

**Tidl. direktør for VVGJ,
K. S. Knudsen, Vejle, fylder 80 år**

Torsdag den 28. december fylder en af Jernbane-Bladets trofaste medarbejdere gennem mange år, tidligere privatbane-direktør K. S. Knudsen, Vejle, 80 år.

K. S. Knudsen blev ansat ved VVGJ den 1. december 1916, altså for 62 år siden, og det blev her, han kom til at udøve sit virke for til sidst at sidde i direktørstolen den 1. november 1935. I over 21 år var Knudsen direktør, eller driftsbestyrer, som det hed dengang, for privatbanen, indtil denne lukkede i 1957.

K. S. Knudsen følger hver dag med i aviserne og er Jernbane-Bladet en uvurderlig medarbejder, idet han leverer stof fra det jyske, ligesom han sammensætter fortegnelsen over jernbanefolk, der er afgået ved døden. Ligeledes er Knudsen aktiv og interesseret i det lokalhistoriske omkring Vejleegnen.

JERNBANE-BLADET ønsker hjertelig til lykke og ønsker K. S. Knudsen mange gode år endnu.

—tl—

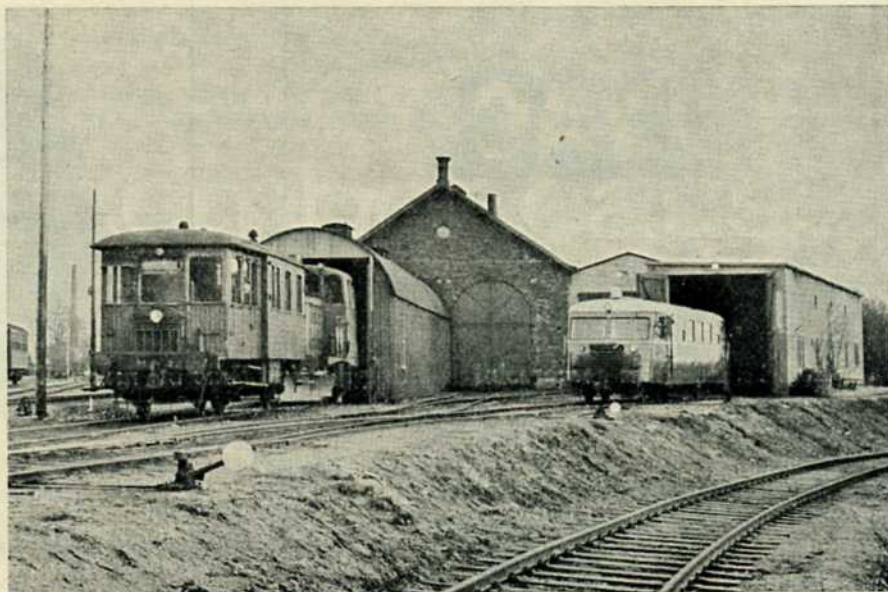
**NYT
fra udenlandske baner**

MAROKKO. Mange danskere besøger som turister dette land, men hvor mange kender noget til dets jernbaner? ONCF, der er betegnelsen for statsbanerne, regner med i de kommende år at udbygge disse med et 2. spor mellem Casablanca og Rabat (80 km) og mellem Benguerir og Safi (140 km).

HOLLAND. NS, Hollandske Statsbaner, har for nylig modtaget de første af en serie nye InterCity togsæt, bygget af den vesttyske fabrik Talbot i Aachen. De nye tog, der har en maks. hastighed på 160 km/t, er ikke forsynet med thyristorstyring, noget der ellers overalt vinder indpas. Årsagen angives at være den, at meromkostningerne ved dette system ikke modsvarer de besparelser, der er at hente på energiforbruget. De nye IC-tog indsættes i 1978 i et »Super IC-let«, hvor der er inkluderet en række ekstra serviceydelse ved at køre med togene, bl. a. parkeringsplads på afgangsstationen og mulighed for reserveret taxi på ankomststationen m. m.

FRANKRIG. Her kan forældre for fremtiden i flere forbindelser uden frygt sende deres børn med jernbanen, idet der er etableret et særligt børnepassningskorps, som sørger for børnene un-

Månedens foto



TFJs værksted og remiser med trækraft foran i januar 1968.

Sådan var Thisted også . . .

Kommer man i dag til Thisted, så er der ikke meget, der minder én om, at her endte engang en privatbane. Og dog er det ikke engang ti år siden, denne bane blev nedlagt.

Thisted—Fjerritslev Jernbane lukkede sammen med Ålborg Privatbaner den 31. marts 1969. På Thisted station, skråt overfor stationsbygningen på den anden side sporearealet, havde banen egne

værksteder og remiser. Disse er nu nedrevet, og der er ikke mere spor af, hvor disse har ligget, kum en bar græsbevokset plads ses.

Vort foto denne måned viser TFJs værksteder og remiser, mens banen endnu eksisterede, nemlig i januar 1968. Foran holder Triangelmotorvogn M 2, bag denne diesellokomotiv DL 4, og til højre holder skinnibusmotorvogn Sm 4.

der rejsen, bl. a. at de kommer med de rigtige tog o. s. v. Foreløbig har 11 tog og 46 stationer denne service, som forældrene må betale et mindre tillæg for. Det er bl. a. kvinder fra Røde Kors, der stiller sig til rådighed som børnepassere på denne måde.

SOVJETUNIONEN. Den sovjetiske femårsplan 1976—80 regner med fortsat vækst i godstrafikken, som pr. jernbane i dag udgør 76 pct. af den samlede landtransport. Da kapaciteten ikke rækker tilstrækkeligt til den forøgelse på 20 pct. i godstrafikken og 15 pct. i passagertrafikken, man regner med vil forekomme, er der også i planen taget højde for en udbygning af jernbanens faste anlæg og anskaffelse af yderligere rullende materiel. Der påregnes taget i brug 3400 km ny jernbane, 4500 km elektrificeres, og af nyt materiel skal der anskaffes 8600 lokomotiver, 400.000 godsvogne(!) og 16.500 passagervogne.

FRANKRIG. Efter opfordring fra det franske trafikministerium har SNCF påbegyndt projekteringen af en ny hurtigtogslinie fra Paris og mod nordvest. Linien bliver af nogenlunde samme standard som den under bygning værende linie Paris—Lyon, og vil forbinde hovedstaden med Nantes, Brest og Roche-sur-Yon.

★

CANADA. De to dieseltogsæt, som canadierne for et stykke tid siden købte fra Holland og Schweiz, og som tidligere havde kørt som TEE-tog, debuterede i den nye verden i foråret 1977 ved en præsentationskørsel for en række honoratiorens. Turen startede i Toronto og var på 687 km, så de nye tog blev grundigt gennemprøvet. Tilsyneladende fandt canadierne behag ved at køre i disse tidligere europæiske 1. klasses tog.