

ISSN 0107-3702



jernbanen

1

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

23. ÅRGANG

FEBRUAR/MARTS 1983

KR. 20,00





DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens organisation

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
c/o Oscar Meyer, Glaciset 27, 2800 Lyngby.
Tlf. (02) 87 02 32. Week-ends: (02) 30 82 22.



Indmeldelse i Dansk Jernbane-Klub:

Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer af tidsskriftet **JERNBANEN** og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 10,- i frimærker.



Medlemskontingent for året 1983:

Ordinære medlemmer	kr. 110,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1983)	kr. 75,00
Optagelsesgebyr	kr. 10,00

Kontingentindbetalinger sker på det under »Kasserer« anførte postgironummer.



Foreningens bestyrelse:

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

Næstformand og kasserer: Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (02) 17 88 04.
Postgirokonto 5 55 38 30,
Dansk Jernbane-Klub, Kassereren, Ahornvej 18,
3650 Ølstykke.

Sekretær: Ingeniør Oscar Meyer,
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.

Uffe Andersson, Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

Lokomotivmester Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

Bankassistent Eigil V. Christensen,
Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup. Tlf. (02) 96 89 21.

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

Tegner Bent Nathansen,
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. (02) 27 25 23.

Gymnasielærer Ole-Christian Munk Plum,
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. (03) 48 53 83.



Forlag og salgsafdeling:

Dansk jernbane-Klub, Salgsafdelingen,
c/o Ole-Chr. M. Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse.
Tlf. (03) 48 53 83. Postgirokonto 3 17 91 76.

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen:

c/o Eigil Christensen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup.
Tlf. (02) 96 89 21. Postgirokonto 8 11 10 06.



Lokalafdelinger:

DJKs nordjyske afdeling:

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

DJKs midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Skelvangsvej 83, 2., 8900 Randers.

DJKs afdeling Fyn/Syddjylland:

Lokomotivmester Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.

DJKs afdeling på Lolland-Falstre:

Rejsebureauleder Ole Jensen,
Skovvænget 4, 4900 Nakskov.



Foreningens baner og tog:

Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold:

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Carsten Buhl,
Lyshøjgårdsvej 99, 5., 2500 Valby. Tlf. (01) 46 98 02.
Information i week-ends: (03) 88 05 49.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Bankfuldmægtig Hans Jørn Fredberg,
Teglade 16, 9550 Mariager. Tlf. (08) 54 20 21.
Information i week-ends: (08) 54 18 64.

Limfjordsbanen:

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

D-maskine gruppen:

Lokomotivmester Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. (05) 86 91 20.



Foreningens øvrige arbejdssteder:

Bloustrød remise, Allerød (smalsporsmateriel):

Ingeniør Oscar Meyer,
Glaciset 27, 2800 Lyngby. Tlf. (02) 87 02 32.

Høng remise, Høng:

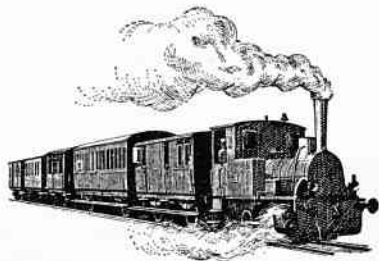
Smed Erik Rothmann,
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. (03) 60 15 57.

Roskilde, Slagterisporret:

Dyrlæge Mogens Lund Jensen,
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. (02) 40 20 42.

Odense, Konservessporret:

Christian Nielsen,
Hjertegræsvej 11, 5210 Odense NV. Tlf. (09) 94 23 58.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Redaktion:

Birger Wilcke (ansvarshavende)
Søbakken 24
2920 Charlottenlund

Annonceekspedition:

Jernbanen udsendes omkring den 25. i månederne februar, april, juni, august og oktober samt den 15. december til alle medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Adresseændringer bedes meddelt det lokale postkontor. Medlemmer bostående uden for Danmarks grænser bedes dog meddele adresseændring til foreningens sekretariat.

Redaktionen af **Jernbanen** nr. 2 1983 slutter 10. marts 1983.

Redaktionen af **Jernbanen** nr. 3 1983 slutter 10. maj 1983.

Dette nummer af **Jernbanen** afleveres til postvæsenet senest tirsdag den 1. marts 1983.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge.

FORSIDEBILLEDET:

Anvendelsen af MO-vogne i ordinær drift i Jylland er nu indskrænket til et absolut minimum, og snart tages den sidste MO-vogn ud af maskinløbene. For blot få år siden fremførte MO-vogne et utal af tog i Jylland og på Fyn, og billedet af MO-vogne i Struer fra oktober 1981 er i dag historie.

Foto: Asger Christiansen.

23. årgang

Februar / Marts 1983

Nr. 1

1983

Lederen i det sidste nummer af vort blad omhandlede det gangne år, som var et af de bedste foreningen hidtil har haft. Det må så være rimeligt nu at se på, hvordan vi håber, at det nye år skal forløbe for os. Efter forliget på arbejdsmarkedet og faldet i renten og oliepriser er der vel håb om, at den økonomiske udvikling ikke skal blive helt så dårlig, som man kunne frygte for nogle måneder siden. Og går det samfundet lidt bedre, er der også håb for en forening som vor. Medlemskontingenterne er kommet ind i samme omfang som tidligere, og der har kun været meget få udmeldelser. Den svage stigning i medlemstallet, som vi har haft gennem snart mange år, skulle derfor forhåbentlig kunne fortsætte.

Vi har endnu ikke fundet den endelige løsning på bladets forhold, men vi påregner at kunne holde 28 sider i hvert nummer, så vi kan undgå de skrabe numre, vi var nødt til at lave et par gange i det forløbne år. Stof er der i hvert fald nok af. Bortset fra, at vi gerne vil bringe lidt mere end hidtil om udviklingen på de forskellige museumsbaner udenfor foreningen, vil vi iøvrigt søge at holde den samme fordeling af stoffet, som i det sidste nummer, da mange medlemmer har udtrykt deres tilfredshed med dette.

Vor salgsafdeling er i særdeles god gænge. Vi har overtaget en hel del ældre litteratur, der vil blive udbudt til salg via auktion, og udgivelserne er i god udvikling. Aabenraabogen er blevet solgt væsentlig bedre end de øvrige bøger fra de senere år, således at der ikke herved er opstået noget likviditetsproblem, der kunne hæmme vore øvrige aktiviteter. Vi tænker ikke på slet så store bøger som den om Aabenraa Amtsbaner i det nye år, men der er jo adskillige jyske privatbaner, om hvilke der gerne skulle skrives, inden de helt går i glemmebogen, og om mange af disse vil bøger på små hundrede sider til en pris på under 100 kr. aldeles være tilstrækkeligt for de fleste.

Udflugtsmål er jo efterhånden blevet lidt svære at finde, men vi synes, at vi har fundet nogle meget naturlige mål også i år, bl.a. en tur fra Solrød over Køge til Fakse, hvor smalsporsbanen desværre står overfor lukning. Vor materielsituation har som nævnt i forrige nummer udviklet sig godt. I de nærmeste måneder kan vi forvente tre langturmaskiner færdige: K-maskinen, D-maskinen og OHJ nr. 38, således at den side af sagen skulle være i orden. I lidt fjernere fremtid kan vi forvente yderligere tre lokomotiver i drift: ØSJS nr. 6, VLTJ nr. 7 og LJ nr. 19; og også vognene er der gjort et stort arbejde på.

På museumsbanerne er det vigtigste, der er sket, at vi alle tre steder har fået eller i nærmeste fremtid får remiseforholdene i orden. I Maribo har vi lejet hele den gamle dampogsremise, foreløbig for 5 år, for en rent symbolsk leje, og i Mariager skulle de nye anlæg kunne tages i brug i foråret. Det næste bliver så vognhaller, men vi må jo nok puste lidt ud, indtil vi har fået dækket udgifterne i Mariager, der ligger på væsentligt højere beløb, end vi hidtil har turdet satse på et enkelt punkt.

Alt i alt er der nok at tage fat på og nok at bruge pengene til. Vi håber på jeres støtte både i arbejdsmæssig og økonomisk henseende.

Birger Wilcke.

Announce:

Nedenfor finder De et udvalg af Salgsafdelingens mange tilbud:

Bogserien om danske privatbaner

1-30 er alle udsolgte.

31. Horsens-Tørring banen, 80 s., 68 ill. kr. 23,00 + 3,50
32-35 er udsolgte.
36. Lollandsbanen 1874-1974, 472 s., 159 ill.
kr. 135,00 + 8,00
37. Næstved-Præstø-Mern banen, 2. udg.
119 s., 80 ill. kr. 65,00 + 6,00
38. Nærbambanen 1900-1975, 191 s.,
156 ill. kr. 78,00 + 8,00
39. Hornbækbanen 1906-1916-1976,
133 s., 115 ill. kr. 68,00 + 6,00
40. Høng-Tølløse Jernbane 1901-1976,
154 s., 128 ill. kr. 80,00 + 8,00
41. Vestbanen 1903-1978, 166 s., 131 ill. kr. 85,00 + 8,00
42. Østbanen 1879-1979, 268 s., 190 ill. kr. 150,00 + 8,00
43. Gribskovbanen 1880-1980,
236 s., 225 ill. kr. 148,00 + 8,00
44. Æ Kringelbahn - Aabenraa Amts Jernbaner
328 s., 240 ill. kr. 170,00 + 8,00

Øvrige DJK-udgivelser

- Motormateriel, bind I, Triangelvognene,
136 s., 125 ill. kr. 110,00 + 8,00
- Museumsbanen Maribo-Bandholm,
Plan 88, 60 s. kr. 12,00 + 3,50
- Mariagerbanen 50 år, 40 s., 63 ill. kr. 18,50 + 3,50
- Danske Statsbaner, Slagelse-Næstved Banen 90 år,
24 s., 23 ill. kr. 15,00 + 2,50
- Den sjællandske Sydbane 100 år, 1870-1970.
20 s., duplikeret. KUN FÅ EKS. kr. 13,00 + 2,50
- Mariager-Handest Veteranjernbane i 10 år.
En fotokavalkade kr. 18,00 + 3,50
- Om Valby Gasværk og dets jernbane,
40 s., ill. kr. 12,00 + 3,50
- Slangerupbanen og dens materiel,
124 s., rigt ill. kr. 54,00 + 6,00

Nye priser på tidligere udgivne jernbanebøger

Bøger skrevet og udgivet af P. Thomassen

- Dampvogne og landevejslokomotiver,
120 s., 46 fot., 33 ill. kr. 98,00 + 6,00
- Gribskovbanen på postkort, 30 s.,
25 postkortgivelser kr. 29,00 + 3,00

- Hirtshalsbanen gennem 50 år, 112 s.,
100 fot. & ill. kr. 84,00 + 6,00
- Hornbækbanen på postkort, 38 s.,
32 postkortgivelser kr. 44,00 + 3,00
- KSB, København-Slangerupbanen, 203 s.,
130 fot., 73 ill., 22 kort og sporplaner .. kr. 165,00 + 8,00
- KSB, DSB, Slangerupbanen og Hareskovbanen,
192 s., ca. 200 fot. og ill. kr. 185,00 + 8,00
- Midtbanen, 143 s., 103 fot., 9 ill. og
10 kort og sporplaner kr. 95,00 + 6,00
- Sorø-Vedde Banen, 80 s., 45 fot., 4 ill.
og 5 kort og sporplaner kr. 59,00 + 6,00
- Broagerbanen, 56 s., 30 fot., 10 ill. og
4 kort kr. 54,00 + 4,00
- Tørsbøl-Padborg Banen, 55 s., 33 fot., 14 ill.
og 3 sporplaner og kort kr. 54,00 + 4,00
- Klosterbanen og Rømø banen, 68 s., 41 fot., 19 ill.
og 12 kort og sporplaner kr. 85,00 + 6,00
- Tisvildebanen 1924-1974, 39 s., 33 fot.
og 2 ill. kr. 29,00 + 3,00
- Med Lemvigbanen gennem 100 år, 1879-20. Juli-1979,
258 s., 164 fot., 54 ill., kort og sporplaner kr. 170,00 + 8,00
- Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbanes rullende
materiel gennem 100 år, 100 s., 107 fot.
og 5 ill. kr. 96,00 + 6,00
- Omkring Tertiærdriftens tidligste år. Skitser
fra Vemb-Lemvig Jernbane 1879-1882,
56 s., 2 fot. og 2 ill. kr. 48,00 + 4,00

Nordens Järnvägar fra Frank Stenvalls Förlag

- Nordens Järnvägar 1976, 120 s., 240 fot. kr. 110,00 + 8,00
- Nordens Järnvägar 1977, 120 s., 240 fot. kr. 110,00 + 8,00
- Nordens Järnvägar 1978, 128 s., 240 fot. kr. 130,00 + 8,00
- Danske damplokomotiver - som jeg så dem,
128 s., 180 fot. kr. 95,00 + 8,00

Pr. 1.3.1983 koster alle postkort 2,- kr. pr. stk.

Hittidige opgivne priser på ovennævnte bøger annulleres
herved.

Ved hver enkelt titel er anført egentlig pris + pris for
porto. Ved samtidig bestilling af flere titler er portoen
dog højest kr. 15,00.

Ovennævnte varer kan bestilles ved forudbetaling på **post-
girokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen,
Holmevej 8, 4340 Tølløse**. Husk at anføre bestillingen på
talon til modtageren eller send den separat pr. brev.

Dansk Jernbane-Klub - salgsafdelingen

HOLMEVEJ 8 - 4340 TØLLØSE - POSTGIRO 3 17 91 76

Glimt fra Thybanens historie

af Povl Wind Skadhauge

Ingen er vist i tvivl om, at Gotthardtunnelen og banen igennem den i år er fyldt de hundrede. Men det gælder nu også Thybanen, der åbnedes for drift 20. april 1882 og blev højtideligt indviet 23. maj samme år. Det er dog med føje, dette ikke blev markeret allerede i Jernbanen nr. 2, for i virkeligheden blev den nye danske banelinie først for alvor færdig året efter. Ikke før 23. juni 1883 påbegyndtes nemlig sejladsen med jernbanefærgen over Oddesund – efter at der ved indsættelse af nye færger på Lillebæltsoverfarten var blevet ledig færgeskapacitet.

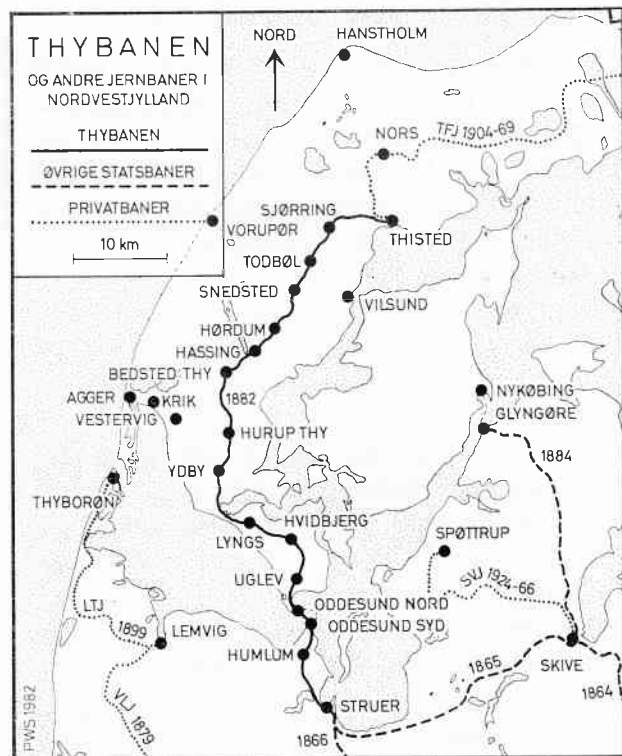
Men med ca. 100 års gennemsnitsafstand til begivenhederne kommer så denne jubilæumsartikel. Den vil blive fulgt af endnu en, skrevet af Ole Edvard Mogensen, som især omtaler strækningen Struer-Oddesund og færgesoverfarten. Derimod handler det umiddelbart følgende mest om den i selve Thy, indbefattet Thyholm, forløbende del af banen – den egentlige Thybane.

En ny slags statsbane

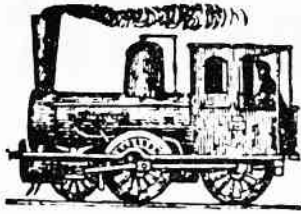
De politiske forudsætninger for jernbaneforholdene i Danmark i perioden frem til Thybanens vedtagelse og anlæg er for komplicerede til at gengives her, og det skal blot konstateres, at ved udgangen af 1882, i hvilket år også Ringe-Faaborg Banen samt Nordfyenske Jernbane (Odense-Bogense) åbnedes, så det danske jernbanenet ud som vist på det til artiklen hørende lille Danmarkskort. De fleste linier i landet var nu statsbaner, og det primære net var stort set færdigt, hvorimod der kun var etableret få deciderede sidelinier. Men blandt dem var altså Thybanen, idet en efterhånden længere årrækkes lokale ønsker og initiativer kronedes med held, da regeringen (ministeriet Estrup) i lov af 16. juni 1879 bemyndigedes til at »anlægge og drive Locomotivbaner« fra Struer til Oddesund og fra Thisted til Oddesund.

Som man bl.a. kan læse det i H. H. A. Rambusch: En gammel Jernbanemands Erindringer 1854-1882, havde man på jyske jernbaner efterhånden sænket standarden fra skinnevægt 65 pounds per yard (32,24 kg/m) på Århus-Randers strækningen over 58 (28,77) på Langå-Holstebro og i Vendsyssel til 45 (22,32) på Skanderborg-Silkeborg og den vestlige længdebane. Men ved selve Thybanen (samt ved Sallingbanen og Tommerup-Assens, begge åbnet 1884) gik man helt ned til en overbygning med skinner, der kun vejede 35 pounds per yard (17,35 kg/m). Rambusch har følgende betragtninger om dispositionen og dens konsekvenser, der bl.a. var et tilladeligt akseltryk på kun 7 tons.

»Til Thybanen blev i den Anledning bygget nogle særlige smaa Lokomotiver. De vare konstruerede af daværende Maskiningenieur O. Busse, som senere blev Overmaskinmester o.s.v. ved Statsbanerne. Disse Maskiner vare de



første, som konstrueredes i Statsbanernes eget Konstruktionskontor. Senere fik de en Række mere eller mindre heldige Efterfølgere fra samme Kontor. Thybanemaskinerne vare ganske gode, men viste sig hurtigt alt for smaa til Trafiken, og i det Hele kom man snart til at fortryde, at man var gaaet ned til et endnu lettere Banesystem, det havde været bedre at gaa den modsatte Vej. Men i dette, som i mange andre Tilfælde, tænkte man ved Anlægget aldrig at Trafiken vilde blive stor, derimod gjaldt det frem for alt at faa en Jernbane for den mindst mulige Anlægs-sum. Man sparede ogsaa paa Jordarbeidet saa meget det lod sig gjøre, og fandt sig i den Anledning i stærkere Stigninger (1:80) end man før havde tilladt paa jyske Baner, hvor man hidtil havde holdt paa 1:100 som stærkeste Stigning. At man sammen med det lettere Spor tog stærkere Stigninger gjorde selvfølgelig de smaa Maskiners Trækkekraft endnu mere utilstrækkelig, end den vilde have været paa en fjærnere Bane. Driften blev derfor meget vanskelig og dyr, da der ideligt maatte køres med Forspand eller Ekstra. De lange Aabningstog kunde ikke trækkes af 2 af de ny Thybanemaskiner, og man laante derfor 2 af den jyske Vestbanes letteste Lokomo-



Danske Statsbaner i Jylland og Fyen.

Den 20de April 1882
åbnes Banestrækningen **Struer—Thisted** med Stationerne Struer, Humlum, Oddesund Syd, Oddesund Nord, Uglev, Hvidbjerg, Lyngs, Ydby, Hurup, Bedsted, Hørdum, Snedsted, Sjørring og Thisted.

Togenes Gang paa den nye Bane er fastsat ved Kjøreplanen, der træder i Kraft den nævnte Dag Kl. 1 Morgen.

Fra s. D. at regne vil Tog 34 udgaa fra Holstebro Kl. 5,²⁰ Form. istedetfor som hidtil fra Struer Kl. 6 Form. samt Tog 41, der hidtil er standset i Struer Kl. 10,³⁰ Efterm., fortsættes til Holstebro, hvortil det ankommer Kl. 11,¹⁰ Efterm.

Direktoratet for de danske Statsbaner i Jylland og Fyen, Aarhus, i April 1882.

N. Holst.

tiver til denne Høitidelighed, skøndt de efter de brugte Beregninger vare vel tunge for Sporet. Dette tog dog ingen Skade deraf.»

Tiden havde vist Rambusch (som udgav de citerede erindringer i 1916) og alle andre, at man med fordel kunne have investeret mere i Thybanen fra begyndelsen. Men om der ud fra de på planlægningstidspunktet gældende forudsætninger var disponeret forkert, er straks en anden sag; det er altid let at være bagklog. Finansieringen var for øvrigt delt, idet der til supplering af statsmidlerne skulle skaffes penge lokalt, hvilket dog gik over al forventning.

Og nok var Thybanen en uindhegnet tertiærbane og i sin tracé præget deraf, men man undgik dog de fleste af de krumspring og krøller, som kom til at karakterisere linieføringen på mange af de som privatbaner byggede tertiærbaner. Der var selvfølgelig en række stedlige ønsker, som f.eks. gik ud på at trække banen mod øst til Boddum og Doverodde, hvor der ved Limfjordskysten havde udviklet sig en livlig handel. Og på den anden side ville det have forekommet nærmest naturligt, om banen var trukket ud til Vestervig, som gennem århundreder havde været det sydlige Thy's ubestridte hovedby. Men i Vestervig kendte man muligvis ikke sin besøgelsestid, og i hvert fald skar statsbanerne med detailprojektet igennem på den måde, at linieføringen blev en af de billigst mulige.

Pomp og pragt

Selve Thybanen hører trods sin lave klasse til den gruppe af danske jernbanestrækninger, der blev indviet under udfoldelse af stort ceremoniel. Kong Christian IX og dronning Louise gæstede Thy i samme anledning. De kom tillige med kronprinsen og prins Hans til Thisted ad søvejen, og besøgets program var omfattende. På selve banens indvielsesdag 23. maj kørte festtoget fra Thisted om morgenen og gjorde holdt ved samtlige mellemstationer på vej til Oddesund. Overalt var befolkningen mødt op i stort tal, der var taler og hurraråb. De kongelige benyttede den »efter Datidens Forhold prægtige Kongevogn«, som det hedder – lidt overraskende – i en artikel af trafikkontrollør C. Pallesen med titlen »Thybanens Indvielse for 50 Aar siden«, offentliggjort i »Historisk Aarog



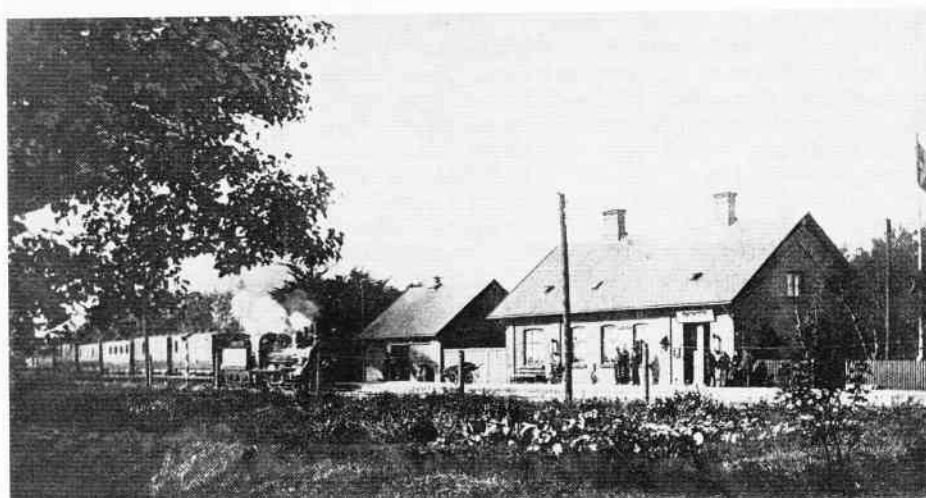
Ydby station omkring 1912.

Struer—Thisted.

Thisted—Struer.

Mil.		Nr. 63.	Nr. 65.	Nr. 69.	Nr. 67.	Anmærkninger.		Nr. 64.	Nr. 70.	Nr. 66.	Nr. 68.	Anmærkninger.
		Blandet Tog.	Blandet Tog.	Blandet Tog.	Blandet Tog.			Blandet Tog.	Blandet Tog.	Blandet Tog.	Blandet Tog.	
		Sydfr. Tog 34.	Sydfr. Tog 36.	Sydfr. Tog 38.	Sydfr. Tog 40.							
		Ostfr. Tog 35.	Ostfr. Tog 37.	Ostfr. Tog 39.	Ostfr. Tog 41.							
						Der skiftes Vognene sydfr. og ostfr.	ThistedAfg.	5,20	.....	2,18†	6,13	
							Sjorring	5,36	.....	2,34	6,30	
							Snedsted	5,56	.....	2,54	6,53	
							Hordum	6,12	.....	3,10	7,11	
							Bedsted	6,31	.....	3,29	7,32	
							Hurup	6,49	.....	3,47	7,53	
							Ydby	7,2	.....	4,0	8,8	
							Lyngs*)	7,23	.....	4,21	8,31	
							Hvidbjerg	7,38†	.....	4,36	8,48†	
							Uglev*)	7,53	.....	4,51	9,4	
							Oddesund Nord .Ank.	8,7	.....	5,5	9,20	
							Oddesund Syd . .Afg.	8,37	11,10	5,35	9,50	
							Humlum	8,48	11,22	5,46	10,2	
							StruerAnk.	9,10	11,50	6,10	10,27	Der skiftes Vognene sydfr. og ostfr.
							Sydfr. Tog 34.	Sydfr. Tog 36.	Sydfr. Tog 38.	Sydfr. Tog 40.		
							Ostfr. Tog 35.	Ostfr. Tog 37.	Ostfr. Tog 39.	Ostfr. Tog 41.		

Koreplan, gyldig fra 1. oktober 1884. Bemærk de gamle tidsangivelser, samt at afstande er angivet i Mil.



Snedsted station omkring 1910 med tog fremført af en E-maskine.



Hassing billetsalgstøed med sidespor sidst i trediveerne. Hassing var et af de efter åbningen tilkomne standsningssteder. Det blev nedlagt i efteråret 1971. I trediveerne må godsomsætningen have været af forholdsvis betydelig størrelse, idet man til supplerings af det hidtidige pakhus i form af en vognkasse i 1936 fik vognkassen ED 1639. Det hele nedbrændte imidlertid, og en ny station i mursten blev bygget i 1944, og siden solgt i 1969. Foto i Sydthy Egnshist. Arkiv



Langt de fleste af Thybanens tog har gennem mange år været fremført af motorvogne af litra MO. I 1982 holdt MR-togene deres indtog på Thybanen, og det var da også ganske naturligt, at jubilæumstoget blev fremført af MR-tog. Jubilæumstoget ses her i Thisted, 20. april 1982.

Foto: Ole Edv. Mogensen.



P-maskine med tog i Thisted en vintermorgen omkring århundredskiftet.

Foto: Thisted lokalhistoriske arkiv.

for Thisted Amt» 1933. Den var i festens anledning ført til Thy, og der var yderligere 12 vogne i toget. I Odde-sund (Nord) spiste man frokost i telte – 300 kuverter. Restauratør Søndergaard fra Fredericia banegård stod for arrangementet, og Viborg Musikkorps, der var fulgt med toget, sørgede for underholdningen.

Om eftermiddagen returnerede toget til Thisted, hvor den splinternye lokomotivremise blev benyttet som festsal, med interimistisk gulv, interimistiske tilbygninger, vægge og tagkonstruktion udsmykket med flag og guirlander. Denne gang var det restauratør Chr. Hansen fra den Kongelige Skydebane i København, der var i aktion. Fest-dinéren begyndte klokken seks og var aldeles storslået. Hvis det er rigtigt, som det anføres, at den kostede 30 kroner pr. kuvert, var den også overordentlig dyr, kronens datidige købekraft taget i betragtning. Viborg Musikkorps spillede igen; på programmet var en i dagens anledning af organist E. Fritsh komponeret »Thy Jernbanegalop«!

Yderligere et citat af Rambusch: »Aabningsmiddagen blev præsenteret i den nybyggede lokomotivremise i Thisted, og her blev for første Gang leveret elektrisk Belysning paa Statsbanerne. Der var nemlig kommet Tilbud fra et københavnsk elektrisk Installatørfirma om at belyse Remisen til den Fest. Firmaet opgav hvilket Forbrug af Hestekraft, der behøvedes, og man anbragte dertil Dampmaskinen fra en af de første Rangermaskiner (Chaplins) paa Pladsen koblet til en af det elektriske Firma leveret Dynamo. Apparatet skulle levere Strøm til et Par store Buelamper paa Pladsen og til Glødelamper for alle Bordene i Remisen. Men ved Proven viste det sig, at det

Antal Glødelamper, som kunde præsteres, langt fra kunde oplyse Rummet. Man anbragte da alle Glødelamperne over Hovedtaflet alene og belyste Resten af Rummet paa anden Maade. – Naturligvis vakte denne Belysning der-oppe en vis opsigt navnlig gjorde de store Buelamper paa Pladsen Lykke.«

For en sikkerheds skyld blot dette: de nævnte første rangermaskiner var »kaffemøllerne«, med lodret kedel, og belysning »paa anden Maade« er at forstå som stearin-lys eller lignende. (Skal man tro et af de antal, der op-gives, hvad enten det er 500 eller 1000 stk., som kommer sandheden nærmest, må der hurtigt være blevet rigelig varmt trods remisens store rumfang.) Men der er en mere væsentlig grund til at opholde sig ved netop denne detalje af festarrangementet; man var virkelig tidligt ude. Thomas Edison havde først frembragt en brugelig kul-trådslampe i 1879, englænderen Joseph Wilson Swan kom med sin i 1880, de første el-værker i New York og London stammer fra 1881, og første danske el-værk åbnedes i Odense 1891, fulgt af Gothersgades Elektricitetsværk i København 1892. Men da var Thybanen ikke ny længere.

Hverdag

Trafikken på Thybanen omfattede fra begyndelsen de for ældre danske jernbaner nærmest klassiske tre daglige tog-par, men har selvfølgelig udviklet sig i tidens løb ved trin-vise forøgelse, som man kender det fra næsten enhver jernbanestrækning. Begrebet »blandet tog« har været velkendt på Thybanen, og denne togart var i mange år enerådende. Den nutidige køreplan, hvor et Intercity tog-



DSB Mx 1030 i tog 723 ved Odde-sund Nord den 14. april 1980.

Foto: Ole Edv. Mogensen.

par har terminal i Thisted (tidligere kunne man i en årække komme dertil med lyntog), viser et mere varieret mønster. Periodevis er Thybanen i strukturmæssig henseende opfattet som en integrerende del af strækningen Vejle–Brande–Herning–Holstebro–Struer–Thisted (hvoraf kun linien fra Holstebro til Struer er ældre end Thybanen, mens resten er væsentlig yngre), uden at dette dog har slået afgørende igennem i køreplanmæssig henseende.

På kortskitsen af Thybanen er alle dens stationer markeret, men det skal bemærkes, at Oddesund Syd forsvandt ved broens åbning i 1938. Også Hassing og Todbøl, der ikke hørte til banens oprindelige stationer, er nedlagt. Og Humlum, Oddesund (tidligere Oddesund Nord), Uglev, Lyngs, Ydby, Hordum og Sjørring er i dag kun trinbrætter. Indtil 1938 var Thybanens længde 12,01 + 61,22 km, hvortil kom den 2,5 km lange overfart. Herefter blev den officielle banelængde 73,6 km.

Bortset fra de specielt konstruerede, nye maskiner (herom mere senere) synes det, som om Thybanen med det rullende materiel konstant har været forfordelt. Man har måttet gå med aflagte klæder. Og selv om rejsetiden i årenes løb er nedbragt fra omkring fire timer for hele strækningen Struer–Thisted til mellem fem kvarter og halvanden time, har togenes langsommelighed ofte været genstand for lokal kritik. Der verserer en del anekdoter med den manglende hastighed som tema; en af dem (som meget vel i lighed med mange andre kan være en vandrehistorie) er så vidunderlig, at den må med her, hvor den citeres i den form, Jyllandsposten bragte den 21. april i tilslutning til sit referat af jubilæumsfestlighederne:

Der blev holdt »et banemøde i Thisted, hvor publikum kunne ytre sig. I forsamlingen af repræsentanter for handel, industri og landbrug m.v. befandt sig en ældre, velklædt og distingveret herre, som ingen kendte, og som derfor tiltrak almindelig interesse. Da alle baneeksperter havde udtalt sig, og ordet blev givet frit, spurgte den pæne ukendte herre fra sin plads: – Må det være tilladt at stille forslag til en ændring af banens drift, når jeg formulerer mig høfligt? Den lamslåede mødedirigent blev hørt af alle, da han fremstammede sit ja. Nu gik herren på talerstolen og foreslog i et pænt sprog, at togenes kofangere blev monteret bagpå og ikke foran. Hvorefter han forlod talerstolen og satte sig på sin plads. Efter megen hvisken i salen vovede mødedirigenten at spørge om grunden til forslaget. – Jo, svarede den pæne herre, uden kofanger bag på toget, hvad skulle da forhindre en ko i bagfra at bestige det, gå ind blandt passagererne og bide en af disse?»

Frem, tilbage og frem igen

I hele det kompleks af årsager og virkninger, som kendetegner den kraftige udvikling af dansk landbrug og fiskeri, håndværk, industri og handel i anden halvdel af forrige århundrede, er det vanskeligt, for ikke at sige umuligt, virkelig præcist at afgrænse den betydning, jernbanen har haft. (Men at der forskes på området, som f.eks. Vigand Dann Rasmussens »Nørrejske Jernbanebyer« – se anmeldelse side 112 i Jernbanen nr. 5/1981 – er alligevel af stor værdi og skal ikke hermed bringes i miskredit.) Thistedes opsving var faktisk allerede begyndt efter århundreders stagnation og tilbagegang, f.eks. i forhold til Aalborg, der i den anden ende af Limfjorden endda mo-



Damplokomotivet E 36 med tog i Thisted omkring 1907.

mentvis havde haft positionen som den største by i Danmark efter København. Søfarten var hovedårsagen, og den havde nu også præget Thistedes næringsliv i gunstig retning, efter at Vesterhavet i 1825 brød igennem til Limfjorden ved Agger og i 1862 ved Thyborøn.

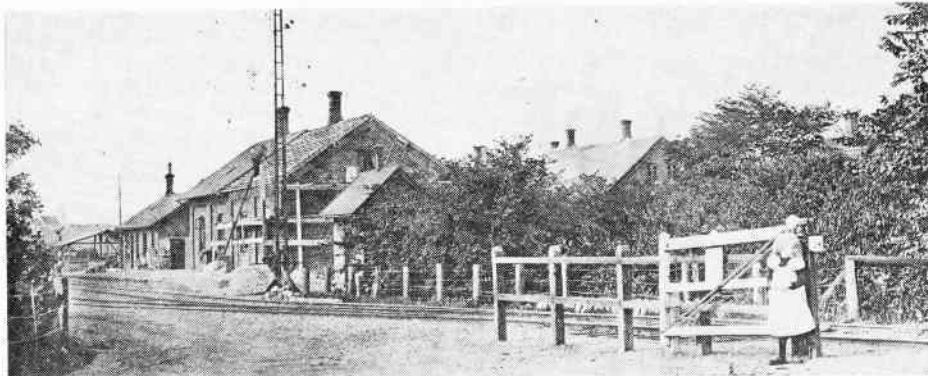
Ved landstationerne på Thybanen voksede byer derimod i flere tilfælde frem fra næsten ingenting. I de første 3–4 årtier af banens levetid var den virkelig »common carrier« i dette udtryks bredeste betydning. Læssespor blev anlagt og brugt, pakhuse opført, al slags gods ført frem, varer fordelt, kvæg eksporteret. Der kom endda flere forslag til sidelinier og forbindende linier og blev lovgivet for nogle af dem. Nævnes kan Hurup–Vestervig–Agger (eller –Krik), Sjørring–Vorupør og Thisted–Vilsund–Nykøbing M. Men kun Thisted–Fjerritslev blev en realitet, i 1904, ved hvilken lejlighed Thybanen nu også fik en nordlig forbindelse til det øvrige danske jernbanenet.

Senere gik det tilbage igen som på andre jernbanestrækninger, og det kræver næppe nærmere begrundelse; mønsteret genkendes let. Som foran nævnt er adskillige stationer nedrykket til trinbræt, og nogle er forsvundet helt. Allerede ved 50 års jubilæet havde der lydt røster om ned-



Fra foreningens afskedstur med litra MO i september 1982 ses DSB MO 1875 med Cp-vogn i Thisted den 26. september 1982.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.



Uglev station måtte omkring århundredskiftet udvides fra to til fire fag. Foto: Svend Hovards arkiv.

læggelse, og Thybanen har adskillige gange været i overhængende livsfare. DSBs Plan 1990 fra 1975 er i så henseende uhyggelig læsning; den opererer for Thybanen som for flere andre med busbetjening som alternativ, og en del tog har da også allerede været erstattet med rutebil. Banens eksistensgrundlag som personbane har imidlertid ændret sig væsentligt, og ved 100 års jubilæet udtalte driftsområdechef Frederik Evert fra Holstebro iflg. avisreferat på DSBs vegne, at »ingen længere drømmer om at nedlægge Thybanen. Den har bestået sin prøve, den har siden 1976 øget sit passagertal fra 240.000 til 420.000 om året, og den vil inden længe få samme servicemæssige status som andre statsbanestrækninger i landet.«

I en af Humlum og Omegns Beboerforening udgivet festfolder (med Ole Edvard Mogensen som medforfatter) har driftsområdechefen uddybet dette løfte: »De gamle motorvogne, litra MO, der stammer fra ca. 1950–53, vil lidt efter lidt blive afløst af nye moderne lokaltog, litra MR. De første 3 tog i hver retning om dagen forventes indsat fra køreplansskiftet den 23. maj 1982, og efter 1–2 års forløb kører der stort set kun nyt og meget kundevenligt materiel på banen... Endelig undersøges det for tiden, om det med indsættelse af det nye materiel vil være muligt at forøge strækningens nuværende hastighed på 75 km/t til 85 km/t, hvorved køretiden mellem Thisted og Struer forbedres.«

Netop ud af ingenting

Blandt de danske byer, der uden al tvivl skylder jernbanen deres eksistens, er Hurup et af de mest markante eksempler. På stedet var der i forvejen kun nogle få huse. Men mange mennesker flyttede dertil, købte grund i nærheden af den nye station og byggede. Der var ligefrem inflation i grundpriserne. Befolkningstilvæksten i Hurup modsvarede af tilbagegang i Vestervig, hvis rolle som Sydthys hovedby gradvis blev overtaget af Hurup. Markedsprivilegierne flyttedes tidligt til stationsbyen, Sydthy Andels-Svineslagteri blev bygget her, Hurup Jernstøberi, Maskin- og Vindmotorfabrik (en udpræget godskunde) kom til kort efter århundredskiftet. Der blev selvfølgelig bygget posthus, i 1904 fik Hurup eget elektricitetsværk (årstallet nævnes udtrykkeligt, fordi det faktisk var tidligt efter danske forhold), og der kom efterhånden også apotek og politistation. Diverse håndværks- og handelsvirksomheder strømmede til i årenes løb. N. K. Pedersens skotøjsfabrik startede i 1948, og endnu i de seneste årtier har nogle produktionsvirksomheder etableret sig i byen. (Alligevel indskrænker Hurups jernbanegodstrafik

sig i dag stort set til de vognladningsvise forsendelser, som modtages af et lokalt foderstoffirma, henholdsvis det stedlige øldepot.) Hurup har nu omkring 3.000 indbyggere og er administrationscenter for Sydthy kommune.

Fest påny og et fremtidsønske

Thybanens 100 års jubilæum blev på og omkring dagen den 20. april 1982 fejret, officielt med et flagsmykket festtog (MR), der gennemkørte hele strækningen, uofficielt med et overvældende antal lokale arrangementer af enhver tænkelig art, ligesom Thisted Dagblad og Ny Thisted Posten bragte usædvanlig mange artikler og notitser med tilknytning til jubilæet. Hvis nogen thybo ikke blev klar over, at **hans** jernbane jubilerede, var det hans egen skyld. Foruden Hurup kunne andre byer langs banen også i realiteten holde fødselsdag sammen med banen. DSB gav gratis tur med toget, de handlende annoncerede tilbud »med fut i«, A/S Thisted Bryghus lancerede en Thybane jubilæumspilsner, man etablerede historiske udstillinger flere steder. Der blev bragt hele to forskellige platter på markedet med den lille P-maskine som motiv, og tegninger, der hentydede til denne lokomotivtype, blev flittigt brugt i annoncer som blikfang.

Men en forlængelse af Thybanen til Hanstholm blev på en måde jubilæets hovedtema. Tanken er vel knap så gammel



Hurup station, 1909.

Foto: Sydthy Egnshistoriske Arkiv.

som fornævnte ikke-realiserede jernbaneplaner, men har dog været knyttet til Hanstholm-projektet, siden der blev lovgivet for det første gang i 1917, og der er dengang reserveret arealer. I havneloven af 29. april 1960 var jernbanen imidlertid taget ud, men arealreservationerne består (den nedlagte Fjerritslevbanes tracé følges i store træk til Nors) og borgmester Chr. Hansen fra Hanstholm udtalte sig som gæst ved Thybanejubilæet spøgefuldt således: »Jeg sætter min lid til, at banen til Hanstholm åbnedes den 8. september 1987 klokken 11.« Han henviste til samme dato og klokkeslet i 1967, da havnen åbnedes for trafik, henholdsvis 1977, da den store udvidelse blev taget i brug.

Desværre har Hansthols borgmester og egnens beboere ikke nogen officiel baneplan af den aktuelle slags at støtte deres håb om en egnsudviklende effekt på. Men landinspektør Poul Boe, Thisted, havde i Thisted Dagblad 15. april 1982 et argumenterende og med en kortskitse

illustreret indlæg om sagen. Han gik i brechen for, hvad man kan kalde »den jyske statsbane-fugleflugtslinie til Norge«, med påvisning af, at forbindelsen fra Fredericia (over Herning-Struer) til Hanstholm bliver 319/255 = 64 km kortere end fra Fredericia til Hirtshals, og at sejlruten mellem Hanstholm og Kristianssand er 130/115 = 15 km kortere end fra Hirtshals til den norske havn.

Begge ruter besejles i dag af samme rederi. Der kan opnås 1-1½ times rejsetidsforkortelse mellem Fredericia og Kristiansand, foruden at udviklingen i bl.a. Herning og Holstebro styrkes. Kommer der gang i tankerne om en off-shore virksomhed fra Hanstholm, der ligger særdeles gunstigt for Nordsø-oliefelterne, er der endnu en begrundelse.

Det sidste kunne måske vise sig som det stærkeste argument – hvem ved? Men det bliver under alle forhold spændende at se, hvad der sker – hvis det sker!

Struer - Oddesund

Af Ole Edvard Mogensen



Oddesund Syd med færgehavnen og stationsbygningen omkring 1905.

Foto: OCMP's arkiv.

Strækningen fra Struer til Oddesund Syd blev anlagt som tidligere statsbaner. Der blev anvendt 22,5 kg/m skinner og banen blev indhegnet.

Banen fra Oddesund blev på Struer station ikke ført direkte ind til perronerne. Oddesundtogene kørte tværs over havnepladsen, hvor billetsalgsstedet Struer havn var beliggende. Når togene skulle køre til og fra perron på Struer station, måtte de benytte havnebanen og et udtræksspor i østenden af stationen.

Ved den store ombygning af Struer station i 1920'erne blev den nuværende højbane bygget. Første forsøg på at bygge bro over vejen fra byen til havnen faldt dog ikke heldigt ud. Broen kunne ikke holde og måtte delvis fjernes. Dele af den ubrugelige bro blev sprængt bort. Denne fremgangsmåde afstedkom en del ravage på de nærliggende bygninger. Andet forsøg havde et heldigt udfald, og man slap nu for togene på den ret trafikerede havneplads. Fra Struer løb banen langs fjorden ud til og over Kiledæmningen. Oprindeligt skar landevejen banen midt på dæmningen, og overkørslen var forsynet med led, ligesom der var bygget et vogterhus.

De vejfarende på Kiledæmningen, der kørte med hest og vogn, var ikke glade for banen. Lokomotiverne skræmte hestene, som løb løbsk. Men denne misere var der råd for. På en telegrafmast blev der opsat en klokke, som ved togpassage skulle advare kuskene. Reaktionen udeblev da heller ikke. Nu var det klokken, som skræmte hestene fra vid og sans! Men klokken sad på masten mange år efter, at brugen af den var hørt op.

Ved Bremdal har der tidligere været mulighed for af- og påstigning, idet en del badetog kørte hertil. Perronen blev fjernet omkring 1970.

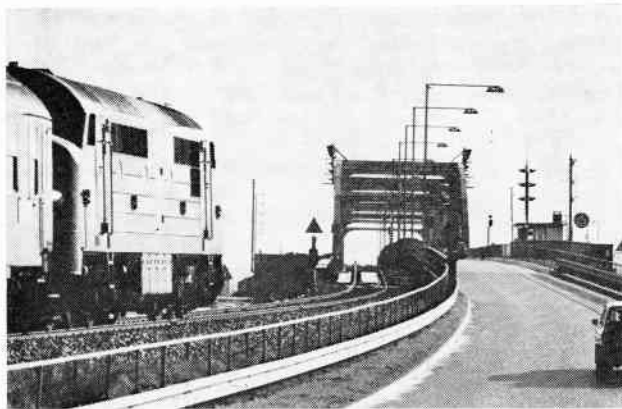
Humlum station placeret nogenlunde midt i sognet af samme navn fik stor betydning for udviklingen i det lille landsogn. Da jernbanen kom til Humlum, var der kun et par stråttækte huse og nogle gårde omkring stationen. Efterhånden slog handlende og håndværkere sig ned. Først en købmand, siden kom tømrer, bager, træhandler, smed, slagter, møllebygger, mekaniker og blikkenslager til. Med tiden udviklede en hel lille by sig med kro, andelsmejeri, missionshus, telefoncentral og forsamlingshus.

I de første år havde stationen også betydning for nabo-sognene Resen, Gudum og Nr. Nissum, idet handlende herfra havde private pakhuse ved Humlum station.

I Oddesund Syd var der station indtil broens åbning. Ud- over stationsanlægget blev der opført boliger for færgens besætningsmedlemmer.

Ved statens overtagelse af færgeriet ved Oddesund opstod der uenighed om, hvorvidt der skulle ydes erstatning for afståelse af færgeretten. Indehaveren af rofærgerne blev jo nu pludselig berøvet sit erhverv. Uenigheden endte efter syv års retssag med, at der blev ydet en erstatning til ejeren af det private færgeri.

Da der i Oddesund Syd ikke var stationeret nogen ranger- maskine, blev toglokomotiverne anvendt ved færgerange- ringen. For at undgå at toglokomotivernes vægt påvirkede færgeklappens hældning, måtte der anvendes en særlig mellemvogn.



DSB Mx 1044 på den nordre rampe af Oddesundbroen, 21. oktober 1981.
Foto: Asger Christiansen.

Sejllads med jernbanefærge blev indledt den 23. juni 1883, altså mere end et år senere end banens åbning. I 1883 kom H/F Fredericia til Oddesundoverfarten. Også den første jernbanefærge anskaffet til Lillebæltsoverfarten, H/F Lillebelt blev afgivet til Limfjordsoverfarterne, men den blev dog mest anvendt som reserve. H/F Hjalmar har sejlet på Limfjorden i kortere perioder som afløserfærge. I 1889 kom H/F Ingeborg til Oddesundoverfarten og blev der, indtil færgen blev taget ud af drift i 1934. H/F Kron- prins Frederik kom til Oddesundoverfarten i 1933 og blev der indtil broens åbning i 1938.

Da hjuldampfærgerne var uegnet til sejllads i is, måtte sejlladsen ofte indstilles under isforhold. DSB anskaffede derfor en skruedampfærge, som skulle være særlig egnet til sejllads i is. Færgen fik navnet S/F Valdemar og var stationeret ved Oddesundoverfarten indtil broens åbning. I 1938 blev S/F Valdemar solgt til statens istjeneste, som brugte færgen som isbryder i den vestlige del af Lim- fjorden. Færgen, som endte sine dage som isbryder, blev solgt til ophugning i 1959.

Oddesundbroen blev åbnet den 15. maj 1938 af kong Chri- stian den X. Rent faktisk skete åbningen dog ved, at broen blev lukket, idet broklappen ved indvielsen blev lukket, således at vej- og togtrafikken kunne passere.

Ved broens åbning ophørte brugen af den oprindelige Odde- sund Nord station, der var beliggende nord for hovedsporet. En ny og mindre stationsbygning beliggende syd for hovedsporet blev ibrugtaget. Signalerne for Odde- sund Nord station var i afhængighed af broens aflåsning. Denne ordning krævede, at såvel broposten som Odde- sund Nord station var bemanded i togtid, hvilket medførte betydelige lønudgifter. Derfor blev det overvejet at flytte stationsbestyreren fra Oddesund Nord station op i bro- posten. Her skulle der så være både bro- og kommando- post bemanded med kun en mand. Det kom dog til at gå anderledes. Oddesund Nord station blev nedlagt som tog- følgestation i 1970 og broen fik et forenklet relæsikrings- anlæg med tilhørende dæknings signaler.

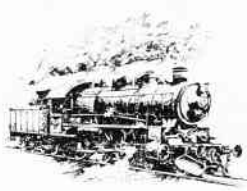
STØTTEFORENINGEN DANSKE DAMPVENNER

Esrumvej 47 - 3000 Helsingør

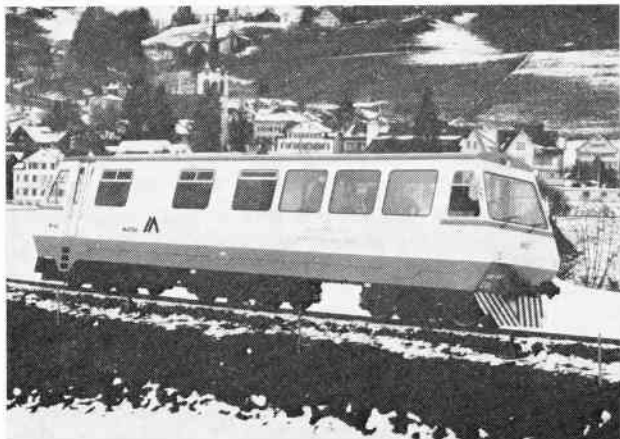
indbyder **søndag den 13. marts ALLE jern- baneinteresserede** til den årlige uddeling af foreningens støttebeløb, der finder sted i Vanløse Forsamlingshus (store sal), Lin- dehøjen 12 - lige ved stationen, kl. 15.00- 17.30. - Gratis adgang.

Der vil blive vist et par virkelig fine jern- banefilm, øl og vand kan købes - udsalg af S.D.D.V. platter, bøger m.v.

Støtteforeningen Danske Dampvenner har til formål at støtte ALLE, der arbejder med at bevare gammelt dampmaskineri, jern- banemateriel m.v. og håber mange vil deltage. **Nærmere oplysninger (02) 21 81 46.**



Verdens første selvkørende spormåle-vogn med tre bogier



Bearbejdet af Bent Jacobsen efter pressemeddelelse fra Matisa

MATISA i Schweiz har for nylig udsendt en meddelelse om udviklingen af den første selvkørende spor-målevogn forsynet med tre bogier. M-462, som er den tekniske betegnelse for køretøjet, har været afprøvet under de strengeste betingelser, bl.a. på stigninger op til 40 promille, i kurver med en mindsteradius på 60 m og på snedækkede spor.

Den første M 462 vil blive leveret til jernbanerne i Cameroon i Vestafrika. Endnu en vogn er bestilt af det irakiske jernbaneselskab.

Målevognen kan forsynes med enten en Deutz eller en General Motors dieselmotor på 360 hk.

Med en vægt på omtrent 35 tons kan den nye måle-motorvogn bruge den samme måleteknik som den der anvendes i målevogn af type A 461. Køretøjet er bygget efter samme principper som den to-akslede motorvogn, M-422, som adskillige jernbaneselskaber har anvendt i mange år.

M-462 kan leveres til alle sporvidder fra 1000 mm til 1676 mm. Takket være dens tre bogier og dens kompakte dimensioner, som tillader den at passere kurver med en radius ned til 60 m, er motorvognen specielt velegnet til måleopgaver på meterspor.

Måle- og analyseudstyret

De grundlæggende elementer i måleudstyret udgøres af den motordrevne bogie, som bærer en vægt på 18 t (2 x 9 t), løbebogien og den centrale bogie. Måleudstyret består af tre føler-systemer beskyttede af de to aksler på hver bogie, og et gyroskop-pendul til registrering af overhøjder. De opfangede spordata overføres via en analog enhed til en grafisk gengiver og parallelt hermed, til et

MATISA AV-523 numerisk analysesystem, der sørger for en løbende tolkning af de opfangede spordata. AV-523 udstyret rummer bl.a. en mini-datamat, en printer (til udskrifter) og – efter ønske – en båndoptager, der kan opsamle data til senere analyse.

Syv forskellige forhold vedrørende sporet kan måles og registreres samtidig i begge kørselsretninger ved hastigheder op til 120 km/t, hvad enten vognen kører ved egen kraft eller trækkes i tog.

De forhold, der måles og registreres er følgende:

- Sporvidde
- Krumning for hver skinnestreng
- Overhøjde
- Forvriddinger i sporet
- Længdeprofil for såvel venstre som højre skinne
- Målehastighed
- Punkter for hver 100 og hver 1000 meter

Særlige sporstrækninger såsom stationer, sporskifter, overkørsler, broer, tunneler o.s.v. kan registreres og aftegnes.

Følgende analyser kan foretages samtidig med målingerne ved hjælp af standard data-programmet:

- en klassifikation af de registrerede fejl ved sporet i overensstemmelse med tre forvalgte muligheder for udsving.
- angivelse af den forvalgte mulighed for udsving uden for sikkerhedsmarginen for hvert enkelt forhold og en stedfæstelse af fejlen.
- en vurdering af kvalitetsgraden for hvert enkelt forhold og for hver sporsektion, der er analyseret.
- en vurdering af en samlet kvalitetsgrad baseret på et vejet gennemsnit af kvalitetsgraden for hvert enkelt forhold og for hver sporsektion, der er analyseret, eller med andre ord:
- man sammenholder alle de enkelte oplysninger om sporets tilstand og foretager en samlet vurdering af sporets kvalitet.

Målevognens indretning og udstyr i øvrigt

Ved konstruktionen og indretningen af måle-motorvognen har MATISA bestræbt sig på at skabe så gode arbejdsforhold for vognens mandskab som muligt. Der er lagt vægt på, at vognen skal kunne tilfredsstillende alle forlangender selv under de mest vanskelige arbejdsbetingelser. Som eksempel herpå kan nævnes, at vognen er udstyret med et kraftigt luftbehandlingsanlæg, som kan klare 20.000 kcal/h. Køretøjet kan udrustes med et varmeanlæg i forbindelse med luftbehandlingsanlægget, ligesom der kan tilsluttes ekstra elektriske varmeapparater.

Der er indrettet et køkken med to kogeplader, varmtvandsanlæg, køleskab, vask og flere skabe. Et kemisk toilet fuldender den bekvemmelige indretning af vognen til glæde for mandskabet, når vognen er i brug som selvstændig enhed under længere arbejdsperioder.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

Rullende materiel

Oktober kvartal 1982

Nyt materiel: Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 12 stk. dieselhydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagerum) **MRD 4233-4244** (vest), 21 stk. personvogne (2. klasse) **Bn 20-84 944 - 20-84 964** (øst) og 33 stk. lukkede godsvogne **Hbikks-tt 237 2, 004-007, 009-037**; fra Norge er indkøbt 4 stk. maskinkølevogne (brugte - tidl. NSB lbdlps-vogne) **807 4 103 - 807 4 106** (privatejede: »Mayo Salater A/S«, Odense).

Damplokomotiv **F 441** er atter optaget i driftsmaterielbeholdningen.

Udrangeringer: 2 stk. damplokomotiver **C 708** og **S 736**, 1 stk. dieslelektrisk motorvogn **MO 1815**, 14 stk. personvogne: **Bg 29-44 076** (rangeruheld København H. 23. juli 1982) - **Bhl 29-25 402** - **Bvhl 28-61 265** - **BDh 82-24, 259, 272, 280** - **Cle 82-25, 670-674** - **Cll 29-26, 481** - **Cls 29-27, 713, 714** (sidstnævnte solgt til OHJ) og 2 stk. bagagevogne: **Dh 92-68, 002, 009**.

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt - 50 hertz) er 5.-8. ciffer i vognnummeret ændret på følgende vogne: **ABg 38-61, 250, 287, 289, 290** til »**38-44**« og **Bv 28-61, 322-328, 330, 333-335, 338-340** til »**28-44**«.



Status - Efter til- og afgang i oktober kvartal bestod vognparken pr. 31. december 1982 af:

928 stk. personvogne (styre- og bivogne for MA-lyntog og S-tog ikke medregnet). Tilgang: 21 vogne - afgang: 14 vogne (jvf. ovenfor).

106 stk. post- og bagagevogne. Tilgang: Ingen - afgang: 2 vogne (jvf. ovenfor).

4196 stk. lukkede godsvogne. Tilgang: 33 stk. (litra Hbikks-tt, jvf. ovenfor) - afgang: 192 vogne.

1781 stk. åbne godsvogne. Tilgang: Ingen - afgang: 47 vogne.

1975 stk. tjenestevogne. Tilgang: 44 vogne: **950 0 440** »løbevogn« (Bafd.), **951 2, 844, 845** »dieselmotortransportvogn« (Mafd.), **951 2, 877, 878, 880, 883, 884, 886** »bogietransportvogn« (Mafd.), **980 0 229** »mandskabsvogn« (Bafd.), **980 1, 416, 420-423, 426, 427** »skinnetransportvogn« (Bafd.) **981 0, 457, 460** »værkstedsvogn« (tidl. litra Dh - Mafd.) - og 25 stk. af godsvognstype - afgang: 15 vogne: **689, 955, 975** (alle Bafd.) - og 12 stk. af godsvognstype. (598 stk. af tjenestevognene er af specialtype).

590 stk. privatejede vogne (samt 9 stk. lejet af DSB). Tilgang: 4 vogne, jvf. ovenfor - og afgang: 6 vogne: **070 0, 827, 836, 846, 870** (»Dansk Shell A/S«), **081 5, 015, 083** (»Carlsberg Bryggerierne«).

NB: »BASF Vitaminfabrik«, Grenå, har af »Grindstedværket A/S« købt beholdervognene: 070 1, 409, 413, der er omnummereret til: **720 2, 749, 752**.



Pr. 31. december 1982 rådede DSB over følgende (antal) trækraftenheder (og påhængsmateriel):

Damplokomotiver:	
Toglokomotiver	3
Rangerlokomotiv	1

Motormateriel:	
Toglokomotiver	181
Rangerlokomotiver	135
Traktorer	90
Lyntogsmotorvogne	11
Lyntogsbivogne	32
Motorvogne	141

Elektrisk materiel:	
Motorvogne	284
Bivogne	285

I afsnit »**damplokomotiver**« omfatter »toglokomotiver«: E 991 - P 917 - R 963; »rangerlokomotiv« er F 441.

I afsnit »**motormateriel**« omfatter »toglokomotiver«: 16 ME - 4 MV - 45 MX - 55 MY - 61 MZ; »rangerlokomotiver«: 118 MH - 17 MT; »traktorer«: 44 »Ardelt-type« - 40 »Köf-type« - 2 benzin-mekaniske og 4 diesel-mekaniske »småtraktorer«; »lyntogsmotorvogne«: 11 MA - »lyntogsbivogne«: 10 AM - 6 BM - 6 BMk - 10 BS; »motorvogne«: 36 MO - 61 MR - 44 MRD. (Et større antal MO-vogne er hensat for udrangering).

I afsnit »**elektrisk materiel**« omfatter »motorvogne«: 8 MC - 211 MM - 65 MU; »bivogne«: 8 FC - 212 FS - 65 FU. (MM 7709 udbændt ved Friheden st. 1. januar 1983 og FS 7269 udbændt på Tåstrup st. 10. marts 1982 er hensat for udrangering).



Pr. 1. januar 1983 var følgende rullende materiel i ordre:

- 2 stk. elektriske lokomotiver, litra **EA 3001, 3002**
- 21 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra **ME 1517-1537**,
- 7 stk. diesel-hydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagerum), litra **ML 4901-4907**,
- 21 stk. diesel-hydrauliske motorvogne (2.klasse), litra **MR 4063-4083**,
- 38 stk. diesel-hydrauliske motorvogne (2. klasse/bagagerum), litra **MRD 4245-4282**,
- 1 stk. personvogn (2. klasse), litra **B 20-83 188**,
- 2 stk. personvogne (2. klasse), litra **Bn 20-84, 965, 966**,

- 15 stk. personvogne (2. klasse/styrevogn), litra **Bns 29-84 553 - 29-84 567**,
- 5 stk. personvogne (bivogne for litra ML - 2. klasse), litra **FL 7901-7905**,
- 13 stk. lukkede godsvogne, litra **Hbikks-tt 237 2, 008, 038-049**,
- 3 stk. snepløve **980 3 143 - 980 3 145**.

★

Der er den 30. november, 23. og 30. december 1982 afgivet bestilling på nedennævnte rullende materiel:

- 7 stk. diesel-hydrauliske lokomotiver, litra ME 1531-1537, hos »Thyssen Industrie Henchel AG« (med »Scandia-Randers A/S« som underleverandør) til levering april-september 1985,
- 7 stk. diesel-hydrauliske motorvogne (2. klasse), litra ML 4901-4907 og 5 stk. bivogne til samme (2. klasse), litra FL 7901-7905 hos »DÜWAG/Waggonfabrik Uerdingen AG« (med »Scandia-Randers A/S« som underleverandør) til levering november-december 1984,
- 1 stk. diesel-hydraulisk motorvogn (2. klasse), litra MR 4083 hos Scandia-Randers A/S til levering december 1983,
- 1 stk. personvogn (2. klasse), litra B 20-83 188 hos »Scandia-Randers A/S« til levering december 1983,
- 6 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 861 - 20-84 866 hos »Scandia-Randers A/S« til levering december 1982 - januar 1983.

Y-togsmaterialet (hos DSB litra ML/FL), der er bestilt på basis af en indstilling fra en fælles DSB/HT arbejdsgruppe vedrørende koordinering af bane- og busdriften i Nordsjælland, skal benyttes på strækningen Hillerød-Helsingør (»Lille Nord«) til afløsning af MO-vognene fra »K 85«, hvor der på nævnte strækning er forudsat en køreplan, i princippet med 1-timesdrift, der i myldretiderne suppleres med ekstratrig i 1/2-timesdrift. Rejsetiden for hele strækningen nedsættes fra (nu) 40 minutter til 30 minutter. Det er aftalt, at HHGB leverer reservemateriel om fornødent, og at vedligeholdelsesarbejderne udføres på GDS/HFHJ-værkstedet i Hundested. Normaloprangeringen bliver: ML-FL-ML (med mulighed for indsættelse af yderligere en mellemvogn).

Bag bestillingen af den enlige B-vogn skjuler sig det sørgelige faktum, at DSB har opgivet at bygge en ny kongevogn, men i stedet forsøger at »modernisere« den nuvæ-

rende vogn fra 1937 med bl.a. nye B-vognsvinduer, »Apfel-feil-døre« og MD-bogier. Det er de bestilte løsele, der i »Centralværkstedet København« skulle have været rammen om den gamle aptering (med moderniserede toilet- og pantryforhold m.v.), der konverteres til en ordinær personvogn. **Det er lidt trist, at der ikke var den fornødne vilje til at skaffe landets monark en moderne salonvogn, ikke mindst når det er notorisk, at Dronningen sætter stor pris på at benytte tog på sine rejser.** I stedet for blot at sige farvel til en moderne vogn med højeste hastighed 200 km/h og magnetskinnebremses, og hvad dagens waggon-industri i øvrigt kunne byde på, havde det da ikke været en idé at finde en mæcen til finansieringen (har man spurgt skibsrederens fond på Esplanaden?).

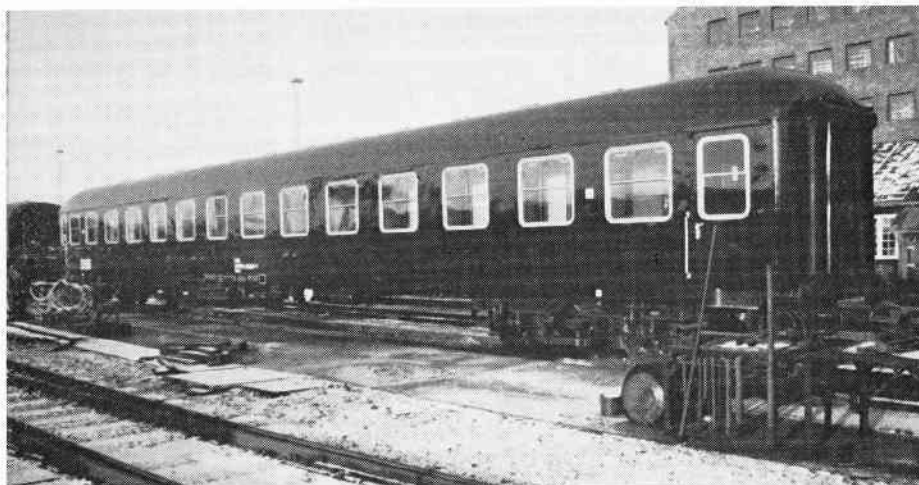
Bestillingen af de seks Bn-vogne er udnyttelse af en option, man har blot været lidt sent ude med kontraktunderskrivelsen, hvilket er forklaringen på, at vognfabrikken nærmest har kunnet levere »fra hylden«. Solo MR-vognen er erstatning for den udrangerede 4027, således at det stadig vil være muligt at »parre« den totale MR/MRD-vognpark. Hvorfor benytter man i øvrigt ikke det gamle nummer - anskaffelsen (genopbygningen) kunne endog have været sat på vedligeholdelseskontoen.

★

Den første (Bcm 51-40 400) af de foreløbig 12 »Apfel-feil-vogne«, der skal renoveres, afleveredes fra »Centralværkstedet Århus« den 29. december 1982 - og ligge-vognen blev sat i drift (i et Esbjerg-løb) den 31. januar. De øvrige vogne vil blive afgivet til drift i jævn takt med sidste vogn færdig i juni 1983.

»Filiaværkstedet i Mølleengen« har udført et nydeligt stykke renoveringsarbejde, der omfatter følgende opgaver:

- udvendig opmaling (af pladsmæssige årsager i Århus i stedet udført af fa. »Gardit« i Viborg),
- jernreparation af vognkasse i varierende omfang,
- ombetrækning af liggepladser,
- udskiftning af gardiner,
- istandsættelse af vaskerum og toiletter,
- reparation af gulvbelægning,
- reparation af el-anlæg,
- reparation af varmeanlæg,
- reparation af væg- og loftbeklædning.



Første renoverede liggevogn, litra Bcm 51-40 400 klar til aflevering fra »Centralværkstedet i Århus«. Foto: DSB/Mafd.

Hidtidige sidedøre bibeholdes, som det vil fremgå af vedstående foto.

Det var i 1969, DSB indledte kørslen med liggevogne mellem København og Frederikshavn. Efter at DFDS i 1970 ophørte med natbådssejladser mellem København og Århus/Ålborg, steg benyttelsen, og der viste sig også at være behov for kørsel med liggevogne mellem København og Esbjerg og mellem København og Struer. Nu benyttes liggevojnene af ca. 120.000 passagerer om året, og indsættelsen af sovevogn mellem København og Frederikshavn har ikke betydet mindre brug af liggevojnene til og fra Nordjylland. Belægningsprocenten er på omkring 75, og i weekenderne er der som regel udsolgt.

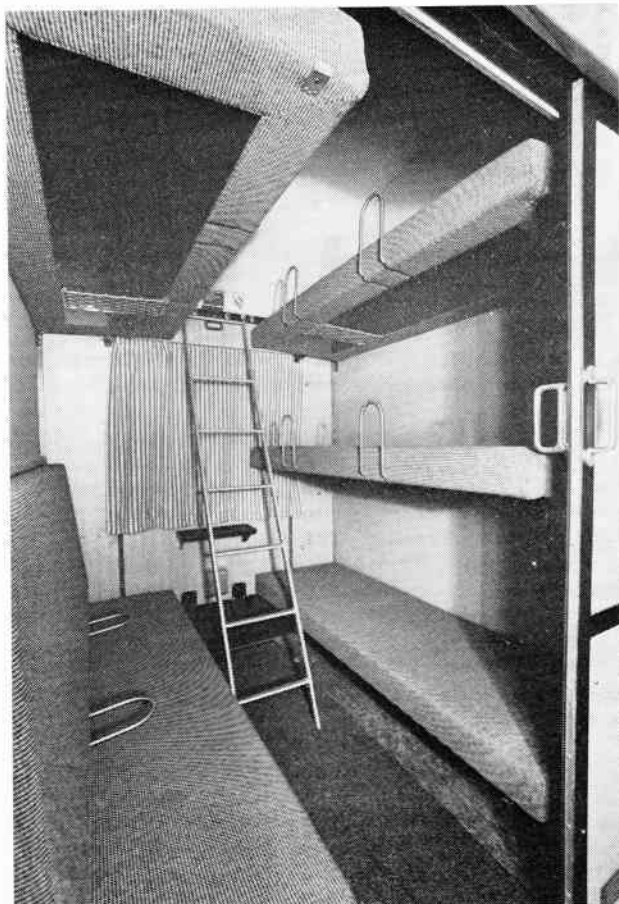
Med det nye materiel øges antallet af liggepladser pr. vogn fra 45 til 66, Bcm-vognene er næsten 5 m længere end de hidtil anvendte litra Bgc, og der er 11 kupeer á 6 pladser, hertil kommer 1 kupé for togpersonalet og 4 toiletter med vaskeplads.

★

Den igangværende reovering af gruppe 1-fjern vognene er nu nået så langt, at de 5 første vogne var færdige og afgivet til drift ved nytårsskifte. Der har for første vogns vedkommende været tale om en forsinkelse på 10 uger (nævnte vogn havde været udsat for et rangeruheld), men fra uge 9/83 kører programmet planmæssigt (med aflevering af 2 vogne om ugen), således at de første 90 vogne (korrektio af trykfejl i »Jernbanen«, nr. 5/82 – side 100) er færdigrenoveret i uge 43/83. Fra i starten udelukkende at omfatte litra B er der fra 17. vogn sket en spredning på litra, der er indgået til reovering.

Reoveringsopgaven opfatter følgende delområder:

- reparation af tæring i vognkasse, d.v.s. omkring vinduer, på endegavle og i perrongulve,
- udvendig opmaling af sider og gavle, d.v.s. alt rødt, samt fornyelse af påskrifter,
- fornyelse af drejefoldedøre med samtidig indførelse af trykluftbetjent dørlukning og åbningshjælp samt automatisk blokering under kørsel,
- reparation af vinduer og montering af kuglelåse på disse,
- reparation af gavldøre og beslag m.v. herfor,
- udskiftning af defekte fodtrin,
- reparation af tæring i rør for dampvarmeanlæg på undervogn samt revision af termostatisk regulering herfor,
- reparation, eventuel fornyelse af el-ledninger og kabler samt rørføringer og panserslanger herfor på undervogn,
- revision af bremseregulator og styreventil,
- revision af bogier incl. en række forbedringer, (indførelse af nyt hjulprofil, reduktion af spillerum i aksellejer, reduktion af støddæmperes virkekraft, forøgelse af svingbjælkeudsving samt kontrol og eventuel fornyelse af fjedre),
- eftersyn og reparation af vandtanke for toiletter,
- ombetrækning af sofaer,
- udskiftning af håndvaskeborde med tilsvarende, som ikke kan ruste,
- udskiftning af skilte med tilsvarende, som er vanskelige at stjæle eller ødelægge (»pillesikre«),
- indvendig hovedrengøring,
- eftersyn af el-installation og eventuel udskiftning af ledninger for lysrør,



Kupé i litra Bcm. Kupeen har seks liggepladser i modsætning til fem i de hidtil benyttede litra Bgc. I venstre side ses sæde i »dagstilling«, hvilket kan have praktisk betydning ved kørslen i Nordjylland.
Foto: DSB/Mafd.

- opretning af bagagehylder og eventuel udskiftning af de lange tværstænger i disse med tilsvarende i kraftigere udførelse,
- indførelse af meldelampe for el-varme,
- montering af ny type broklapsikring (på endegavle).

Hovedparten af ovennævnte opgaver udføres på samtlige vogne. Resten udføres efter behov på baggrund af indsyning af den enkelte vogn.

Ved planlægningen af opgaven er der foretaget en afvejning af forholdene mellem det samlede antal vogne, arbejdsomfang, hvad driften med rimelighed kan undvære til stadighed, samt hvor mange midler, der har kunnet stilles til rådighed. 16 vogne vil være i værkstedet ad gangen, endvidere lægges der beslag på 2 vogne til transport frem og tilbage, således at driften til stadighed må undvære i alt 18 vogne, medens arbejdet står på. De 18 vogne fordeles på de forskellige litra nogenlunde i samme forhold, som disse forefindes indbyrdes. I muligt omfang tages vognene ind, når de alligevel forfalder til revision, hvilket betyder, at dette arbejde udføres samtidig med istandsættelsen, og at der indenfor et givet tidsrum for eller efter dette arbejde ikke igen skal lægges beslag på de pågældende vogne til værkstedet.

Som følge af den betydelige tilgang af nyt rullende materiel, den generelt forøgede vedligeholdelse af den eksisterende materielpark (især mange ikke-planlagte reparationer) og omfanget og varigheden af renoveringsarbejdet har det ikke været muligt at placere arbejdsopgaverne med basis i DSBs egne værksteder. Kapaciteten her for så vidt angår sporpladser, egentlige produktionsfaciliteter og baglandsarbejde slår ikke til, og den løbende vedligeholdelse af materiellet er anset som en opgave for værkstederne, der har klar prioritet i forhold til renoveringsarbejdet. Selve istandsættelsen udføres derfor af »Scandia-Randers A/S«, men der bliver rent praktisk tale om en opgavefordeling mellem denne virksomhed og DSB, d.v.s. »Centralværkstedet i Århus«. Sidstnævnte påregnes at udføre revision og ændring af samtlige bogier, revision af styreventiler, bremseregulatorer samt termostater og ventiler m.m. for varmeanlæg. Endvidere skal centralværkstedet fremstille og levere dampvarmerør og drejefoldedøre samt i nødvendigt omfang ombetrække sofasæder, oppudse vinduesrammer samt reparere hhv. fremstille vandtanke.

Mere end halvdelen af Bf-vognene har måttet hensættes på grund af omfattende rustskader, bl.a. omkring vinduespartierne; vognene påregnes at kunne indgå i renoveringsprogrammet i årets slutning.



De 34 stk. postvogne, der er indkøbt fra »Deutsche Bundespost« (»Jernbanen«, nr. 6/82 – side 141/142) ankom til Danmark via Rødby i de sidste dage af året og hensattes på Lersøen station. Fem af vognene blev indsat i ordinær drift i begyndelsen af februar (i DBs grønne farve og med DSB-påskrifter), for at »P & T« i en prøveperiode frem til den 1. april kan bedømme, hvilke ændringer der er nødvendige, hvorefter ombygning og istandsættelse vil blive iværksat. Det er planlagt at benytte 13 vogne som postvogne, litra **Pm 90-44 730 – 90-44 742** og 14 vogne som bagagevogne, litra **Dm 92-44 040 – 92-44 053**; sidstnævnte litra vil gennemgå en renovering (vognen ryddes for aptering, og der indrettes tjenestekupé) inden afgivelse til drift. De resterende 7 vogne hensættes, dels for eventuelt at kunne imødekomme ønsker om yderligere vogne af litra Pm eller Dm, dels til indvinding af reservedele. (For at undgå forveksling vil de nuværende 13 stk. postpakvogne, litra **Pmh** blive omlittreret til **Pph**).



Efter at kørslen med MO-vogne vest for Storebælt fr.o.m. 10. januar 1983 indskrænker sig til to løb på fredage (Struer-Thisted og Struer-Esbjerg) og en vis »reserve for nedbrud« i Struer, udgør driftsbeholdningen nu kun 16 vogne, hvoraf de 10 er stationeret i øst-området: 1801, 1820, 1847, 1850, 1873, 1880, 1881, 1883, 1885, 1954 – og de 6 i vest-området: 1835, 1857, 1870, 1879, 1886. (Renoverede vogne er anført med »fed« skrift).

Nu er det snart slut med (fejlagtigt) at skrive »Köf« med to »ff«-er, hvordan den fejl så har sneget sig ind i DSB-terminologien (selv i Maskinafdelingens instruktionsmateriale), for Köf betyder: Kleinlokomotiv mit Antrieb durch Dieselmotor (Öl) und Kraftübertragung mit Flüssigkeitsgetriebe (sehr einfach – ikke sandt), for en litrering af traktorerne er forestående: **Köf tildeles litra MK – og Ardelt får litra MG.**

Bane, bygninger og signaler

DSB vil i 1983 anvende i alt 736 mio. kr. på infrastruktur, d.v.s. banelegeme, bygninger, tele- og sikringsanlæg, havne, broer o.s.v.

Stations- og bygningsanlæg: Arbejdet med forlængelse af S-banen fra Tåstrup til Høje Tåstrup samt anlæg af en fælles station i Høje Tåstrup for S- og fjernbane fortsættes. En følge af disse arbejder var ibrugtagning af et nyt 2. hovedspor (km 18.7 – km 20.76) mellem Tåstrup og Hedehusene den 17. oktober 1982.

På sporanlægget omkring depotværkstedet på **København Godsbanegård** bliver der foretaget en større ombygning og udvidelse, bl.a. opføres en hal for udvendig rengøring og vask af lokomotiver.

Der arbejdes videre med projektering af nye stationsbygninger for stationerne **Enghave** og **Dybbølsbro**, anlæg af 4. S-togspor København H.–Skelbæk, forlængelse af Kystbaneperronen på **Nørreport** station samt sporændringer på stationerne **Lyngby**, **Holte** og **Klampenborg**. På **København Hovedbanegård** fortsættes arbejdet med etablering af nye S-togsdepotspor. Der etableres elevator til S-togsperronerne på stationerne **København H.** og **Skovlunde**.

På S-banestrækningerne Valby-Ballerup og Valby-Tåstrup er påbegyndt arbejder med »generelle løft« af stationernes udseende. På **Nørreport** station foretages en overdækning af nedgangen til S-togsperronen med tilhørende kunstnerisk udsmykning. Supplerende adgang til S-togsperronen på **Østerport** station etableres som gangbro fra Østbanegade over sporene til perronens nordende.



Laurberg station blev nedlagt pr. 22. maj 1982. Her afgår MR 4049-4050 mod Århus, 20. maj 1982. Foto: Asger Christiansen.

På **Østerport** station etableres nyt vendespor i stationens sydende (spor 12); den 12. december 1982 ilagdes nye sporskifter til dette spor og det fremtidige spor 0. I forbindelse med indretning af depotspor vil der blive opført velfærdsbygning, relæhus og perronadgang til spor 0, jvf. »Jernbanen«, nr. 5/82 – side 105.

Ombygningen af sporanlægget på **Rungsted Kyst** afsluttes. Et nyt spor 3 blev taget i brug den 11. oktober, og et nyt spor 2 den 5. november 1982.

I **Kalundborg** og **Nykøbing F.** etableres nye depotstationer til betjening af de stammer, som indsættes i »lukkede løb«. Depotstationerne omfatter hal for udvendig vognvask og depotspor/opsynshal med tilhørende sporanlæg og faciliteter for mindre vognreparationer, indvendig rengøring og forvarmning.

I forbindelse med ombygning i **Skanderborg** etableres ny stationsbygning og ny forplads med busterminal.

Strækingsanlæg: På Køgebugtbanen fuldføres anlægsarbejderne på strækningen Solrød Strand-Køge med henblik på ibrugtagning den 25. september 1983. Indretning af Ølseagle som transversalstation fortsættes med forventet ibrugtagning i 1984.

På strækningen Høje Tåstrup-Roskilde fortsættes de i 1982 indledte jord- og broarbejder for anlæg af 3.-4. spor. Til fremme af regulariteten fortsættes arbejderne med 2. spor Vipperød-Holbæk. Arbejdet her vil strække sig frem til 1986.

Broanlæg: Der opføres en 5 m bred gang- og cykelbro til foreløbig erstatning for Dybbølsbro, der er i en sådan stand, at nedrivning er nødvendig.

I Københavnsområdet er der afsat midler til fortsat istandsættelse af broerne over Hellerupvej og fuldførelse af en tunnel til erstatning for sporudfletningsbroen for Frihavnsbanen ved Nordhavn station. Tunnelarbejdet udførtes i sidste kvartal af 1982, nu forestår den komplicerede fjernelse af de gamle stålbroer.

Ved Systofte nord for Nykøbing F. udfører DSB for Vejdirektoratet et underføringsanlæg for vejtrafikken samt en stibro. Som forberedelse for den kommende udbygning af den enkeltsporede banestrækning mellem Orehoved og Nykøbing F. til dobbeltsporet bane, bygges jernbanebroen for tre spor, idet der foruden de to hovedspor også føres et udtræksspor over broen.

På Kong Frederik den IX's bro, der fører såvel landevej som bane over Guldborgsund, er der påbegyndt hovedistandsættelse af klappagene. Arbejdet afsluttes i 1984.

I forbindelse med forlægning af hovedlandevej 332 vest om Bramming udfører DSB et underføringsanlæg for landevejen under banen. Den nye bro medfører en baneforlægning, der udføres i fortsættelse af broarbejderne. I forbindelse med forlægning af landevej 509 ved Guldager udfører DSB endvidere et underføringsanlæg for landevejen under banen. Begge anlæg udføres for Ribe amt. For Ribe kommune udfører DSB en stitunnel ved Skyttevej i Ribe.

Værksteder: DSB påbegynder bygning af følgende værksteder for banevedligeholdelsesmateriel, vognmateriel og trækkraft:

- et sporværkstedsdepot i Roskilde,
- et nyt maskindepot i Struer til erstatning bl.a. for det tidligere nedbrændte driftsdepot,
- et MR-værksted i Århus samt ombygning af det eksisterende depotværksted.

El-projektet

Anlægsarbejder vedrørende el-projektet foregår på henholdsvis Kystbanen og Vestbanen, hvor følgende anlægs-elementer berøres.

Kystbanen: På prøvestrækningen Helsingør-Rungsted Kyst fortsætter udviklingsarbejdet med etablering af et komplet køreledningsanlæg. Arbejdet omfatter forskellige typer master, køreledningsportaler og køreledningsophæng samt udvikling af arbejdsmetoder og materiel. Køreledningsanlægget på prøvestrækningen er færdig med udgangen af 1983. Kørestrømsforsyning færdiggøres til september 1983, hvor aflevering af fordelingsstation i Kokkedal samt transformerstation i Stasevang finder sted.

Profilarbejder foregår på strækningen Kokkedal-Østerport med følgende projekter: **Nye broer** for Vallerød Banevej, Peter Liepsvej og Tranegårdsvej, **sporsænkning** under Ingeniørbroen, Strandvejen, Langeliniebroen og Oslo Plads. (Sporsænkning under Hyldegårdsvej er udført i november 1982.)

Arbejder vedrørende sikrings- og teleanlæg omfatter lægning af nyt strækingskabel samt immunisering af sikringsanlæggene.

Vestbanen: Profilarbejder foregår på strækningen København H.-Korsør med følgende projekter:

- **nye broer:** Østersyv-Kirkesyv, Roskilde-Darup, markvej i km 68.8, Haslev-Ringsted, Bedsted-Køge, Brohusvej og Hyllerupvej,
- **broløft:** Birkede-Dåstrup og Borup-Lammestrup,
- **sporsænkning:** Under Tietgensgade, i perronhallen på København H. og ved Adamshøj.

I el-projektet indgår ombygning af ca. 150 broanlæg, hvor det eksisterende profil ikke levner plads til køreledninger. Med det dobbelte formål at opnå både de mindst mulige gener for trafikken i ombygningsperioden og et sæt standardiserede brokonstruktioner, der kan produceres som billigt elementbyggeri, har DSB igangsat udvikling af en stålbrotype. Den første stålbro bygges ved Bedsted på Vestbanen (km 57.7), jvf. ovenfor, i løbet af foråret 1983. Der skal derefter ske en sammenligning af denne bro med de hidtil anvendte betonbroer, både ud fra økonomi og ud fra generne overfor trafikafviklingen i byggeperioden.

Drift og administration

I forbindelse med den budgettilpasning, der er pålagt DSB, er det besluttet at gennemføre visse besparelser af køreplanmæssig art fr.o.m. »K 83«, der træder i kraft den 29. maj.

Besparelsen omfatter 1) begrænsninger af vognantallet samt MR-forspanskørsel, 2) inddragelse af tog i trafiksvage tidsrum: Ic 155 Århus-Ålborg på mandage-torsdage, 1 togpar på hhv. Sydbanen og Nordvestbanen på hverdage og 1 togpar på Nordvestbanen på lørdage og 1 på søn- og helligdage samt et større antal regionaltog i vestområdet på lørdage og søn- og helligdage, 3) indsættelse af proto-lyntoget i et Ic-omløb, nemlig 135-164 København-Esbjerg og v.v., idet lyntog 129/170 København-Århus og v.v. bortfalder.

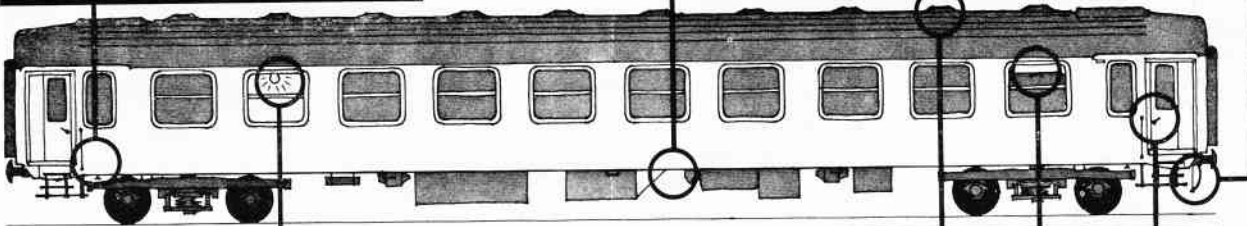
1. Frostsikring af vandtank

Det fremgår af signaturen på vognsiden, om vandtanken er frostsikret.

- Gul ring. Vandbeholderen er kun frostsikret, når vognen er opvarmet
 - Gul plet. Vognen kan henstå uopvarmet i 12 timer, når udetemperaturen er over -10° . Det forudsætter dog at den indvendige temperatur er 20° , når vognen henstilles
 - Grøn ring. Vandbeholderen er ikke frostsikret
- Er der udsigt til lavere temperatur end vognen er frostsikret til, tappes vandet af tankene. Tømningsstederne er ligeledes mærket med en af ovennævnte signaturer. I tvivlstilfælde, så tøm vandtankene.

2. Udligning af brems

Vogne må aldrig hensættes afbræstet med trykluftbremsen. I frostvej er det vigtigt, at bremsene hurtigt udlignes for at undgå fastfrosne brems. Husk altid at anbringe de frie luftslinger i holderne.

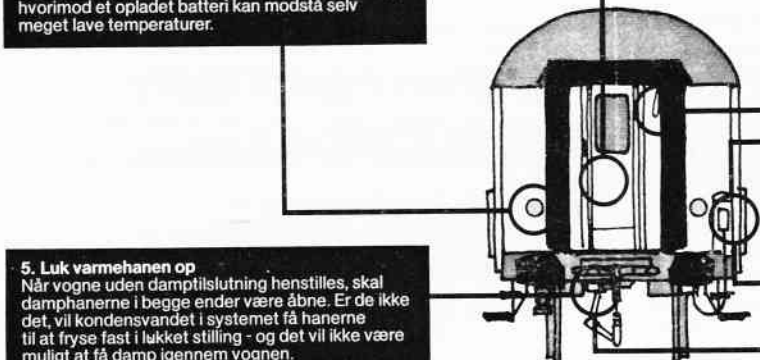


3. Sluk ølt lys

For at undgå afladning af batterierne er det af stor betydning, at ølt lys slukkes. Husk også de indbyggede slutsignallygter. Et afladet batteri ødelægges ved få graders frost, hvorimod et opladet batteri kan modstå selv meget lave temperaturer.

4. Luk døre, vinduer og tagventiler

For at holde varmen inde i vognene så længe som muligt, og for at undgå at sne og vand kommer ind i vognene, skal alle døre, vinduer og tagventiler være helt lukket. Husk også skydedøre i post- og bagagevogne.



6. Pas på el- og ITC-kabler

For at kunne koble elvarme- og ITC-kabler er det vigtigt, at stik og blinddåser altid er rene og fri for sne og is. Husk altid at sætte ubenyttede stik i blinddåserne. Husk også at afmontere el- og ITC-kabler ved adskillelse af vognene. Overrevne kabler forekommer alt for hyppigt og er årsag til forsinkelser og omfattende reparationsarbejder.

5. Luk varnehænan op

Når vogne uden damptilslutning henstilles, skal damphanerne i begge ender være åbne. Er de ikke det, vil kondensvandet i systemet få hanerne til at fryse fast i lukket stilling - og det vil ikke være muligt at få damp igennem vognen.

7. Sørg for forvarmning

Hensatte vogne skal altid tilsluttes forvarmningsanlæg, når der er mulighed for det. Opmærksomheden henledes dog på, at litra An, Bn, Bns samt litra A nr 015-024 har varmluftanlæg. Af hensyn til batteriernes kapacitet må disse vogne maksimalt forvarme i 2 timer. Husk at ventilatorerne skal startes i hver enkelt vogn.

Eksempel på vinter-instruktionsmateriale: Tegning fra Driftstjenestens brochure: »Sådan klarer personvognsmateriellet vinteren«.

Visse planer om indskrænkning i MA-lyntogskørslen er udsendt til afgørelse før overgang til »K 83 vinter«.



For første gang i en årrække kunne DSB i 1982 konstatere fremgang i de transporterede godsmængder. DSB transporterede i fjor ca. 6,9 mio. tons mod 6,4 i 1981, viser en foreløbig opgørelse. Fremgangen blev opnået ved betydelige stigninger i transporten af vognladningsgodt til og fra det sydlige udland samt i transittrafikken. For den indenlandske trafik var der taler om nogenlunde det samme niveau som i 1981.

På passagersiden viser de foreløbige opgørelser, at antallet af togrejser var nogenlunde konstant fra 1981 til 1982, d.v.s., at det samlede antal togrejser i 1982 var på ca. 135 millioner. Dette betragtes af DSB som en tilfredsstillende udvikling på baggrund af de seneste års meget store stigninger i passagertrafikken, herunder en fordobling af antallet af rejser uden for hovedstadsområdet i perioden 1976-81.



Vinteren 1978/79 var hård ved DSB. Der faldt meget store snemængder, og der opstod langvarige trafikforstyrrelser. Det gik også hårdt ud over det rullende materiel.

Det måtte erkendes, at DSBs vinterberedskab var for dårligt, og der iværksattes et program for at styrke beredskabet. Det omfattede anskaffelse af tidssvarende sne-rydningsmateriel, forsyning af alle lokomotiver og styrevogne med faste sneplove samt forbedring og udbygning af eksisterende snesmeltningssystemer i sporskifter. Der blev afsat betydelige beløb hertil, og siden er beløbsrammen udvidet væsentligt.

Dette skyldes bl.a., at også vinteren 1981/82 var barsk for DSB og passagererne. Der faldt store snemængder i december og januar, men de gav dog ikke de store gener, idet det nye sne-rydningsudstyr viste sig at være effektivt. De faste frontplove kunne klare de fleste problemer på strækningerne. Derimod gav de ekstremt lave frostgrader på $\div 20 - \div 25$ grader i januar en række vanskeligheder, bl.a. frosne varmeanlæg, lokomotivproblemer og isklumper i sporskifterne med forsinkelser og andre ubehageligheder for passagererne til følge.

Mere end 300 lokomotiver (kun ca. 25 litra MZ mangler), motorvogne og styrevogne er forsynet med faste sneplove. Herudover er den gamle sneplovspark udskiftet med tidssvarende sneplovsmateriel, bl.a. 16 store sneplove (og 3 i ordre) og 4 store snefræservinge. Hertil kommer et betydeligt antal andre snerydningskøretøjer til forskellige formål. Det »løse« snerydningsmateriel er placeret på de strategisk bedste steder rundt om på DSB-nettet. I alt er der til nu anvendt ca. 25 mio. kr. til de nævnte former for snerydningsmateriel siden 1978/79.

Til forbedring og udbygning af sporskifteopvarmningsanlæggene er der i samme tidsrum brugt ca. 50 mio. kr. Heraf alene i 1982 brugt 25 mio. kr. til 272 anlæg. I alt er nu 3200 sporskifter udstyret med el- eller gasopvarmningsanlæg.

Også organisation og instruktionsmateriale vedrørende vinterberedskabet har gennemgået en grundig revision. Der er etableret en mere stram opfølgning, der skal sikre, at alt materiel – rullende materiel, snerydningsmateriel og sporskiftevarmeanlæg – afprøves og holdes »vinterklart« og at det berørte personale instrueres og indøves i de specielle vinteropgaver.

De trufne foranstaltninger dækker også S-baneområdet. Til forbedring og udbygning af sporskiftevarmeanlæg på S-banerne er anvendt 14 mio. kr. Visse vinterproblemer i forbindelse med S-togene er endnu ikke endeligt løst. Der er iværksat et program for reovering af banemotorerne, hvorved problemet sne i motorerne vil blive elimineret, men gennemførelsen vil strække sig over ca. 3 år. Dør-lukningsproblemer som følge af sne arbejdes der intenst med at finde den rigtige løsning på, bl.a. ved udnyttelse af en række præmierede forslag, der fremkom ved en konkurrence udskrevet i samarbejde med Teknologisk Institut.

Konklusionen af dette er, at DSB teknisk og ressource-mæssigt er bedre forberedt på at klare almindeligt forekommende sne- og frostvejrssituationer end før. Under ekstreme vinterforhold, d.v.s. voldsomme snestorme og meget lave kuldegrader vil der dog stadig kunne forekomme forsinkelser og indskrænkninger i toggangen, bl.a. fordi erfaringerne viser, at passagererne behøver længere tid til ind- og udstigning end under normale forhold, og naturligvis også fordi sådanne vejrforhold vanskeliggør personalets arbejdsbetingelser.

Indtil redaktionsslut, den 30. januar 1983, havde DSB ikke haft lejlighed til at afprøve beredskabet.

★

»DSB« redigeres af Erik B. Jensen.

Skønhed som De ikke aner,
findes langs private baner

Sikringsanlæg type DSB 1977 i Herning

Af J. Holst Jensen,
funktionsleder t, DSB Herning

Indførelsen af MR-togene kræver ændring

I 1976 blev det besluttet, at stations- og strækningssikringsanlæggene på strækningerne Langå-Struer, Skanderborg-Herning og Vejle-Holstebro – altså de tre strækninger, hvor der var tonefjernstyringsanlæg – skulle ændres for at opfylde kravet om sikker registrering af MR-tog.

Det blev samtidig besluttet, at dette moderniseringsarbejde skulle ske i samarbejde mellem DSB og A/S Dansk Signal Industri, og at anlæggene skulle ibrugtages januar 1979.

Men allerede året efter måtte målet ændres, idet der i foråret 1977 skete en reduktion af budgetterne, hvilket betød, at kun strækningen Vejle-Holstebro kunne være moderniseret til det forudsatte tidspunkt, medens MR-togene på de to andre strækninger skulle fremføres efter et sikkerhedskoncept baseret på strækningssikring.

Moderniseringens omfang og udførelse

Moderniseringen omfattede

- nye overkørselsanlæg med retningsafhængige tændsteder
- nye automatiske linieblokanlæg
- stationssikringsanlæg og fjernstyringsanlæg, der er opbygget med datamater.

Men tiden gik, og bortset fra nogle kabelarbejder i marke havde vi ikke indtryk af, at der rigtig skete noget, og for at få K 79 i gang måtte der omkring årsskiftet 1978/79 etableres et radioanlæg for strækningen Vejle-Holstebro, og togene fremføres baseret på radiomeldinger.

I oktober 1979 blev det erkendt, at det nye datamatfjernstyringsanlæg var skudt flere år ud i fremtiden, og det blev besluttet, at strækningen Vejle-Holstebro indtil videre skulle fjernstyres ved hjælp af det eksisterende tonefjernstyringsanlæg, som skulle tilpasses de nye elektroniske sikringsanlæg, og der opstod herved et nyt begreb, nemlig modificeret fjernstyring.

Og sådan blev det; på stationerne etableredes et elektronisk sikringsanlæg benævnt type DSB 1977.

Etablering af anlæggene blev påbegyndt på Grejsdal station i ugen 1.-5. december 1980 og derefter stationerne i rækkefølge mod Holstebro, hvor anlægget blev etableret i august 1981.

Beskrivelse af sikringsanlæg type DSB 1977

Et sikringsanlæg 1977, der er datamatstyret, er opbygget med relægrupper, således som vi kender det fra 64, 69 og 72 anlæg, og det gør, at en række funktioner, som kendes fra disse anlæg, også fremkommer i 77 anlægget – det

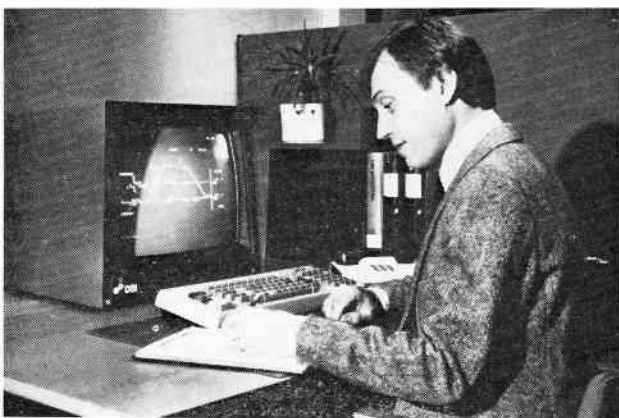
gælder f.eks. lokalaflysning – automatisk omstilling af sporskifter, dækningsøgning o.s.v.

For at begrænse kabellængden mellem objekt og tilhørende relægruppe opdeles et sikringsanlæg i flere områder med hver sin relæhytte. Antallet af områder og dermed hytter er tildels bestemt af de geografiske forhold dels af den tekniske kapacitet, idet der er fastsat en maksimal grænse på 31 objekter og 28 sporisolationer for hvert område.

Hver af de tolv fjernstyrede stationer er opdelt i to områder, medens Herning er opdelt i 6 områder.

Anlæggene kan, bortset fra Herning, betjenes gennem to datamater, nemlig en CU-datamat, hvis sikringsanlæggets driftsform er understationsdrift, eller via en FU-datamat, hvis sikringsanlægget er fjernstyret.

Herning betjenes kun via CU-datamat. Til CU-datamaten kan tilsluttes en farveskærm og et betjeningstastatur. På skærmen vises et skematisk billede af stationen svarende til den skematiske spor- og signalplan.



Understationer

På de 12 understationer, hvor sikringsanlægget kun sjældent betjenes ved understationsdrift, er der i stedet for skærm og tastatur tilsluttet en betjeningspult med trykknapper og lamper. Fra denne pult kan sikringsanlægget i en hastesituation betjenes, men betjeningsmulighederne er begrænsede; f.eks. kan omstilling af sporskifter kun foregå i forbindelse med signalgivning. Som noget helt nyt er der i hver ende af de fjernstyrede stationer opstillet et nødbetjeningspanel. Fra dette panel, der er tilgængeligt for lokomotivpersonalet, kan der efter aftale med FC foretages omstilling af sporskifter, manøvrering af den automatiske linieblok og tilhørende U-signal, således at kørsel på sigt kan undgås. Når sikringsanlægget fjernstyres, sker dette via FU-datamaten, der har forbindelse med FC gennem strækningkablet.

Eksempel på udsendt ordre

Foruden disse to nævnte datamater består et anlæg af yderligere to slags datamater, nemlig en sikringsdatamat fælles for stationen og af fra 2 til 6 koncentrator-datamater, nemlig en pr. relægruppe (en pr. hytte), og funktionen kan bedst beskrives ved at følge en udsendt ordre.

Alt afhængig af om ordren udsendes fra FC eller fra stationen ved understationsdrift går ordren gennem enten FU- eller CU-datamaten, hvor ordren behandles og videregives til sikringsdatamaten, der vurderer, om det er sikkerhedsmæssigt korrekt at udføre manøvreren. Er det det, udpeges den eller de pågældende koncentrator-datamater, der skal udføre ordren. Fra koncentrator-datamaten videregives ordren til relægruppen, der styrer de enkelte objekter, sporskifter, signaler m.v.

Er alle betingelser til stede, udføres ordren, og kontroller returneres i modsat retning, og kontrollen kommer tilbage til betjeningspladsen som indikering.

De enkelte datamater styres, overvåges og kontrolleres ved hjælp af en lang række programmer. Hvor der er tale om sikkerhedsmæssige forhold, er programmerne dubleret i et A- og B-programsystem.

En ordre og en kontrol vil blive behandlet af et A- og et B-program, der er forskelligt opbygget og uafhængige af hinanden. Resultatet af de to behandlinger sammenlignes, og kun hvis resultatet er overensstemmende, bliver det accepteret.

Billedskærmen

Grundbilledet er et skematisk billede af stationen svarende til den skematiske spor- og signalplan forsynet med numre på spor og signaler. Billedet kan ved indtastning af nøgleord suppleres med numre på sporskifter og sporisolationsnumre, dog ikke samtidigt.

Al manøvrering sker ved at skrive nøgleord ved hjælp af betjeningstastaturet. Efter nedskrivning af ordren, der vises på skærmen, kan man sikre sig ved udpegningsindstilling af ordren udsendes.

Kan den udstedte ordre ikke komme til udførelse, fordi betingelserne ikke er til stede, anbringes den i magasin og optræder på skærmen i en særlig magasineringslinje. Indtil 32 ordrer kan opmagasineres.

Registrering af fejl

Der foretages i systemet 2 former for elektronisk registrering (datalogging).

1. registrering af alle fejl, der er eller har været i sikringsanlægget. Udskrift af denne registrering foretages af elektrotjenestens personale ved hjælp af særligt udlæseudstyr.
2. registrering af alle bevægelser, der er foretaget i de seneste 20 minutter. Denne registrering er tænkt anvendt f.eks. i en uheldssituation, således at et hændelsesforløb kan rekonstrueres. – Betjeningspersonalet standser registreringen, og genstart foretages af elektrotjenesten.

★

Yderligere omtale af anlægget kan findes i Jernbanen nr. 2 1980 side 62. Ole Edvard Mogensen: Nyt elektronisk sikringsanlæg i Holstebro. DSB-bladet nr. 5 1981 side 16–17. Ole Hansen: Datamatstyret toggang på Vejle–Holstebro strækningen. DSB-bladet nr. 8 1981 side 20–23. A. Kjærø: DSBs første erfaringer med datamatstyrede sikringsanlæg.



Skagensbanen

På Skagensbanen har der – i lighed med udviklingen på vore øvrige baner – fundet en forøgelse af transportmængderne sted.

Af banens driftsberetning for driftsåret 1981 fremgår, at antallet af befordrede passagerer er steget fra 655.000 til 698.000, ligesom den transporterede godsmængde er steget fra 12.000 tons til 13.000 tons.

For personbefordringens vedkommende bemærkes, at stigningen alene må hidhøre fra stigende benzinpriser og den almindelige lavkonjunktur, idet overgang til amtskommunalt trafikselskab, som jo pr. tradition betyder en betragtelig stigning i transportmængden, på Skagensbanen først skete pr. 1. april 1982, hvor banen indgik i det nyoprettede Nordjyllands Trafikselskab.

For godsbefordringens vedkommende ligger hovedvægten – ikke uden sædvane – på »de våde varer«, idet produkter fra vore bryggerier tegner sig for en trediedel af den befordrede godsmængde.

Året tegnede godt forsåvidt angår befordringen af fisk, men desværre har den stigning, der fandt sted fra 1980 til 1981 ikke kunnet holde, hvorfor et fald i 1982 nok ikke kan afvises, for denne i tidligere tider så traditionelle SB-transportartikel.

Om det er den megen diskussion om nedrustning, der slår igennem vides ikke, men hvorom alting er har en betydelig nedgang i den transporterede mængde militærgods fundet sted.

Det endelige driftsresultat udviser et underskud på 2,5 millioner kr., og selv om den gunstige udvikling fra 1979 til 1980, hvor der var tale om en nedgang i underskuddet, ikke har kunnet holdes, må den stigning i underskuddet på 160.000 kr., som der har været tale om fra 1980 til 1981, vist siges at være meget fint, når der sammenlignes med de øvrige baner.



Som nævnt indgik banen 1. april 1982 i Nordjyllands Trafikselskab, hvilket bl.a. betød en generel nedsættelse af de fleste takster. Taksterne har desværre vist sig ikke at kunne holde trit med udgifterne, og der er varslet en takstforhøjelse medio januar 1983.

Ser man på landsplan, er det jo – desværre – en for ny-startede amtskommunale trafikselskaber traditionel udvikling.

Indførelsen af Nordjyllands Trafikselskab har bl.a. betydet en udvidelse af rutebilkørslen, hvorimod der ikke har været tale om aktivitetsudvidelser på jernbanesiden.

Selvom der endnu ikke foreligger officielle tal, er der næppe tvivl om, at trafikselskabets start har betydet stigning i transportmængden.

Den stigning i antallet af transporterede passagerer, der løbende har fundet sted på Skagensbanen i de senere år, har – som tidligere nævnt – ikke været uden problemer for banen, når der har skullet findes materiel til at rumme de rejsende.

Specielt har banens morgentog til Frederikshavn kl. 06.55 med omkring 400 rejsende gjort »indhug« i de til rådighed værende antal pladser i materiellet.

Banen har otte enheder af lynnettemateriellet, og her er der 400 pladser, og det var derfor nærliggende at koble hele materiellet sammen til ét tog om morgenen, hvilket man gjorde fra januar 1981.

Det viste sig imidlertid ugørligt indenfor rimelige vilkår at vedligeholde materiellet, når det samtidig skulle ud at køre dagligt.

Til skolernes start i eftersommeren 1981 måtte man derfor udtage en del af materiellet, der var nødvendig til løbende vedligeholdelse og i stedet indsætte – som ved tidligere lejligheder – banens i 1937 anskaffede bogiepersonvogn F 4, som så er tilkoblet banens lynnettemateriel. Ordningen er næppe til de rejsendes udelte glæde, da komforten jo ikke just er, hvad man ellers har været vant til på SB, men der har desværre ikke været andre muligheder.

Imidlertid lysner det forude forsåvidt angår materielsituationen, idet banen i foråret 1983 får leveret to lynnettemellemvogne og et år senere yderligere en lynnettemotorvogn.

Udtagelsen af lynette-materiellet til eftersyn og vedligeholdelse har også åbnet mulighed for installering af trykknapper til betjening af de samtidigt installerede »standser«-skilte, som vil være bekendt fra rutebiler. Samtidig er opsat »landkort«, der i stiliseret form viser banens standsningssteder, således at publikum nu selv vil kunne styre togets standsning.

Som nævnt tidligere er der blevet installeret højtaleranlæg på de største standsningssteder på banen, således at FC i Skagen kan advisere publikum om forsinkelser m.v.

Uden at træde nogen for nær kan man vist godt fastslå, at de fleste forsinkelser trods »tog til tiden«-kampagner påføres banen af forsinkede DSB-tog sydfra.

Da Skagensbanens FC i Skagen i aftentimerne samt på visse tider i week-ends er ubetjent og dette specielt er på de tider, hvor togene afgår fra Frederikshavn, og forsinkelser således lejlighedsvis opstår, ville højtaleranlægget en stor del af tiden være værdiløst til irritation for de rejsende, der nogle gange ville blive underrettet om forsinkelser, andre gange ikke.

Drfor udvikledes en teknik, der via banens radioanlæg tillader lokomotivføreren på toget at betjene højtaleranlægget, når FC er ubetjent.



Til slut skal nævnes lidt fra den nostalgiske afdeling: En hyggelig gammel detalje er forsvundet i dagligdagen på Skagensbanen. De gamle gennembrudte »stjerne«-slut-

skiver, som i gamle dage benyttedes over det ganske land i dagtimerne, forsvandt fra SB i sommeren 1981 til fordel for en nyudviklet slutsignallygte, der er lidt mere håndterlig og ikke så lidt billigere end de nye DSB-slutsignaler.
Bent Ravnild.

Vestbanen

Kontorchef B. A. Christensen, Vestbanen, er pr. 1. juli plan blev også ændret.

Den 1. august indgik Vestbanen i amtsligt trafikskab. Samtidig blev rutebilruterne delvist omlagt. Banen mistede en lokalrute, men fik til gengæld en ny regionalrute og to nye lokalruter. Trafikintensiteten på ruterne blev kraftigt forøget og dermed steg også passagertallet. Togenes køre-1982 udnævnt til direktør for Vestbanen.

**Jernbanebøger fra Kurlands Forlag
kan købes gennem
DJKs Salgsafdeling.**

**Køb f.eks.:
John Poulsens bog:**

Sove- og spisevogne i Danmark

Bogen er på 112 sider med mange meget fine illustrationer.
Pris (incl. forsendelse) kr. 210,-.

**DANSK JERNBANE-KLUB,
Salgsafdelingen
Holmevej 8 - 4340 Tølløse
Postgirokonto 3 17 91 76**

FORENINGS-NYT

Ordinær generalforsamling

Søndag den 20. marts 1983 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 regnskab, der medfølger »Jernbanen« nr. 1/83 som bilag.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1984. Bestyrelsen foreslår kontingent for året 1984 således:

Ordinære medlemmer	kr. 125,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1984) ..	kr. 85,00
Optagelsesgebyr	kr. 10,00

5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.
Følgende medlemmer til bestyrelsen m.v. er på valg/villige til genvalg:
Mogens Bruun (næstformand),
Eigil V. Christensen.
Ole-Chr. M. Plum.

Endvidere er af fire jyske medlemmer foreslået Jens Vestergaard til bestyrelsen.

John Armstrong Pedersen (suppleant)
Kjeld Christensen (revisor).
Knud Kümpel (revisorsuppleant).

6. Indkomne forslag. Der er ikke indkommet forslag.
7. Eventuelt.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København i februar 1983.

Bestyrelsen.

KOMMENDE MØDER OG UDFLUGTER

Onsdag den 9. marts 1983 kl. 19.30 i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 København Ø: Medlemsmøde.

Civilingeniør Karsten Nielsen, DSB, køreplanskontoret, taler om »DSBs passagertrafik 1990«.

★

Lørdag den 23. april 1983 kl. 10.00: Rundvisning på depotværkstedet Godsbanegården samt besigtigelse af diesel-lokomotiverne MZ IV og ME. Rundvisningen forventes at slutte kl. ca. 13.00.

Mødested: Otto Busses Vej 2 (kl. 10.00).
Begrænset deltagerantal (100 personer).

Tilmelding sker ved senest **lørdag den 9. april 1983** at indtale kr. 10,- pr. person (uanset alder) på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Hovedvejen 108, 2. tv., 2600 Glostrup.**

Ved mere end 100 tilmeldte vil de senest tilmeldte få beløbet tilbagebetalt samt besked om ikke at møde op inden den 23. april.

★

Søndag den 29. maj 1983: Udflugt til Fakse med Østbane-materiel. Nærmere følger i Jernbanen nr. 2/83.

★

Søndag den 12. juni 1983: Damptogskørsel København-Kalundborg og retur. Nærmere følger i Jernbanen nr. 2/83.

Nyt fra lokalafdelingerne

Midtjysk afdeling

Fredag den 11. marts 1983 kl. 19.30 i DSB's mødelokale i maskindepotet, Sonnesgade, Århus:
MHVJ's første driftsbestyrer B. Sundahl viser smalfilm og fortæller om starten af MHVJ og de første vanskelige år. Sundahls film indeholder endvidere optagelser af DSB-damplokomotiver i drift.

Fredag den 15. april 1983 kl. 19.30 i DSB's mødelokale i maskindepotet, Sonnesgade, Århus:
Mødeprogrammet var ikke fastlagt ved redaktionens slutning.

Lars Henning Jensen.

Fyn/Syddjyllands afdeling

Der er medlemsmøde i Odense følgende dage kl. 19.30:

Tirsdag den 15. marts 1983

Tirsdag den 19. april 1983

Møderne afholdes i DSB mødelokale i den gamle toldbygning (hjørnet af Østre Stationsvej/Rugårdsvej), og der vil kunne købes kaffe m.v.

Du er velkommen til at tage egne film og (lys)billeder med. Husk selv at medbringe fremviser, og meld gerne dit indlæg i forvejen.

Skulle nogen have ideer, ønsker eller forslag med hensyn til mødernes form, indhold, hyppighed eller andet – måske tilbyde selv at »optræde«, er man meget velkommen til at kontakte undertegnede, enten ved ovennævnte møder eller på anden måde.

Jens Bay-Nielsen, Kragemoen 65, 5250 Odense SV, tlf. (09) 17 55 05.

Museumsbanen

De sidste kørsler i 1982 var juetræstogene mellem Maribo og Bandholm. Dette arrangement vokser år for år. I det største af togene havde vi 358 rejsende, så det var nødvendigt at køre med skydelokomotiv. Et tilbagevendende problem ved kørsel om vinteren er opvarmning af vognene, fordi det er så sjældent, at materiellet benyttes på den kolde årstid. I år var alle vognene – selv pakvognen – behageligt opvarmede, men der blev godt nok også udført intense reparationer af kakkellovne i flere weekender før kørslerne.

Vinteren igennem arbejdes der i Maribo remise, hvor arbejdshold samles i weekenderne om forskellige opgaver. Lige i øjeblikket drejer det sig om damplokomotivet LJ 19 (S-revision), personvognen GDS C 31 (genskabelse af 1916-interiør) og godsvognen LJ PF 221 ex. NRJ PA 801 (nyt træværk m.v.). Der er ganske rimelige opholdslokaler, og næsten alt arbejde kan nu udføres inden døre. Omgangstonen er uformel, idet eder og forbandelser under indtagelse af ubekvemme arbejdsstillinger synes uundgåelige (de gamle køretøjer er ikke netop servicevenlige), og vittigheder om jordfund i træværkstedet synes udødelige.

Interesserede medlemmer (faglærte eller ej) kan få nærmere oplysninger om deltagelse i arbejdsweekenderne på tlf. (01) 46 98 02.

DJK-medlemmer kan også udføre tjeneste i forbindelse med togene til sommer. Nye folk indøves til fyring på lokomotiverne, billet salg, varesalg, rangering og stations-tjeneste. Interesserede bedes kontakte Stig Torp Kasperen på tlf. (01) 60 69 79. Køreplanen omfatter søndage i juni, juli og august samt torsdage og lørdage i juli. Var det ikke værd at overveje en aktiv jernbanemiljøferie/weekend i det idylliske Maribo til sommer?

Carsten Buhl.

Rapport fra Arbejdsholdet i Høng

I 1982 har vi desværre ikke haft tid til at arbejde ret meget på damplokomotivet ØSJS nr. 6 som vi kunne have ønsket på grund af andre mere nødvendige arbejdsopgaver. Det har været arbejde på damplokomotivet OHJ nr. 38, dobbeltvognen OHJ C 204/205 og personvognen DSB CP 2872.

Arbejdet på ØSJS nr. 6 har dog ikke ligget helt stille. Der er således lavet seks nye kiler til akselportene (alle otte skal udskiftes), og til samtlige akselkasser er der fremstillet nye »bronzesko«. I løbet af vinteren 1981-82 blev der også fremstillet en helt ny akselkasse til nr. 6. Arbejdet på kedlen har været koncentreret om at udbore nagler i bundrammen samt udboring af en del støttebolte, der skal udskiftes. Til brug ved dette arbejde har Erik Rothmann fremstillet forskelligt specialværktøj. Røggammerets bund var tæt næsten helt væk. Egentlig ville vi have svejset den nye bund til røggammeret på kedlen, men Svejsecentralen har frarådet dette, hvorfor den nye bund bliver nittet fast til kedlen. Derfor er den nederste halvdel af naglerne mellem rørvæggen foran og selve rundkedlen blevet udboret, og senere kan den nye røggammerbund nittes fast samtidig med isætning af nye nagler.

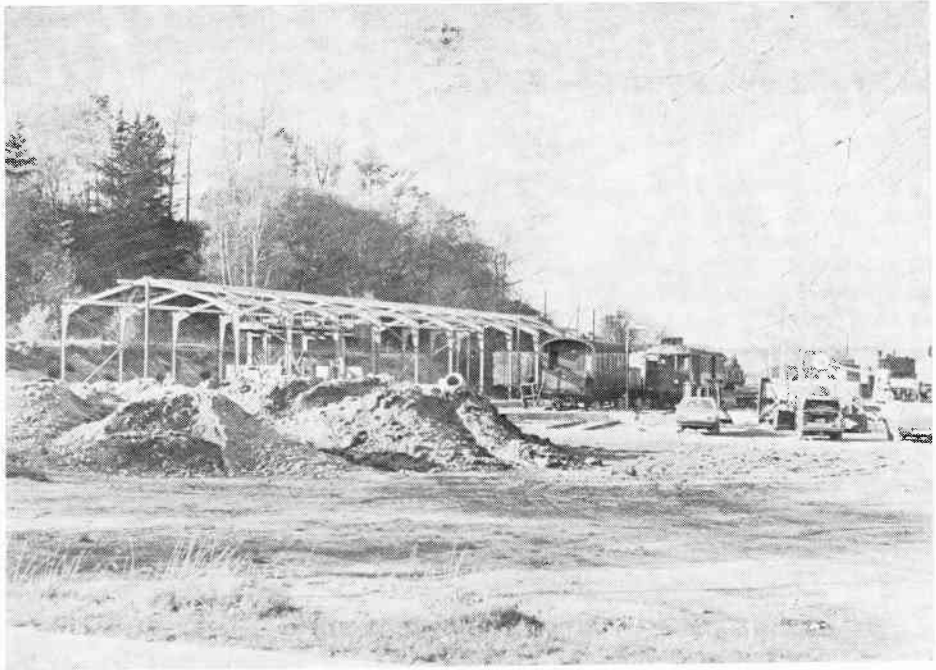
OHJ nr. 38 har i hele 1982 stået afkoblet i HTJ's remise i Tølløse, løftet på donkræfte, da de gamle fjedre, balancer m.m. blev afmonteret ved nytår 1982 for at blive udskiftet. I løbet af året er der i Høng fremstillet tolv helt nye fjedre til lokomotivet. Balancerne er blevet renoverede og en del bøsninger er udskiftet. Fjederstropperne er også blevet efterset, og flere af dem er helt fornyede. I begyndelsen af januar 1983 blev de nye fjedre transporteret til Tølløse, og monteringen af disse blev straks påbegyndt. Onsdag den 2. februar 1983 stod OHJ nr. 38 atter »på egne hjul«. Endnu mangler en del arbejde på lokomotivet, men forhåbentlig kan vi snart atter se OHJ nr. 38 under damp igen.

Dobbeltvognen OHJ 204/205 blev afgivet til driften i D-maskine gruppen i juni måned, og den gjorde god fyldest bl.a. ved kørslerne mellem Odense og Højby i 1982. Lysanlægget i vognen er endnu ikke helt færdigt, men dette håber vi at nå i løbet af foråret 1983. Der er arbejdet ialt 1460 timer på vognen i Høng.

I juli måned 1982 modtog vi personvognen DSB CP 2872, som skal istandsættes for D-maskine gruppen. I 1982 er

Remisebyggeriet i Mariager, der blev sat i gang i 1981 kunne næsten afsluttes i 1982. I november, da der var samarbejdsudvalgsmøde i Mariager, var der netop »givet grønt lys« til byggeriets fuldførelse, og der var da også fuld aktivitet omkring fundament og buer, således at remisen kunne være »lukket« inden jul. Mere om byggeriet i Jernbanen nr. 2-1983.

Foto: Ole-Chr. M. Plum.



de gamle, rustne plader på den ene vognside samt gavlfmonterede, og en del træværk er udskiftet i vognsiden. For at lette dette arbejde har vi lavet et stillads af nogle af de gamle kedelrør fra ØSJS nr. 6. I øjeblikket ligger det udendørs arbejde på vognen stille, men inde i remisen er der udført en del pladearbejde på de nye plader til vognen.

Endelig har vi – i lighed med tidligere år – også anvendt lidt tid på at holde remiserne og remiseområdet i Hong. Inde i træremisen har vi fået etableret nogle flere lagerhylder, således at vi bedre kan holde orden.

I 1982 har Hong-gruppen ialt arbejdet ca. 2.500 timer med et fremmøde på 4–6 mand pr. gang.

Lars Bjerregaard Christiansen.

Anmeldelse

To sønderjyske jernbanebøger:

L. H. Hansen:

Aabenraa Amts Jernbaner 1899–1926.

P. Thomassen: Klosterbanen, Rømø Banen.

Det kan nok volde lidt undren hos nogen, at der er udkommet to bøger om de for 60 år siden nedlagte Åbenrå Amtsbaner. Foreningen har gennem mange år planlagt udgivelsen af en bog om emnet, og købmand H. L. Hansen har til Vestkysten oplyst, at også han har arbejdet hermed i flere år. Han kendte DJKs planer, men regnede med, at disse var opgivet, da der var hengået ti år, siden vi udgav vore bøger om Haderslevbanerne. Hvorom alting er, kan det jo aldrig skade at se sagen fra flere sider. Hansens bog er overordentlig velskrevet og meget saglig, så saglig, at forfatteren har modstået fristelsen til at fortælle om de mange pudsige hændelser og mindre uheld, der er knyttet til banerne og i stedet holdt sig til den mere offi-

cielle historie. Der er fyldige og gennemarbejdede afsnit om banernes forhistorie, drift i dansk tid samt stationer og materiel, hvorimod jeg synes, at driften fra 1899–1920 er noget stedmoderligt behandlet, idet der ikke findes mere end 13 tekstsider herom af mere end 200 sider. Hansen har kun skrevet om selve banerne og disses drift, men har udeladt afsnit om andre trafikmidler i området og er ikke kommet ind på den nationale og politiske baggrund for banernes udformning, hvilket måske er meget klogt, da jeg, der har skrevet en del om disse ting, fra én side er blevet bebredt at være for venlig i min skildring af de tyske politikere og embedsmænd, medens jeg fra anden side er blevet beskyldt for en overdreven national indstilling og mangel på forståelse af de tyske embedsmænds værd. Billedstoffet er velvalgt, men meget begrænset i forhold til bogens størrelse, ialt 80 billeder, i hovedsagen svarende til tilsvarende billeder i DJKs bog.

I modsætning til H. L. Hansens bog er Thomassens bog om Klosterbanen og Rømøbanen en uprætentios lille ting i forfatterens sædvanlige bramfrie sprog. Som det også tidligere har vist sig, nærer forfatteren ikke større interesse for, hvad der er sket inden genforenings-afsnittet om forhistorien, anlægget, åbningen og driften af strækningen Bredebro–Løgumkloster fylder ialt 16 linier – hvorimod der er gjort noget mere ud af den ulyksalige statsbane mellem Rødekro og Løgumkloster og driften af denne. Afsnittene om driften og om de enkelte stationer er der ikke meget at indvende imod, hvorimod afsnittene om banens forhistorie og nedlæggelse er så lidt fyldestgørende, at kun læsere, der kender noget til forholdene i forvejen, kan få udbytte af at læse dem. Hvorfor P. Thomassen stadig ikke læser Rigsdagstidende er mig noget af en gåde. Kapitlet om Rømøbanen fylder to tekstsider og er nærmest en kommentar til en halv snes fornøjelige postkort fra hestesporvejen. Afsnittet »Trafik til Rømø« er det vist det høfligste overfor forfatteren at lade være med at komme ind på.

Birger Wilcke.

Anmeldelse

Scandia skinnebus – 1947

Forhandler: Dan-Train, Hovedgaden 83, 8220 Brabrand.
Pris pr. 1.183:
Toskinne: kr. 1.619,- – Treskinne: kr. 1.910,-.
Antal: Ca. 100 sæt.

Firmaet Dan-Train barsler nu igen med en nyhed. Denne gang er der dog ikke tale om et byggesæt, men derimod en færdigmonteret og køreklar skinnebus med person- og pakvogn.

Modellen er udført i ætset messing, og den leveres i bemaling og litrering, samt til 2 eller 3 skinnedrift, efter ønske. Baggrunden for disse valgmuligheder skal søges deri, at samling, maling og litrering er 100% håndarbejde.

Motorvognen er monteret med trækkrog, mens person- og pakvognen er monteret med mindste type Roco-koblinger, således at normalt forløb kan foretages.

Jeg har ikke haft mulighed for at afprøve modellen, men på baggrund af mine erfaringer med HVJ 23, ligeledes fra Dan-Train, og efter besigtigelse af de ætsede messingdele, der anvendes til bygning af skinnebustoget, får denne nyhed mine varmeste anbefalinger.

Bjarne Green.

Salgsafdelingen

Nyheder:

Kolding-Egtved Jernbane, 2. udgave, af Birger Wilcke og P. Thomassen. Mange af DJK's tidlige bøger har længe været udsolgte og efterspurgt. Vi har derfor besluttet at genudgive flere af disse – omend i en revideret form. Bogen om Kolding-Egtved Jernbane, der udkom som bog nr. 10 i DJK's bogserie om danske privatbaner i 1965, genudgives hermed. Den nye udgave er et fotografisk genoptryk af den oprindelige bog med enkelte rettelser og tilføjelse af en del nye illustrationer. Den nye udgave er på 64 sider med ialt 43 illustrationer. Pris: 38,00 kr. + 3,50 kr. i porto.

Jernbanefærger på Øresund og Strelasund af T. Nellemann. Dansk Jernbane-Klub har taget initiativet til at udgive denne bog, som T. Nellemann allerede for flere år siden gjorde manuskriptet færdig til. Nellemann, der netop er fyldt 80 år, har oplevet jernbanefærgernes udvikling gennem lang tid, og hans interesse for jernbaner og jernbanefærger har gjort det muligt for ham at skrive om dette emne og desuden vise mange egne optagelser af jernbanefærgerne. Bogen er på 84 sider og illustreret med ikke mindre end 116 fotos, tegninger m.m. Glæd Dem til en virkelig speciel, men samtidig også spændende bog om jernbanefærger på Øresund og Strelasund. Pris 68,00 kr. + 6,00 kr. i porto.

Forårsudsalg:

De sorte tog. Lokomotivmænd i krig af Carl Otto Petersen. I 1979 udkom denne pragtfulde bog om de danske jern-

baner under 2. verdenskrig. Bogen er på 208 sider, rigt illustreret. Tidligere pris: 146,00 kr. **Pris så længe lager haves: 88,00 kr. + 8,00 kr. i porto.**

En gammel jernbanemands erindringer, 1854–1882 af H. H. A. Rambusch, 214 sider + 32 siders tillæg. Genoptryk med tillæg af Jens Kofoed og P. Thomassen. Tidligere pris: 88,00 kr. **Pris, så længe lager haves: 55,00 kr. + 6,00 kr. i porto.**

Jernbanen 1976 og 1977. Foreningens tidsskrift 16. og 17. årg. Mange sider dejlig læsning. Tidligere pris: 90,00 kr. **Pris, så længe lager haves: 50,00 kr. + 14,00 kr. i porto.**

★

Rettelsesblade til DSB SR 75. De medlemmer, der har købt DSB SR 75 gennem DJK's Salgsafdeling, kan ved indsendelse af kr. 2,50 i frimærker til Salgsafdelingen få tilsendt seneste rettelsesblade. Man er nu nået til rettelsesblad nr. 312. Husk at anføre nr. på sidst modtagne rettelsesblad. Rettelsesblade før nr. 195 kan ikke længere påregnes leveret. Ved bestilling af andre varer kan rettelsesbladene bestilles uden ekstra porto.

★

Interesseliste 1982–83, Dansk Jernbane-Klub, udgivet af DJK's midtjyske afdeling. Interesselisten er nu færdig, og i lighed med tidligere år kan den leveres til de medlemmer, der er optaget i denne interesseliste. Desværre er portoudgifterne til udsendelse efterhånden ret omfattende. Derfor leveres Interesselisten 1982–83 gennem Salgsafdelingen. Medlemmer, der bestiller varer, og som er optaget i listen, får den frit leveret ved ekspedition. Interesselisten udleveres også gratis til de optagne personer ved medlemsmøder. Interesselisten vil blive tilsendt ved indsendelse af kr. 2,50 i frimærker til Salgsafdelingen. Anfør venligst, hvad beløbet dækker.

★

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse**. Husk at anføre bestillingen på talon til modtageren.

Nye prislister, auktionslister m.m. med gældende priser pr. 1.3.83 leveres ved indsendelse af kr. 2,50 i frimærker til Salgsafdelingen. Hidtil gældende prislister annulleres pr. 1.3.83.

OCMP.

STØT VORE

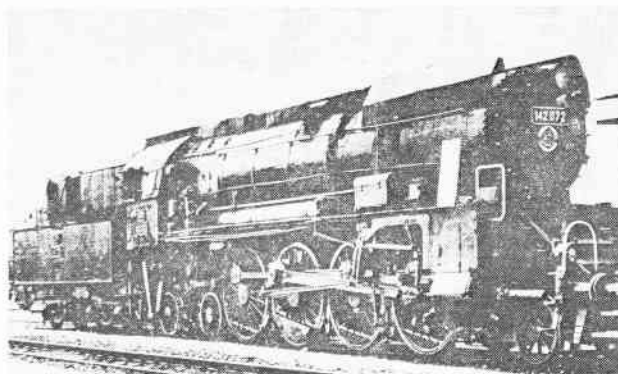
ANNONCØRER

– DE STØTTER OS

**Efterårets store udlandstur
til UNGARN og RUMÆNIEN
26. september – 3. oktober 1983**

Der arbejdes med planer om en jernbane-studietur til Ungarn og Rumænien i efteråret. Turen vil omfatte 4 dage i Ungarn og 4 dage i Rumænien. Den vil omfatte besøg ved maskindepoter og stationer, korsel med smalspor og normalspor, med mange forskellige DAM-lokomotiver. Bl.a. de berømte rumænske type 230, som svarer til P 8 (BR 38). Fra Budapest foregår turen dels i bus, dels med plan- og særtog. Der bliver også tid til at »snuse« til Budapest, og turen går gennem nogle af de smukkeste egne – bl.a. Transsylvaniens bjerge. I det omfang der er interesse derfor, vil der blive søgt arrangeret PARALEL-programmer med mere turistpræget indhold, f.eks. for hustruen eller veninden (m/k).

Der flyves fra Kastrup til Budapest og retur. Prisen bliver, inkl. helpension, udflugter m.v. ca. kr. 3.600,- fra Kastrup. Alle interesserede bedes – UDEN FORBINDENDE – inden 15. marts 1983 sende en frankeret svarkuvert til nedenstående adresse, og vil så modtage nærmere informationer i begyndelsen af april. Rejsen gennemføres med minimum 20 og maksimum 35 deltagere.



Henvendelse (kun skriftlig) til:
John Poulsen
HANSA REJSEBUREAU
Åboulevard 80 – 2200 København N.

Anfør venligst evt. antal deltagere og om PARALEL-program af turistpræget karakter ønskes af nogle af de evt. deltagere.



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

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



De kan endnu erhverve

Jernbaneplatte nr. 2 – 1975, Litra G 625

Jernbaneplatte nr. 8 – 1981, Litra P 917

Jernbaneplatte nr. 9 – 1982, Litra DF 130

Jernbaneplatte nr. 10 – 1983,, Litra O 318

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

Leveres i smuk gavekarton – **Pris kr. 150,- pr. stk. + porto.**



DANSK VETERAN JERNBANE PLATTE

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



LANDMANDSHOTELLET

Vestergade 6 – Rødby

Telefon (03) 90 10 88

Byens gode spisested

Hyggelige lokaler – Rimelige priser

Selskaber modtages indtil 24 kuverter

Ismejeriet VITA

v/ Ruth Jensen

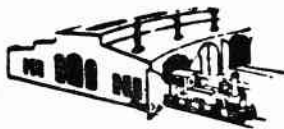
Lunddahlsvænget 2 – Maribo

Telefon (03) 88 26 60

Alt i friske mejeriprodukter

Brød – Chokolade – Kolonial

Modeljernbane – så



REMISEN

Østerbrogade 21 – 4800 Nykøbing F.

Telefon (03) 85 60 88

BOGNYT

Nedsat: De sorte tog af Carl Otto Petersen. Lokomotivmænd i krig, 1940-45. 207 s. 125 fot., ill. & kort. Før kr. 146,-, **NU** kr. 88,00.

Från Wadstena till Vadstena af S. Johansen & C. J. Fahlgren. Smalsporsbaner på det østergötlandske sletteland. 188 s. 134 fot. 22 ill. 56 stationsplaner. 10 kort. Kr. 117,00.

Eisenbahn Amateur. Den schweiziske jernbane- og modelbaneklubs medlemsblad. 64 s. pr. nr. Genemill., også i farver. Abonnement (12 nr.) ca. kr. 245,00 + evt. forsendelse. Pr. stk. kr. 27,00.



ROSENKILDE OG BAGGER A/S

forlag - boghandel - antikvariat
KRON-PRINSENS-GADE 3 . POSTBOKS 2184
1017 KØBENHAVN K - (01) 15 70 44

SCANDIA RANDERS

ERIK LAURITZEN

URE – OPTIK

Østergade 13 a – Maribo

Telefon (03) 88 26 43

Stort udvalg i moderne ure og briller

Synsprøve foretages

LUNDS BAGERI

v/ Claus Lund

Kirkegade 12 – Mariager

Telefon (08) 54 10 26

Daglig friskbagt brød og lækre kager

Åbent søndag – Lukket mandag