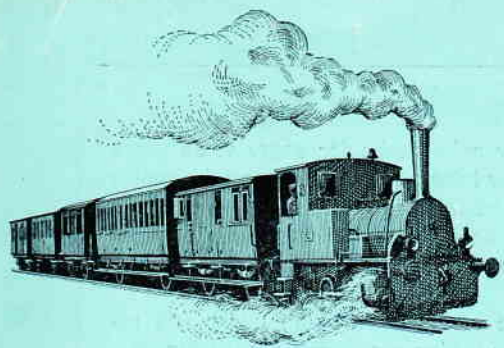


Søren R. Andersen. Februar 1966



Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **1**

Jan. 1966



Til vor tegnestue for anlægsarbejder søger vi en yngre teknisk tegner, der er interesseret i at få en uddannelse inden for moderne strømskema-teknik.

Der lægges vægt på en god grundlæggende skoleuddannelse, ordenssans, samarbejdsvilje samt evt. en håndværksuddannelse.

Til gengæld tilbydes en fremtidsstilling under frie arbejdsforhold, fri hver lørdag samt pensionsordning.

Gage efter kvalifikationer.

Dansk Signal Industri A/S har igennem 35 år indtaget en betydende position som leverandør af sikrings- og fjernstyringsanlæg til jernbane-administrationer i de nordiske lande.

Firmaet, som for øjeblikket har ca. 300 ansatte, er tilknyttet den verdensomspændende LME koncern.

En anden vigtig gren af firmaets virke er produktion af signalanlæg for regulering af gade- og vejtrafik – herunder såvel trafik- som tidsstyrede anlæg samt de velkendte »Grøn bølge«-systemer.

Dansk Signal Industri A-S

Finsensvej 78

København F.

Tlf. Fasan 6767, lokal 41

TAXI 1224

4 RADIODIRIGEREDE VOGNE

17 PERSONERS BUS

HANS HANSEN

Vognmand

Sct. Knudsgade 26 – Ringsted

Telefon Ringsted 1224

STØT DANSK ARBEJDE

D. T.



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:

Politiedvokat, cand. jur. Birger Wilcke,
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.
Postgironummer 11 73 80.

Museumstoget:

Oplysning hos:
B. Chorfitzen, tlf. (01 72) TÅga 5743 eller
Maribo Turistbureau.
Tlf. (03 895) Maribo 496

DJK Odense-afdelingen:

Hans Gerner Christensen,
Bernstorffsvej 17, Odense.
Tlf. (09) 13 08 72.

DJK's nordjyske afdeling:

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

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

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

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jønsen (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,-
Junformedlemmer (under 18 år d.
1. januar pågældende år) kr. 10,-
Indmeldelsesgebyr f. nye medl. .. kr. 5,-
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
kassereren (se ovenfor).

Foreningens tidsskrift »Jernbanen«, der
udkommer 8 gange årligt, udsendes gra-
tis til medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

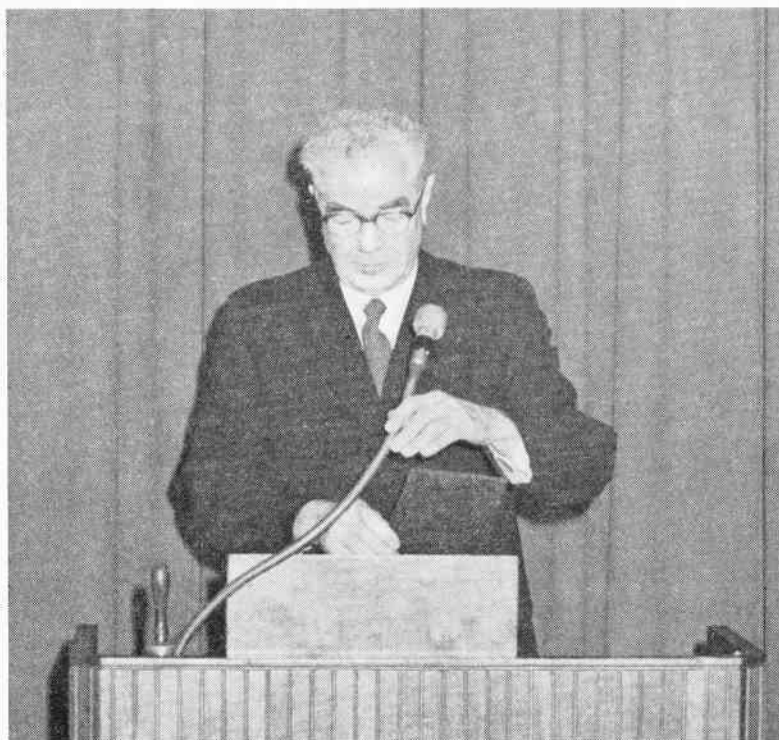


Foto: H. E. Pedersen.

Fem års dagen for foreningens stiftelse fejredes den 14. januar med et møde i Folkets Hus, hvor generaldirektør P. E. N. Skov havde indvilliget i at holde foredrag om udviklingen indenfor statsbanerne de sidste fem år. Vi fik gennem 1½ time en fremragende gennemgang af de forskellige områder, hvor rationaliseringen og moderniseringen har sat ind. Generaldirektørens redegørelse gav os alle et klart indtryk af, at jernbanerne også er fremtidens trafikmiddel.

Trods en utvetydig forklaring om at damplokomotivernes tid var forbi her i landet, hilstes foredraget med kraftigt bifald fra de tilstedeværende 200 medlemmer.

Birger Wilcke.

Vort forsidebillede:

Dagene bliver længere og længere nu, men de er stadig kolde og grå. Enhver form for farve er oplivende — ikke mindst den dejlige røde, der pryder vore lyntog.

Lyntog »Gudenåen« — et 4-vogns tog, litra MB — ses her under ombordtagning på m/f »Sjælland« i Korsør.

Farve-foto: DSB.

SVERIGE

Alt taler for tog

prisen — komforten — tiden — trygheden

Billige og fordelagtige rabatrejser

Svenske Statsbaners Rejsebureau

Hovedbanegården — København V

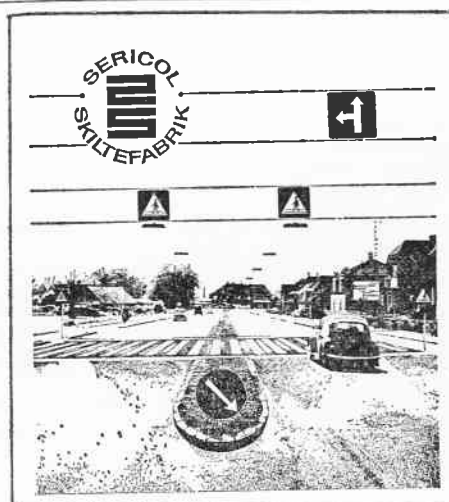
Tlf. 117500

Brødrene Engelbrecht A/s

Konfektionsfabrik — Nysted

Førende specialfabrik
for holmensbenklæder, arbejdstøj
og terylenebenklæder

Hempel's Ingeniør Forretning



Alt i færdselstavler samt afmærkningsmateriel, reflekterende og ureflekkerende.

Indefra belyste tavler fremstillet i formpresset Acryl med bagbeklædning af glasfiber.

Omgående levering fra lager — forlang venligst vort hovedkatalog.

SERICOL A/S

Industrigården, Slagelse (03) 52 16 53

INTERESSEN FOR JERNBANEDRIFT



P. E. N. SKOV

*Generaldirektør for
Danske Statsbaner*

Det er vel rigtigt, som formanden for Dansk Jernbane-Klub siger i sidste nummer af foreningens tidsskrift, at interessen for jernbanedrift er vokset stærkt efter krigen, men endnu tror jeg, er der mange, der anser den, der går rundt og fotograferer gamle privatbanetog, for i bedste fald at være småtosset. Når man tænker på, at det at studere historie er noget meget respektabelt, og at respekten for historieforskeren sjældent bliver mindre, når han eller hun specialiserer sig, kan man vanskeligt forstå, at et så betydningsfuldt historisk træk, som jernbanerne dog er, ikke har fundet ubetinget grobund.

Når interessen for fædrelandshistorie i almindelighed er større end for jernbanehistorie i særdeleshed, skulle årsagen vel ikke være den, at antallet af dem, der bliver slået ihjel, er større i førstnævnte end i sidstnævnte? Det lyder vel nok noget makabert, men virkeligheden i dag er dog den, at den trafikform, der kan opvise flest ofre, synes at have størst bevågenhed, og jernbanerne har jo altid hørt til blandt dem, der har haft få ulykker med dødelig udgang.

Jernbanerne har fra første begyndelse set det som noget meget vigtigt at tage vare på sikkerheden. Mange penge er ofret på sikkerheden, og mange penge ofres stadig på sikker kørsel. Skål hastigheden sættes op eller ønskes akseltrykket forhøjet, kan banerne ikke nøjes med at stille krav om bedre »veje«, nej, de må selv sørge for, at skinner m.v. bliver forbedret.

Jernbanerne er et mangesidet foretagende. Derfor kan vidt forskellige interesser forenes inden for den forening, hvis formål er at fremme kendskabet til og interessen for enhver art af jernbanedrift. Og det er kun godt, at de forskellige interesser mødes på den måde, for så vil den, der interesserer sig for én gren af jern-

banedrift, hurtigt opdage, at denne ene gren ikke kan stå alene, men er afhængig af og hænger sammen med andre, og først da er spiren til det virkelige jernbanestudium lagt.

Ja, vil en eller anden måske sige, men er det ikke nødvendigt, hvis man på den måde vil studere jernbanedrift, at være beskæftiget ved jernbaner? Kan man, når man ikke er skolet, vinde med blandt de »sagkyndige«? Efter min mening både ja og nej. Selvfølgelig vil man ikke ved bare at »se til« opnå samme færdighed som den, der er med til at »slå sømmene i«, men på den anden side vil »tilskueren« ikke være belastet af »varens magt«, der kan virke som en bremse på interessen. Det bedste resultat (og her tænker jeg på foreningen og dens medlemmer) opnås utvivlsomt gennem en passende blanding af interesserede ikke-ansatte og ansatte, for hvem jernbanerne er blevet noget mere end slet og ret den daglige arbejdsplads.

Om et sådant foreningsarbejde ikke har betydning for jernbanerne og deres administration? Jo, i høj grad, og det er måske endda et spørgsmål, om jernbanerne ikke i højere grad burde tage del i foreningens arbejde. Rent bortset fra at der er noget, der hedder penge, og at disse er små hos de fleste jernbaner, er der imidlertid noget sundt og meget tiltalende i, at foreningen er helt uafhængig af »professionalisme«. Dette forhold bør ikke ændres. Vi kan være venner – gerne endda gode venner – men vi skal ikke »giftes ind i hinanden«.

Jeg ønsker til lykke med passagen af den første milepæl og med fortsat liv og slid.

A stylized, handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Skov'.

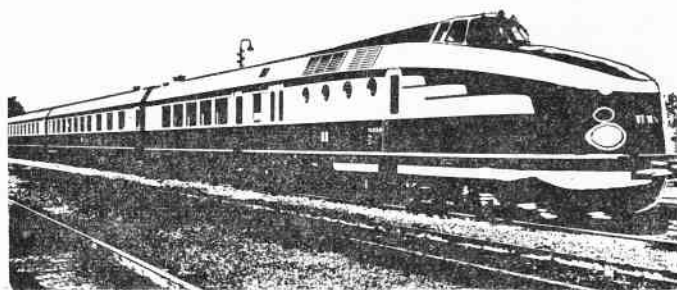
Hotel Cuba

Colbjørnsensgade 9
HI 3304

STØT KAMPEN

MOD SCLEROSEN

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

Bistrup Olie & Kul

Vasevej 70 – Bistrup
Telefon: 81 35 70

Trikotagefabriken

THOCA

v/ Thorkild Nissen
Telefon Ejstrupholm 33

„ASA-THOR” og Korsør

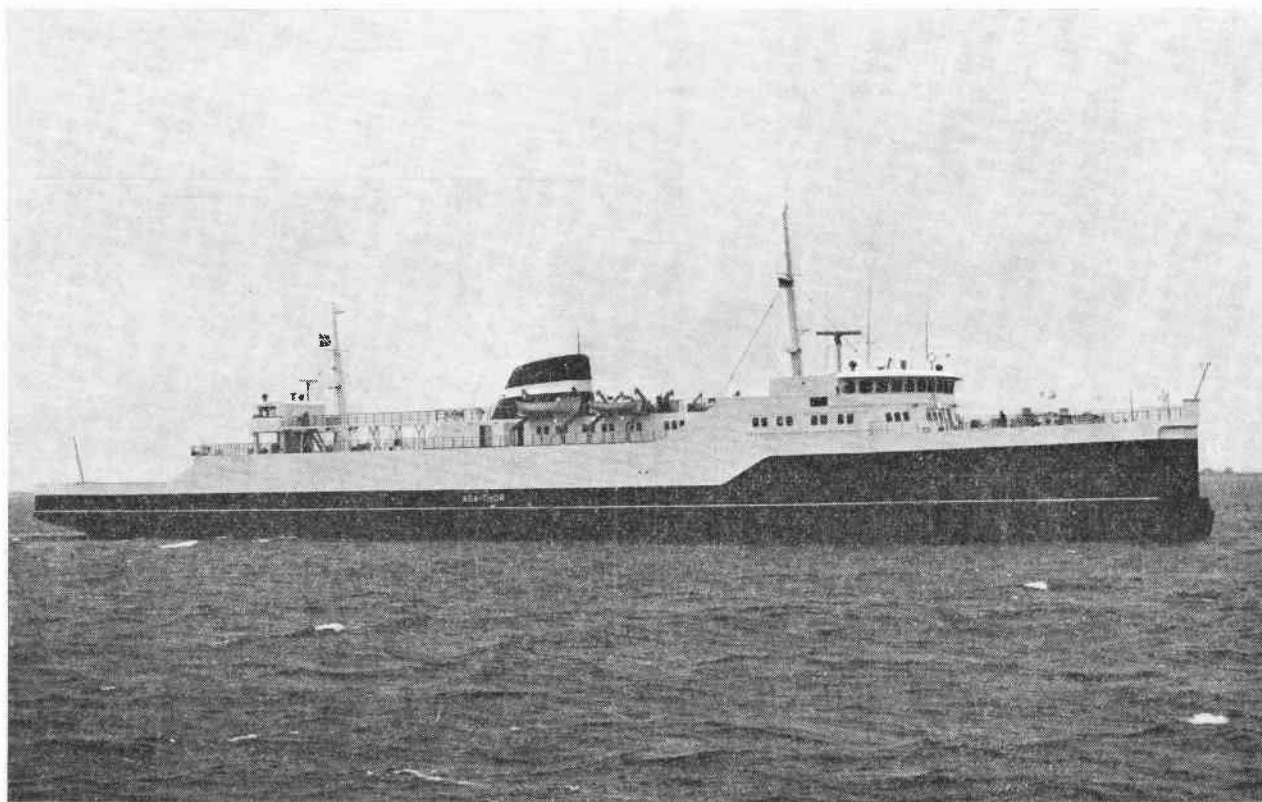
Af Erik B. Jonsen.

Den 19. december 1965 markeredes ved det traditionelle højtidelige flagskifte – i Storebælt ud for Korsør – A/S Nakskov Skibsværfts overdragelse til Danske Statsbaner af verdens største godsfærge, *m/f Asa-Thor* – en færge, der vil vække opmærksomhed i kredse, der beskæftiger sig med godstransport og færgefart.

Den egentlige prøvetur fandt sted den 18. december i Langelandsbælt og Storebælt. Dagen før jul – og mellem jul og nytår – benyttedes til at gøre personalet fortrolig med indretningen, til lejeprøver og visse prøvesejladser, før det hårde daglige slid begyndte mandag den 3. januar. Den 4. januar præsenteredes *m/f Asa-Thor* af generaldirektoratets og distrikternes højere embedsmænd for en række betydende godsforsendere og pressen. Det skete ved en forevisning »i land« (i leje 3 i Korsør), da færgen ikke kan – og ikke må – befordre passagerer.

En beskrivelse af færgens bygning og indretning kan findes i en artikel af *afdelingsingeniør O. Sinding* og *inspektionsmaskinmester J. P. M. Markan*, søfartsvæsenet, i »Vingehjulet« nr. 1/1966.

M/f Asa-Thor er – siden jernbanefærgefartens start på Storebælt i 1883 – den første færge, der er bygget udelukkende med godstransport for øje. Det har derfor været muligt at placere 4 spor på vogn-dækket, mod hidtil maksimalt 3, hvilket giver en samlet effektiv sporlængde på 413 m, svarende til 40–50 vogne. Med seks dobbeltture i døgnet, med en overfartstid Korsør–Nyborg på én time og med en ekspeditionstid i færgehavnene på en time og ofte mindre (se nedenstående sejlplan), vil færgen således have en overførselskapacitet på 240–270 godsvogne i hver retning, svarende til ca. 40 pct. af overfartens hidtidige kapacitet pr. normaldøgn. Dette betyder et meget væsentligt bidrag til den hidtidige overførselskapacitet, og det vil måske være tvivlsomt, om færgen kan udnyttes 100 pct. med det samme, men med en stadig stigende godstrafik vil statsbanerne stå godt rustet i konkurrencen fremover. Særlig betydning får færgen for vognladnings-trafikken, idet det nu vil være muligt at opnå en befordringshastighed for denne type trafik, der svarer til stykgodstrafikkens »aften til morgen«-befor-



M/f »Asa-Thor« på prøvetur i Langelandsbælt den 18. december 1965.

Foto: DSB.

Dansk Ingeniør- & Arkitektkontor

AF 1945

Ved Anlægget 18 – Vejle
Telefon: (058-1) Vejle 4220



BONDO GRAVESEN

KØBENHAVN Ø
CLASSENSGADE 34 – TELF. ØB 8686-1008

PAUL BERGSØE & SØN

POSTADR.: GLOSTRUP, DANMARK
TELEFON: (01) 96 12 85

NU

som

FØR

spiser man

**Bedstemors
Stegfedt og Leverpostej**

Nordisk Dencobb

København-Herlev (01) 94 56 22



Champion
tailoring
BY CARL HOLTEN OF COPENHAGEN

dring. Ligeledes vil indsættelsen af *m/f Asa-Thor* betyde en almindelig stabilisering af overfarten hele året – også under ferie- og højtids trafikken.

Trafikale forhold.

I forbindelse med nye, hurtige godstogsforbindelser og samtidig nedbringelse af godsvognenes opholdstid på overfartsstationerne har indsættelsen af *m/f Asa-Thor* i adskillige relationer betydet en væsentlig nedsættelse af befordringstiden. Fra og med den 3. januar befordres – mandage til fredage – vogne (fragtgods i vognladninger), der er færdiglæsset på særlige spor på Københavns Godsbanegård inden kl. 12,00 og på Glostrup station (ny gods-

plads) inden kl. 12,30 i følgende godstog: Nyt tog 8351 (Gb afg. 13,08 – Kø ank. 15,01, som overføres med omlagt færge 151 – se sejlplanen) og tog 2055 (Gl afg. 14,02 – Kø ank. 15,37, der overføres med færge 55 (»4. færge« – som regel *m/f Prinsesse Benedikte*) Kø afg. 16,35). Vogne fra disse tog vil være anbragt på bystationerne på Fyn og i Jylland, således at de vil være klar til modtagernes aflæsning allerede i morgen- eller formiddagstimerne næste dag. En tilsvarende forbindelse er etableret i modsat retning med vogne overført på omlagt færge 210 og befordret i nyt tog 8316 (Kø afg. 4,15 – Gb ank. 6,13). Aflæsning vil kunne finde sted på Københavns Godsbanegård fra kl. ca. 9,15.

Sejlplan for »6. færge« (*m/f »Asa-Thor«*). Gyldig 3/1–21/5 1966.

Tur	Afgang	Ankomst	Sejler	ovf. vg. t/f. tog	Lejebesejling	
					Kø	Ng
0129	Kø 8.15	Ng 9.20	tirsdays – lørdage	2025	3	2
802	Ng 9.50	Kø 10.50	e. b. tirsdays – lørdage	–	3	2
804	Ng 10.25	Kø 11.25	e. b. tirsdays – lørdage	–	3	2
803	Kø 11.25	Ng 12.30	e. b. tirsdays – lørdage	–	3	5
805	Kø 12.20	Ng 13.20	e. b. tirsdays – lørdage	–	3	5
0248	Ng 14.25	Kø 15.25	tirsdays – lørdage	2050/2064	3 ¹⁾	5
0151	Kø 16.20	Ng 17.20	mandage – fredage	8351	3 ²⁾	3
0262	Ng 18.10	Kø 19.10	mandage – fredage	2086	3	3
0179	Kø 20.10	Ng 21.15	mandage – fredage	2067	3	3
0290	Ng 22.15	Kø 23.20	mandage – fredage	2090/2096	3	3
0103	Kø 0.15	Ng 1.15	tirsdays – lørdage	20091	3	3
0210	Ng 2.15	Kø 3.15	tirsdays – lørdage	8316	3	3
0119	Kø 4.15	Ng 5.15	tirsdays – lørdage	2007	3	3
0224	Ng 6.15	Kø 7.15	tirsdays – lørdage	2040	3	3

¹⁾: Lørdage efter losning til Halsskovhavn leje 3 for oplægning.

²⁾: Mandage fra Halsskovhavn ank. ca. kl. 15.30.

O (foran turnummer): Omlagt sejlplan i forhold til gældende »Tjenestekøreplan«.

e. b.: Efter behov.

ovf. vg. t/f. tog: Overfører vogne til/fra tog (nr.).

Rangerarbejdet i Korsør.

Korsør station har fastsat følgende »ekspeditions-procedure« for godstog, der befordrer vogne til overførsel med færger fra leje 3 (i hovedsagen *m/f Asa-Thor*) – se i øvrigt sejlplanen.

Toget tages ind i spor 71 – følg venligst med på det skematiske kort over Korsør station (plan 1), der medfølger som bilag – og rangeres herfra til spor 48 og videre frem i spor 20 til standsningsmærke »A«. Toget skilles ved mærket »B« (spor 48), og fortoget rykker frem således, at en rangermaskine (MH) kan passere foran indgangssporskiftet. Togmaskinen og togførervognen bortrangeres via spor »langs kulgården«. Afstanden mellem mærkerne »A« og »B« samt »B« og »C« (spor 48) er således afpasset, at vogne

indenfor A–B kan anbringes på midtersporene, og vogne indenfor B–C kan anbringes på sidesporene, i sidste tilfælde efter at et eventuelt »overskud« er anbragt på spor 22. (Alt under forudsætning af, at *m/f Asa-Thor* udfører turen).

Losning af *m/f Asa-Thor* foretages af to rangermaskiner i fire tempi, således:

1. *rangermaskine* lossere de to sidespor: 1) B (spor 4 på tegningen) og 2) S (spor 1) og kører trækket via spor »langs kulgården« til spor 47, medens 2. *rangermaskine* lossere de to midterspor: 3) MB (spor 3) og 4) MS (spor 2) og kører trækket til spor 21.

Ved den umiddelbare efterfølgende lastning vil 2. *rangermaskine* laste midtersporene: 1) MS og 2) MB (med vogne fra spor 20 – vogne anbragt mel-

HJØRRING PRIVATBANE

**A/S Randers - Hadsund
Jernbane**

A/S Erik Johansen & Co.

BIRKERØD

Telefon: 81 29 11

A. M. OG O. AAGAARD HANSEN

Tandtekniker

Jernbanegade 9 – Hjørring

JENSEN og POULSEN A/S
MASKINFABRIK

Seden – Fyn

**Nordisk Textiltrykkeri
Viby J A/S**

Bjørnholms Allé 4 – Århus

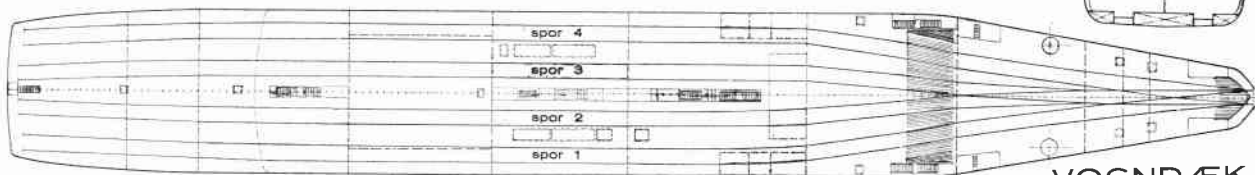
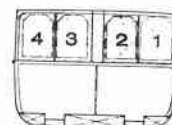
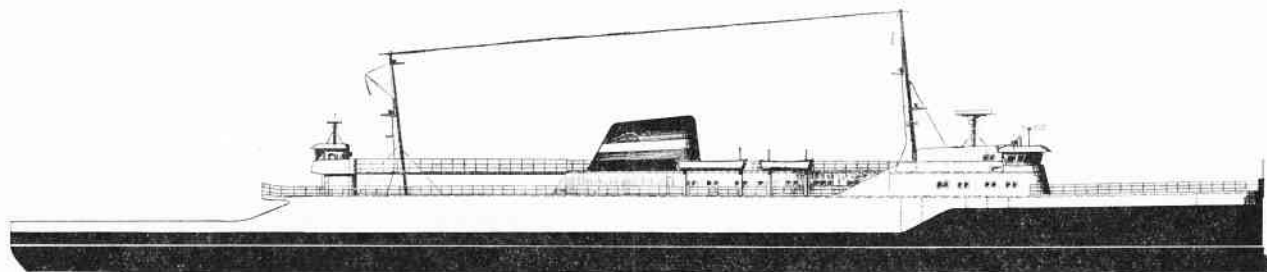
Telefon: (061) – 4 25 00



bil for hver krone -

JUNCKERS SAVVÆRK A-S

KØGE



VOGNDÆK

Tegning af m/f »Asa-Thor« med plan af vogndækket. Spor 1 betegnes S (styrbord), spor 4: B (bagbord), spor 2: MS (midterspor styrbord) og spor 3: MB (midterspor bagbord). De foreløbig opmålte sporlængder er: B: 111,5 m, S: 125,5 m, MS: 85,5 m og MB: 90,0 m, ialt en effektiv sporlængde på ca. 413 m, under forudsætning af lastning som angivet i teksten. Bemærk sporskiftet mellem spor 2 (MS) og spor 3 (MB) – det er første gang, at en dansk færge er udstyret med sporskifte på selve dækket).

Tegning: A/S Nakskov Skibsværft (NS-Bladet).

lem mærkerne »A« og »B« – jvf. ovenfor) og 1. rangermaskine laster de to sidespor: 3) S og 4) B (med vogne fra spor 48 anbragt mellem mærkerne »B« og »C« – jvf. ovenfor). (3-sporede færger lastes og losses på traditionel måde).

De ilandbragte vogne, der henstår i spor 21 og 47, vil senere blive kørt til sortering i stationsristen (spor 51–59) før endelig oprangering i godstogafgangssporene 61 eller 62. Tog 8316 oprangeres dog i spor 5.

Rangeringen til og fra færge ledes over et ranger-radioanlæg med forbindelse fra et fast taleded ved færgeklappen til en modtager på rangermaskinen, hvorved der er opnået en væsentlig forbedring af forbindelsen mellem rangerleder og lokomotivfører.

Som det fremgår af den skematiske sporplan, er der ved alle tre lejer anbragt profilkontrolanlæg (fotocellearmatur) for kontrol af profilhøjden.

Jernbanefærgernes sejlplan.

Jernbanefærgeoverfarten Korsør–Nyborg besejles for tiden efter en sejlplan, der kræver indsættelse af syv jernbanefærger, der i »sejlplanmæssig henseende« betegnes »1.–7. færge«. »1.–5. færge« sejler efter en fast plan og udfører hver fem dobbeltture daglig – »6. færge«s ture er aftrykt her i oversigten – og »7. færge« sejler et varierende antal ture.

I januar måned var:

1. færge: M/f Fyn,

2. og 3. færge: M/f Dronning Ingrid og m/f Storbælt (skifter dagligt),

4. færge: M/f Prinsesse Benedikte – overfartens flagskib, der befordrer rejsende fra alle de »bedste« tog – »Prinsessen« sejler dog på Halskov–Knudshoved overfarten fredag eftermiddag og aften og søndag formiddag og eftermiddag,

5. færge: M/f Nyborg,

6. færge: M/f Asa-Thor og

7. færge: M/f Korsør (kun godsture), der dog overtager »5. færge«s ture, når denne sejler som »4. færge«.

M/f Sjælland og m/f Sprogø var på værft, m/f Knudshoved assisterede på Rødby–Puttgarden overfarten.

Ombygningen af Korsør station.

I efteråret 1957 nåede en ekspertgruppe til enighed om en plan til gennemgribende ombygning af Korsør station. Planen går – efter en revision foretaget i sommeren 1965 – i hovedtræk ud på følgende – se skematisk sporplan – plan 2:

»Perronsporene (III, VI (nuv. IV) og VII (nuv. V) udvides med hvert et særligt spor (IV, V og VIII) ved de tre lejer beregnet for ekspedition af overførselstog (personførende), ligesom der ved hvert leje etableres særlige depotspor (11, 12, 14, 15 og 21) beregnet for hensætning af godsvogne til hhv. fra færge, således at al ilandsætning og ombordsætning kan foregå uden at gribe forstyrrende ind i ekspeditionen af personførende tog ved perronsporene. Lyntog, der ikke skal udveksle rejsende i

AUTO-MADS

Al autoopretning

Karosseri- og pladearbejde

Sydkrogen 1

Telefon: 21 53 40

Se den skønne omegn med

VARDE PRIVATBANER

COLON EMBALLAGE A/S

Vesthavnen – Fredericia

Telefon: (059) 2 21 00

Agersø - Stigsnæs overfarten

Biler modtages – Overfartstid 15 min.

Pladsreservation: Telefon Agersø 68 (03595)

A/S AGERSØ FÆRGEFART

A/S Fr. Lumbye PAPIR



Skartved – Kolding

Telefon: (055) 2 36 00

FREDERICIA TRÆLASTHANDEL A/S

Prinsessegade 103 – Fredericia

Telefon: (059) 2 43 33



Brændselsolie – og
Danmarks fordelagtigste
finansiering af oliefyr

KKKK A/S -Asta 6300

Islands Brygge 22 – København S

Korsør, vil kunne ekspederes direkte til og fra færge ad sporene 13 og 20.

Ekspeditionen af godstog og persontog adskilles i øvrigt mest muligt, idet der anlægges særlige spor for ankommende (71) og for afgående (61/62) godstog, hvor de to sidstnævnte mod nord forløber i spor 60 (»Dyrehoved«), der med udkørselssignal (PU-signal) umiddelbart foran persontogssporene gør de afgående godstogs skæring med disse så kortvarig som mulig. I forbindelse med godstogssporene etableres dels en depotsporgruppe (spor 41–45), beregnet for hensætning af vogne til senere overførsel eller til senere sortering i stationsristen, dels en stationsrist (spor 51–59) beregnet for sortering af østgående godsvogne i haster- og almindelige vogne o.s.v.

Det gamle remiseanlæg indskrænkes og reserveres lokomotiver fra og til ankommende/afgående godstog (og damplokomotiver), og der etableres et nyt depotområde (spor 91–93) for persontogenes maskiner og MO-vogne (»Tårnborghdepot«). Øst for dette anlægges et personvognsdepot (spor 81–83) med adgang til en del af perronsporene.

Stationens godsplads (øverst til højre på sporplanen) betjener i fremtiden kun den lokale godstrafik, og der opføres en ny godsekspeditionsbygning.

Stationens hovedbygning moderniseres (efter »Slagelse-princippet«), såvel som selve perronerne (der forlænges væsentligt og får perronhøjde 50 cm S.O.) og perrontunnelen.«

Anlægsarbejderne påbegyndtes i foråret 1958, og man nåede inden arbejdets standsning i efteråret

1961, at få anlagt de nævnte spor 71, 60–62, stationsristen, det nye maskindepot og ændret det gamle.

Arbejdet lå stille fra 1961 til efteråret 1964, i hvilken periode alle ressourcer anvendtes til andre presserende opgaver, bl. a. anlægget af Fugleflugtslinien. Efter anlægsarbejdernes genoptagelse har man delvis nyanlagt sporene 20–22 (depotgruppen for leje 3), og i øjeblikket arbejdes der på sporanlæg i området mellem det kommende personvognsdepot og sporene I, II og III, modernisering af perrontunnelen m.v. I efteråret (1965) blev, med en lejeaflysningsperiode på kun 4 måneder (medio august til medio december), klapgraven og færgeklappen i leje 2 forlænget fra 24 m til 48 m. (Som det vil fremgå af skematisk sporplan – plan 1 – er der etableret midlertidige perroner ved spor 13/15 og spor »langs kulgården«).

Den vanskeligste del af arbejdet er dog tilbage, bl. a. ombygningen af perronsporene, og det fulde ombygningsarbejde, der oprindeligt var beregnet afsluttet i 1962, vil nu først være færdigt i 1970. Til den tid vil de to gamle poster 1 og 2 ligeledes være afløst af én centralpost (relæsikringsanlæg model 1964) anbragt i en ny bygning ved den ny Halskovviadukt (Kongebroen).

En tak for planer, råd og vejledning ved udarbejdelsen af denne oversigt bringes *civilingeniør K. K. Enslev*, søfartsvæsenet, *overtrafikkontrollør A. Hansen*, Korsør, og *civilingeniør P. Lassen*, baneafdelingen.

Kertemindebanen

Af Hans Gerner Christiansen.

Odense–Kerteminde–Martofte Jernbaneselskab A/S ejer banestrækningen Odense–Kerteminde–Dalby, der er åbnet for drift den 5. april 1900 (deraf den oprindelige signatur OKDJ), og banestrækningen Dalby–Martofte, der er åbnet for drift den 26. februar 1914. Driftslængden er 35,6 km. Banen har –incl. Odense – ialt 13 betjente stationer (hvoraf 10 er ekspeditricebetjente) og 5 ubetjente holdepladser (hvoraf 3 har sidespor). Disse fakta er alt, hvad De vil blive »plaget« med denne gang, for banens historie vil foreningens »historieskrivere« sikkert snart tage sig af – så jeg vil meget hellere invitere Dem med på en lille køretur på OKMJ:

Hvis man står i Odense, Fyns hovedstad, og agter sig til Martofte, må man på banegården begive sig over på perron 4, for der holder toget. Det består normalt af en ældre motorvogn tilkoblet diverse to-akslede personvogne, men det afskrækker os ikke, og vi stiger ombord. Når tidens fylde kommer, sætter toget i gang, og vi forlader Odense. Toget følger statsbanestrækningen mod Nyborg et godt stykke, inden banerne skilles, men inden det sker, har man allerede stiftet bekendtskab med bagsiden af Odense. Man ser manganen et faldefærdigt hus, som man ellers ikke troede fandtes i en moderne by, men kort efter får man en masse kønne kolonihaver at se, så man glemmer tildels den mindre heldige start. Motorvognen lader sin fløjte høre mange gange, for folk fra kolonihaverne har tilbøjelighed til at dukke frem bag hækkene og forsøge at krydse banen foran toget. Man tror

EL- MOTORSERVICE

Storegade 1 – Frederikshavn

Telefon: 2 10 33 – 2 30 33

Kølles Gård

Ny Strandvej 21 – Humlebæk

Telefon: (03) – 241 – 265

Peter Bang's Eftf.

v/ J. CHRISTENSEN & CO.

Ny Fiskerihavn – Frederikshavn

Telefon: 2 08 25

H. H. Robertson Nordisk A/S **Bygningsartikler**

Toldbodgade 17 – København K

Telefon PA 9898 – 9773

Rødovre væveriet

Højnæsvej 46-48 – Vanløse

RINGSTED BATTERICENTRAL

Brogade 29 – Ringsted

Telefon: (03615) – 1408

Akkumulatorer

Chr. Rasmussen & Søn

Ingeniørfirma

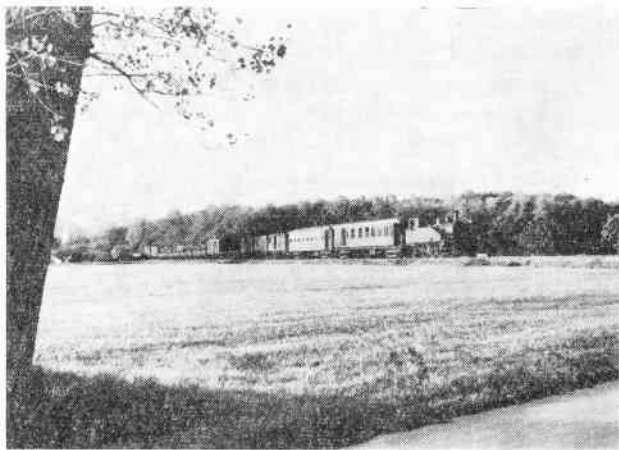
Torvet 23 – Maribo

Telefon: (03-888) – 275

JOHN KIRKEGÅRDS Maskinfabrik

Holmevej 8 – Hvidovre

Telefon: 78 41 65

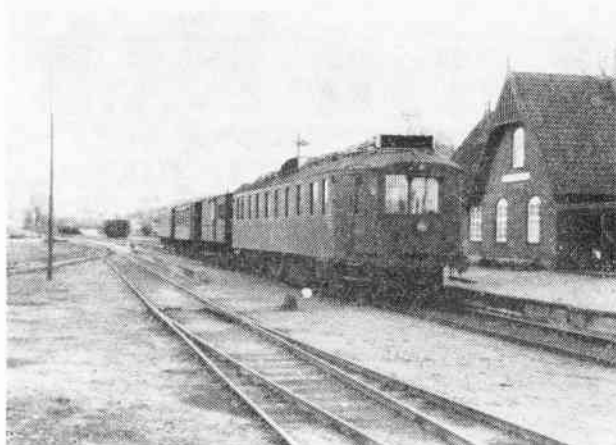


OKMJ nr. 14 med godstog til Odense fotograferet i udgangen af Kerteminde (sommeren 1963).

Foto: Hans Gerner Christiansen.

sig ude af Odense, men det er en storstad, så man får endnu en masse huse at se, inden man kommer ud på landet – det vil sige, at det er det i dag, men om et par år skal der skyde en stor forstad op herude, en forstad, som kunne have god brug for banen, men det tænker man ikke på i dag. Vi passerer en dæmning med en lille udgravning i, og her lå i tidligere tider Biskorup trinbræt. I dag kan det se mærkeligt ud at lægge et trinbræt så tæt op ad Seden station, men man må huske på, at broen over åen, hvor nu landevejen går over, ikke eksisterede for få år siden, og da skulle de gode beboere i Biskorup gå et længere stykke for at komme over denne vandvej. Banen kører over åen på en gitterbro af den slags, der har gitteret forneden, og kort efter kører vi ind på Seden station. Her kan vi risikere at skulle krydse et tog fra Kerteminde, og så må vi ind i sidesporet, som fører til den tidligere cikoriefabrik. Efter endt krydsning kører vi videre gennem det flade landskab. Vi holder ved Bullerup, hvor OKMJ og OMB stiller sit udslidte materiel ud på et spor, der går til en tidligere grusgrav. Fra toget ser det ud, som om vognene efterhånden synker i jorden, men det må oplyses, at man af og til trækker noget af det til ophugning, så vore efterkommere vil skuffes, når de til sin tid tror, at de kan gøre mosefund her. Efter at have kørt gennem en lille lund er vi i Agedrup, men da der ikke er meget spændende her, kører vi videre til Dræby. Vi sprang over Vester Kærby trinbræt, for der var »ingen rejsende at optage eller afsætte«. Foruden den hyggelige stationsforstander, kan man i øjeblikket se to store kraner i Dræby, som anvendtes til at aflæsse vogne fra Polen, hvorfra man har fået nogle meget store jernkonstruktioner til brug for en udvidelse af Lindøværftet. Det er det nærmeste, banen kom dette store skibsværft. Man talte i sin tid om en sidebane til Lindø, men det blev aldrig til noget. Det havde ellers ikke voldt store kvaler, for landskabet er fladt, men man skal først over landevejen til Kerteminde, og det er jo ikke sikkert, motorfolket har haft lyst til at holde for et tog til Lindø. Man snakker nu om, at banen burde have gået videre i nordøstlig retning, for så kunne den måske have fortsat, men det er kun på grund af udviklingen i dag. Da banen blev bygget, kunne man ikke vide, at Munkebo ville blive en stor by. Derfor slår banen lige efter Dræby et knæk sydpå for at komme udenom Kertinge Nor. Ved Trellerup trinbræt er der en enkelt rejsende, der vil med, og vi bemærker sidesporet med

rampen, hvorfra mange godsvogne er læsset med roer i tidens løb. Vi kan se den smukke herregård »Østergård«, hvor ostedynastiet Boel har til huse, og efter at have kørt gennem en skov kan vi se en anden herregård, »Ulriksholm«, hvor en anden industrifyrste har slået sig ned. Det er konsul Haustrup, der har skabt den gigantiske blikemballagefabrik i Odense. Efter at have passeret Kølstrup har vi den skønneste udsigt over Kertinge Nor og over til Munkebo med skibsværftet kraner i baggrunden. Man forstår godt, at vikingerne gravsatte en af deres høvdinge ved denne skønne fjord, for de fleste kender vel Ladbyskibet, som man fandt her for år tilbage. Ladby station ligger imidlertid langt fra både vikingeskib og landsby, og det samme gælder Rynkeby. Banen går gennem et fladt og kedeligt terræn nu. Vi drejer nordpå og kommer til Revninge, hvor stationen til gengæld ligger midt i landsbyen. Vi begynder nu at kunne se Kerteminde i det fjerne, og snart kører vi gennem byen, medens klokkerne lyder fra de mange overkæringer. Pludselig kører vi ud på en køn gitterbro over Kertinge Nor, som her er meget smal, og på vor højre side kan vi se havnen med de mange fiskerbåde, vi er nået til banens store by, hvis man kan kalde hyggelige Kerteminde sådan. Her er masser af idylliske huse og dejlig strand, og byen har altid været et yndet udflugtssted for beboerne i Odense, som har fyldt strandene med sommerhuse i alle størrelser og faconer, sågar en gammel jernbanevogn fra banen har fundet sådan anvendelse. Vi må dog tage afsked med byen igen, for vi skal jo videre til Martofte. Efter at have hørt på flere klokker fra vejoverskæringer kører vi ind i en dyb gennemskæring, på hvis højre side



MD-motorvogn med persontog i Martofte.

Foto: Hans Gerner Christiansen.

en smuk mølle knejser. Det er en af Kertemindes idyller, som er bevaret og restaureret. Efter gennemskæringen kommer vi til Kertemindes industriarealer, hvor flere driftige virksomheder ligger. »Tårup radrensere« ser man over hele landet, og de afsendes med banen fra Kerteminde. Det er en af de industrier, som bliver hårdest ramt af nedlæggelsen af banen, men det tænker man jo ikke på på højere sted. Det forsøgte at få anlagt et sidespor til disse arealer, men det strandede som sædvanlig på modstand fra banefjendtlig side, der ville blive for mange overkørsler!!! Toget kører nu over en mose, inden vi kommer til Tårup trinbræt. Her er tillige sidespor, hvorfra man tidligere afsendte mange fyldte roevogne. Nu begynder landskabet at blive smukkere. Efter Mesinge begynder vi at sno os ud og ind mellem bak-

RØRVIG FÆRGEKRO

Telefon: (03418) – Isøre 43

P. E. Hansen & Co.

Vester Voldgade 110 – København

Telefon MI 7022

Kathinka - Baren

v/ W. MØLLER

Juniorsgade 9 - Sakskjøbing

Telefon: (03) – 89 40 85

OLE SØRENSEN & CO.

A/S

Sdr. Havnegade – Kolding

Telefon: (055) 251 33

Støt kampen mod kræften

A/S J. J.

DANSK LÆDERFORSYNING

Toldbodgade 37 – København K

Telefon: 11 30 83

The logo for 3M Company, featuring a large, bold, stylized '3M' in a dark, textured font, with the word 'COMPANY' in a smaller, bold, sans-serif font directly below it.

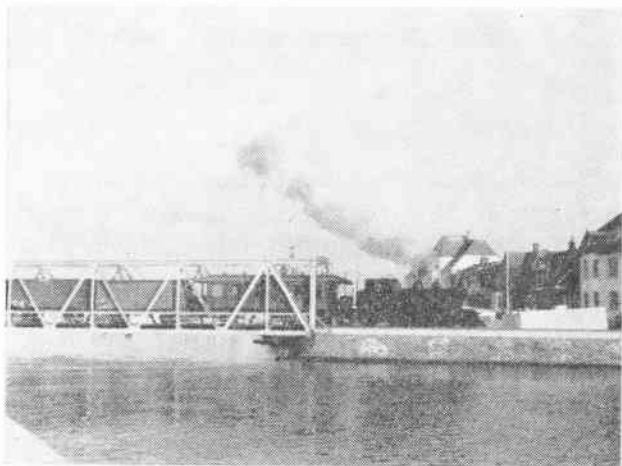
Vaskeriet Roar

v/ Max Andersen

Deres Vask – vor Hjertesag!

Sønderlundsvej 14 – Roskilde

Telefon: (03) 35 23 50



OMB nr. 1 med godstog på vej over broen i Kerteminde (1959). Foto: Hans Gerner Christiansen.

kerne, og stynede popler ser vi overalt, hvor der går en vej. I Dalby kan vi tydeligt se, at banen engang har endt her, for stationsbygningen ligger så mærkeligt skråt for banen. På den anden side banen ses den smukke kirke med de to tårne. Man kommer uvægerlig til at tænke på Fjenneslev kirke på Sjælland. De to små trinbrætter Hersnap og Kirkebro er hurtigt overstået, for der var ingen rejsende, selv ligner de rene idyller, og snart kører vi gennem en lille lund ind på Martofte station, banens endestation. Nu kan vi rigtig sige, at vi er »langt ude«, for der er ikke megen bebyggelse. Hvis man har lyst, kan man fortsætte med OKMJ-rutebil til det skønne Fynshoved helt oppe på spidsen af Hindsholm, men vi er jo interesseret i jernbanen, så vi bliver og kigger lidt på stationen. Her er remise og et større sporterræn. I remisen kan ses resterne af OMB nr. 2, som har tjent som »reservedelslager« for de andre maskiner. Der står også en del personvogne og godsvogne i Martofte, men ellers er der ikke meget at se, men toget går snart tilbage, og så kan man opleve Kertemindebanen en gang til.

Banen startede i sin tid med to små 1-B-0 damplokomotiver, og kort efter kom et tredje til. De var bygget i Maribo hos »Vulcan«, og det var godt kram, man lavede dengang, for to af dem var i drift til 1951, medens det tredje blev udrangeret i 1936. De blev kaldt »fölbasser«, da man fik de større 1-C-1 lokomotiver, hvoraf det første kom til OKDJ i 1911, det andet i 1951 fra OMB. Imidlertid er det med damploko'erne som med motorvognene, de anvendes på OMB og OKMJ i flæng. De små lokomotiver berømmes stadig af personalet som hurtigløbere, hvad jeg nu ikke rigtigt kan forstå, for de kommer ikke på højde med de store lokos, hvad angår hastighed og trækraft. 1-C-1 loko'erne er fremragende damplokomotiver, vel noget af det bedste, der er bygget til danske privatbaner. Det kan vis påstås uden at træde nogen for nær. Jeg har kørt 90 km i timen med nr. 14 på en DSB-strækning med adskillige personvogne efter, og i roetogene har de trukket op mod 400 tons. De har et usædvanligt roligt forløb, hvilket skyldes bissertruckene både for og bag. Vi jernbaneentusiaster på Fyn har utallige oplevelser med disse lokos, og sent glemmer vi det »hup«, de udstøder, når de sætter i gang, eller den klapren med gangtøjet, som de let får, når dette bliver slidt. Mange store badetog har de trukket til Kerteminde i tidens løb, og når de store motorvogne fik nykker, måtte man altid ty til dem. Men kom

selv og oplev nr. 14 på turen, som DJK arrangerer, De vil ikke fortryde det.

Tilbage at skrive er nu kun snart nekrologen, for OKMJ lukker jo den 31. marts. Hvorfor, ja, det er svært at placere ansvaret, men det er vel især staten, der har spændt ben. Trafik har banen nok af, men det kan jo ikke nægtes, at materiellet trænger til at udskiftes.

Kære læser, vil De endnu en gang opleve et rigtigt Kertemindetog, så tag med på DJK's tur den 27. februar. De vil opleve den dejlige, fynske landskabelige skønhed i et tog med hyggelige gamle vogne, og jeg lover, at jeg skal gøre alt for, at vejret bliver fint, idet bestyrelsens indflydelse på vejret kun gælder for Sjælland.

★

OKMJ-materiellet i dag:

Efter to store »oprydninger« – den sidste i 1951, da de allerfleste person-, post-, rejsegods- og bænkevogne gik til opbrugning – skulle man ikke forvente at finde »morsomt materiel« på OKMJ. Men der er alligevel nok af seværdigheder.

Af damploko er der to tilbage, nr. 14 og 15, hvoraf førstnævnte er »still going strong« og parat til at rulle til Maribo ved OKMJ's endeligt. Af motortrækraft: Mh 11, Md 12 og 13 samt hele to traktorer i Kerteminde, nemlig den lille franske fra 1925 og den større nr. 2. Den lille Vermot (Dieppe), som DJK forlængst har bestilt, er stadig driftsklar, og den har den ubestridelige fordel, at den ikke fylder ret meget på nogen led, og det er en meget stor fordel i Maribo. Så er der halvdelen af en skinnebus med påhængsvogn, de øvrige halvdele tilhører OMB, hvilket fremgår af påskriften på vognene.

Der er 5 personvogne tilbage; den ældste er en Arlöf-vogn fra 1911, C 9, svarende til OMB's. Nr. 10 og 11 har en så fornem litrering som »A«, men de har da også kendt bedre dage, idet de oprindelig havde begge vognklasser, Måske er det derfor, at man gerne gemmer dem på det yderste udtræks spor i Martofte. Den fortræffelige Be 12 er kendt af de fleste fynsfarere fra vore udflugter; også den havde både 2. og 3. klasse samt rejsegodsrum. Endelig er der C 8, den tidligere M 2.

Det er sket med post- og rejsegodsvognene; man klarer sig med Be 12. Af bænkevognene skulle der kun være én tilbage, der ganske vist nu hedder Jd 34, efter at SFJ byggede den om i 1944. Der er måske en chance for at finde J 82, som ikke var med i den store oprydning i 1951, men derfor kan den jo godt være gået heden eller til H. I. Hansen.

Godsvognene skal vi vel vogte os for at sige for meget nøjagtigt om endnu; det må vente, til DJK udgiver sit hefte om banen. Det er ikke småting, OKDJ anskaffede i årenes løb før forlængelsen: 34 åbne vogne, hvoraf 11 højsidede fra »Vulcan« (en enkelt kan ses på det Bullerup ligspor) og 10 lukkede godsvogne. Hertil kom 17 bænkevogne, der kunne bruges som godsvogne, hvis man ville have besværet med at tage bænken ud. Som leverandør kom »Scandia« ret sent i gang med OKDJ. Bortset fra 12 bænkevogne fra 1904, 1912 og 1913 og 4 lukkede godsvogne fra 1912 leverede »Scandia« intet til banen før forlængelsen. I 1914 byggede

Slagteriernes
Fællesindkøbsforretning



AXELBORG

A/S DANSK ESSO
DEPOT

RINGSTED
TELEFON RINGSTED 1808

Maskinforretningen
Harvester

Ringe – Fyn
Telefon: 0962 – 182

Vi er så nemme at handle med

Venlig hilsen
FRANKS RADIO

MØBELTRANSPORT DANMARK
Rådhuspladsen 16 – København V

**EXOPLAST – EXTRUDERET
PLASTIC A/S**

Malmparken 6 – Ballerup
Telefon: 97 12 66

»HATRI« **MASKINFABRIK**
Østerbro 32 – Odense
Telefon: (09) – 11 28 60

VAGN HANSEN AUTO
VOLVO
Odensevej 121 – Hjallese – Fyn
Telefon: (09) – 1 72 55

ITALY HERREMAGASIN
Vestergade 44 – Odense
Telefon: (09) – 12 17 17

Besøg
BANDHOLM HOTEL
ved stranden
BANDHOLM
Telefon: (03) – 888-5

■
VELKOMMEN TIL KØGE!
■

E. BONDO & CO. I/S
Kongensgade 67 – Odense
Telefon: (09) – 12 18 64

E. ELGAARD HANSEN
Bygmester – Tømrermester og Snedkermester
Fabriksvej 20 – Helsingør
Telefon: (03) – 21 26 78

»Scandia« to personvogne, en rejsegodsvogn og 15 lukkede godsvogne, hvoraf nogle dog først blev færdige 1915. De øvrige leverandører var en broget flok: »Vulcan«, »Hoffmann«, »Zypen«, »Baume« og »Wismar«. Sågar SFJ byggede i 1918, da »Scandia« ikke var leveringsdygtig, 5 bænkevogne til OKMJ.

Af de ældste godsvogne (7,5 t) findes stadig et par stykker, to af dem endda med bremsehus (1333 og 1336), hvoraf den ene, som tilmed stadig anvendes, er forbeholdt DJK, ikke er særlig stavrasig. Vognen, altså.

Hvor mange af de ca. 90 gods- og bænkevogne, der endnu findes på hjul, er ikke helt klart, og hvor mange af vognene, der er driftsklare, er endnu mere uklart. Antallet varierer stærkt efter årstiden!

OKMJ har ikke været slem til at anskaffe sig materiel fra andre baner. Fra SFJ er kommet de to motorvogne og en

godsvogn; fra NPMB en lukket godsvogn fra 1899 – banens ældste vogn – og skinnerbusmateriellet, der er fælles med OMB, kom fra RØHJ. Endelig har banen fået 3 godsvogne som erstatning fra DSB, som i tidens løb har rangeret nogle OKMJ-vogne ihjel.

Endelig er der ukrudtssprøjtevognen, en tankvogn, der gerne opholder sig i Kerteminde. Læserne vil sikkert forstå, hvorfor vi ikke på nuværende tidspunkt vil gå for dybt i detaljer med materiellet, når en enkelt vogns historiske udredning ser således ud: Bygget af »Scandia« 1904 til DSB, Ze 99706, fra 1916 502139, til LJ 1927 Ze 509107 (hjemsted Nakskov), i 1937 til SFJ 509246, overtaget af DSB 1949 som ZE 502457, solgt 1957 til OKMJ, som lod være med at nummerere den, men til gengæld gav den en flot og særpræget bemaling. – Ganske enkelt og ligetil, ikkesandt?

P. Thomassen.

Kommende møder og udflugter

Mandag den 7. februar kl. 19.30 på Missionshospitalet, Banegårdspladsen, Slagelse.

Causeri af lokomotivfører Svend Jørgensen om »DJK's ture på smalsporbaner i Østtyskland« (med lysbilleder).

Mødet er arrangeret af Slagelse Model-Jernbane-Klub – der efter mødet foreviser sit store modelanlæg (spor 0) på loftet af Slagelse station.

Søndag den 13. februar kl. 9.30 ved indgangen til Enghave maskindepot, Ingerslevsgade 103, København V.

Rundvisning på S-togsdepotet under ledelse af sektionsingeniør E. M. Hartig.

Rundvisningen er arrangeret af Sporvejshistorisk Selskab.

Onsdag den 16. februar kl. 20 i Folkets Hus, Engshavevej 40, København V.

Causeri af lokomotivinstruktør N. V. Plank Petersen om »46 års virke i DSB's maskintjeneste«.

Søndag den 27. februar. Udflugt på Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane (OKMJ) med sær- og arbejdstog fremført af damploko.

Planen for udflugten er: Odense afg. kl. 10.55 til Kerteminde, ank. kl. 12.10. Efter frokostpause fortsættes kl. 13.55 til Martofte. Fra Martofte returneres til Odense med ankomst kl. 15.50. Der vil undervejs blive arrangeret adskillige fotostop.

Oprangering: Damploko OKMJ nr. 14 – OKMJ E-vogn – 3 OKMJ C-vogne.

Særtogsanmeldelse vil blive udleveret.

For deltagere fra stationer øst for Storebælt sker rejsen til og fra Odense i følgende plan: Særtog

(MO) (København H.-Korsør), fra København H. afg. kl. 7.12 – Roskilde afg. kl. 7.36. Mellem Korsør og Odense benyttes færge (Korsør afg. kl. 8.33) og tog 21. Retur fra Odense kl. 15.58 (tog 66) – Roskilde ank. kl. 18.51 – København H. ank. kl. 19.15.

Pris for deltagelse er:

Fra København	kr. 45,-
Fra Roskilde	kr. 40,-
Fra Korsør	kr. 27,-
Fra Odense	kr. 15,-

Fripas er ikke gyldige til særtogene på OKMJ.

Tilmeldelse sker ved snarest – og senest den 21. februar – at indsætte ovennævnte beløb på postgiro konto 673 94, adresseret til P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup. – Postkvitteringen, der bedes medbragt, ombyttes med kontrolbillet ved perronnedgangen på København H. eller i toget. Indbetaling ved checks frabedes.

★

»Søllerød Kommunes Biblioteksvæsen« arrangerer i februar og marts en udstilling af jernbanelitteratur og jernbanefotos m.v. fra – i hovedsagen – Danmarks Privatbaner – med en specialudstilling om Lyngby-Nærum Jernbane.

Udstillingsperioderne er: *Fredag den 18. februar – onsdag den 2. marts:* Hovedbiblioteket, Biblioteks Allé 1–5, Nærum (10 minutters gang fra Nærum st. ad Skodsborgvej), *fredag den 4. marts – onsdag den 16. marts:* Filialbiblioteket i Vedbæk, *fredag den 18. marts – onsdag den 30. marts:* Filialbiblioteket i Holte. *Åbningstiden* er alle steder: Mandag, onsdag og fredag kl. 10–20, tirsdag og torsdag kl. 10–18 og lørdag kl. 10–17.

R. HAGEN SØRENSEN

Kragsbjergvej 22 – Odense
Telefon: (09) – 12 81 10

JACO GLASFIBERFABRIK

Industrivej – Næsby – Odense
Telefon: (09) – 11 97 05

STØT DANSK ARBEJDE!

A. T.

CENTRAL MØBLER

ODENSE

STØT KAMPEN MOD KRÆFTEN

H. M.

KARL MERTZ
Maskinforretning
SAXKJØBING

SV. MÜLLERS EMBALLAGEFABRIK

Roskilde
Telefon: (03) – 35 80 40

CAMPING

Salg – Udlejning – Sejlmageri
R. M. Bech & Søn
Vestergade 38 – Maribo
Telefon Maribo 233

SVÆRTEK A/S

STRIB – FYN

JENSEN & KARLBORG A/S

Aut. VOLVO Forhandler
Skagensvej 81–87 – Frederikshavn
Telefon: (084) – 2 29 11

A/S UNIKA-VÆV

Sølvgade 38 – København K
Telefon CE 5161

WILLY JENSEN

Rør- & Sanitetsforretning
Jernbanegade 23 – Roskilde
Telefon: (03) – 35 25 65

SORØEGNENS ANDELSSVINESLAGTERI

SORØ
Telefon: (03) – 63 07 17

COMET TRIKOTAGE FABRIK

IKAST

D. R. J.

STERLING POLISH COMPANY A/S

Nybrovej 95 – Gentofte
Telefon: 87 70 44

MASKINFABRIKEN SIO A/S

Odense
Vulkaniseringsmaskiner

JOHS. ANDERSEN'S TØMMERHANDEL

Vølundsvej – Holbæk
Telefon Holbæk 2535

BRAVOUR**INDUSTRI- & HANDELSSELSKAB A/S**

Buddingevej 312–316 – Søborg

H. D. HANSEN

Anlægsgartner og Entreprenør
Sortevej 40 – Holstebro

I udstillingsperioden på hovedbiblioteket vises farvefilmen: »En dag med Lyngby-Nærum Jernbane«, optaget af vort medlem, trafikekspedient P. J. Larsen – på følgende tidspunkter: Mandag, onsdag og fredag kl. 15.00 – 16.30 – 19.30, tirsdag og fredag kl. 15.00 – 16.30 og lørdag kl. 14.30 – 15.30 – 16.30.

Søndag d. 20. februar vil udstillingen blive holdt åben specielt for medlemmer af DJK mellem kl. 14 og kl. 17. Ovennævnte film forevises denne dag kl. 14.30 – 15.30 – 16.30.

Adgangen til såvel udstilling som filmsforevisning er gratis.

Bestyrelsen opfordrer varmt til stort fremmøde.

Udstillingen er i øvrigt opbygget som vandrestilling og vil blive tilbudt andre biblioteker i Danmark.

Billig rejsemulighed til Hamburg.

Det er for længe siden rygtedes, at Hamburg Hbf. og Hamburg-Altona er »eldorado'er« for jernbaneentusiaster, men for den, der kun har en enkelt dag til rådighed, har billetprisen hidtil været »lovlig pebret«.

Danske Statsbaner og Deutsche Bundesbahn tilbyder nu en billig rejsemulighed. I tiden indtil 6. april og fra 13. april til 30. april kan der købes 1 dags-billetter til rejse på 2. klasse mellem København og Hamburg over Rødby-Puttgarden til en pris af 79 kr.

Billetterne kan benyttes til tilbagerejsen med tog, der efter køreplanen blot afgår fra Hamburg på gyldighedsdagen. Til børn under 10 år sælges de til halv pris, og de fås kun på Københavns Hovedbanegård og i rejsebureauerne i København.

DSB kan også byde på Weekend-arrangementer i Hamburg med tog fra bl. a. Jylland og Fyn – se i øvrigt folderen, der medfølger som bilag.

Københavns Godsbanegård

på langs og på tværs

(2. del)

Af overtrafikassistent O. H. K. Sørensen.

Pakhusområdet.

Pakhusområdet omfatter Pakhuset for indgået gods, Pladslæsningsanlægget for udgået gods og Ilgodspakhuset – også kaldet »Pakhus Z« – for udgået ilstygods. Banepakker til Jylland/Fyn indleveres på Ilgodspakhuset, banepakker til Sjælland/Falster i banepakkeekspeditionen i pladslæsningsanlægget.

Pakhusområdet er beliggende op mod hovedbygningen i stationens østlige del. Der foregår i disse år en gennemgribende ombygning i pakhusområdet, og forhåbentlig inden for en overskuelig fremtid er alt gammelt faldet for nyt. Pladslæsningsanlægget har erstattet det gamle »Pakhus U«, som var af samme størrelse som det nuværende pakhus for indgået gods. På pladsen mellem pakhuset og Kalvebod Brygge er det gamle toldpakhus nedrevet for at give plads for et moderne pakhus, som med tiden sammenbygges med det overdækkede pladslæsningsanlæg. Et nyt toldpakhus er bygget i Vasbygade over for Ørstedsværket.

Pakhusområdet forsynes med ankomne stykgodsvogne på følgende måder:

1. Fra tog, som indgår til Kommandoposten normalt over Bjerget ad spor 51 og 52.

2. Visse tog, som indgår til Kommandoposten, fortsætter straks efter ankomsten ad spor »Nul« (Afgangen) helt til pakhusområdet, spor 85, hvorefter pakhusmaskinerne sætter vognene på plads (»i kam«). Enkelte tog har ved ankomsten stykgodsvogne »op til maskinen«. Togmaskinen fortsætter som lige nævnt med stykgodsvognene, medens resten af toget rangeres over Bjerget.

3. Stykgodsvogne udrangeres i nogle tilfælde ved Kommandoposten og køres af rangermaskine ad spor Nul – spor 85.

4. Stykgodsvogne, som indgår til Københavns Hovedbanegård, overleveres via Post P på spor 601, hvorefter pakhusmaskinerne bringer vognene på plads.

I visse forbindelser indgår læssede stykgodsvogne til supplerende eller omlæsning på Gb. Desuden indgår en betydelig godsmængde med stationens lastbiler; herom nærmere senere.

Pakhuset, indgået gods.

Pakhuset modtager i stykgodsvognene ilgods og fragtgods til godsmottagere under Godsbanegårdens kørselsområde samt ilgods til øvrige københavnske stationer til viderebefordring med lastbil. En stor del af det indgåede gods er transit-gods til stationer

BRYGGERIET »THOR«

Maribo

**Slagtermester
H. KOFOED HANSEN**

Mariagade 5 – Maribo
Telefon Maribo 740

PALADSTEATRET

Nørregade 29 – Vejle
Telefon: (058-1) – Vejle 2000

Fra kl. 16.00–17.30 – Søndag fra kl. 15.00

**Feriehjemmet
Gilbjerghoved**

v/ W. Munch

Gilleleje
Telefon: (03-301) 369

M. O. ANDERSEN A/S

Hørkær 7–9 – Herlev

Telefon: 94 33 00

Fabriken A-Sik
Sprøjtestøbning efter opgave

Bredgade 25 C
Telefon BY 7328

A/S KIRKS TELEFONFABRIKKER

Horsens – Aarhus – København

SVENDBORG BRYGHUS A/S

Svendborg
Telefon: (09) – 21 31 62

WAGNER LAUERSEN

Danmarksgade 8 – Hjørring

Gas – Vand – Sanitet

Telefon Hjørring nr. 6
(0891)

FLYZ

Herning

HOLGER ANDREASEN

KEMIKALIE A/S

Islands Brygge 41 – København S
Telefon AS 1540

Bangs Have

Lollands centrale mødested – Den elegante
restauration i de smukke omgivelser ved
skov og sø

Telefon Maribo 286

på Nord- og Kystbanen, Frederikssundsbanen og Hareskovbanen, som videresendes med lastbiler. Udkørslen af gods med lastbiler til omegnsstationerne udvides stadig, idet der herved spares mellemstations-godstog. Roskilde og senest Køge er ydergrænserne mod vest og syd for denne transportform.

Udlæsningen foregår i en lukket hal med 2 spor langs pakhuset. Mellem de 2 spor, som med en betegnelse fra gamle dage kaldes kam 1 og 2, ligger en bred perron, »Øen«. Omtrent midt i vognrækken i kam 1 anbringes en helt flad vogn, en såkaldt »brovogn«, og over denne kan gods fra vognene i kam 2 føres til selve pakhuset. Denne transport foregår hovedsagelig ved hjælp af gaffeltrucks, idet en stor del af godset indgår på »lastpaller«. Udlæsningen foregår ved hjælp af håndløftevogne og sækkevogne, og paller anvendes i stor udstrækning ved den interne transport i pakhusområdet.



Eftermiddagstravlhed i pladslæsningsanlægget. Foto: DSB.

Aflæsningshallen ved Pakhuset ender helt ude ved gaden med en perron, hvor sorteringen af gods til og fra vore lastbiler foretages. Det officielle navn for denne del af Pakhuset er »Transithallen«, men i daglig tale høres stedet omtalt som »Ormegården«. En stor del af det indgåede stykgods skal som nævnt videre til andre stationer i Københavns nærhed, men foruden den før omtalte udkørsel med lastbiler, bliver en stor del af godset omlæst på Pakhuset i jernbanevogne til de større stationer. Der læsses ca. 30 stykgodsvogne i disse forbindelser om dagen.

Pladslæsningsanlægget, udgået gods.

Frugtgod, som indleveres til afsendelse fra Godsbanegården, ekspederes i Pladslæsningsanlægget. Med dette anlæg har man brudt med de gamle arbejdsmetoder. På det gamle »Pakhus U« indleverede kunderne godset i en luge, hvorefter pakhuspersonalet transporterede godset gennem pakhuset ud til stykgodsvognene, som stod opstillet i kamme,

d.v.s. korte spor, som alle udgik fra samme langspor. I Pladslæsningsanlægget opstilles stykgodsvognene hver dag efter samme plan, tilrettelagt under hensyn til hurtig oprangering af stykgodstogene her og disse togs ekspedition ud over landet. Forsenderne indleverer godset direkte i godsvognene, og man sparer på denne måde megen intern transport. Straks efter indleveringens slutning om eftermiddagen lukkes og plomberes vognene. Pakhusmaskinerne indrangerer eventuelle supplementsvogne på plads og samler trækkene fra sporene i Pladslæsningsanlægget på spor 85. Togmaskinen spændes for, der foretages bremseprøve – og toget kører ad afgangens til Kommandoposten, som passerer uden standsning.

Ilgodspakhuset.

Fra gammel tid har Ilgodspakhuset været et selvstændigt arbejdende pakhuis, og oprindeligt havde man på Godsbanegården en selvstændig ilgodsekspedition med tilhørende pakhuse for ind- og udgået ilgods. Den hurtige befordring i vore dage af fragtgods har dog medført en kraftig nedgang i mængden af gods, som indleveres som ilgods. Ilgodsekspeditionen er for længst nedlagt, og ilgods indgår nu til Pakhuset sammen med fragtgodset. Tilbage af det oprindelige Pakhus Z er nu kun den vestlige del, som er blevet moderniseret og udvidet med en midlertidig rampe. Når pakhusområdet til sin tid er ombygget, vil indleveringen af ilgods finde sted i et pladslæsningsanlæg i lighed med det eksisterende for fragtgods. Ilgodspakhuset ligger ved Ilgodspladsen (Postbanegården), som står foran ombygning.



Et af DSB's moderne »lastbiltog« på vej ud til en af dagens »runder«. Foto: DSB.

Toldpakhuset.

Et fuldt moderne toldpakhuis er for nylig taget i brug til erstatning for det nu nedrevne gamle told-

FREDERIK WRAA
Legetøj og Hobbyartikler

Østergade 55 – Assens
Telefon Assens 310

A/S THEILS-POULSEN
Konfektionsfabrik

Rugårdsvej 12 – Odense

M. SØRENSEN

Rådgivende Ingeniør
Søvnæget 28 – Maribo
Telefon Maribo 254

LAURITZ CHRISTENSEN
Salgslokaler

Søtorvet – København K
Telefon: 15 55 12

BOLIG-FORUM A/S

Glostrup
Telefon: 96 58 00

Fyns Svejseteknik
Odense

CARL RASMUSSEN

Nørrebrogade 180 B – TA 5420
Frederikssundsvej 211 – Telefon: 60 28 11

RAVNHOLM MANUFACTURING COMPANY

Kongens Lyngby
Telefon: (01) – 87 87 87

AAGE REENBERG
Radio – TV

Vestergade 42 – Maribo
Telefon Maribo 914

J. KROGH ANDERSEN

Rådgivende Ingeniør
Grusbakken 12 – Gentofte
Telefon: 87 44 44

REKORD VASK

Korsgade 20 – Nyborg
Telefon: 0931 – 1100

SE DEM FOR
NAAR DE GAAR OVER GADEN!

UNIKUM ARBEJDSTØJ
» 3 TRIN NED «

Nørregade 45 – Odense
Telefon: 12 30 75

TINGLEFF'S KAFFERISTERI

Brogade 5 – Sønderborg
Telefon: 2 35 15

BECH'S HOTEL

Tarm
Telefon: (073) – 7 21 11

BRUUNS ISOLERINGSFORRETNING

Pilevænget 19 – Vejle
Telefon: (058-1) – Vejle 41

- Drejer det sig om
- HERREEKVIPERING
- gå ind til ...

V. BOROM

Vestergade 9 – Vejle
Telefon: (058-1) – Vejle 267

H. BREGENHØJ A/S

Torveporten 2 – Gl. Køge Landevej
Telefon VA 8811

CARL BRAMMER A/S

Frederiksværk
Telefon Frederiksværk nr. 9

- ALT I FOTOARTIKLER
- BYENS STØRSTE UDVALG

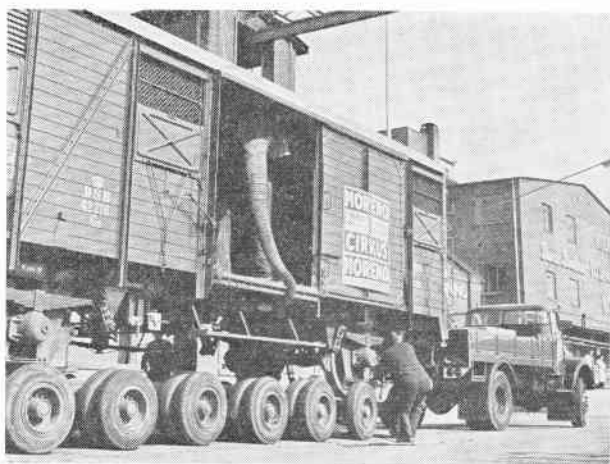
v/ Christiansen
Østergade 19 Maribo Telefon: (03) 885 – 717

pakhus. Toldpakhuset ligger over for H. C. Ørstedsværket i Vasbygade og har betydet et stort fremskridt. Ikke blot har vore kunder fået bedre forhold – større lagerplads, hurtigere udlevering – men også for vognomløbet har det nye toldpakhus betydet en forbedring, idet aflæsningskapaciteten her er betydeligt større end tidligere.

På Toldpakhuset aflæsses alle stykgodsvogne med toldgods samt alle samlegodsvogne til speditører.

Emballagepladsen.

Mellem Toldpakhuset og Centralværkstedet ligger Emballagepladsen, som er beregnet til oplagring af indgået brugt emballage under åben himmel. Mange firmaer går mere og mere over til éngangs-emballage, og dette har medført, at arbejdsmængden på Emballagepladsen er gået stærkt tilbage i de senere år. Indtil for nylig indleveredes brugt emballage på Emballagepladsen til afsendelse i særlige emballagevogne, men nedgangen i forsendelsernes antal og omfang har nu medført, at brugt emballage indleveres til Pladslæsningsanlægget til afsendelse i de ordinære stykgodsvogne.



Alt kan transporteres »fra dør til dør«. Gælder det elefanter som her, så klares det med en DSB vognbjørn. Foto: DSB.

Lastbilerne.

Som tidligere nævnt er Godsbanegårdens lastbiler blandt leverandørerne af gods til Pakhuset. Statsbanernes godstrafik foregår altså ikke blot ad skinnevejen. I mange tilfælde kan man have store fordele af at erstatte stykgodsvogne med lastbiler, og lastbilernes arbejdsområde er derfor i stadig udvikling. Fra en spæd begyndelse i 1920'erne, hvor Godsbanegården fik tildelt 2 lastbiler til intern kørsel på Gb og lidt kørsel til og fra Hovedbanegården og Amagerbro station, er stationens lastbilpark vokset til 48 lastbiler, 42 påhængsvogne og 17 sættevogne.

Kørselsopgaverne er meget alsidige: Ilgods og en betydelig mængde fragtgods køres til og fra stationer på Nord-, Kyst-, Hareskov- og Frederikssundsbanen og strækningen til Roskilde køres med vore lastbiler; rejsegods mellem stationerne i nærtrafikområdet befordres ligeledes med Godsbanegårdens lastbiler, og gods fra indleveringssteder i København samt fra Amagerbro st. køres med lastbiler til »Gården«.

Det tekniske tilsyn med den store bilpark er underlagt en værkfører under maskintjenesten, som desuden har motorkøretøjer fra andre tjenester i København under sit værkstedsområde. I august 1965 er et nyt, moderne lastbilområde taget i brug. Det ligger i Vasbygade nr. 18 og består af en værkstedshal med plads til 12 køretøjer, vaskehal og serviceanlæg samt velfærdslokale for chauffør- og værkstedspersonalet. Et stort indhegnet område giver plads for de mange køretøjer, som her kan stå i sikkerhed for uvedkommende.

Afslutning.

I organisationsmæssig henseende er Godsbanegården delt i to selvstændige afdelinger, stationen og godsekspeditionen, men der foregår selvfølgelig et nært samarbejde mellem disse to afdelinger.

Stationsforstanderen er foresat for alt personale på stationen (Togekspeditionen med Kommandoposten og Bjerget samt Vognekspeditionen), og godsekspeditionen er foresat for personale under godsekspeditionen (Pakhuset) (indgået gods og pladslæsningsanlægget), Ilgodspakhuset, Toldpakhuset og Emballagepladsen).

I Godsbanegårdens hovedbygning er – foruden ovennævnte chefers kontorer – en række administrationskontorer beliggende, bl. a. inspektionskontoret, hvor alle »trådene samles«. Inspektionskontoret fordeles indgået post ud til de forskellige afdelinger og samarbejder de enkelte ekspeditioners svar på »sager«, hvor flere ekspeditioner er impliceret. Kontoret fører personalekartotek for alt personale under trafiktjenesten på Gb, holder regnskab med feriedage o.s.v. – alle de ting, som administrationen af et stort personale medfører. Plads-, pakhus- og kontorpersonalet udgør for tiden ca. 700 medarbejdere.

Hermed er vi nået til målet – hovedbygningen med de tre porte, som er kendt af enhver chauffør i København, og som siden 1901 har dannet den vigtigste adgangsvej til Godsbanegården. Endnu hænger i en af portene et skilt, der påbyder »Skridt« ved kørsel gennem porten, men snart er vel den sidste hestevogn svinget ud gennem de tre porte – om få år er den gamle hovedbygning faldet for store nybygninger.

POUL POULSEN**Lillebiler & Turistbus**

Telefon Maribo 882

Svarer hele døgnet

Store og mindre selskaber

A/S VIKING HAVREGRYNSMØLLE

Højrup – Fyn

Telefon Højrup 62

POVL JENSEN

Orebyvej 37 – Saxkjøbing

Alt 1. kl. blikkenslagerarbejde udføres!**THOR VASK A/S**

Vordingborgvej 76 – Næstved

Telefon: (03) – 72 25 50

IKAST ISOLERING A/S

Hvidovre

Telefon: 78 54 34

SØNDERBORG TURISTFART

Sundmarksvej 47 – Sønderborg

Telefon: (044) – 2 18 26

Fra 8 til 40 personers vogne!**AXEL CHRISTENSEN**

Aut. El Installatør

Museumsgade 11 – Herning

Telefon Herning 1806

Smedemester**MOLBECH-PEDERSEN**

Nørrebrogade 8 – Fredericia

Telefon: (059) – 2 19 70

● Nyd en forfriskning i

HAVNEGADEN ISBAR

Havnegade 142 – Esbjerg

Telefon: (051) – 2 60 82

A/S PETER MADSEN'S MASKINFABRIK**»ROLAND«****Gødningsspredere og Universalvogne**

Nr. Bjært pr. Kolding

Telefon Nr. Bjært 25 – 96 – 125

FA. MALTHER CARLSEN

Tømrermester

Digetsvej 9 – Frederikshavn

BLOMSTER OG KRANSE**Th. Nielsen**

Smedegade 27 – Varde

Telefon: (052) – 2 02 21

GAARDE TØMRER- OG BYGNINGSSNEDKERI

v/ Gerh. Petersen

Telefon: (052) – 4 82 11 – Gaarde nr. 7

Gaarde pr. Varde

BØRRESEN'S METALVAREFABRIK A/S

Bygmestervej 4 – København NV

Telefon ÆG 6116

VIGGO HANSEN**Gas – Vand – Fjernvarme – Sanitet og Oliefyr**

Skolegade 5 – Hjørring

Telefon Hjørring 178

ERIKSEN'S KONDITORI

Vesterbro 17 – Maribo

Telefon Maribo 297

DANSK SKRIVEMASKINEIMPORT

Nørre Farimagsgade 15 – København K

Telefon: 15 57 58

DANSK BÅNDVÆVERI A/S

Ellekær 6 – Herlev

Telefon: 94 11 68

DANSK ANDELS ÆGEXPORT

København V

Telefon: 14 21 26

AKSEL CHRISTENSEN

Vestbyens Slagterforretning

• Altid friskslagtede • Lækkert smørrebrød
høns og kyllinger

Råholtevej 58 – Frederikshavn

Telefon: 2 15 65

Formålet med denne rundtur på Gb har været at give læserne et indtryk af det alsidige arbejde, der døgnet rundt udføres på »Gården«. Foruden de tjenester og funktioner, som er omtalt, er imidlertid mange beskæftiget ved arbejde, det ikke har været muligt at omtale her, men som er nødvendigt, for at det hele kan løbe rundt på Gb: Banetjenestens kolonner, som sammen med signaltjenesten sørger for, at sporene er i orden, maskindepotet, som leverer trækraften, vognopsynet, som holder materiellet i

orden – og udbedrer de skrammer, som vi af og til giver vognene –, toldvæsenet, private virksomheder og mange, mange flere, uden hvis arbejdsindsats trafiktjenestens arbejde gik i stå.

Nogle af disse emner og ombygningerne kan vi måske senere vende tilbage til.

Første del af denne artikel bragtes i tidsskriftets nr. 9/65.

„Y-togene”

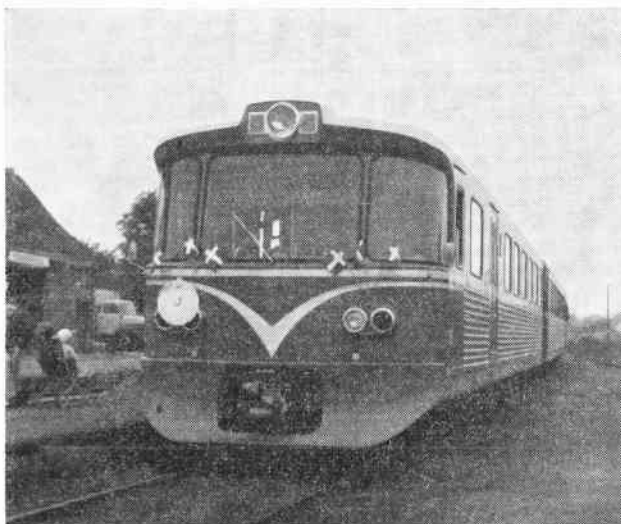
Af P. Thomassen.

Siden Lollandsbanen fik sine »Lynetter« i gang, har trafikinteresserede og dagspressen vist de ny privatbanetog stor interesse, og hidtil har man hverken set eller hørt meget andet end lovord. Efter at Hillerød Privatbaner nu også har haft togene i daglig drift i et halvt års tid, kan man begynde at danne sig et skøn over, hvor stor en forbedring disse tog har vist sig at være for privatbanerne.

Siden Lollandsbanen fik sine Lynetter, har man konstateret en forøgelse af persontrafikken på ca. 15 pct., hvilket ikke kan skyldes sommertrafik med det elendige vejr, vi havde i juli sidste år. Stigningen må tilskrives de tiltrækkende tog med forøget komfort og en forbedret køreplan, der delvis er muliggjort med de nye togs hurtighed.

Frederiksværkbanen havde i september 65.000 rejsende – det største tal for september siden 1953 – og GDS har også haft adskilligt flere rejsende end normalt for de sidste år. Hvor stor en del af opgangen, der skyldes de nye tog, lader sig næppe nøjagtigt konstatere, da stigningen i nogen grad må tilskrives det usædvanligt gode sensommer- og efterårsvejr, de tusinder af sommerhuse, der stadig skyder op i Nordsjælland, og endelig en hel del bilister, der har fået nok af Hillerøds trafikpropper og overfyldte landeveje.

Hvordan togenes økonomi stiller sig, er det for tidligt at danne sig noget skøn over. Vedligeholdelses- og reparationsomkostningerne lader sig ikke bedømme efter et halvt års drift, men det ser ud til, at der intet er at udsætte på vognenes soliditet. På Lollandsbanen kørte en lastbil mod toget med det resultat, at lastbilen blev meget svært medtaget, medens togets forreste vogn slap med mindre »kvæstelser«, værst var det gået ud over koblingen, der er ret sårbar med sit mylder af kabler, ledninger og andet godt; efter uheldet mindede den om gamle dages radioamatørers fortvivlede »gør-det-selv«-forsøg på at skille og samle den trelampers. På GDS havde et Uerdingentog i eftersommeren en kontrovers med et par køer, der havde lagt sig til hvile i det lune grus på banelegemet til afveksling for den klamme og fugtige eng. I hvert fald gør den ene af køerne det aldrig mere; vognen blev afsporet, men tog ingen skade.



Et af GDS-HFHJ's Y-togsæt, flagsmykket i anledning af præsentationskørslen den 15. juli 1965 (Hundested station).

Foto: Hillerød Privatbaner.

Det er også for tidligt at udtale sig om, hvordan materiellet vil klare vintervejret. I det usædvanlige snevejr på Lolland i november aflyste LJ ganske vist i nogle dage tog fremført med Y-materiellet, men det var i første række for ikke at »overanstreng« motorerne unødvendigt.

Skal man se på togenes minus-side i karakterbogen, er det egentlig forbavsende lidt, der med rette kan klages over. Som det kan ventes, må der altid være nogle »børnesygdomme« ved nyt materiel af så afvigende konstruktion fra vort kendte, men de kan sammenlignes med de ret uskadelige røde hunde. Den værste gene har vel dørlukningen været; selv ved anbringelse af tidsrelæer har denne svigten ikke helt kunnet bortelimineres, hvad grunden så kan være. En anden ulempe er, at togene er for fine i det indvendige udstyr. Sædernes smukke grønne farve er lovlig sart og har ikke godt af for nært bekendtskab med olieret arbejdstøj og brændende ciga-

ERNST JØRGENSEN

Grosserer

VORDINGBORG

Telefon Vordingborg 522

ÆBLETOFT-TRUSTRUP PRIVATBANE

NORDISK GULF-GAS

Varde

Telefon: (052) – 2 11 56

STRANDVEJENS AUTOVÆRKSTED

v/ Hr. Jens Petersen

Strandvej 43 – Kerteminde

Telefon: 0932 – 385

A/S C. NIELSEN & SØN

El-installatør

Th. Bergsgade 3 - Frederikshavn

Telefon: (084) – 2 14 12

SLAGTERMESTER SØREN FRANDSEN

Søndergade 62 – Frederikshavn

1. Klasses kød og flæsk!

Telefon: 2 06 49

GLOSTRUP JERN- OG METALSTØBERI A/S

Gasværksvej 1 – Glostrup

Telefon: 96 00 34

PFAFF SYMASKINER

... er bedst

STATSANSTALTEN FOR LIVSFORSIKRING

Oprettet og garanteret af den danske stat

Repr. ved Svend Hecquet

Gedevasevej 9 – Farum – Telefon: 95 03 52

KØD – FLÆSK – PÅLÆG

Hjemmelavet pålæg og salat

Køb det bedste – det gør vi!

Kr. Magaard

Søndergade 27 – Vejle

Telefon: (058-1) – 2700 (fl. lin.)

BØJCO

Vibeholmsvej 17–19 – Glostrup

Telefon: 96 12 99

HUNDESTED KULIMPORT A/S

Havnen – Hundested

I/S AXEL ÅKERMAN

Næsby – Fyn

SCHOU'S VAREHUS

Torvegade 10 – Sækkjølbing

Telefon: 89 45 95

STRYHNS KEMISKE RENSERI

Søndergade 24 – Sækkjølbing

Telefon: (03) – 89 44 77

MASKINFABRIKKEN »HILAC«

Marielundsvej 17 – Herlev

Telefon: 94 30 16

NORDISK KORTHANDEL – SCANMAPS

Troels Petersen

Landkort til alle formål

Toldbodgade 61 – København K

Telefon PA 2638

HAARBY'S VASKERI

Vådvask og Rullevask

Svanholmsvej 7 – Frederikshavn

Telefon: 2 19 45

HOLSTEBRO KAROSSERIFABRIK

Fredericiagade 40 – Holstebro

Telefon: (074) – 2 03 07

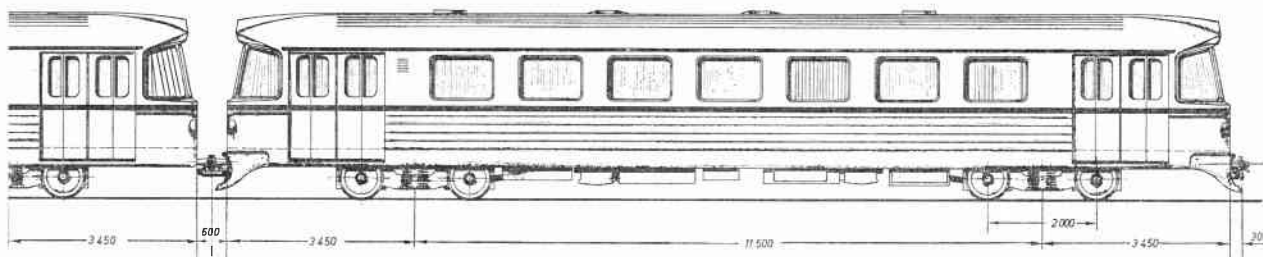
Køb Deres blomster hos

»BALLESGAARD«

Vesterport – Varde

Telefon: (052) – 2 06 18

★



Projekttegning af en LNJ Y-motorvogn (og del af styrevogn – bemærk at »B-enden« af styrevognen også er afrundet). LNJ Ym-vognene vil få 40 siddepladser, Ys-vognene 48 siddepladser, begge typer med ændret sædearrangement i forhold til vogne af 1. serie. Bemærk ligeledes de dobbelte indgangsdøre foran de forstørrede endeperroner. Tegning: LNJ.

retter, og det fine træværk kræver omhyggeligere rengøring end de allerfleste andre vogne. Banerne har måttet anskaffe hundreder af antimakassarer (de såkaldte nakkeskånere), der dog ikke skåner folks nakker – men betrækket. De elegante løbere i midtergangen tåler heller ikke så godt det »våde« efterårs- og vintervejr, og det forlyder, at LNJ »stryger« denne detalje i indretningen i deres fremtidige vogne. Der har også været klaget over mangelen på toiletter, idet der (i værste fald) kun er ét toilet til 3 vogne. Men togene skal være ret godt besat, for at manglen skal blive følelig, og ligesom man ikke dimensionerede størrelsen af et gasværk efter forbruget juleaften, har man heller ikke ladet blommesæsonen bestemme toiletternes antal. Måske burde den siddeplads, der er nærmest indgangsdøren i den ene vognende, fjernes, for den rejsende, der har sat sig på den plads, kan godt føle sig stødt lige så mange gange, som toget standser på stationer. Endelig er der vinduerne, der ikke kan åbnes; dette har DSB med sine nyeste lyntog forsøgt at vænne de rejsende til, men her er det dog adskilligt værre, da man helst skal være pygmæ for at kunne se ud af vinduerne i oprejst stilling. Men personalet er selvfølgelig godt tilfreds med de »faste« vinduer, for de slipper for at lukke efter de rejsende!

Den 13. december var en sorgens dag for de seks baner, der har Y-materiel på »ønskesedlen«. Privatbanernes Fællesrepræsentation havde indkaldt trafikministeren til en konference for at overtale denne til en fornyet overvejelse af problemet om bestillingstid og leveringstid. Fabrikanten (Uerdingen) var – efter sigende – villig til at give kredit på statens andel (ca. 14 mill. kr.), indtil leveringen kunne finde sted i 1967 – alt under forudsætning af en øjeblikkelig bestilling. Ministeren så sig dog ikke i stand til på nuværende tidspunkt at binde sig for en bevilling i finansåret 1966–67. Der er herefter kun tilbage at håbe og vente på bedre tider.

De seks baners »ønskeseddel« omfatter:

HHJ	2 stk. Ym – 3 stk. Ys
HP	2 stk. Ym – 2 stk. Ys
LNJ	3 stk. Ym – 2 stk. Ys
RHJ	2 stk. Ym – 2 stk. Ys
SB	3 stk. Ym – 2 stk. Ys
VLTJ	2 stk. Ym – 1 stk. Ys

Ialt 14 motorvogne og 12 styrevogne.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

MH 419 og 420 er leveret fra »A/S Frichs« og indsat i driften i 1. distrikt.

MP 541 og 542 og benzintraktorerne 32 og 36 er udrangeret – MP-vognene hensættes for senere anvendelse, antagelig som undervisningsvogne.

Hos »Vognfabrikken Scandia A/S« er der i november bestilt 40 stk. personvogne, 30 stk. 2. kl. vogne, litra B, nr. 2115–2144 (uden el-varmeanlæg) og 10 stk. litra B, nr. 2310–2319 (med el-varmeanlæg). Den samlede bestilling på standard-

personvogne (i drift og i ordre) omfatter nu 180 vogne (15 stk. litra A og 165 stk. litra B).

Hos »Waggonfabrik Talbot« i Aachen er bestilt 20 stk. lukkede, selvtømmende vogne med klapdæksler, litra Tdgs, nr. 574 0 000–574 0 019. Vognene, der af udseende ligner »lukkede« Fd-vogne (DB's type Ktmmvs), er beregnet til transport af korn, foderstoffer m.v. De nævnte B-vogne vil blive leveret i 1967 – Tdgs-vognene i sommeren 1966.

Leveringen af B- og Gs-vogne fra »Vognfabrikken Scandia A/S«, fortsætter. Pr. 31. december var B 2057 og Gs 123 0 200 leveret.

CLORIDE AKKUMULATORFABRIK

Mynstersvej 6 – København V

... køb den helautomatiske

ESGE BRØDRISTER**OTTO BROE A/S**

Hospitalsartikler

J. M. Thieles Vej 2

Telefon: 35 07 00

FREDERIKSVÆRKS TRÆLASTHANDEL A/S

Telefon Frederiksværk nr. 6

SKANDINAVISK PEROLIN FABRIK

Vermundsgade 21 – København Ø

Telefon AEG 11.991

AAGE HYTTEL

Fisk – Vildt – Fjerkræ

Br. Seidelings Gade – Hjørring

Telefon Hjørring 59 – 1359

TØMRERMESTER GUNNAR HALD

Hjørringvej 76 – Frederikshavn

Telefon: (084) – 2 15 02

GLARBO SAVVÆRK

Gammel Rye – Pr. Rye

Telefon: (0681) – 70

MALERFIRMAET AAGE ANDERSEN

Skivevej 33 – Viborg

Telefon Viborg 681

GUNNAR ANDERSEN

Cykelhandler

Strandbygade 17 – Esbjerg

Telefon: (051) – 2 17 03

G. MEULENGRACHT-JENSEN

Eversvej 11 – Frederiksberg

P. HATTEN & CO. A/S

Jern-, Stål- og Smedeartikler

MARIBO

FA. OLUF JEPPESEN

Edisonsvej 3 – København V

H.B. RENSERIET

v/ hr. V. Bech

Vestergade 18 – Saxkjøbing

Telefon: (03) – 89 41 66

A M E C O

Syndergårdsgade 9 – København V

Telefon MI 2277

ANDERSEN & BURCHARDT A/S

Grundtvigsvej 29 – København V

E. A. FOGH

Belysning

BRDR. FREDERIKSEN

Autoforhandler

Maribovej 45 – Saxkjøbing

Telefon: 89 43 27

**FREDERIKSVÆRK OG OMEGNS
INSTALLATIONSFORRETNING**

Tlf. 406

FRANSI SKO

Ørnevej 30 – København NV

Telefon TA 2207

Centralværkstederne i København og Århus har ombygget 3 stk. CA-vogne til 2. kl. vogne med rejse-godsrum, litra CAE. CA 1244, 1256 og 1257 er nu CAE 1260, 1256 og 1257. AU 162 er ombygget til udflugtsvogn, litra BU 3703. BU 2102 er omnum-mereret til 3701.

Fra »Waggonfabrik Talbot« er leveret 50 stk. li-tra Fd, nr. 602 0 650 – 602 0 699. DSB råder nu over 150 stk. af denne vogntype, som hovedsagelig anvendes til banetjenestens transporter.

Læserbreve til redaktionen beretter om stadig fle-re privatejede vogne med den nye internationale li-trering: I Randers: 2 stk. beholdervogne, tilhørende »De Danske Spritfabrikker A/S«, litra Uh 070 0 616 og 070 1 617. I Odense: 2 stk. hvidmalede, lukkede afkølingsvogne, tilhørende »Albani Bryggerierne A/S, litra I1 081 5 868 og 081 5 687 (tidl. DSB IBU-vogne). »Jydsk Teknologisk Institut« i Århus har sat sin 11. undervisningsvogn i drift, litra ZU 99986 (tidl. DSB motorvogn ML 501).

(EBJ)

*

Det har været nævnt kort i fagpressen, bl. a. »In-geniørens Ugeblad« af 27/11 1965, at »DSB vil købe et prøveeksemplar af et nyt diesel-elektrisk lokomotiv, som NOHAB i Trollhättan har under bygning. Det vil få trykladede motorer (3.000 HK) og vil således være i stand til at trække selv lange tog med stort fart op ad stejle stigninger. Det vil få stor betydning ved bygningen af en kommende Storebæltsbro's tilkørselsramper, idet disse, med stejlere stig-ning, vil kunne bygges for et beløb, der ligger 200 mill. kr. lavere end oprindeligt anslået.«

(Thoke)

APB

Samtlige af banernes resterende damplokomotiver er nu solgt til ophugning, ialt 8 stk.: Nr. 26, 28, 31, 32, 34, 35, 38 og 39.

Banerne har af DSB købt ialt 11 stk. lukkede godsvogne, 9 stk. litra QE og 2 stk. QG. (Nærmere om vognenes litrering og nummerering følger).

(PT)

HHJ

Banen har solgt loko 9 og M 1 (Bedstefar) til op-hugning i Odense. Pressen havde fået lidt forkert fat på loko 9, idet der bekendtgjordes, at det blev ad-skilt for at sendes til Nohab! At det skulle adskilles,

er rigtigt nok, da det på grund af ødelagte lejer ikke kunne flyttes, men der var desværre ikke noget om, at Nohab, der byggede det, ville købe det tilbage. Pressen dementerede den fejlagtige meddelelse da-gen efter.

(PT)

MFVJ

Problemet »jernbane til Mariager« kan finde en lykkelig afslutning, hvis Mariager storkommune kø-ber sporet mellem Fårup og Mariager og indgår af-tale med DSB om trafikeringen. Fra og med 1. april vil et rangertræk (loko fra Randers) da kunne ud-veksle vogne (vognladningsgods) i Mariager. (Nær-mere følger i næste nummer af tidsskriftet, hvis for-handlingerne er afsluttet).

(BW)

SKRJ

Banen, der var i største fare og faktisk forventedes nedlagt i 1966, bliver nu reddet på en utraditionel måde. Flere af kommunerne ville ikke deltage i un-derskudsdækningen, selv om Silkeborg og Kjellerup kommuner forhøjede deres bidrag. Der manglede 3.500 kr., og de vil nu blive tilskudt af Johs. Mik-kelsens jern- og trævarefabrik »Hjerm« i Kjellerup, der årligt vil betale de 3.500 kr.

(PT)

TFJ

Loko 7 er udrangeret og sendt til ophugning.

(PT)

VGS/VNJ

»At de nye kort for soldater betyder flere rejsende på banerne, er klart. Det gælder jo især baner med garnisonsbyer. Bl. a. har VNJ været nødt til at lade sidste forbindelse til Oxbøl om søndagen udføre med tog i stedet for med rutebil af hensyn til de mange soldater, der vender hjem fra week-end.

Men når det regner på præsten, drypper det på degnen. Det har VGJ fået at mærke. Næstsidste af-tentog på søndage fra Grindsted til Varde er visse gange oppe på ca. 200 rejsende, fortrinsvis soldater. Dette tog gennemføres til holdepladsen ved Varde kaserne, så soldaterne kan nå inden dørene til tiden.

VGJ er begyndt at bruge automatisk gear i skin-nebusser. Foreløbig er Sm 6 udstyret med et så-dant, og hvis forventningerne fortsat indfries, vil yderligere skinnebusser på VGJ og VNJ blive ud-styret med automatisk gear.«

(P. E. Rich)

LAURITZ ANDERSEN & CO. A/S
Strandgade 12 – København K
**Leverandør til førende danske rederier
og værfter**
Telefon: 14 52 16

ROBERT BOSCH A/S
Jagtvej 155 – København N
Telefon ÆG 4601

EBSEN's HOTEL
Vestergade 32 – Maribo
Telefon Maribo 1044 – 1045

ESSO SERVICE
Vesterbro 45 – Maribo
Telefon Maribo 532

BANDHOLM AUTOSERVICE
v/ Kaj Ibsen
Telefon Bandholm nr. 94

RESTAURANT HYGGEKROGEN
Svinget 4 – Hjørring
Telefon Hjørring 905

GARTNERNES SALGSFORENING
Nakskov

MASKINFABRIKKEN NORVA A/S
Skaffervej 6 – København NV
Telefon TA 1000

◇
OVE C. BJERREGAARD GLASHUSET A/S
◇

AKKUMULATORFABRIKEN HOAK
Beringsvej 17 – Holstebro
Telefon: (074) – 2 15 90

NØRREBROS VÆVERI
Drejervej 8 – København NV
Telefon TA 1145

▪
LOLLAND-FALSTERS FOLKETIDENDE
▪

A. KORNERUP A/S
Søndre Banevej 29 – Hillerød
Bygningsartikler
Telefon: (03) – 26 04 74

INGEMANN PETERSEN & BRINK
Alt i bygningsartikler
Hovedvejen 56 – Glostrup
Telefon: 96 50 00

◆
ODENSE TEXTIL FABRIK A/S
◆

FOG & MØRUP A/S
Sydmarken 46 – Søborg
Telefon: 69 05 22

BISQUITFABRIKKEN NATIONAL
Finsensvej 37 –
Telefon GO 7232

CONSTANTIN & GEFION FILM
Rådhuspladsen 16 – København V

DANSK B.W. - PARKET I/S
Haarby – Fyn

KAY R. GRATHWOL A/S
Dr. Tværgade 35 – København K
Telefon: 14 13 14

Foreningsnyt

Vore to nyheder – nr. 14 »Hjørring-Ålbæk og Hirtshalsbanen 1925–1965« og nr. 13 »Vodskov-Østervrå Banen« – er nu på lager, og har De ikke allerede anskaffet dem, skal De ikke tøve for længe, oplagene er begrænsede og det »svinder« godt i bunkerne.

Bogserien omfatter nu:

- | | |
|--|-----------|
| 1. Næstved-Præstø-Mern Banen | kr. 8,50 |
| 2. Maribo-Bandholm Jernbane | udsolgt |
| 3. Hørve-Vørslev Jernbane | udsolgt |
| 4. Fortegnelse over danske jernbaners motor-materiel, 1. del | kr. 10,00 |
| (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyn-tog m.v.) | |
| 5. 2. del (forsøgsvogne, skinnibusmateriel samt supplement til 1. del) | kr. 15,00 |
| 6. Nakskov-Rødby Jernbane | kr. 12,00 |
| 7. Museumsbanen og Maribo-Bandholm Jernbane | kr. 3,00 |
| 8. Langelandsbanen | kr. 16,00 |
| 9. Vejle-Give Jernbane | kr. 12,00 |
| 10. Kolding-Egtved Jernbane | kr. 15,00 |
| 11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915–1965 | kr. 12,00 |
| 12. Skagensbanen 1890–1965 | kr. 12,00 |
| 13. Vodskov-Østervrå Banen | kr. 14,00 |
| 14. Hjørring-Ålbæk og Hirtshalsbanen 1925–1965 | kr. 12,00 |

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,40 pr. publikation) på postgirokonto 6 73 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup.

Foreningsnålen.

Vinderen i konkurrencen om et medlemsemlen – jvf. meddelelsen i tidsskriftets nr. 5/65 – en »foreningsnål« – et skinneprofil forarbejdet i nysølv – er nu fremstillet. Det er en diskret lille ting, som man kan være bekendt at gå med, og den bør ikke mangle i noget medlems jakkerevers. Medlemsnålen kan rekvireres mod indsendelse af kr. 6,50 (inkl. porto) på postgirokonto 13 53 13, Ole Plum, Dr. Christiansens Vej, Dianalund.

Afholdte møder og udflugter.

Den 24. november holdt overingenør P. Mølgaard foredrag om anlæg af nye S-baner i Københavns-området. 120 medlemmer lyttede – med andagtsfuld opmærksomhed – til overingenørens 90 minutter lange beretning om de store forestående arbejder.

Den 8. december deltog et lignende antal medlemmer – med familie – i det traditionelle andespil.

Andespillet var forbilledligt vel tilrettelagt af d'herrer J. Kirchhoff-Jørgensen og J. Rose, og medlemmerne fik en fornøjelig aften – og de af »lykkens gudinde« udvalgte et godt tilskud til julebordet – ud af det. (BC)

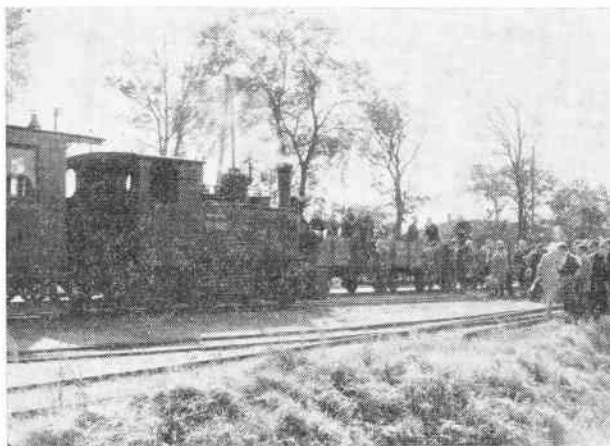
Maskinafdelingen.

De tre nedenstående arbejdsledere sidder hver dag spændt og lytter efter telefonens kimen og brevkassens klapren. Hvem melder sig til arbejde i Klampenborg og Maribo. Endnu har der ikke været »telefonstorm«, ej heller har postbudet forslæbt sig, men årsagen kan jo være, at medlemmerne tror, at arbejdet ligger stille. Det er slet ikke tilfældet – kommer DE, så skal bemeldte herrer nok sørge for, at sneen er ryddet bort. Det haster – foråret er »lige om hjørnet« – og inden vi aner det, er »Museums-toget«s 1966-sæson begyndt. Kom nu »frem af buskene« – eller ud af de varme stuer – lad det være muligt for Svend Jørgensen at skrive om »resultater« i næste nummers »Maskinafdelingen meddelelser«.

Skriv eller ring til:

Robert Jørgensen, Peder Lykkes Vej 60, 2., København S, tlf. 55 74 81 – J. L. Jensen, Lillegade, Avedøre pr. Hvidovre, tlf. 78 48 33 – Sv. Jørgensen, Blichersvej 5, Helsingør – eller bare kom, De vil ikke fortryde det.

Husk, at indsendelsesfristen for deltagelse i »Fotokonkurrencen« er den 15. februar.



Solen skinner altid dejligt, når foreningen kører med DR-smalsportog. (Barth 20/9 1964). Foto: Scheel Poulsen.

Hvordan med motorinteressen?

I sæsonen 1963-64 forsøgte man på Museumsbanen at fremføre et enkelt tog pr. dag som motortog. Nogen publikumssucces blev det ikke, og i 1965 har kun arbejdstog været fremført med motormateriel. Publikum er altså ikke interesseret – med hvad siger medlemmerne? Spørgsmålet har tid efter anden rejst diskussion både indenfor og udenfor DJK's bestyrelse, og det seneste resultat heraf er, at man forsøgsvis kunne tænke sig i løbet af sæson 1966 at køre særtog på Museumsbanen med motormateriel 2 à 3 søndage. For ikke at arbejde helt i blinde, opfordres hermed de af medlemmerne, som kunne tænke sig at få mulighed for at fotografere og/eller smalfilme DJK's motormateriel i drift i forskellige opstillinger, til at sende et åbent brevkort til nedenstående adresse. Såfremt De er interesseret, men i øvrigt ikke har særlige ønsker, skriver De blot MOTORTOG samt navn og adresse på kortet. Mener De derimod at have ideer eller ønsker, som De kunne tænke Dem at skrive om i et brev, er De også velkommen til det. Det bemærkes, at der absolut ikke er noget bindende ved at give sig til kende, idet det

indsendte materiale kun er til orientering for DJK's bestyrelse.

Kort og breve sendes til: *H. E. Pedersen, Tjørnevej 3, Borup St.*

SJK – Skånegruppen meddeler:

Trelleborg Gummifabriks AB har ladet fremstille en nydelig tegning – i farvelitografi – af SJ's klenodie, damplokomotivet »Prins August«. Planchen er i størrelse 45×110 cm.

Tegningen kan bestilles ved at indsætte *sv. kr. 5,50* på postgirokonto 2 07 00, adresse: Trelleborg Gummifabrik AB, Trelleborg, Sverige. (Dansk postgiroindbetalingskort kan benyttes, og indbetaling kan finde sted på alle danske postkontorer). På talonen til modtageren angives blot: »Prins August«. I ovennævnte beløb er inkluderet porto og emballage.

Dansk Jernbane-Klubs medlemmer er i øvrigt altid velkomne til SJK – Skånegruppens møder, der finder sted *fredag i hver måned kl. 19* på Malmö Västra station (fem minutters gang fra Skeppsbroen). *Flyvebådene* bringer Dem nemt og bekvemt til og fra Malmö.

Göran Thomasson.

Foreningens medlemsantal er nu passeret de 800!

Har De betalt Deres kontingent for 1966?

Åbningen af

»Danmarks Tekniske Museum«

i Helsingør

Den 6. januar 1966 åbnedes første afdeling af »Danmarks Tekniske Museum« i Helsingør, idet det nye store magasin og værkstedshallen på Ole Rømers vej indviedes. Hallen skal, indtil de endelige bygninger på Ndr. Strandvej tages i brug, anvendes som midlertidigt udstillingslokale med et areal på 700 m².

Åbningen, hvortil henved 200 repræsentanter fra industri, håndværk, administration, teknik og videnskab samt repræsentanter fra DJK og DMJK var indbudt, blev foretaget af kulturminister Hans Sølvhøj.

Den første udstilling, der viser glimt af teknikkens udvikling og omfatter ca. 500 genstande af vidt forskellig art, omfatter kun 2-3 pct. af de mange, mange genstande, museet råder over, så det vil forstås, at der er noget at glæde sig til, når det endelige museum forhåbentlig om få år står færdigt.

Af de mange udstillingsgenstande skal her kun omtales et par, der har særlig interesse for jernbaneentusiaster.

Danmarks mindste lokomotiv, et lille 600 mm lokomotiv fra Valby Gasværk, bygget af »W. G. Bagnall« i England 1907 – et sadeltanklokomotiv – står udstillet side om side med et lokomotiv fra Hedehusenes Skærvefabrik, et typisk entreprenørlokomotiv med sporvidde 785 mm. Dette lokomotiv har medvirket ved bygning af flere privatbaner og har i en del år kørt på skærvefabrikken i Hedehusene. Det blev i 1960 købt af komiteen, der arbejdede med planer om at etablere en smalsporet bane i Nordsjælland, og farvehandler P. Adamsen fra DMJK, og det blev i årene herefter grundigt restaureret af medlemmer af såvel DJK som DMJK. Lokomotivet er bygget af »Krauss & Co.« i 1915 og har fabriksnummer 7036.

Museet er åbent alle dage kl. 10-16 samt onsdage kl. 19-21.

Svend Jørgensen.

Den nye Audi



(med den helt nye
Mercedes-Benz-
udviklede
mellemtryksmotor)

er kommet.

Få en prøvetur hos



BOHNSTEDT-PETERSEN A/S · HILLERØD



PORCELÆN

KGL. HOF LEVERANDØR

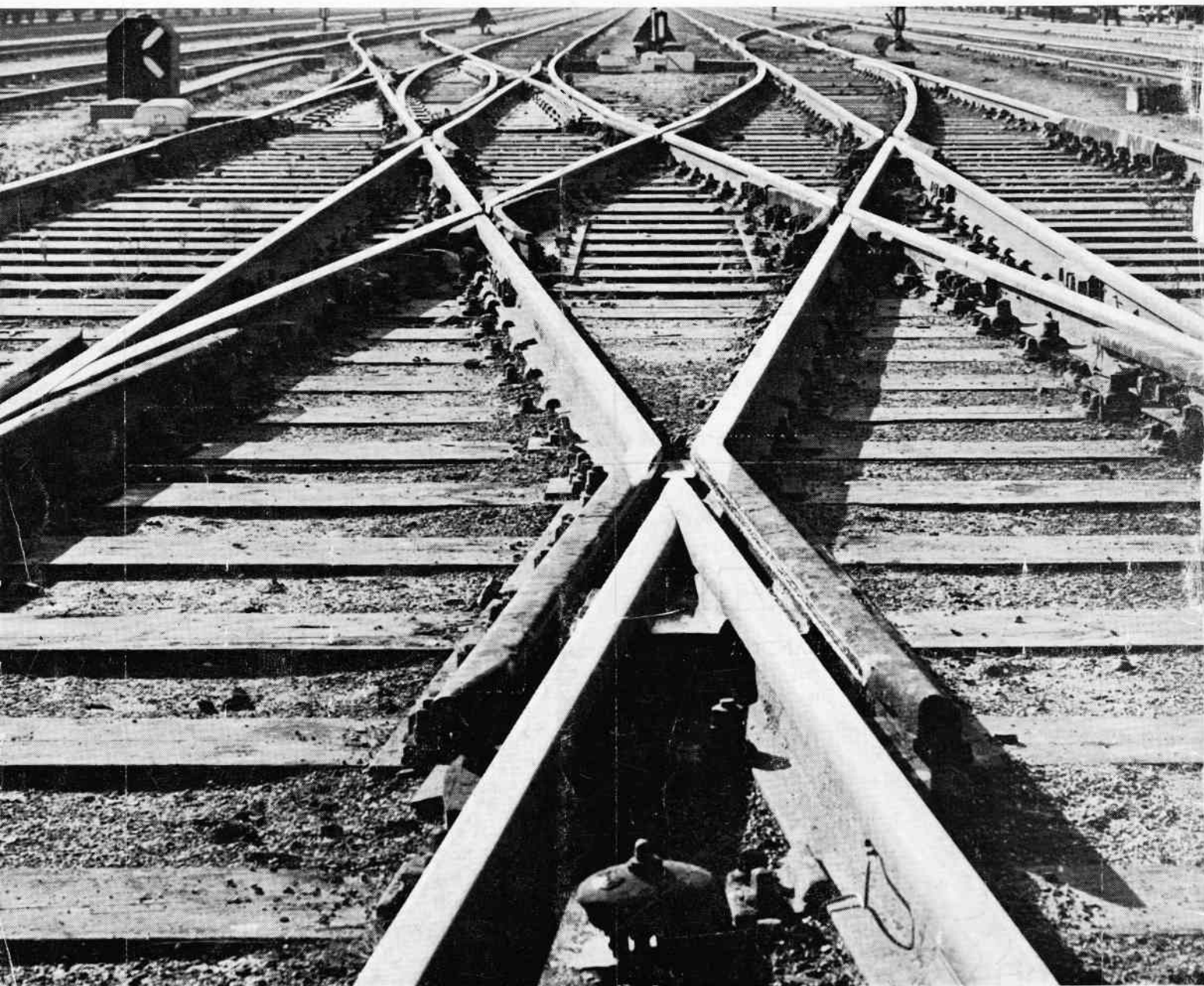


Chr. Hansen & Co.

KERTEMINDE

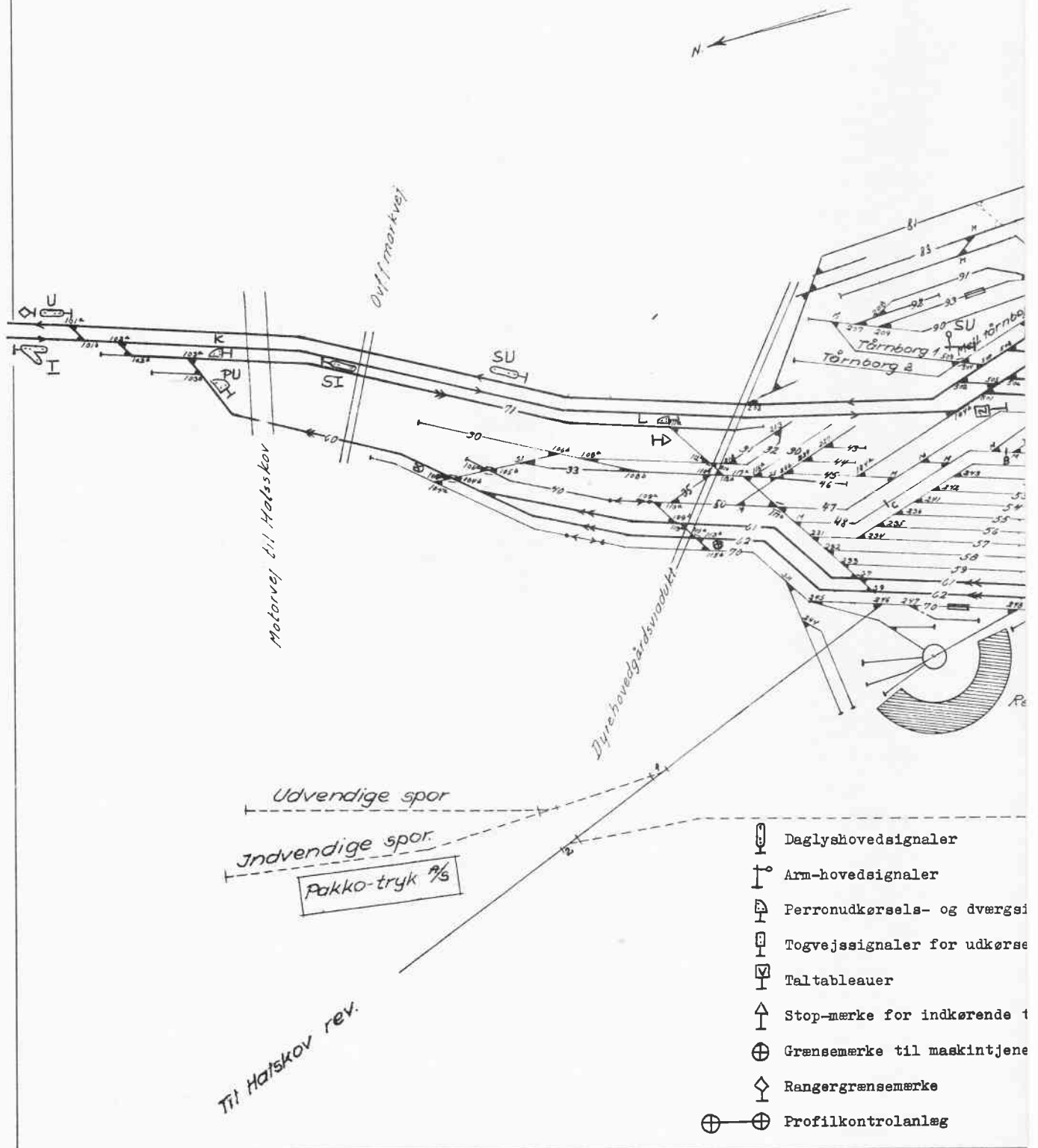
Dette første nummer af foreningens tidsskrift,
der bærer navnet »Jernbanen«,
tilegnes alle Danmarks jernbanemænd,
uden hvis hjælp og forståelse
vi ikke kunne dyrke vor hobby.

Dansk Jernbane-Klub.



Korsør station

Skematisk sporplan



Plan 2

KORSØR STATION

Skematisk sporplan
(efter ombygning ca. 1970)

