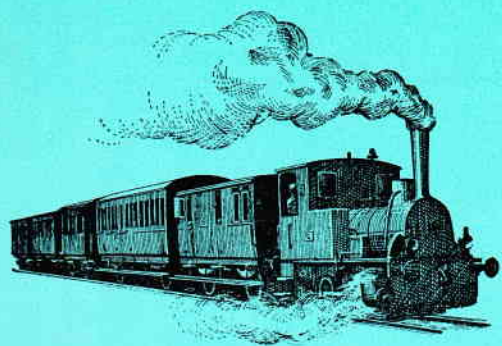




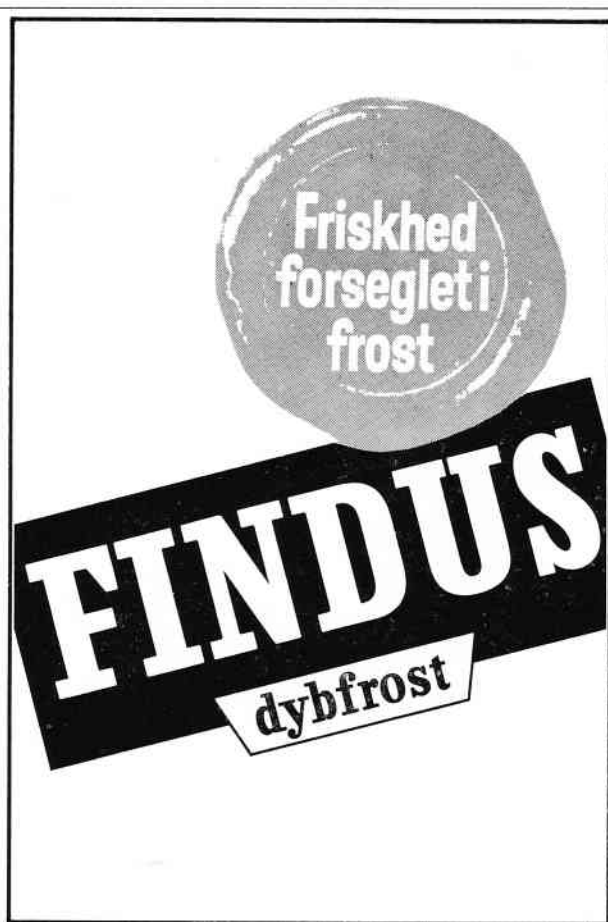
Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **7**
Okt. 1966



Jac. Jacobsen

Elektroarmatur A-S

ARBEJDS- OG TEGNELAMPER

TIL ALLE FORMÅL



Gasværksvej 4-6, V.

*VE 4035

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

Thürmer & Co.

Skt. Knudsvej 41 - V.

Kvalitetsværktøj

Astoria Lampe & Lysekronefabrik

Gungevej 17
Tlf. 78 22 88

SOLO Fabrikken



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
Spørvejshistorisk Selskab, København,
samt modeljernbaneklubberne i provinsen.

★

Formand:

Politidvokat, 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) TAgA 5743, eller
Maribo Turistbureau,
tlf. (03 885) Maribo 496.

DJK Odense-afdelingen:

Hans Gerner Christiansen,
Bernstorffsvej 17, Odense.
Tlf. (90) 13 08 72.

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Laursen,
Falkevej 7, Randers.
Tlf. (064) 2 65 84.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

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

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jonsen (ansvarsh.),
Esthersvej 19 B, Hellerup.
Tlf. (01 43) HELrup 6850.

Annonceekspedition:

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

Medlemskontingent:

Ordinære medlemmer kr. 15,-
Juniormedlemmer (under 18 år
d. 1. jan. det pågældende år) .. kr. 10,-
Indmeldelsesgebyr for nye medl. . kr. 5,-
Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
kassereren (se ovenfor).

Foreningens tidsskrift »Jernbanen«, der ud-
kommer 8 gange årligt, udsendes gratis til
medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ekstraord. generalforsamling Kontingentforhøjelse

Bestyrelsen vil på en »ekstraordinær generalforsamling«, til hvilken der hermed indvarsles, fremsætte forslag om forhøjelse af foreningens medlemskontingent.

Vi har forsøgt at undgå en sådan forhøjelse længst muligt, men de fortsatte prisstigninger i forbindelse med bl. a. tidsskriftets udgivelse og øgede udgifter til vedligeholdelse af foreningens driftsmateriel har medført, at vi nu ikke længere er i stand til at få foreningens regnskab til at balancere.

Onsdag den 9. november kl. 20 afholdes ekstraordinær generalforsamling i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V, med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Forslag til ændring af foreningens love af 9. december 1963 (sidst aftrykt i tidsskriftets nr. 10/1965), således at § 3, stk. 2, ændres til: »Medlemskontingentet udgør kr. 25,00 årligt. For medlemmer under 18 år dog kr. 15,00 årligt«, og § 3, stk. 4, ændres til: »Ved indmeldelse efter 1. juli nedsættes kontingentet for det pågældende år med kr. 10,00 – for medlemmer under 18 år dog med kr. 5,00«.
3. Eventuelt.

På bestyrelsens vegne:
Birger Wilcke
formand

Særtryk af foreningens love vil kunne rekvireres ved indsendelse af 50 øre i frimærker til: Redaktør Erik B. Jonsen, Esthersvej 19 B, Hellerup.

A/S Automobilhuset

Fynsvej 17-21
Kolding
Tlf. 20144

Nordisk Konversations Leksikon A/S

FORLAGET DANMARK A/S

Frederiksholm Kanal 18 – Kbhvn. K.
Tlf. CE 9192 - 9201

Velkommen til

SVERIGE

og god rejse med
SVENSKES STATSBANER!

Oplysninger og billetter hos
DERES REJSEBUREAU eller

Svenske Statsbaners Rejsebureau

Hovedbanegården, København V.
Tlf. (01) 11 75 00 – Telex 2456

NY DAG

EN GOD AVIS

DER STADIG BLIVER

BEDRE

TECTUM

A.m.b.A.

Havnen – Struer

Tlf. 50566

Trælast – Byggematerialer

Elementkøkkener – Sommerhuse

Car-porte

Monberg & Thorsen

A/S

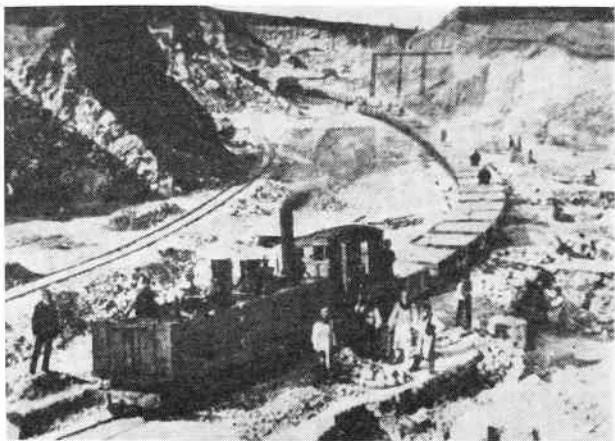
Faxe Jernbane - 100 år

Af V. E. Johansen

I 1866 kunne man læse følgende i »Illustreret Tidende«:

»Der har i disse dage fundet en begivenhed sted, som er den første af sin art her i Danmark, og som derfor må glæde enhver, der har interesse for vort fædrelands udvikling i alle retninger, såvel større som mindre. – I forrige uge er nemlig den første private jernbane her i landet blevet åbnet til afbenyttelse for lokomotiver, idet Faxe Jernbane, efter at være blevet undersøgt af den ved banen udnævnte kongelige commissarius, konferensråd Larsen, er blevet åbnet for lokomotivdrift.

Da denne jernvej står som et glædeligt bevis på, hvad én mands dygtighed og energi, understøttet på rigtig måde, kan udrette, selv under vanskelige forhold, ligesom den måske i sig bærer spiren til større



Faxe Jernbanes loko nr. 1 (ca. 1866). Foto: Arkiv B.W.

og for almenheden vigtigere og nyttigere foretagender af lignende art, skulle vi tillade os at meddele en kort skitserende beskrivelse af forholdene ved Faxe Kalkbrud og jernvejens historie.

Kalkbruddene ved Faxe ligger, som bekendt, i en afstand af omtrent én mil fra stranden ved den nordlige side af Præstø bugt, kaldet Faurby bugt, inde i et lille, enkelt stående bjerg, med en højde af 244 fod over havfladen, midt mellem Præstø og Store-Heddinge. Kalken, som brydes der, er af ualmindelig fortrinlig beskaffenhed og fri for sten og skadelige substanser; den findes i et mægtigt lag i bjerget, ligefra jordens overflade til en hidtil ubestemmelig dybde, dækket af et i reglen kun få fod tykt jordlag.

Brydningen foregår derfor på en temmelig let måde, idet jorden afrømmes og stenen enten udskrænges med krudt eller ligefrem udgraves.

Bruddene har været benyttede i over 200 år, skønt naturligvis tidligere i et meget mindre omfang end nu, men kalkmassen skikker sig i det mindste endnu aldeles uberegnelig af omfang.

Den store vanskelighed med transporten, der fulgte af afstanden til stranden, forenet med det mellemliggende, temmelig bakkede terræn, hindrede i høj grad ejerne af kalkbruddet, Vemmetofte kloster, grevskabet Bregentved, baroniet Gavnø og godserne Rosendal og Jomfruens Egede, i at udnytte dem, som de burde udnyttes, og der var ofte forsøgt at råde bod herpå ved forskellige projekter, navnlig spekulerede man på at tage dampkraft i forskellige udførelser i brug, men i mange år blev det ved tanken.«

I 1862 blev daværende løjtnant i fodfolket C. F. Garde interesseret i disse forhold, og han udfærdigede en plan til et transportforetagende, som øjeblikkeligt kunne tages i brug.

Han valgte simpelthen at benytte sig af selve terrænets beskaffenhed til at skaffe de tunge kalksten ned ad bjerget til stranden – nemlig ved at lade de læssede vogne ved deres egen vægt løbe ned ad en omtrent halvtredie fod bred skinnevej, indtil de nåede det flade land. Her overtog heste, der i særlige vogne var blevet fragtet ned ad skråningen, den videre transport ud på stranden og tilbage igen den trælse vej over højdedraget til kalkbruddet med de tomme vogne.

Løjtnant Garde tilbød derefter kalkbruddets ejere at overtage befordringen af deres kalksten m.v. til udskibningsstedet. Han fik et imødekommande svar og købte de nødvendige jordarealer til jernvejen og anlagde den for egen regning, uden at ty til udenlandsk finansiering, som man ofte har set her i landet.

At der måtte foretages betydelige jordarbejder med opførelse af dæmninger og store gennemskærings-udgravninger, inden terrænet således kom i industriens tjeneste, kan ses.

Anlægget blev påbegyndt i efteråret 1863, og blev udført så hurtigt, at det hele var færdigt i forårsmånederne i 1864. Den ny jernvej viste meget hurtigt sin berettigelse. Udførselen af kalksten udgjorde i 1865 næsten det dobbelte antal kubikfavne af

EVERLITE A/S

Skævinge

Vordingborg Trælasthandel

Vordingborg

Dansk Belysnings Kompagni

v/ dir. Torben Ulrichsen

Ørlev pr. Skælskør

Tlf. (03) 593 - *26

Ørlev strand

Lolland Falsters

Frøhandel A/S

Tlf. Maribo 944

Kalundborg Sømandshjem

og afholdshotel

Tlf. 515-339

Venlig hilsen

Frank's Radio

Zoologisk Have

København

2500 forskellige dyr

K. Balling-Engelsen

Maribo

1862, medens der på samme tid nedførtes en stor mængde jord og sten til brug for havneanlægget ved stranden.

En følge af den således forøgede virksomhed og samfærdsel blev, at denne ikke mere kunne bestrides med heste som trækraft.



Faxe Jernbanes ældste personvogn, nu benyttet som skur og anbragt mellem Stubberup og Ladepladsen. Vognen bliver forhåbentlig indlemmet i foreningens vognpark en skønne dag – den vil være et virkeligt klenodie. Foto: Mogens Bruun.

Løjtnant Garde gik nu i gang med at anskaffe et damplokomotiv til sin bane. Fra Tyskland blev anskaffet et brugt lokomotiv, FJ nr. 1. Oprindeligt fremstillet til de Oberschlesische smalsporbaner i 1855, men solgt til brug i en kulmine, hvorfra det i 1865 kom til Faxe. Maskinen var meget særpræget af udseende. Den havde f. eks. intet førerhus, hvad den senere blev forsynet med. Sporvidden var 791 mm. Lokomotivet var i brug til omkring 1920, hvorefter det blev udrangeret. I 1874 købte man yderligere et lokomotiv fra fabrikken »Kraus« i Tyskland, FJ nr. 2; sidstnævnte lokomotiv blev benyttet i over 85 år på banen og er nu anbragt på »Teknisk Museum«.

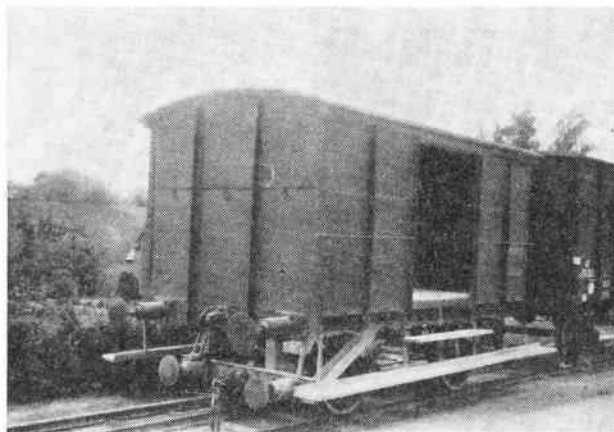
»Hvor stor betydning denne smalsporede jernbane, der naturligvis også vil overtage befordringen af andet gods, vil kunne udøve på hele omegnen, navnlig hvis den engang bliver ført længere ind i landet og over Rønnede sat i forbindelse med en kommende sydsjællandsk jernbane til Vordingborg, er for øjeblikket uberegneligt, men vi vil ønske dens bygmester og ejer den løn, som sådanne anlæg i højeste grad fortjener,« skrev et lokalt blad ved banens åbning.

Efter en køreplan af 1867 blev banen trafikeret af 7 tog daglig i hver retning, og i 1871 ansattes

som driftsbestyrer Chr. Hansen, der tillige bestyrede Faxe Ladeplads station gennem en længere årrække.

Efter Faxe-jernbanens åbning havde der flere gange været fremsat forslag om at anlægge en bane til Køge, så kalkbruddenes produkter også kunne transporteres over land. Men først den 1. juli 1879 åbnedes den østsjællandske jernbane fra Køge over Hårlev til Stubberup, som er endestation for østbanen, idet den 5 km lange strækning til Faxe Ladeplads tilhører Faxe-banen. Forinden havde Garde fået fornøden tilladelse til en udvidelse af sin bane, for at sætte denne i forbindelse med Østsjællandske Jernbaneselskabs strækning, samt ret til i 80 år at benytte strækningen Stubberup–Faxe Ladeplads til befordring af personer og gods ved hjælp af lokomotiver.

En af betingelserne var dog, at denne strækning skulle have samme sporvidde som østbanen, altså normalspor, og at togene fra Stubberup skulle fremføres af de smalsporede lokomotiver fra Faxe jernbane. Det klarede man meget let ved blot at lægge en 3. skinne i sporet, hvorefter man forsynede et par af østbanens normalsporede vogne med puffere for begge sporvidder i begge ender og anvende dem som mellemvogne.



FJ's særlige »mellemvogn«. Bemærk det specielle arrangement af både normal- og smalspor-puffer og -træktøj.

Foto: Birger Wilcke.

Denne pudsige form for togfremførelse fra Stubberup blev opretholdt lige til 1928, da man uden lokomotivskifte begyndte at gennemføre togene til Faxe Ladeplads.

Men i »gamle dage« skulle der jo også spares, så man forsøgte også at fremføre tog fra Stubberup til

Auto Ophug

Københavnsvej 403
Roskilde
Tlf. Hedehusene 537

KINO

Nørregade 20
Holstebro
Tlf. (074) 20499

Nørresundby Sten- & Billedhuggeri

v/ Harald Andersen

Øster Brogade 21
Nr. Sundby
Tlf. (08) 12 91 50

HELSINGØR - HORNBÆK - GILLELEJE BANEN

Diskonto & Laanebanken i Maribo

Byens og omegnens bank

Tlf. Maribo 900

Dampskibsselskabet

Hafnia

Stignæs Strand
Skælskør

Dansk Trailerværk

Campingvogne

STØT

DANSK ARBEJDE

Faxe Ladeplads uden lokomotiv. Man lod blot maskinen agere skydelokomotiv et kort stykke og overlod derefter toget, der ofte bestod af en enkelt personvogn, til sin videre skæbne. Ved bremsning kunne det jo nok forhindres, at toget løb for langt; en enkelt gang var der dog ved at ske en alvorlig ulykke af den årsag, men vanskeligere var man stillet, når vognen ikke havde fået fart nok på, eller der var modvind, så man ikke kunne nå endestationen.

Den lokale befolkning kritiserede meget stærkt denne form for jernbanetrafik, og i 1881 blev det ved lov forbudt at fremføre persontog uden lokomotiv forspændt.

I 1884 dannedes aktieselskabet »Faxe Kalkbrud«, der overtog hele driften af kalkbruddene og samtidig Faxe jernbane, men så sent som i 1926 anskaffedes et nyt smalsporet damplokomotiv til Faxe-banen, der stadig har damplokomotiver i drift.

Om havnen ved Faxe Ladeplads skriver »Illustreret Tidende« i 1866:

»Havnen ved Faxe er så nøje forbunden med jernbanen, at den ene nødvendiggør den anden. Udførselen af kalksten sker væsentligst ad søvejen.

Tidligere, når storm og uroligt vejr forsinkede, ja, ofte umuliggjorde indladningen i skibene, var det ikke sjældent at se 40–50 større og mindre fartøjer ligge på den åbne red, hvorfra de under pålandstorm med fare og besvær måtte søge ind til Præstø eller ud i rum sø.

Kalkstenen kørtes på hestevogne ud i stranden, så langt hestene kunne gå, og omladedes i både, der bragte den ud til de længere ude liggende skibe.

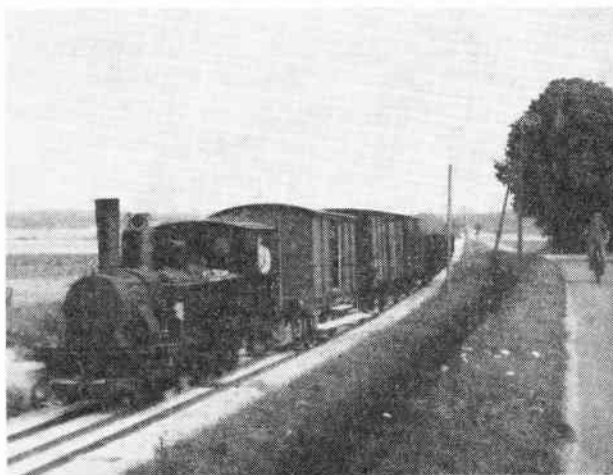
Denne særdeles besværlige udskibningsmåde fik grev Adam Wilhelm Moltke til Bregentved til i sin egenskab af curator for Vemmetofte og ejer af Bregentved i året 1843 at lade opføre en skibsbro, hvor bådene kunne lægge til. Denne forlængedes i 1850 så meget, at fartøjer med indtil 7 fods dybgående kunne benytte den. Men da nævnte skibsbro var temmelig smal, kunne udførselen fra de andre brud ikke ske ad den vej, hvorfor ejeren af Rosendal, grev Holck-Winterfeldt, i 1858–60 anlagde en lignende, men bredere skibsbro.

Udviklingen medførte, at Vemmetofte kloster og Bregentved i 1862 under docent Holmbergs ledelse påbegyndte anlægget af en regulær, ret stor havn. Den dannedes af to omtrent 300 meter lange stenmoler, med et stort 9 fods havnebassin, hvor et betydeligt antal skibe kunne ligge i læ for alle vinde.

Rosendal kalkbrud foretrak at forlænge sin ældre skibsbro, således at den rakte ud til en vanddybde af 11 fod, og at forsyne den med en art bølgebryder, hvorved der blev dannet en mindre, men dybere og billigere havn.«

Bladet fortsætter:

»Udskibningen af kalksten fra Faxe er i de sidste 20 år blevet over 4 gange større – fra omtrent 1400 kubikfavne årligt til over 6000 favne, medens der samtidigt med jernbanen er nedført mindst ligeså meget jord og stenfyld til havnen.«



FJ's damploko nr. 5 med »mellemvognen« og godstog bestående af normalsporede vogne. Foto: Mogens Bruun.

Endvidere skrives der i 1866, at »begge havneanlæg i forbindelse med jernbanen i årenes løb må bringe en stor fremgang i disse Sydsjællands rigeste egne er hævet over enhver tvivl, og de vil altid stå som et håndgribeligt vidnesbyrd om, hvorledes hver enkelts dygtighed og flid tjener til at fremme helhedens interesse.«

Sjældent er vel en fremtidsvision blevet opfyldt så nøjagtigt. I de snart 100 år, der er gået siden ordene stod at læse, har netop denne del af Sjælland gennemgået en økonomiske og social udvikling, der er imponerende. For en stor del bærer kalkbruddet og havnen æren for den økonomiske opblomstring egnen har fået, og som bl. a. sætter sig synlige spor i den sommerhusbebyggelse, som man har været i stand til at gennemføre i et omfang, der savner sin lige i det ganske land.

Her mere end noget andet sted passer artiklens slutningsord: »Dygtighed og flid tjener til at fremme helhedens vel.«

JACOB P. SØRENSEN & SØN**Blikkenslagerfirma**

Sct. Laurentsvej 73
Skagen
Tlf. 41082

SANNEMANN MØBELFABRIK

Søndermarken – Ranum
Tlf. Ranum 67 63 00

THOMSEN'S HOTEL

Tilegade 53
Nakskov
Tlf. 400

MARIBO AUTOOPRETNING

Vesterbro 18
Maribo
Tlf. 925

NORDISK SAV- OG FINERVÆRK A/S

Gadstrup
Sjælland
Tlf. Gadstrup 266

CHR. RASMUSSEN OG SØN**Ingeniørfirma**

Torvet 23
Maribo – Tlf. 1375

DRUBIN TRYKFARVER

Ottliavej 22-24
Valby

HILLERØD TRÆLASTFORRETNING

Hillerød
Tlf. 26 00 68

De får 4 pct. ved kontant
på butiksvare – også vin, spiritus og
tobaksvarer
hos

A/S H. C. HANSEN

Skælskør
Kolonial 59 40 61 – *Grovvarer 59 40 32

**A/S Johs. Juhler
Maskinfabrik**

Sønderborg

A/S DANSK PRESSEFABRIK

Carl Jacobsensvej 16
København – Valby

KINO PALÆET

Middelgade 14
22066 – Randers

HOTEL SKANDIA

Springvandspladsen
0891 – 2 – Hjørring

R. A. V.

Varde

Københavns Hovedbanegård

- nyt sikringsanlæg for „fjern“

Af overtrafikassistent H. I. Hansen

Der findes vel ingen jernbane-entusiast – bosat i det storkøbenhavnske område, der har kunnet undgå at se en ny stor bygning skyde i vejret på København H. i det sidste års tid og gætte sig til, at bygningen skal rumme en ny centralpost.

I dette og i et kommende nummer af tidsskriftet gives en orientering om stationens nye sikringsanlæg, for hvilket nævnte bygning bliver »hjerter-kammeret«.

Sporområdet

Hovedbanegårdens sporområde strækker sig fra banegraven ved Vesterport station til østenden af Enghave station. Længden er ca. 3 km. Området er delt på langs i 2 afdelinger, som stort set arbejder uafhængigt af hinanden, nemlig »fjerntrafikområdet« og »nærtrafikområdet«, i daglig tale benævnt »Fjern« og »Nær«. Se det medfølgende bilag.

Fjerntrafikområdet

Fjerntrafikområdet begrænses på den sydlige side af hovedsporet fra (Roskilde) Valby til Østerport (Helsingør), 1. hovedspor, og på den nordlige side af hovedsporet fra (Helsingør) Østerport til Valby (Roskilde), 2. hovedspor. Mellem 1. og 2. hovedspor findes perronerne 1–4 (perronsporene 1–8) samt opstillings- og depotspor m. v. for Kystbanetog og fjerntog, herunder internationale tog.

Til »Fjern« medregnes endvidere sporene i Postbanegården og Godsbanegårdens ilgodspakhus (»Ilgodspladsen«), som ligger på Godsbanegårdens om-

råde, men som i trafikal henseende sorterer under Hovedbanegården. Kørslen mellem det egentlige fjerntrafikområde og Ilgodspladsen foregår via en sporforbindelse over 1. hovedspor, som benævnes »ilgodstransversalen«.

Fjerntrafikområdet er inddelt i 5 områder, som hver ledes af en signal- og sporskiftepost:

Post 4, under SAS-hotellet i den overdækkede del af banegraven nord for stationen,

post 3, umiddelbart syd for perronerne 1–4,

post 2, i sporområdet ca. 200 m vest for post 3,

post 1, ved Dybbølsbroen og

post 8, i det såkaldte »Belvedere«-område i stationens vestende.

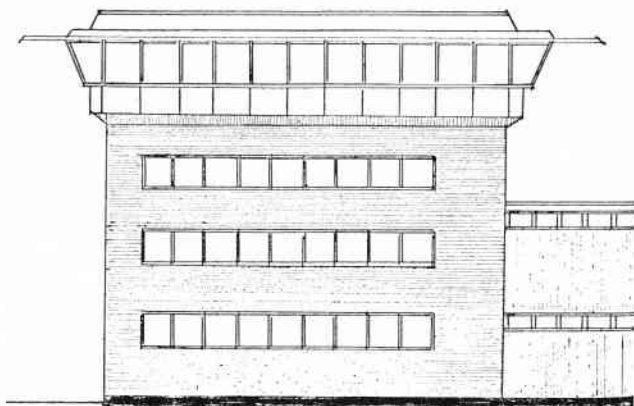
Post 3 er kommandopost, d.v.s. at den er overordnet for de øvrige poster, som efter anmodning fra post 3 skal foretage omstilling af de sporskifter m. v., som er nødvendige, for at post 3 kan give signal for ud- eller indkørsel. Foruden de nævnte poster deltager endvidere inspektionshavende på perronerne (»fungerende«) i sikkerhedstjenesten i Fjern, idet han bl. a. giver melding til post 3 om frit spor for ind- og udkørsel og tænder afgangssignal for togene.

Nærtrafikområdet

Nærtrafikområdet begrænses mod syd af S-togsporet fra Valby til Hellerup (3. hovedspor) og mod nord af S-togssporet fra Hellerup til Valby (4. hovedspor). Mellem 3. og 4. hovedspor findes perronerne 5 og 6 (perronsporene 9–12) samt opstillings- og depotspor m. v. for S-tog og Nordbanetog.

Al toggang og rangering i Nær ledes fra én post, post 6, som er placeret i sporterrænet syd for perron 5 og 6. Fra denne post, som normalt er énmandsbetjent, betjenes også togviserskilte og højtalere på perronerne 5 og 6.

Trafikken mellem Nær og Fjern afvikles via to sporforbindelser over 2. og 3. hovedspor, kaldet indre og ydre transversal.



Den nye centralpost, set fra vest.

Tegning: DSB.

*

SPJALD MOTORCOMPAGNI

v/ P. Husted

Tlf. (073) 83111 (Spjald) 105

MØLLEBAGERIET

v/ Grethe Schandorff

Kongevejen 50

Ringkøbing

Tlf. 20128

GULD- SØLVVARER

E. BLACH-HANSEN

Østergade 3 - Herning

Tlf. (07) 12 08 00

Restauration

MØLLEHUSET

Frederikshavn

Stedet hvor man føler sig hjemme

— når man er ude

Tlf. (084) 20008 - 20148

A/S AMODA

Korsetfabrik

Kristineberg 3

Kbh. Ø.

BARNEVOGNSCENTRALEN

Rimmensgade 5

Frederikshavn

Tlf. (084) 23980

A/S SKANDINAVISK KOKOSVÆVERI

Krimsvej 15

Kbh. S

Se den skønne omegn med

VARDE PRIVATBANER

HÅRBY-VASK

Rullevask - Våd vask

Hj. Svanholmsvej og Jacob Kjeldsvej

Tlf. 2 19 45

ESBJERG JERN & STÅL

Telf. 22600

Esbjerg

Foto til enhver lejlighed

v/ FOTOGRAF R. BLYTÆKKER

Silkeborgvej 20

Herning

Tlf. 12 18 68

JERUP ANDELSMEJERI

Jerup

Telf. (084) 83131

(Bemærk nyt nummer)

Et sikringsanlægs primære opgave er at sikre togs og rangerbevægelser kørsel, så der ikke sker afsporinger eller sammenstød med andre bevægelser. Med henblik herpå er der, siden den første egentlige jernbane blev anlagt for mere end 130 år siden, blevet udviklet en sikringsteknik, om hvilket man sammenfattende kan sige, at den er nået meget vidt, men at den dog endnu ikke har kunnet eliminere menneskelig medvirken.

På Hovedbanegården kan vi i dag finde flere eksempler på denne udvikling. Således har vi i post 8 et mekanisk anlæg af »Siemens« type, konstrueret omkring århundredskiftet. Fra dette anlæg kan man ved hjælp af stang- eller trådtræk omstille nogle få sporskifter. I posterne 1, 2, 3 og 4 findes elektromekaniske anlæg af type »AEG«, som benytter elektricitet til omstilling af sporskifter og signaler m. m., men afhængigheden mellem disse – og mellem de indstillede togveje indbyrdes – er mekanisk. Kun et fåtal af sporskifterne er forsynet med sikring mod utidig omstilling, og gennemgående sporisolation findes kun i 1. hovedspor samt i perronsporene 1–4.

Anlæggene stammer fra banegårdens åbning i 1911, men ser naturligvis ikke nøjagtig ud i dag som dengang. Dels har spornettet undergået mange ændringer, og dels er de tilstødende strækningsspor blevet udstyret med moderne sikringsanlæg, som har medført, at anlæggene på Hovedbanegården har måttet ombygges og tilbygges nye og moderne komponenter, men deres grundelementer er de samme som for 50 år siden. Det er klart, at disse anlæg for længst er forældede, og at de er uøkonomiske og utilfredsstillende at arbejde med. Allerede for ca. 25 år siden ophørte AEG med at fremstille reservedele til dem. En utrættelig indsats fra signaltjenestens side har dog sikret, at anlæggene stadig er sikkerhedsmæssigt fuldt forsvarlige, men har naturligvis ikke kunnet øge deres fleksibilitet.

I nærtrafikområdet, hvor vi nu har et moderne relæsikringsanlæg, type DSB 1954, ibrugtaget 1959, var der tidligere 4 poster, udstyret med ældre anlæg som dem, vi har i Fjern i dag. Fordelen ved relæsikringsanlæg er i første række, at centralapparatet kræver mindre plads end de elektromekaniske centralapparater, hvorfor langt større sporområder kan lægges ind under ét centralapparat, og dette muliggør atter anvendelse af mindre betjeningspersonale. Også på det sikkerhedsmæssige område har relæsikringsanlæg store fordele, fordi al betjening sker ved knapper, der er anbragt »geografisk« rigtigt i sportavlen, i hvilken, foruden signalstillinger og sporbesættelser, også sporskifternes stilling vises ved tableaulamper. Betjeningspersonalet får herved

god oversigt over, hvilke handlinger der skal foretages, og om disse kan tænkes at være i konflikt med allerede foretagne handlinger. I anlægget i Nær finder togvejsfastlægning ikke blot sted i forbindelse med hovedtogveje, d.v.s. egentlig togkørsel, men også i forbindelse med rangertogveje, f. eks. under kørsel mellem perronspor og opstillingsspor på pladsen. Denne omstændighed har bevirket en kraftig nedgang i antallet af rangeruheld i området.

Forarbejder

Forud for første spadestik til det nye anlæg ligger en lang række undersøgelser og et utal af møder og overvejelser, som tog deres begyndelse for mange år siden.

Stationen har et særligt arkiv for sager vedrørende nye sikringsanlæg, og det går så langt tilbage som til den 18. november 1933, under hvilken dato vi finder et »Forslag til Ændring i det elektriske Centralbetjeningsanlæg på Københavns Hovedbanegaard«. Dette forslag forudsatte bl. a., at sporskifterne under posterne 1, 2, 3 og 4 sikredes mod utidig omstilling. Forslaget blev aldrig gennemført, som det fremgår af ovenstående.

I 1950 forestillede man sig, at hver af de gamle poster skulle erstattes af nye, og at der skulle etableres rangertogveje i de hyppigst anvendte forbindelser. Efter at det daværende kontaktudvalg havde været på studierejse til Wiesbaden, og en tysk professor havde været heroppe og holde forelæsning om sikringsanlæg (1951), fik overvejelserne et helt nyt perspektiv. Daværende stationsforstander E. R. E. Hansen indleder sit notat fra professorens besøg således:

»Selvom professor Dobmaiers foredrag for os var en meget koncentreret fremstilling af hele hans syn på sikringsanlæg af i dag, kunne man ikke undgå at lægge mærke til en meget væsentlig ting, som hele tiden skinnede igennem, nemlig at der efter hans mening faktisk næsten ingen grænser var for, i hvilket omfang et sikringsanlæg – herunder også signalanlæg på fri bane – selv under store forhold kan centraliseres.«

Af korrespondancen fra de nærmest følgende år fremgår, at man var klar over centraliseringens store betydning, ikke blot i økonomisk henseende, men at man kun langsomt arbejdede sig frem mod en opfattelse af, hvorledes og i hvilket omfang, den skulle gennemføres. Man regnede forsat med, at der skulle etableres rangertogveje i nogle få forbindelser, og først efter mange overvejelser, bl. a. affødt af en studierejse til Frankfurt am Main, nåede man frem til den endelige konklusion: kun én post og rangertogveje i alle de sporforbindelser, spornettet giver mulighed for.

JASON
Lædervareforretningen
Kongensgade 98
Tlf. 23534
Esbjerg

MASKINFABRIKEN »SIO« A/S

Lumbyvej 52
Odense
Tlf. 09-12 27 15

ODA JENSEN
Trikotage
Søndergade 13
Saxkøbing
Tlf. (03) 89 44 33

H. B. RENSERIET
Vestergade 18
Saxkøbing
Tlf. (03) 89 41 66

UNO X
Rungstedvej 35
Holbæk

P. HATTEN OG CO. A/S
Jern og stål
Maribo

HELSINGØR SAVVÆRK
Helsingør

M. SØRENSEN
Rådgivende ingeniør
Søvænget 28
Maribo

ØSTSJÆLLANDSKE JERNBANE
Hårlev

GARTNERNES SALGSFORENING
Nakskov

STRYHN's KEMISKE RENSERI
Søndergade 24
Saxkøbing
Tlf. (03) 8 94 77

DRONNINGMØLLE AUTOVÆRKSTED
v/ K. B. Rosenmejer Nielsen
Dronningmølle
Tlf. 173

**FREDERIKSVÆRK OG OMEGNS
INSTALLATIONSFORRETNING**
Tlf. 406

FIX KØLERFABRIK
Lundemarksvej 27
Holbæk
Tlf. 1560

VELKOMMEN TIL KØGE

FREDERIKSVÆRK TRÆLASTHANDEL A/S
Tlf. Frederiksværk nr. 6

A/S AAGE HAVEMANNs EFTF.
El-artikler
Mosedalvej 11
Valby

BOGA A/S
Bogense

Stort udvalg i
Tobaksvarer – Aviser
Ugeblade og Tidsskrifter
BANEGÅRDSKIOSKERNE

S. LØGSTRUP-CHRISTENSEN
Glarmester
Søndergade 5 – Struer
Tlf. (078) 51072

Med denne forudsætning og på basis af de erfaringer, som var indhøstet med det nye sikringsanlæg i nærtrafikområdet, blev derefter udarbejdet grundplaner til et nyt sikringsanlæg for fjerntrafikområdet. Planerne lå færdige i 1961, men kom aldrig til udførelse. Det viste sig nemlig, at der ikke kunne bygges videre på anlægstype DSB 1954, idet man bl. a. ønskede, at anlægget i Fjern skulle give mulighed for automatisk omstilling af sporskifter ved indstilling af rangertogveje m. v. Helt andre komponenter var nødvendige. Endvidere viste det sig umuligt at gå til udenlandske fabrikker og bestille komponenter, som passede til vore regler og vort signalsystem, fordi de forskellige fabrikker byggede på de respektive nationale regler og signalsystemer.

Statsbanerne indgik derfor i et snævert samarbejde med »Dansk Signal Industri A/S« om udviklingen af en anlægstype, der kun påregnes benyttet på store stationer, hvor alle rangerbevægelser normalt foregår på fastlagt rangertogvej. Udviklingsarbejdet resulterede i anlægstype DSB 1964, der på tilsvarende måde som et sporanlæg er opbygget af standardelementer (relægrupper), der svarer til sporanlæggets elementer (sporstykker, sporskifter og sporkrydsninger), samt af standardrelægrupper, der svarer til de for rangeringen nødvendige dværgsignaler og de for togfremføringen nødvendige peronudkørselssignaler og hovedsignaler. De nævnte standardrelægrupper er programmeret til at udføre ganske bestemte trafikale opgaver, hvis omfang er bestemt ud fra forholdene på en stor banegård.

Sporplanen og placeringen af hovedsignaler, peronudkørselssignaler og dværgsignaler udgør herefter den grundplan, hvorefter sikringsanlægget i hovedsagen kan opbygges. Overvejelser vedrørende det signalanlæg m. v., som er en forudsætning for de trafikale arbejders hensigtsmæssige udførelse, er derfor nødvendig.

Med henblik på sådanne overvejelser nedsatte generaldirektøren i 1962 et udvalg sammensat af repræsentanter for signalvæsenet, trafikafdelingen, 1. distrikt og Københavns Hovedbanegård. Udvalgets opgave var, iflg. kommissoriet,

»at undersøge og klarlægge forhold, der øver indflydelse på eller har forbindelse med sikringsanlæggets udformning, herunder også spørgsmål om art og omfang af telekommunikationer og informationer – såvel lokale som til og fra stationen – samt en eventuel fremtidig fjernstyring af visse stationer fra centralposten på Københavns Hovedbanegård, alt med det formål at få tilvejebragt det fornødne grundlag for projektering og etablering af nævnte nye sikringsanlæg for fjerntrafikområdet på Københavns Hovedbanegård.«

Udvalget holdt sit første møde i november 1962 og det sidste i april 1965, ialt 24 møder. Hertil kommer et stort antal møder i underudvalg og arbejdsgrupper, der ofte bestod af særligt sagkyndige, som ikke var medlemmer af udvalget. Af de mange emner, som blev behandlet, skal nævnes nogle af de vigtigste:

1. Hovedtogveje og rangertogveje.
2. Stedbetjening af sporskifter.
3. Teleinstallationer (antal og placering af telefoner, højtafoner, højttalere, fjernskrivere og hellskrivere).
4. Færdigmeldingskontakter.
5. Rangerradio og bærbar radio.
6. Informationer for publikum (togviserskilte, båndtekster og anlæg til underretning om forsinkelser).
7. Fjernstyring af stationerne Valby, Østerport og Helgoland.
8. Beregning af antallet af betjeningshandlinger og meldinger samt højeste arbejdstid inden for 1 time.
9. Centralpostens indretning.

Foruden ovennævnte emner, der har direkte relation til det nye anlæg i Fjern, har udvalget også beskæftiget sig med emner af mere almen jernbanemæssig interesse. Dette gælder navnlig spørgsmål hidrørende fra det omtalte arbejde med udviklingen af en ny anlægstype, hvor bl. a. problemer med stedbetjenings- og annulleringsområder gav anledning til mange overvejelser. Som led i sine undersøgelser har udvalget endvidere foretaget flere studierejser, bl. a. til München Hauptbahnhof, hvor der i 1964 blev taget et meget stort sikringsanlæg i brug.

Konklusionerne af udvalgets undersøgelser og drøftelser indeholdes i to beretninger, som danner grundlaget for anlæggets detailprojektering og praktiske udførelse. Når det nye anlæg tages i brug, vil alle nuværende signal- og sporskifteposter i Fjern blive nedlagt, hvorefter arbejdet ledes fra én post, kaldet centralposten, som for tiden er under opførelse på ilgodspladsen for enden af bygning A – kuriøst nok på Godsbanegårdens område. Denne placering er valgt, fordi der herfra er de bedste udsynsforhold til sporområdet mellem perronhallen og Dybbølsbroen. Øjehøjden for betjeningspersonalet i posten er beregnet til ca. 12 m. Endvidere fordi posten ikke vil komme til at ligge i vejen for fremtidige sporændringer, f. eks. en eventuel indføring af Øresundsforbindelsen, ligesom udsynet ikke vil blive generet af et påtænkt broanlæg for motorgaden »Søringen«.

Sikringsområdet

Det sikrede område vil omfatte hele fjerntrafikområdet, herunder ilgodspladsen, med undtagelse af sporgruppe 90 og vestenden af gruppe 70/80. Dette

A. HANSEN & SØN
Glarmester

Valby Langgade 30
Tlf. Valby 353

WIGGO KONGSTAD

H. E. Bluhmesvej
Nyhavn
Esbjerg 26577

ODENSE TEXTILFABRIK A/S

**HØRSHOLM SAVVÆRK OG
TRÆLASTHANDEL**

Selmersvej 28
Hørsholm

RØRBÆK MØBELFORRETNING

Rørbæk pr. Saxkøbing
Tlf. 89 45 03

Deres vask
vor hjertesag
ROAR VASKERIET
v/ Max Andersen
Roskilde

A/S E. BREDMOSE

Kibæk – Jylland
Tlf. Kibæk 16
Alt i bygningsartikler

BANEGÅRDENS KIOSK

Stationen
Nakskov

JYTTE ANDERSEN

Damefrisør
Vestergade 23
Svendborg
Tlf. 21 40 60

EBBERUP AUTOVÆRKSTED

Ebberup
Fyn – Tlf. 0974 - 207

SPAREKASSEN
i Nykøbing på Falster

Deres økonomiske vejleder

Henning Hansen
Maskinværksted

Hundested
Tlf. 555

LEGETØJ

Grete Hansen

Skt. Hansgade 19
Ringsted – Tlf. 354

BECH's HOTEL

Tarm – Telefon 2

LEMVIG SLIDBANEFABRIK

v/ Brdr. Bach
Søndergade 20 – Lemvig
Tlf. 20814

SKJERN BRØDFABRIK

v/ Jens V. Krog
Bredgade 74 – Tlf. 5 00 60

RÅDG. ING. TOFT

Rådhusstrædet 2
064 - 22144 – Randers

KRABBES HOTEL

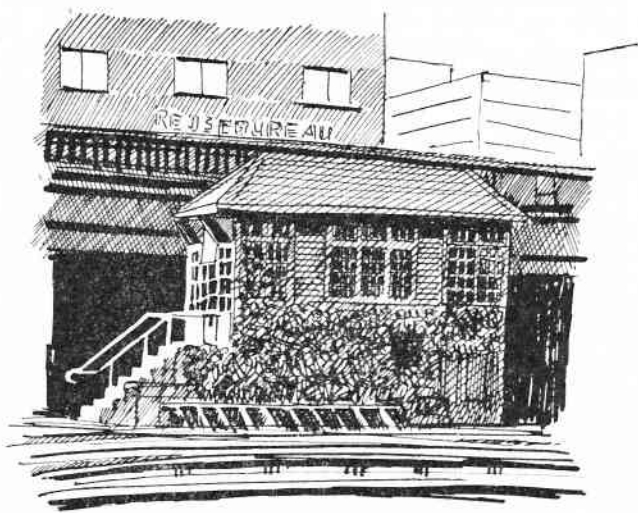
Holstebro 20622

BEDER SAVVÆRK

Beder 45

ODDER SENGEFABRIK

Rosengade 72
40833 – Odder



Den tidligere post 5 i banegraven ud for Vesterbrogade. Bygningen benyttes nu af banetjenesten (kolonne 8).

Tegning: Jes Bo Nielsen.

vil med andre ord sige, at kun vestenden af Beldere-området ikke inddrages i det sikrede område.

Medens der i det nuværende anlæg kun findes sporisolationer i hovedsporene og perronsporene 1-4 samt isolationer til sikring mod utidig omstilling i enkelte sporskifter på pladsen, vil alle spor i det sikrede område under det nye anlæg blive udstyret med gennemgående sporisolationer, ligesom samtlige sporskifter i området, ialt 151, forsynes med sikring mod utidig omstilling.

Sporisolationerne, hvis besættelse med tog, rangerbevægelser eller hensatte køretøjer indikeres på sportavlen i centralposten ved forskelligt farvede lys-tableauer, er opdelt i isolationsstykker, adskilt af isolationsstød, hvorved forstås mødet mellem to hver for sig isolerede skinnestrenger, f. eks. foran eller bagved et sporskifte eller dværgsignal. I visse lange spor har man yderligere delt sporet op i to eller flere isolationsstykker. Sporisolationernes sikringsmæssige betydning består f. eks. i at sikre, at der gives det rigtige signal til pågældende spor, eller at sporskifter

ikke omstilles under eller umiddelbart før passage af tog- eller rangerbevægelser. Endvidere giver de gennem de ovenfor omtalte indikeringstableauer betjeningspersonalet ved manøvrepuken mulighed for til enhver tid at danne sig et indtryk af den øjeblikkelige situation overalt i området og de muligheder, den på det aktuelle tidspunkt indebærer for arbejdets afvikling.

I det sikrede område anbringes dværgsignaler, ialt 136, hvis primære opgave er at forbyde eller, på visse betingelser, tillade forbikørsel af signalet. Dværgsignaler er dagslyssignaler på en firkantet baggrund, hvis øverste højre hjørne er afrundet. De har sædvanligvis 4 lanterner («øjne»), der tændes 2 ad gangen i forskellige kombinationer. Dværgsignalerne erstatter de mangfoldige former for signaler, vi benytter i det nuværende anlæg, lad os blot nævne taltaleauerne fra post 3, lyssignalerne fra posterne 1, 2 og 4 samt flag- og håndsignalerne fra post 8.

Dværgsignalerne er først og fremmest af betydning for rangeringen, men skal dog også efterkommes af tog. Der findes to varianter af dværgsignalet, nemlig perronudkørselssignalet og venstresporsignalet. Disse har en baggrundsplade, som svarer til dværgsignalets, blot er denne større, hvorved der bliver plads til endnu 2 øjne forinden. Disse øjne viser farvet lys, evt. blinklys, og tændes kun ved signalgivning for tog.

Foruden dværg- og perronudkørselssignaler opstilles hovedsignaler, som består af dagslyssignaler, anbragt på en foroven og forinden afrundet plade, der danner baggrund for 3 eller 4 lanterner. Hovedsignalerne har kun betydning for tog.

Arbejdet med opstilling af dværgsignaler m. v. er vidt fremskredet. Indtil de tages i brug, vil signalerne være forsynet med ugyldighedsmærker, hvilde trækryds.

Artiklen vil blive fortsat med en gennemgang af hovedtogvejene, rangertogvejene og centralpostens indretning.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 30. oktober. Udflugt på Det Østjællandske Jernbaneselskabs strækning Køge-Stubberup (ØSJS) og Faxe Jernbane (FJ). Sær- og arbejdstogene vil på strækningen København H.-Køge-Stubberup blive fremført af DSB damploko litra C og mellem Stubberup-Fakse Ladeplads af FJ smalspor-damploko.

Planen for udflugten er:

København H.	afg.	9.20
Roskilde	afg.	9.45
Køge	afg.	10.30
Hårlev	ank.	11.25
Frokostpause.		

SKANDERBORG AUTO & TRAKTORLAGER

Adelgade 112
Tlf. 065 - 2 00 78
Skanderborg

BRDR. LYHNE

Tistrup pr. Varde

HOVEDBANEGÅRDENS KIOSK

København V
Tlf. 11 12 37

SALGSCENTRALEN FOR JERN OG METAL

Flegmade 16
Vejle

Blomster
så

LINDBERG LARSEN

Dronningensgade 2
Tlf. Hjørring 123

Sig det med blomster

BRDR. ISAGER

v/ Chr. Isager
Strømgade 4 – Telefon 465
Hjørring

»EDELWEISS«

Blomster
Stokbrogade 6
Hjørring – Tlf. 952 - 1006

»VIOLA«

Blomster leveres overalt
Smukke kranser, buketter og potteplanter
Medlem af »Blomstergave«
Brogade 4 – Tlf. 640
Hjørring

På gensyn i

KINO HORSSENS

Borgergade 11 – Horsens
Tlf. 066 - 2 12 28 - 2 29 63

Centralvarme og sanitet

CARL JOHAN PETERSEN

Hjørring – Tlf. 987

JØRGEN VESTERHOLT A/S

Alt i fast og flydende brændsel
Nørretorv – Tlf. 369 - 1847

Alt i landbrugsmaskiner

A. VOETMANN

Bispensgade 99 – Tlf. 315 – Hjørring

GREJSDALENS BLIKKENSLAGERF.

Grejdsdal Landevej 165
Vejle 4988

GLARBO SAVVÆRK

Gammel Rye 70

HOVEDBANEGÅRDENS RESTAURANT

Hovedbanegården – 2 02 26

v/ R. Petersen
Aarhus

STATIO 404

En af verdens bedst kørende biler
demon. på forlangende
Tage Thomsen
UNO X servicestation
Fausing pr. Allingåbro 60

BROAGER SPARE & LÅNEKASSE

Broager

THYSSEN & JACOBSEN

Manufaktur og boligudstyr
Sønderborg

HILSEN »FISKEHALLEN«

Nørregade 8
Vejle

GUNNAR ANDERSEN

Cykelhandler
Strandbygade 17, Esbjerg
051 - 2 17 03

Hårlev	afg. 13.00
Stubberup	ank. 13.50

Kørsel Stubberup–Fakse Ladeplads og tilbage.

Stubberup	afg. 16.00
Køge	ank. 16.50
Roskilde	ank. 17.30
København H.	ank. 17.55

Der arrangeres fotostop mellem Køge og Hårlev samt mellem Hårlev og Stubberup og på Faxe Jernbanes strækning. Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Pris for deltagelse er:

Fra København	kr. 25,-
Fra Roskilde	kr. 22,-
Fra Køge	kr. 15,-

Fripas er *ikke* gyldige.

Tilmeldelse sker ved snarest – og *senest den 24. oktober* – at indsætte ovennævnte beløb på *postgirokonto 6 73 94*, adresseret *P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup*. Indbetaling ved checks frabedes.

Postkvitteringen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet ved perronnedgangen på København H. – eller for deltagere fra mellemstationernes vedkommende – i toget.

Frokosten indtages på »Hårlev Kro«. Ønskes bordplads reserveret til »Kroplatte« (à kr. 8,50 ekskl. service – NB: dog ingen forudbetaling) *skal* bagsiden af postgirotalonen mærkes med et »M«.

Bestyrelsen håber, at medlemmerne vil møde op i stort tal. Udflugten giver en enestående chance – måske den sidste – til at fotografere et FJ damploko i trafik med den særlige »mellemvogn«.

Onsdag den 9. november kl. 20 i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.

Ekstraordinær generalforsamling (se side 3). *Medlemskort skal forevises ved indgangen.*

Derefter causeri af salgschef Kjeld Lülloff om »Amerikanske tømmerbaner« (med lysbilleder).

Søndag den 27. november. Udflugt på *Hillerød–Frederiksværk–Hundested Jernbane (HFHJ)* med sær- og arbejdstog fremført af **DSB damploko li-tra D**.

Planen for udflugten er:

København H.	afg. 8.39
Holte	afg. 9.06
Hillerød	afg. 9.45
Frederiksværk	ank. 11.20
Frederiksværk	afg. 12.00
Hundested	ank. 12.40

Frokostpause.

Hundested	afg. 15.10
Hillerød	ank. 16.10
Holte	ank. 16.55
København H.	ank. 17.20

Sær- og arbejdstognene aprangeres af HFHJ-materiel (DK (rejsegodsvogn) – 52 – 55).

Der arrangeres fotostop mellem Hillerød og Ølsted og Frederiksværk og Hundested. I Frederiksværk forevises fjernstyringscentralen og værkstedet m. v. (D-maskinen vil blive udstyret med transportabelt radioanlæg af hensyn til de særligt gældende regler for HFHJ's »radiostyrede« fjernstyring). Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Pris for deltagelse er:

Fra København	kr. 27,-
Fra Holte	kr. 25,-
Fra Hillerød	kr. 15,-

Fripas er *ikke* gyldige.

Tilmeldelse sker ved – *senest den 21. november* – at indsætte ovennævnte beløb på *postgirokonto 6 73 94*, adresseret *P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup*. Indbetaling ved checks frabedes.

Postkvitteringen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet ved perronnedgangen på København H. – eller for deltagere fra mellemstationernes vedkommende – i toget.

Frokosten indtages på »Hundested Kro«. Ønskes bordplads reserveret til »Kroplatte« (à kr. 12,00 ekskl. service – NB: dog ingen forudbetaling) *skal* bagsiden mærkes med et »M«.

Den 22. december kan banestrækningen Frederiksværk–Hundested fejre 50 års-dagen for åbningen af offentlig drift.

Onsdag den 7. december kl. 20 i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.

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

A/S ARBEJDERNES LANDSBANK

Kongensgade 13

Tlf. 29422

Esbjerg

»THOCA«

Trikotagefabrik

Ejstrupholm, Jylland

NYE DANSKE STEMPelfABRIK

Lars-Bjørns-Stræde 23

København K.

Telf. (01) 11 95 57

A/S P. WULFF

Cigarfabrik

Ndr. Fasanvej 111-119

Kbh. F.

SKOLE- OG KANTINEMØBLER

Nordjysk Maskinfabrik

Hjørring - Tlf. 1955 - 1956

L. H. MORTENSEN & CO.

Kafferisteri

Vejle

Løn over konto
LANDBOSPAREKASSEN

Ribe

Bramminge

A/S SKANDINAVISK RØRFABRIK

Tlf. (066) 24811

Horsens

FRUGT EN GROS

F. N. Kragsskov

Teglgårdsvej - Tlf. 21516

Frederikshavn

MIDTJYSK LECA BETON A/S

Højslev 86

VENDIA

Øl og mineralvand

Hjørring

A/S JYDSK FISKENETFABRIK

Fredericia

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I driftsperiodens fem første måneder (1/4-31/8) er der sket nedenstående »bevægelser« i beholdningen af rullende materiel:

Fra »A/S Frichs« er leveret 14 stk. dieselhydrauliske traktorer nr. 257-270, og leverancen er dermed afsluttet. (Traktorerne nr. 251-262 er stationeret i 2. distrikt, nr. 263-268 er stationeret i 1. distrikt, medens nr. 269 og 270 er til rådighed for hhv. Cvk. Kh. og Cvk. Ar.).

Hos »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er bestilt yderligere 30 stk. 2-vognstog til brug på de københavnske S-baner, MM-FS 7639-7668/7139-7168.

Elektrisk motorvogn MM 711 er udrangeret efter driftsuheld. (Første udrangerede S-bane køretøj).

Motorvognene MP 547 og 548 er udrangeret. (Litra MP er dermed forsvundet fra driftsmaterielbeholdningen).

9 stk. traktorer er udrangeret, nemlig nr. 44 (diesel 78 hk - 1931) og nr. 72, 73, 74, 75 og 76 (diesel 60 hk - 1933) samt nr. 81, 82 og 84 (diesel 78 hk - 1934). (Nr. 81 er solgt til VLTJ, og nr. 82 samt den tidligere udrangerede nr. 83 er solgt til SB).

Der er tilgået driften 32 stk. personvogne (15 stk. litra A og 17 stk. litra B) og udrangeret 106 enheder, hvoraf 2 stk. (EH 6767 og 6870) dog er overført til »specialvognsparken«. Til- og afgang fremgår af tabellen, side 22, der kan anvendes til ajourføring af oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1965 - II«, der bragtes i tidsskriftets nr. 9/65. (Xerox-kopier af nævnte oversigt kan rekvireres hos redaktøren - se adressen på side 3).

CO 2702 og 2763 er indrettet til brug som »udstillingsvogne« (sæderne er bl. a. fjernet, og bardiske fra udrangerede CMR-vogne er opsat). Vognene, der er blå -og gråmalede, udlejes til erhvervsvirksomheder til brug for ambulerende udstillinger. (Den oprindelige udstillingsvogn, CP 2910, er til disposition for statsbanernes reklametjeneste).

CC 1190-1199 vil i den nærmeste fremtid få fjernet el-varme-udstyret, som vil blive benyttet i de bestilte B-vogne 2310-2319.

Som det vil fremgå af den tabellariske oversigt, er vogne af litra CV, CY og EK nu helt udgået af vognparken.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 10 stk. lukkede godsvogne litra Gs 123 0 290-129 0 299

og 140 stk. åbne godsvogne (høje sidevægge) litra E 500 0 100-500 0 239. »Waggonfabrik Talbot« har leveret 20 stk. selvtømmende godsvogne (med svingtag) litra Tdgs 574 0 000-574 0 019. (En nærmere beskrivelse af disse vogne findes i »Vingehjulet« nr. 13/66).

477 stk. hvidmalede, lukkede godsvogne vil i den kommende tid blive overført til den almindelige brunmalede godsvognspark. Det nye internationale »cifferlitreringssystem« kræver, at der - foruden ændring af bogstavlitra - sker en ændring i vognnummereringen. Samtlige 128 Hk-vogne (tidl. IA) overføres - med følgende litra og nummerændring: (nuv.) Hk 205 0 000, 205 0 001, 205 0 003-205 0 127, 205 0 129 (tidl. IA 19001, 19003-19127, 19129, 19130) = (nyt) Gkm 115 2 000, 115 2 001, 115 2 003-115 2 127, 115 2 129. 199 stk. Hks-v (tidl. IAL) overføres - (nuv.) Hks-v 215 0 300-215 0 454, 215 0 456-215 0 499 (tidl. IAL 19131-19284, 19286-19369, 19500) = (nyt) Gkms 139 9 300-139 9 454, 139 9 456-139 9 499. 150 stk. Hks-u (tidl. IAK) overføres - (nuv.) Hks-u 215 0 100-215 0 249 (tidl. IAK 21100-21249) = (nyt) Gkms 139 9 100-139 9 249.

★

Det meddeltes kort i tidsskriftets nr. 4/66, at privatvognene, der er optaget i statsbanernes vognpark, nu forsynes med den ny internationale »cifferlitrering«. Da man i modsætning til, hvad tilfældet er for statsbanernes egne godsvogne, ikke mere påmaler privatvogne noget bogstavlitra, skal der kort redegøres for opbygningen af cifferlitreringen, ikke mindst da denne afviger kendeligt fra den, der anvendes for DSB's egne vogne, og for hvilken der har været redegjort her i tidsskriftet (nr. 3/65, side 27-37).

Nedenfor er vist to eksempler på påskrifter - øverst tidl. ZA 99480 (tilhørende »Carlsberg Bryggerierne«) og nederst tidl. ZE 508061 (beholder-vogn tilhørende »A/S Dansk Svovlsyre- og Superphosphat-Fabrik«).

Regime nr.

20

Styrelses nr.

86 DSB

Vogn nr.

081 5 080 - 0 P

Kontroltal

Hvor pladsforholdene ikke tillader den ovenfor viste anbringelse f. eks. på beholdervogne, påmales påskrifterne således:

21 - 86 - 070 8 021 - 3 P
RIV DSB

Der er redegjort nærmere for regime- og styrelses-numrene i tidsskriftets nr. 3/65, men kort fortalt vil to *regime-numre* komme på tale for danske privatvognes vedkommende, nemlig 20 = vogne kun til brug i Danmark og 21 = RIV-mærkede vogne; DSB er tildelt *styrelses-nummer* 86. Selve *vognnummeret* er 7-cifret, og det er således opbygget:

1. *ciffer* er altid »nul« for en privat vogn.

Vogntypen kan identificeres på 2. *ciffer* således:

- 0: Beholdervogne
- 1: Lukkede vogne
- 2: Lukkede vogne af speciel type
- 3: Flade vogne

- 4: Flade vogne af speciel type
- 5: Åbne vogne
- 6: Åbne vogne af speciel type
- 7: Beholdervogne
- 8: Køle- og afkølingsvogne
- 9: Specielle vogne

3. og 4. *ciffer* angiver:

- 00-19: 2-akslede vogne
- 20-39: 2-akslede vogne, s-mærket
- 40-43: 3-akslede vogne
- 44-45: 3-akslede vogne, s-mærket
- 46-48: 4 enkeltaksler
- 49: 4 enkeltaksler, s-mærket

Til- og afgang af DSB person-, post- og rejsegodsvogne i perioden 1/4-31/8 1966

1. distrikt		2. distrikt	
<u>Tilgang:</u>			
A	101, 103, 105, 107, 109, 111, 113		100, 102, 104, 106, 108, 110, 112, 114
AR			171 (omnum. f. 111)
B	2075, 2077, 2079, 2081, 2083, 2085, 2087, 2089, 2091		2076, 2078, 2080, 2082, 2084, 2086, 2088, 2090
CAE	1259		1277
CC	1190 (overført f. 2. d.)		1181 (overført f. 1. d.)
CO			2702 (overført f. 1. d.)
CR			3652 (omlitr. f. CRM)
<u>Afgang:</u>			
AR			111 (omnum. t. 171)
CA	1259 (omb. t. CAE)		1254 (omb. t. CAE)
CC	1181 (overført t. 2. d.)		1190 (overført t. 1. d.)
CM	2132, 2135		2151, 2174, 2192, 3403, 2199
CML	2272		
CMR	2120, 2122, 2123, 2124		2261
CMZ			
CO	2505, 2506, 2510, 2548, 2551, 2701, 2702 ¹⁾ , 2741, 2747		2942, 2943, 2944, 2946
CP	2843, 2879, 2881, 2882, 2900, 2908, 2909, 2813, 2817, 2819, 2821		
CPE	2985, 2986		
CRL	3609		
CQM			3511, 3513, 3514, 3518, 3552, 3555, 3570
CRM	3628, 3637, 3649, 3667, 3668		3626, 3652 ²⁾ , 3653
CRML	3647		
CU	4025, 4030, 4031, 4050, 4131, 4133, 4145, 4148		4006, 4017, 4035, 4061, 4136, 4172, 4173, 4174, 4001, 4021, 4036, 4040, 4043, 4245, 4272, 4282, 4284, 4285, 4286, 4291
CV	4322, 4323		4603
CY			4509
CXM			
DH	5309, 5310		6258, 6289, 6313
ECO	6216, 6220		6598, 6755, 6758, 6764, 6767, 6798, 6803, 6805, 6870
EH			6957
EK	6928, 6939, 6944		

1): 2702 (Udstillingsvogn) overført t. 2. d.

2): 3652 omlitr. t. CR (ændret varmeanlæg).

50-69:	Bogievogne	}	*)
70-79:	Bogievogne, s-mærket		
80-83:	2-akslede vogne		
84-92:	2-akslede vogne, s-mærket		
93-94:	3-akslede vogne		
95:	4 enkeltaksler		
96-97:	Bogievogne		
98-99:	Bogievogne, s-mærket		

5., 6. og 7. ciffer er vognens »løbenummer« og som oftest (dog ikke i de viste to eksempler) identiske med de tre sidste cifre i det gamle vognnummer.

Om *kontrollallet* kan læses nærmere i tidsskriftets nr. 2/66, side 11.

*

Udbygningen af fjernstyringen af strækningen Skanderborg-Herning fortsætter. Til fjernstyringscentralen i Silkeborg indkoblede den 11/5 strækningen Engesvang-Bording – den 1/9 Bording-Ikast og den 29/9 Ikast-Hammerum. Det automatiske linieblokeringsanlæg Ringsted-Næstved blev ibrugtaget den 23/5 og strækningen fjernstyres fra Ringsted.

Statsbanernes reklametjeneste har i flere måneder arbejdet på en film »Afsked med dampen«. De første optagelser fandt sted i dagene den 4., 5. og 6. juli, hvor man »skød« P 917 på strækningen København H.-Roskilde, på København H. og på Nordvestbanen, bl. a. strækningen Roskilde-Lejre-Hvalsø. Sidste dag fremførte 917 plantogene 259/258 København-Kalundborg-København; rollen som »star« var dog for hård for den gamle – 917 »brækkede ned« i Værsløv på tilbageturen fra Kalundborg. Maskinen er dog atter tjenstedydigt. Den 19/7 var HTJ G 625 i ilden på strækningen Tølløse-Store-Merløse, og der har fundet en række optagelser sted på Lejre station med S-maskiner, bl. a. den 11/8, 1/9 og 21/9. (Se i øvrigt forsidebilledet og teksten på side 29).

Jernbanemuseet har flyttet alt sit materiel fra København (remisen i Østerport, der står foran nedrivning) til remiseanlægget i Odense. Den 7/8 kørte en MH'er 11 vogne til Korsør – bl. a. kongevognene S 1 (1871) og S 8 (1900) samt den to-etages »skovvogn« Co 10498. Den 14/8 fulgte lokomotiverne Fs 263, H 40, P 125 og L 2 (dog anbragt på en godsvogn) samt postvognen F 541.

Privatbanerne:

ETJ

Banen er særdeles tilfreds med sit nye skinnebusmateriel (2 stk. Sm og 2 stk. Sp). Godstrafikken er atter steget, efter at stentransporterne forøgedes, dog ikke i samme omfang som for to år siden. Læderfabrikken, Ebeltofts største virksomhed, var i fare for at blive lukket, men blev i sidste øjeblik overtaget af et Århus-firma, og banen beholdt således en af sine gode godskunder.

*) Indrettet til overførsel med kanalfærgerne og kørsel på BR-strækninger.

Damploko 1 og motorloko M 1 er udrangeret og ophugget.

GDS/HFHJ

Melby station får p. t. sit sporanlæg moderniseret i lighed med Skævinge.

Østerbjerg krydsningsstation er snart klar til ibrugtagning, bl. a. er indkørselssignalerne opsatte. Trinbrættet har forøvrigt intet navneskilt.

M 10 er hensat, og bogievognene C 50 og 53 er hensat i Frederiksværk – sandsynligvis for ophugning.

GDS C 41 og 42 (ikke som fejlagtigt meddelt i nr. 5/66 C 40 og 41) er kun udlejet til HFHJ. Vognene vil i øvrigt i vinter få egenvarmeanlæggene fjernet og blive udstyret med almindeligt dampvarmeanlæg.

LJ

Den 29. september var en stor dag i banens historie, da fjernstyringsanlægget blev taget i brug. Fjernstyringscentralen er placeret i Maribo, og herfra styres stationerne Grønge, Sakskøbing, Ryde og Sølsted. (Nærmere i næste nummer af tidsskriftet).

OHJ

Personvogn C 219 vil blive moderniseret (bl. a. forsynet med lukkede endeperroner). OMB C 19 beholder indtil videre sit nummer (Påmalet OHJ C 19).

Det forlyder, at banen er interesseret i at overtage DSB traktor nr. 79 (p. t. i Holbæk).

VGJ/VNJ

Sm-vognen indkøbt fra NFJ (se nr. 6/66, side 17) vil blive brugt som »reservedelslager«; Sb-vognen er nu VGJ Sb 2. Derudover er anskaffet SVJ Sm 8 = VGJ Sm 7.

VLTJ

Skinnebusmateriellet fra OKMJ/OMB og SNNB er forlængst i drift, det beholder indtil videre de samme numre.

Banen har købt en motorvogn af OKMJ (se efterfølgende oversigt).

Loko 7, købt af DJK, kørtes den 18. september fra Thyborøn til Randers, hvor det benyttedes i forbindelse med udstillingen »Jernbanen og Randers«. Det er nu anbragt i remisen i Mariager.

Banen har i den senere tid kunnet glæde sig over stigende godsmængder.

ØSJS

Banen har solgt følgende materiel til ophugning: Loko 5, M 1 (erstattet af ny M 1, ex NFJ MG 7), personvognene C 1, 2 og 3, Da 351 og Fd 4806. Person- og pakvogn HV 134 samt et antal godsvogne, bl. a. Pd 401 og 403, TKVJ 1709. Ultimo september var kun enkelte godsvogne kommet af sted til Ringsted. Sp 5, der fik fjernet vognkassen og nogen tid anvendes som fladvogn for baneafdelingen, er ophugget.

*

De nedlagte privatbaner:

NFJ/OKMJ/OMB

Skinneoptagningen, der skred langsomt frem i sommer, er atter godt i gang, og pr. 1. oktober mangler man kun strækningen Otterup-Næstby, idet det sidste stykke ind til Odense gerne skulle bevares, for at Haunstrups Fabrikker kan beholde sit sidespor. Det volder dog p.t. visse problemer, hvem der skal overtage det.

Bogense station er forlængst sporløs. Det vakte nogen undren, at en række skinnebus-vogne henstod ud ad sporet mod Brenderup uden forbindelse med omverdenen – opgivet til ophugning. Sporstykket mellem Middelfart ny og gamle station, der er flaskegaslager, forventes overtaget af DSB. Af hele OMB's spor var pr. 1. oktober kun strækningen Odense-Gamby tilbage. Salget af bygninger og arealer begyndte i sommer, og nogle kommuner har overtaget strækninger af fri bane til vejanlæg eller -udvidelser.

På OKMJ var – pr. 1. oktober – sporoptagningen tilendebragt på strækningen Martofte-Kjølstrup (Kerteminde station og sporet i byområdet har man dog »sprunget« over). Om bygninger og arealer gælder det samme som for OMB.

Materiellets skæbne bliver særdeles broget, se nedenstående oversigt.

MFVJ/SVJ

Længe før sporoptagningen på disse baner påbegyndtes, var samtlige bygninger solgt. Dette havde nær betydet en alvorlig komplikation for den kommende veteranbane Mariager-Handest, da man havde »glemt« at forespørge den nye ejer af Handest station, om han var indforstået med, at hans hus blev endestation for banen. Dette problem synes imidlertid at være klaret.

Materiellet var vanskeligere at slippe af med, selv om det jo ikke er oldgammelt, se nedenstående oversigt.

SNNB

Banen blev ikke af med hele sit rullende materiel, hvor velholdt det end var. Loko 5, Sp 10 og 12,

I 70-73, Pr 302 og fladvognen går til ophugning. Det af »Jernbanehistorisk Selskab« opkøbte materiel (loko 3, M 4 og 5, MP 1 og 2, G 69 og Pr 305) er kørt til Tølløse og Charlottenlund. Ifølge pressemeddelelse skal det anvendes til udstillingsbrug.

Supplerende liste over de nedlagte privatbaners salg af rullende materiel – se endvidere listen i nr. 5/66, side 17:

- MFVJ: Sm 11 til AHB Sm 16,
Sp 12 til FFJ Sp 14,
Traktor til »Mariager storkommune«,
Sprøjtevogn til RHJ.
- NFJ: Sm 6 til ØSJS Sm 17,
D 31 til DJK.
- OKMJ: MD 13 til VLTJ,
A 9 til »Jernbanehistorisk Selskab«,
BE 12 til DJK.
- OMB: MD 6 til RHJ,
Traktor 2 til TKVJ,
BE 7 til DJK,
D 32 til »Jernbanehistorisk Selskab«.
- SNNB: M 1 og 3 til DJK (Maribo),
M 4 og 5 til »Jernbanehistorisk Selskab«,
Mp 2 til »Jernbanehistorisk Selskab«,
Pr 305 til »Jernbanehistorisk Selskab«.
- SVJ: M 1 til »Jernbanehistorisk Selskab«,
Sm 8 til VGJ Sm 7,
B 1 til »Jernbanehistorisk Selskab«,
Sp 6 til ETJ Sp 2.

NB: OMB BE 7, der blev indkøbt og skænket DJK, er ved en fejltagelse ophugget af et ophugningsfirma i Odense. OKMJ BE 12 er reserveret foreningen som erstatning.

*

Trafikminister Kai Lindberg har søgt Folketingets finansudvalg om de første 3.402.500 kr. af et statslån på over 10 mill. kr. til anskaffelse af nyt privatbanemateriel. Efter gennemgang af ansøgningerne – og indstillingen fra Privatbaneudvalget – har han besluttet at støtte HHJ, HP, LNJ og SB. Beløbet skal opføres på finansloven 1967-68. De fire baner skal i alt have 10 motorvogne og 9 styrevogne (Y-tog) – se tidsskriftets nr. 1/66, side 29. Den samlede anskaffelsessum bliver på 13.870.000 kr., og heraf vil statslånet i alt blive på 10.402.500 kroner. (RHJ og VLTJ kommer desværre til at vente endnu et år.)

Denne spaltens hovedredaktører er E. B. Jonsen og P. Thomassen, som her vil benytte lejligheden til at takke de mange »underleverandører« blandt foreningens medlemmer og blandt de »professionelle« jernbanemænd for tilsendt »stof«.

Smalsporede overføringsvogne i Danmark.

I en artikel »Forskellig sporvidde –«, som bragtes i forrige nummer af tidsskriftet (nr. 6/66), skrev jeg, med en lidt for »flot armbevægelse«, at overføringsvogne ikke havde været anvendt i Danmark. Generaldirektør P. E. N. Skov gør mig i et brev opmærksom på, at sådanne vogne anvendtes af den smalsporede amtsbane mellem Mommark Færge og Sønderborg, og kontorchef Axel Ravn skriver: »Som barn færdedes jeg meget på banegården i Horsens. De to smalsporede baner der – Tørring/Bryrup – benyttede til overførsel af deres vogne til byens havn transportører med normal spor-

vidde. Fra en rampe kørtes de smalsporede vogne over på transportøren, boltedes fast på denne, og ved hjælp af en særlig kobling indgik vognene på denne måde i en normalsporet transport.«

Begge d'herrer har ret, det er allerede konstateret. Jeg har nu allieret mig med en af foreningens »jernbanehistorikere«, og jeg skal kende ham meget dårligt, om vi ikke allerede i næste nummer af tidsskriftet – i tekst og billeder – kan få disse arrangementer nærmere beskrevet.

Erik B. Jonsen.

Foreningsnyt

DJK's bogserie.

Aftenerne er lange nu, tiden er inde til læsning – så hvorfor ikke glide til rette i lænestolen med en af foreningens publikationer – og De har dem vel alle? – Hvis ikke, så er der endnu en chance. Betänk Dem ikke for længe, for restoplaget af de ældste er særdeles begrænset. En anden vigtig ting er, at en hurtig »omsætning« hjælper med til snarlige ny-udsendelser.

Bogserien omfatter nu:

1. Næstved-Præsto-Mern Banen	kr. 8,50
2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Værsløv Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel, 1. del (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyntog m.v.)	kr. 10,00
5. 2. del (forsøgsvogne, skinnbusmateriel 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
15. Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen	kr. 20,00
16. Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen	kr. 19,00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,40 pr. publikation – nr. 15 og 16 dog kr. 1,00 pr. publikation) på postgirokonto 6 73 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup.

★

Foreningsnålen.

Opmærksomheden henledes på, at foreningsnålen atter er på lager. Foreningsnålen – et skinneprofil

forarbejdet i nysølv – er en diskret lille ting, som selv de, der ikke bryder sig om »pynt på jakken«, vil kunne acceptere.

Medlemsnålen kan rekvireres mod indsendelse af kr. 6,50 (inkl. porto) på postgirokonto 13 53 13, adresseret Ole Plum, Dr. Christiansens Vej, Dianalund.

Museumstoget

Sæsonen 1966 er forbi, og bestyrelsen samt trafik- og maskinafdelingernes ledere bringer en tak til alle de – medlemmer og Lollandsbanens personale – der medvirkede til, at »hjulene trillede velsmurt« hele sommeren. I næste nummer af tidsskriftet bringes en rapport om sæsonens trafik (antal tog, rejsende m. v.).

Restaurerings- og vedligeholdelsesarbejderne hviler imidlertid ikke, fordi trafikken er forbi for i år – og der er mange ting, der skal nås inden maj næste år. Kan De give et nap med i Klampenborg eller Maribo i vintermånederne – så ring eller skriv til:

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

★

Tirsdag den 20. september overdrog medarbejdere fra »Carlsberg Bryggerierne«s PR-afdeling en nyrevideret »Ølvogn« ZA 99500 til medlemmer af foreningens bestyrelse og maskinafdeling. Vognen var den 28/8 kørt fra »HOF-stationen« til Maribo.

Vi har fået en meget smukt restaureret vogn til erstatning for den gamle ZA 99517 – en gave, vi har grund til at være det store bryggeri taknemmelig for. (Se i øvrigt foto på side 31).

P. BRØSTE

Overgaden oven Vandet
Kbh. K.

SHELL GAS

v/ H. Sørensen
Gammeltorv 20
Frederikshavn
Tlf. 22708

A/S SCHIØNNING & ARVÉ

Viktualieforretningen

»NANNA«

Danmarksgade 23
Frederikshavn
Tlf. (084) 20162

OVE JENSEN

Varmeinstallation
Danmarksgade 7 - Fr.havn
Tlf. 20029

A/S ALF KRABBESHØFT

Rockwool Isolering
Telf. 21054
Esbjerg

Murermester

AKSEL FRODE JENSEN

Knudensvej 5
Frederikshavn - Tlf. 20504
Alt murerarbejde udføres

BRDR. LYKKEGÅRD

Cementstøberi
Triersvej 29
Herning - Tlf. 12 10 17

G. LIEBERGREEN

Vognmand
Borbjerg Kirkeby
Tlf. (074) 61059

N. L. KILDEGAARD

Gulvservice
Østergade 21-23 - Hadsten
Telf. 94111 - 58

BALLERUP MÅLØV KOMMUNE

Rådhuset
Ballerup

A/S IKAS ISOLERING

Sjællandsgade 2
Frederikshavn
Tlf. (084) - 2 06 33

**A/S BAGERMESTRENES
RUGBRØDSFABRIK**

Thorsgade 23 - Randers
Tlf. (064) - 2 03 68

FODPLEJE

Ellen Christensen
Østergade 49
Hjørring
Tlf. 393

K. J. MORTENSEN

»Kødhallen«
Ålborg
Boulevarden 24 - Tlf. 12 41 42 - 12 26 41

Smedemester firmaet

J. P. PEDERSEN & SØN

Tlf. 2 04 05
Alt smedearbejde udføres

Snedkermester

E. WIENBERG-RASMUSSEN

Vestergade 25
Silkeborg
Tlf. 64

KAJ's LILLEBILER

5,- 8,- 10,- 12 og 15 pers. vogne
Tlf. 089 - 1 - 850
Svarer dag og nat

HARRY OLSEN

El-artikler
Nørrebrogade 5
Tlf. 39 18 05
N.

HESS OLIEKAMINER

Hessorterende varmluft
Knud Andersen
Jernbanegade 13 - Hjørring
Tlf. 510

Afholdte udflugter.

Kristi Himmelfartsdag, torsdag den 19. juni, oplevede henved 100 medlemmer af foreningen hvordan det føles at køre 100 km/t på DSB-spor med et af Lollandsbanens 3-vogns Y-tog, idet »Lynetten« for første gang aflagde besøg på København H. Toget vakte stor opmærksomhed overalt – og det var en herlig følelse at mærke LJ's dejlige tog rigtig »strække ud«. Direktør Brandt, trafikinspektør Jacobsgaard og værkfører Magnussen, der gjorde os den glæde at deltage i turen, så ud til at nyde kørslen lige så meget som medlemmerne, og det til trods for at de havde været oppe før hane-gal.

Turen forløb ganske efter planen, kun et par minutter »forstyrret« af en forsinket »København-Express«. Efter ankomsten til Maribo kørtes en dobbelttur til Bandholm med KJØGE – og om eftermiddagen en tur til Rødby Havn med nr. 19. Også den del af arrangementet klappede – det eneste, der ikke klappede, var vejret; det regnede utrøsteligt på Lolland (og forøvrigt kun der) hele dagen. *Tur-fan.*

Søndag den 28. august havde DJK's nordjydske afdeling en udflugt for sine medlemmer med pårørende, og 47 personer var mødt op på perron 1 i Horsens, hvorfra turen udgik.

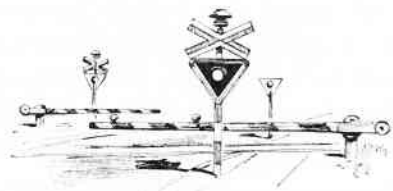
Særtog nr. 817 fra Horsens Privatbaner stod oprangeret, og det bestod af motorvogn LM 415 og personvogn C 423, begge af årgang 1929. Kl. 10.05 blev der givet afgang, og toget sig i bevægelse mod Odder, men allerede ved Horsens Havn var der et par fotostop. Turen videre langs Horsens Fjord var meget smuk, ikke mindst på grund af det strålende sommervejr med sol og varme i rigt mål, og inde i landet var det et smukt syn at se maskinerne arbejde på de gule kornmarker.

Kl. 12 var toget i Odder og havde altså brugt små 2 timer om den kun 34 km lange tur, men det skyldtes først og fremmest, at der havde været en masse standsninger undervejs, dels på de fleste stationer og dels på mange smukke og særprægede steder på fri bane.

I Odder spistes der frokost forskellige steder, idet nogle benyttede »spisevognen«, C 423, der er forsynet med mange store borde. Derefter var der lejlighed til at gøre studier i remiser og værksteder og på det store sporareal.

I mellemtiden var et »nyt« særtog af gammelt materiel fra Hads-Ning Herreders Jernbane, nemlig motorvogn M 4, personvognene C 25 og C 29 samt post- og pakvognen D 231, blevet oprangeret ved perron 2, og kl. 14 kørte det nordpå, og efter en krydsning i Mårslet med tog 107 nåedes Aarhus kl. 15.15. Også på denne strækning var der en del fotostop undervejs, til stor morskab for såvel deltagerne som for egenens befolkning. Således troede en mand i Mårslet, at vort tog var gået i stykker, eftersom det standsede $\frac{1}{2}$ km før stationen og folk »væltede« ud.

Turen sluttede i Aarhus, og den havde været særdeles vellykket, og på deltagerens vegne vil jeg hermed gerne bringe klubben en hjertelig tak for arrangementet. *O. Boye.*



Et pletskud for smalspor-entusiaster

Det kan ikke nægtes, at de små baner over en vis tiltrækning på mange af foreningens medlemmer, og det er jo ikke så sært, idet disse baner ofte findes blandt de ældste og mest primitive jernbanestrækninger og således er i besiddelse af meget morsomt og interessant rullende materiel. Vi har selv her i landet kun én strækning tilbage, og i den Tyske demokratiske Republik er disse smalsporstrækninger også nu under hurtig afvikling.

Dansk Jernbane-Klub har derfor gennem de sidste 4 år haft en årlig tur til én af disse smalsporbaner i DDR, og her har medlemmerne i rigt mål oplevet jernbaneromantikken, med primitive sikringsanlæg, mange interessante lokomotivtyper, bl. a. Mallet-maskiner, morsomme personvogne med bremser, der virkede med kontravægte, lodder og trisser og m. a.

Den første smalsporbane vi besøgte, var Bad Doberan-Kühlungsborn (»Molly«), der har sporvidden 900 mm; den næste var Ribnitz Ost-Barth, 1000 mm, året efter Bergen-Altenkirchen på Rügen, 750 mm, og i år Anklam-Friedland med 600 mm. Hvad bliver mon den næste?

Der har altid været stor søgning til disse ture, selv om de har været temmelig anstrengende, og derfor var det en stor behagelighed, at turen denne gang startede tidligt lørdag morgen.

Vi var 73 deltagere, der afrejste med lyntoget »Neptun« lørdag den 17. september.

I Warnemünde blev vi modtaget af hr. Hans-Dieter Bielicki fra trafikministeriet i Berlin, og der var oprettet bogsalg, hvor vore medlemmer kunne købe forskellig jernbanelitteratur.

Vi fortsatte med tog til Rostock, og dette tog var lidt af en oplevelse, idet det bestod af 4 Doppelstockwagen (2-etages) med styrevogn forrest og damplokomotiv, som skubbende, bagest. Føreren i styrevognen adviserede lokoføreren på lokomotivet ved hjælp af klokke og lystableau.

I Rostock blev vi budt velkommen af ingeniør Dobbelt fra Reichbahndirektion Greifswald, og der blev udleveret jernbanebrochurer til samtlige turdeltagere. De 4 timers ophold blev her benyttet til indkøb og busrundtur. Medlemmer af »Sporvejshistorisk Selskab« benyttede lejligheden til at prøve, hvordan det var at køre sporvogn med kvindelige vognstyrere, og særlig ivrige jernbaneentusiaster snusede til røgen på hovedbanegården.

Fra Rostock gik turen videre med tog i reserverede vogne til Stralsund, hvor vi blev indkvarteret på hotellerne »Am Bahnhof« og »Baltic«, sidstnævnte sted spistes til aften under musikledsagelse.

Aftenen var til fri disposition, nogle fejrede en forlovelse med bulgarsk champagne, der i øvrigt var uhyre billig, andre nød spadsereture gennem den gamle Hansestad, og det var en særpræget oplevelse af gå mellem alle de gamle bygninger, fri for bilstøj og benzinos. Desværre var byens sporvogne forsvundet til stor fortrydelse for ovennævnte medlemmer af »Sporvejshistorisk Selskab«, men til gengæld var der mægtigt liv på banegården, hvor de røg-begeistrede igen tilbragte flere timer med at snuse og sige »næh« og »åh« og »se nu der«.

Tidlig søndag morgen blev vi vækket og indtog morgenkaffen på hotellerne, og kl. 7.25 afgik toget igen med reserverede vogne (1. kl.) til Anklam. Lokomotivet var oliefyret og af typen 03. Undervejs hertil havde vi lejlighed til at iagt-

Møller og Knudsen Eftf.

BYGNINGSARTIKLER

Bredgade 26
Kolding

Dansk Vøxdug Industri

ØSTERBRO

Frakkeskånere – luffer – køretæpper
forklæder m. m.

Alt vedrørende begravelser og ligbrænding
ordnes

M. Schrøder

Ramsherred 31 - Aabenraa
Telf. (046) 2 20 12

Ligtransport i ind- og udland

Agerskov Sogns Spare- og Lånekasser

Agerskov

Telf. (048) 3 31 13

Palads Teatret

NØRREGADE 29 - VEJLE

Telefon (058-1) - Vejle 2000
Fra kl. 16.00–17.30 – Søndag fra kl. 15.00

Ringsted Taxi

TELEFON 1224

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Skinnebus 2

Jægersborg – Nærum

*

Buslinie 172

Lyngby Station – Ørholm

*

Buslinie 180

Jægersborg – Gammel Holte

A-S
Randers-Hadsund
Jernbane

tage forskellige lokomotivtyper, bl. a. et dampakkumulator-lokomotiv, samt diesellokomotiver af typen V 180.

Så kom vi til turens clou, den 36 km lange smalsporbane med 600 mm sporvidde og persontrafik. Vi blev yderst venligt modtaget af Reichbahn-Hauptsekretär Günter Conrad, og i stationens hyggelige ventesal fik vi et foredrag med tolk om banen og dens historie, og efter at remisen var besigtiget, dampede vi med 25 km/t mod Friedland.



DR smalsporloko nr. 99 3461 »puster ud« efter fotostop ved Lückow på strækningen Anklam-Friedland.

Foto: Hans Gerner Christiansen.

Toget bestod af damploko nr. 99.3461, bygget 1925 og yderst velholdt, det havde i øvrigt en ganske pragtfuld præriefløjte. Efter lokomotivet kom en pakvogn og 4 personbogievogne, der hver havde plads til 34 personer og var indrettet på den måde, at der i hver ende var en kupé for 6 personer, der sad over for hinanden som i de gamle sporgovne, og i midten med tværgående sæder med henholdsvis 1 og 2 siddepladser; belysningen var gaslamper med gasbeholderen anbragt i undervognen. Af ejendommeligheder på banen kan nævnes det trekantede rangerspor i Wegezin, beregnet for omløb af lokomotiverne, så man undgik dreje-



Det ejendommelige sporskifte beregnet for dobbeltflangede hjul (Friedland station).

Foto: Hans Gerner Christiansen.

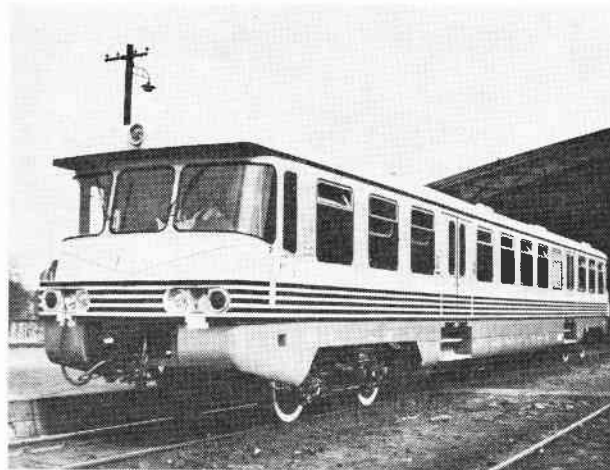
skive, og i Friedland så vi de gamle sporskifter fra den gang der anvendtes dobbeltflangede hjul, og her skiftede man hjertestykket i stedet for tungen.

I Friedland spiste vi frokost, og ved denne lejlighed takkede Wilcke for den venlighed, vi altid blev modtaget med af DR, og ingeniør Dobbelt udtrykte sin glæde over den interesse og sagkundskab, foreningens medlemmer viste for de små baner, og sagde videre, at vi altid var velkommen fremover, også til at besøge nogle af de moderne baneanlæg.

Fra Friedland kørte vi i 3 busser over Neubrandenburg tilbage til Warnemünde, hvor vi kunne nå at gå en tur på molen, inden vi tog afsked med det land, der er et sandt eldorado for jernbaneentusiaster.

Thoke.

★



Ny type DR-letvægts-motorvogn (440 hk – dieselhydraulisk), type VT 4.12. Antal siddepladser: 1. klasse: 9; 2. klasse: 56. Højeste hastighed 125 km/t.

Foto: DR.

★

Næste nummer af tidsskriftet (nr. 8/66) udsendes omkring den 1. december.

Ny svensk jernbane billed-årbog

»Bilder från Sveriges järnvägar 1965« hedder et nydeligt lille hæfte på 28 sider og indeholdende 54 fotografier, der dækker »årets gang« på de svenske jernbaner. Her er alt, hvad hjertet med ret kan begære – også gode billeder af damplokomotivtrukne tog – og helt uimodståeligt er et billede af et lille 1067 mm-godstog midt i det smålandske forår.

»Bilder från Sveriges järnvägar 1965« kan bestilles ved indsendelse af sv. kr. 5,85 på svensk postgirokonto 63 21 47, adresseret Frank Stenvall, Malmö V., Sverige.

Initiativtageren fortjener at få udsolgt – bl. a. for at kunne gå i gang med en 66-udgave. Hvem tager et sådant initiativ her i landet?

Vort forsidebillede

Litra P nr. 917 på Lejre station (6/7 66). Maskinen fremfører persontog 259 København-Kalundborg i forbindelse med statsbanernes reklametjenestes optagelser til brug for en »Afsked med dampen«-film.

Manden bag kameraet var:

H. E. Pedersen.

Original
LUXO-Lamper
ELEKTROARMATUR A/S

Gasværksvej 4-6 C
København V. - VE 4035 - 36

SCANLACE

Ringvejen - Viborg
Telefon (0761) 3600

*

Andelsbanken

Østergade 28
Struer
Telf. (78) 5 06 77

TJÆREKOMPAGNIET NYBORG

DANSKE GASVÆRKERS TJÆRE KOMPAGNI
AKTIESELSKAB

Telefon: Nyborg (09-31) 657 *
Telegram-Adresse: Tjærekompagni

Tæppeanlæg:
Fjelsted - Tlf. Fjellerup (09-88) 330
Lamdrup - Tlf. Nyborg (09-31) 1556

Hovedbanens
Tricotage

Hovedbanegården
København

Adam Transport A/S

Danasvej 30
København V.

Dansk Købmands-Inventar A/S

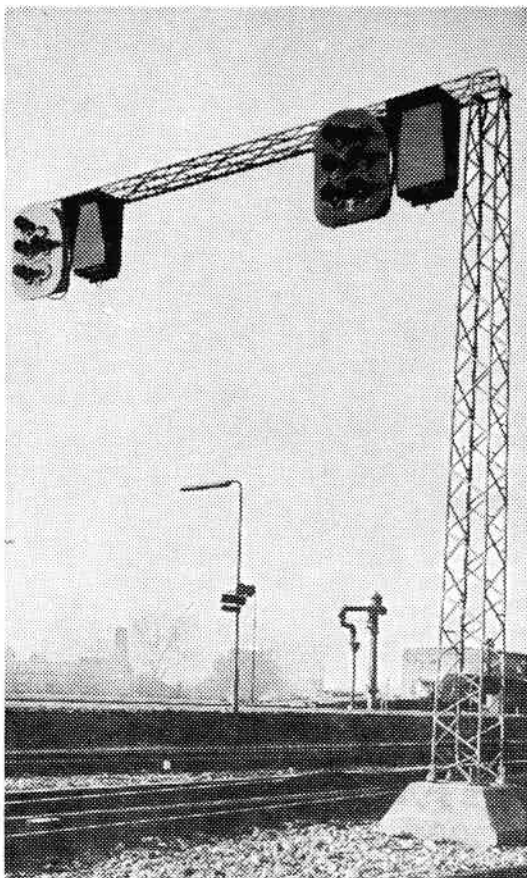
Glerupvej 8 - Rødovre
Telf. 91 33 44



»Museumsbanen«s driftsklare trækraft op rangeret uden for remisen i Maribo (18/9 1966). Fra venstre mod højre: LJ M 1, LJ nr. 19, OHJ nr. 5, ØSJS nr. 3, OKMJ nr. 14, ØSJS nr. 2 samt LB M 2. Foto: H. E. Pedersen.



Et billede af godsvognenes »udviklingshistorie«. »Carlsberg«s gave til foreningen, ZA 99500 (last 6 t – 1910) og en af bryggeriets ny erhvervelser, standardvognen nr. 083 5 252 (last 25,5 t – 1966), fotograferet på »HOF-banegården« i København. Foto: Foto-Service (Carlsberg)



Dansk Signal Industri A/S har igennem 35 år indtaget en betydende position som leverandør af sikrings- og fjernstyringsanlæg til jernbaneadministrationer 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.

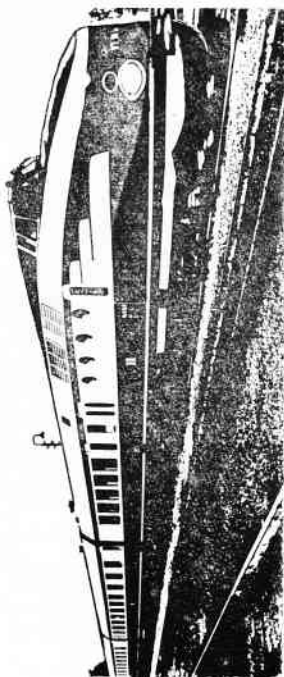
Dansk Signal Industri A-S

Finsensvej 78

København F.

Tlf. Fasan 6767, lokal 41

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.

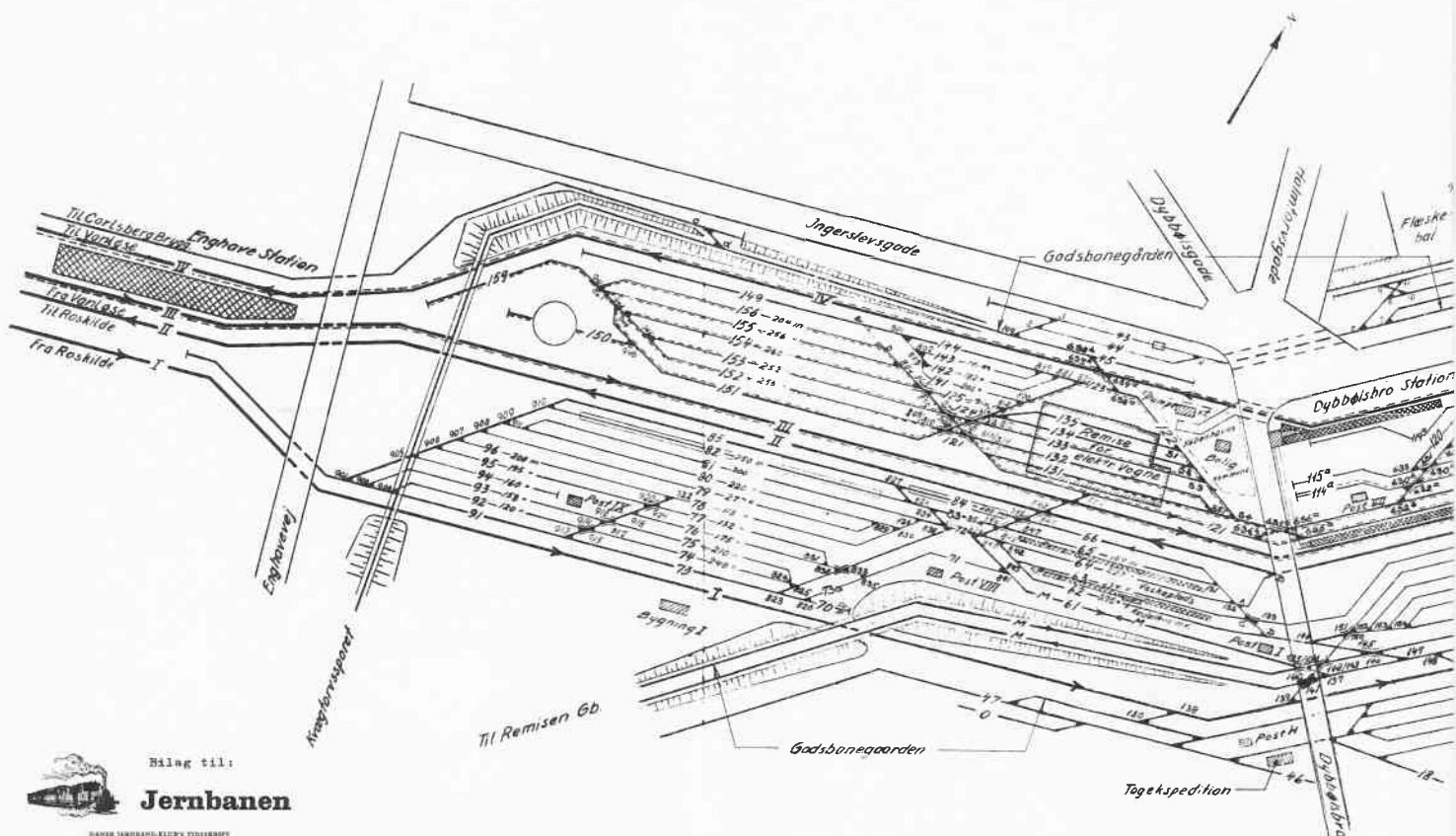
Besøg under Deres ophold de mange museer, udstillinger og kulturelle arrangementer i DDRs hovedstad.



DDR's TURIST- & TRAFIKINFORMATION

Telefon Eva 6866

Vesterbrogade 84, København V



Bilag til:

Jernbanen

DANSK JERNBANESKOLENS TIDSSKRIFT
nr. 7/66.

