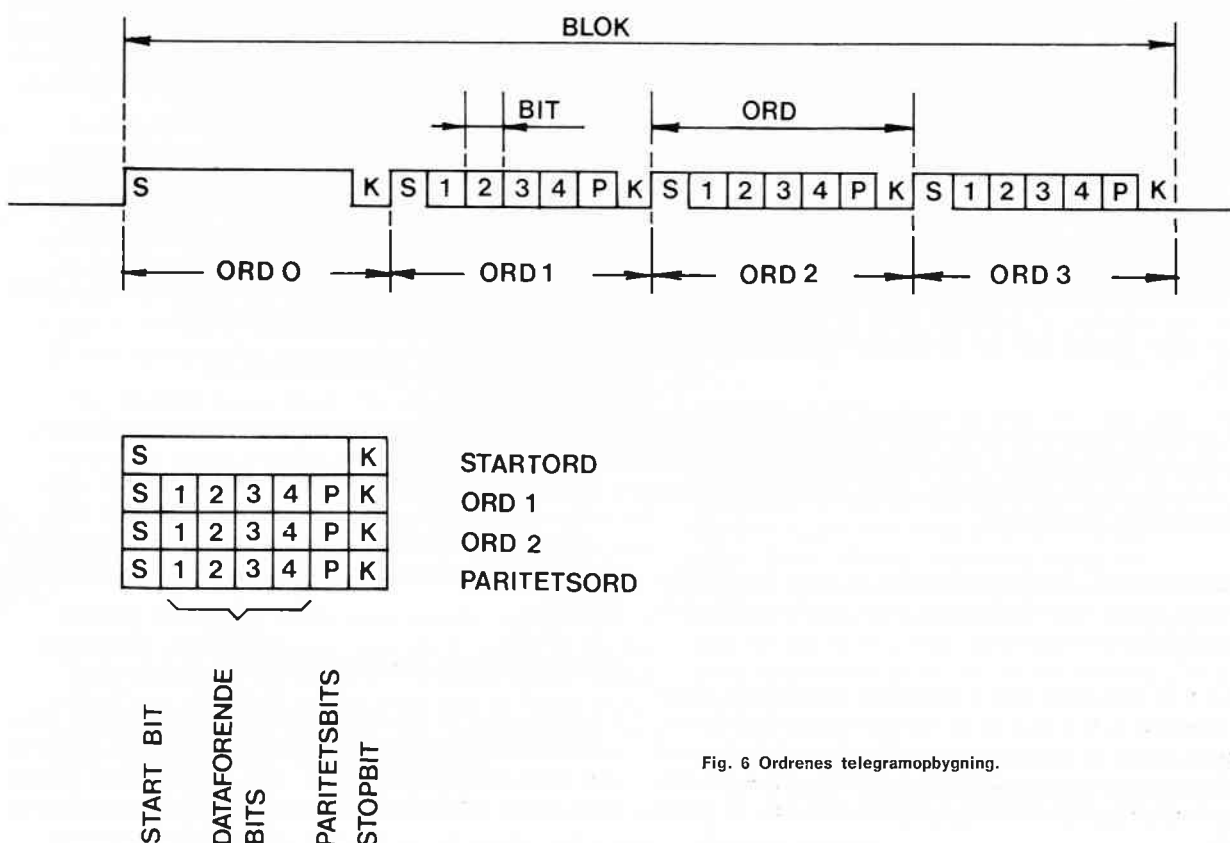


Fig. 6 Ordrenes telegramopbygning.

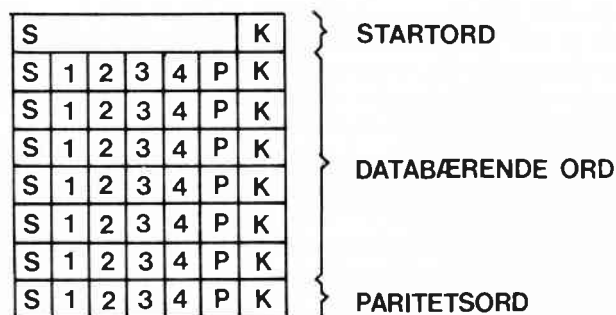
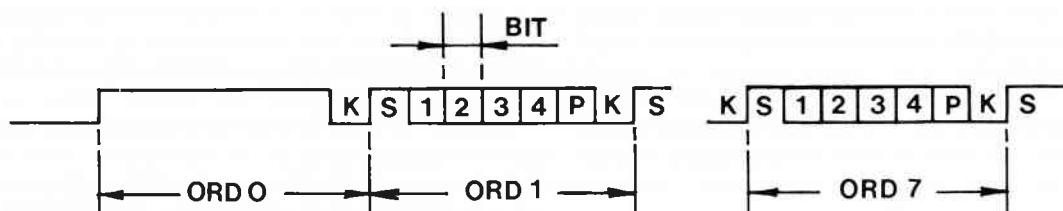


Fig. 7. Indikeringernes telegramopbygning.

tets-bit (P) og en stop-bit (K). Hver bit varer 20 m.sec.

De benyttede paritetsbit skal sørge for, at det altid er et lige antal »0« eller »1«, der sendes.

Ord 1 benyttes til angivelse af stationsadressen, og ved permutation af de fire bits »O« og »1«, kan der sendes til ialt 16 stationer.

Ord 2 benyttes til udførelse af en bestemt ordre, og ved permutation af fire bits »0« og »1« kan der gives ialt 16 forskellige ordre.

Hver bit – en jævnspænding – kan være enten »0« eller »1«, og et elektronisk relæ sørger for, at »0« på linien sendes med for eksempel 450 Hz, medens »1« sendes med 390 Hz.

Ved de standardiserede sikringsanlæg har man kunnet holde sig indenfor et printkort med 15 ordre, men for f.eks. Viby station må der anvendes to printkort á 15 ordre.

På understationen omsættes de modtagne frekvenser til styring af et relæ-printkort med potentialfrie vekselkontakter, der ved en kabelforbindelse styrer sikringsanlæggets manøvrerrelæer og lignende.

Indikeringernes telegramopbygning er vist fig. 7. Telegrammet består af 8 »ord«, hvor hvert »ord« ganske svarer til det foran beskrevne.

Ord 0 er startordet, **ord 1** indeholder printkortets adresse, **ordene 2, 3, 4, 5 og 6** er de indikeringsoverførende ord, medens **ord 7** er et paritetsord, på ordene 1–6, hvorved opnås en »Hammingafstand« på 4, således at eventuelle »fejl« i et telegram afsløres i mindst 99,9 pct. af tilfældene.

Hvert printkort er opbygget sådan, at det omfatter 20 forskellige indikeringer, der kan sendes samtidigt. Hver indikering får sin information fra sikringsanlægget ved en potentialfri kontakt, med strøm fra fjernstyringens 24 V jævnstrøm.

Fejlmeldingerne fra de automatiske overkørselsanlæg, som er tilsluttet en »understation«, sker via strækningskablet, idet hvert anlæg står i direkte ledningsforbindelse (1 par) med understationen. Fra overkørslen sendes hvilejævnstrøm som tegn på, at overkørslen er i »normalstilling«. Ved en modsat rettet jævnstrøm angives »Stor fejl«, og ved en vekselstrøm angives »Lille fejl«.

Der er udviklet et specielt printkort til at modtage disse tre meldinger fra 6 overkørsler. Maximalt regnes der med, at 12 overkørsler kan tilsluttes samme understation.

Såfremt en overkørsel er ude af »normalstilling« i mere end 5 min. sker der i centralen en »alarm«.

Vestbanen vil ialt få 7 understationer.

Hads Ning Herreders Jernbane vil få 6 understationer.

Høng-Tølløse Jernbane vil få 5 understationer.

Af ovennævnte er et par understationer kun tilvejebragt af hensyn til meldingerne fra de automatiske overkørselsanlæg.

Sikringsanlæg af standardtype

I hovedsagen er banernes sikringsanlæg indrettet efter samme mønster som DSBs »forenklede« anlæg, bortset fra den foran omtalte nydannelse: »Kør igennem uden standsning«, men NTP-anlæggenes muligheder for at udstyres

med et rigeligt antal ordrer samt indikeringssystemets smidighed har f.eks. bevirket, at hvert sikringsanlæg – af FC – kan omkobles til »fri bane«, d.v.s. at begge stationens indkørselssignaler viser »kør igennem«. I trafiksvage perioder kan FCs arbejde derved lettes; evt. kan FC helt lukke i de sene aftentimer, såfremt kun et tog kører »frem og tilbage«.

I alle sikringsanlæg er der anvendt få men højt kvalificerede enheder (kabler, relæer, sporskifter m.v.), og de elektriske strømløb er udformet let overskuelige. Begge forhold tilsigter, at der ikke skal foretages nogen egentlig vedligeholdelse, men kun få systematiske eftersyn af de **udendørs placerede** anlægsdele, og iøvrigt sådan, at dette eftersyn kan varetages af det banetekniske personale. Kun ved fejl af elektroteknisk art skal assistance (ofte kun telefonisk) fra specialister være nødvendig.

For at undgå anskaffelse af fjernstyringsudstyr til de meget enkle stationer: Tisvildeleje, Rødvig og Faxe L, er disse stationers sikringsanlæg indrettet som »automatiske«, d.v.s. at indkørselssignalet viser »kør«, når togvejens sporskifter er aflåsedet, og togvejen er dækket enten ved et aflåst sporskifte eller ved et dværghsignal visende »Forbikørsel forbudt«; endvidere at sporet er ubesat fra

indkørselssignalet til togvejens endepunkt. De nævnte stationers sikringsanlæg »styres« da via nabostationens fjernstyringsanlæg (Vejby, St. Heddinge hhv. Faxe S), således at FC kan stille indkørselssignalet på »Stop« samt foretage oplåsning af sporskifter m.v.

For at begrænse driftsforstyrrelserne til det mindst mulige er der i de seneste år anvendt sporskiftedrev med indvendig aflåsning af sporskiftetungerne, således at »hage-«, »pal-« og rhombelåse undgås. Som drev er benyttet ombyggede tiloversblevne Titan-drev, købt af DSB.

Da privatbanerne anvender mange forskellige sporskiftetyper (32, 37 og 45 kg med og uden tungelapper), har det været nødvendigt at konstruere helt nye stangtyper m.v. til forbindelsen mellem drev og sporskifter.

I det store og hele er der til sikringsanlæggene anvendt materiel fra Dansk Signal Industri, men såvel anlæggenes projektering som selve udførelsen er varetaget af banernes ledelse med assistance af konsulent og personalet fra de lokale installatører. Som hovedentreprenør ved anlæggenes sammenstilling og afprøvning har firmaet Groth, København, været anvendt.

Baneafdelingens anlægsarbejder

– igangværende ved årsskiftet 1978/79 – og planlagte frem til 1984

**En sammenstilling
af Erik B. Jonsen
baseret på materiale fra
DSB, Baneafdelingen, Planlægningskontoret**

Den efterfølgende skematiske oversigt over de enkelte aktiviteter i hele landet følger DSBs normale strækingsrækkefølge. Indenfor de enkelte hovedstrækninger er omtalt stationer eller strækingsafsnit, hvor der foregår – eller skal foregå anlægsarbejder af forskellig art, styret af hhv. »Anlægstjenesten for fjerntrafik« og »Anlægstjenesten for nærtrafik« samt »Elektrontjenesten«. Kun i få tilfælde er driftsbudgetarbejder omtalt. En gennemgang af sporombygninger m.v. ville få oversigten til at svulme betragtelig op.

Forkortelsen P&T = Post- og Telegrafvæsenet.

1. København H. – Korsør

Københavns Hovedbanegård: De anlægsarbejder, som DSB igennem en årrække har udført i forbindelse med Centralpostbygningens udvidelser, er stort set afsluttede. Arbej-

det med ændringer i spor- og sikringsanlæg, således at posttog kan køre direkte til og fra postbanegården, forventes fuldført primo 1979. På P&Ts område resterer en del arbejder, bl.a. optagning og omlægning af spor i forbindelse med nedrivning af den gamle postbanegård.

Udvidelse af depotsporkapacitet for fjerntogsmateriel er behandlet i en arbejdsgruppe. Et projekt til etablering af aflastningsdepotspor ved Østerport station er indplaceret i 5 års-planen til påbegyndelse i 1982. Projektet må dog påregnes revurderet.

Ombygning af banegårdshallen er under udførelse. (Se »Jernbanen«, nr. 6/77 – side 146 og flg.) Ny SAS-terminal i hallen forudsættes færdig til ibrugtagning i april 1979. Der er givet Københavns Kommune ved Stadsingeniørens Direktorat arbejdsordre på de nødvendige gadeændringer af forpladsen, som skal være færdige samtidig med SAS-terminalen.

Vigerslev – Glostrup: Der etableres to nye sikringsanlæg således: **Hvidovre fjern** indrettet for fjernstyring fra FC Roskilde, samt **Vigerslev** forberedt for fjernstyring fra FC

Roskilde. På såvel Hvidovre fjern som Vigerslev etableres samtidig overgangsmuligheder mellem højre og venstre spor. Der forberedes en nødforbindelse mellem nærtrafik- og fjerntrafiksporene i Hvidovre fjerns vestende til ibrugtagning i forbindelse med etableringen af nyt sikringsanlæg for Brøndbyøster (ny fjernstyret togfølgestation på S-banen) samt venstresporlinieblok anlæg i begge køreretninger Hvidovre Fjern-Glostrup (1979), Hvidovre Fjern-København H. (1979) og Hvidovre Fjern-Vigerslev (1980).

Tåstrup: Se Tåstrup – Høje Tåstrup (i afsnit »S-baner under anlæg«).

Roskilde: Udvidelse af FC foregår løbende.

Skitseprojektering af et nyt sporværktøjsdepot er igang.

Viby: Perron 1 forhøjes til 55 cm i 1979, perron 2 i 1980.

Borup: Perron 1 påregnes forhøjet til 55 cm i 1980, perron 2 i 1982.

Ringsted: Nyt sikringsanlæg – indrettet for fjernstyring fra FC Roskilde – påregnes etableret i 1980–84.

Perronerne skal forhøjes til 55 cm, antagelig i årene 1983 og 1984.

Sorø: Perron 1 skal forhøjes til 55 cm, antagelig i 1980.

Korsør: De i forbindelse med den igangværende bygning af bredt 4. leje nødvendige ændringer af sporanlæggene, der indledtes i 1977, fortsætter. I forbindelse hermed forestår ændringer af sikringsanlægget.

El-togforvarmeanlæg ibrugtages 1982.



Det indesneede tog ved Lundby, der blev berømt i den danske presse, fremførtes af MY 1112. Her ses toget den 5. januar 1979.

Foto: Mikael Christensen.

2. Ringsted – Rødby Færge

Glumsø: Forhøjelse og forlængelse af perronerne udføres i 1978–1979.

Næstved: Ombygningen af stationen, omfattende spor-, sikrings- og bygningsarbejder, der blev påbegyndt i 1974/

75, er fuldført bortset fra nogle sporarbejder syd for perronerne. Disse arbejder kan først udføres, når det nye sikringsanlæg (primo 1980) er etableret. Stationen vil blive fjernstyret fra FC Roskilde.

El-togforvarmeanlæg ibrugtages foråret 1979.

Masnedsund- og Storstrømsbroen: Malerarbejdet på Storstrømsbroen fortsætter og vil strække sig over de kommende år. Den midlertidige reparation af kørebanen på de to broer forventes afsluttet i sommeren 1979. Som led i de nye særlige sikkerhedsforanstaltninger på Storstrømsbroen fjernes de nuværende lysmaster mellem spor og vej og nye etableres i fortovet på broens modsatte side.

Orehoved – Nykøbing Fl.: For Vejdirektoratet skal DSB projekttere og udføre et underføringsanlæg for Sydmotorvejen ved Ravnstrup. Arbejdet påregnes færdigt i 1980. Som fremmedarbejde for Vejdirektoratet påregnes i nærmeste fremtid udført et underføringsanlæg ved Systofte.

Nykøbing Fl.: El-togforvarmeanlæg ibrugtages 1982.

Rødby Færge: 1. etape af et nyt sporanlæg omfattende nye afgangsspor for nordgående godsvogne samt sorteringsrist, alt i området øst for leje 1, er delvis udført. Færdiggørelsen afventer den nødvendige ændring af sikrings- og teleanlægget, et arbejde, der indtil videre er stillet i bero.

El-togforvarmeanlæg ibrugtages 1982.

3. Nykøbing Fl. – Gedser

Gedser: Ombygning af spor- og sikringsanlæg vil ske i forbindelse med den nu fastlagte ombygning af østre færgeleje, som skal være klar til ibrugtagning samtidig med indsættelsen af en ny DR-færge i slutningen af 3. kvartal 1981. Det nye leje udformes til hækaneløb, således at der kan indføres retningstrafik for biler. Der vil i forbindelse hermed blive foretaget en fuldstændig sanering (nedrivning) af bygningsanlæg, for hvilke der ikke fremover vil være behov.

På »Lyngen« (stationens østlige arealer) findes i dag et antal depotspor, som vil blive overflødige, når den planlagte overflytning til Nykøbing Fl. af oprangering af godstog er gennemført. Da »Lyngen« således helt kan frigøres, er der fra kommunen fremsat forslag om, at hovedvejen (Langgade) fores ud over arealerne, hvorpå der endvidere foreslås indrettet nye opmarchpladser med tilhørende faciliteter. Byens hovedgade vil herved blive aflastet for den meget generende last- og personbiltrafik til og fra færgerne. En teknikergruppe med repræsentanter for DSB, kommunen, Vejdirektoratet, Storstrømsamtet, Toldvæsenet og Politiet skal se nærmere på spørgsmålet.

El-togforvarmeanlæg ibrugtages 1982.

4. Roskilde – Køge – Næstved

For strækningen mellem banens skæring med Sydmotorvejen og Københavnsvej bliver der på grund af S-baneforlængelsen til Køge tale om en baneforlængning. Jord- og

broarbejder herfor er igang og vil være afsluttet i foråret 1979.

Køge: I forbindelse med den under »S-baner under anlæg« – se senere – omtalte indføring af Køgebugtbanen til Køge station er stationen under ombygning.

Haslev: Udvidelse af overkørsel nr. 159 og tilvejebringelse af et gadesignalanlæg er påbegyndt.

5. Roskilde – Kalundborg

Lejre – Holbæk: Der er udført indledende undersøgelser for eventuel etablering af 2. spor på strækningen, i første række Vipperød – Holbæk.

Lejre, Hvalso og Tølløse: Der er af de respektive kommuner rettet forespørgsel om etablering af kombineret gang- og perrontunneler på disse stationer.

Holbæk: El-togforvarmeanlæg ibrugtages 1982.

Kalundborg: El-togforvarmeanlæg ibrugtages 1982.

7. Godsforbindelsesbanerne i København

Københavns Godsbanegård. Det ny underføringsanlæg for Enghavevej er fuldført, og DSB er nu igang med ombygning af sporene på begge sider af Enghavevej, herunder anlæg af en række erstatningsspor langs Hordumsgade for mistet depotsporlængde ved den ny postbanegård. Samtidig etableres et nyt spor fra Sjælør Boulevard til Grønttorvet samt direkte forbindelse til containerterminalen. Nyt sikringsanlæg skal etableres til betjening af nuværende ankomst- og afgangsspor med de sporændringer den ny bro over Enghavevej medfører – og de nye spor langs Hordumsgade. Betjeningen skal finde sted fra den nyopførte kommandopost. Anlægget påregnes ibrugtaget april 1983.

Projektering af 2. etape af ombygning og udvidelse af sporgruppe 200 er igang.

8. Eksisterende S-baner

København H.: FC København nær er under videre udbygning.

Efter at brugen af det tidligere driftsværksted Enghave m.m. til forskellige ændringsopgaver på S-tog er ophørt, påregnes bygningsanlægget nedrevet, så der på arealet kan etableres depotspor med vaskeperroner. Arbejdet påregnes udført i 1981 og 1982.

Enghave: Ombygning af overføring for Vesterfælledvej er igang og ventes afsluttet i løbet af 1979.

Brøndbyøster: I årene 1981–83 påregnes etableret en ny omformerstation i Brøndbyøster, hvorved strømforsyningen på Tåstrupstrækningen, der er vigtig af hensyn til værkstedernes placering i Tåstrup, sikres.

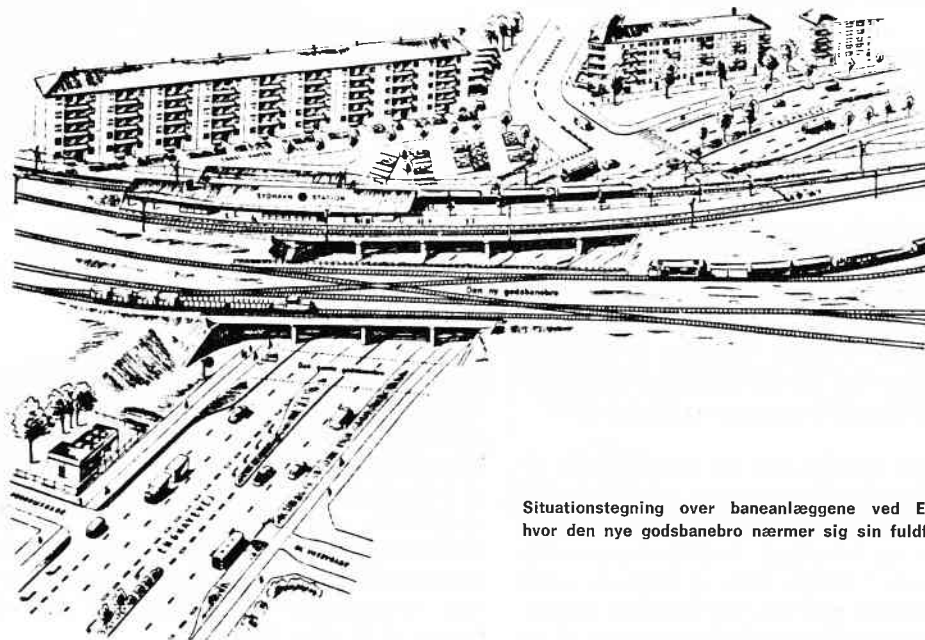
I 1982–83 påregnes etableret nødtransversaler på Brøndbyøster station (ny fjernstyret togfølgestation) og samtidig en transversal mellem nær- og fjernsporene ved Hvidovre fjern.

Tåstrup: Ombygningen af stationen af hensyn til S-banens videreførelse vil blive afsluttet i løbet af 1980. Nyt sikringsanlæg ibrugtages i 1979 på stationens nye sporanlæg.

Hellerup: Opførelsen af nyt relæhus er påregnet afsluttet januar 1979. Terminen for nyt sikringsanlæg (1. etape) i Hellerup er 1980.

I 1. etape af stationens ombygning omfattende bl.a. ombygning af bro over Tuborgvej (Ydre Bybane og indadgående S-banespor) er broarbejdet afsluttet og indadgående S-spor forlagt til ny bro. Spor- og kørestrømsarbejderne for forlægning af Ydre Bybane til ny bro er under udførelse.

Hellerup – Holte: Nye sikringsanlæg påregnes ibrugtaget i tidsrummet 1982–1985.



Situationstegning over baneanlæggene ved Enghavevej i København, hvor den nye godsbanebro nærmer sig sin fuldførelse. Tegning: DSB.

14

9. Hillerød – Snekkersten

Til afløsning af niveauoverkørslen for Mørdrupvej ved Mørdrup trinbræt er for Helsingør kommune udført projekt til et nyt underføringsanlæg (projekt til den nødvendige bane-forlægning er udarbejdet), og skitseprojekt vedrørende forholdene omkring et nyt trinbræt er godkendt af kommunen. DSB projekterer tillige en stibro over Mørdrupvej. Arbejdet forventes igangsat i løbet af 1979.

10. København H. – Helsingør

Når nye sikringsanlæg er etableret i Østerport, Helgoland, Hellerup og Klampenborg, vil FC Helsingør blive nedlagt, og fjernstyring af hele Kystbanen underlægges FC København H.

Norreport: Udførelsen af forbedring af miljøet, herunder specielt ventilationen og støjdemningen, er igang på Kystbaneperronen og forventes afsluttet i begyndelsen af 1979. Skitsering og projektering i forbindelse med tilsvarende forbedringer i S-baneafdelingen er påbegyndt, og 1. etape af udførelsen forventes igangsat i første halvdel af 1979. Der er etableret samarbejde med Københavns kommune og HT om ændring af gadeforhold m.v. ved stationen.

Østerport: En påbegyndt ombygning og ændring af spor 0 til overhalingsspor for begge køreretninger er udskudt indtil videre.

Den særlige arbejdsgruppe vedrørende udvidelse af fjernpersondepotsporene på København H. har udarbejdet forslag om etablering af et fjernpersonvognsdepot på Østerport station. I 5 års-planen er dette projekt forudsat påbegyndt i 1982, men må nu påregnes revurderet.

Ombygningsarbejderne i stationens billetkontor m.v. er afsluttet. Arbejdet med fælleskiosk/butik ventes påbegyndt i 1979.

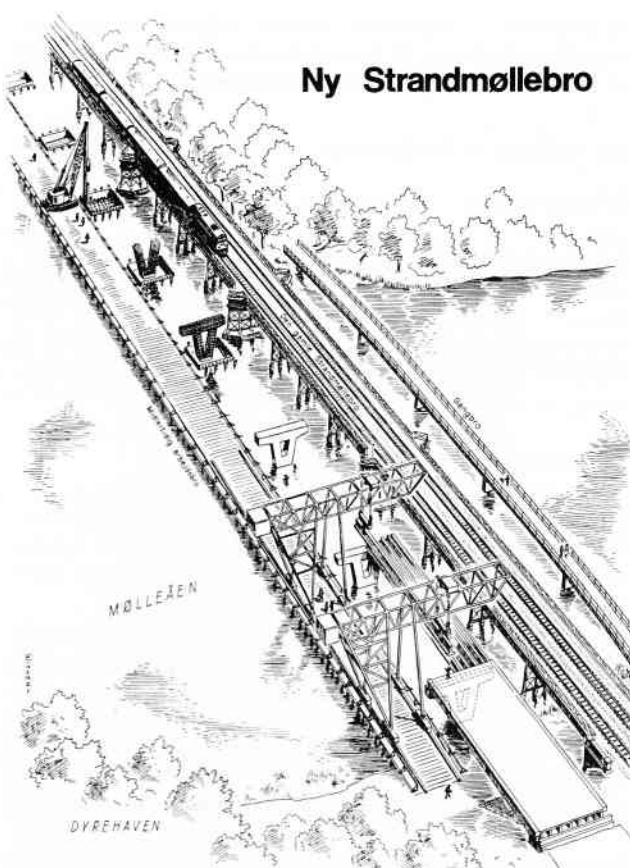
Helgoland: Nyt sikrings- og teleanlæg etableres til ibrugtagning 1979. I forbindelse med etablering af nye sikringsanlæg Helgoland/Hellerup fjern etableres automatisk linieblokanlæg til erstatning for nuværende manuelle linieblokanlæg mellem de to stationer.

Hellerup: I forbindelse med etablering af nyt sikringsanlæg (også på fjernsiden) i 1980 etableres to nye transversaler mellem Kystbanesporene.

Klampenborg: Nyt sikringsanlæg påregnes tidligst ibrugtaget i 1984 med fjernstyring fra København H.

Klampenborg – Skodsborg: Udførelsen af den nye Strandmøllebro vest for den nuværende fortsætter. Parcel 2 – broentreprisen – er under udførelse og forventes fuldført i efteråret 1979. Herefter resterer isolering af brodækket samt besporing af bro efter et af Banetjenesten nyudviklet system med direkte sporbefæstigelse. Af hensyn til den permanente bane-forlægning som følge af brobyggeriet, skal der udføres en forlængelse af den eksisterende gangtunnel ved Springforbi.

Vedbæk: Nyt underføringsanlæg for Gøngehusvej samt stibro øst herfor er under udførelse i sydenden af Vedbæk



Opførelsen af den nye Strandmøllebro sker bl.a. fra en midlertidig arbejdsbro.
Tegning: DSB.

station. Broarbejdet foregår, medens der er trafik på Gøngehusvej, men begge spor er forlagt til en midlertidig »sporafstivningsbro« vest for den oprindelige tracé. Hele anlægsarbejdet forventes færdigt primo 1979, hvorefter sporene tilbagelægges.

Rungsted Kyst: Ombygningen af stationens spor- og peronanlæg er udsat, men kan blive accelereret af »El-projektet«, idet overføringen for Rungstedvej har et så lavt profil, at en omfattende sporsænkning bliver nødvendig. Det undersøges, om der kan anlægges et midtliggende overhalingsspor.

Helsingør: Der er sammen med Helsingør kommune indledt forberedende undersøgelser om ændring af trafikforholdene omkring banegården.

El-togforvarmeanlæg blev taget i brug i december 1979.

En del sporskifter på Helsingør station skal udveksles i 1979–1980. I forbindelse hermed ønskes sporanlægget forenklet.

21. Odense – Svendborg

Odense – Fruens Bøge: Det overvejes at oprette et nyt standsningssted ved Odense sygehus.

Højby: På grund af indsættelse af MR-tog (timedrift) anlægges (inden køreplansskiftet 1979) et kort krydsningsspor

på stationen. I forbindelse hermed etableres et nyt sikringsanlæg indrettet til fjernstyring fra FC Odense baseret på anvendelse af det offentlige telefonnet.

22. Nyborg – Fredericia

Samtlige private overkørsler og overgange søges nedlagt.

Nyborg: Sporarbejderne som følge af etablering af nyt, bredt 4. leje fortsætter. Hertil kommer de nødvendige ændringer i sikringsanlægget.

Der er påbegyndt etablering af et nyt vandforsyningsanlæg til det nye 4. færgeleje.

El-togforvarmeanlæg ibrugtages 1984.

Langeskov: Som fremmedarbejde for Vejdirektoratet udføres en underføring for forbindelsesvejen til den fynske motorvej. Arbejdet i marken er indledt i september 1978 og vil strække sig over ca. 1 år.

Holmstrup: Den vestlige transversal mellem hovedsporene skal udflyttes af hensyn til kurveforholdene.

Tommerup: I forbindelse med fornyelse af de nedslidte spor 1 og 2 påregnes foretaget en ombygning af stationen, således at denne får langt sideliggende overhalingsspor.

Fredericia: El-togforvarmeanlæg ibrugtages 1980.

Som fremmedarbejde for Fredericia kommune udføres nyt overføringsanlæg til udvidelse af Stenhøjsbroen over Fredericia rangerbanegård. Anlægget, der er projekteret af rådgivende ingeniør, er under udførelse og forventes færdig inden udgangen af 1979. Der er med Fredericia kommune indledt forhandlinger om etablering af en sti-tunnel ved Vejlelejsunderføringen.

Der er planlagt ibrugtagning af et nyt sikringsanlæg i 1983. Den trafikale forbehandling finder sted i en gruppe. Den tekniske projektering starter primo 1979.

23. Fredericia – Århus H.

Samtlige private overkørsler og overgange søges nedlagt.

Fredericia – Horsens: For Jysk Motorvejskontor varetages det banetekniske tilsyn ved udførelsen af motorvejsbro over Vejle fjord.

Vejle: I forbindelse med den forestående fornyelse af de gennemgående hovedspor agtes sporplanen i stationens sydende ændret.

Horsens – Skanderborg: Som fremmedarbejde for Horsens kommune skal der medio 1979 udføres en gangtunnel i tilslutning til eksisterende underføring i km 51,71 ved Hatting.

Skanderborg: Aftale med P&T, Århus amtskommune og Skanderborg kommune om koordinering af arbejderne med en ny postbygning, ny rutebilstation, en 4-sporet vej forbi Skanderborg og selve stationsombygningen er nu indgået. Projekteringen er påbegyndt. En styregruppe med repræ-

sentation for de fire parter er nedsat, og foreløbigt hovedarbejdsprogram er fastlagt. Nyt sikrings- og teleanlæg etableres indenfor 5-års-perioden 1979–1984.

Århus: På grundlag af en af Århus kommune og DSB i fællesskab udarbejdet redegørelse vedrørende udvidelse af forpladsen henover sporarealerne på Århus H. med tilslutning til en rutebilstation på »Oliemøllen«s arealer er der med kommunen udarbejdet forslag til en principoverenskomst.

Der er planlagt ibrugtaget et nyt sikringsanlæg i 1983. Den trafikale forbehandling finder sted i en gruppe. Den tekniske detailprojektering starter primo 1979.

Et nyt godsvognsvaskeanlæg er påbegyndt og vil blive afsluttet i foråret 1979.

El-togforvarmeanlæg ibrugtages 1980.

24. Århus H. – Ålborg

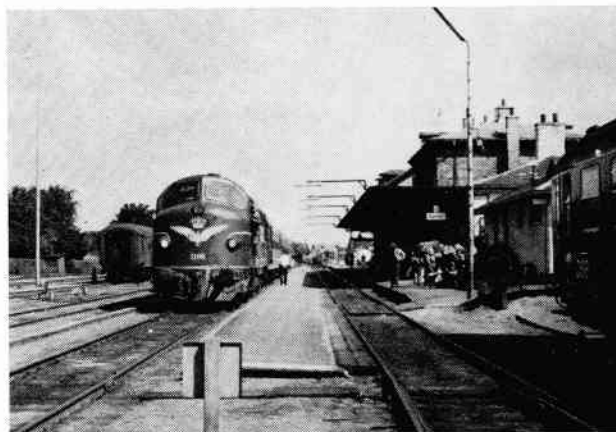
Hobro – Ålborg: Tidspunkt for etablering af sikringsanlæg (indrettet til fjernstyring fra Ålborg) og automatisk linieblokanlæg har ikke kunnet fastlægges på grund af manglende investeringsmidler.

Ålborg: Den egentlige stationsombygning afsluttedes i efteråret 1978. Der er med P&T principiel enighed om, at DSB stiller et areal til rådighed for etablering af et brev- og pakkesorteringscenter på stationens vestside (industriarealerne ved Forchhammersvej). P&T indleder projekteringsarbejderne i 1979 og bygningsarbejderne i 1980.

El-togforvarmeanlæg ibrugtages 1980.

25. Ålborg – Frederikshavn

Nørresundby – Frederikshavn. Der udføres samtidig med sporforstærkning visse sporændringer på stationerne Sindal og Kvissel. Der etableres automatisk linieblok og fjernstyring Hjørring (ekskl.) – Frederikshavn. Arbejdet hermed ventes afsluttet i takt med ibrugtagningen af sikringsanlæggene i Sindal og Kvissel.



Intercity-tog, fremført af MY 1106, ankommer til den gamle Frederikshavn station, 25. juli 1978.
Foto: Mikael Christensen.



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 1 . 1979

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 Beyer Paulsen (sekretær)
Viceskoleinspektør Ole-Christian M. Plum
Georg Schmidt

DJK's nordjyske afdeling:

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

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christian Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Information og bestilling af særtog:
John Krouel,
Mønsvej 11, 4600 Køge. Tlf. (03) 66 15 85.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

H. J. Fredberg,
Tyttebærvej 69, 9560 Hadsund. Tlf. (08) 57 35 67.

Limfjordsbanen:

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

Medlemskontingent for året 1979:

Ordinære medlemmer kr. 75,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1979) kr. 50,00
Optagelsesgebyr kr. 10,00

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

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

tirsdag den 10. april 1979:

ORDINÆR GENERALFORSAMLING

Søndag den 18. marts 1979 kl. 10.00 afholdes ordinær generalforsamling i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger dette nummer af »Jernbanen« som bilag eller udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1980. Bestyrelsen foreslår uændret kontingent i forhold til 1979.

5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.
Følgende medlemmer til bestyrelsen m.v. er på valg/foreslås.
Mogens Bruun (næstformand)
Eigil de Neergaard
Ole-Chr. M. Plum

Jørgen Jensen (suppleant)
Hans Hartmann (revisor)
Knud Kümpel revisorsuppleant

På grund af Povl Yhmans død forslår bestyrelsen endvidere Bent Nathansen valgt for en etårig periode, da Povl Yhmans suppleant, Bent Jacobsen, har udtrykt ønske om at fortsætte som suppleant.

Fra S. P. Laursen og E. Hedetoft er indsendt forslag om opstilling af John Armstrong Pedersen som bestyrelsesmedlem i stedet for Povl Yhman.

6. Fra medlemmerne Morten Banke, J. B. Dyrkilde, Karsten Fick, Per Jensen, Vagn Johansen og Jørgen Panum er der fremsendt omtrent enslydende forslag til generalforsamlingens punkt 6:

Undertegnede fremsender hermed følgende forslag til generalforsamlingens punkt 6:

DJK indgår samarbejde med (hjemlet i lovens § 1) Hedelands Veteranbane/Industribaneklubben med formål

at give de 2 henstående roebanelok i Maribo en betryggende fremtid,

at udvirke en restaurering af omh. lok til mulig drifts-klar stand,

at kunne udvirke indsættelse af lokomotiverne på landets eneste regulære smalsporede veteranbane, der tilmed er bygget i roebanesporvidde. Banen har mulighed for udbygning til 8-9 km indenfor de nærmeste 10-12 år,

at give DJK-medlemmer chance for i Storkøbenhavns område at deltage i veterankørsel uden at skulle ofre langvarige transporter, samt

at give DJK-medlemmer i Storkøbenhavn mulighed for at deltage i interessant restaureringsarbejde.

-- --

De praktiske forhandlinger i forbindelse med ovennævnte er naturligvis en bestyrelsessag.

7. Eventuelt.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København i februar 1979

BESTYRELSEN

Kommende møder og udflugter

Søndag den 18. marts 1979 kl. 10.00: Ordinær generalforsamling. Se side B 1.



Søndag den 25. marts 1979: Udflugt Århus H. -- Ryomgård -- Grenå -- Ryomgård -- Randers.

Denne spændende udflugt på Djursland er arrangeret af Midtjysk afdeling i samarbejde med Udflugtsafdelingen, og vort udflugtstog oprangeres således: D 826 -- Cu -- Cxm -- Cr -- Do.

Planen for udflugten ser således ud:

Århus H.	afg.	8,45
Grenå	ank.	11,00
Frokostpause		
Grenå	afg.	13,30
Randers	ank.	16,10

Under opholdet i Grenå er det muligt at tilmelde sig spisning (frokostplatte) på Hotel Dagmar.

Der arrangeres tilslutningsrejser fra henholdsvis København og Odense:

Pris for deltagelse:

Billet til særtogene Århus -- Grenå -- Randers kr. 80,00
Tilslutningsbillet fra København kr. 94,00
Tilslutningsbillet fra Odense kr. 74,00
Børn under 12 år rejser for halv pris.
Fripas og ordinære billetter er ikke gyldige til særtogene. Tilslutningsbilletterne gælder til valgfri udrejse den 24. eller 25. marts og hjemrejse 25. marts.

Tilmelding sker ved senest **lørdag den 17. marts 1979** at indbetale beløbet, der dækker Deres tur (se ovenfor) på postgirokonto **8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm**. På talonen til modtageren anføres, hvad beløbet dækker.

Ønskes deltagelse i fællesspisningen i Grenå mærkes talonen tillige med et »M«.

Billetten til tilslutningsrejserne vil blive tilsendt hver enkelt deltager. Pladsbilletter til IC-tog, liggevoгне m.m. må deltagerne selv bestille og betale på nærmeste DSB-station.



Onsdag den 18. april 1979 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø.

Børge Chorfitzen, Kjeld Chorfitzen og John Andersen viser film fra foreningsudflugter m.v. til forlængst nedlagte privatbanestrækninger samt om snerydning på HTJ.

DKJs afdeling Sydjylland/Fyn

Onsdag den 7. marts 1979 kl. 19.00 i Sct. Jørgensgård, Hospitalsgade 4, 6000 Kolding.

Kolding Lokomotivklub, der er arrangør af dette møde, har lovet at forsøge at få fremskaffet nogle film fra DSBs filmsektion. Herudover vil der måske blive tid til at se medbragte lysbilleder/film -- tag nogle med. (Ved film -- husk egen fremviser).

Sædvanlig forplejning vil kunne fås.



Tirsdag den 20. marts 1979 kl. 19.00 i banegårdsrestauranten på Odense banegård.

Til dette medlemsmøde vil det også være muligt at fremvise egne lysbilleder og film. Der er sikkert flere medlemmer, som kan fremvise optagelser fra vinterperioden m.v. Ved film bedes egen fremviser medbragt.

Sædvanlig forplejning vil kunne fås.



Lørdag den 24. marts 1979 kl. 10.30 ved Flakhaven, Odense.

Buskørsel rundt i Odense med en bus af »Aabenraa«-serien. Om alt går vel, vil bus nr. 10 køre foran, således at der kan arrangeres fotostop med denne vogn.

Pris for deltagelse: Kr. 25,00, der betales ved turens start.

Til ovennævnte møder/udflugter er medlemmer fra DJK, KLK, SHS og IBK samt andre interesserede velkomne.

N. Chr. Lind

DJKs midtjyske afdeling

Freddag den 9. marts 1979 kl. 19.30 i Aarhus Oliefabriks lokaler, N. H. Clausensgade 11, Århus: Medlemsmøde.

Til mødet er medlemmerne velkomne til at medtage lysbilleder og film.

U. Andersson

DJKs afdeling på Lolland-Falster

Torsdag den 15. marts 1979 kl. 19.00: Medlemsmøde på hotel »Dana«, 4930 Maribo.

Programmet vil være diverse film. Tag gerne selv egne billeder og film med til fremvisning, men medbring selv fremviser.

Der vil kunne købes kaffe, the m.m.

Poul Stolarczyk

Mariager Remise-Komité

Mariager byråd har vedtaget at udleje et areal vest for den gamle remise i Mariager til Mariager Remise-Komité, der har til formål at opføre en remise- og værkstedsbygning til brug for MHVJ. Så snart frosten går af jorden, vil et ingeniørfirma gå igang med jordundersøgelser, hvorefter detailprojekteringen vil starte.

Mariager Remise-Komité vil meget kraftigt opfordre alle, der er interesseret i veteranbanens fortsatte beståen, til at tegne sig for en større eller mindre andel i remisen.

Hvis alt går vel, vil man allerede i indeværende år kunne påbegynde bygningen af selve remisebygningen, således at den kan være under tag ved årets slutning.

S. P. Laursen

det er usædvanligt tidligt, og kan tydes som et godt tegn for den kommende sæson.

Som tidligere omtalt i dette tidsskrift er både ØG 3 og OHJ 5 driftsklare. Arbejdet med reparation af »KJØGE« er påbegyndt, bl.a. skal lokomotivet løftes, og hovedparten af lejerne i styringen skal have nye bøsninger. »KJØGE« skal være driftsklar i maj måned, hvor det skal anvendes på ØSJS i anledning af denne banes 100 års jubilæum.

Også med vognene arbejdes der ihærdigt – blandt andet skal E 26 og D 11 ligesom »KJØGE« være driftsklare i begyndelsen af maj. LB C 21 er ved at få udskiftet en pufferplanke og flere mindre arbejder forestår på den øvrige vognpark.

Tuborgvognen ZB 99571 fra 1895 er blevet malet udvendigt i anledning af foto-optagelser til brug for reklame for Grøn Tuborg.

Sidste års indretningsarbejder på Bandholm st. skal fortsættes og km-sten, signaler m.v. på strækningen skal opmales.

Der er således opgaver nok til at holde alle hænder beskæftiget.

Derfor!

Skulle nogen gå med tanker om at melde sig til tjeneste i forbindelse med afviklingen af sommerens toggang, ville det ikke være en dårlig idé at deltage et par week-ends i arbejdet med klargøringen af materiellet, og på denne måde »snuse lidt til atmosfæren i Maribo«.

Oplysninger om på hvilke tidspunkter, der arbejdes, om transportmuligheder m.v. kan fås hos undertegnede på telefon (03) 66 15 85.

J. E. Krouel



Museumsbanen

Resultatet af driftsåret 1977/78 (01.10.–30.09.) foreligger nu i tal. Det kan blandt andet konstateres, at Museumsbanen i plan- og særtog mellem Maribo og Bandholm har befordret 19.300 passagerer, hvilket er en fremgang på ca. 20% i forhold til driftsåret 1976/77 (særtogene har alene haft en fremgang i passagertallet på ca. 55%). Siden 1962 har Museumsbanen befordret omkring ¼ million passagerer – heraf hovedparten inden for de sidste 5–6 år.

1979 køreplanen vil omfatte 3 togpar på søndage i juni, på torsdage, lørdage og søndage i juli samt på lørdage og søndage i august. De årligt tilbagevendende justeringer af køreplanerne, har til formål dels at sikre, at de tog, der løber, udnyttes bedst muligt, dels at skabe en for publikum let overskuelig køreplan.

De første bestillinger på særtog er allerede indgået –

Plan 88

I 1975 oprettede Museumsbanens driftsudvalg en planlægningsgruppe – man fandt, at banen efter at have overlevet de første år og gennem disse havde bevist sin eksistensberettigelse, nu savnede en nøje defineret målsætning, der kunne danne grundlag for det videre arbejde og den videre udvikling.

Resultatet af gruppens arbejde »Plan 88« – rapport fra planlægningsgruppen foreligger nu i form af et 60 siders hæfte – format A5. Interesserede kan erhverve Museumsbanens Plan 88 hos salgsafdelingen. Pris kr. 12,- (incl. porto).

Plan 88 er anerkendt af foreningens bestyrelse, men beslutning om iværksættelse af planens enkelte dele er ikke truffet – hverken af driftsudvalg eller bestyrelse.

Blandt andet fordi Museumsbanens personalemæssige og økonomiske ressourcer er uforudsigelige, er der ikke i

planen opstillet en tidsfølge, de enkelte dele af planen gennemføres efterhånden som mulighederne bliver skabt.

I erkendelse af, at banen (og formentlig heller ikke foreningen) ikke alene kan skabe muligheder for planens gennemførelse i fuldt omfang, er Plan 88 fordelt til en række offentlige og private instanser (blandt andet Maribo Kommune og Lollandsbanen) med hvilke Museumsbanen har eller ønsker et nært samarbejde.

Planlægningsgruppen har arbejdet ud fra følgende formulering af Museumsbanens formål:

»MUSEUMSBANEN skal udgøre et dansk privatbanemiljø, der kan fremvise lokomotiver og vogne i drift på strækningen Maribo – Bandholm. Medlemmer af Dansk Jernbane-Klub kan deltage aktivt som frivilligt personale såvel ved materiellets vedligeholdelse som i driften. Togdriften omfatter både tog fra bestemte tidsperioder, og tog fra de enkelte privatbaner.

Det skal tilstræbes at kunne fremvise materiel, der ikke er i drift.

I det følgende foretages en kortfattet gennemgang af planens hovedtræk.

Konklusionen i afsnittet »Organisation« er – efter en gennemgang af forskellige muligheder som omdannelse til selvejende institution, ApS m.v., at den nuværende form med tilknytning til DJK bør holdes uændret – ligeledes bør personalets indflydelse på driftsudvalgets sammensætning bibeholdes.

Afsnittet »Driften« gennemgår bl.a. plantogenes hhv. særtogenes indflydelse på banens passagertal og derved på økonomien, og der gennemgås forskellige muligheder for at forbedre besøgstallet. Om togenes oprangering nævnes, at den nuværende kan bibeholdes, men at der også bør sammensættes tog fra de enkelte baner, hhv. tog, hvor materiellet stammer fra samme periode. Her bemærkes de gode muligheder for at præsentere et lille kupévognstog – noget de øvrige baner næppe bliver i stand til foreløbig. Også mulighederne for at gøre noget ekstra ud af visse privatbanejubilæer (f.eks. ØSJS 1979, GDS 1980 og NFJ 1982) behandles. Lejlighedsvis bør også Triangelmotorvogne anvendes.

Museumsbanens stærke afhængighed af strækningen Maribo – Bandholm's eksistens fastslås i indledningen til afsnittet om faste anlæg. Her gennemgås ønsker og muligheder for forbedringer på strækningens holdsteder og bl.a. også mulighederne for anvendelse af Bandholm station med et stationskontor anno ca. 1900. Der fremsættes ønsker og forslag til forbedringer af værkstedet og opholdsfaciliteterne. Desuden gennemgås den hidtidige udvikling i vognhalsprojekterne.

Museumsbanens vanskelige økonomiske forhold gennemgås, problemerne omkring en rimelig sikker budgetlægning nævnes, og planlægningsgruppen kommer også ind på mulighederne for at søge tilskud udefra, idet man erkender, at kun en ringe del af de i planen skitserede op-

gaver kan løses indenfor Museumsbanens nuværende økonomiske rammer.

Bilagene indeholder bl.a. en oversigt over DJK materiel på øerne og uddrag af »Dispositionsplan for Maribo 1974«.

Gruppens mål er – indenfor de nuværende rammer hhv. de rammer, der kan skabes – at planen skal danne grundlaget for den endelige fuldbordelse af ideen om, at Museumsbanen skal være et levende privatbanemuseum.

J. E. Krouel

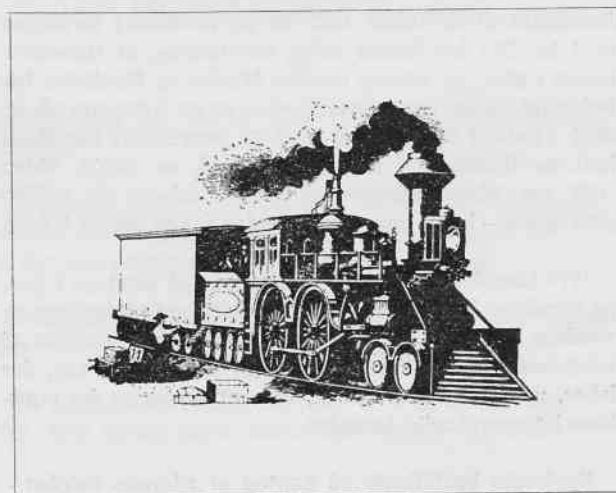
Kriminelt hærverk på jernbanehistorisk materiel

De to motorvogne SNNB M 4 og M 5, der er hensatte i Gedser, har været udsat for hærverk, og følgende dele er blevet stjålet:

Lamper, alle – M4. Bagagenet, 2 stk. – M4. Ventilatorer, alle – M4 og M5. Sæder, 2 stk. – M4. Skilte – M4 og M5. Dørhåndtag indvendige døre, alle – M4 og M5. Billeder på vægge – M4. Hylde for fragtbreve og lignende – M4. Alle betjeningshåndtag ved førerplads – M4 og M5. Messingplade under gashåndtag – M4 og M5. Samtlige viserinstrumenter, bortset fra et par stykker, vi selv har fjernet for reparation. Vinduesvisker – M4. Hane for benzintank i motorrum – M4. Dynamo – M4. Håndtag og beslag for yderdøre. Navnet TRIANGEL på køler – M4. Messingpyramide på kølerdæksel – M4 og M5. Frontlygte – M5. Ventil for nødbremse. Aftapningsventil i trykluftbeholder. Sikkerhedsventil i trykluftbeholder – M4 og M5. Kakkellovnslåge med karm. Benzindæksel.

Det er forkasteligt, at værdifuldt, historisk jernbanemateriel skal behandles på denne måde, og kriminalpolitiet har da også overtaget sagen. Enhver, der måtte have kendskab til denne sag, bedes straks videregive sin viden til politiet eller til:

F. Hermind, Villa Højbo, Stationsvej, 4320 Lejre, eller
W. E. Dancker-Jensen, DSB Maskinafdelingen, Sølvgade 40,
1349 København K.





Tegning af indgangspartiet på den nye Frederikshavn station.

Tegning: DSB.

Sindal: Krydsningssporet påregnes forlænget i 1979. Peronerne forlænges og forhøjes til 55 cm. Nyt sikringsanlæg påregnes ibrugtaget august 1979.

Kvissel: Udveksling af sporskifter foretages i forbindelse med etablering af nyt sikringsanlæg, der påregnes ibrugtaget oktober 1979.

Frederikshavn: De for stationsflytningen nødvendige spor-, afvandings- og ballastarbejder er udført. Der resterer her efter kun tilslutning til nuværende hovedstrækning og Skagensbanen, hvilket sker i forbindelse med den nye stations ibrugtagning i september 1979.

Opførelsen af hovedbygningen er igang. Pakhus, velfærdsbygning og bogieværksted er påbegyndt. Der etableres vaskeanlæg for udvendig vask af personvogne.

El-togforvarmeanlæg ibrugtages først i 1980.

26. Fredericia – Padborg

Kolding: Den fra trafikalside ønskede forlængelse af spor 3 søges gennemført indenfor de kommende 5 år.

Som fremmedarbejde for kommunen er underføringsanlæg for Lyshøj Allé udbudt i licitation. Arbejdet påregnes udført i løbet af 1979. I forbindelse hermed vil den nærliggende overføring for Strandvejen blive nedrevet og formentlig erstattet af en gang- og cyklistbro. Følgende arbejder udføres ligeledes for kommunen: Underføring for Vestre Ringgade (påbegyndes primo 1980). En stitunnel ca. 450 m vest for stationen, der skal indgå som et led i omlægning af trafiksystemet i bykernen, forventes udført i 1980–81. En stitunnel ved Seest (efter fuldførelse af underføringsingen for Vestre Ringgade).

Vamdrup: Vejle amtskommune har anmodet DSB om som fremmedarbejde at forestå ombygning/udvidelse af underføringen for hovedlandevejen mellem Kolding og Vamdrup.

Tinglev: På stationen fjernes en del sporforbindelser i 1979 (driftsbudget).

Padborg: Som fremmedarbejde for Bov kommune er indledt forundersøgelser for udvidelse af underføringen i stationens sydende.

El-togforvarmeanlæg ibrugtages 1984.

28. Tinglev – Sønderborg

Tinglev – Tørsbøl: Forbedring af sporet efter »genbrugsprincippet« udføres i 1984.

29. Lunderskov – Esbjerg

Strækningen påregnes forsynet med automatiske linieblok-anlæg og stationerne med nye sikrings- og teleanlæg indrettet for fjernstyring fra en midlertidig FC i Lunderskov. Terminerne for disse arbejder er dog ikke fastlagt.

Esbjerg: El-togforvarmeanlæg ibrugtages 1984.

30. Bramming – Tønder

Brøns – Tønder: Forbedring af sporet efter »genbrugsprincippet« udføres i 1983.

31. Esbjerg – Struer

Esbjerg – Varde: Ballastrensning og ombygning til langskinnespor udføres i årene 1980 og 1981.

Varde: Nyt posthus ved banegården er under opførelse. I forbindelse hermed og med flytning af rutebilstationen, ligeledes til banegårdens umiddelbare nærhed, er der indgået overenskomst med Varde kommune om en ny forpladsordning. Forpladsen er under udførelse ved Varde kommunes foranstaltning. Skitseprojekt til ombygning af hovedbygningen er udarbejdet.

Varde – Tistrup: Etablering af et underføringsanlæg i km 76,4 for omfartsvejen øst om Varde, der udføres som fremmedarbejde for Ribe amt, er påbegyndt i juli 1978 og forventes afsluttet i foråret 1979. Der udføres en permanent baneforlægning for projektet.

Skjern – Lem: Der rester en samlet svelleudveksling med anvendelse af brugelige ældre sveller på en ca. 12 km lang strækning. Dette arbejde påregnes udført i 1980.

Holstebro: Ny gangtunnel under banen ved Bisgårdsgade er under projektering for Holstebro kommune og påregnes udført i 1979. Herefter vil privat overkørsel nr. 359 kunne nedlægges. Yderligere en stitunnel, som påregnes udført i foråret 1979, er under projektering for Holstebro kommune.

En arbejdsgruppe har afgivet rapport med forslag til sporændring og nyt sikringsanlæg til afløsning af nuværende 3-post anlæg. Arbejdet forventes udført i 1979.

Struer: El-togforvarmeanlæg ibrugtages 1984.



Den gamle station og det gamle posthus i Herning. VLTJ ML 12 er på vej fra revision hos Frichs i Århus til VLTJ, 20. maj 1977.

Foto: Erik Buus.

32. Langå – Struer

Nye strækings- og stationssikringsanlæg af hensyn til kørsel med nyt materiel (MR-tog) påregnes ibrugtaget 1979/1980.

Viborg: Der er mellem kommunen, P&T og DSB opnået principiel enighed om etablering af en trafikterminal. Der er igangsat forhandlinger om arbejdsprogram og udgiftsfordeling.

Offentlig overkørsel nr. 54 vest for Viborg påregnes nedlagt i 1979 i forbindelse med ibrugtagning af ny overføring for Agerlandsvej.

33. Vejle – Holstebro

Nye strækings- og stationssikringsanlæg af hensyn til kørsel med nyt materiel påregnes ibrugtaget 1979. Der vil blive anvendt en ny type sikringsanlæg (DSB 1977) baseret på brug af datamater. Anlæggene indrettes til fjernstyring fra FC Herning.

35. Skanderborg – Skjern

Skanderborg – Herning: Nye strækings- og stationssikringsanlæg af hensyn til kørsel med nyt materiel påregnes ibrugtaget 1979/1980.



Herning station set fra vest. Til venstre ses den nye stationsbygning og til højre den nye pakkepostbygning, 28. december 1978.

Foto: Erik Buus.

Silkeborg: Et forslag til forenkling af sporanlægget er under behandling. En ekstern arbejdsgruppe med repræsentanter for Silkeborg kommune, P&T og DSB har afgivet rapport med forslag til en samlet løsning af forholdene i stationsområdet.

Herning: Udførelsen af spor- og bygningsanlæggene samt nye sikrings- og teleanlæg forløber som planlagt. Nuværende FC påregnes udvekslet, men bibeholdt i Herning indtil videre.

Arbejdet i marken fortsætter med sporarbejder og peronanlæg. Posttunnel, som skal forbinde pakkepostbygningen på stationens sydside med hovedbygningen (incl. posthus) på nordsiden, er under udførelse ved DSBs foranstaltning. Hovedbygningen, som af et privat konsortium påbygges to overetager, er under afpæring. Perronbro er under udførelse i to etaper – først trappetårnene, dernæst selve stålbroen.

Kommunens forpladsanlæg med tilhørende gangbroanlæg samt parkeringskælder er under udførelse. Det samlede anlæg, der benævnes Banegårdscntret, ibrugtages april 1979. Hele anlægget (aflastningsgadeprojektet) påregnes ibrugtaget september 1979.



Den nye remise i Herning toges i brug ved påsketid 1978. Billedet er fra 19. marts 1978, og det er IC 119, der er under indkørsel.

Foto: Erik Buus.

36. Århus H. – Grenå

Århus H. – Hornslet: Anlægsarbejderne i forbindelse med etablering af Århus nærbane forløber efter planerne, bl.a. er jordarbejder og sporarbejder for de to nye krydsningsstationer samt sporændringer på Århus Ø. station fuldført. Sporændringerne mellem Århus H. og Århus Ø. samt etableringen af de nye standsningssteder er påbegyndt. Der udføres sporforstærkning af i alt ca. 4,1 km spor mellem Århus Ø. og Hornslet. Arbejdet påregnes fuldført januar 1979. Der etableres nye sikringsanlæg på Århus Ø., Thorsøvej, Lystrup, Skødstrup og Hornslet. Anlæggene indrettes til fjernstyring fra post 6 i Århus og baseres på anvendelse af det offentlige telefonnet.

Den nye stationsbygning i Herning er ved at have nået sin fulde højde. Vejen, der ses til venstre, er den nye omfartsvej, der skal fortsættes hen over arealet, hvor den gamle rutebilstation og jernbanestation ligger, 21. marts 1978.

Foto: Erik Buus.



**Støt vore annoncører –
de støtter os**

BP LOLLAND DEPOT

Evald Jørgensen

Havnen – Sakskøbing

Tlf. (03) 89 44 11

VASEKØBMANDEN

v/ K. E. Petersen

Vesterbrogade 33 – Fredericia

Tlf. (05) 92 27 00

Alt i kolonial – Konserver – Vine
Spirituosa – Tobaksvarer

Når De besøger Vrads Sande Jernbane,
så husk

Veteranbanens Restauration

Vrads Station – Tlf. (05) 75 62 20

Det gode spisested med de fornuftige priser
Selskaber modtages indtil 100 kuverter

Velkommen hos Signe og Børge Sørensen

Jernbanenyt - kort fortalt



Privatbanerne

»Privatbane nyt« omfatter denne gang faktisk kun stof om banernes problemer i denne vinter. I Jernbanen nr. 2/79 vender vi tilbage med »Privatbane nyt« i den mere traditionelle form. Afsnittet om Lollandsbanen skyldes oplysninger fra Per Topp Nielsen og Poul Stolarczyk. Afsnittet om Hads Ning Herreders Jernbane skyldes Torben Willumsen, og endelig er afsnittet om Skagensbanen blevet til takket være Bent Ravnild.



Hads Ning Herreders Jernbane

For HHJ sluttede året 1978 på en lige så trist måde som for adskillige andre privatbaner, nemlig med store problemer på grund af det hårde vintervejr.

Den 28. december afsporede godstog 1463, der var fremført af DI 10 ved Gunnar Clausensvej T i Viby. Der blev straks indsat rutebiler mellem Øllegårdsvej T og Tranbjerg, og endvidere rekvireredes der hjælpemateriel til det afsporede tog fra DSB i Århus. Først på aftenen var toget atter bragt på sporet, men skinnerne var så medtagne, at der ikke kunne køres på dem. Endvidere begyndte snevejret at skabe problemer for toggangen på den øvrige strækning.

Fredag den 29. december forsøgte man at opretholde driften ved at køre med tog mellem Odder og Tranbjerg, hvorfra de rejsende måtte skifte til rutebiler, som befordrede dem til Øllegårdsvej T, hvor der atter holdt et tog til at køre dem det sidste stykke vej til Århus H. Ved middagstid måtte man dog indstille toggangen mellem Odder og Tranbjerg på grund af drivedannelser på banen.

Snevejret fortsatte, og om lørdagen kørte man kun mellem Århus H. og Øllegårdsvej T, men senere på dagen måtte trafikken på hele strækningen Århus–Odder indstilles. Om eftermiddagen blev der kørt snerydningstog mellem Odder og Tranbjerg med DI 11, men man turde ikke køre ud med lynettetogene på grund af den kraftige fygning. Kl. 16.30 indstilledes også rutebiltrafikken.

Søndag den 31. december var togdriften indstillet hele dagen. Banens personale samlede energi til det nye år!

Først hen på eftermiddagen den 1. januar forsøgte man at rydde strækningen Odder–Tranbjerg for sne med DI 11, men det måtte opgives, da DI 11 kørte fast i en drive et par hundrede meter før Mårslet. Forgæves søgte man at komme fri ved egen hjælp, men DI 11 sad så fast, at den måtte graves fri. Da man kom ned til skinnerne viste det sig, at den forreste truck var afsporet. Først kort efter midnat var DI 11 sat på sporet igen.

Den 2. januar kørte der atter tog mellem Århus H. og Øllegårdsvej T. Disse tog fremførtes med Ym 33 og Ys 44, der havde »fejret nytårsaften« i Århus. Baneafdelingen gik

igang med at rydde strækningen for sne og is med assistance fra et snerydningstog bestående af DI 11 og DI 12. Kl. 20.00 blev normal drift genoptaget mellem Odder og Tranbjerg, mens der indsattes en rutebil mellem Tranbjerg og Øllegårdsvej T, da sporet ved Gunnar Clausensvej endnu ikke var færdigt.

Det første tog, der kunne beføre hele strækningen Århus H. – Odder blev sendt ud sidst på eftermiddagen den 3. januar, da sporreparationen ved Gunnar Clausensvej var tilendebragt.



OHJ DI 39 som hjælpemaskine for sneplovstog mellem Love og Havrebjerg, 1. januar 1979. Foto: Ole-Chr. M. Plum.

Høng–Tølløse Jernbane

Nytårssnestormen blev et kedeligt bekendtskab for HTJ. Allerede den 28. december havde Y-togene problemer flere steder på strækningen, og vanskelighederne blev større den følgende dag, hvor et tog kørte fast i sneen mellem Kr. Eskildstrup og Tølløse. OHJ nr. 39 blev sendt til assistance, og kørte derefter strækningen igennem for at rydde en del sne væk fra banen.

Lørdag den 30. december var et Y-tog kørt fast ved Love tidligt om morgenen, og også her måtte DI 39 assistere. Et skinebustog bestående af HTJ S 44 + OHJ D 246 nåede Tølløse fra Slagelse ved at køre »lige i hælene« på DI 39. Resten af dagen kørtes der kun med DI 39 og personvognen CI 238, og sidst på eftermiddagen opgav man at køre med personvognen, og der kørtes kun mellem Tølløse og Høng. Sidste tog på HTJ i 1978 blev OHJ DI 39, der trods alt nåede Slagelse endnu en gang lørdag aften ved 20.30-tiden, men efter ankomsten til Tølløse var

OHJ nr. 38 kørte den 1. januar 1979 fast i sneen mellem Løve og Havrebjerg.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.



det slut. Søndag den 31. december gik med at forberede sneplovskørsel med damplokomotivet OHJ nr. 38, der kørtes fra Holbæk til Tølløse.

Nytårsdag kørte nr. 38 så ud for at rydde banen, og mange snedriver blev forceret med held. Men mellem Løve og Havrebjerg kørte man fast i en temmelig stor drive med megen tung sne. Da sneplovstoget var gravet frit, viste det sig, at ploven var slået skæv. OHJ DI 39 trak toget tilbage til Høng, hvor ploven afmonteredes. Med ploven vel anbragt oven i kullene på godsvognen OHJ Ph 459 kørte sneplovstoget tilbage til Tølløse. Banen var kun farbar mellem Tølløse og Høng!

Fredag den 5. januar var sneplovstoget atter klar til at køre ud. En gummiged havde fjernet den store drive ved Løve og tilbage havde man altså strækningen mellem Havrebjerg og Slagelse. Det var også en større opgave, da der ved broen, der fører vejen til Valbygård over banen, var dannet en ca. 400 meter lang drive. Banearbejdere fra DSB under ledelse af HTJ's dynamiske baneformand Verner Jacobsen løste sammen med nr. 38 og personalet på denne opgaven med at flytte snemængderne væk fra sporet. Adskillige gange måtte nr. 38 mase sig fast i sneen for at blive trukket fra af DI 39. Det er ikke underligt, at lokomotivfører Karlo Kristensen var en smule stolt, da sneplovstoget kl. 14.26 kørte ind på Slagelse station.

Sneen fortsatte med at vælte ned i det meste af januar måned, men takket være DI 39 holdtes strækningen nogenlunde åben indtil fredag den 26. januar. Dagen startede med, at DI 39 kørte fra Tølløse til Slagelse kl. 3.00. Snemængderne på banen var så store, at man valgte at tage de to Y-tog, der havde overnattet i Slagelse, med hjem på slæb, og resten af dagen kørtes der kun enkelte tog med DI 39 og en personvogn. Kl. ca. 20 kørte denne togstamme fast mellem Dianalund og Skellebjerg, og først da OHJ nr. 38 nåede frem til stedet lørdag formiddag, kom toget fri.

Sneplovstoget fortsatte til Slagelse og retur til Tølløse, men først søndag morgen genoptoges kørslen mellem

Høng og Slagelse, hvor det første togpar bestod af DI 39 + CI 238. Den følgende uge var præget af aflysninger, kørsel med dieseltog i stedet for Y-tog samt tog, der kørte fast i sneen forskellige steder på strækningen, der efterhånden var »plaget« af sne overalt.

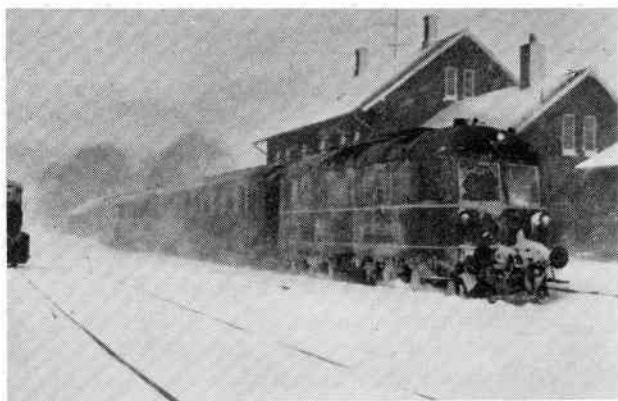
Lørdag den 3. februar kørte to Y-tog fast mellem Tølløse og Kr. Eskildstrup; skinnebustoget, der holdt i Slagelse (HTJ S 30 – OHJ D 246 – OHJ S 31) kørte slet ikke ud. Med stort besvær fik DI 39 hentet de to Y-tog hjem, og resten af dagen befordredes de rejsende med rutebiler. Søndag den 4. februar trådte OHJ nr. 38 i aktion for fjerde gang. At der var megen sne og is på skinnerne kan følgende afgangstider for sneplovstoget måske bevidne om: »Tølløse 7.10, Kr. Eskildstrup 9.15, St. Merløse 10.30, Dia-



Med håndkraft befries OHJ nr. 38 fra sneens hårde greb, 1. januar 1979.
Foto: Ole-Chr. M. Plum.

nalund 12.00, Høng 14.10, Havrebjerg 17.20.« Ved Valbygård gik det galt, og sneplovstoget kørte fast i en stor drive. Det blev klart, at man ikke kunne nå Slagelse, og da toget kom fri kl. ca. 21.00, besluttede man at returnere til Høng. Personalet kom hjem til Tølløse kl. 24.00 med DI 39. Næste dag startedes fra Høng ved middagstid, og i mellemtiden havde en gummiged fjernet det meste af sneen ved Valbygård. Vejret var strålende, og på hjemturen var der nok flere, der stille håbede på, at vinteren snart ville slutte.

Men ak, torsdag var vejrguderne atter på færde, og endnu en gang kørte HTJ's tog fast. To Y-tog måtte efterlades mellem Kr. Eskildstrup og St. Merløse. Fredag den 9. februar kørte nr. 38 endnu en tur til Slagelse med sneploven. Pudsigt er, at vejret på snerydningsdagene i denne vinter har været usædvanlig godt med solskin til glæde for mange jernbaneentusiaster, der forhåbentlig også forstår alvoren bag det at køre sneplovstog.



Et af de sidste tog på LJ i 1978 blev kørt fredag den 29. december 1978, og det bestod af LJ M 32 - Ev - Bg - LJ M 31. Senere på dagen indstilledes driften helt. Foto: Per Topp Nielsen.

Lollandsbanen

Allerede den 27. december satte snestormen ind, og hen på formiddagen den 28. december opgav LJ at fremføre tog med lynnettemateriel. Lynetterne på LJ suger køleluften til motorerne op mellem hjulene, og de er derfor ikke særlig driftssikre, når det fyger. I stedet indsattes to togstammer bestående af M 33 - Ev - DSB Bg og M 31 - Ev - DSB Bg-M 32, hvilket indebar, at en del tog måtte aflyses. Fredag den 29. december måtte LJ indstille al buskorser, da banens rutebiler sad fast i driverne rundt omkring på Lolland. Samme dag henad kl. 16.00 kørte det sidste tog fra Nykøbing til Nakskov i 1978.

Lørdag den 30. december blev den »selvkørende sneplov«, M 14, sendt afsted fra Maribo mod Nakskov, men den kørte uhjælpelig fast i en drive i nærheden af Avnede trinbræt. Et forsøg på at nå frem til det fastkørte sneplovstog fra Nakskovsiden med M 33 mislykkedes, og da M 33 var gravet fri, valgte man at køre tilbage til Nakskov, da vejret var umenneskeligt. Man stod nu i den håbløse situation, at al trækraft henstod i Nakskov, mens reserveploven (ex DSB plov 44) befandt sig i Maribo, og på det grundlag besluttede man at indstille ikke blot driften, men også snerydningen resten af dagen. Det samme blev tilfældet med den 31. december 1978 og 1. januar 1979.

Først tirsdag den 2. januar kom der atter tog ud på Lollandsbanen. Et arbejdsbold blev sendt fra Nakskov med M 33 for at komme M 14 til undsætning. Allerede mellem Nakskov og Avnede gik det galt, og M 31 måtte ud for at trække M 33 fri af en drive. Da to lokomotiver blev herefter anvendt således, at M 33 kørte frem mod snemas-serne, og M 31 brugtes til atter at trække M 33 fri, og i løbet af formiddagen nåede man frem til driven, hvor M 14 holdt inde i. Ved mørkets frembrud manglede man kun at forcere ca. 30 m hen til M 14.

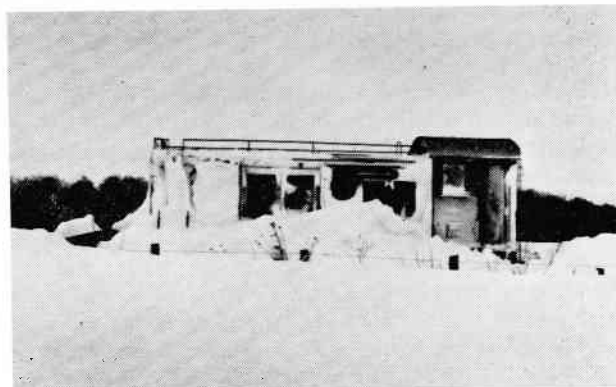
I løbet af onsdagen gravede man sig frem til M 14, og en wire blev fastgjort til sneploven. Imidlertid stod M 14 så fast i sneen, at man kun fik trukket selve sneploven ud af driven, mens M 14 blev stående. Efter at have transporteret sneploven ind til Avnede, hvor en traktor trak den af sporet, fik man trukket M 14 fri ved M 33 og M 31's hjælp. Det kan vel ikke undre nogen, at M 14 ikke kunne startes efter 4½ dogns ophold i snestormen! Onsdagen sluttede med, at M 33 var kørt af sporet i en stor drive ved Gurreby bakke ved Sollested.

Efter at have fået M 33 på sporet torsdag den 4. januar om formiddagen, kunne man midt på eftermiddagen melde om ankomst til Sollested. Fra Sollested til Ryde var der også meget sne, og endnu en nat måtte M 33 tilbringe i afsporet stand i det fri. Torsdag aften fik man udkommanderet nogle gravemaskiner samt en sneslynge til rydning af den øvrige banelinie, da det øjensynligt var den eneste tænkelige løsning på LJ's sneproblem.

Busstrafikken var kommet i gang efter en nødkoreplan allerede onsdag den 3. januar, og fra den 6. januar kunne busserne køre i togenes koreplan, men på selve banelinien fortsatte problemerne. Fredag den 5. januar kørte man således M 33 tilbage til Nakskov, idet man så fortsatte forsøgene på at nå frem til Maribo med lokomotiverne M 31 og M 32.

Endelig den 7. januar kunne man hen under aften begynde togdriften på Lollandsbanen igen. Først havde man været igennem med et plovstog bestående af M 33 og plov 44, og de første tog fremførtes med en pendulstamme bestående af M 33-Ev-P (ex DSB CI) - af og til med ploven foran.

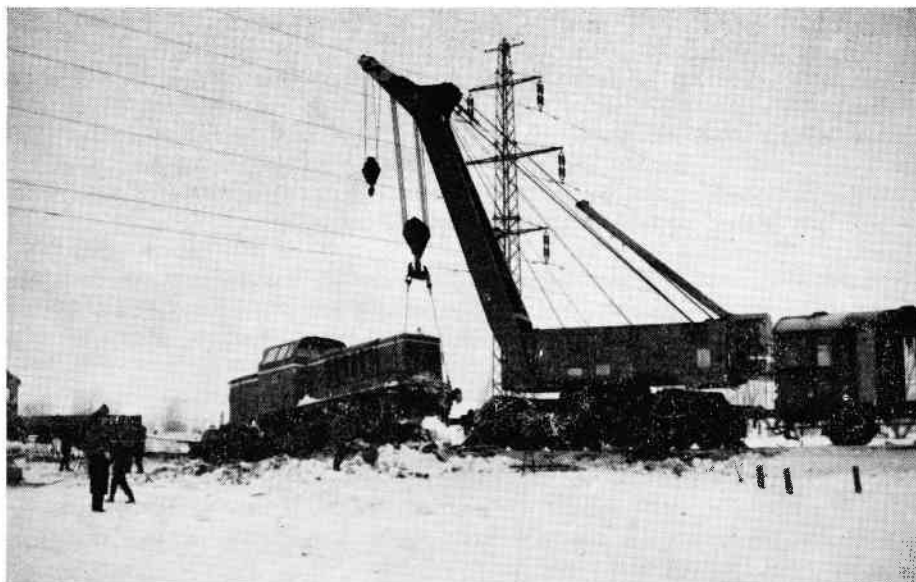
Lollandsbanen har dog ikke blot haft problemer som følge af sneen. LJ har også haft et trækraftproblem, idet



LJ M 14 med sneplov fastkørt i sneen ved Avnede, 2. januar 1979.

Foto: Poul Stolarczyk.

Bjergningsarbejdet af LJ M 33 ved Øster Radsted måtte foregå klods op ad SEAS's hovedkabel til Lolland-Falster (320 kV), der måtte afbrydes først, 5. februar 1979. Foto: Per Topp Nielsen.



M 32 ikke er i bedste stand, og fordi rangertraktorerne M 11 (i Maribo) og M 12 (i Nakskov) er ude af drift. Det var meningen, at M 15 (ex AB 1) efter endt reparation skulle have afløst M 12 i Nakskov, men dette lokomotiv fik altså nedbrud før M 15 var færdig. For at klare nogle af problemerne blev M 10 den 22. januar sendt til Maribo fra Nakskov for at rangere, og M 9 blev rangermaskine og nedbrudsreserve i Nakskov. Nu er M 14 dog atter i drift og bruges til rangering i Nakskov.

Godstrafikken på Lollandsbanen har selvfølgelig ligget stille, når M 33 skulle bruges som sneplovsmaskine og til fremførelse af persontog. I Maribo henstår der endvidere et antal godsvogne til henholdsvis Bandholm og Holeby samt til K. Balling-Engelsen, men mens dette skrives – i slutningen af januar måned – venter man på at få sporene ryddet til de respektive bestemmelsessteder.

Adskillige gange i januar måned har man måtte erstatte lynettetogene med dieseltrukne persontog på grund af nye snefald og fygning. Den 26. januar var det igen galt med drivedannelser på banen, og man valgte at sende et sneplovstog ud. Da M 33 ikke var i Nakskov, blev sneploven spændt for M 14. Desværre kunne toget ikke få fart nok på ind i driverne, og ved Ryde kørte man fast. Ligeledes kørte et persontog fast ved Avnede, og de rejsende måtte gå over markerne til LJ-busser.

Den kraftige blæst samt nye snebyger fredag den 2. februar og lørdag den 3. februar blev årsag til, at Lollandsbanen atter måtte indstille driften. Endnu en gang skulle man i gang med at rydde banen for sne, hvilket bl.a. blev gjort med gummigeder. Situationen lørdag var mildest talt kaotisk, da ikke mindre end fem tog sad fast i sneen mellem Nykøbing Fl. og Nakskov.

Søndag formiddag havde man endelig regnet med at påbegynde normal toggang, men først skulle M 33 forspændt sneploven nr. 44 rydde endeligt op på strækningen. Man ville ikke sende andre tog ud inden denne sidste afpudsning var foretaget. Den sneplovskørsel blev meget skæbnsvanger for Lollandsbanen.

Mellem Radsted og Øster Radsted ved Sakskøbing afsporede sneploven, der var af træ, og vendte 180 grader

rundt, hvorefter også diesellokomotivet afsporede. Det kørte ud i grøften og pløjede sig helt ind på marken, så det stod helt uden for skinnerne.

Efter uheldet kørtes der på strækningen Nakskov-Sakskøbing med tog, mens der mellem Sakskøbing og Nykøbing indsattes rutebiler.



LJ M 33 og sneplov 44 afsporet ved Øster Radsted, 4. februar 1979.

Foto: Per Topp Nielsen.

Et hjælpetog fremført af DSB Mx 1008 blev rekvireret hos DSB, men på grund af M 33's vægt måtte der hentes en kran i København. Det var helt umuligt at bjærge M 33 ved hjælp af hydrauliske donkrafte. Da uheldet var sket, lige hvor nogle store højspændingsledninger skærer banen, måtte SEAS afbryde strømmen, mens kranen arbejdede. Sneplov 44 blev først fjernet, og den splintrede plov skiltes i flere dele, da den blev lagt ud i marken med ophugning for øje. Senere blev M 33 bjærget, men skaderne på selve lokomotivet vil betyde, at det vil være ude af drift i længere tid.

Indtil M 33 er køreklar igen, råder LJ kun over M 31 og M 32 til brug i persontogene foruden lynettetogene. M 9 og M 10 kan kun anvendes til rangering eller fremførsel af mindre godstog.

Skagensbanen

På Skagensbanen er der i de senere år blevet foretaget en del større og mindre arbejder ved såvel de faste anlæg som på det rullende materiel.

Banegårdsbygningen i Skagen er – ligesom pakhusbygningen – blevet malet op i den smukke gule Skagensfarve.

Ved siden af pakhusbygningen er det nye postkontor opført i samme gamle Skagen-byggestil, og der er i forbindelse hermed etableret mulighed for at køre jernbanevogne med post helt hen til aflæsning ved selve posthuset – en mulighed man bl.a. har benyttet i forbindelse med juleposten 1978.

På perronerne i Skagen er der blevet opsat togviserskilte til annoncering af togafgang og -ankomst, da det ikke altid har været helt klart for de rejsende, hvilket tog, der kørte først, idet der som regel holder 2 togstammer ved perronerne før afgang. Togviserskiltene er Siemens-anlæg, der har været i brug i Københavns nærtrafik, indtil man her gik over til Solarianlæg.

Drejeskiven ved værkstederne i Skagen er blevet elektrificeret, da den ofte er i brug til vending af lynette-motorvognene i forbindelse med formering af togstammerne.

Et for nogle år siden etableret sidespor til en fabrik for træemballage i Skagen er i færd med at blive taget op, da virksomheden nu er blevet lukket. Sporene skal imidlertid genanvendes, idet Carlsberg depotet i Skagen er under udflytning fra sin hidtidige placering ved havnebanen til industriarealerne i den vestlige del af byen. Depotet får her sin egen »godsbanegård« med plads til ca. 4 godsvogne og med lagerbygningens gulv i højde med jernbanevognenes bund.

De gamle pakhusbygninger i Højen og Hulsig er blevet kraftigt istandsat og fremtræder overordentligt pyntelige.

På grund af stærk stigning i ekspeditionerne på Aalbæk station – ikke mindst postforretningerne – er der foretaget en udbygning og modernisering af lokalerne på stationen.

Og så en kuriositet af de mere sjældne herhjemme:

En DSB købstadsstation med tilhørende havnebane o.s.v. hvis eneste forbindelse med omverdenen (= DSB) foregår via en privatbane!

Der er naturligvis tale om den nye banegård i Frederikshavn, hvis ibrugtagelse forventes omkring september 1979.

Kuriositeten – kun forbindelse via Skagensbanen – følger af, at det på grund af forskellige anlægsarbejder og omlægninger af trafikken på havnepladsen i Frederikshavn har været nødvendigt at afbryde den hidtidige jernbane-forbindelse til havnebanen og dermed den nye station. Denne forbindelse udgik fra sporet til Göteborgfærgerne. Den mest nærliggende løsning var herefter at tilslutte hele molevitten i den anden ende, d.v.s. dér, hvor DSBs

kommende strækningsspor møder SBs strækningsspor, og her er så etableret et sporskifte til DSBs brug. DSBs rangertræk og arbejdskøretøjer kører så efter behørig tilladelse fra FC (fjernstyringscentralen) i Skagen i hvert enkelt tilfælde efter en særlig instruks fra Frederikshavns gamle station via Skagensbanen til den nye station og senere tilbage efter samme procedure.

For så vidt angår det rullende materiel er M 5 – »marcipanbrødet«, der overtoges fra Aalborg Privatbaner – blevet omlakeret fra den smukke postrøde farve til »lynette-orange«, ligesom det gyldne vingehjul på fronten er blevet fjernet.

De 2 gamle fra DSB overtagne personvogne F 5 og F 6 – ved DSB litereret Cqm – er under ophugning i Skagen ved banens foranstaltning, hvorimod banens to oprindelige stål-bogiepersonvogne F 3 og F 4 er blevet sat i stand, herunder lakeret i lynettefarve som M 5.



SB M 5 med godstog samt et af Skagensbanens Y-tog i Skagen, 31. juli 1978. Foto: Aage Lund.

Nogle vil måske undre sig over, at man ophugger de senest anskaffede vogne og sætter de ældste i stand. Forholdet har imidlertid været det, at man oprindelig anskaffede Cqm vognene til brug i banens store skoletog, der ved vognenes anskaffelse havde bestået af F 3 og F 4 suppleret med diverse 2-akslede personvogne. Cqm'erne blev efter gennemgribende istandsættelse på banens værksteder indsat i driften, men da man nogle år senere fik mulighed for at anskaffe yderligere lynettemateriel og derefter kunne køre også skoletog med lynettemateriel, indskrænktes vognenes benyttelse stærkt. Efter yderligere nogle år, hvor man efterhånden som antallet af rejsende i skoletoget steg var kommet op på 6 vogne i toget og antallet af rejsende stadig viste tegn på stigning, blev man nødsaget til at se sig om efter en mulighed for yderligere personvognsmateriel. Da man ikke tilstrækkeligt hurtigt ville få mulighed for anskaffelse af yderligere lynettemateriel, måtte man se sig om efter en anden mulighed, og valget faldt på F 4, der med sine 87 pladser indtil videre måtte kunne fylde pladsen ud for det manglende lynettemateriel. Medvirkende til, at valget faldt på F 4 var også, at den var i bedre stand end det øvrige personvognsmateriel, og F 4 kører således bag på skoletog – tog 3 og tog 16 – og det siges, at tog 3 med sine godt 350 rejsende er det største morgentog i Nordjylland.

På længere sigt er løsningen med F 4 naturligvis ikke særlig velegnet, og der er derfor indgivet ansøgning om yderligere en motorvogn og 2 mellemvogne af lynettetypen til anskaffelse i forbindelse med den ordre, som privatbanerne håber på at kunne afgive samlet inden for en overskuelig fremtid.

Den senest anskaffede personvogn – en ældre DSB Cle-vogn – henstår på værkstedet i Skagen for istandsættelse.



Denne vinters uvejr specielt omkring årsskiftet gik heller ikke helt sporløst hen over Skagensbanen, omend problemerne tildels var forskellige fra de øvrige baners. Der er ikke tradition for de helt store snedriver på Skagensbanen, og sneen generede derfor overvejende i sporskifterne, hvis gasanlæg ikke kunne holdes tændt på grund af den stridende nordjyske snestorm.

De driver, der dannedes på strækningen, klaredes stort set ved indens dagens første tog at gennemkøre strækningen med M 4 – firkantet Frichs diesellokomotiv fra trediveerne – der er udstyret med en snenæse.

De egentlige problemer opstod i forbindelse med jordfygning. Der lagde sig nemlig efterhånden så meget jord i de kanaler i sneen, hvor hjulene skulle køre, at man for at undgå alle eventualiteter aflyste benyttelsen af det forholdsvis lette lynnettemateriel og i stedet lod M 5 – der træder lidt hårdere – sammen med F 4 køre pendultrafik mellem Skagen og Frederikshavn de værste dage.

Resultatet af de hårde vinterdage var foruden en del skader på lynetterne en ødelagt banemotor på M 4.

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane

Snevanskelighederne på VLTJ har betydet, at skinnebusserne flere gange er kort fast i snedriverne. Banens sneplov, der er bygget fast på en åben godsvogn, har været i brug adskillige gange, hvor VLTJ DI 12 har været træk-



Snerydningstog på VLTJ med MI 12 som trækraft netop ankommet til Vemb foran tog 16 den 28. december 1978. Foto: Ole Edvard Mogensen.

kraft. Diesellokomotivet har også måttet assistere med at trække skinnebusser fri af driverne. En del tog har måttet aflyses og helt eller delvis erstattes af rutebiler.

Vestbanen

På Vestbanen har man indtil nu praktisk taget undgået aflysninger af tog som følge af vejsituationen. Banens skinnebusmateriel har tillige kunnet anvendes i alle de personførende tog, idet en del tog har bestået af to motorvogne.

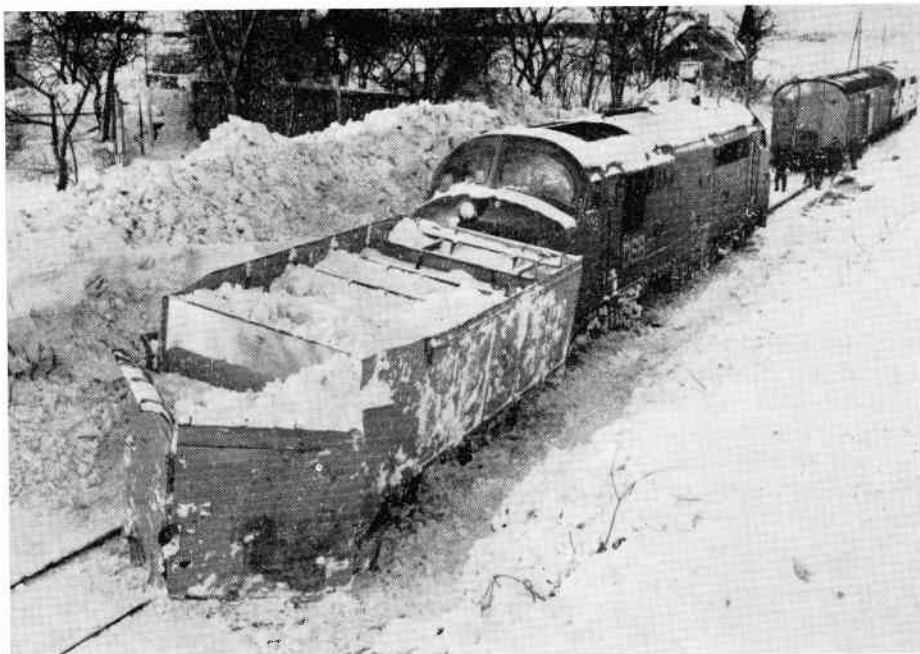
De dage, hvor vejret har været værst og truet med at lukke Vestbanen, har man kørt sneplovstog med DI 14 forspændt banens sneplov, der er monteret på en åben godsvogn. Sneploven er som regel blevet sendt afsted foran et persontog.

Ved Vestbanen har man dog haft et lille problem, nemlig det, at sneploven ikke kan vendes. Ved baglæns kørsel »trækker« sneploven sneen med ned i sporet igen. Det er derfor muligt, at Vestbanen vil lade bygge en ny sneplov



VNJ DI 14 med sneplov mellem Nr. Nebel og Henne, 29. december 1978.

Foto: Jens Anker Tvedebrink.



DSB sneplov nr. 108 og Mx 1013
afsporet ved Fakse på Østbanen.
I baggrunden ses hjælpepetog be-
steående af hjælpevogn nr. 2 og
MX 1006, 4 februar 1979.

Foto: Carl-Johan Semler.

til DI 14, således at den let kan spændes fra og monteres i den anden ende af lokomotivet.

Sneslyngen, som banens værkfører konstruerede på en udrangeret skinnebusbogie allerede i 1970, har været anvendt til at fjerne sneen i spormidten med.

Østbanen

På Østbanen har der været sneproblemer i næsten samme omfang som på Lollandsbanen og Høng-Tølløse Jernbane. Adskillige gange er Y-togene og skinnebusstogene kort fast i store driver bl.a. ved Fakse. Driften har været indstillet flere gange og i flere dage, og en væsentlig årsag hertil må søges i, at Østbanen ikke har trækraft til fremførelse af egentlige snerydningstog.

Banens ene diesellokomotiv er ude af drift, og selv om

man har hydrauliske plove til det andet, er det ikke det bedste snerydningstog, man får, når man tænker på, at diesellokomotivet kun har 375 HK.

Østbanen har derfor måttet søge hjælp hos DSB, og i de første dage i det nye år kørte et sneplovstog fra DSB Østbanen til undsætning. Uheldigvis afsporede sneplovstog ved Fakse, og et hjælpepetog måtte sendes til uheldsstedet for atter at bringe sneplovstog på sporet igen.

Også begyndelsen af februar blev hård for Østbanen, og atter måtte der meldes om, at man midlertidigt havde indstillet driften.



»Privatbane nyt« er redigeret af **Ole-Chr. M. Plum**. Visse oplysninger skyldes Poul Andersen og Ole Edv. Mogensen.

Vegger Kro

v/ Leif Ørndorf

Tlf. (08) 66 62 60

Et godt spisested – Fornuftige priser
Selskaber modtages indtil 200 kuverter

I G FOTO

v/ Ib Jørgensen

Møllebo Allé 51 – Fredericia

Tlf. (05) 94 29 45

Reportage- og Pressefoto



Povl Yhman

Med Povl Yhmans bortgang har Dansk Jernbane-Klub mistet en af sine mest markante personligheder og mange af os en god og prøvet ven. Povl var med i foreningen fra få år efter dennes start og i de sidste 8 år som medlem af foreningens bestyrelse. Vi mødtes på en række af vore udflugter til nu forlængst nedlagte privatbane- og statsbanestrækninger, og udflugten blev altid en bedre og større oplevelse, når han var med, end når han en sjælden gang ikke kunne komme. Han var altid en af de første, der sprang af toget, når der var fotostop og var med det samme igang med sit uundværlige småfilmskamera. Hans første film var primitive og amatør-mæssige, men med årene blev det en større og større glæde at se resultaterne af hans anstrengelser. Men endnu mere end de rent jernbanemæssige fornøjelser, var det de mange samtaler på de lange jernbaneture, vi, der kendte ham, sent vil glemme. Povl havde mange andre interesser end jernbaner: historie, politik og kunst, og det kunne jo ofte være en tiltrængt afveksling fra al jernbanesnakken at få en ofte lidenskabelig diskussion om emner inden for disse områder.

I bestyrelsen gjorde Povl i mange år et stort og uegentligt arbejde og mange er de punkter, på hvilke det var hans realitetssans og økonomiske jordbundethed, der førte til at alvorlige problemer i foreningens historie fandt en fornuftig løsning.

Men mere end udflugter og bestyrelsesarbejder, var det efterhånden museumsbanen, der blev Povls arbejdsfelt inden for foreningen og hans efterhånden altopslugende interesse. Hans indsats som kasserer for banen og den, der sanerede dennes økonomi, var en afgørende forudsætning for at denne nu kører på 18. år som den utvivlsomt historisk mest betydningsfulde af vore museumsbaner. I disse spørgsmål var Povl imidlertid på hjemmebane, og der var intet overraskende i, at han her var i stand til at gøre en enestående indsats. Hvad der var mere forbavsende var, at han, der i forhold til de fleste af banens medarbejdere var en bedaget herre, havde en så enestående evne til at omgås de unge, som han faktisk viste sig at have. Han hjalp dem med jernbanearbejdet og gjorde det hyggeligt for dem i Maribo, og mange er de, der har nydt godt af hans gode råd og aldrig svigtende hjælpsomhed. Det var en naturlig tribut til hans minde, at det blev unge kammerater fra Maribo, der under den stemningsfulde begravelseshøjtidelighed stod vagt ved hans kiste og bar denne til graven.

Alle vi, der har kendt ham, vil savne ham og holde hans minde højt i ære.

Birger Wilcke.

Povl Yhman afgang ved døden

Umiddelbart efter nytår 1979 afgik grosserer Povl Yhman ved døden efter kort tids sygdom, kun 66 år gammel.

I foråret 1966 traf han Erik B. Jonsen og Poul Clausen, der begge var medlemmer af Dansk Jernbane-Klub, og dette møde blev begyndelsen til et langt medlemskab af foreningen. Interessen for jernbaner havde han arvet fra sin fader, der var stationsforstander i Skanderborg.

Den 27. februar samme år var han med på den første jernbaneudflugt, og den 19. juni på den første tur med Maribo-Bandholm-banen. Fra 11. juli samme år startede han som togbetjent og avancerede i årene derefter til togfører og tilsynsførende.

Det er velkendt, at Povl Yhman, når en sag greb ham, gik fuldt ind i arbejdet for at den skulle lykkes. Ikke mindst som banens mangeårige kasserer har han fået banens regnskab i en eksemplarisk stand, hvilket ikke altid var lige let. For 7 år siden fik han en blodprop og tilbragte lang tid på hospitalet; hans venner og kammerater ventede ikke mere at se ham som aktiv i Maribo.

Men på grund af en fantastisk stædighed og vilje kom han meget hurtigt til kræfter og genvandt fuldstændig sin førtilighed og mod på livet. Dette sidste skyldes ikke mindst hans hustru Karen Yhman, der ofte ledsagede ham på hans talrige »udflugter« til Maribo.

Som togfører på Museumsbanen havde han mange dejlige timer og fandt mange venner. Især glædede det ham at køre med særtog.

De senere år, hvor Povl Yhman var medlem af DJKS bestyrelse og af den udpeget til driftsudvalget, var tog han hvervet som regnskabsfører for Museumsbanen og havde besværet med bestillinger på særtog.

Ved siden af disse aktiviteter nåede han at få et forbilledligt samarbejde såvel med Lollandsbanens ledelse, som med Maribo Kommune, hvor han ihærdigt søgte at forbedre forholdene for banens personale og selve banens drift. Povl Yhman havde en stærk mening og gik sjældent ud af en debat uden at få den sag, han kæmpede for, gennemført. Han vandt mange tilhængere for sine argumenter, og kun meget få blev hans modstandere.

Natten mellem den 1. og 2. januar 1979 blev han ramt af en blodprop og afgik ved døden.

Begravelsen foregik fra Frederiksberg kirke den 6. januar, hvor mange var mødt for at vise deres deltagelse.

9 mand i Museumsbanens sorte uniformer stod æresvagt ved båren og bar kisten til rustvognen, hvorefter man kørte til Ordrup kirkegård, hvor jordfæstelsen fandt sted.

Jeg skal slutte med at takke mine unge kammerater for den ære, de viste Povl Yhman ved at møde frem og bære ham til hans sidste endestation.

Et ære være hans minde.

OMe.

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Dansk Jernbane-Klub har af Odsherreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane købt diesellokomotiverne OHJ nr. 40 og HP 15 med henblik på at anvende dem på MHVJ.

OHJ nr. 40 blev med byggenr. 251 leveret fra A/S Frichs i Århus til Aalborg-Hadsund Jernbane i 1936 med litra AHJ MI 5203. Ved nedlæggelsen af Aalborg Privatbaner i foråret 1969 blev lokomotivet udlejet til Hjørring Privatbaner i nogle måneder, hvorefter det solgtes til OHJ. Ved OHJ blev MI 5203 omlitreret til OHJ nr. 40 i forbindelse med en større revision i 1972, hvor man foruden motor og vognkasse også istandsatte og udskiftede glidelejerne med rullelejer fra udrangerede lokomotiver ved OHJ og HTJ. I efteråret 1977 viste der sig fejl på generatoren, hvorefter lokomotivet blev hensat i Holbæk.

Diesellokomotivet HP 15 blev bygget samme år som OHJ nr. 40 og leveret til Aalborg-Hvalpsund Jernbane som AHB MI 3202 (byggenr. 250). I efteråret 1969 solgte likvidationsudvalget ved Aalborg Privatbaner lokomotivet til Hjørring Privatbaner, hvor det imidlertid ikke blev anvendt ret meget. I 1977 lejede Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane HP 15, som lokomotivet nu hed, af Hjørring Privatbaner, idet VJTJ's eget diesellokomotiv skulle til revision. Imidlertid brændte et løbehjulsleje af på vejen fra Hjørring til Århus, og lokomotivet endte derfor hos Frichs i Århus, hvor lejet blev udskiftet med et andet, efter at OHJ og HTJ havde købt lokomotivet af Hjørring Privatbaner.

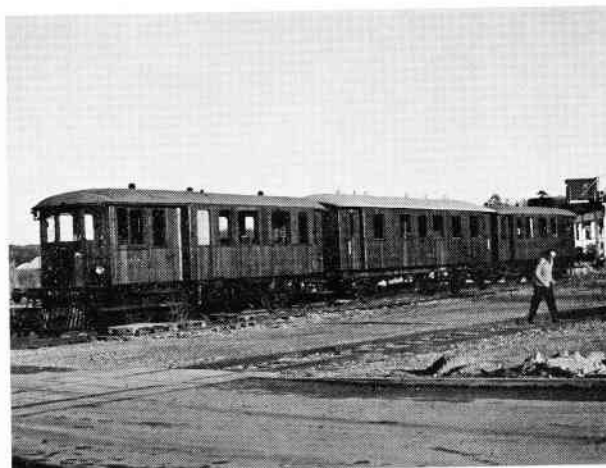
Oprindelig skulle HP 15 have fungeret som reservedelslager for OHJ nr. 40 og diesellokomotivet FFJ 1209 (HTJ nr. 41), men i stedet er det blevet HP 15, der er overlevet, og som endnu i januar 1979 anvendes på HTJ. Imidlertid bliver HP 15 overflødig efter anskaffelsen af diesellokomotiver OHJ nr. 45 og 46 og når revisionen af OHJ nr. 24 er afsluttet (se i øvrigt Jernbanen nr. 6/78, side 160-161).

Forhåbentlig kan OHJ nr. 40 og HP 15 afgives fra OHJ og HTJ i marts eller april 1979. HP 15 bærer præg af ikke at have gennemgået større reparationer i de sidste par år, men generatoren er god.



Udskiftningen af kedelrørene på HV 3 blev påbegyndt efter sæsonafslutningen på MHVJ og kørslen i forbindelse med Århus Festuge. Århus-gruppen har haft koncentreret sit arbejde med kedelrevisionen, så der er ikke blevet arbejdet på HHJ Ce 30, der står på Århus Østbanegård.

Arbejderne på HV 3 blev i bogstaveligste forstand lagt på is efter jul, idet der ikke er varme i remisen i Viborg. Alle de nye kedelrør var da sat i kedelen, og der manglede ombertling af rørenderne (afsluttende udgravning og



APB M 1 - HVJ C 501 - FFJ M 1210 nyrestaurerede i Mariager, november 1978.
Foto: Carsten Buhl.

ombugning af rørenderne). Når dette arbejde er færdigt skal kedlen trykprøves.

Motorvognene APB M 1 og FFJ 1210 er færdigrestaureret og koreklare, og arbejdet på motorvognen RHJ M 4 er genoptaget. Vognkassen er blevet lakeret.

På HHJ M 2 er trækstangen mellem motordelen og passagerdelen sprængt, men skaden forventes udbedret inden sommerens korsler starter.

Da MHVJ fra sommersæsonen 1979 vil råde over følgende trækraftenheder: 1 damplokomotiv (HV 3), 1 diesellokomotiv (HP 15), 1 dieselmotorvogn (HHJ M 2) og 2 triangelmotorvogne (APB M 1 og FFJ M 1210), er det besluttet at »lægge skinnebusserne (AHTJ Sm 1, HBS Sm 210 og HHJ Sp 2) i molposer«. Det forsøges at finde remiseplads til dem hos DSB.

Mariager kommunes koncession til kørsel med veteran-tog mellem Mariager og Fårup udløber med udgangen af juni 1979. På foranledning af MHVJ har kommunen derfor søgt ministeriet om fornyelse af koncessionen, dog med de ændringer, at den kommer til at gælde hverdage efter kl. 16 samt lørdage hele dagen. Desuden foreslås den maksimale hastighed sat op til 45 km/t.

MHVJ har på foranledning af DJKs bestyrelse modtaget en 12 m drejeskive, der tidligere har ligget på Nørrebro i København.

Den nye stationsbygning for MHVJ i Mariager er opført, og man har holdt indflytning. Hvor sporene tidligere lå foran den gamle stationsbygning, er der ved at blive lavet parkeringsplads. Den gamle losseplads er blevet planeret.

Mariager byråd har givet sin accept til udlejning af et areal i »sumpen« til veteranbanen. Arealet skal bruges til remisebyggeri, og lejemålet er uopsigeligt i 20 år. Byrådet er endvidere indstillet på at give byggetilladelse og de nødvendige dispensationer.

DJKs samarbejdsudvalg har stillet sig positivt over for dannelse af fonds inden for DJK. MHVJ har stillet forslag om dannelse af en maskinskadefond.

Ole Linå.

En virkelig overaskelse (boganmeldelse)

**Danske Damplokomotiver – som jeg så dem.
Kai Mose Nielsens billeder kommenteret af
Hans Gerner Christiansen og Thue Simon
Boertmann. Frank Stenvalls forlag, Malmö.
Kr. 70,- ved køb i DJKs salgsafdeling.**

Det kan virke overvældende, når der omtrent på en og samme gang udgives tre hver for sig udmærkede fotobøger af et enkelt forlag. Men når så en af dem viser sig at være en helt forbløffende billedsamling, bliver man virkelig også overrasket – og glad. Det drejer sig nemlig om optagelser fra 50'erne og 60'erne, da kørsel med damplokomotiver endnu ikke var helt »arrangerede begivenheder«, men »den ægte vare«. Dette siges bestemt ikke for at fornærme nogen udflugtsarrangør eller museumsbanefunktionær, men udelukkende for at understrege værdien af den foreliggende bog. Har man kun et begrænset budget til anskaffelse af jernbanebøger, bør Kai Mose Nielsens billedbog alligevel figurere på det. – Det tjener i høj grad de to udgivere til ære at have taget det initiativ, hvis resultat nu er en kendsgerning. De anfører selv i forordet, at »Danske Damplokomotiver« og den tidligere på samme forlag udsendte »Kulrøg og Dampslag« supplerer hinanden, og heri må man give dem ret. Men den nye bog overgår den gamle – næppe i dokumentarisk værdi, men i høj grad i selve den billedmæssige effekt. Kai Mose Nielsen har set lokomotiver og jernbanemiljø med en kunstners øje. Dertil kommer, at HGC og TSB viser en udmærket sans for at sammenstille billederne i afbalancerede opslag, både grafisk og indholdsmæssigt.

For at ingen på denne anbefaling skal købe katten i sækken, må man dog desværre også gøre opmærksom på nogle udprægede svagheder. De ligger i bogens tekster. Deres længde og informationsmængde er efter anmelderens skøn velvalgt; det drejer sig jo om et billedværk. Men den sproglige bearbejdelse lader en hel del tilbage at ønske, og det ellers så vellykkede produkt skæmmes derved noget. Ikke bare er anvendelsen af komma meget inkonsekvent (man bør følge faste regler, hvad enten man er tilhænger af den traditionelle syntaktiske metode eller benytter sig af den nyere, engelsk inspirerede og friere form). Men der er også alt for mange direkte grammatiske fejl. Fx viser stedord i ental tilbage til flertalsord og omvendt, ligesom det kniber med bøjningsformen af adskillige gloser. Sådant virker lige så distraherende under læsningen som de efter anmelderens personlige erfaring næsten uundgåelige trykfejl. (For det er da vel ikke bevidst, at der fx står dagslyssignaler, rebussement og trindbrædt?)

Den alvorligste indvending er dog af stilistisk art. Selve den benyttede uhøjtidelige tone er der ingen grund til at kritisere; den må skyldes et klart valg, og der kan være god mening i at give billedtekster en causerende karakter. Men man må tro, at de to forfattere ikke har gjort tilstrækkeligt for at koordinere hinandens bestræbelser. Hvordan kan det ellers gå til, at de samme udtryk går igen på steder, hvor det havde været oplagt at benytte sig af sprogets muligheder for variation – og derved undgå

»klicheer«. Netop den korte form kræver meget i så henseende, men gør samtidig også opgaven lettere.

I tekstens indhold er der nogle mærkværdigheder, som måske kan føres tilbage til, at det hele er gået lidt for stærkt? Det vil i hvert fald være en aldeles ny erfaring for mange, at tenderlokomotiver virker endnu mere sidebaneagtige, når de kører baglæns. Og når der et sted tales om god sort kulrøg og andetsteds om dejlig kulrøg, kan det vist kaldes at gøre en dyd af nødvendigheden. Man føler sig ikke sikker på, at meningen er så ironisk, som man gerne vil tro. I forbindelse med et billede fra 1958 postuleres det, at der dengang var en fred, vi savner i den hektiske og forjagede nutid. Men var livet ikke akkurat lige så hektisk og forjaget, da 1958 var nutid? Det tror anmelderen at kunne huske. Videre er det ham komplet umuligt at se den logiske sammenhæng, når det hedder således om en bestemt privatbanemaskine: »Den var ikke så køn, men ellers udmærket i driften.«

Der var ikke megen grund til at gå ind på sprogsprogs-målet, hvis det ikke uheldigvis var sådan, at der over for en betragtelig del af den nyere danske jernbanelitteratur kunne rejses en tilsvarende kritik. Efter anmelderens mening kan det i det lange løb ikke virke befordrende på jernbaneinteressens udbredelse i Danmark, at skribenterne ikke har deres værktøj i orden – og med værktøj menes der vel at mærke andet og mere end skriveredskaber. Når man ser, hvilket imponerende antal publikationer der udkommer på alle mulige andre områder og i hvilken kvalitet og i hvilke oplag, må man jo erkende, at der er lang vej igen for os, der holder af lokomotiver »og sådan noget«. Lad derfor enhver unødigt hindring blive fjernet!

Som det forhåbentlig er fremgået af indledningsafsnittet, er det absolut ikke hensigten at tage modet fra udgiverne, men så vidt muligt at påvirke dem til at gøre det endnu bedre, næste gang de tager fat på noget. De kritiske bemærkninger (som snarest er et hjertesuk) har et alment sigte og bør ikke afholde nogen fra at anskaffe sig »Danske Damplokomotiver – som jeg så dem«. Tværtimod. Køb bogen og få noget for pengene! Mon der er andre steder, man kan danne sig et så godt indtryk af R-maskinerne, for nu at nævnte bare lidt af indholdet? Og, som der står på smudsomslaget bagside: »Kai Mose Nielsens talent er en usædvanlig kombination af evne til fotografisk komposition, kærlighed til damplokomotiverne og forståelse for det hårde arbejde, som lokomotivpersonalet udførte for at holde togene kørende.«

Povl Wind Skadhauge.

Sætternissens jul

I »Et stykke om noget andet« i Jernbanen nr. 6/1978 er der foruden almindelige trykfejl også nogle overspringelser, hvorved det er gået ud over visse pointer. På side 154 i 1. spaltens linie 10 mangler der et fut! Uden det er der ingen forbindelse til »Skæbnesymfonien«. Og i omtalen side 155 af Hans Müllers lydindtryk savnes en hel linie. Der står i manuskriptet således: Enhver kan ved at udtale det skrevne forvisse sig om, at hastigheden er moderat, og at det er let materiel, der køres med. Det drejer sig da også om den smalsporede Spreewaldbahn.

PWS

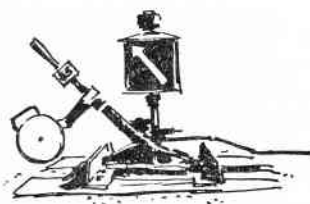
GIV AGT!



NU!

.. KAN VI
SKIFTE SPOR!
TOGVEJEN TIL
REMISEN ER
FRI

... ER DET
LYKKEDES
OS AT FÅ
"GRØNT LYS"
TIL



OPFØRELSEN AF EN BYGNING
TIL BRUG FOR:

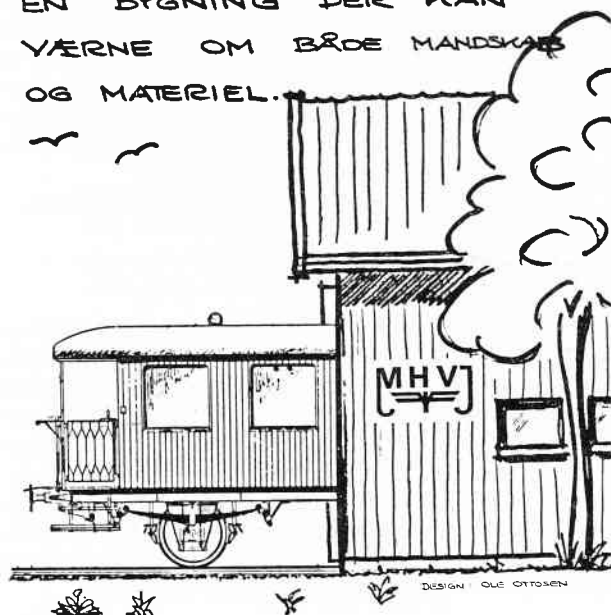
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE
DANSK JERNBANE-KLUB

IGENNEM 8 ÅR ER DER
ARBEJDET MED MULIGHEDEN
FOR EN REMISE - MEN PROBLEMERNE
HAR VÆRET MANGE OG SVÆRE.

NU!

... ER DETTE
FORTID, OG VI
SER FORVENT-
NINGSFULDT
FREM TIL

EN BYGNING DER KAN
VÆRNE OM BØDE MANDSKAB
OG MATERIEL.



FORDI

... DET AT
RESTAURERE OG VEDLIGEHOLDE
LOKOMOTIVER OG VOGNE UNDER
ÅBEN HIMMEL ER I STEDE
KONKURRANCE MED VEJRET, OG
STILLER STORE KRAV TIL MAND-
SKABET DER UDFØRER ARBEJDET
- OG RESULTATET VÆRER IKKE
LÆNGE NOK NÅR MATERIELLET
ALTD SKAL STÅ UDE.

MENER DE - SOM VI - AT VETERAN-
BANENS REMISE NU BØR BLIVE
EN REALITET, KAN DE HJÆLPE
OS VED AT BLIVE MEDLEM AF
REMISEKOMITEEN - DET KOSTER ET
ÅRLIGT KONTINGENT PÅ 25,- KR TIL
DÆKNING AF ADMINISTRATION, PORTO
M.M. - OG MAN SKAL TEGNE SIG FOR ET
INDSKUDSBELØB, STØRRE ELLER MINDRE

MARIAGER REMISEKOMITÉ

V/S P. LAURSEN, FALKEVEJ 7, RANDERS, TLF. (06) 42 63 04

ASSENS KRO & CAFETERIA

v/ Jørgen Lund Hansen

Tlf. (08) 58 32 48

Stort udvalg i grillstegte retter
Hyggelige lokaler – Populære priser

HOBBY OG LEG

v/ Ole Bisgaard

Genboløsgade 2 – Nibe

Tlf. (08) 35 14 53

Førende mærker i modeltog
Fleischmann – Märklin – Lima

MIKKELSENS HOTEL

Jernbanegade 28 – Løgstør

Tlf. (08) 67 17 33

Byens spisested
Hyggelige lokaler – Populære priser
Selskaber modtages indtil 140 kuverter

Velkommen hos
HENRIK CHRISTENSEN

M.M. Miljø Møbler

v/ Alex Schmidt

Industrivej

Assens

Telefon (08) 58 34 54

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper



Industrigade – Assens

9550 Mariager

Tlf. (08) 58 34 22

URE og BRILLER

se først hos



v/ Knud-Erik Andreasen

JERNBANEGADE 16 . TLF. (05) 52 74 05

6000 Kolding

SLAGTERIUDSALGET

v/ Freddy Clausen

Museumsgade 69 – Maribo

Tlf. (03) 88 01 13

Alt i 1. kl. kød, flæsk og pålæg

LØKKEBO KRO

Marrebæksvej 66 – Roløkke

Tlf. (03) 93 20 69

Et godt spisested – Hyggelige lokaler

Fornuftige priser

Selskaber modtages indtil 90 kuverter

ØKONOMI



LANGÅ – TELEFON (06) 46 13 22

STEVNSTRUP – TELEFON (06) 46 71 77

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 kør til



KJELD MORTENSEN
Service

Østre Landevej 46 – Maribo

Telefon (03) 88 00 72

Maskinvask og Quick Service

BANDHOLM AUTOSERVICE

Frank Petersen

Bandholm – (03) 88 80 94

Bandholm EL-forretning

Aage Pedersen

Stationsvej – Bandholm

(03) 88 80 55

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