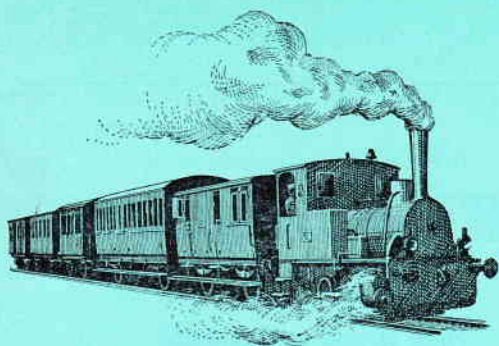
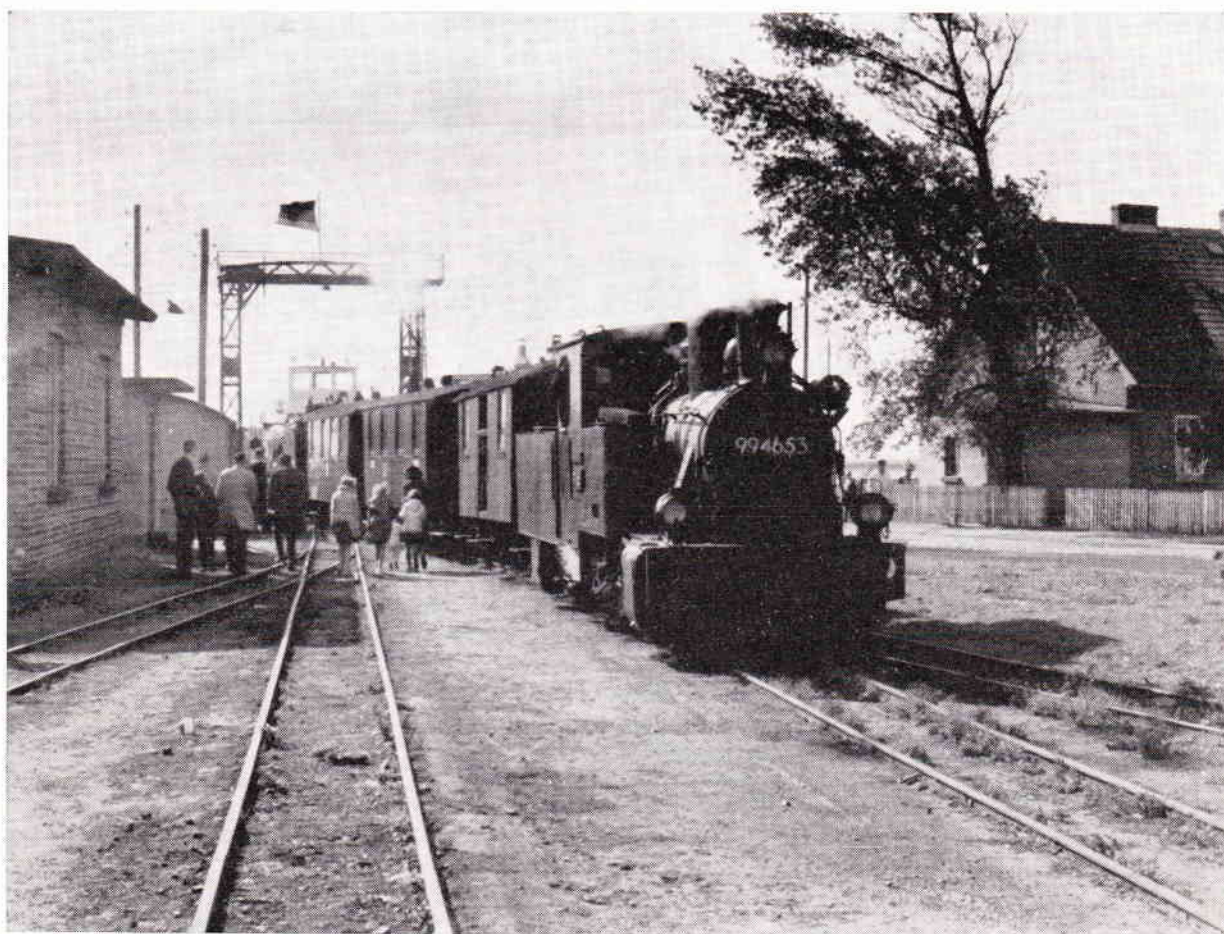




DANSK JERNBANE-KLUB

TIDSSKRIFT FOR JERNBANE-INTERESSEREDE



En lille rask september-storm fejede hen over Rügen, da DJK besøgte øens smalsporbaner. Foreningens særtog, fremført af DR 99.4653 (Arn. Jung, Jungenthal 1944), ses her rangere på »færgehavnen« i Fährhof.

Foto: Hans Gerner Christiansen.



**FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM**

nr. **9**
Nov. 1965

Det nye HOBBY KATALOG 1965 er kommet

Kataloget er på 20 store sider og omfatter flg. 5 grupper på hver 4 sider:

Gruppe A: Elektriske artikler, pærer, perron- og gadelamper samt togsignaler.

Gruppe B: »SEMO« radio- og linestyringsmodeller, svævemodeller og modelbåde.

Gruppe C: »SUPER TIGRE« modelmotorer, FROG linestyrings- og svævemodeller samt modelflyveløsdele.

Gruppe D: »PAX« modelfly, LYMA lim, MULTI-CRAFT modelknive og DORI dukkestuelamper.

Gruppe D: SCENERY dekorationer, græs, træer, portaler, tunneller, figurer, landskaber og miniserien.

Det samlede Hobby katalog på 20 sider koster kr. 2,00

Hver enkelt gruppe af kataloget på 4 sider koster kr. 0,50

Kataloget ekspederes omg. mod indsendelse af beløbet i frimærker + returporto.

FA. BANGS HOBBY TEKNIK
Kongevejen 112, Virum

BRIO BOR

High speed værktøjsstål

Til hobby
til fabrikation
Topkvalitet

Eneste danske

Kølerfabriken Fix

Lindevej 2
Holbæk
Tlf. 1560

Repr. af kølere

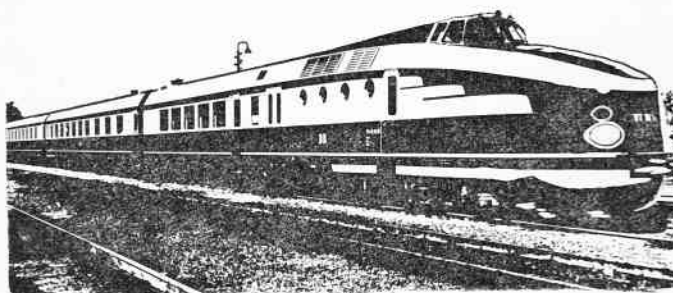
Fiskernes Fællessalgforening

Havnen
Holbæk
Tlf. 61

Dansk Asfaltfabrik A/S

Øster Teglgade 7
Tlf. HI 1648

Skal De til Berlin?



Også i vinterhalvåret kører det moderne, gennemgående lyntog »Neptun«, således at De i løbet af ca. otte timer — der også indbefatter en behagelig sejltur mellem Gedser og Warnemünde — hurtigt og bekvemt når Berlin.

Besøg under Deres ophold de mange museer, udstillinger og kulturelle arrangementer i DDRs hovedstad.



DDR's TURIST- & TRAFIKINFORMATION
Telefon Eva 6866
Vesterbrogade 84, København V



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET

15. JANUAR 1961

Foreningen er tilsluttet:

Dansk Model- og Jernbane Union (DMJU)
og MOROP.

Foreningen samarbejder med:

Svenska Järnvägsklubben, Stockholm,
Setedalsbanens Hobbyklub, Kristiansand,
Freunde der Eisenbahn e. V., Hamburg,
Sporvejshistorisk Selskab, København,
samt modeljernbaneklubberne i provinsen.

*

Formand:

Politadvokat, cand. jur. Birger Wilckø,
Søbakken 24, Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 2209.

Sekretær:

Frimærkehandler P. Thomassen,
Strandvejen 201, Hellerup.
(Træffetid: tirsdag-fredag kl. 10-14).

Kasserer:

Assistent Mogens Bruun,
Lindehøj 10, Vanløse.
Postgirokontonummer 117 380.

Museumstoget:

Oplysning hos:
B. Chorfitzen, tlf. (01 72) TAgA 5743 eller
Maribo Turistbureau.
Tlf. (03 885) Maribo 496

DJK's fynske afdeling:

Hans Gerner Christiansen,
Bernstorffsvej 17, Odense.

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Laursen,
Falkøvej 7, Randers.

DJK's sydjyske afdeling:

Midlertidig adresse: DJK's fynske afd.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

Trafikassistent O. K. Jensen,
Gærtnervej 15, Maribo.

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jonsen (ansvh.),
Esthersvej 19 B, Hellerup.
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Annonceekspedition:

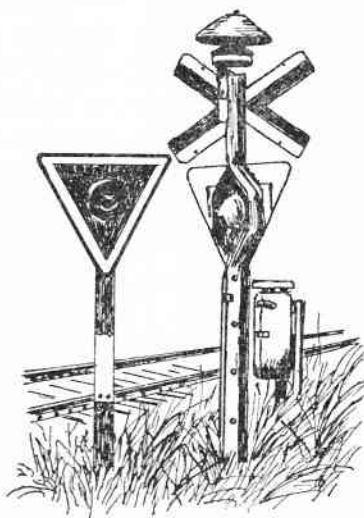
Boulevarden 6, 3. sal, Kgs. Lyngby.
Tlf. (01) 88 22 23.

Medlemskontingent:

Ordinære medlemmer kr. 15,-
Juniormedlemmer (under 18 år d.
1. januar pågældende år) kr. 10,-
Indmeldelsesgebyr f. nye medl. .. kr. 5,-
Medlemsbladet, der udkommer 8-10 gange
årligt, udsendes gratis til medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Præsentation



Ikke mindst dette tidsskrifts læsere ved, at de fleste af landets privatbaner arbejder med en meget anstrengt økonomi. Derfor er det særdeles prisværdigt, at ledelsen af et par af vore store privatbaner alligevel ikke har taget i betænkning at ofre penge på – med et moderne udtryk – Public Relations – på noget, hvor udbyttet ikke straks kan kontrolleres, set i forhold til indsatsen – men en nødvendighed, hvis man ikke skal miste kontakten med kunderne. Gribskovbanen og Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane (Hillerød Privatbaner) har netop udgivet et par PR-publikationer: En fælles tryksag – »Hillerød Privatbaner 1965« – en præsentation i ord og billeder – og en nydelig liniebeskrivelse af HFHJ – »Køreplan på en anden måde«.

Redaktionsudvalget synes initiativet bør belønnes med, at en større læserkreds deltagtiggøres i resultatet; derfor bringer vi uddrag af teksten fra den førstnævnte publikation:

Hillerød Privatbaner. Navnet er forholdsvis nyt – realiseret gennem sammenslutningen af de nordsjællandske baner, Gribskovbanen og Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane. Fra sit centrum i Hillerød er grenene skudt ud i det smukke nordsjællandske landskab. Ikke som en éngangsforeteelse, men med de ældste grene inde ved stammen, og de yngste som yderste led.

Til begrebet – jernbane – er ofte knyttet ordet damplokomotiv. Men en jernbanes værd i et moderne samfund skal ikke måles med historiske alen. Det væsentlige, det afgørende, er dens tilpasningsevne – dens formåen til omstilling efter skiftende behov. Det kræver et trefoldigt afhængighedsforhold: Investering – rationalisering – modernisering.

I slutningen af 1963 igangsattes fjernstyringen af Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane. Frederiksværk er FC (jernstyringscentral) og samtidig toglederstation. De fjernstyrede stationer er: Brødskov, Gørlose, Skævinge, Ølsted og Melby. Endvidere påtænkes Østerbjerg (trinbræt) ændret til fjernstyret krydsningsstation fra efteråret 1965. Hundested er, på grund af havnekørsel og de mange rangeringer, holdt udenfor ordningen.

Planerne for fjernstyring af begge strækninger på Gribskovbanen er nu så langt fremme, at realiseringen kan ske inden for et overskueligt tidsrum. Systemet er bygget op på samme måde som ved Frederiksværkbanen – fjernstyring kombineret med radioanlæg i togene. Radioanlægget placeres i Kagerup, og Gilleleje bliver FC.

Ved fjernstyringsanlæg forstås her ved banerne et anlæg, der dels muliggør betjening af og kontrol med én eller flere stationers signaler og sporskifter fra et centralt sted, dels radioanlæg for for-

Fortsættes side 25

A/S Helge Jacobsens

Maskinfabrik

Vordingborgvej 72
Næstved
Tlf. (03) 72 17 01

Hugin A/S

kasseapparater

A/S Exinter

Vasekær 10
Herlev
Tlf. 94 41 42

Trælast og bygningsartikler
køber vi i

Buddinge Trælasthandel

Buddingevej 272—278
Søborg

Andels-Osteriet SJÆLLAND

Ringsted
Tlf. (03615) 2575

Lyngby Tømmerhandel A/S

Trælast — Bygningsartikler
Tlf. 87 20 88

Modelbaner
i str. HO, TT og N.
nyt og brugt

Carrera Minirace
Vesttysk kvalitet

Hobby Hjørnet

Fredensgade 11
København N.
Tlf. (01) 35 37 36

Als Husholdningsmaskiner

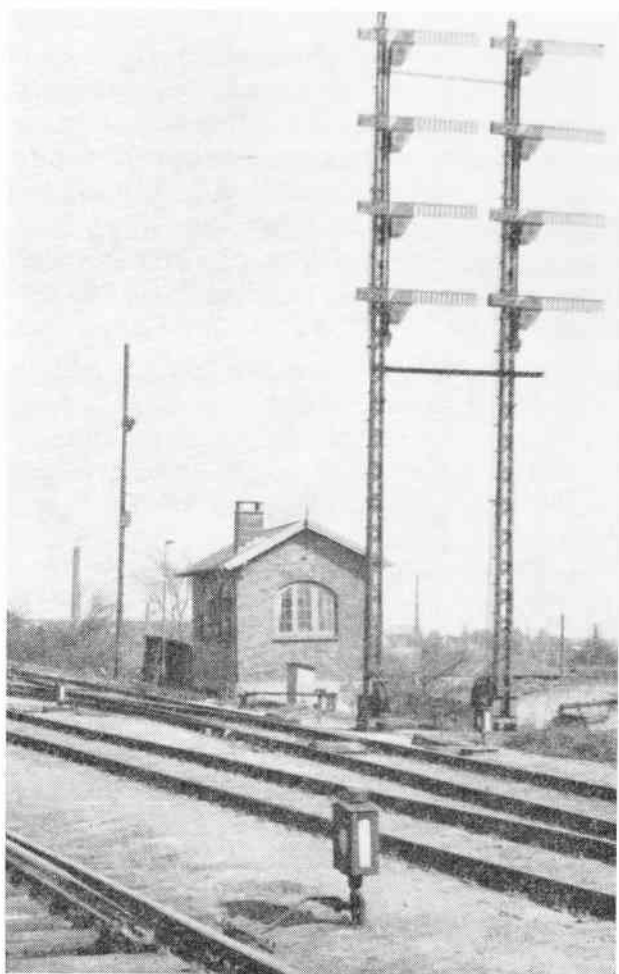
Storegade 33
Tlf. Nordborg 50334

Københavns Godsbanegård

— på langs og på tværs

Af overtrafikassistent O. H. K. Sørensen.

Det er min hensigt med følgende artikel at give tidsskriftets læsere i almindelighed – og Dansk Jernbane-Klub's medlemmer i særdeleshed – et indtryk af det alsidige arbejde, der hele døgnet, året rundt, udføres i Godsbanegårdens talrige afdelinger og arbejdsområder. »Gården« – Gb – er jo »lukket land« for jernbane-entusiaster, ubetænksomt nok er jo f. eks. ankomst- og afgangsristerne langs Enghavevej lagt ude af »synsvidde«, men jernbane-entusiaster var vel også et ukendt begreb ved århundredskiftet.



Godsbanegårdens »vartegn« mod vest forsvinder snart. Post A og »redekammene« – togvejssignalerne for indkørsel – nedlægges, hhv. afløses af moderne daglyssignaler.

Foto: O. H. K. Sørensen.

Inden vi begiver os ud på den mindst 4 km lange vandring fra Enghavevej i vest til Polititorvet i øst, vil jeg blot bede Dem, for at De skal få det fulde udbytte af læsningen af de følgende sider, med mellemrum at studere det store oversigtskort over Godsbanegården, der medfølger som bilag.

Godsbanegården er anlagt på opfyldte arealer – Kalvebod Strand – i 1901. »Den nye Godsbanegård« var dengang forbundet med hovedsporene til og fra Valby omtrent på det sted, hvor nu »Kvægtorvsbroen« krydser hovedsporene. Først ved ombygningen i 1911 kom området ved Kommandoposten med, således at ind- og udkørslen nu foregik over Valby Gasværk – Vigerslev. Siden 1901 har Godsbanegården flere gange skiftet udseende – men stationsristen og læssesporene i dag kan tydeligt genkendes på sporplanerne fra 1901.

Kommandoposten.

Vi begynder ved Kommandoposten, hvis sporområde løber parallelt med Enghavevej.

Området er skarpt adskilt i en ankomstsider med 8 togvejsspor og 6 depotspor (9–14) – også kaldet »Marken«, og en afgangssider med et maskinspor og 11 afgangsspor opdelt i 3 grupper: B–C, D–E–F–G og H–J–K–L–M, hvoraf sporene J–M hovedsagelig anvendes som depotspor, fortrinsvis for vogne til afgang. Alle afgangssporene er benævnt med pige- og drengenavne for at undgå misforståelser i telefoner og højttaleranlæg.

Øst for Kommandopostens bygninger finde vi et område, sporene S, N og O (Ole, ikke at forveksle med spor Nul, »Afgangen«), der anvendes til prøvovogne, værkstedsvogne, vogne til kolonnerne, togeførervogne og alle de andre vogne, som man har brug for at kunne gemme lidt af vejen i en kortere tid. Sporene hedder »de små spor« – og korte er de, men uundværlige for Kommandoposten. Ankomstsporene løber sammen i øst og fortsætter i forbindelserne til »Bjerget«, spor 48 og 49 – aldrig benævnt andet end »Nordre« og »Søndre«. Disse spor, samt spor P som »Poula«, bruges også af Bjerget som optrækkspor ved rangering af havne- og læssespor. Blindsporet, spor 50, løber parallelt med Nordre og Søndre og blev i sin tid anlagt med større



Et par vognkasser, et brændeskur, en træbygning, et »tårn« og togpersonalets »villa« udgør tilsammen »Det gule palæ«. Bemærk »kæmpe-dværgen« midt i billedet.

Foto: O. H. K. Sørensen.

stigning end disse spor. Det var forbundet med Bjerget ved Post B med stærkt fald. Tanken hermed var, at man skulle give vognene større fart i nedløbet i stormvejr fra øst, som kan hæmme vognenes nedløb stærkt, men sporet blev sjældent anvendt med gunstigt resultat, og forbindelsen med Bjerget blev afbrudt. Blev stormsporet aldrig nogen succes, har navnet stadig holdt sig – ingen ved, hvor spor 50 ligger, men alle kender »Stormen«. Sporet er for tiden under omlægning og vil da give endnu en forbindelse til Bjerget.

Hvor ankomstsporene samler sig i øst, har Kommandoposten desuden forbindelsesspor til Maskindepotet over Post L og til hjælpevognspladsen – eller »Ambulancepladsen«, som den stadig kaldes. Også denne vej kan der køres til og fra Maskindepotet, og mange situationer har vist berettigelsen af flere muligheder for kørsel mellem de forskellige områder.

Fra Kommandoposten udgår desuden forbindelsessporet til de vigtige sidespor Kvægtorvet og Carlsbergs »Station HOF« med forbindelse til Hovedbanegården bag om Enghave Maskindepot.

Kommandopostens sporanlæg har sikkert været af imponerende udstrækning i »gamle dage«, men sporene er ikke blevet længere i takt med fremkomsten af stadig større (længere) godsvogne og forhøjelsen af godstogenes akselantal, og det bliver derfor mange gange nødvendigt at dele ankomne tog – et arbejde, der hovedsagelig udføres af togmaskinerne. I vore dage udrangeres vogne ofte ved Kommandoposten fra ankomne tog, enten til hurtig afgang igen eller for vogne til Gb af hensyn til hurtigere anbringelse (uden om Bjerget), f. eks. vogne med post, stykgods og lignende. Rutevogne (vogne, der kører efter en forud fastlagt befodringsplan) var et

ukendt begreb i 1911, men personalet ved Kommandoposten har med årene lært at udnytte områdets muligheder til det yderste, og den stationsbestyrer, der kender Kommandoposten til bunds, kan sammen med gode rangerledere, kvikke maskinledsagere og sikre folk i posterne udrette næsten det utrolige. Dette skyldes til dels den kendsgerning, at der næsten udelukkende arbejdes med »menneskelig sikkerhed«, idet de gamle sikringsanlæg ikke forbyder ret mange samtidige rangerbevægelser og således rummer vide muligheder for at improvisere.

Sikkerhedstjenesten ved Kommandoposten – omfattende ankomst, afgang og rangering – hviler på et godt samarbejde mellem stationsbestyreren, som sidder ved jorden uden store muligheder for at se, hvad der sker ude på pladsen, og manden i »Tårnet« og Post A. Ustandselig, når der er travlt, samtales der disse tre imellem over samtaleanlæg og telefoner, og ordrer til rangerformanden og maskinledsagere gives over højttaleranlægget.

Etablering af radioforbindelse til rangermaskinerne har betydet et stort fremskridt for arbejdets hurtige og sikre afvikling. Stationsbestyreren i Kommandoposten kan kalde rangermaskinerne, medens overportøren i Tårnet kun kan lytte med på samtalerne. Også fra Togekspeditionen er der direkte radioforbindelse til rangermaskinerne. En udbygning af radionettet til også at omfatte havne- og pakhusmaskinerne i Vognekspeditionens område er planlagt, men pengeknaphed har hidtil forhindret denne udbygning.

Som omtalt bygger man i udpræget grad på »menneskelig sikkerhed« som følge af, at posterne er udstyret med ret simple sikringsanlæg – Bruchsalapparat i Post A og elektrisk centralapparat i Tårnet (model 1946). Alle sporskifter i udkørslen fra spor A–M er stedbetjente, og det samme gælder en del af sporene i Tårnets område.

Post A kan ikke *alene* bestride både ankomst- og afgangssidens sporskifteomstilling, og afgående tog ledsages derfor af en maskinledsager så langt, at sporskifte A 20's rigtige stilling kan ses. Når et tog er færdigt til afgang, melder maskinledsageren dette til stationsbestyreren og giver retmelding efter nærmere fastsatte regler. Er øvrige betingelser for afgang tilstede, forlanger stationsbestyreren udkørsel hos Post A, og når udkørselssignalet er gået på »kør«, får maskinledsageren tilladelse til at ledsage toget ud. Spor »Christian« er udstyret med lys-afgangssignal og anvendes derfor til tog, som afgår færdige fra Togekspeditionen uden standsning ved Kommandoposten, f. eks. de store stykgodstog 2069, 2087 og 2089.

Et nyt sikringsanlæg for Post A's område er under etablering og vil til sin tid medføre nedlægning af posten. (Det nye relæsikringsanlæg vil blive anbragt i Tårnet).

Ekspeditionen af et ankommende tog forløber hyppigst efter improvisations-metoden, idet de øjeblikkelige forhold har stor betydning for togets behandling umiddelbart efter ankomsten. Som tidligere omtalt er også ankomstsporene for korte til vore dages tog, og stationsbestyreren må derfor i god tid, på grundlag af meldinger og erfaring, lægge en slagplan for vagnens toggang, og det er ofte sådan, at man midt på dagen skal disponere under hensyn til nattens toggang.

Kørslen mellem Vigerslev og Godsbanegården foregår for tiden med stationsafstand efter at mellemblokposten ved Trekronergade er nedlagt, men automatisk linieblokanlæg er under etablering. Stationsbestyreren modtager afmelding kort før et tog passerer Vigerslev. Ved passagen af Vigerslev udløses et tableau i Post A, som nu er klar over, at et tog nærmer sig. Hermed begynder »ankomst-proceduren«, der indledes ved, at Post A, over samtaleanlægget eller lokaltelefonen, forlanger »spormelding«.

Stationsbestyreren har forhåbentlig allerede nu bestemt sig for, på hvilket spor – der er 8 muligheder – vort tog skal tages ind, og hans svar lyder f. eks. således: »2036 på 4«.

Post A og Tårnet kvitterer begge for ordrens rigtige modtagelse ved at sige: »Der er frit på f-i-r-e«. Spornummeret gentages altså ved bogstavering for at undgå fejltagelser. Er sporet ikke frit, måske fordi sporet er spærret af vogne på et nabospor ved Post A, bliver svaret NEJ og en redegørelse for grunden. Stationsbestyreren må i så fald træffe et nyt valg, og spormeldingen går forfra igen. Er betingelserne for indkørsel til stede, lægger Tårnet en »togvej« til spor 4 i den østlige ende af ankomstsporene, hvilket vises ved et tableau på stationsbestyrerens kontor. Stationsbestyreren frigiver herefter pr. blokapparat Post A, som har retstillet sin del af togvejen, og nu kan Post A sætte indkørsel for toget.

Er toget ikke for langt, spændes maskinen fra og kører »i hus« over Post L, men i mange tilfælde må man først sætte de overskydende vogne – fortoget – til side på et andet togvejsspor eller på »Marken«, eller der er måske haster-vogne, som skal »slås ud« efter ankomsten.

Togføreren afleverer togets papirer til »ankomst-vagten«, som, samtidig med at tognummer og dato påstemples fragtbrevene, tager et overblik over toget for eventuelt at kunne gøre stationsbestyreren opmærksom på haster-vogne, som ikke er meldt, eller andet, som kan have særlig interesse. Derefter gennemgår han fragtbrevene endnu en gang, og nu noteres på hvert fragtbrev, hvad vognen skal påskrives. Her bestemmes vognens videre vej på »Gården«, og en fejlpåskrift nu vil uundgåeligt medføre forsinkelser for vognen og besvær for mange kolleger. Endnu værre er det dog, at *kunden* får sin vogn for sent – med alle de ubehageligheder, dette medfører.

Arbejdet med påskrivningen kræver et godt kendskab til de forskellige modtagere, som har fast aflæsningssted på et bestemt læssespor, et sidespor eller på en af havnebanerne, og desuden, at man i tvivlstilfælde kan træffe det rigtige valg på grundlag af tidligere erfaring.

Samtidig hermed er »ankomstnoterereren« – eller »skriveren«, som han hedder i daglig tale – begyndt at gennemgå togets vogne fra maskinen og bagud. Han gør notat om vognnummer, afgangsstation og bestemmelsessted, herunder aflæsningssted for lokale vogne, og hver vogn får samtidig en tilsvarende kridtpåskrift. Notatet afleveres til ankomstvagten, som nu afkonfererer papirerne med notatet og tilføjer indhold og eventuelle andre oplysninger. Hvis der herefter er fuld overensstemmelse mellem ankomstvagnens og skriverens påskrifter, er alt såre godt, men er der uenighed, må vognens påskrift rettes, inden vognen rangeres over Bjerget. Skriverne opnår efterhånden en god evne til, på grundlag af ofte ulæselige vognsedler og vognenes udseende, at ramme det rigtige, og der forekommer da også tilfælde, hvor ankomstvagten må ændre sin påskrift, idet skriveren, som jo har set vognen, mange gange har bedre mulighed for at bedømme, om vognen bedst kan aflæses ved f. eks. kran eller rampe.

Hermed er Kommandopostens største arbejde med toget forbi, vi mangler nu at komme af med det igen, og hvis alt går vel, har rangermesteren på Bjerget snart en »bjergmaskine« på vej ud til Kommandoposten efter toget.

Dette har kun været en let gennemgang af Kommandopostens arbejde, og der er mange ting, jeg slet ikke har været inde på. Stationsbestyreren har ikke blot ansvaret for toggangen til og fra Gården – han leder desuden alt rangerarbejde i sit område og rangeringen til Kvægtorvet, Carlsberg og sidesporene mellem Gb og Vigerslev, hvoraf navnlig det nye Grønttorv kan skabe problemer.

Bjerget.

»Bjerget« er den næste afdeling på Gården, som vognene fra et ankommet tog skal passere på deres vej til læssespor, havnebaner og pakhuse eller til Togekspeditionen for transitvognenes vedkommende. Bjerget er, ligesom Kommandoposten, en afdeling af Togekspeditionen.

Den lokale leder er »Mester på Bjerget«, et job, som i 3-skift bestrides af 3 rangermestre. Til hjælp ved arbejdets afvikling har mesteren 3 rangerformænd fordelt på strækningsrist, pakhusrist og læsserist, og et antal hjælpere til at afbremse, standse og sammenkoble vognene. På Bjerget findes posterne B og D, som betjenes af overportører. Post D kaldes Post Dan for at undgå forveksling med Post B. Ialt udgør et nat- og eftermiddagshold på Bjerget 25 mand – heri medregnet 2 rangerhold på Bjergets rangermaskiner, kaldet 1. og 2. »optræk«. Denne arbejdsstyrke nedsættes til 17 mand om formiddagen, hvor arbejdsmængden er noget mindre end eftermiddag og nat, som er Godsbanegårdens travleste tid.

Mester på Bjerget har sit kontor under Post Dan, som ligger ca. midt på Bjerget, sammenbygget med borgestuer for personalet. Herfra leder han sit holds arbejde, og alle samtaler mellem Mester, Post B og Post Dan føres over højtaleranlæg, således at medarbejderne ude på pladsen hele tiden kan være klar over, hvad der sker nu, og hvad der skal ske i den nærmeste tid. Spornumre lyder ustandseligt ud over Bjerget, når et træk rangeres, og for at undgå farlige misforståelser, anvendes særlige betegnelser for følgende spor:

Spor 51: »en halv«.

Spor 52: »to halve« – o.s.v. op til »seks halve«.

Sporene 57, 58 og 60 går under fællesbetegnelsen »Dalen«.

Øvrige læssespor benævnes normalt, med undtagelse af spor 69, som kunne forveksles med 64 og derfor kaldes »seks-ti-ni«.

Strækningsristens spor, 18–28, har ingen særlige benævnelser.

Vort tog holder nu klar til rangering i Nordre, Søndre eller Poula med rangermaskinen bagest og første vogn ved Post B. Rangerlederen har gennemgået sit træk ved Kommandoposten, og hjælperne har løst særligt stramme koblinger, idet det kan være vanskeligt at skrue koblingerne ud i de krumme spor mellem Kommandoposten og Post B.

Lokoføreren får over radioen signal til at skubbe, og i det øjeblik trækket begynder at bevæge sig frem, vipper hjælperen ved hjælp af en gaffel på en lang jernstang koblingen af mellem de to vogne,

som skal adskilles. Efter et passende langt puf standses trækket – vognen løber afsted, der gøres klar til at afkoble næste sted, og så snart den første vogn er af vejen, og sporene stillet til det nye afløb, skubbes den næste vogn frem på faldet.



Et træk under rangering ved Post B, som ses yderst til højre. Ved lysmastens fod står rangerlederen ved ranger-radioanlægget, og ved trækket ses hjælperen parat til at afkoble mellem de næste vogne. I daglig tale hedder det om et træk under rangering her, at det er »på broen« – her ses broen, der fører »Nordre«, »Søndre« og »Afgangen« (spor nul) hen over maskinsporene til Hovedbanegården.

Foto: O. H. K. Sørensen.

Post B »grovsorterer« vognene til strækningsrist (18–28), pakhuse/havn (51–56), læsserist (øvrige spor fra 57 til 72) samt til Sydhavn m. m. (201–208) og til »Vognvaskeanstalten«, og Post Dan fin-sorterer vognene til pakhusrist og læsserist.

Overportøren i Post B averterer de nedløbende vogne over højtaleranlægget, således at alle ude på pladsen er klar over, hvilke nedløb der er undervejs, og for yderligere at sikre, at meldingen er gået rigtigt igennem, gentages den af Post Dan. Man taler med Mester om tingene over højtaleranlægget, og alle kan derfor hele tiden være med i, hvad der sker.

Under første del af nedløbet får vognen en afbremsning på en såkaldt »Büssing-skinne«. En hemsko, det er en lille slæde med et anslag, som vognens ene hjul støder imod, lægges ud på Büssing-skinnen, som har en styrerille, hvori en fjeder på hemskoens glider. Vognen bremses herved af hemskoens, som automatisk kastes af for enden af Büssing-skinnen, og vognen løber igen frit. Det er »Büssing-manden«s opgave at give vognen den rette afbremsning – det gøres ved at lægge hemskoens længere eller kortere frem på Büssing-skinnen. Vognen må helst ikke have større fart på nu, end at den kan stoppes på rette sted på bestemmelsessporet. Vognen stoppes her med en hemsko af en lidt anden konstruktion. Hemskoene kaldes i daglig tale »hunde«. Efterhånden som

sporene fyldes af nedløbne vogne, »trækkes« sporet, d.v.s. at vognene skubbes sammen og sammenkobles.

Afbremsningen med hunde kræver et godt kendskab til vognenes måde at løbe på; vejret spiller stærkt ind, og en uskyldigt udseende vogn kan være tungere end ventet. Der er i »Stationsordre nr. 1« givet bestemte regler for, hvor mange vogne der må nedløbe sammen uden betjent skruebremse, og hvilke godsarter der altid skal nedløbe med betjent bremse – eller eventuelt køres på plads med rangermaskinen.

Bjergets arbejde er noget forskelligt på de forskellige vagter. På alle vagter rangeres træk fra Kommandoposten efter aftale med stationsbestyreren, men herudover har Bjerget mange andre opgaver. Om formiddagen skal der ryddes op alle vegne, vogne skal anbringes ved »Vaskeriet« (Vognvaskeanstalten), og vognopsynet skal have vogne frem til reparation på spor 51 og 111. Vogne til Carlsberg, som i lighed med vogne til sidesporene løber til side på Bjerget, køres til Kommandoposten, når der er samlet et passende træk. Hastervogne fra Sydhavnen (margarine) og læssesporene 69–72 til afgang i eftermiddagstog skal udrangeres... og meget, meget mere.

Ved aftenstid begynder udrangeringen af vogne, der skal til afgang med aftentogene. Først fragtmandsvogne fra Dalen (sporene 57–60), senere samlegodsvogne fra 70'erne og derefter de egentlige læssespor, 61–68. Spor 68 bruges kun til kragods og er forsynet med en 30 tons-kran, som kan arbejde i hele sporets længde.

Underretning om, hvilke vogne der er »gode« til afgang, gives Bjerget i »Rangerbogen« fra Vognekspeditionen; i rangerbogen er opført alle vogne, som er klar til afgang, eller som skal flyttes til et andet spor inden næste morgen.

Natten må tages til hjælp for at få rangeret alle læssespor og vogne fra havnene, og når der desuden ofte meldes fuldt hus ved Kommandoposten, vil man kunne forstå, at der kan være travlt på Bjerget.

Togekspeditionen.

Togekspeditionens område ligger på begge sider af Dybbølsbroen og omfatter strækningsristen og stationsristen – sidstnævnte er delt i »den lille rist«, sporene 11–16, og den egentlige stationsrist, sporene 30–40.

Togekspeditionens arbejde ligger i selve navnet. Det er her, togene skilles ad – og her de samles igen. Vognene kommer fra mange forskellige steder, først og fremmest fra Bjerget gennem strækningsristen,

dernæst bl. a. fra pakhusområdet (Vognekspeditionen) og Ilgodspladsen (København H).

Hvordan holder man nu styr på alle disse vogne? kan mange udenforstående med rette spørge. Hvordan kommer de rigtige vogne med togene, og hvordan beregner man, hvor mange vogne man skal have med fra *det* spor og fra *det* område? Svaret er enkelt: Ved hjælp af »notater«. På Godsbanegården er de sædvanlige vognbøger erstattet af notater – røde for ankomne vogne og sorte for afgående vogne. På notaterne er der netop plads til de oplysninger, som er nødvendige for at »afgangsvagten« kan gøre sine tog op og få de rigtige vogne frem. Inden vi kommer nærmere ind på arbejdsgangen, må vi gøre rede for, hvilket personale Togekspeditionen har til at udføre arbejdet.



Togekspeditionen, kendt af alle jernbaneentusiaster og normalt set i »fugleperspektiv« fra Dybbølsbroen, ses her for en gangs skyld »nedenfra«. To Fd-vogne passerer netop Post F under nedløb mod stationsristen.

Foto: O. H. K. Sørensen.

På kontoret har man, foruden stationslederen, »vaghavende kontrollør«, som har tilsynet med og ledelsen af arbejdet, og en »afgangsvagt«, i regelen en overtrafikassistent. Kontrollør- og afgangsvagturene er besat hele døgnet, undtagen omkring lørdag/søndag. Om aftenen har man desuden en »telegraffvagt«, som nu har fjernskriver i stedet for telegrafapparat. I personalekontoret på 1. sal er en trafikkontrollør og en kontorfunktionær om dagen travlt beskæftiget med at finde personale til de ca. 250 tjenesteture i Togekspeditionen og Vognekspeditionen, som fordeles derfra.

Udendørs har vi – også i døgndrift – rangermesteren og hans folk, som foruden risteformanden udgør en styrke, der varierer fra 5 mand om formiddagen til 12–13 mand aften og nat. Post F, som fordele vognene til sporene i risten, er ligeledes be-

tjent døgnet igennem. Af personale med særlige opgaver kan nævnes »togkonferereren« – eller »skriveren«, som er forbindelsesled mellem afgangsvagt og rangermester, og »L-manden«, som noterer de færdige tog på vognlister, som fra gammel tid kaldes »L-lister«.

Togekspeditionen har 2 rangermaskiner i sit område: Maskine 9, kaldet »Trykkeren«, og maskine 6, »Risten«. Trykkeren har sit navn fra den tid, da man kørte med små rangermaskiner og derfor var nødt til at have en »tryk-maskine« til at skubbe bag på trækkene til Kommandoposten ad det ret stejle spor Nul. Maskine 6 har sit arbejde i stationsristen med oprangering af tog og har sit navn herfra.

(Togekspeditionen disponerer over – foruden disse to maskiner og rangermaskinerne nr. 1 og 2, nævnt under gennemgangen af »Bjerget« – over rangermaskinerne nr. 4, der arbejder på »Station HOF« og på Kvægtorvet, nr. 5, der har morgen- og formiddagsturene på det nye Grønttorv, samt nr. 11, der arbejder bl. a. på Emballagepladsen).

Skriveren noterer vognene på strækningsristen, efterhånden som sporene fyldes op af vogne fra ankomne tog, læssespor og havnespor, og hvor nu ellers vognene kommer fra. Disse notater, hvert omfattende et bestemt spor, afleveres til afgangsvagten, som i forvejen har notater liggende på vogne, som tidligere er noteret på strækningsristen, og på vogne, som af pladshensyn er kørt til Kommandoposten. Efterhånden som notaterne indgår, gør afgangsvagten vognene »gode«, d.v.s. at han sikrer sig, at han enten har »papirer« (fragtbrev eller følgeseddel) på de noterede vogne, eller at vognene er meldt fra Vognekspeditionen eller Pakhuset og derfor også er gode, selv om papirerne endnu ikke er tilstede i Togekspeditionen.

Afgangsvagten gør nu op, hvor mange vogne, der kan være i de forskellige tog. Der skal eventuelt tages hensyn til faste rutevogne, og vogne, som indgår kort før afgang og indsættes i toget ved Kommandoposten, eller for tog, som arbejder på mellemstationer, hvor megen plads disse stationer ønsker i toget. Er der vognophobning, må han sørge for, at de ældste vogne kommer afsted først o.s.v. Skriveren får nu besked på, hvilke vogne der skal med fra stationsristen og strækningsristen. Skriveren giver denne besked videre til rangermesteren – om dagen mundtligt, men ved nattevagtens begyndelse, hvor mange tog skal oprangeres i løbet af de første timer og risten er fyldt med vogne, skriver han en oprangeringsseddel til mesteren over vogne, som skal med, og vogne som skal efterlades. Rangermesteren går med sine hjælpere op på strækningsristen for at »slukke ned«. Han giver hjælperne besked om, hvor

trækkene skal skilles ad, og skriver med kridt på pufferne af den forreste vogn nummeret på det spor i risten, hvortil vognen skal nedløbe.

Vognene ruller ned mod Post F, som skifter sine sporskifter efter disse kridt-tal. I mørke og tåge, når manden i posten ikke kan se tallene, får han hjælp af risteformanden, som anbringer sig et stykke længere fremme mod strækningsristen. Ved råb eller ved et særligt signalsystem, hvori arme, hoved og hue er vigtige hjælpemidler, adviserer han Post F om de kommende vogne. I risten samles vognene efterhånden som de løber ned på de forskellige spor, og når alle vogne er løbet ned, begynder puslespillet med at samle sporene i rigtig rækkefølge, sådan at slutresultatet er et færdigt tog med togførervognen på plads, hastervogne anbragt rigtigt, mellemstationer rigtigt oprangeret og med rigtig fordeling af bremses o.s.v. Det færdige tog skrives på vognliste af L-manden, og denne liste afkrydses nu af afgangsvagten med notaterne efter et simpelt, men effektivt system med såkaldte »lænker-numre«. Et lænker-nummer angiver vognens plads i toget, regnet bagfra til maskinen. Toget køres til Kommandoposten, og oprangeringen af et nyt tog kan påbegyndes i risten.

Så enkelt lyder det, men knapt så simpelt er det ikke altid i virkeligheden, hvor tilfældigheder som forsinkelser udefra, uheld, østenvind og frost kan tvinge afgangsvagt, skriver og mester til at ændre planer med øjeblikks varsel. Et godt samarbejde mellem Togekspeditionen og de øvrige afdelinger på Godsbanegården er en betingelse, som må være til stede, for at alt kan gå planmæssigt, og lokalt i Togekspeditionen må afgangsvagt, skriver, mester, formand og listemand og alle de, som vi ikke kan nå at nævne, men hvis betydning i helheden ikke derfor må anses for ringere, være i stand til at arbejde sammen, for hvis blot ét led svigter, kommer toget ikke ordentligt – og rettidigt – afsted fra Gården.

Vognekspeditionen.

Vognekspeditionen er ét af Godsbanegårdens »ansigter« udadtil. Ekspeditonsbygningen ligger ved afgangsvejen til læssesporene, som går langs rampen fra Kalvebod Brygge til Dybbølsbro. Der er, fra tidlig morgen til lukketid om aftenen, en stærk trafik af kunder til og fra læssespor og fragtmandsspor, og overalt på havnebanerne og sidesporene er der livlig aktivitet. Pladsforholdene på læssesporene og læssesvejene er for trange til den nuværende trafik. Godsbanegården er jo anlagt i Q-vognenes og hestekøretøjernes tid, og ingen har dengang kunnet forudse

den udvikling, som er sket siden da. En udvidelse er derfor nødvendig, og der arbejdes på at finde en løsning, som kan give bedre forhold på den begrænsede plads, der er til rådighed.

Vognekspeditionen har kontrollen med alle vogne, som læsses og aflæsses på læssespor, i pakhusområdet, sidesporene station 56 og 68, Grønttorvet, Kvægtorvet, Carlsberg, ved rampen og Toldpakhuset og på alle havnebaner. Alle fragtbreve på vogne til disse områder – bortset fra rene stykgodsvogne til Pakhuset – passerer Vognekspeditionen, som fører dem på lister for hvert aflæsningssted. Listerne indeholder oplysning om modtager, indhold og vægt m. m. for hver vogn og er grundlaget for kontrollen med vognenes aflæsning. Desuden anvendes listerne ved underretning af modtagerne, idet fragtbrevene jo hurtigst muligt skal videre til Godsekspeditionen eller Toldpakhuset for bogføring. Kontrollen med vognene foregår i nært samarbejde med vognanviserne i de forskellige områder, således at man f. eks. ikke anmelder en vogn til kunden, før vognen er på plads og klar til aflæsning. Vognanviserne meddeler ligeledes aflæsningstidspunktet til kontoret, hvorefter vognlejberegningen foretages. Der udskrives hver måned godt 700 regninger til et beløb af 75–100.000 kroner.

Der læsses hver måned mellem 500 og 600 vognladninger og ca. 500 fragtmandsvogne på læssesporene, ca. 600 på Islands Brygge og 250–300 i Sydhavnen. Alt i alt læsses hver måned ca. 2500 vognladninger i områderne under Vognekspeditionen. Tallet for aflæssede vogne er ca. 3000. I pakhusområdet læsses i gennemsnit ca. 3600 vogne og aflæsses ca. 3000 vogne pr. måned.

Det kontormæssige arbejde i forbindelse med aflæsning bestrides til daglig af en trafikkontrolør og en trafikassistent formiddag og eftermiddag.

Vognlejberegningen beslaglægger næsten én hel tur, og underretning af kunder og rykning for aflæsning giver arbejde til en særlig tur, og endelig er der ved besigtigelser af beskadiget vognladningsgods, profilmåling og visse regnskabsmæssige arbejder stof nok til én tur. Dette personale ledes af en stationsleder, som også er foresat for det »udendørs« personale.

Vognekspeditionen har følgende rangermaskiner i arbejde:

- Maskine 21 til og fra Amagerbanen, Christians Brygge og Kalvebod Brygge.
- Maskine 22 Islands Brygge.
- Maskine 23 Grønttorvet og Toldpakhuset.
- Maskine 28 Sydhavnen.
- Maskine 31 og 33 i pakhusområdet.

(Rangeringen på Ilgodspladsen og til/fra Ilgodspakhuset er underlagt Hovedbanegården).

Tilrettelægningen af maskine 21, 22 og 23's arbejde forestås af rangermesteren i »Havnen«, medens tilrettelægningen af maskinerne 31 og 33's arbejde varetages af rangermesteren på Rampen. Maskine 28's arbejde tilrettelægges af rangerformanden (vognanviseren) i Sydhavnen.

Under Vognekspeditionen hører endvidere Vognvaskeanstalten – »Vaskeriet« – hvor kølevogne klargøres og snavsede vogne rengøres. I løbet af 1966 ventes en ny læsserampe, beliggende ved Vaskeanstalten, taget i brug og underlagt rangerformanden dér. Presenningskuret er lager for presenninger og er udstyret med et oliefyret varmeanlæg til tørring af presenninger.



Fra de »gode gamle« dage (1917) på vognekspeditionen. Rangermaskine, litra MH, med H som i hest.

Foto: Arkiv O.H.K.

Det daglige arbejde i Vognekspeditionen er i høj grad præget af den nære kontakt med kunderne. Kunden henvender sig i Vognekspeditionen, når han skal bestille en vogn, når han skal aflæse en vogn ... og når han vil klage over et eller andet i forbindelse med befordringen – som oftest over beskadigelser på gods. Ekspeditionsvagten modtager hele dagen bestillinger på vogne og har ofte et stort hovedbrud med at skaffe vogne til pålæsning frem i rette tid. Godsbanegården er, takket være det store antal aflæssede vogne, så godt som selvforsynende med de fleste vogntyper. Specialvogne og vogntyper, som ikke i øjeblikket er disponible på Godsbanegården, må bestilles hos »Vognfordeleren« i 1. distrikt. Omvendt beordrer Vognfordeleren ofte vogne fra Gb til andre stationer, og der er dagligt et stort arbejde med at få tomme vogne omplaceret til og fra læssespor, sidespor og havnebaner. De store afstande mellem afdelingerne er medvirkende til at besværlig-

(Fortsættes side 19)

EBELTOFT—TRUSTRUP JERNBANE Ebeltoft	NY MISSIONSHOTEL Oldenborggade Fredericia Tlf. 21855
DANSKE IVERS LEE A/S Korsdalsvej 127 Vanløse Tlf. 70 60 60	DANSK LÆDERFORSYNING Toldbodgade 37 Tlf. CE 13083
LOUIS HOLM's EFTF. El-installatør Falkoneralle 23 Tlf. GO 4670	HOLGER JOHANSEN A/S Klædefabrik Helsingborggade 13 — Tlf. RY 9812 København Ø.
A/S KØGE STORMØLLE	BISTRUP OLIE & KUL Vasevej 70 Bistrup Tlf. 81 35 70
BØRGE's HERRE- & DRENGETØJ Stationsgården Ballerup Tlf. 97 25 25	A/S DANSK PRESSEFABRIK Carl Jacobsensvej 16 København — Valby
Skjortefabrikken ANGLI Herning	BETONVAREFABRIKKEN Lyngbygade 68—72 Silkeborg

Danske Statsbaners person-, post-, og rejsegodsvogne 1965 - II

BOGIE-PERSONVOGNE

			1. distrikts beholdning				2. distrikts beholdning			
Litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt	
	1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.
S	—	—	1	1	1) ¹⁾	—				
AC	42	—	11–16, 24–36, 46–52, 71, 72	28	1176	—	17–23, 37–45	16	672	—
AF	36	—					80	1	36	—
AD–	42	—	185, 187, 189	3	126	—				
AY	18	40	186, 188, 190		54	120				
AL	56	—	341–350	10	560	—				
AR	18	32					111, 120	2	36	64
AT	12	32					219, 220	2	24	64
AU	18	40	161, 162, 163	3	54	120				
AV	18	42	257–260	4	72	168				
AV	18	40	279–288, 321–340	30	540	1200	264–278, 289–301, 303–312	38	684	1520
AVL	18	40	244–247	4	72	160	241–243, 248–255, 261–263, 302	15	270	600
AX	12	48					391–398	8	96	384
B	—	80	2010–2015, 2017, 2019, 2021, 2023, 2025, 2027, 2029, 2031, 2033, 2035, 2037, 2300–2309	27	—	2160	2000–2009, 2016, 2018, 2020, 2022, 2024, 2026, 2028, 2030, 2032, 2034, 2036, 2038	22	—	1760
BL	—	60	1321–1330	10	—	600	1331–1340	10	—	600
BU	—	—	3700	1	—	2) ²⁾	2102	1	—	2) ²⁾
CA	—	68	1244, 1259	2	—	136	1254, 1256, 1257, 1258	4	—	272
CAE	—	44	1264–1271, 1275, 1276	10	—	440	1261–1263, 1272–1274	6	—	264
CAR	—	16					1281–1290	10	—	160
CB	—	72					1301–1308	8	—	576
CC	—	72	1059–1078, 1111–1129, 1145–1148, 1164–1174, 1180–1199	74	—	5328	1049–1058, 1079–1098, 1109, 1110, 1130–1144	66	—	4752
CD	—	68	1201–1203, 1211, 1212	5	—	340	1149–1163, 1175–1178	7	—	476
CL	—	87	1501–1621	121	—	10527	1204–1210	10	—	870
CLE	—	61	1674–1699	26	—	1586	1622–1631	4	—	244
CLL	—	87	1481–1500, 1632–1638	27	—	2349	1670–1673	10	—	870
CLS	—	87	1701–1712	12	—	1044	1471–1480	6	—	522
CM	—	72	2131, 2132, 2135, 2159, 2160, 2167, 2181	7	—	504	1713–1718			
							2063, 2067, 2095, 2112, 2142, 2145, 2146, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2179, 2180, 2186, 2188, 2190, 2191, 2192, 3402, 3403	32	—	2304
CM	—	64	2236	1	—	64	2194, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202	6	—	384
CME	—	56					2421, 2423, 2424, 2425, 2427	5	—	280
CME	—	48	2422	1	—	48		2	—	3) ³⁾
CMK	—	56					2495, 2496			
CML	—	44	2272	1	—	44				
CMR	—	—	2120, 2122, 2123, 2124	4	—	2) ²⁾	2119, 2121	2	—	2) ²⁾
CMT	—	56					2468	1	—	56
CMZ	—	44					2277	1	—	44
CMZ	—	51					2281	1	—	51
CMZ	—	57					2261, 2262, 2263	3	—	171
CMZ	—	58					2265, 2266	2	—	116
CO*)	—	80	2505, 2506, 2507, 2510, 2515, 2522, 2523, 2525, 2526, 2548	10	—	800				

1) Kongevogn

2) Udflugtsvogn(e)

3) Sæderne afmonteret

*) Se fodnote – næste side

			1. distrikts beholdning				2. distrikts beholdning			
Litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt	
	1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.
CO	—	81	2542, 2545	2	—	162	2547	1	—	81
CO	—	84	2550, 2551	2	—	168				
CO	—	85	2799	1	—	85	2552, 2553, 2554, 2601	4	—	340
CO	—	78	2701, 2702	2	—	156	2651, 2652, 2653, 2654	4	—	312
CO*)	—	86	2741, 2742, 2743, 2745, 2746, 2747	6	—	516				
CO*)	—	76	2762, 2763	2	—	152				
CP*)	—	74	2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2839, 2842, 2843, 2858, 2859, 2860, 2863, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2897, 2898, 2899, 2900, 2904, 2905, 2906, 2908, 2909, 2910, 2911, 3207	31	—	2220	2801, 2802, 2803, 2805, 2806, 2807, 2809, 2828, 2829, 2830, 2844, 2845, 2846, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2864, 2865, 2867, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2901, 2902, 2903, 3201, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3215, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3227, 3230, 3231, 3232, 3233, 3234, 3236, 3237, 3238, 3240, 3242, 3243, 3244, 3245, 3248, 3249, 3250, 3252, 3253, 3257, 3258, 3259, 3301 2930	99 1	— —	7326 68
CP	—	68	2810, 2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2824, 2827	13	—	884				
CP	—	64	2912, 2913, 2914	3	—	192				
CP	—	70	2921, 2922, 2923	3	—	210	2915, 2916, 2924, 2925, 2926, 2927, 2929, 2971 2917, 2918	8 2	— —	560 138
CP	—	69								
CP	—	58	2920	1	—	58				
CP	—	67	2931, 2934	2	—	134	2936, 2939, 2942, 2943, 2944, 2946, 2958, 2960	8	—	536
CP	—	—					2982	1	—	4)
CPE	—	61	2985, 2986, 2987, 2989	4	—	244				
CPL	—	74					3241, 3246, 3247, 3251, 3254, 3255, 3256	7	—	518
CPS	—	70					3228, 3229, 3235, 3239	4	—	280
CR	—	78	3604, 3612, 3613	3	—	234	3605, 3606, 3608, 3622, 3659, 3662	6	—	468
CRL	—	78	3602, 3610, 3614, 3615	4	—	312	3616, 3617, 3618, 3621, 3627, 3629, 3630	7	—	546
CRS	—	78	3602, 3603	2	—	156				
CRS	—	76					3607	1	—	76
I alt				503	2654	33621		454	1818	28653

4) Kinovogn

*) CO 2526, 2741, 2747, 2762 og CP 2859, 2878, 2879, 3207 er specielt udstyret for anvendelse i udflugtstog. CP 2910 er p. t. »udstillingsvogn» (sæderne afmonteret).

Vogne, litra AL, BL, CL, CO, CP, CQ, CR, CX og CY (med eller uden underlitra) er midtgangsvogne, øvrige vogne er sidegangsvogne (BU, CAR og CMR er dog helt eller delvis storrumsvogne).

BOGIE-PERSONVOGNE (MED EGENVARMEANLÆG)

			1. distrikts beholdning				2. distrikts beholdning			
Litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt	
	1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.
ARM	18	31					149, 150, 151, 152, 153	5	90	155
ASM	12	39					191, 192, 194	3	36	117
ASM	12	47					195	1	12	47
CPM	—	73					2994, 2995, 2996, 2997, 2998, 2999	6	—	438
CQM	—	59					3501, 3509, 3510, 3511, 3513, 3514, 3515, 3517, 3518	9	—	531
CQM	—	73					3551, 3552, 3553, 3555, 3558, 3559, 3560, 3561, 3562, 3569, 3570	11	—	803
CRM	—	78	3628, 3632, 3637, 3649, 3667, 3668, 3669, 3679	8	—	624	3626, 3650, 3651, 3652, 3653, 3654, 3655	7	—	546
CRML	—	78	3625, 3631, 3636, 3642, 3647	5	—	390	3644	1	—	78
CRS	—	78	3638, 3671, 3674, 3675	4	—	312				
CRS	—	76					3676, 3677, 3678	3	—	228
I alt				17	—	1326		46	138	2943

2- OG 3-AKSLEDE PERSONVOGNE

CU	—	48					4006, 4011, 4017, 4035, 4039, 4057, 4061, 4136, 4164, 4172, 4173, 4174	12	—	576
CU	—	—	4014, 4019, 4022, 4024, 4025, 4026, 4027, 4028, 4029, 4030, 4031, 4032, 4033, 4050, 4051, 4052, 4053, 4059, 4060, 4076, 4106, 4114, 4116, 4117, 4118, 4119, 4123, 4124, 4128, 4130, 4131, 4132, 4133, 4134, 4139, 4143, 4145, 4146, 4148, 4149, 4151, 4153, 4154, 4156, 4157, 4158	46	—	5)				
CU**)	—	—	4221, 4223, 4226	3	—	5)	4227, 4228, 4237, 4242, 4243, 4244, 4245, 4247, 4248, 4249, 4250, 4251, 4252, 4270, 4272, 4273, 4274, 4275, 4276, 4277, 4278, 4279, 4280, 4282, 4283, 4284, 4285, 4286, 4287, 4288, 4291	31	—	5)
CV	—	—	4303, 4314, 4317, 4318, 4321, 4322, 4323, 4324, 4326, 4328, 4332, 4335, 4336, 4338, 4348	15	—	5)				
CY	—	—					4603	1	—	6)
CXM	—	43					4502, 4503, 4505–4511 4518–4530	22	—	946
I alt				64	—	—		87	—	1522

5) Togførervogne

6) Specielt formål

***) Vogne i 4200-serien er 3-akslede med kedelanlæg, mærkede CUK i 1. distrikt – CU i 2. distrikt.

POSTVOGNE (POST- OG REJSEGODSVOGNE)*)**

Litra	1. distrikts beholdning		2. distrikts beholdning	
	VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal
DA	5001, 5002	2	5003-5024	22
DB	5101-5105	5	5106-5110	5
DC	5139-5150	12		
DD	5201-5218	18	5219-5221	3
DF	5151, 5153	2		
DG	5291, 5292	2		
DH	5309, 5310, 5312, 5313, 5314	5	5301, 5302, 5303, 5305, 5306, 5307, 5308, 5315, 5316, 5317	10
DJ	5402, 5403, 5404, 5405, 5412, 5415, 5416, 5417, 5418, 5420	10	5406, 5407, 5408, 5409, 5410	5
DK	5901-5909	9	5910-5921	12
DM	5701-5705	5		
DO			5629, 5632	2

REJSEGODSVOGNE*)**

EA	6001-6006	6	6007-6032	26
ECO	6216, 6217, 6219, 6220, 6221, 6223, 6265, 6267, 6270, 6271, 6276, 6278, 6280, 6281	14	6204, 6206, 6207, 6210, 6211, 6212, 6215, 6224, 6226, 6228, 6231, 6234, 6235, 6236, 6238, 6239, 6240, 6242, 6245, 6246, 6248, 6253, 6254, 6255, 6256, 6258, 6259, 6283, 6284, 6285, 6286, 6287, 6288, 6289, 6291, 6292, 6293, 6295, 6297, 6299, 6300, 6302, 6304, 6306, 6308, 6310, 6311, 6313, 6597, 6598, 6600, 6755, 6758, 6759, 6761, 6762, 6764, 6765, 6767, 6769, 6770, 6771, 6773, 6777, 6780, 6783, 6784, 6786, 6787, 6792, 6793, 6795, 6796, 6798, 6802, 6803, 6804, 6805, 6807, 6808, 6863, 6866, 6868, 6870, 6872, 6874, 6875, 6876	48
EH			6817	40
EHP			6957	1
EK	6928, 6939, 6940, 6944, 6945	5		1
I alt		95		175

***) Vogne af litra DC, DG og DJ er kombinerede jernbanerejsegods-, postbureau- og postpakvogne, litra DK, DM og DO er postpakvogne, øvrige vogne er postbureau- og postpakvogne. Litra DO, EH, EHP og EK er to-akslede vogne, øvrige vogne er bogie-vogne.

Følgende vogne er stålvogne: Litra S, AC, AD/AY, AL, AU, AV, AVL, AX, B, BL, BU, CA, CAE, CAR, CB, CC, CD, CL, CLE, CLL, CLS, DA, DB, DC, DD, DM og EA.

Følgende vogne er RIC-mærkede: S 1, AC 42-52, AV 291-295, 321-340, B 2000-2038, 2300-2309, BU 2102, CAE 1261-1263, 1275, 1276, CAR 1281-1290, CC 1115-1144, 1149-1178, 1180-1199 samt EA 6001-6006, 6021-6024.

Følgende vogne har elektriske varmeanlæg: AV 321-340, B 2300-2309 og CC 1180-1199.

Følgende vogne har A + B styreledninger (for anvendelse som »mellemvogne« i MO-tog): S 1, AC 31-33, 71, 72, AD/AY, AV 257, 259, 260, 283, 284, BL 1321-1325, CB 1301-1305 og CC 1145-1148.

Følgende vogne har A + B + C styreledninger (for anvendelse i styrevognstog): Vogne med underlitra »L« (dog ikke CML) og »S« (3. el. 4. bogstav), samt EH 6783.

Ajourført pr. 30. september 1965. (2. udgave).

J. KROGH ANDERSEN Rådgivende civilingeniør Grusbakken 12 — Gentofte Tlf. 87 44 44	EXOPLAST EXTRUDERET PLASTIC A/S Malmparken 6 Ballerup Tlf. 97 12 66
CHR. P. DREIAGER A/S Trælasthan Holger Danskesvej 87 Tlf. GO. 1386	INGEMAN CHRISTENSEN Niels Juelsvej 7 Næstved Tlf. 72 29 08
DANSK ÆGCENTRAL A/S Rovsingsgade 90 Tlf. ÆG 2612	LAURITZ CHRISTENSEN Salgslokaler Søtorvet 1—3 K. Tlf. 15 55 12
CARL BRAMMER Frederiksværk Telefon 9	OSCAR H. ANDERSEN Autoopretning Holbækvej 106 Roskilde Tlf. 35 45 87
TAASTRUP DAMPVASKERI Aavænget 1 Taastrup Tlf. 99 05 45	Borgmesterkontoret Køge ønsker alle en glædelig jul og et godt nytår
STØT DANSK ARBEJDE H.B.	JOHS. ANDERSEN's Tømmerhandel Vølundsvej Holbæk Tlf. 2535
Med venlig hilsen JENS B. ERIKSEN Erantisvej 44 Næstved — Tlf. (03) 72 42 52	BOLIG-FORUM A/S Hovedvejen 118 Glostrup Tlf. 96 58 00
O. & N. ELECTRIC A/S Ellekær 3 Herlev Tlf. 94 43 22	M. ANDREASEN & SØN Glarmestre Vardevej 14 Vejle Tlf. 1830

DANSK ASFALT FABRIK Odense	BØGVAD IPSENS KØRESKOLE Asnæs - Tlf. 88 (03) 451 Nyeste modeller Kørekort til alt
AURA-SKO Struensegade 7 Tlf. 39 07 70	STØT DANSK ARBEJDE C. E. B.
Kaj Mortensen Veedol Sedvice SPECIAL VÆRKSTED for Mercedes-Benz Badehusvej 12 Aalborg Tlf. 29488 - 29487	SAG komfurer
H. P. C. ANDERSEN OG SØNNER v/ Herluf Andersen Smedemester Al smede- og bygningsarbejde udføres Tlf. Holstebro 20353	AKSEL CHRISTENSEN Smedemester Råholtvej 58 Frederikshavn Tlf. 21565
MALTHE CARLSEN Tømremester Frederikshavn Tlf. 21842	JØRGEN PETERSEN A/S Bygningsartikler Ørbækvej 7 Hørsholm Tlf. 86 15 31
JEEP CENTRALEN Sprøjtning og pudring af træer Næstvedvej Skælskør Tlf. 03595 - 493	Johs. Bertelsen & Søn Maskinfabrik Nyborgvej 174 — Odense Tlf. 11 13 44
AEROPAK A/S Middelfart	BANEGÅRDSRESTAURATIONEN Fåborg
DANSK TRÆCELLULOSE A/S Assens	DANA FJERKRÆSLAGTERI A/S

gøre det lokale omløb af tomme vogne, ligesom pladsmangelen spiller ind.

Fragtbreve på vogne til afgang indleveres af kunderne i Vognekspeditionen eller indgår fra havne- og sidespor sammen med trækkene. Efter kontrol og stempling påføres havnebanefragt, sidesporsafgifter m.m., hvorefter fragtbrevene sendes til Godsekspeditionen for fragtberegning og bogføring. Forinden fragtbrevene forlader Vognekspeditionen, bliver vognene ført i »rangerbogen« til Bjerget og »meldt« til Togekspeditionen. Hastervogne m.m. føres på en særlig formular, »grøn melding«, medens almindelige vogne føres på »den store melding«. Meldingerne går fra Vognekspeditionen til afgangsvagten i Togekspeditionen, som på denne måde bliver underrettet om, hvilke vogne han kan vente til afgang.

Vognekspeditionen har mange arbejdsopgaver fordelt over et stort område fra Pakhuset i øst til sidesporene på Grønttorvet og ved de store industri-virksomheder i Valby i vest. Alle steder er der stige-nde aktivitet – statistikken viser fremgang mange steder. Grønttorvet er den sidste store udvidelse af sidesporsområderne, og her kommer stadig nye kunder til. Efter Kvægtorvsstationens nedlægning som selvstændig ekspeditionssted (pr. 30/6 1965) er kontrollen med af- og pålæsning lagt ind under Vognekspeditionen, og omkring det nye Toldpakhus i Vasbygade vil der i de kommende år vokse et nyt sidesporsanlæg op, idet det er tanken at anlægge sidespor for speditører fra »speditør-sporet«, som går bag om Toldpakhuset langs med Vasbygade.

(fortsættes)

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 10. november kl. 19.30 i ASF's lokaler, Frederiksgade 45, Århus C.

Foredrag af overingeniør W. Wessel Hansen, signalvæsenet. Mødet afholdes i samarbejde med Jydsk Modeljernbane Klub.

Onsdag den 24. november kl. 20 i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.

Foredrag af overingeniør P. Mølgaard, baneafdelingen, anlægsvæsen II: »Anlæg af nye S-baner i Københavns-området«.

Onsdag den 8. december kl. 20 i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.

Det traditionelle årlige »jule-hygge-møde« med andespil. Mange dejlige gevinster. Tag familien – og godt med penge med. Endvidere salg af diverse jernbanepublikationer, tjenestekøreplaner m. v.

Forårets udflugter er p. t. under planlægning. Første udflugt i 1966 finder antagelig sted i slutningen af februar.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

MH 416-418 er leveret fra »A/S Frichs« og indsat i driften i 1. distrikt (30/9).

MO 559 er ombygget – udstyret med varmekedel m. v. – og moderniseret og atter indsat i driften som MO 1959. Hermed er ombygningsarbejdet af samtlige MO-vogne med tre-akslet maskinbogie afsluttet (39 køretøjer).

Levering af B- og Gs-vogne fra »Vognfabrikken Scandia A/S« fortsætter. Pr. 30/9 var B 2038 og Gs 123 0 109 leveret.

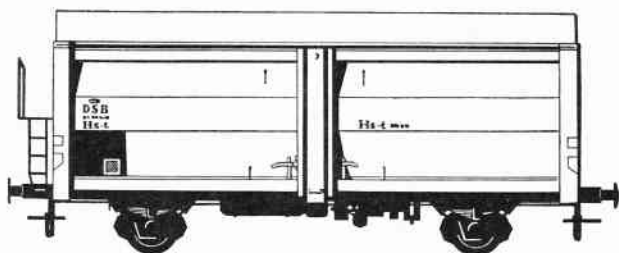
CAE 1262 er moderniseret for anden gang, bl. a. udstyret med B-vogns-kupeer.

I finansåret 1965/66's første halvår (april-september) er der tilgået driften 27 nye personvogne (litra B), medens der i samme periode er udrangeret 36 personvogne (bogie), 8 personvogne (2- og 3-akslede) og 10 post- og rejsegodsvogne. Pr. 30/9 omfatter vognparken 1020 bogie-personvogne, 151 2- og 3-akslede personvogne og 270 post- og rejsegodsvogne (påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I øvrigt kan henvises til oversigten

»Danske statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1965« (2. udgave) på siderne 13–16.

To privatejede vogne, fisketransportvogne, tilhørende »IG Dänische Forellen«, Ejstrupholm, litra ZF 500103 og 500104 (Scandia 1957/58) er overtaget af statsbanerne og efter ombygning indsat i driften som Gs 120 1 880 og 120 1 881. Vognene er identiske med Gs-vogne af 120 1 000 (40000) serien.

Side- og endestøtterne fjernes for tiden på 50 stk. tidligere TF-vogne, hvilket medfører, at de fastsatte nye litra og numre ændres for disse vognes vedkommende; nyt litra Kklm = flade vogne, enkeltaksler, gængs type, last mindre end 20 t, uden støtter, længde fra 9 til 12 m: 20 stk. (m. trykluftledning) TF 8001–8020 = Kklm 323 0 000–323 0 019, 30 stk. (m. trykluftbremse) TF 8021–8050 = Kklm 323 0 021–323 0 050. Nummerserien for de resterende 100 stk. vogne, litra TF (med støtter) 8051–8150 bliver herefter: Kbk m 322 5 020/322 5 051–322 5 149.



På et UIC/OSShD-møde i maj fastsattes følgende nummer-serier for His (Hs-t) vognene: Hs-t 49900–49909 = His 210 2 990–210 2 999; Hs-t 49600–49899 = His 210 2 000–210 2 299. De i ordre værende 300 stk. His-vogne vil få numrene: 210 2 300–210 2 599. I øvrigt henvises til oversigterne i tidsskriftets nr. 3/65, side 35 og nr. 5/65, siderne 20 og 22, hvor fornødne rettelser og tilføjelser kan foretages. I samme oversigter rettes nye numre for Sd 69600 og TK 10000 til Uai 929 2 000 hhv. 929 3 000.

Privatvognsparken er tilført følgende vogne af særlig interesse: Speditionsfirmaet »Nissen & Petersen A/S«, Padborg, har fra Holland indkøbt to stk. lukkede godsvogne med skydevægge (for transport af stykgods, bl. a. nediset fisk), litra Hs 022 1 000 og 022 1 001. (Bemærk – første privatvogne optaget i DSB's vognpark med nye internationale litra og numre). »Teknologisk Institut«, København, har købt tidligere motorvogn (dog uden motor), litra MP 544. Den er indrettet som undervisningsvogn, litra ZU 99961.

(EBJ)

HFHJ

M 10 er hensat og er sammen med M 3 anbragt i Frederiksværk. 6 stk. K-vogne – ikke som tidligere nævnt 8 – er solgt til OHJ: K 305, 315, 318, 321, 328 og 333, medens 4 stk. samtidig er solgt til op-hugning: K 309, 329, 331 og 332.

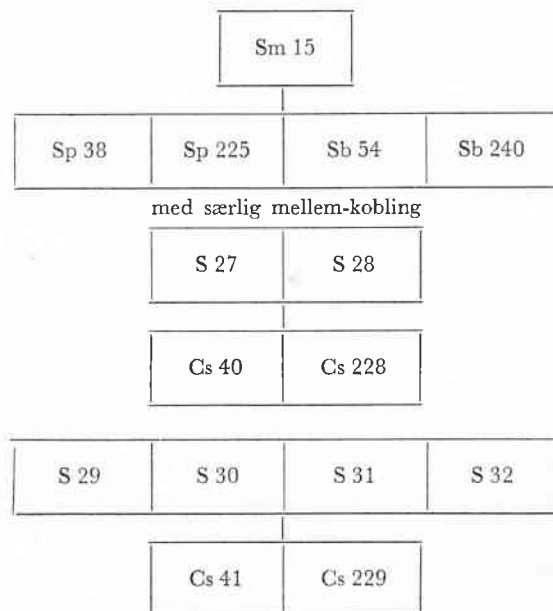
I foråret er udlagt skærveballast og udskiftet sporskifter på Skævinge station; på Brødeskov station er sporskiftet mod Frederiksværk udvekslet, og ved Østerbjerg trinbræt indrettes for tiden en ny fjernstyret krydsningsstation – banens sjette (se i øvrigt side 3).

(Bjarne Bak)

HTJ/OHJ

Banernes værksted i Holbæk har udført et meget omfattende istandsættelses- og moderniseringsarbejde på skinnebusbivognen OHJ Cs 229 (tidl. TGOJ UBFos 109). Vognen er indrettet som styrevogn (fabriksny styrepult er indkøbt fra SJ's reservedels-lager) til brug i forbindelse med motorvognene S 29–32 (tidl. SJ-køretøjer). Vognen har 32 siddepladser (mod 46 pladser i de øvrige Cs-vogne), idet den er udstyret med hvilestole med indstillelige ryglæn (brugte, indkøbt fra SJ); vognen har luftopvarmning med rumtermostat, varmekilden er to oliefyr anbragt under vognbunden, system »Eberspächer«. Vognen er – endnu en nyhed – udstyret med elektrisk bremse.

Desværre er de nye skinnebusser udstyret med forskellige typer Scharfenberg-koblinger, hvilket giver visse vanskeligheder for driften, da vognene ikke kan anvendes i flæng. Nedenstående diagram giver en oversigt over køretøjernes »samkørbarhed«.



Motorvogn M 5 anvendes nu udelukkende til baneafdelingens transporter; personvogn C 217 (Arlöf 1912) er udrangeret, vognen henstår dog stadig i Holbæk.

Godsvognsparken undergår for tiden en fornyelse og modernisering. 5 stk. QH-vogne, nr. 349, 350, 352-354 har fået hjulsættene udskiftet med gode brugte svenske – med rullelejer, samt udstyret med trykluftbremse (dog ikke 353), nyt internationalt litra Glm (samme numre), RIV-mærkede. Istand-sættelsen og moderniseringen af de fra HFHJ (se ovenfor) indkøbte højsidede åbne godsvogne er påbegyndt (rullelejer og trykluftbremse), vognene vil indgå i OHJ's vognpark som: Elo 469-474 (RIV). Til supplerung af de to fra SJ-MFD («Maskinför-rådet») anskaffede bogie-bundtømningsvogne er fra DSB indkøbt 4 stk. TH-vogne, nr. 9005, 9013, 9083 og 9093 = OHJ TH 493-496. TH 9093 vil muligvis – grundet visse mangler ved leveringen – blive ombyttet med en anden vogn.

(EBJ)

SVJ

Skinnebusrejsegodsvognen Sb 6 er sendt til Ålborg (foreløbig lejet af APB).

TKVJ

Direktør S. Rich, VNJ/VGJ, har overtaget direktørposten efter direktør E. de Fine Olivarius, der er overgået til anden virksomhed.

★

Udvalget for modernisering af privatbanerne har holdt plenarmøde og afgivet indstilling om modernisering, bl. a. anskaffelse af motorvogne og styrevogne (Y-tog) til seks privatbaner, som menes at have så lang levetid, at investeringerne er trafikal og økonomisk forsvarlig. Der er tale om anskaffelser for 19 millioner kr., hvoraf staten skal betale de godt 14 millioner kr.

De seks baner er: HHJ, HP, LNJ, RHJ, SB og VLTJ. De nye vogne, der ønskes anskaffet, vel få en noget afvigende udformning fra de til GDS-HFHJ og LJ leverede, idet de jyske baner ønsker dem udstyret med almindeligt træktøj, og LNJ motorvognene udstyret med styrepult i begge ender.

Det er endnu ikke afgjort, om der vil blive afsat penge til anskaffelserne på det kommende års finanslov.

★

Krogager station nedrykkedes til trinbræt med sidespor d. 1/7; sidesporene nedlagdes på Nørre-

Kollund station d. 1/8 og på Handbjerg d. 16/8; Ejstrup nedlagdes d. 26/9 (alle DSB).

Blanke (OMB) og Ladby Fyn (OKMJ) nedrykkedes til trinbrætter med sidespor d. 1/10.

★

Med gyldighed fra den 1. september blev de ungarske baner (MÁV) optaget som medlem af det internationale kølevognsselskab INTERFRIGO.

(EBJ / Poul Johansen / PT)

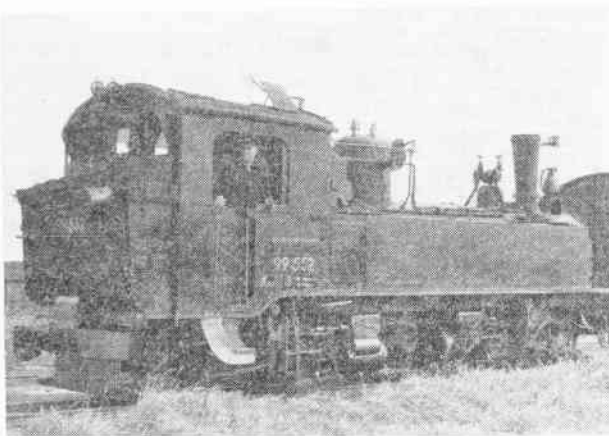
Foreningsnyt:

Alle tiders tur for rigtige jernbane-fans

I foreningens tidsskrift for september, nr. 7, sluttede artiklen »Strækning 123 k« med ordene: Kom og oplev en rigtig jernbane med damp, gods og travlhed, som vore forfædre kendte den – da togene var, hvad bilerne siges at være i dag.

Her var altså chancen for at genopleve de sønderjyske, smalsporede amtsbaner med hele den ejendommelige atmosfære, der omgav disse.

Det var med spændte forventninger, at de 85 deltagere i turen til jernbanerne på Rügen satte sig til rette i de to reserverede vogne i »Nordekspressen«, der afgik fra København lørdag den 18. september kl. 13.40.



»Vor trækraft« på den sydlige strækning: DR 99.552, bygget 1910 af »Sächsische Maschinenfabrik zu Chemnitz« til de »kgl. sachsische statsbaner«. Foto: Scheel Poulsen.

Vel ankommet til Nykøbing F. skiftedes hurtigt til DJK's særtog, 2 MO-vogne, der snart lignede et overfyldt sporskogstog, og man fortsatte til Gedser, hvor man »i dagens anledning« havde indsat dampfærgen »Danmark«. Nu skulle det ikke gå bedre, end at et stormområde netop var på vej hen over Østersøen, og det blæste med vindstyrke 7, hvilket havde til følge, at færgen »huggede pæle i« det meste af vejen til Warnemünde, og af passage-

ernes gangart i salonen kunne man få det indtryk, at man havde smagt lidt rigeligt på skibets forsyninger af diverse drikkevarer, hvilket dog ikke var tilfældet. Klokkeren 19.15 fangede skibets kraftige projektører færgelejet, og et stød i dampfløjten fortalte, at vi var klar til at lægge til.

Passagen gennem pas- og toldkontrollen foregik let og hurtigt, da de fornødne viseringer var foretaget på færgen, og vi blev budt velkommen af driftsingeniør Stranziok fra de tyske rigsbaner. Han er selv meget interesseret i jernbaner og underholdt os på turen til Stralsund på sin egen hyggelige måde om de rügenske baner.

Fra paskontrollen begav vi os i en gangart, der må betegnes som løb, til Bahnsteig 2, og så var der afgang mod Stralsund over Rostock.

Undervejs havde vi ved en mindre station 5 minutters ophold for krydsning, og da det under turen var rygtedes, at vi havde en hurtigtogsmaskine af typen 03¹⁰, 3-cylindret, oliefyret, forspændt toget, kan det nok være, vi fik travlt med at komme hen og se »vidunderet«.

Her stod vi så med ingeniør Stranziok og de tyske lokomotivfolk, der havde travlt med at besvare de mange spørgsmål om maskinen. Den søvnige personbelysning, det elektriske orienteringslys, der var anbragt på hver side af lokomotivets vanger og herfra kastede sit lys ned over gangtøjet og de store, røde hjul, den buldrende oliebrænder og den særegne lugt, der er ved damplokomotiver, det hele var med til at danne det billede, som enhver jernbane-entusiast går og drømmer om. Dampfløjten med den særprægede, dybe tone lød, og vi kørte videre mod Stralsund.

Vel ankommet hertil blev vi fordelt på hotellerne »Am Bahnhof« og »Baltic«, og efter at vi havde fået anvist værelserne, blev der serveret aftensmad i restauranten, hvor bordene var pyntet med blomster og danske flag. Efter spisningen var der flere, der gik på opdagelse i byen, bl. a. for at se den ejendommelige, enkeltsporede sporvognsline med krydsningsspor, en tur over Rådhuspladsen og gennem den gamle byport, hvorigennem sporvognen også kørte. Der var ikke megen trafik på gaderne, så det var sådan set en nydelse at færdes der, fri for støj og benzin.

Søndag kl. 8.09 afgik toget fra Stralsund med reserverede vogne for turens deltagere, og efter en interessant køretur over Rügen-dæmningen nåede

vi øens gamle hovedstad Bergen, hvor vort særtog holdt med dampen oppe.

I den i indledningen nævnte artikel stod, at strækningen Bergen-Altenkirchen var en »himmerigsmundfuld for jernbane-entusiaster«, og disse ord blev sandelig ikke gjort til skamme, det var et dejligt tog, og så sporvidden 750 mm. Lokomotivet var af typen Meyer, en Mallettype, hvor begge sæt drivhjul er anbragt på bogier og med cylindrene vendt mod hinanden, bremsesystem med lodder og trisser, personvognene var 2-akslede, og i nogle af dem sad man i polstrede stole med øreklap og drejede stoleben, og så var der kakkellov midt på gulvet.

Under turen fik deltagerne i øvrigt af ingeniør Stranziok overrakt en i dagens anledning trykt brochure med tekst og billeder fra Rügens smalsporbaner og ordene: »God fart på alle vore Lillebaner ønskes af jernbanefolkene fra Rügens Lillebaner«.



Vel har fergehavnen »Wittower Fähre« ingen »Kongesti« som i Rodby, men til gengæld en fergeklap med »sporvidde 750 mm«. Her ses deltagerne »gå ombord« i M/F »Bergen«.

Foto: Scheel Poulsen.

At der blev filmet og fotograferet, behøver man vel næppe at fortælle, fremkaldeanstalterne har sikkert fået ekstra travlt i dagene efter turen. Da ba-

nen har mange skarpe kurver, var der også rig lejlighed til at få både tog og landskab med på billederne under kørslen.

Vi nåede Wittower Fähre, hvor vi forlod toget og blev færgen over til Fährhof, hvor vi så godsvogne blive rangeret ombord på den lille færge, og så fortsatte vi på den nordlige banestrækning til endestationen Altenkirchen. Herfra fortsatte vi med busser til fæstningen Arkona på spidsen af Rügen. For en gangs skyld var det ikke tog, der blev fotograferet, men derimod den storslåede natur med de høje hvide klinter og den oprørte Østersø i baggrunden. Fra Arkona kørte busserne til restaurant »Dünenhaus« i Juliusruh, hvor vi spise frokost, og derefter videre til Sassnitz. I hver bus fandtes der en såkaldt klagebog, »Kunden har ordet«, og i én af dem vil man nu til sene tider kunne læse: Das Bus ist gut, aber die Kleinbahn ist besser.

I Sassnitz blev der taget afsked med vore hjælpssomme værter, og paskontrollen passeredes uden vanskeligheder.

I søndagens løb var vinden yderligere taget til, og det blæste nu nær vindstyrke 8. Efter at vi havde passeret Rügen, var søgangen så voldsom, at skumspøjtet fra bølgerne slog op over broen på færgen »Sassnitz« og indhyllede denne i en vandtåge, der skinnede i alle regnbuens farver, og sammen med de turkisfarvede bølger med det hvide skum dannede det et storslået skue for dem, som var i stand til at iagttage det.

Paskontrollen i Trelleborg passeredes hurtigt, og snart var vi på vej til Malmø i særtog bestående af elektrisk motorvogn med styrevogn, der var fart over feltet. I Malmø afventede flyvebåden vor ankomst, og kl. 21.50 lagde vi til i Nyhavn.

At det har været én af de bedste ture, som DJK endnu har arrangeret, rig på jernbaneoplevelser, bevidnes af de mange medlemmer, som på hjemturen anmodede om en lignende udflugt næste år.

Tilbage er kun at takke DR, ingeniør Stranziok og personalet for den interesse, de viste os, og for at alt klapede planmæssigt, en tak til DSB og SJ for tilslutningstogene og en særlig tak til de herrer B. Wilcke og E. B. Jonsen for deres store arbejde med at tilrettelægge denne tur.

Thoke.

Referat af udflugterne på SVJ og på Simrishamn- og Ystad-strækningerne følger i næste nummer af tidsskriftet.

Efterlysning

To af foreningens svenske medlemmer vil gerne i kontakt med danske interessefæller med bytte af fotos for øje. De er særlig interesseret i fotos af danske lokomotiver og motorvogne og fotos fra DJK's to første rejser på DR-strækninger. Som bytteobjekter kan tilbydes fotos af svenske damp-, el- og motorlokomotiver. Adresserne er: *Ulf Diehl, Farkostvägen 7, Lidingö 1, Sverige* og *Lars-Olov Karlsson, Sättraängsvägen 120, Danderyd, Sverige.*

DJK's bogserie

Det svinder stærkt i oplaget af enkelte »numre« i vor bogserie. Har De f. eks. nået at sikre Dem et eksemplar af »Nakskov-Kragenæs Jernbane« (50 års jubilæumsskrift)? Hvis ikke, kan det nås endnu ved at indsætte kr. 12,- (+ porto 40 øre pr. eksemplar) på postgirokonto 673 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup. I øvrigt kan henvises til boglisten i tidsskriftet nr. 7/65. Et par nyheder er »under opsejling« – se nærmere i næste nummer af tidsskriftet.



Ny postkort-serie: Københavnske stationer

Vi har i den seneste tid haft stor succes med salget af vore postkort, ikke mindst efter at salget er kommet i faste rammer, og vi har, efter flere opfordringer, besluttet at udvide vor liste med serier fra flere baner og den ovennævnte: *DSB 5-16:*

5. Københavns 2. Hovedbanegård (1864-1911), taget før 1905; der skimtes en hestesporvogn.
6. Klampenborg-banegården (1887-1917) med tilhørende træbygninger, fotograferet ca. 1910, nedrevet 1918.
7. Nordbanegården (1863-1921), den oprindelige Klampenborg-banegård indtil 1887. Fotograferet ca. 1910, nedlagt 1921 og nedrevet året efter.

8. Jernbaneterrænet set fra vest. Til venstre skjuler toetages og åbne personvogne (Co og Ce) næsten Nordbanegården. I midten tre hovedsignaler og kommandoposten »Skadereden«. Fotograferet ca. 1906.
9. Nørreport station (den overjordiske del) ca. 1920 med de pudsige »suppeterriner«. Terrinen til højre var den egentlige ekspeditionsbygning med billetsalg, kiosk m.v. I »terrinflågene« var installeret nogle vældige ventilatorer, der skulle bekæmpe røgplagen i »røret«, men som til gengæld gav støjplage. Terrinerne forsvandt i 1932.
10. Østerbro station set fra øst 1897; en arkitektonisk seværdighed!
11. Hellerup station 1905 med indkørende tog fra Rungsted. På skiltetstanderen står til venstre: »Helsingør ad Nordbanen via Hillerød«, og til højre: »Tog mod Vesterbro«; man slap derved for at præcisere, om togene kørte til Kh st. I (Hovedbanegården), II Nordbanegården (eller Holte-stationen, der var en tilbygning til denne), eller III (Klampenborg-banegården).
12. Nørrebro station i tyverne, station B for tog mod København (nedrevet 1930).
13. Frederiksberg station fotograferet i tyverne fra gangbroen over Pileallé.
14. Valby station 1912 med kupévognstog mod Kh.
15. Vester Fælledvej billetsalgssted fotograferet 1911. Der var den gang to perroner, men kun to perronspor. Om-døbt til Enghave i 1923.
16. Et usædvanligt fornøjeligt perronbillede fra Frihavnsstationen 1906. Til venstre er H/F København lige ankommet; der læses rejsegods på taget af DSB's første automobil (anskaffet til befording af gennemgående rejsende fra Sverige til stationer udover Kh). Til højre venter forbindelsestog til Østerbro, oprangeret af Hs 362 og Ba 400 (I/II/III kl.). Tre fornemme damer i Directoire-kjoler – velsagtens vore bedsteforældres idealer af fotomodeller – promenerer foran toget, men de står ganske godt til lokomotivet...

Postkortene koster som sædvanlig 1 kr. pr. stk. De ovennævnte 12 kort sælges dog samlet for 10 kr. Ved forsendelse er portoen 40 øre uanset antal; beløbet bedes samtidig med bestilling indsendt på postgiro 135 313, Ole Plum, Dr. Christiansens Vej, Dianalund. Hele sæt ekspederes samtidig med evt. bogkøb af sekretariatet (postgiro 673 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup). – Liste over alle vore postkort findes i tidsskriftets nr. 5/65.

Ny leder i Maribo

Vort rullende materiel er efterhånden vokset til et betydeligt antal enheder, som glædeligvis også i sæsonen 1965 har været flittigt benyttet til såvel plan-, sær- samt filmstog, men vedligeholdelsesarbejderne er også blevet af større omfang.

Bestyrelsen fik af hr. værkfører Skadborg, LJ, henstilling om at få dette arbejde lagt i mere faste rammer med en leder af arbejdet i Maribo.

Efter samtalen med værkfører Skadborg rettede vi henvendelse til overhåndværker Verner Christensen, LJ, Maribo, der i forvejen skal sørge for, at vort rullende materiel opfylder de af LJ fastsatte sikkerhedskrav.

Til vor glæde var Verner Christensen villig til at påtage sig dette hverv.

Vi ønsker Verner Christensen velkommen og siger tak, fordi han – også – påtog sig dette hverv.

Birger Wilcke – Sv. Jørgensen.

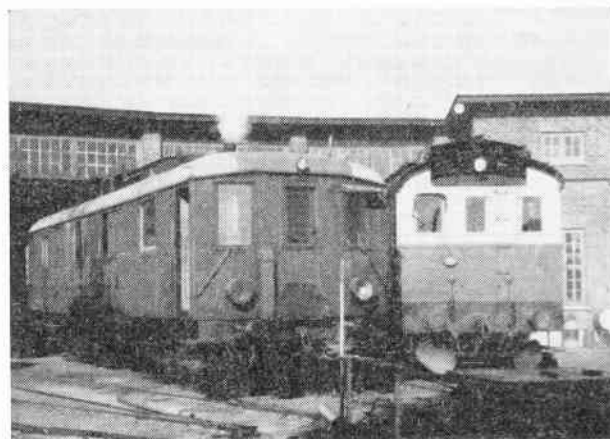
For os, der til stadighed i sommersæsonen kommer til Maribo for at være med ved Museumstogets drift, er »Verner« et gammelt bekendtskab. Lige fra første gang vi kom derned, har DJK kunnet drage nytte af hans faglige viden og håndværksmæssige kunnen, han har aldrig været bange for, uanset tidspunkt, at hjælpe os med et problem eller lære os »fiduser«. Vi har også oplevet, når han stod travlt optaget med et eller andet problem, der skulle klares for os, at der dukkede en stafet op fra hjemmet i Museumsgade med besked om: »at nu kunne maden ikke vente længere«, eller en aftale med familien var glemt.

Fru Christensen tilgiver forhåbentlig disse »for-glemmelser«, og vi håber, hun betragter dem som sit bidrag til Museumstoget.

(BC)

Nyt om diesellokomotivet LJ M 1

Arbejdsholdet i Maribo havde »en stor dag« onsdag den 28. juli, da »Diesel I« blev startet for første gang. Vinterens og forårets anstrengelser gav



LJ »Diesel I« startes for første gang i DJK's regi. »Startstrømsleverandøren« – en af LJ's »kanariefugle« – ses ved siden af. Foto: Bjarne Jensen.

bonus – en venlig tanke sendes i denne forbindelse til Verner Christensen. Vi har slebet ventiler, afvasket og repareret dyser, hovedrepareret vandpumpe og meget, meget mere. Men som sagt, starten gik over al forventning godt – startstrømmen leverede en af LJ's »kanariefugle«. Påfølgende lørdag vovede vi os ud på en prøvetur til Merret skov og tilbage. Den forløb udmærket, for så vidt angik selve kørslen (bremses m. v.), men køleranlægget viste sig at være stærkt defekt, og højtrykskompressoren trænger også til en overhaling, selve motoren må siges at være o.k. Apropos start af M 1. Da lokomotivet næppe skal startes mere end et par gange om året, vil det være nødvendigt for os at anskaffe et startaggregat – skulle der blandt medlemmer – eller tidsskriftet læserkreds – være én, der kunne skaffe os et sådant for en billig penge – eventuelt bare en gammel compound-motor (110 v. 15 Hz), så skal vi nok selv bygge et aggregat.

Henning Jacobsen.

Maskinafdelingen meddeler:

Så er vi i fuld gang med vinterens arbejder, ja, vi har været det længe, og De skulle for Deres egen skyld overveje endnu engang, om ikke en af nedenstående opgaver netop var noget for Dem at være med til?

Lokomotivreparationer: På loko »KJØGE«, »FAXE« og nr. 5 skal der foretages forskellige reparationer, ligesom kedlerne i nær fremtid skal tørres ud. Nr. 19 er et hold allerede i gang med at gøre køreklar, og når dette læses, har maskinen sikkert været ude på sin første tur.

I Maribo er andre medlemmer i gang med visse reparationer på LB M 1, ligesom de arbejder med mange forskellige ting, bl. a. reparation af samtlige kølere på diesellokomotivet. (Se under »Foreningsnyt«).

Loko nr. 6 i Roskilde arbejdes der på ca. to gange om måneden, og selv om nr. 6 flere gange har været »stedbarn«, når der har været travlhed andre steder, er vi nu omtrent færdige med det helt nye førerhus og fortsætter nu med andre ting, således at den dag, vi kan melde lokoet klart, langsomt rykker nærmere.

Vognreparationer: D 32, som vi i vinter sendte til Thorsø, vender, såfremt rygterne taler sandt, tilbage næste år som en helt »ny« gammel vogn, oven i købet med bremse på alle hjul.

C 23, vognkassen i Vejle, der blev byttet med en sporvogn i foråret, begynder allerede at ligne en vogn igen, der er dog lang vej tilbage.

I Klampenborg, ja, har De været der, vil De vide, at vognene hober sig svært op, men nu drejer det sig altså først og fremmest om C 20, der »endelig« skal ud at køre. A 1 og B 5 skal desuden males og lakeres, og derudover er der arbejde nok til flere år frem i tiden, men, og det bør De tænke over, vi har nu et godt værksted i den gamle skovvogn med kakkelovn, vi har en »stue« i A 1, hvor madpakken, sodavand eller kaffe kan nydes, og hvor snakken om jernbaner ofte går, og hvor vi i vinter kan holde små hyggelige møder og se lysbilleder m. v.

I Maribo håber vi i vinter at få lagt et par nye spor i kulgården til vor voksende vognpark, vi håber at få lavet en ny og længere perron i Bandholm, vi har forskellige gamle signaler og en masse lygter og mange andre ting, bl. a. reservedele, der skal gøres i stand, ja, så galt 2 smalsporede lokomotiver, der hårdt trænger til at blive pudset op, så har De lyst, er der opgaver nok, og forhåbentlig også lige det De har lyst til. Vi, der har været på arbejdsholdene længe, nyder kammeratskabet, glæder os over resultaterne der nås, store som små, og er glade for, hver især, at kunne være praktisk med ved den interessante og også betydningsfulde opgave det er at sætte vort gamle materiel i stand til glæde for os selv såvel som for alle jernbaneinteresserede.

Ring, skriv eller bare kom og vær med, vi tror ikke, De vil fortryde det.

Robert Jørgensen, Peder Lykkes Vej 60, 2., København S., tlf. 55 74 81 – J. L. Jensen, Lillegade, Avedøre pr. Hvidovre, tlf. 78 48 33 – S. Jørgensen, Blichersvej 5, Helsingør.

P.S. Oversigten over »Museumstoget«s materiel, der bragtes i forrige nummer, var desværre noget »befængt« med fejl. Ny udgave følger snarest

Svend Jørgensen.

Præsentation - fortsat

bindelse med lokoførerne i tog, der befarer strækningen. Den sikkerhedsmæssige ledelse af toggangen over den fjernstyrede strækning sker fra fjernstyringscentralen ved hjælp af radiomeldinger mellem FC og lokofører, normalt uden stationernes medvirken. Den nære kontakt mellem FC og lokoføreren muliggør en hurtigere indgriben under forsinkelsesforhold og giver selvsagt en smidigere kørsel.

Men fjernstyring alene gør det ikke. I kampen om det rejsende publikums gunst spiller materiellet en stor rolle. Privatbanerne indså allerede dette kort efter 2. verdenskrig og lancerede derfor de populære skinnebuser. Men popularitet varer ikke evigt, fornyelse må til. I juli 1965 modtog Hillerød Privatbaner skinnebussens afløser, de nye tog fra Waggonfabrik Uerdingen i Tyskland. Komfort, plads og elegance er nogle af disse nye togs egenskaber.

Men også de øvrige afdelinger under jernbanernes store arbejdsområde mærker den nye tid. Det fælles hovedkontor og flere af stationerne har allerede gennemgået en omfattende modernisering, og baneafdelingen følger efter med moderne arbejdsredskaber, herunder bl. a. svelléstoppemaskine. Rutebil- og lastvognsparken holdes à jour med moderne vogne, der svarer til tidens krav.

En privatbanes opgave er ikke alene at betjene oplandet og de dertil hørende sommerhusområder. Det er lige så vigtigt at kunne opnå de rigtige fjernforbindelser. Frederiksværkbanen har bl. a. den opgave at betjene de to færgeruter, Hundested-Rørvig og Hundested-Grenå. En ombygning af Hundested havn og evt. flytning af jernbanestationen har længe været drøftet, og et nedsat teknikerudvalg har i foråret 1965 afgivet betænkning.



Radiomasten for fjernstyringsanlægget ved Kregme station.

Foto: Arkiv HFHJ.

Obere Wiesentalbahn

Af Poul Skebye-Rasmussen.

Gemt i Schwarzwald, 659 m over havet, ved den sydlige fod af det vældige bjergmassiv Feldberg, der med sine 1498 m er det højeste punkt i Schwarzwald, ligger den lille by Todtnau.

Det var oprindeligt en bjergværksby, men på grund af sit milde og tågefrie bjergklima er Todtnau efterhånden blevet en kendt bjergkurby. Bjergene omkring den lille by regnes blandt de smukkeste og blandt de bedste til vintersport i hele Schwarzwald.

Den eneste forbindelse med omverdenen var diligencen; der opstod derfor efterhånden som byen blev kendt som kur- og vintersportsby behov for en forbindelse med større kapacitet end diligencen. I 1888 meddeltes der det kendte Berlinerfirma Herrm. Backstein, »Centralverwaltung für Secundairbahnen«, koncession på anlæg og drift af en smalsporet jernbane mellem Todtnau og den badiske statsbanestation i Zell. Statsbanestrækningen Basel Bad (=badischer Bahnhof) – Zell var åbnet i 1862–76 og blev i øvrigt som den første strækning i Baden ombygget til elektrisk drift i 1911/12.

Den 7/7 1889 blev Wiesentalbanen som den første smalsporede jernbane i staten Baden i storhertugens nærværelse åbnet for drift. Sporvidden er 1000 mm og driftslængden 18,9 km. Ca. 50 % af banen ligger i kurver, ca. 70 % med stigning eller fald. Undervejs overvindes en højdeforskel på 215 m. Det smalsporede jernbanemateriel blev i 1917 suppleret med et antal transportører, der siden har muliggjort overførsel af normalsporede godsvogne, hvorved den kostbare om-ladning af gods fra smal- til normalspor kan spares. I Zell afgang privatbanens tog fra en særlig station, i køreplanen benævnt »Nebenbahnhof«. Fra statsbanestationen (i dag DB-stationen) skal rejsende til Wiesentalbanen ad en særlig sti over hovedsporene til varehuset. I varehuset har privatbanen kontor og vente sal. Udenfor i vejkanthen holder toget. Der er ingen perron, de rejsende stiger lige fra vejens asfalt op i toget. Som en særlig malerisk baggrund hæver en fyrreklædt bakke med et lille hvidt kapel sig bag toget.

Den daglige drift omfatter f. t. 9 forbindelser, hvoraf nogle køres med rutebil ad landevejen. Om formiddagen, når godstoget arbejder, er der 2 tog på strækningen.

gen, ellers klarer den moderne motorvogn T 15 al trafikken ad skinnerne.

Turen til Todtnau gennem dalen er smuk. Fra motorvognen er der god udsigt til de skovklædte højder, der omgiver Wiesental. Undervejs køres ind i en ny dal gennem en 80 m lang tunnel, der er den eneste privatbanetunnel i Baden.



T 15 ankommer til »Nebenbahnhof« i Zell (Wiesental).

Foto: Poul Skebye-Rasmussen.

Ved stationen i Schönau findes banens eneste bevogtede overskæring, og syd for denne station krydses landevejen Zell-Todtnau i niveau. I denne overskæring er der imellem skinne og ledeskinne nedlagt lange gummilister, der ligger i højde med skinneoverkant. Disse lister, der trykkes ned af togenes flanger, skulle give en behageligere bilkørsel over sporet.

I Todtnau findes remiser og værksted. Som det ofte ses på tyske sidebaner, findes der ikke drejeskiver på endestationerne, lokomotiverne er alle tenderlokomotiver, der kører baglæns fra Todtnau.

Fra stationen ledes toggangen på strækningen.

Kikker vi indenfor i remisen, finder vi en række spændende lokomotiver.

Den fireakslede motorvogn MEG T15 blev bygget 1955 af den året efter nedlagte »Waggonfabrik H. Fuchs« i Heidelberg. Den har 48 sidde- og 40 ståpladser samt pakrum og er udstyret med 2 Büssing dieselmotorer, der tilsammen nyder 360 HK. T 15 er eneste motortrækkraft på banen, og den klarer almindeligvis alle persontogene.

Det daglige godstog køres med Mallet-lokomotiv nr. 105, der er koblet B+B (T) og bygget af »Maschinenbau Gesellschaft Karlsruhe« i 1918. Godstoget kører kun på hverdag og afgår fra Todtnau om morgenen og returnerer om formiddagen, hvorefter 105 køres i remise.

Reservemaskinen, der kører når 105 er til revision, eller hvis der er usædvanlig mange vogne er nr. 104, der også er et tenderloko af system Mallet. Det er kob-

let C+C, og det var »Hanomag«, der byggede det i 1925.

Det sidste af de oprindelige lokomotiver fra banens åbning, nr. 74, findes også køreklart i remisen i Todtnau. Det er B-koblet og bygget af »Krauss« i 1888. Nr. 74 må rykke ud nu og da, når motorvognen er til revision, men så kniber det med at holde køreplanen, for dampmaskinen skal bruge 10-15 minutter længere køretid end motorvognen.

Wiesentalbahn blev drevet af firmaet Backstein indtil den i 1897 blev solgt til Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) i Darmstadt. Ved SEG's opløsning i 1953 overgik forvaltningen til Mittelbadische Eisenbahnen (MEG) i Lahr. Den daglige drift ledes af driftsbestyreren, der bor i stationen i Todtnau. Foran stationen i Todtnau holder diligencernes efterfølgere, postbusserne, klar til at bringe de rejsende videre ud i Schwarzwald. Ved nogle hoteller nær Feldbergs top holder den sidste diligence stadig, så nutidens mennesker kan se, hvor primitiv befordringen var før privatbanen og postbusserne kom til. I dag er banens hovedindtægt, ligesom ved starten i 1888 persontrafikken, om vinteren køres ligefrem særlige vintersportsærtog, der bringer rejsende fra de større byer til Feldberg-området. Antallet af befordrede personer med bane og bil er stadig stigende, til gengæld falder mængden af befordret gods tilsvarende, og for nogle år siden mistede banen den faste indtægt af postbefordringen, idet denne overførtes til postvæsnets egne biler.



Malletlokomotiv nr. 105 foran remisen i Todtnau.

Foto: Poul Skebye-Rasmussen.

Da der for nogle år siden skulle foretages visse byplansændringer i Todtnau, blev det nødvendigt at foretage en del ændringer i banens anlæg, såfremt driften skulle kunne fortsættes. Ingen havde betænkelighed ved at bevilge banen penge til ændringernes udførelse; mon ikke dette kan tages som et tegn på, at Wiesentalbanen vil få lov at køre nogle år endnu til glæde og gavn for dalens beboere og turister og ikke mindst for os jernbaneentusiaster.

Aktieselskabet

Chr. Nielsen

FISKENET



Rugvænget 46 — Taastrup

Tlf. 99 25 55

Forlaget

Danmark

Aalholm Automobil Museum

Nysted — Lolland

Åbent hver dag fra maj til slutningen af okt.
fra kl. 10—18. Der udstilles over 100 biler
fra årgang 1894 til 1935. Fra 1 cylinder til
16 cylindre. Udstillingsareal: 3 haller på
ialt 2200 m².

Restaurant med varme og kolde retter.

Skøn udsigt over Østersøen. Spiritusbevill.

Entré: voksne kr. 4,00
børn kr. 2,00

Fri parkering

Den danske Mælkekondenserings- fabrik



Vejlegadebro 5 — Nakskov

Tlf. 1999