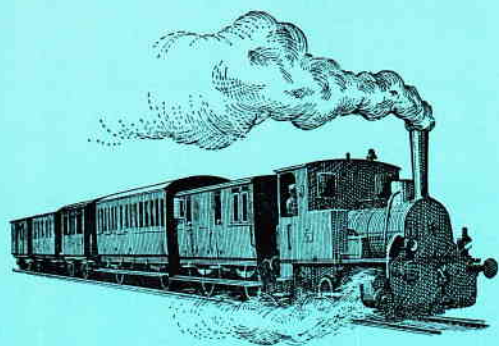




Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **1**

Febr. 1967

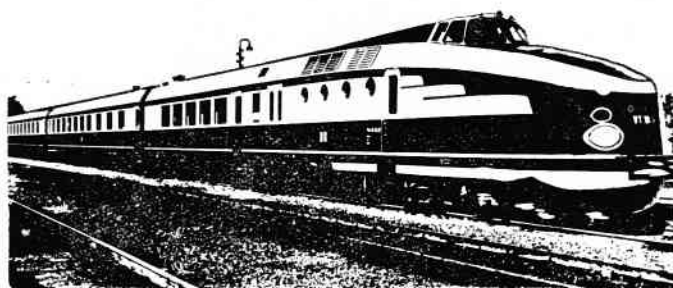
Everlite A/S

Skævinge

**Kør en tur
med veteranjernbanen**

A. J.

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

KLARKRING SAVVÆRK- & TRÆVARERFABRIK

Klarkring — Jylland
Tlf. 066 — 9 33 11

KROEN I KROGEN

Banegårdspladsen
AARHUS
Tlf. 06 — 12 24 01

BRYGGERIET THOR

Maribo

J. JANSEN

Grønthandler

Søndergade 1 — Rødekro
Tlf. (046) 6 21 74



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
Spurvejshistorisk Selskab, København,
samt modeljernbaneklubberne i provinsen.



Formand:

Politivadokat, 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:

Trafikafd. og information:
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,
Fælkevej 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) HEIrup 6850.

Annonceekspedition:

Boulevarden 6, 3. sal, Kgs. Lyngby.
Tlf. (01 72) TAgA 8501.

Medlemskontingent:

Ordinære medlemmer kr. 25,-
Juniormedlemmer (under 18 år)
d. 1. jan. det pågældende år) . kr. 15,-
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.

Ved årsskiftet

Året 1966 blev i mange måder et godt år for jernbanerne, hvis trafik gik stærkt frem i en lang række lande, hvorimod det kun var enkelte steder, det lykkedes at opretholde eller forbedre andelen af den samlede trafikforøgelse. Dette er der intet mærkværdigt ved, når man tager i betragtning, at nedlæggelsen af sidebaner overalt er fortsat, og at jernbanernes andel af såvel person- som godstrafik nu indskrænker sig til transporter over lange afstande – og for persontrafikkens vedkommende forstadstrafik omkring de større byer.

Årene 1966 og 1967 er skelsættende på en anden måde, idet udviklingen i disse år betyder det definitive farvel til dampdriften. I USA og Canada er denne driftsform praktisk taget ophørt for flere år siden, og i 1967 vil man – efter hvad British Railways oplyser – have set de sidste damptog køre på de engelske statsbaner. Efter at damplokomotivets fædreland, hvor »The Age of Steam« har betydet mere end i noget andet land i verden, nu siger »farvel til dampen«, er der vel næppe nogen, der tror, at denne driftsform vil have andet end en meget begrænset årrække for sig andre steder – de »sidste på pletten« her i Europa bliver vel det delte Tyskland samt Østrig og Spanien.

Drømmen om en dampreserve her i Danmark – en lidt »egoistisk« ønsketænkning blandt jernbaneentusiaster – er nu »dunstet« bort med Handelsministeriets tilladelse til Danske Statsbaner til at sælge de resterende maskiner. Det levende og varierede, der har været over jernbanerne, er ligesom på så mange andre områder i livet veget for en rationalisering og ensretning, som vi alle må erkende det praktiske i, men som vel inderst inde er de fleste af os inderligt imod. Men én ting er at elske maleriske slumkvarterer i syden, en anden at bo i dem – én ting er at køre med et damptog – en søndag – gennem Mecklenburg med 15 km/t eller gennem Gribskov med 45 km/t, en anden at skulle benytte et sådant befordringsmiddel dag ud og dag ind – året rundt – på vej til og fra arbejde.

Men forsvinder alt det poetiske i dagligdagens jernbaner, må vi jo trøste os med, at så meget desto mere bliver der brug for en museumsbane. At interessen for denne del af foreningens arbejde griber om sig viser sig dels i et stadig stigende medlemstal, i antallet af rejsende på Lolland og dels i det antal bud, der i det forløbne år har været på ud-rangeret materiel fra privatbaner. Da Hørve-Vørslev banen lukkede i 1956, og direktør Johansen ville skænke Danmarks ældste benzinmotorvogn til Jernbanemuseet, var dette ikke interesseret i tilbudet, ligesom der ikke var én eneste privatperson, der tænkte på at overtage vognen. Da Kalvehavebanen lukkede i 1959, var der enkelte, der drømte om at bevare et af de gamle lokomotiver, men der var ingen, der øjnede nogen mulighed for at realisere noget sådant. Helt anderledes har det været i det forløbne år, hvor kun et par enkelte af de lollandske roebanelokomotiver gik til ophugning, medens de øvrige blev erhvervet af vor forening, Maribo købstad, Lolland-Falsters Stiftsmuseum og private. Ved de øvrige banenedlæggelser i 1966 var der veritabel konkurrence om materiellet, ja DJK måtte endda lide den tort, at den gamle motorvogn fra Vestsallingbanen, som foreningen allerede i 1961 havde forspurgt om at måtte købe – og ved likvidationen havde budt på – blev »snuppet for næsen af os« af en entreprenant privatmand, der var i stand til at byde mere end vi. Til gengæld kan vi trøste os med, at flere af vore medlemmer har foræret foreningens vogne, og at »Tuborg-

**HELSINGØR
HORNØK - GILLELEJE
BANEN**

Støt dansk arbejde

J. N.

Autoplaid alle modeller
mange farver – kraftig kvalitet

Dansk Voxdug Industri
ØSTERBRO

Astoria
Lampe- og Lysekronecomp.

Gungevej 17
Tlf. 78 22 88

Ringsted Taxi

Tlf. (03-615) 1224

Turistbus – 28 personer

Thürmer og Co.

Skt. Knudsvej 41 – V

Kvalitetsværktøj

med
disse
ting
kan
vi
hjælpe
Dem

Blikkenslagerarbejde
Centralvarmeanlæg
Fjernvarme
Oliefyr
Sanitet
Varme- og
ventilationsanlæg

Aut. gas- og vandmester

Egon Frank

Rebslagergade 7 – Sønderborg
Tlf. (044) 2 44 18

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Skinnebus 2
Jægersborg – Nærum

Buslinie 172
Lyngby Station – Ørholm

Buslinie 180
Jægersborg – Gammel Holte

fondet« gjorde det muligt for os dels at erhverve to lokomotiver fra de før omtalte roebaner og dels OKMJ's loko nr. 14.

Takket være Tuborgfondet, Scandia, Lollandsbanen og en lang række baner og – ikke mindst – en ditto lang række af vore medlemmer står vi i dag med en større og bedre samling af rullende materiel end nogen sinde, samtidig med at foreningens økonomiske stilling er bedret betydeligt. Alligevel er det hele ikke så rosenrødt, som vi kunne ønske det. På Lolland har vi fået indarbejdet »Trekantsruten«, men desværre skal »Veteranskibsklubben«s S/S »Skjelskør« på værft i år – i sommerperioden – og det synes ikke muligt at skaffe noget andet skib. Selv om – som nævnt – vort materiel er i god stand, vil store udgifter til vedligeholdelse og opførelse af vognremiser trænge sig stærkt på, men hvorfra vi skal få penge og arbejdskraft hertil, er det vanskeligt at få øje på for tiden.

Med Statsbanernes opgivelse af dampdriften synes det en nærliggende opgave for DJK at søge et par enkelte lokomotiver i begge distrikter bevaret i driftsklar stand – på samme måde som Allan Pegler har gjort det i England – men ideen hæmmes af de samme årsager som ovenfor anført.

Da driften af »Museumstoget« kun har været mulig ved en meget stor indsats af frivillig arbejdskraft og ved store tilskud fra foreningen og andre, er det kedeligt, at kræfterne blandt »jernbanevennerne« ikke har kunnet

samles om denne opgave, men at der fra flere sider er købt materiel – og restaureret materiel – materiel, der delvis er uden jernbanehistorisk interesse, og som nu står spredt rundt om i landet uden at være til større glæde for nogen. Danmark er nu engang et lille land, og det er svært at se, at der skulle være penge og rejssende til en museumsbane i enhver del af landet. Banen på Lolland er fast indarbejdet, og efter vor opfattelse skulle der også være baggrund for vore jyske medlemmers plan om en museumsbane mellem Mariager og Fårup – og den allerseneste plan om et damptogspar på Hornbækbanen – men dermed må det da også være slut.

At holde sammen på arbejdet indenfor DJK – med to museumsbaner, en begyndende smalsporsektion på Lolland, bogudgivelser, udflugts- og mødearrangementer o.s.v. o.s.v. – kan ofte være vanskeligt, og på et eller andet tidspunkt må vi – som det er anbefalet af revisorerne hvert år – ansætte lønnet kontorhjælp, men foreløbig, indtil der er endnu flere penge til rådighed, må vi prøve at få det hele til at gå rundt i de gamle beskedne former.

Vil medlemmerne fortsætte med den indsats, der er gjort for foreningen i det forløbne år, er der godt håb om, at der også i det nye år kan gøres fremskridt indenfor foreningens arbejde, både med hensyn til museumsarbejdet og vore andre arbejdsområder.

Birger Wilcke.

Opråb fra »Nordjyske afdeling«

Efter nedlæggelsen af Mariager–Faarup–Viborg Jernbane er det rullende materiel fra banen blevet spredt for alle vinde, som der er redegjort for ved tidligere lejligheder her i tidsskriftet. Til disse oplysninger kan nu tilføjes, at fa. »Chr. Løgstrup«, Randers, har erhvervet banens godsvogne til ophugning med undtagelse af Pd 305, som DJK har erhvervet til brug ved transport og opbevaring af kul i forbindelse med den planlagte kørsel med personførende tog Mariager–Handest.

Til denne kørsel påtænkes anvendt damploko VLTJ 7, som foreningen tidligere har købt. Dette lokomotiv er for tiden under reparation i MFVJ's tidligere værksted i Mariager. For at kunne disponere over reservetrækkraft i tilfælde af nedbrud på nr. 7, påtænker DJK's nordjyske afdeling imidlertid også at anskaffe et diesellokomotiv, nemlig MFVJ M 3, den såkaldte lokovogn. M 3 vil sikkert være adskillige bekendt, da den i de senere år hyppigt blev benyttet som reserve for MFVJ's diesellokomotiver, M 4 og M 5, og i den sidste køreplansperiode, hvor der kørtes personførende tog mellem Faarup og Viborg, fremførte den det personførende godstog Viborg–Mariager.

Vognen er bygget hos Frichs i 1935 og er forsynet med en 290 hk dieselmotor med elektrisk transmission. Den har 2 toakslede bogier med akselafstand 2,5 m og afstand mellem drejetappene på 6,6 m. Vognen er 12,7 m lang over pufferne, har plads til 20 rejsende på 2. klasse; rejsegodsrum og to førerrum. Maksimalhastigheden er 70 km/t. Som en særpregt repræsentant for 30-ernes dieselmotorvogne er M 3 vel værd at bevare. Vognen er købt af fa. »Pedersen & Albeck«, Vejle, der benytter den til kørsel med arbejdstog i forbindelse med optagningen af sporet Fårup–Viborg. Dette arbejde forventes at ville stå på et par måneder endnu, og i den tid kan vognen beses i Fårup, hvorfra arbejdstogene udgår.

Foreningens bestyrelse har tilsluttet sig tanken om at søge M 3 bevaret for eftertiden, ved at DJK anskaffer den, så den undgår skæreblander, når sporoptagningen er sluttet. Klubbens midler er imidlertid – som de fleste sikkert ved – begrænsede, og anskaffelsen påtænkes derfor delvis finansieret ved særlig *indsamling*, således at forstå, at det til købet indsamlede beløb doubles op af foreningens midler. Indsamlingen skal således kun dække havdelen af købesummen, og behøver formentlig kun at omfatte 2500–3000 kr. Endelig pris er endnu ikke aftalt med den nuværende ejer. **En indtrængende opfordring til at bidrage til denne indsamling er hermed givet.**

(Fortsættes side 11)

Tog som hobby

Vi har Märklin – Fleischmann – Lilleput

Egger – Rapido – Falter – Heljan

også andre hobbies

Porcelænsmaling – Lampeskærmesynning –

Stoftryk – Glasmosaik – Emaliepulver –

Peddigrør – Svævefly – Motorfly – Racerbaner

o. m. a.



Tlf. 3914, Nørretorv, Vejle
Vejle Hobbyforretning



...med den naturlige skulderlinie!

»PRIMA KONFEKTION«

Bredgade 5 – Herning

Tlf. (07) 12 08 34 – 12 33 80

SALON EDITH

Fru Edith Præstholm

Strømgade 4 – Hjørring

Tlf. 0891 – 1383

KOLDING FOLKEBLAD

Jernbanegade 35

Kolding

Tlf. 055 – 2 20 00

**TØMRERMESTER
F. BERG JACOBSEN**

Østergade 52 – Skjern

Tlf. 073 – 5 04 54

Møller og Knudsens Eftf.

Bygningsartikler

Bredgade 26

Kolding

Tlf. (055) – 2 30 77

Langeskov Plovfabrik A/S

Langeskov

Fyn

Landbosparekassen

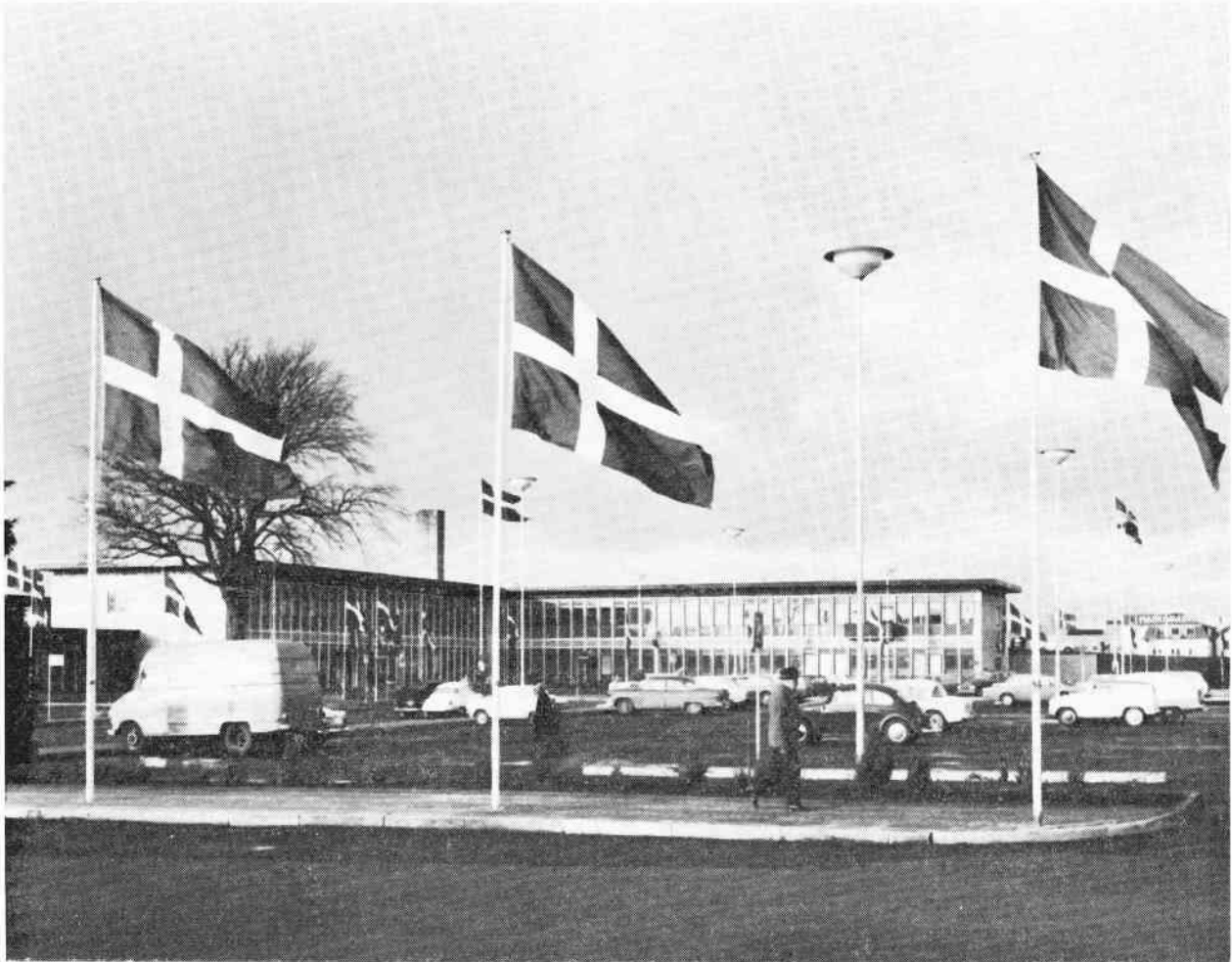
Torvet, Ribe

Tlf. 054 – 2 13 33

Brønderslev

16. August 1871 - 27. November 1966

Af P. Thomassen



Den nye stationsbygning i Brønderslev (åbningsdagen – den 28. november 1966).

Foto: Brønderslev Pressefoto

Den 28. november 1966 blev en ny Brønderslev station indviet under nærværelse af behørig honoratiores og 145 indbudte – og ved et tilbageblik i den anledning må det med skam bekendes – som det fremgår af overskriften – at en »fødselsdag« – stationens 95 års dag – er forbigået i stilhed.

Inden den gamle station synker i grus og glemmes, hvad byen af forskellige grunde længe har ønsket, bør de interesserede læsere have lidt historie om Brønderslev og dens station gennem tiden.

Vendsysselbanen (Nørre-Sundby – Hjørring – Frederikshavn) blev anlagt i de tider, da det ikke betød så meget, at man skulle gå en halv eller en

hel mil til toget. Allerede omkring 1870 eksisterede både Vester- og Øster-Brønderslev, men det var den sidstnævnte, der betød noget. I de to sogne af samme navne boede der dengang næsten lige mange, nemlig ca. 1300; i 1880 var tallene hhv. 1700 og 1500, og nu var det stationsbyen Brønderslev, der regnedes med. Der skulle dog gå adskillige år, før denne blev regnet for noget, der skulle ligne en storby. Hør blot, hvordan Trap beskriver byerne i 90'erne: »Vester-Brønderslev, stor købstadslignende Landsby – omtr. 2000 Indb. – der er opvokset de sidste Aar omkring Stationen, med flere to Stokværk høje Huse og en Gade (Algade sammen med Vester- og Østergade), der omtr. er $\frac{1}{4}$ Mil lang ...«

GULF SERVICE STATION
Benzin

Lisemindevej 48
Odense – Tlf. (09) 11 96 17

CALTEX SERVICE
Budolfi-Plads

AALBORG
Tlf. 08-12 86 22

BRANDE SOGNS SPARE- OG LÅNEKASSE

Brande, Jylland
Tlf. 0718 – 65

ESBJERG JERN- OG STÅLFORRETNING

Østergade 4, Esbjerg
Tlf. (051) 2 26 00

NORDISK GULF-GAS

Vestergade 24 – Varde
Tlf. 052 - 2 11 56

Slagtermester
H. C. HANSEN

Bredebro
Tlf. 047 – 4 13 43

DRONNINGMØLLE AUTOVÆRKSTED

Tlf. (03-209) 173

**ARBEJDER SPARE- OG LÅNEKASSEN
FOR AARHUS OG OMEGN**

Østergade 4
AARHUS
(061) 2 62 55

Tømrermester
CH. AAEN

Sneppevej
FREDERIKSHAVN
Tlf. 084 – 2 32 22

ANGLI SKJORTEN

A/S JOHS. JUHLER
Maskinfabrik

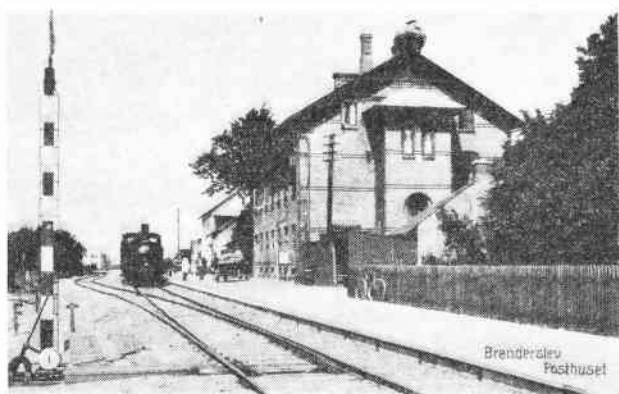
Løkken 6-8 – Sønderborg
Tlf. 044 – 2 51 11

WIGGO KONGSTAD A/S

Bluhmesvej, Nyhavn
Esbjerg
Tlf. 051 – 2 65 77

Trafikken på Brønderslev station var ikke overvældende fra starten. I det første driftsår afrejste 16.245 og ankom 11.500 rejsende, og der afsendtes 468 og ankom 1664 tons gods. Stationens samlede indtægt var knapt 23.000 kr., svarende til en halv pct. af Jydsk-Fyenske Jernbaners samlede indtægt af person- og godsbefordring.

I årenes løb er naturligvis sket en del ændringer og udvidelser af stationen og navnlig af sporarealet. Man slap for en større udvidelse af stationsbygningen, da postvæsenet frivilligt fortrak allerede i 1889 og byggede sit solide posthus (for 21.000 kr.!) næsten i forlængelse af stationsbygningen, men rigtig nok i en anden stil. Set fra sporsiden så posthuset helt idyllisk ud med træer for begge ender og vildvin op ad facaden, men så man det fra gadesiden, var idyllen hurtigt overset.



Brønderslev station og posthus – med storkerede (omkr. 1915). Foto: P. T. arkivfoto

Den forøgede trafik under første verdenskrig nødvendiggjorde forlængelse af krydsningsspor, og der blev byttet om på perronspor I og II, således at det gennemgående hovedspor lå ved perron II. Samtidig klistredes en kommandopost bestående af lutter vinduer til hovedbygningen, men det lykkedes ikke helt at træffe 70'ernes »byggesæt«. Læsseporarealet er også blevet udvidet i tidens løb, men det er ret begrænset, hvad pladsforholdene tillod. Der vil blive god brug for de arealer, der frigives, efter at den ny station med posthus er taget i brug. Størst er glæden i Brønderslev vel over, at man slipper for overskæringen med bommene. Utallige er de cigaretter, som utålmodige rastløse bilister har tværet ud i halvruget tilstand, mens de ventede på togpassage...

Det var fortiden. De første planer om ny station og baneforlægning fylder i denne måned 25 år! Det var ikke DSB, men byen der begyndte. Byrådet var interesseret i at komme i gang med jordarbejder m. v. af hensyn til de mange arbejdsløse, der på



Brønderslev station – med »påklistret kommandopost« (1961). Foto: P. Thomassen

det tidspunkt (og fremover) virkede stærkt tyngende på kommunens budget, men der skulle gå 16 år, før der blev taget fat på baneforlægningens jordarbejder. I mellemtiden var kun nogle vej- og kloakeringsarbejder i forbindelse med stationsflytningen blevet iværksatte.

»Herlig en sommernat« i 1959 henflød jeg i en af de gamle hyggelige AF-vogne på vej mod Ålborg efter en vellykket, men anstrengende tur på Skagensbanen og til Frederikshavn. Røgen fra E-maskinen steg højt til vejrs i den stille, lune, månelys sommernat, og alt åndede fred og idyl i det flade landskab, hvor Østeråen skinnede som en stribe sølv.

Pludselig bremsede toget. Den henflydende rejsende så dovent ud ad vinduet og vågnede snart af sin halvslummer. Hvad var dog det? Han fortro, at han havde konsumeret den største rødspætte, der var at opdrive i Skagen, for den havde krævet for megen flydende ledsagelse.



De første jordarbejder nord for Brønderslev (1959). Foto: P. Thomassen

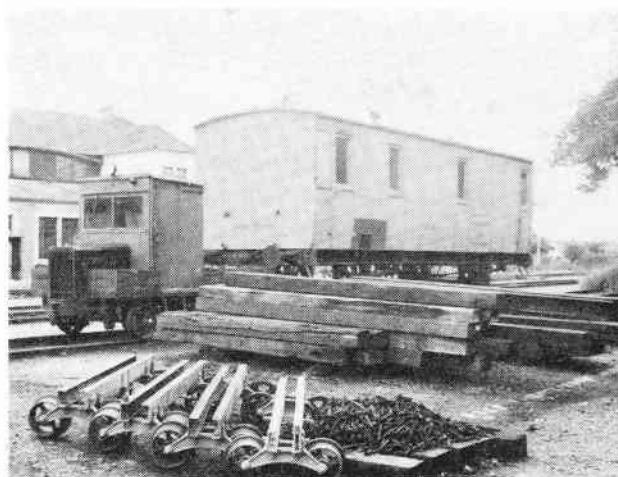
Fra selve hovedsporet udgik en smalsporet bane i vestlig retning og fortabte sig på en ny dæmning.

Var det Thorsmark grusgravs sidespor, man var ved at retablere? Nåh, nej, graven var tømt før 1920, og sporet dertil gik vist i en helt anden retning. Toget passerede nu en gul firkantet tavle med »30« på og luntede ind til Brønderslev station.

Det var begyndelsen til banens forlægning, jeg havde set. Jordarbejdet var ret hurtigt tilendebragt nord for byen, og et par år efter var det også færdigt syd derfor; skinnelægningen fulgte hurtigt efter, men der kom ingen forbindelse med nogen af enderne til det hidtidige hovedspor, før man var færdig til indvielsen af den ny station. Der blev i 1963 etableret en forbindelse til arbejdsområdet fra den gamle stations gennemgående hovedspor. Hvis man på det tidspunkt begav sig op på det ny baneværk i forventning om at se de nye sporanlæg m. v., så blev man skuffet, for der var kun et anseeligt opfyldt og planeret areal. Havde DSB pludselig fortrudt at bygge ny station, kunne arealet sagtens anvendes til stadion eller anden sportsplads. De omfattende bygnings- og broarbejder tog megen tid; det var forbi med arbejdsløsheden, og den følelige mangel på DSB-teknikere gjorde sit til, at færdiggørelsen tog et par år mere end beregnet.

Var bygningsarbejderne på arealet mindre spændende, så var vognmateriellet ved anlægsarbejderne så meget desto mere tiltrækkende for de jernbaneinteresserede, der har rullende materiel som speciale. Der var de herligste specialvogne, f. h. v. kupévogne fra 1870–80, og side om side stod en moderne skinnobil og en meget firkantet motortrolje, som det var komplet umuligt at finde i nogen materielfortegnelse.

Hvis det overhovedet kan tænkes, at DSB nogen sinde vil skille sig af med den – så vil den være en pryd i Maribo.



»Usædvanlig« motortrolje samt »Specialvogn nr. 268« – på malet 6. anlægsområde – 2. spor Århus–Laurbjerg (tidl. DSB Ca 599 – bygget af »Scandia« 1899).

Foto: P. Thomassen

En nærmere beskrivelse af Brønderslev ny station med tilhørende anlæg tillader pladsen ikke, så meget mere som det er beskrevet i en lang række velskrevne artikler i VINGEHJULET nr. 21 og 22/1966, hvori findes alle ønskelige oplysninger – lige med undtagelse af, hvad det hele har kostet.

For det tilfælde, at der blandt læserne af dette tidsskrift findes »ikke-læsere« af VINGEHJULET, kan af ovennævnte artikler citeres, at: Baneforlægningens længde er 3,4 km – der er udført ca. 175.000 m³ jordarbejde – der er bygget 5 broer, hvortil er anvendt 1500 m³ beton – der er nedrammet 300 jernbetonpæle – og i stationsanlægget indgår 4,5 km hovedspor, 1,6 km sidespor og 15 sporskifter.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 12. februar. Udflugt på Gribskovbanen (GDS) med sær- og arbejdstog fremført af DSB damploko litra C.

Planen for udflugten er:

København H.	afg. 9.39
Holte	afg. 10.06
Hillerød	afg. 10.47
Gilleleje	ank. 12.00

Frokostpause.

Gilleleje	afg. 13.45
-----------------	------------

Kørsel Gilleleje–Kagerup (og Gribso)–Tisvildeleje–Hillerød.

Hillerød	ank. 17.00
Hillerød	afg. 17.25

Holte	ank. 17.45
København H.	ank. 18.13

Sær- og arbejdstogene oprangeres af GDS-vognene C 41 og 42 samt HFHJ rejsegodsvogn litra DK (af hensyn til opvarmningen).

Der arrangeres fotostop på samtlige delstrækninger: Hillerød–Kagerup, Kagerup–Gilleleje og Kagerup–Tisvildeleje. I Gilleleje vil der blive lejlighed til at se GDS' fjernstyringscentral. (C-maskinen vil blive udstyret med transportabelt radioanlæg af hensyn til de særligt gældende regler for GDS' »radio-styrede« fjernstyring). Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Pris for deltagelse er:

Fra København og Holte kr. 27,-

Fra Hillerød kr. 20,-

Fripas (og abonnementskort) er ikke gyldige.

Tilmeldelse sker ved snarest – og *senest den 6. februar* – at indsætte ovennævnte beløb på *postgiro-konto 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 »Gilleleje Missionshotel«. Ønskes bordplads reserveret til »Hotelplatte« (å kr. 10,- ekskl. service – NB. Ingen forudbetaling) skal bagsiden af postgirotalonen mærkes med et »M«. Medbragt mad kan indtages i hotellets annek, »Sømandshjemmet«.

Benyt denne sidste chance til »C-maskine-tur« – og oplev for en sidste gang dampslagene give genlyd mellem Gribskovs graner. Er naturen med os – kan vi måske få de »snemotiver« – alle jernbane-entusiaster drømmer om.

Onsdag den 22. februar kl. 20 i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.

Foredrag af direktør E. Johansen (OHJ/HTJ) om »Holbæk Privatbaner – i dag og i morgen«.

Søndag den 26. februar. Udflugt på *Horsens-Odder Jernbane (HO)* og *Hads-Nings Herreders Jernbanes (HHJ)* strækning Odder-Hou.

Planen for udflugten er:

Horsens afg. 10.05

Odder ank. 12.00

Frokostpause.

Odder afg. 13.30

Hou ank. 13.45

Hou afg. 14.15

Odder ank. 14.50

Odder afg. 15.20

Horsens ank. 16.10

Sær- og arbejdstogene oprangeres af **HO-damp-loko L 205** eller **HO-dieselloko DL 400** samt 2 HO-C-vogne og 1 HO E-vogn. (Af hensyn til akseltrykket (HO) vil togene kun kunne fremføres af damplokomotiv i tilfælde af frostvejr).

Der arrangeres fotostop mellem Horsens og Odder og mellem Hou og Odder. Særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

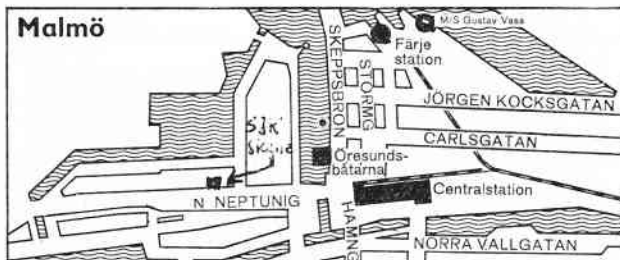
Pris for deltagelse er kr. 25,-, som – *senest den 20. februar* – indsættes på *postgiro-konto 6 73 94*, adresseret *P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup*. Indbetaling ved checks frabedes.

Forbindelsestog: Fra Sjælland (tog 95) Horsens ank. kl. 5.54 – fra Fyn og Sydjylland (tog 5) Horsens ank. kl. 9.20 – fra Århus m.v. (tog 50) Horsens ank. kl. 9.33. Fra Horsens (mod syd) (tog 70) afg. kl. 16.54 (København H. ank. kl. 21.55) – (mod nord) (tog 1957) afg. kl. 16.51 (Århus H. ank. kl. 17.47).

Horsens-Odder Jernbane indstiller driften med udgangen af marts måned.

★

Svenska Järnvägsklubben – Skåne-afdelingen – meddeler, at der i første halvdel af 1967 vil blive afholdt medlemsmøder følgende fredage: 17/2, 17/3, 21/4 og 19/5. Mødetid: Kl. 19–22 – mødested: Tidl. Malmö Västra station (beliggende kun 5 min.s gang fra »De Store Øresundsbåde« og FLYVEBÅDENE's anløbsplads) (se kortskitsen).



Mødeprogrammerne omfatter som oftest filmsforevisning, lysbilledforevisning m.v. – og der tales selvfølgelig »tog« ved det afsluttende kaffebord.

DJK-medlemmer er meget velkomne – og det er let at komme tilbage til København igen – kl. 22.00 og 23.00 (flyvebåd) og kl. 23.00 (skib).

Opråb . . .

Beløbene, store såvel som små, bedes indbetalt til **postgirokonto 10 96 17, S. P. Laursen, Falkevej 7, Randers**, og kupon til modtager bedes **venligst mærket »M 3«**. Skulle det mod forventning ikke lykkes at erhverve M 3 på rimelige vilkår, vil de indkomne beløb blive brugt til finansiering af andre materiel-ane-kaffelser til DJK (fortrinsvis til Mariager-projektet), **medmindre bidragyderne ønsker beløbet tilbagebetalt. Bemærkning herom må i så fald påføres kuponen til modtageren.**

DJK's nordjyske afdeling vil modtage ethvert bidrag med den største taknemmelighed – også fra ikke-jyder!

S. P. Laursen.

Vort forsidebillede

Det første af statsbanernes nye »røde« S-togssæt, litra MM/FS nr. 7601/7101 under indkørsel på Gentofte station – spor 3 – ved en af prøvekørslerne på Holte-strækningen (12/1–1967). Lærerne henvises til en artikel om de nye S-tog i »Vinge-hjulet« nr. 3/67, der udsendes den 10. februar.

Foto: Erik B. Jonsen

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I månederne *november* og *december* er sket nedstående til- og afgang m.v. af rullende materiel:

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 9 stk. personvogne, litra B nr. 2106–2114, samt 64 stk. lukkede godsvogne (med skydevægge), litra His nr. 210 2 300–210 2 363. (Medens leverancen af His-vognene fortsætter – der skal leveres i alt 300 vogne – holdes en pause i bygningen af B-vogne indtil marts måned, hvor vognfabrikken skal påbegynde leverance af 10 stk. B-vogne (med el/varme), nr. 20-80 310–20-80 319 (opr. nr. 2310–2319).

Fra »Waggonfabrik Talbot« i Aachen er leveret 40 stk. selvtømmende godsvogne (ballastvogne), litra Fd nr. 602 0 710–602 0 749.

Traktor nr. 6 (English Electric 1945/350 hk – diesel) er nu »klassificeret« som rangerlokomotiv, og har som sådant fået tildelt litra »ML« – samme nr.

Traktorerne nr. 21 (Breuer 1928/40 hk – benzin) nr. 38, 40 og 41 (Breuer 1931/60/78 hk – diesel) samt 77, 78, 79 og 80 (Frichs 1934/78 hk – diesel) er udrangeret.

10 stk. CL-vogne vil blive ombygget til styrevogne, litra CLS. Vognene bliver udstyret med »Min-den-Deutz« bogier for at kunne fremføres i 100 km-tog. CL nr. 1572 er som første vogn indgået i Cvk for ombygning.

CRS-vognene nr. 3638, 3671, 3674 og 3675 har fået egenvarmeanlægget udskiftet med almindeligt dampvarmeanlæg. 1. distrikt har herefter ingen vogne med egenvarmeanlæg.

CO 2522, 2542 – CP 2865 – CU 4059, 4132 – DJ 5412 er udrangeret.

Efter udrangering er følgende køretøjer overgivet til »Jernbanemuseet«: Sneplovene nr. 1 og 8 samt QRL 36307. (I godsvognsparken er herefter kun én Q-vogn tilbage – QRL 36278, der benyttes som »brændselsvogn« af Frederikshavn station).

Pr. 31. december omfatter beholdningen af rullende materiel:

987 stk. bogie-personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I oktober kvartal er tilgået driften 16 vogne (samtlige af litra B), og der er udrangeret 17 vogne (1 stk. ASM, 2 stk. CM, 3 stk. CME, 3 stk. CO, 2 stk. CP, 1 stk. CPM, 3 stk. CR samt 2 stk. CRL).

66 stk. 2-/3-akslede personvogne. I oktober kvartal er udrangeret 4 vogne (2 stk. CU og 2 stk. CXM).

239 stk. post- og rejsegodsvogne. I oktober kvartal er udrangeret 2 vogne (1 stk. DJ og 1 stk. ECO).

7090 stk. lukkede godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 64 vogne – og en afgang på 65 vogne.

3612 stk. åbne godsvogne. I oktober kvartal er sket en tilgang på 71 vogne – og en afgang på 101 vogne.

352 stk. specialvogne.

6 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt 780 stk. privatejede godsvogne (hvoraf 3 stk. er lejet af DSB). I oktober kvartal er sket en afgang på 19 vogne (2 stk. 070 1 (tidl. ZE), 5 stk. 081 5 (tidl. ZA/ZB) samt 12 stk. ZN). Se i øvrigt privatvogns-oversigten i tidsskriftets nr. 8/66 – side 35.

»Carlsberg Bryggerierne« har hos »Vognfabrikken »Scandia A/S« bestilt 10 stk. lukkede storrrums-godsvogne, litra 083 5 258–083 5 267 – magen til de i 1966 leverede vogne.

Det første nye – rødmaledede S-togssæt – litra MM/FS nr. 7601/7101, kørte fra Randers til København den 7.–8. januar, fremført af MO-vogne med *højeste hastighed 60 km/t*. Prøvekørslerne påbegyndtes i dagene 11., 12. og 13. januar mellem København H. og Holte. Derefter fulgte en række accelerations- og bremseprøver på strækningen Glostrup–Tåstrup. Togsættet forventes indsat i driften omkring 1. februar.

★

I tidsskriftet nr. 8/66 lovede redaktionen at bringe en oversigt over det nye internationale »cifferlitrerings-system« i *dette* nummer. Da der endnu hersker visse uklarheder, har man fundet det rigtigst at udskyde offentliggørelsen indtil næste nummer (nr. 2/67). I tidsskriftet nr. 2/66 – side 9–13 – bragtes en foreløbig oversigt – læserne henvises til denne. I denne forbindelse kan nævnes, at der desværre havde indsnegget sig en trykfejl i forrige nummer af tidsskriftet (nr. 3/66 – billedteksten – side 33); regimenummer 51 er selvfølgelig »lig« med RIC.

En lang række DSB person-, post- og rejsegodsvogne har allerede fået påmalet de nye numre, bl. a. vogne ombygget i henhold til moderniseringsprogrammet. CC-vognene nr. 29–63 113 og 29–63 114 nåede så betids frem til 1. distrikt, at de kunne indsættes i juletrafikken. Centralværkstedet i Århus har udført et meget smukt stykke arbejde. Det indvendige udstyr er komplet fornyet – med »B-vogns-komponenter«, der er dog til sæderne, i stedet for rødt plastic-betræk, anvendt et gråt/sort betræk af kunststof (ikke kønt – men praktisk).

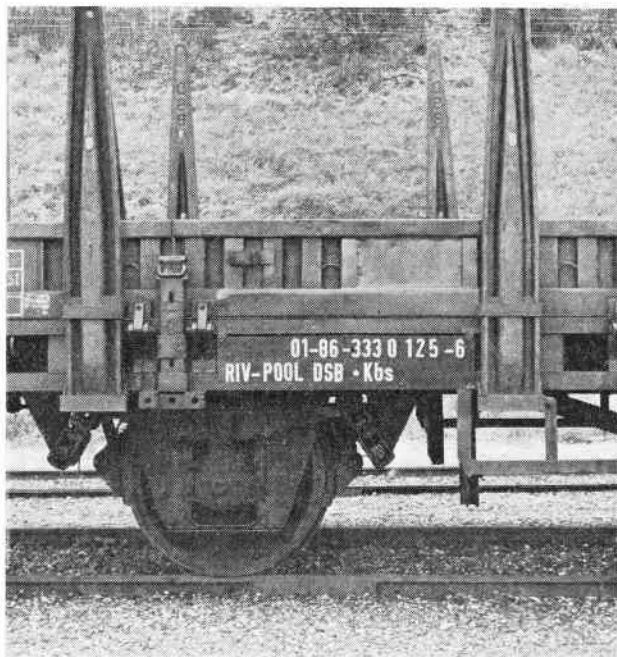
★

I oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1966« (tidsskriftets nr. 8/66 – side 25) er der sket en »skydningsfejl« under sætningen. Skemaet kan rettes som vist nederst på side 13.

★

Med gyldighed fra den 1. januar 1967 er der mellem medlemmerne af EUROP-forbundet – med undtagelse af østrigske baner (ÖBB) – sluttet overenskomst om dannelse af et vognforbund for 2-akslede lavsidede vogne med støtter, d.v.s. Ks- og Kbs-vogne. Da således ikke alle EUROP-forvaltninger er medlem af vognforbundet, kan vognene ikke EUROP-mærkes, og man har valgt ordet POOL som betegnelse for vognforbundet.

Fra ovennævnte dato vil medlemslandenes vogne af de nævnte typer efterhånden blive påmalet »01 RIV-POOL« i stedet for regimenr. »21-RIV«, og en dansk vogn vil f. eks. blive mærket som vist nedenfor. (Foto: DSB).



Året 1967 bliver et overgangsår, der vil blive benyttet bl. a. til ændring af vognenes påskrifter (mindst 70 pct. af vognene skal være POOL-mærkede inden årets udgang) og indsamling af statistiske oplysninger om trafikken i disse vogn typer.

I 1967 sker der derfor ingen ændring i benyttelsen af de POOL-mærkede vogne, idet de kan benyttes som almindelige RIV-mærkede vogne.

EUROP-forvaltningerne er: CFL, DB, DSB, FS, NS, SBB, SNCB, SNCF og ÖBB.

★

De europæiske jernbaneforvaltninger har bestemt – med virkning fra og med sommerkøreplanen 1967 – at iværksætte en ordning, hvorefter de internationale tog får gennemgående (samme) tognr. for hele togets strækning (undtagen i forbindelse med Sverige og Norge). F. eks. vil »Alpen-Express« få tognr. 1 fra København til Roma og tognr. 2 fra Roma til København, »Nord-West-Express« tognr. 394 fra København til Hoek van Holland og tognr. 393 fra Hoek van Holland til København.

Den internationale aftale kan desværre ikke undgå at virke noget »forstyrrende« på DSB's tognummerering.

Ligeledes fra sommerkøreplansperiodens begyndelse »bytter DSB og DB gårde«. DSB »overtager« »København-Express«

– og DB »Hamburg-Express«. Kørslen med motorvognssæt VT 12.5/12.6 ophører – og begge togene bliver lokomotivtrukne tog. »København-Express« oprangeres således: B–B–A–CAE – i højsæsonen forstærket med B–B–AV.

Eksprestoget »Engländeren« fremskyndes væsentligt fra den 28/5 – og toget får en »smukkere« oprangering: CAE–B–B–A.

★

Privatbanerne:

GDS/HFHJ

Den 27. december påkørte en lastbil Gribskovbanens motorvognstog i overskæringen ved Duemose. Ym 2 blev ramponeret i en sådan grad, at banens værksted ikke kunne påtage sig reparationen. Banens ledelse har derefter taget en rask beslutning – vognen er den 9. januar sendt til fabrikanten i Uerdingen – og om en måned er motorvognen tilbage i Hillerød – så god som ny. Motorvognen kører de i alt 1600 km (frem og tilbage) for egen motor.

Banerne ansøger nu om at måtte anskaffe yderligere fire Y-togsæt (i alt 12 køretøjer), således at man er vel udrustet til en intensivering af driften i forbindelse med S-banens forlængelse til Hillerød.

★

ØSJS

Banen har ladet indbygge togopvarmningsanlæg i diesellokomotiverne nr. 8 og 9. I lokomotivernes batterirum er anbragt en lille oliefyret dampgenerator – og i »næsen« af motorrummet en vandtank. Anlæggene kan opvarme indtil tre bogievogne – en nødvendighed, nu hvor 1. distrikt ikke længere kan levere vogne med egenvarme til de gennemgående vognløb København H.–Rødvig/Fakse Ladeplads.

★

De fynske privatbaner

Følgende materiel er solgt til ophugning:

OKMJ: Loko 15, MH 11, MD 12 og 13 samt en skinnebil.

OMB: MH 1 og 2, MD 3 og 4.

NFJ C 30 samt QDR 99 og QD 33 er solgt til »Egebjerggård«, hvortil loko NFJ III allerede er gået.

★

Hovedredaktører af denne spalte var: *E. B. Jensen* (DSB) og *P. Thomassen* (privatbaner).

CAE	–	44	1259, 1260, 1264–1271, 1275, 1276	12	–	528	1261–1263, 1272–1274, 1277–1280	10	–	440
CAR	–	16					1281–1290	10	–	160
CB	–	72					1301–1308	8	–	576
CC	–	72	1059–1078, 1111–1129, 1145–1153, 1164–1174, 1185–1199	74	–	5328	1049–1058, 1079–1098, 1109, 1110, 1130–1144, 1154–1163, 1175–1178, 1180–1184	66	–	4752
CD	–	68	1201–1203, 1211, 1212	5		340	1204–1210	7	–	476

RANDERS HOBBY

Rådhusstrøget 4

RANDERS

Tlf. (064) 2 58 14

JASON

Lædervareforretningen

Kongensgade 98

Tlf. 2 35 34

Esbjerg

ODENSE TEXTIL FABRIK A/S

Odense

VARDE BAD

Lundgade 10

VARDE

Tlf. 052 - 2 15 11

VEJLE KØLESERVICE

Ømkulevej 26

Vejle

Tlf. (581) 3347

ANSGAR MISSIONSHOTEL

Sønderborg

Tlf. (044) 2 24 72

TØMRERMESTER VESTI ANDERSEN

Storegade 133 - Esbjerg

Tlf. 051 - 2 33 78

BEDER SAVVÆRKFledtbegn i fag
haves på lager

Beder - Jylland

Tlf. 061 - 8 03 11 - 45

KØBMAND BRANDERUP

Søndergade, Rødekro

Tlf. (046) 6 22 65

AUTOLAK

Sæbyvej 46 - Frederikshavn

Tlf. 084 - 2 30 35

Cykelhandler

GUNNAR ANDERSEN

Strandbygade 17, Esbjerg

Tlf. 051 - 2 17 03

SMEDEMESTER

H. Andersen og Sønner

Østergade 27, Holstebro

Tlf. 074 - 2 03 53

VINTERS AUTO SERVICE

Østergade 53-55 - Hjørring

Tlf. 0891 - 328

BJERREGRAV SAVVÆRK

v/ Kristiansen

Bjerregrav pr. Skals, Jylland

Tlf. 0761 - Møldrup 387

V. H. CHRISTENSEN

Centralvarme

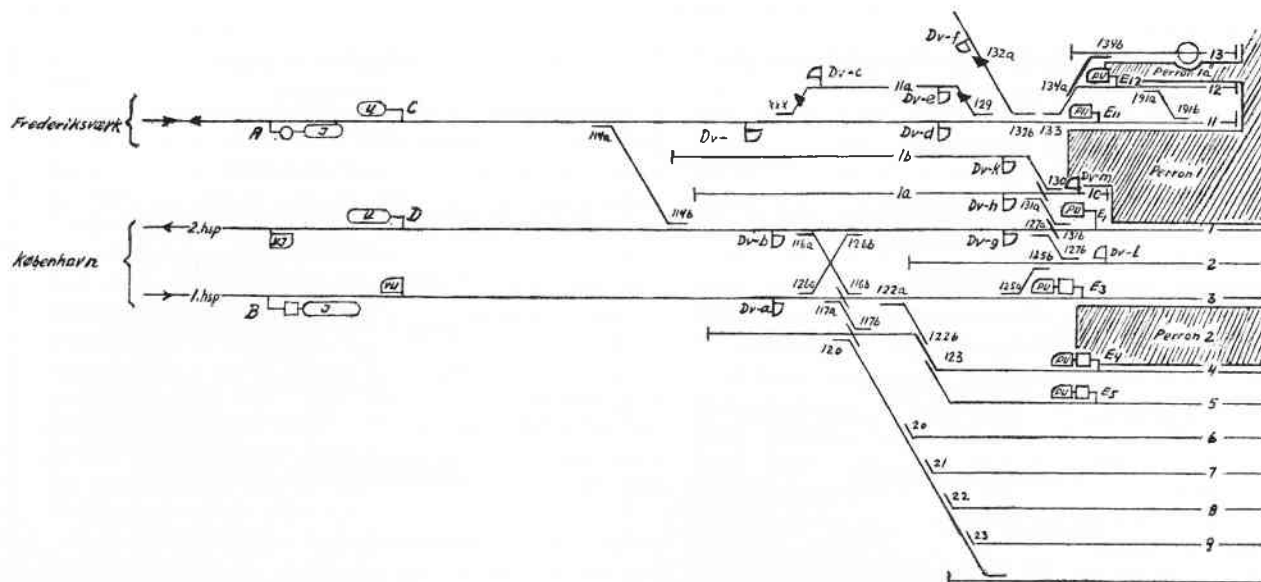
Taars pr. Hjørring

Tlf. 0891 - Taars 150

ENTREPRENØR A. P. CHRISTENSEN

Fredensborg Engelsborg pr. Viborg

Tlf. 0761 - 977



Skematisk spor- og signalplan over Hillerød stations sydlige del. Depotspor for S-togsmateriel – spor 1 a, 1 b og (delvis) 1 c – nyanlægges; pladsen hertil skaffes ved, at – HFHJ's indføring i stationen forlægges mod vest – HFHJ's lange rangerhoved fjernes – indkørselstransversalen fra HFHJ's hovedspor til spor 1 opløses, samt et par mindre depotspor.

Ny forbindelse fra HFHJ til DSB (sporsk. 114 a/114 b) etableres – såvel som nyt depot for HFHJ (spor 11 a).

Depotsporene vil kunne rumme ialt 44 S-togsvogne: Spor 1 b (228 m) 10 vogne, spor 1 a (187 m) og spor 1 c (66 m) 10 vogne, spor 2: 8 vogne, spor 3: 10 vogne og spor 4: 6 vogne.

Redaktionen skylder overingenior P. Molgaard, Anlægsvesen II, en tak for disse oplysninger.

Electrificeringsarbejderne m. v på strækningen Holte-Hillerød

Første etape af elektrificeringen af Nordbanestrækningen Holte-Hillerød, omfattende funderingsarbejder og rejsning af køreledningsmaster, er nu afsluttet, og anden etape, selve køreledningsmonteringen, er påbegyndt. To transformatorstationer – ved Hillerød og Høvelte – er under opførelse, og en tredje – nord for Allerød – er planlagt. Af hensyn til den øgede belastning bygges også transformatorstationer ved Helgoland og Vesterport.

I sydenden af Hillerød station er opfyldning og planum for indkørselsvestside tilvejebragt og klar til lægning af to depotspor og sporelægning for ændret indføring af HFHJ. I Allerød stations nordende er planum udført for overhalingssporets forlængelse til 500 m.

Arbejdet er ca. en måned forud for terminen til trods for sinkende misforståelser mellem DSB og entreprenøren »Mønborg og Thorsen«. F. eks. rejstes en stålgyttermast, hvor Allerøds forlængede overhalingsspor skulle føres ind i hovedsporet. Masten er dog nu fjernet og genrejst på rette plads.

Underjordiske levninger af den gamle Hillerød station har givet anledning til overraskelser. Ved nedramningen af et 5,5 m langt betonrør i sydenden af person 2 stødte man pludseligt, i 2 meter dybde, på et drejeskivefundament.

Palle Klitgaard.

TRANSPORTØRER

I tidens løb har danske metersporede privatbaner anvendt tre forskellige typer transportører, nemlig 1) normalsporede troljer til transport af smalsporede vogne, 2) smalsporede troljer til transport af normalsporede vogne og 3) normalsporede undervogne til transport af vognkasser fra smalspor-materiel.

Førstnævnte art blev anskaffet ved Bryrupbanens anlæg i 1897. Tørringbanen, der også oprindeligt var anlagt med meterspor, klarede sig i sine første år uden, og det var ikke småting, der omlæssedes i Horsens. HTB og HBJ havde sin egen banegård i Horsens indtil 1929, da den nuværende statsbanegård blev taget i brug. Den gamle privatbanestation tjente i en snes år som hovedkontor for Horsens Privatbaner og blev derefter nedrevet.

Både HTB og HBJ kunne have fået indlagt en 3. skinne i statsbanernes havnespor, hvis de havde ønsket det. Anlægsomkostningerne afskrækkede imidlertid, og DSB ville have hele 600 kr. årligt for at have dem liggende og »for den Statsbanedriften paahvilende Vedligeholdelse af og Færdselsens Ledelse paa samme«.

De to baner foretrak derfor at anskaffe et antal transportører – oprindeligt 10 stk. – og anlægge et transportør-anlæg mellem deres egen og statsbanernes station, der oprindeligt lå skrås overfor hinanden. I overenskomsten mellem HTB/HBJ og DSB af 7. juni 1898 står at læse:

»Forbindelsen mellem Horsens-Bryrup Banens og Horsens-Tørring Banens Fællesstation i Horsens og Horsens Havn etableres ved Hjælp af Transportører i Skikkelse af lave, normalsporede Trollier, paa hvilke de smalsporede Vogne kunne anbringes og transporteres til Havnen ad Statsbanernes Spor. I dette Øjemed føres fra de private Baners Fællesstation et Spor hen til Statsbanernes vestre Hegn, i Fortsættelse af hvilket Spor et Normalspor (Transportørspor) føres ind til Statsbanestationens Læssespor. Overføringen af de smalsporede Vogne paa de normalsporede Transportører sker i nævnte Overgangspunkt, der bliver at indrette med nævnte Formaal for Øje. Til Hensætning og Brug ved Rangeringen af Trollierne anlægges i Forbindelse med nævnte Transportørspor et Normalspor (Depotspor for Transportørerne) ind paa de private Baners Grund.«

HALS ANDELSFISK FISKEEKSPORT

Hals – Jylland

Tlf. (081 - 4 26 11) 1

VARMEINSTALLATION

Danmarksgade 7

Frederikshavn

v/ O. Jensen

Tlf. (084) – 2 00 29

A/S MOTOR COMPANY

Låsbygade 73-77 – Kolding

Tlf. (055) 2 36 77

GREJSDALENS BLIKKENSLAGER

Grejsdalens Landevej 165

Vejle

Tlf. 0581 – 4988

FISKEHALLEN

Nørregade 8, Vejle

Tlf. (0581) – 838

HOVBO KONSERVESFABRIK

Koldeåvej – Frederikshavn

Tlf. 084 – 2 18 75

Vi mødes hos
MAX I SANDREVET

Østbanegade 167, Ø

Tlf. TR 35.238

L. WINKELMANN

Legetøj

Strømgade 8 – Hjørring

Tlf. 0891 – 665

MASKINFABRIKEN »SIO« A/S

Lumbyvej 52

Odense

Tlf. 09 – 12 27 15

JENSENS BAGERI

Nørregade 4

Bramminge

Tlf. 051 – 7 31 78

HÅRBY-VASK

Rullevask – våd vask

Hj. Svanholmevej og Jacob Kjeldsvej

Tlf. 2 19 45

Frederikshavn

SMEDEMESTER HANSEN

Nørrebrogade 8 – Fredericia

Tlf. (059) – 2 19 70

EVOLD HANSEN MANUFAKTUR

Hovedgaden

Nordby – Fanø

Tlf. 051 – 6 20 30

GULD OG SØLV

Østergade 3 – Herning

Tlf. (07) 12 08 00

BLOMSTER

Brdr. Isager

Strømgade 4 – Hjørring

Tlf. (0891) 465

HOED KALKVÆRK

v/ Niels Andersen

Balle, St. Jylland

Tlf. 063 - 8 27 11 – Balle 16

TØMRERMESTER CARLSEN

Digetsvej 9 – Frederikshavn

Tlf. 084 – 2 18 42

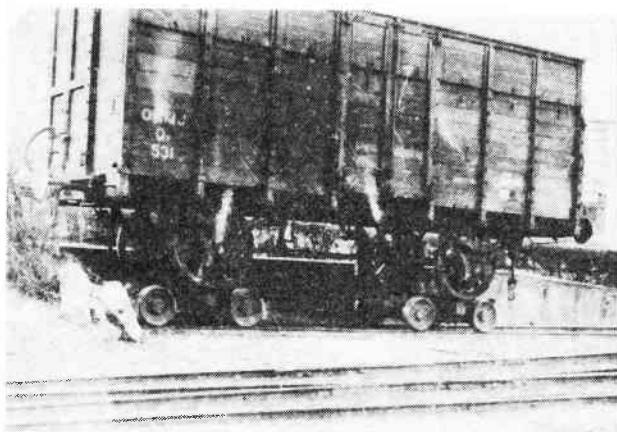
BLOMSTER

v/ Lindberg Larsen

Dronningensgade 2 – Hjørring

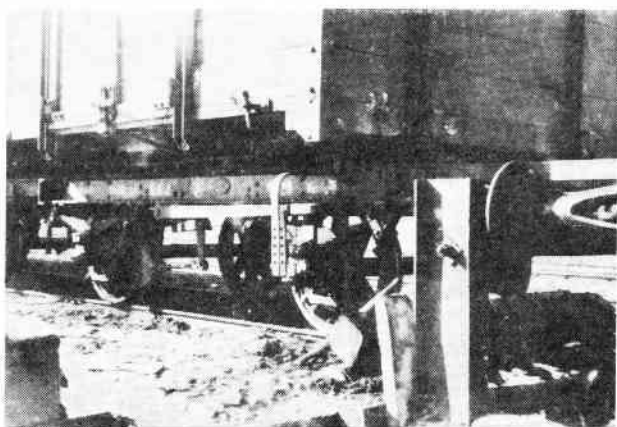
Tlf. 0891 - 123

Transportørerne blev flittigt brugt. I 1920 anskaffede Bryrupbanen 2 »rangervogne«, smalsporede undervogne med centralkobling i den ene ende og normalt trækapparat med puffer i den anden, og i 1921 betalte Tørringbanen 6000 kr. som tilskud til hovedreparation af transportørerne.



ABA-transportør med normalsporet OKMJ-vogn (Qb 531) (1930). Foto: H. G. Hansen

De smalsporede transportører anvendtes af Amtsbanerne på Als (ABA), efter at Mommark-Fåborg Færge kom i gang som jernbanefærge. Der viste sig ret snart behov for transport af normalsporede godsvogne fra Fyn til Als – navnlig til Sønderborg Amtsbanegård – hvorfor der anlagdes en transportørgrube i Mommark Færgestations areal. Da Alssundbroens bygning muliggjorde havnesporanlæg for DSB, regnede ABA med, at der kunne blive tale om transittrafik af normalsporede godsvogne fra Sønderjylland via Als til Fyn, og der indrettedes da en transportørgrube beliggende på havnekajen på Alssiden under broen. ABA fik ikke megen glæde af anlægget af transportørgruben og de komplicerede firestrengede spor på havnekajen. Alssundbroen – oprindeligt kaldet Christian d. X's bro – blev indviet 7/10-1930, og ABA blev nedlagt 28/2-1933. Behovet for transittransport Sønderjylland-Als-Fyn og omvendt var minimalt, hvorimod der i årenes løb blev transporteret forholdsvis mange vogne fra Fyn til Sønderborg Amtsbanegård, hovedsagelig sydfynske privatbaners.



»Vognfadding« under flytning fra KEJ-smalspor-undervogn til KEJ-normalspor-undervogn. (Kolding st. 1930).

Foto: H. G. Hansen

Den sidste kategori af transportører anskaffedes af Kolding-Egtved Jernbane i 1899: 6 normalsporede og 26 smalsporede undervogne samt ikke mindre end 56 åbne vognfaddinger. Disse kunne på ruller trækkes fra smal- til normalsporede undervogne eller omvendt. Smal- og normalspor var anbragt i forlængelse af hinanden i Kolding, og et lokomotiv leverede trækraften. Det var den overordentlig initiativrige og energiske driftsbestyrer P. V. P. Berg, der påstod at have opfundet dette system, der virkede upåklageligt – så længe der var behov for det.

Lærerne henvises i øvrigt til DJK's publikation nr. 10: »Kolding-Egtved Jernbane«.

P. Thomassen.

Museumstoget

Driftsudvalg for Museumsbanen.

For at aflaste bestyrelsen og koordinere arbejdet med den daglige drift ved Museumsbanen, har bestyrelsen vedtaget at nedsætte et særligt driftsudvalg, der udpeges for hver enkelt sæson. Det er udvalgets opgave at fastlægge køreplan, togsammensætning, fordeling af hverv m.v.

Udvalget består af de medlemmer, der hidtil har stået for de enkelte områder indenfor banens drift, således at Børge Chorfitzen, der er bestyrelsens repræsentant i udvalget, fortsat varetager forbindelsen med offentligheden og repræsenterer banen overfor Lollandsbanen ved forhandlinger om ekstratog m.v. Overhåndværker Verner Christensen repræsenterer maskinafdelingen og stud. techn. Niels Jensen arbejdsholdene, medens Hans Gerner Christiansen til daglig varetager de problemer, der opstår i forbindelse med toggangen.

★

Arbejdsholdene »mangler mand«; skal alt nå at være klar til sæsonstarten i maj, må der tages fat allerede nu! Kontakt venligst én af nedenstående ledere:

Adresser – arbejdsholdenes ledere

Klampenborg og Fredensborg: Svend Jørgensen, Blichersvej 5, Helsingør.

Maribo: Verner Christensen, Museumsgade 48, Maribo.
Tlf. (03 885) 1033.

Maribo: Niels Jensen, Frimestervej 67, København NV.
Tlf. (0172) TAga 6781 y.

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

Vejle: Erik Dalgaard Eriksen, Langelinie 48, Vejle.
Tlf. (0587) 3746.

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

REKORD VASK

Skolegade 21 – Hjørring
Tlf. (0891) 2135

POULSEN'S SKO

Søndergade 19
Saxkøbing
Tlf. (03) 89 42 05

KNUD PETERSEN

Installatør
Himmerlandsgade 54
AARS
Tlf. (086) 21 0 37

AABYHØJ EL MONTERING

Søren Frichsvej 81
AABYHØJ
(06) 15 86 22

SALGSCENTRALEN FOR JERN OG METAL

Flegmade 16 – Vejle – Tlf. 0581 – 5655
Chr. Brygge 18 – København K – Minerva 1419

FOG OG MØRUP A/S

Sydmarken 46
Søborg

KNUD ANDERSEN

Dalsøgas
Jernbanevej 17
HJØRRING
Tlf. 510

A/S E. BREDMOSE

KIBÆK

Tlf. 16

BUNDGAARD TEXTIL

Strandbygade 4
Esbjerg
Tlf. 051 – 2 06 95

HOLSTEBRO KAROSSERIFABRIK

v/ hr. Trabjerg
Fredericiagade 40, Holstebro
Tlf. (074) – 2 03 07

BROAGER SPARE- OG LÅNEKASSE

Broager Jylland
Tlf. (044) 4 11 13

SPINDLERHUS – MANUFAKTUR

v/ William Brix
Fredericia
Tlf. 059 – 2 12 42

K. AMBY**INGENIØR TOFT**

Rådg. ing.
Rådhusstrædet 2 – Randers
Tlf. 064 – 2 21 44

OLIEFYR

v/ Knud Andersen
Jernbanegade – Hjørring
Tlf. 0891 – 510

BOLTE, MØTRIKER OG SKIVER

A/S C. Andreasen
Grønneved 2 – Aabenraa
Tlf. (046) – 2 33 33

HOTEL EBELTOFT

Tlf. 063 – 4 10 90

ALS HUSHOLDNINGSMASKINER

Storegade 33 – Nordborg – Als
Sønderborg
Tlf. 044 – 5 03 34

Grøntforretningen**BILLIGHEDEN**

Vestergade 31
Randers
Tlf. (064) 2 11 74

Foreningsnyt

KONTINGENT OG LOVÆNDRING

På den – den 7. december 1966 – afholdte 2. ekstraordinære generalforsamling blev nedenstående lovændring vedtaget:

§ 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«.

Kassereren beder om snarlig indbetaling af kontingent for 1967 – der var vedlagt giro-indbetalingskort i tidsskriftets nr. 8/66 (december) – og skulle det være bortkommet, finder De let kassere-rens adresse og postgironummer på side 3.

Gaver til foreningen.

Da foreningens økonomi – om muligt – så endnu sortere ud end sædvanligt på grund af de talrige og store indkøb af materiel fra nedlagte baner, viste »Tuborgfondet« sig som en frelsende engel sidst i november.

For første gang stod foreningen overfor at skulle låne fremmed kapital (udenfor bestyrelsen), da den stadig indgående strøm af regninger langt fra havde kunnet dækkes af indtægterne, og roebanemateriellet skulle betales inden 1. december. Sukkerfabrikken havde to gange givet os udsættelse, og nu skulle det være.

Vi drog et lettelsens suk, da sekretariatet modtog en check på 5000 kr. fra »Tuborgfondet«, og vi kunne se jul og nytår i møde uden forfalden gæld.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S«, Randers, har vi desuden modtaget en check på 1000 kr.

Fra »Nordiske Kabel- og Traadfabrikker A/S« har vi modtaget kabler, ledninger m.v., og fra »Nordisk Elektricitets Selskab A/S (NES) diverse elektrisk armatur; altsammen »sager«, der vil blive til stor gavn i Klampenborg og Maribo.

Fra Nærumbanen modtog vi bl. a. et større parti reservedele til vore motorvogne.

Endelig har vi fra medlemmer og stationer modtaget en mængde køreplaner, hovedsagelig udenlandske, der gerne skulle give »lidt i kassen« ved salg på møder.

Vor bedste tak udtrykker vi hermed.

Bestyrelsen.

DJK's bogserie.

Når dette læses, er det stadig for tidligt at tænke på havearbejde – og når De alligevel er tvunget til at sidde indenfor i den lune stue – vel skærmet for

en rigtig »norden-piver« – kan De så tænke nogen bedre »syssel« end at dykke ned i vort lands »jernbanehistorie«. Der er en nyhed under udarbejdelse, men har De alle de allerede udkomne bind:

Bogserien omfatter nu:

1. Næstved-Præstø-Mern Banen	kr. 8,50
2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Værsløv Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners motor- materiel, 1. del (motorlokomotiver, motor- vogne, S-tog, lyntog m. v.)	kr. 10,00
5. 2. del (forsøgsvogne, skinnerbusmateriel 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. 1,10 pr. publikation) på postgirokonto 6 73 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup.

Medlemsliste

Et par medlemmer i Odense arbejder på en medlemsliste, som vil være færdig om kort tid. For imidlertid at kunne fastsætte oplagets størrelse nogenlunde, er man meget interesseret i at høre fra medlemmer, som kunne tænke sig at købe en sådan oversigt; prisen bliver særdeles rimelig (3-4 kr. alt efter oplag), og henvendelser er uden forpligtelse. Er De interesseret i at kunne finde andre jernbanevenners adresser, så skriv et brevkort til Hans Gerner Christiansen, Bernstorffsvej 17, Odense.

Tidsskriftet

På grund af pladmangel må en lang række artikler – og notitser af foreningsmæssig karakter (vedr. arbejdsforholdenes arbejder, afholdte møder og udflugter m. v.) udskydes til næste nummer – der forventes udsendt omkring den 1. marts.

★

Ingeniør W. Bay's bog: »Dansk Privatbaners Damplokomotiver«, om hvilken der bragtes en forhåndsomtale i tidsskriftet nr. 8/66 – er nu udkommet.



INDUSTRI- OG HAANDVÆRKERSKOLEN

statsanerkendt teknisk skole

NYKØBING F.

Velkommen til
Sverige
og god rejse med

SVENSKES STATSBANER!

Oplysninger og billetter hos
DERES REJSEBUREAU eller

SVENSKES STATSBANERS REJSEBUREAU

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

Aalholm Automobil Museum

Nysted - Lolland

Åbent fra maj til slutningen af oktober fra kl.
10-18. – Der udstilles over 100 biler fra årgang
1894 til 1935. Fra 1 cylinder til 16 cylindre. –
Udstillingsareal: 3 haller på ialt ca. 2200 m²

NY modeljernbane

på 600 m² udstillingsareal, hvor togene kører
gennem tyske, schweiziske og italienske land-
skaber under skiftende belysninger.
Restaurant med varme og kolde retter. Skøn ud-
sigt over Østersøen. – Spiritusbevilling.

Entre: voksne kr. 4.00
børn kr. 2.00

Fri parkering

CS møbler

glostrup, denmark

TLF. (01) 96 55 87

Hillerød Privatbaner

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane

