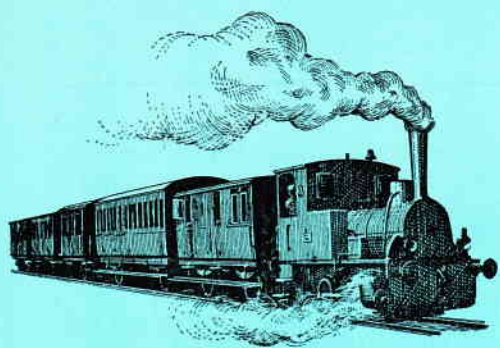




Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **2**
Marts 1967

Tog som hobby

Vi har Märklin – Fleischmann – Lilleput

Egger – Rapido – Faller – Heljan

også andre hobbies

Porcelænsmaling – Lampeskærmesynning –

Stoftryk – Glasmosaik – Emaliepulver

Peddigrør – Svævefly – Motorfly – Racerbaner

o. m. a.

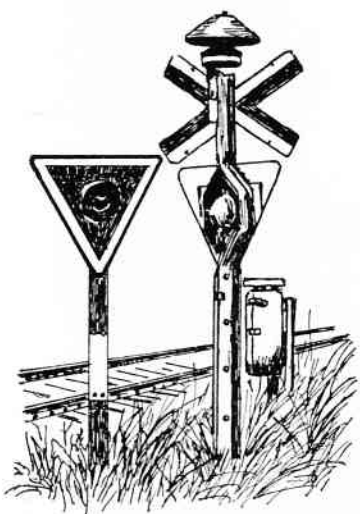


Tlf. 3914, Nørretorv, Vejle
Vejle Hobbyforretning

Hillerød Privatbaner

Gribskovbanen og

Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



HEMPEL'S

INGENIØR FORRETNING

Nordisk Film Compagni

Mosedalsvej

Valby

HOVEDSTADENS KULIMPORT

Aktieselskab

Egen import af

Kul, Koks og Cinders

samt **BRÆNDELSOLIE**

H. C. Andersens Boulevard 44-46

Tlf. (01) 15 16 44

Original
LUXO-Lamper

ELEKTROARMATUR A/S

Gasværksvej 4-6

København V. – VE 4035 - 36



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Jernbanen

Nr. 2 - 1967

7. årgang

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:

Politiadvokat, 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) TAg 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) HEIrup 6850.

Annonceekspedition:

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

Nye publikationer

LYNGBY-VEDBÆK JERNBANE

Ca. 100 sider (ingen annoncer!), ca. 60 illustrationer, tegninger
og planer, samme udstyr som publikationerne nr. 15 og 16.

Pris kr. 25,00.

»Nærum-grisen« er kendt af de allerfleste jernbaneinteresserede som en lille »køn« forstadsbane; en del husker den vel stadig som den hyggelige lokalbane, måske endda fra dampdriftens sidste tid, men de allerfærreste kender banen »indefra« før kommunernes overtagelse; hvordan nogle større industrier langs Mølleåen med besvær enedes om at få banen anlagt som en godsbane med lidt persontrafik, og hvordan banen – da flere af de store virksomheder fallerede eller svigtede – blev til lige det modsatte. Hvordan de første driftsbestyrere blev hundsede af en aggressiv bestyrelse, og hvordan banen endda har været nedlagt, omend ikke i re mange timer – alt dette giver bogen fyldige oplysninger om.

Bogen omhandler banens første tidsafsnit, 1900–1926, indtil kommunernes overtagelse. Det er senere hensigten at udsende en bog om næste tidsafsnit, 1926–1952 (den kommunalt drevne bane indtil skinnebusdriftens indførelse).

MARIBO-TORRIG JERNBANE

Ca. 50 sider, ca. 35 illustrationer og planer. Pris 15 kr.

Selv om næsten alle arkivalier om MTJ er gået tabt, og selv om det eksisterende billedmateriale er yderst sparsomt, er det dog lykkedes at samle tilstrækkeligt materiale til en fyldig beskrivelse af banen i stil med andre af DJK's publikationer. Kendskabet til banen er udenfor Lolland ret ringe – det kniber også rent lokalt – hvorfor udsendelsen af MTJ-bogen vil afhjælpe et savn hos alle seriøst jernbaneinteresserede. Også egnhistorisk gives adskillige oplysninger.

Såfremt der ikke indtræder uforudsete hindringer, udkommer begge bøger således, at de vil være klar til salg på Kragenæs-turen den 12. marts. Som sædvanlig sendes bøgerne mod forud indbetaling på postgirokonto 6 73 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup. Porto kr. 1,10 for LVJ-bogen eller for dem begge; for MTJ-bogen alene 40 øre.

Adam Transport A/S
Møbeltransport

Danasvej 30
København V.
CE 7400

Paladsteatret

Nørregade – Vejle
Tlf. 0581 - 2000

A/S Fr. Lumbye
Papir en gros

Skartved – Kolding
Tlf. 2 36 00

Pouli Madsen
Maskinfabrik

Vestergade 4 – Ringkøbing
Tlf. 073 – 2 11 95

Næssund Færgeri A/S

Nykøbing M.
Tlf. 077 - 2 14 88

Industri og Håndværkerskolen

Bispegade
Nykøbing Falster
Tlf. 03 - 85 23 55

SOLOFABRIKEN A/S



COLON emballage a/s

Tagensvej 135 - Telefon (01-72) Taga 8800

Bærekartoner - Bølgepap og -emballage
Chokabsorberende emballage - Display-emballage
Massivpap og -emballage - Pakkasser - Pap- og
papir emballage - Colon klæberuller - Plastic-
emballage - Skumplastemballage - Æsker

Københavns Hovedbanegård

- nyt sikringsanlæg for „fjern“

Af overtrafikassistent H. I. Hansen

I »Jernbanen« nr. 7/66 blev der redegjort for den »historiske baggrund« for – og forarbejderne med – etablering af et nyt sikringsanlæg for fjerntrafikområdet under Københavns Hovedbanegård.

Artiklen afsluttedes med en gennemgang af sikringsområdet – hvilken nu følges op med en gennemgang af hovedtogvejene og rangertogvejene i det sikrede område – visse tekniske hjælpemidler i området samt af indretningen af den nye centralpost.



Den nye centralpost på København H – under opførelse.

Foto: H. I. Hansen

Hovedtogveje

Betegnelsen »hovedtogveje« dækker de spor på stationen, til hvilke der kan stilles signal for ind- eller udkørende tog.

Foruden de ind- og udkørselstogveje, der findes i dag, etableres adskillige nye, som vil gøre perronsporenes benyttelse mere fleksible og dermed øge deres kapacitet. Således muliggøres indkørsel for afkortet togvej til alle 8 perronspor. Det vil sige, at man for signal kan tage tog ind i spor, som er belemret, f. eks. med et andet tog.

Man kan forestille sig en situation fra en hverdageftermiddag omkring kl. 18, hvor toggangen er stærkt koncentreret og perronsporpladsen som følge deraf en mangelvare. Tog 154 (an. kl. 17.51) tages ind i spor 2 for normal signalgivning, d.v.s. at toget kører helt frem til trappen til ankomsthallen. Dette tog er kun på nogle få vogne, men én af disse er en

postvogn med stor udlæsning, hvorfor togets viderekørsel til Helgoland station tidligst kan ske efter tog 671's afgang (kl. 18.02). Lyntog 60 (an. kl. 18.04) er også et kort tog, og det tages nu ind bag på tog 154 i spor 2. Lyntogets fører er gennem indkørselssignalet blevet underrettet om, at toget tages ind for afkortet togvej, og han er derfor parat til at bringe sit tog til standsning ved et perronudkørselssignal, der er anbragt mellem perronhallen og Tietgensbroen. Lyntogets rejssende får derved ca. 100 m længere at gå, men mon ikke de foretrækker dette, fremfor at holde for stop ved indkørselssignalet, indtil et spor bliver ledigt?

Der vil endvidere blive etableret indkørselstogveje fra 1. hovedspor fra Valby til sporene 40 (nuværende spor M) og 41. I østenden af hvert af disse spor ipstilles et stationsbloksignal for indkørsel. Fra spor 40 kan viderekørsel ske til perronsporene 1–4 og fra spor 41 til perronsporene 5 og 6. (Se sporplanen, der medfulgte som bilag til »Jernbanen« nr. 7/66). Indstilling af togveje fra 1. hovedspor til spor 5 eller 6 vil selvsagt være til gene for rangerarbejdet i de sporområder, togvejene passerer igennem, og benyttelsen af disse togveje vil da næppe heller blive særlig hyppig. De er navnlig tænkt anvendt under højtidstrafik, hvor stramme stammeløb i dag kræver, at en rangermaskine holder parat til at køre bag på et ankommande tog for at rangere stammen fra spor 1–4 til spor 5 eller 6 straks efter de rejsendes udstigning. Med de nye indkørselstogveje regner man med i et vist omfang at kunne undgå sådanne omrangeringer. Endelig kan man, hvor der er tale om tomme stammer fra vest, som ikke straks skal benyttes i tog herfra, nøjes med at tage toget ind til stationsbloksignalet i spor 40 eller 41 og spænde maskinen fra her, idet der i sådanne tilfælde ikke er grund til at belejre perronspor.

Der etableres endvidere venstresportogveje, hvorimod der ikke bliver mulighed for at stille gennemkørselskørselstogveje, ej heller gradvis gennemkørsel. Dette skyldes, at sikkerhedsafstande m.v. er fastsat ud fra den forudsætning, at alle tog standser på stationen.

Der etableres i alt 96 hovedtogveje.

Rangertogveje

Betegnelsen »rangertogveje« dækker de spor på stationen, til og fra hvilke rangering kan foregå for signal – ad »fastlagt« rangertogvej. At rangertog-

vejen er fastlagt vil sige, at alle til togvejen hørende sporskifter er bundet i rette stilling på en sådan måde, at omstilling er forhindret, og at ophævelsen af fastlægningen kræver, enten at rangerbevægelsen har gennemført rangertogvejen, eller at togvejen opløses ved betjening af nødknap på centralapparatet i kommandoposten. Medens der i det nuværende sikringsanlæg ikke findes mulighed for fastlægning af rangertogveje, vil det nye anlæg blive således udstyret, at kørsel på fastlagt rangertogvej kan finde sted i alle sporforbindelser inden for det sikrede område.

En fastlagt rangertogvej begynder ved et dværgsignal (hvilken betegnelse i denne forbindelse også omfatter perronudkørselssignaler), der viser »forbikørsel tilladt« (garanterer frit spor) eller »forsigtig forbikørsel tilladt«. Som hovedregel vil rangertogvejen ende ved et dværgsignal, der enten viser »forbikørsel forbudt« eller signal for en efterfølgende rangertogvej. Rangertogveje, der ender i blindspor eller fører ud af det sikrede område, f. eks. i Beldere og på ilgodspladsen, er dog ikke begrænset af et dværgsignal ved togvejens ende. Kørsel på sådanne togveje kan kun ske for signal »forsigtig forbikørsel tilladt«, bl. a. fordi der ikke kan garanteres frit spor.

Der etableres i alt ca. 470 rangertogveje.

Af de fordele, der følger hermed, skal nævnes, at rangeringerne i ret stort omfang vil kunne afvikles, uden at der medgives rangerleder (maskinledsager) fra stationen.

Nogle eksempler:

Maskiner fra ankomne tog fra vest kører selv fra perronspor via sporgruppe 200 enten til remise eller til forspænding i opstillingsspor.

Maskiner fra remisen kører selv fra »maskinbakken« til pågældende opstillingsspor, hvor de kobles til stammen af en mand fra stationen.

Kystbanens kørsel fra og til opstillingsspor vil som regel kunne foregå med lokoføreren som rangerleder.

Ankomne styrevognstog, herunder lyntog, kører selv fra ankomst- til afgangssporet.

En forudsætning for, at rangeringerne kan afvikles som skitseret i eksemplerne, er, at lokoføreren skifter førerplads, når der skiftes køreretning. Det reglementariske grundlag herfor er allerede tilvejebragt ved ændring af rangerreglementet. Disse nye bestemmelser indebærer mulighed for besparelser inden for stationstjenesten (maskinledsagerstyrken), ligesom de vil kunne være til fordel for lokopersonalet, hvis arbejde herefter ikke vil være afhængigt af tilstedeværelsen af rangerleder fra stationen. Et andet er, at bestemmelserne ikke skal tolkes derhen, at

lokoførere skal fungere som rangerledere for mere komplicerede rangerbevægelser, hvorunder der skal skiftes køreretning adskillige gange. Dette ville utvivlsomt hurtigt afstedkomme den største forvirring hos alle parter, idet ikke alle lokoførere kan forudsættes at være lige godt bekendt med spor- og andre forhold her på stationen. Det påregnes derfor, at rangerbevægelser med lokoføreren som rangerleder kun vil finde sted, når der ikke skal skiftes køreretning mere end to gange.

Stedbetjeningsområder

Rangering på fastlagte rangertogveje vil ikke være praktisk i alle tilfælde, f. eks. hvis en rangermaskine skal udføre en serie korte frem- og tilbagegående bevægelser i samme sporgruppe. I de sporgrupper (20/30, 70/80 og ilgodspladsen), hvor sådanne rangeringer påregnes at blive hyppige, er anlægget derfor indrettet således, at centralposten kan frigive sporskifterne til stedbetjening på pladsen. Når centralposten endvidere annullerer dværgsignalerne i området, kan rangeringen afvikles uden centralpostens medvirken, idet rangerpersonalet selv kan skifte sporskifterne ved at omdreje kontakter, der er anbragt ved sporskifterne.

Tekniske hjælpemidler i området

Højtafoner

Højtafoner er højtallende telefoner, som meget ligner dem, der findes i »Nær« i dag. De består af en mast, på hvilken der i talehøjde er anbragt en kombineret mikrofon/højtaler samt en knap, som indtrykkes, når der kaldes op fra højtafonen. På toppen af masten sidder en kraftig højtaler, som træder i funktion, når der kaldes fra centralposten. Højtafonerne har kun forbindelse til centralposten. Deres fordel er, at personalet på pladsen kan besvare centralpostens opkald inden for flere meters afstand, afhængigt af hvor meget støj, der er i området.

Der anbringes 32 højtafoner, fortrinsvis ved spor, der skal benyttes som vendespor for rangerbevægelser med lokoføreren som rangerleder.

Pladshøjtalere

Der opstilles 8 pladshøjtalere, jævnt fordelt over hele området.

Færdigmeldingskontakter

En meget stor del af de meldinger, som vil indgå til centralposten, er færdigmeldinger, som det erfaringsmæssigt kan være vanskeligt at holde rede på, især når der indgår flere omtrent samtidig. For i vist omfang at undgå telefoniske færdigmeldinger, vil derfor blive anbragt færdigmeldingskontakter de steder på stationen, hvorfra færdigmeldinger påregnes afgivet hyppigt. Således på publikumsperronerne, hvorfra togførerne for såvel ankomne som afgående tog skal melde togene klar til afgang eller bortrangering. På bagageperronerne ved spor 1-4 anbringes kontakter til brug for maskinledsagerne, som skal melde togmaskiner afkoblet ankomne tog. I østenden af visse opstillingsspor anbringes kontakter, hvorved

maskinledsagere kan melde afgående tog færdig til rangering til perron.

Benyttelse af kontakterne indikeres på sportavlen i centralposten.

Radio

Rangermaskinerne vil blive udstyret med rangerradio af samme type, som anvendes på bl. a. Godsbanegården og i Nyborg.

Inspektionshavende på perronerne vil blive udstyret med en bærbar radiosender/modtager.

Bremseprøvesignalanlæg

Til brug for vognopsynet etableres bremseprøvesignalanlæg ved alle perronsporene 1-8.

Centralposten

Adgangen til centralposten sker gennem en dør i stueetagens nordøstlige hjørne, hvorfra en trappe fører op gennem 1. og 2. etage til kommandorummet. På postens bagside findes en nødtrappe, udformet som en spiral.

Stuen og 1. etage optages hovedsagelig af relærum. På 2. etage er indrettet velfærdslokaler for betjeningspersonalet, såsom spiseværelse, køkken, skabsrum, vaskerum og toiletter. For de tre sidstnævnte faciliteters vedkommende indrettes særskilte afdelinger for kvindeligt og mandligt personale.

Øverste etage, kommandorummet, udgøres af ét stort lokale, der måler 8×18 m. Mod nord, vest og syd er der gennem store thermoruder et fint udsyn over sporterrænet mellem perronhallen og Dybbølsbroen. Derimod er der ikke vinduer mod øst.

Af det efterfølgende vil fremgå, at samtidig tilstedeværelse af mange tjenestegørende, herunder også fejlretningspersonale og personale til afløsning, ofte vil være tilfældet. Hertil kommer, at der anbringes

højtalere i forbindelse med rangerradio og højtafoner, ligesom der installeres fjernskrivere og tognummertrykkere. Kort sagt mange støjkluder, som kan vanskeliggøre arbejdets hurtige, rolige og sikre afvikling. For at imødegå dette problem har Statsbanerne kontaktet en ekspert på støjbekæmpelsesområdet, professor Ingerslev, Laboratoriet for Akustik, og det kan forventes, at støjniveauet i kommandorummet vil blive nedbragt til det minimale, bl. a. ved anvendelse af lydabsorberende loftsbeklædning og tæppe over hele gulvet.

Vinduerne i kommandorummet kan ikke åbnes. Luftfornyelsen besørges af et aggregat, der også sørger for en passende temperatur.

Kommandorummets indretning

1. Centralapparat for fjerntrafikområdet,

herunder fjernstyring af strækningen Vigerslev (excl.)-Hellerup (excl.). (Fjernstyring af stationerne Østerport og Helgoland er dog endnu ikke projekteret og må derfor påregnes at ligge et godt stykke ude i fremtiden).

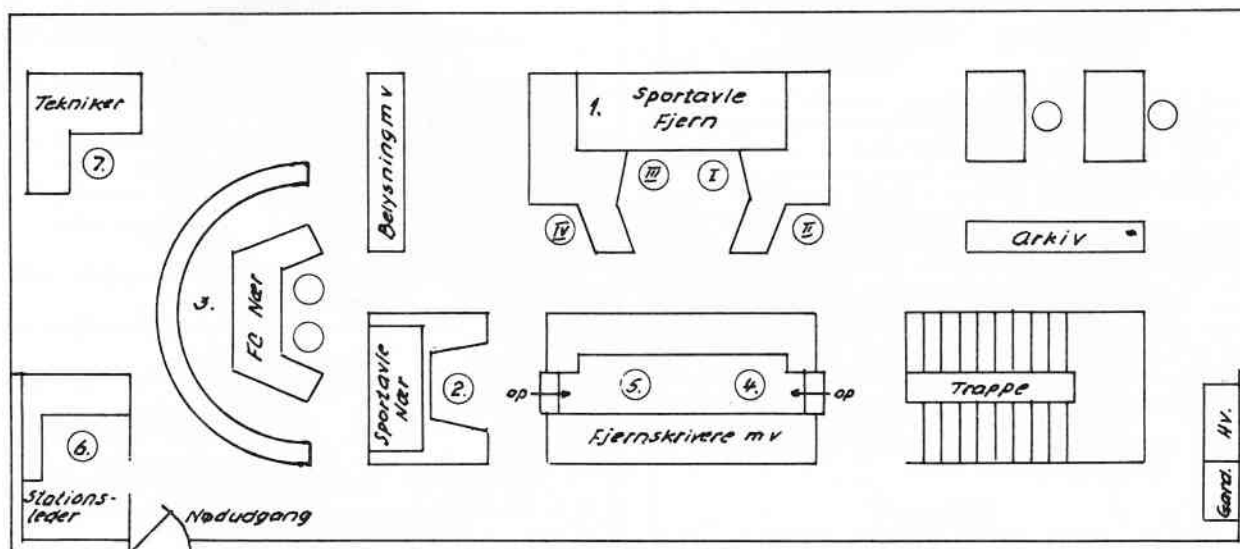
Som det fremgår af skitsen nederst på siden udformes centralapparatet med 4 betjeningspladser:

I: Leder Fjern (stationsbestyrer).

II: Assistance, navnlig med henblik på toggangen.

III: Assistance, navnlig med henblik på rangerarbejdet i stationens vestende.

IV: Rangermester Fjern, som flyttes fra sit nuværende kontor i post O.



Kommandorummets indretning

**KLAKRING SAVVÆRK
OG TRÆVAREFABRIK**

Klakring - Jylland
Tlf. (066) 9 33 11

KOLDING FOLKEBLAD

Jernbanegade 35 - Kolding
Tlf. (055) 2 20 00

Junckers Savværk

Køge

LYNGBY-NÆRUM JERNBANE

Skinnebustog
Jægersborg-Nærum

Buslinie 172
Lyngby Station - Ørholm

Buslinie 180
Jægersborg - Gammel Holte

**Den Danske
Mælkekondenseringsfabrik A/S**

Vejlegadebro 5 - Nakskov
Tlf. 2322

**CHR. P. DREIAGER A/S
TRÆLASTHANDEL**

Holger Danskesvej 87 - F
Tlf. GO 1386

DANATEX BOGTRYK

Svanholmsvej 3 - Kbhvn. V
Tlf. EV 2960

Jacob P. Sørensen og Søn

Sct. Laurentiivej 73 - Skagen
Tlf. 084 - 4 10 82

STØT DANSK ARBEJDE

A. J.



Cedo Låsefabrik

Grusgraven 9 - Bagsværd
Tlf. 983013

I selve ibrugtagningsperioden og den nærmeste tid derefter vil alle 4 betjeningspladser være bemandede hele døgnet. Når det nye anlæg har været i drift i nogen tid og betjeningspersonalet har tilegnet sig tilstrækkelig rutine, vil spørgsmålet om, i hvilket omfang pladserne II og III under normale forhold skal bemandes, blive taget op til overvejelse.

Sportavlens udformning og centralapparatets betjening vil blive omtalt i en senere artikel.

2. *Centralapparat for nærtrafikområdet*, idet post 6 i »Nær« påregnes nedlagt inden for de nærmeste år.
3. *Fjernstyringsapparat for S-banerne*, herunder de projekterede nye baner, bl. a. Køge-bugtbanen.
Foruden betjeningspladserne ved ovennævnte apparater indrettes arbejdspladser for følgende personale:
4. *Vagthavende trafikkontrollør*, som flyttes fra sit nuværende kontor i administrationsfløjen.
5. *Højtaler- og fjernskriverbetjeningen* (under planlægningsarbejdet kaldet »pigen«).

6. *Postens administrative leder, stationslederen*, i en afskærmet del af det sydøstlige hjørne.

7. *Fejlretningspersonale m. fl.*

ved borde i det sydvestlige og det nordvestlige hjørne.

Funktionerne 4 og 5 placeres på en forhøjning bagved centralapparatet Fjern. Denne anbringelse skulle i nogen grad muliggøre, at såvel vagthavende trafikkontrollør som »pigen« kan følge direkte med i, hvad der foregår ved centralapparatet. Ved »pigen« plads vil foruden en lokaltelefoncentral blive anbragt en fjernskriver med tilslutning til DSB's fjernskrivernet samt betjeningsapparater for:

Publikumshøjtalere og i forbindelse hermed båndspilleanlæg (særlig til anvendelse ved internationale tog),

Pladshøjtalere,

Togviserskilte på perronerne (skal evt. styres ved hjælp af hulkort) samt

Togforsinkelsestavle i ankomsthallen.

*

Der kan p. t. intet siges om tidspunktet for sikringsanlæggets ibrugtagning. Man har dog sat sig som mål: månedskiftet august/september 1967.

Erindringer - og andre småting om Slangerupbanen

Af P. Thomassen.

At KSB skulle elektrificeres – helst før den blev åbnet – er vist kendt af de fleste jernbaneinteresserede. Mindre kendt er det nok, at man i et af projekterne i fuld alvor ville have Københavns Sporveje til at lægge skinner på selve perronen på København L station. Man kan forestille sig nogle fornukelige scener, når et søndagstog standsede ved perronen, 1000 glade, men trætte passagerer væltede ud, og 3-4 sporvognstog blev bestormede. Også nogle nervepirrende scener for vognstyrerne, der forsøgte at køre bort ad perronen mellem 500 mindre glade efterladte passagerer, der fumlede omkring sporet. En erstatning for dette projekt blev som bekendt linie 19x, der vist aldrig nåede at blive bestormet med samme begejstring, som det ville være sket i 1906.

KSB var i hele sin privattid hovedstadens udflugtsbane par excellence. Bevarer, det har Amagerbanen så sandelig også været, men KSB var jo længere, havde mere skov, flere udflugtssteder og tilmed herlig natur med søer, dunkle skovstier, myg og myretuer og meget andet, man kunne glæde sig over et par dage efter. Omtrent fra starten lagde KSB an på udflugter og sluttede selskabsrejser, som det lykkedes at gøre til noget årligt tilbagevendende for mange foreninger, virksomheder m.v. Flere af disse, f. eks. KFUK og IOGT, havde deres egne billitter i en lang årrække. I pinsen var det som sædvanlig sangforeningerne, der dominerede det første morgentog ad Hareskoven til, og efter de konkurrerende musikalske præstationer undervejs at dømme, havde solen

danset jitterbug, avedom og lanciers længe inden de stemmebegavede (?) rejsende kom godt op at køre. Hjemrejserne samme dag foregik som regel adskilligt mere spredt end udrejsen på grund af gangbesvær, uorden i kompasset m.v.

Banerne har altid været spejdernes foretrukne befordring. Der går næppe en søndag, uden at spejdere af alle kalibre – lige fra forskellige slags »unger« til rovere – sværmer omkring i Hareskoven på og navnlig udenfor stierne. Mangen en dyst er udkæmpet mellem rivaliserende korps, når de havde saboteret hinandens stifinderture ved at bytte om på tråde og papirslapper, der var anbragt i buskene, eller ændre på teksten, så stifinderen havnede i Farum Nørrevang i stedet for ved Kulhuse. Og så vankede der i togene hjem, ligefra Syvstjernen til Kh L. KSB var ikke bange for at lave særtog for »tæveøvelser« og natmanøvrer, standse på fri bane for fingerede indianeroverfald eller for afhentning af skjulte skatte (en kasse øl). Det skal siges til DSB's ros, at man efter overtagelsen fortsatte traditionen, idet der f. eks. arrangeredes fodboldsærtog til Emdrup station.

A propos Emdrup: Det undrer sikkert mange, at denne station tilsyneladende allerede i KSB's privattid ønskedes tiet ihjel hvad persontrafik angik. Allerede fra 1916 måtte kun nogle få tog dagligt standse her, og de sidste år af privattiden holdt kun ét hverdagstog, tilmed i retning mod København. Det skulle banen nok få rejsende af. Som godsstation lykkedes det ikke at få stationen nedlagt, men som sådan virker

HAVNEKIOSKEN

Bandholm
Telefon 165

HADS-NING HERREDERS JERNBANE

Tlf. (065) 4 00 44

GADSTRUP MANUFAKTUR

v/ Margrethe Laursen

Hovedgaden 19
Gadstrup
Tlf. (03) 390 - 305

Velkommen til

Sverige

og god rejse med

SVENSKE STATSBANER!

Oplysninger og billetter hos
DERES REJSEBUREAU eller

SVENSKE STATSBANERS REJSEBUREAU

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

Ejner Nielsen
Blikkenslagermester

Ryesvej 16 – Holstebro
Tlf. 074 - 2 25 34

KAY R. GRATHWOL A/S

Dr. Tværgade 35 - K
Tlf. 14 13 14

**TORKILD HANSEN
AUTOLAKERERI**

Lyngavej pr. Allerød
Tlf. (03 - 277) 364

BRDR. FREDERIKSEN - AUTOFORHANDLER

Maribovej 45
Saxkøbing
Tlf. (03) 89 43 27

Struer Andelsbank

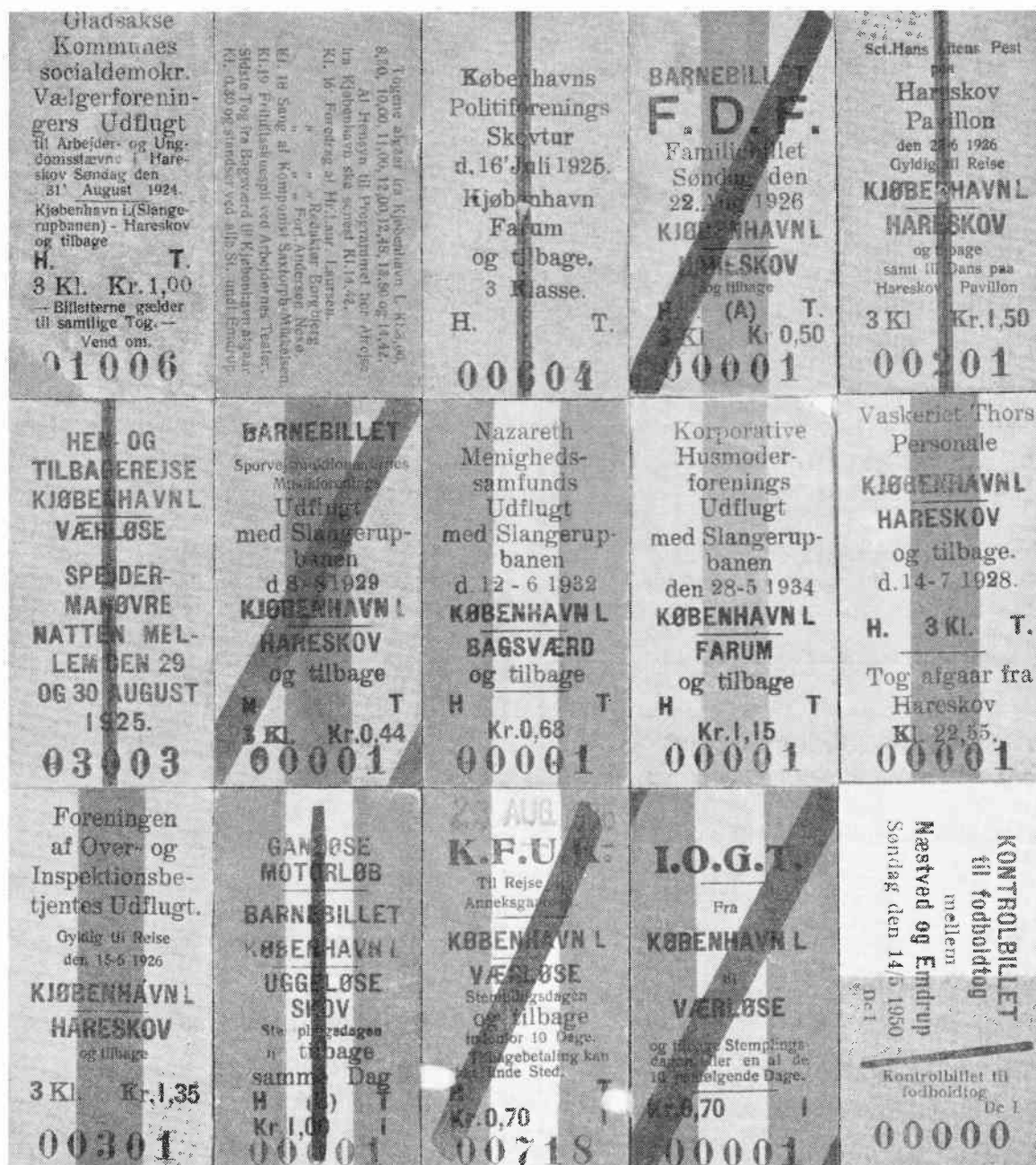
Østergade 28 – Struer
Tlf. (078) 5 06 77



den jo heller ikke generende for sporvejene. I tidens løb rejste der sig ret ofte røster for at få stationen genåbnet med billetsalg, og da det endelig lykkedes at afæske de høje kontorer en forklaring på, hvorfor det var teknisk umuligt, hævdede man, at der manglede et billethul! Havde dette været den egentlige årsag, kunne man da have hentet »hullet« fra den første stationsbygning i Kildebakke, der opførtes i 1935 og blev nedrevet for et par år siden – uden nogensinde at have været betjent.

De to fine bogie-personvogne, som banen anskaffede i starten, fik en usædvanlig skæbne. Oprindeligt førte de alle 3 vognklasser; der stod dog intet i køreplanerne om den eksklusive I. klasse, der velsagtens var indrettet til glæde for driftsbestyreren, banens bestyrelse og andre højere notabiliteter. At nogen kunne tro, at nogen fra det dengang meget

folkelige Nørrebro ville give 1 kr. 20 øre for en I. kl. billet til Hareskov, når man kunne slippe med 45 øre på III. kl., må anses for meget optimistisk. Det var mere besværligt for togpersonalet at holde styr på de III. kl. rejsende, der i de overfyldte søndagsaftentog af pladmangel annekterede II. kl., når de vendte hjem i forfrisket tilstand fra Bagsværdpavillon, Bøndernes Hegn, Hareskovpavillon og Fiskebæk, og man måtte have ondt af de skrøbelige rejsende, der vendte hjem på II. kl. fra et anstrengende kurophold på Hareskov Kurpavillon. KSB afskaffede da også II. kl. for mange andre privatbaner, og bogievognene omdannedes da til ultramoderne III. kl. vogne. Det var i 1930, da funkis-raseriet gik over landet som en faresot, forenende hæslighed med umagelighed; vognenes inventar bestod nu af stålrør med betræk. De blev samtidig litereret »S« som salonvognene, men denne



Diverse specialbilletter fra København-Slangerup Banen.

HELGE KOFOED HANSEN

Slagtermester

Mariagade 5

Maribo

Maribo 740

VILDSUND STRANDHOTEL

Vildsund Vest

Tlf. 0791 Sundby Thy 154

EXOPLAST EXTRUDERET PLASTIC A/S

Malmparken 6 - Ballerup

Tlf. 97 12 66

AXEL MØLLER

Ure og optik

Østergade 23 - Hjørring

Tlf. 0891 - 596

VEMB-LEMGIG-THYBORØN JERNBANE

Lemvig

Tlf. (078) 2 03 60

E. C. LIST's MASKINFABRIK

Sjællandsgade 23 B - Esbjerg

Tlf. (051) 2 32 23

BARNEVOGNSCENTRALEN

v/ Poul Petersen

Byens største udvalg i barnevogne

Rimmensgade 5 - Frederikshavn

Tlf. (084) 2 39 80

AMODA A/S**KORSETTER**

Kristineberg 3 - Ø

Tlf. RY 4860

BØRGES HERRE- OG DRENGETØJ

Stationsgården

Ballerup

Tlf. 97 25 25

A/S N. P. UTZON

Fiskenet, garn, tovværk og bagagenet

Middelfart

Tlf. (09) 41 05 02

SCHADES PAPIR A/S

Gl. Fælledvej - Skive

Tlf. 0751 - 2222

TROLDHEDE-KOLDING-VEJEN JERNBANE

Kolding

Tlf. (055) 2 52 55

INTERNATIONAL LITRERING AF PERSONVOGNSMATERIELLET

TABEL A:

Ciffer 1-2:

Regime-nummer

TABEL A: Ciffer 1-2: Regime-nummer		Kun inden-landsk trafik	RIC-PPW (MC)						PPW (MC)			
			Fast hjul-afstand	Forskellig sporvidde					Fast hjul-afstand	Forskellig sporvidde		
				1435/1524 ved:		1435/1672 ved:		1435 1524 1672		1435/1524 ved:		
				udskift-ning af hjulsæt	aksler med variabel hjulaf-stand	udskift-ning af hjulsæt	aksler med variabel hjulaf-stand			udskift-ning af hjulsæt	aksler med variabel hjulaf-stand	
2. tal i koden	1. tal i koden		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Jernbaneejede og private personvogne	normal lejesats	5	50	51	52	53	54	55	56 ³⁾	57	58	59
	særlig lejesats	6	60 ¹⁾	61 ²⁾	62 ²⁾	63 ²⁾	64 ²⁾	65 ⁴⁾	66 ⁵⁾	67	68	69

¹⁾ 60: Tjenestevogne.

²⁾ 61-64: Vogne, der ikke til stadighed anvendes i RIC-PPW trafik, samt vogne, der anvendes i TEE-tog.

³⁾ 56: Vogne med engelsk profil, normal lejesats.

⁴⁾ 65: Vogne for transport af biler, der ikke opfylder bestemmelserne i RIV-overenskomsten (vogne, der anvendes i »Bil i Toget«-tog).

⁵⁾ 66: Vogne med engelsk profil, særlig lejesats.

TABEL B: Ciffer 3-4: Styrelses-nummer

Styrelses-nummer	Styrelse	Signatur	Styrelses-nummer	Styrelse	Signatur
1. UIC-forvaltning med 1524 mm-bredspor			7. UIC-forvaltninger		
10 Finske Statsbaner	VR		70 Britiske Jernbaner	BR	
2. Europæiske forvaltninger - OSSHD-medlemmer			71 Spanske Statsbaner	RENFE	
20 Russiske Baner	SZD		72 Jugoslaviske Jernbaner	JZ	
21 Folkerepublikken Albanien's Jernbaner .	ALB		73 Græske Statsbaner	CEH	
3. Asiatiske forvaltninger - OSSHD-medlemmer			74 Sveriges Statsbaner	SJ	
30 Den demokratiske Folkerepublik Korea's Jernbaner	KRZ		75 Tyrkiske Statsbaner	TCDD	
31 Mongolske Folkerepublik's Jernbaner ...	MTZ		76 Norges Statsbaner	NSB	
32 Den demokratiske Republik Vietnam's Jernbaner	DSNV		8. UIC-forvaltninger - ("EUROP-medlemmer")		
33 Kinesiske Folkerepublik's Jernbaner ...	KZD		80 Tysk Forbundsbaner	DB	
4. Privatbaner - UIC- og OSSHD-medlemmer			81 Østrigske Forbundsbaner	ÖBB	
43 Raab-Oedenburg-Ebenfurter Jernbane (Győr-Sopron-Ebenfurt)(Ungarn)	GySEV		82 Luxembourgiske Statsbaner	CFL	
44 Budapest Lokalbane	BHEV		83 Italienske Statsbaner	FS	
5. UIC- og OSSHD-forvaltninger			84 Hollandske Baner	NS	
50 Tysk Rigsbane	DR		85 Schweiziske Forbundsbaner	SBB	
51 Polske Statsbaner	PKP		86 Danske Statsbaner	DSB	
52 Bulgarske Statsbaner	BDZ		87 Franske Statsbaner	SNCF	
53 Rumænske Jernbaner	CFR		88 Belgiske Statsbaner	SNCB	
54 Tjekkosllovakiske Jernbaner	CSD		9. Andre forvaltninger - UIC-medlemmer (IRAQ undtaget)		
55 Ungarnske Statsbaner	MÁV		94 Portugisiske Jernbaneselskab	CP	
6. Privatbaner & CIWL - UIC-medlemmer			96 Iranske Jernbaner	ISR	
61 Anzinbanen (Frankrig)	ANZ		97 Syriske Jernbaner	CFS	
62 Schweiziske Privatbaner	SP		98 Libanesiske Jernbaner	CEL	
63 Bern-Lötschberg-Simplon Banen	BLS		99 Iraquiske Jernbaner	IRR	
64 Nord-Milano's Jernbaner	FMN				
65 Rjukanbanen (Norge)	RjB				
66 Internationale Sovevognsselskab	CIWL				

Bemærk, at 1. ciffer i styrelsesnummeret altid er større end eller lig med 2. ciffer.

TABEL C: Ciffer 5-6: Vogntype

Vogntype	Privatvogne og — kun gyldig for OSshD — vogne til indenlandsk trafik	Jernbaneejede personvogne 1. klasse	Jernbaneejede personvogne 2. klasse	Jernbaneejede personvogne 1. og 2. klasse	Jernbaneejede liggevogne 1. eller 1. og 2. klasse
5. ciffer	0	1	2	3	4
0	2- eller 3-akslede samt bogiepostvogne	10 kupeer, sidegang eller *) 10 fiktive kupeer, midtgang *)	10 kupeer, sidegang eller *) 10 fiktive kupeer, midtgang *)	10 kupeer, sidegang eller *) 10 fiktive kupeer, midtgang *)	Forbeholdt
1	Personvogne 1. kl	11 kupeer, sidegang eller *) 11 fiktive kupeer, midtgang *)	11 kupeer, sidegang eller *) 11 fiktive kupeer, midtgang *)	11 kupeer, sidegang eller *) 11 fiktive kupeer, midtgang *)	Forbeholdt
2	Personvogne 2. kl	Forbeholdt	12 kupeer, sidegang eller *) 12 fiktive kupeer, midtgang *)	12 kupeer, sidegang eller *) 12 fiktive kupeer, midtgang *)	Forbeholdt
3	Personvogne 1. og 2. kl	Alle pladsantal, 3-akslede	Alle pladsantal, 3-akslede	Alle pladsantal, 3-akslede	3 kupeer 1. klasse 5 kupeer 2. klasse
4	Liggevogne 1. eller 1. og 2. kl	Alle pladsantal, 2-akslede	Alle pladsantal, 2-akslede	Alle pladsantal, 2-akslede	4 kupeer 1. klasse 5 kupeer 2. klasse
5	Liggevogne 2. kl	Forbeholdt	Forbeholdt	Forbeholdt	5 kupeer 1. klasse 3 kupeer 2. klasse
6	Sovevogne 1. eller 1. og 2. kl	6 kupeer, sidegang eller *) 6 fiktive kupeer, midtgang *)	2-etages vogne, alle pladsantal	Forbeholdt	Forbeholdt
7	Sovevogne 2. kl	7 kupeer, sidegang eller *) 7 fiktive kupeer, midtgang *)	7 kupeer, sidegang eller *) 7 fiktive kupeer, midtgang *)	7 kupeer, sidegang eller *) 7 fiktive kupeer, midtgang *)	7 kupeer 1. klasse
8	Spisevogne	8 kupeer, sidegang eller *) 8 fiktive kupeer, midtgang *)	8 kupeer, sidegang eller *) 8 fiktive kupeer, midtgang *)	8 kupeer, sidegang eller *) 8 fiktive kupeer, midtgang *)	8 kupeer 1. klasse
9	Salonvogne (Pullmanvogne)	9 kupeer, sidegang eller *) 9 fiktive kupeer, midtgang *)	9 kupeer, sidegang eller *) 9 fiktive kupeer, midtgang *)	9 kupeer, sidegang eller *) 9 fiktive kupeer, midtgang *)	9 kupeer 1. klasse
*) Antallet af fiktive kupeer i midtgangsvogne findes ved at dividere pladsantallet med 6, 8 eller 10, afhængig af styrelsens byggemåde. Brøkdelen af en kupé tages ikke i betragtning.					

Vognstype	Jernbaneejede liggevogne 2. klasse	Jernbaneejede sovevogne 1. eller 1. og 2. klasse	Jernbaneejede sovevogne 1. eller 2. klasse	Jernbaneejede sovevogne 1. eller 2. klasse	Jernbaneejede personvogne af speciel type	Jernbaneejede rejsegodsvogne og specielle vogne
5. ciffer	5	6	7	8	9	
0	10 kupeer 2. klasse	10 kupeer med 2 pladser 1. kl	10 kupeer med 2 pladser 1. kl eller med 3 pladser	Hospitalsvogne	Postvogne	
1	11 kupeer 2. klasse	11 kupeer med 2 pladser 1. kl	11 kupeer med 2 pladser 1. kl eller med 3 pladser	Personvogne 1. eller 1. og 2. kl med rejsegodsafdeling	Rejsegodsvogne med postafdeling	
2	12 kupeer 2. klasse	7 kupeer med 2 pladser 1. kl 5 kupeer med 3 pladser 2. kl	2 etages, 2x6 kupeer med 4 pladser 2. klasse eller 12 kupeer med 3 pladser 2. kl	Personvogne 2. kl med rejsegodsafdeling	Rejsegodsvogne	
3	10½ kupé 2. klasse	4 kupeer med 4 pladser 1. kl 5 kupeer med 4 pladser 2. kl	9 kupeer med 4 pladser 2. kl 1 kupé med 2 pladser 2. kl	2- eller 3 akslede persovogne 2. kl med rejsegods- eller postafdeling	2- eller 3-akslede rejsegodsvogne	
4	11½ kupé 2. klasse	4 kupeer med 2 pladser 1. kl 6 kupeer med 3 pladser 2. kl	11 kupeer med 2 pladser 2. kl	Personvogne 1. kl med buffet-, bar- eller køkkenafdeling	2- eller 3-akslede rejsegods- vogne med postafdeling	
5	Forbeholdt	5 kupeer med 2 pladser 1. kl 6 kupeer med 3 pladser 2. kl	Forbeholdt	Personvogne 2. kl med buffet-, bar- eller køkkenafdeling	Rejsegodsvogne med toldkupé og sidegang	
6	Forbeholdt	6 kupeer med 2 pladser 1. kl 5 kupeer med 3 pladser 2. kl	7 kupeer med 6 pladser 2. kl	Sovevogne, alle vognklasser med buffet- eller rejsegodsafdeling	2-akslede autotransportvogne, åbne eller lukkede 1- eller 2-etages vogne	
7	7 kupeer 2. klasse	8 kupeer med 4 pladser 1. kl	7 kupeer med 4 pladser 2. kl	Spisevogne, buffet- eller bar- vogne med rejsegodsafdeling	3-akslede autotransportvogne åbne eller lukkede 1- eller 2-etages vogne	
8	8 kupeer 2. klasse	8 kupeer med 2 pladser 1. kl	8 kupeer med 4 pladser 2. kl	Spisevogne	Bogievogne til autotransport, åbne eller lukkede 1- eller 2-etages vogne	
9	9 kupeer 2. klasse	Forbeholdt	9 kupeer med 4 pladser 2. kl	Salonvogne**) Udflugtsvogne***)	Tjenstevogne	

**) Byggenummer, 000—499 skal benyttes som 9., 10. og 11. ciffer

***) Byggenummer, 500—999 skal benyttes som 9., 10. og 11. ciffer

▲) Kodetal "64" endvidere gyldigt for vogne med -

3 kupeer med 2 pladser 1. kl / 7 kupeer med 3 pladser 2. kl - eller

5 kupeer med 2 pladser 2. kl / 5 kupeer med 3 pladser 2. kl

TABEL D: Ciffer 7-8: Maks. hast./varmesystem

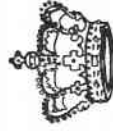
7	≤ 120 km/h		121 - 140 km/h					> 140 km/h		*
	0	1	2	3	4	5	6			
8	E	E + D	D	E	E + D	E + D	D	E	E + D	9
0	a+b+c +d+e	a+b+c +d+e	D	a+b+c +d+e	a+b+c +d+e	a+b+c +d+e	D	a+b+c +d+e	a+b+c +d+e	
1	forbe- holdt	a+D	D	forbe- holdt	a+b+c +d+e	a+b+c +d+e	D	forbe- holdt	forbe- holdt	
2	forbe- holdt	a+D	D	forbe- holdt	a+b+c +d+e	a+b+c +d+e	D	forbe- holdt	forbe- holdt	
3	a	a+D	D	a	a+D	forbe- holdt	D	a	forbe- holdt	
4	forbe- holdt	a+D	D	forbe- holdt	forbe- holdt	forbe- holdt	D	forbe- holdt	kun D	
5	forbe- holdt	a+b+D	D	forbe- holdt	a+b+D	forbe- holdt	D	a+b	a+b+D	
6	a+b+ c+d	a+b+c +d+D	D	a+b+ c+d	a+b+c +d+D	a+b+c +d+D	D	a+b+ c+d	a+b+c +d+D	
7	c+d	c+d+D	D	c+d	c+d+D	c+d+D	D	c+d	c+d+D	
8	e	e+D	D	e	e+D	e+D	D	e	e+D	
9	forbe- holdt	e+D	A	a+e	forbe- holdt	a+e+D	A	forbe- holdt	A	

SIGNATURPÅSKRIFTEN

(angivelserne i spaltehovederne gælder ikke for de skraverede felter)

- *) = forbeholdt til høje hastigheder.
E = kun elektrisk varme.
E + D = elektrisk varme og dampvarme.
D = kun dampvarme.
A = egenvarme uden dampvarmeledning og uden elektrisk varmeledning.
a+b+c+
d+e+D = alle af RIC tilladte spændinger, eller egenvarme uden dampvarmeledning og elektrisk varmeledning f. alle af RIC tilladte spændinger.
a = enfaset vekselstrøm, periodetal 16 2/3 hertz, 1000 volt.
b = enfaset vekselstrøm, periodetal 50 hertz, 1000 volt.
c = enfaset vekselstrøm, periodetal 50 hertz, 1500 volt.
d = jævnstrøm, 1500 volt.
e = jævnstrøm, 3000 volt

§ = for vogne tilhørende OSShD-forvalt-
ninger til brug i indenlandsk trafik
også gyldigt for "e+D".



DSB

51 86 29-52 180-9



Regime nr.
Ciffer 1-2

Styrelses nr.
Ciffer 3-4

Vogntype
Ciffer 5-6

Kontrol-
ciffer
Ciffer 12

Byggenummer
Ciffer 9-10-11
Maks. hastighed og
varmesystem
Ciffer 7-8

National littrering

Bilag til



Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT

nr. 2/67

eufemisme var dog ikke tilsigtet fra banens side, idet vognene samtidig blev styrevogne med de fornyligt indkøbte motorlokomotiver fra B&W. Det var dengang noget helt nyt herhjemme og en meget bedre idé end funkismøblerne; disse fik ikke lov at skræmme vognene i mange år, efter sigende fordi stålrorene ikke kunne finde rytmen i vognenes vuggen over skinnestødene, hvorfor folk blev søsyge af at sidde i dem. Vognene var ellers solide nok, og de anvendtes da også, efter at DSB overtog banen, selv om de tidens løb var ombyggede hele tre gange. De kørte sidst på strækningen Farum-Slangerup og udrangeredes ved dennes nedlæggelse.

Medens vi er ved materiellet, kan som kuriosum nævnes, at KSB blev så stærkt engageret i anlægget af Københavns nuværende hovedbanegård, at banen anskaffede 50 åbne lavsidede godsvogne for at transportere grus og andet fyld fra egnen nordvest for Farum. Langt over 100.000 tons transporterades via Nørrebro til arealerne ved Dybbølsbro og Enghave.

KSB kunne ikke lide trinbrætter, og selv om bebyggelsen langs banen tog fart først i tyverne, fik banen ikke nye holdesteder før 1929, nemlig Stengården billetsalgssted. Selv ved Fiskebæk Hotel, hvor der nok kunne være behov for et holdested, standsede togene ikke før 1932. På store trafikdage solgtes der her billetter til København; i et skur på størrelse med en lille avisbutik anbragtes en funktionær med et par bundter af Farum stations billetbeholdning og solgte løs, indtil glade gæster fra Fiskebæk Hotel væltede skuret ned ad skrænten. Et tilsvarende skur blev stillet ud på fortovet ved København L station, når man ikke kunne klare sig med de to indendørs billet salg på de store dage, men det var ingen eftertragtet tjans at bestyre »litra C«, som billetsalget hed.

Der kan skrives en tyk bog om KSB – både som privatbane og som forstadsbane, overtaget af DSB (det gør DJK også en skønne dag) – men lad disse småpluk være nok for denne gang. Om få år, når den højtbesungne »udvikling« har slettet alle spor af en hyggelig lokalbane, kan vi med St. St. Blicher sukke: »Ak, hvor forandret!« I stedet for får vi en praktisk, nødvendig og halvkedelig S-bane, som først vore børnebørn kan finde noget morsomt i. Hvis der i det hele taget er noget at more sig over til den tid.

Vigtig meddelelse vedr. Kragens-turen

Ved redaktionens slutning kan det forudses, at tidsskriftet – af tryktekniske årsager – først vil være medlemmerne i hænde efter tilmeldingsfristens udløb den 7. marts.

Indbetaling pr. postgiro kan alligevel foretages, blot må det ubetinget forlanges, at kvitteringen medtages på turen.

Ved denne lejlighed vil billetter også kunne købes i toget.

SIDSTE NYT

SJ foreviser et af sine nye Y-3 motorvognsæt på Malmö C. lørdag d. 11/3 kl. 10.15. DJK-medlemmer er velkomne.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 12. marts. Udflugt på *Nakskov-Kragens Jernbane. (NKJ)* med sær- og arbejdstog fremført af **DJK/LJ damploko nr. 19**, samt kørsel med **direkte LJ Y-tog** (»Lynetten«) København H – Nakskov.

Planen for udflugten er:

København H	afg. 8.30
Roskilde	afg. 8.55
Næstved	afg. 9.40
Nykøbing Fl.	afg. 10.30
Maribo	afg. 10.50

3-vogns Y-toget fremføres over hele strækningen med højeste hastighed, 100 km/t – og der køres via Ringsted.

Sær- og arbejdstoget – på NKJ – udsendes fra *Maribo kl. 9.45* (lokale deltagere kan medfølge herfra) og oprangeres således: Damploko nr. 19 – LJ E 63 – LJ Ca 16 – LJ Ca 49 – NKJ C 8.

Nakskov	afg. 11.20
Kragens	ank. 12.35

Frokostpause.

Kragens	afg. 15.35
Nakskov	ank. 16.15
Nakskov	afg. 16.45
Maribo	ank. 17.25

Hjemrejsen fra Maribo foregår med plantog (P 28/E 116): Maribo afg. 18.05 – Nykøbing Fl. ank. 18.29 / Næstved ank. 19.24 / Roskilde ank. 20.05 / København H ank. 20.30.

Der arrangeres fotostop på strækningen Nakskov-Kragens. (Særtogsanmeldelser vil blive udleveret).

Pris for deltagelse er:

Fra København	kr. 50,00
Fra Roskilde	kr. 45,00
Fra Næstved	kr. 30,00
Fra Nykøbing Fl.	kr. 20,00
Fra Maribo/Nakskov	kr. 15,00

Fripas (og abonnementskort) er ikke gyldige.

Tilmeldelse sker ved snarest – og senest den 7. marts – at indsætte ovennævnte beløb på postgiro-konto 67394, adresseret: P. Thomassen, Strand-

V. EGHOLM HANSEN

Frisørmester

Stationsvej 1 - Farum

Tlf. 95 10 27

A. HANSEN OG SØN

GLARMESTER

Valby Langgade 30

Valby

Tlf. VALBY nr. 1 og 353

MØBELFABRIK

Vestergade 25 - Silkeborg

Tlf. 0681 - 64

NEM VASK

Søndergade 17 - Skive

Tlf. 0751 - 1353

N. AAGAARD NIELSEN

Kulimport

Østerbro 2 a - Skive

Tlf. 0751 - 388

MØLLEBAGERIET

Kongevejen 50 - Ringkøbing

Tlf. (073) 2 01 28

LODBERG MANUFAKTUR

Strandbygade 92 - Esbjerg

Tlf. (051) 2 32 03

G. LIEBERGREEN - VOGNMAND

Brobjerg Kirkeby pr. Holstebro

Tlf. (074) 6 10 59

CEMENTSTØBERI

v/ Brdr. Lykkegaard

Triersvej 29 - Herning

Tlf. (07) 12 10 17

AUTOLAKERERIET HØJGLANS

Lemvigvej 9 - Holstebro

Tlf. 21015

FREDERIKSHAVN ÆG EKSPORT

Frederikshavn - Jylland

Tlf. (084) 2 31 00

SPIS OG BO PÅ GRAND HOTEL

Fjerritslev

6 km fra Vesterhavet,

22 værelser med og uden bad.

God hjemlig mad fra Annas køkken

Anna og Fritz Hansen

Tlf. 4143

EJSTRUPHOLM MØBELFABRIK

Ejstrupholm - Jylland

v/ Johs. Christoffersen

Tlf. 05 - 773111 - 30

SAVSKÆRERI OG EMBALLAGEFABRIK

Sandgraven, Herning

Tlf. (07) 12 39 08

DRONNINGMØLLE AUTOVÆRKSTED

v/ Rosenmejer Nielsen

Tlf. (03) 209 - 173

J A S O N

Lædervareforretning

Kongensgade 98 - Esbjerg

Tlf. 23534

ESSO SERVICE

v/ Erik Christensen

Vesterbro 45 - Maribo

Tlf. (03) 885 - 532

DANSK BAANDVÆVERI A/S

Ellekær 6 - Herlev

Tlf. 94 11 68

A/S RANDERS-HADSUND JERNBANE

Rosenørnsgade - Randers

Tlf. 064 - 20285

C I A S A N

Alt i sæbe og rengøringsmidler

til en gros priser

Glostrup

Tlf. (01) 96 23 40

vejen 201, Hellerup. Indbetaling ved check frabedes.

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

Frokosten indtages på »Kragenæs Kro«. Ønskes bordplads reserveret til »Kroplade« (å kr. 10,- ekskl. servering – NB: ingen forudbetaling) skal bagsiden af postgirotalonen mærkes med et »M«.

Tag med – på en udflugt, hvor nyt og gammelt mødes – et moderne privatbanetog – og DJK's »flag-skib«. Nakskov–Kragenæs Jernbane indstiller driften med udgangen af marts måned.

Tirsdag den 28. marts kl. 20 i Folkets Hus, Engshavevej 40, København V.

Causeri af Børge Chorfitzen om »Jernbanerne i det ukendte Valais i Schweiz« med ledsagende farvefilm. Tilhørerne kommer til »at køre på« strækninger tilhørende baneselskaberne: Martigny–Cha-

telard–Chamonix, Martigny–Orsieres, Montreux–Oberland og Spiez–Erlenbach–Zweisimmen samt Simplon-linien.

Aftenen afsluttes med auktion og salg af diverse bøger, tjenestepublikationer m.v.

Søndag den 2. april kl. 10 (præcis) i DSB-Kino »Den vide Verden« på Københavns Hovedbanegård.

Film-matine: »På Europas blanke skinner«. En cavalcade af jernbanefilm – optaget af DB, DSB, NS, NSB og SJ.

Entré: Kr. 2,- (betales ved indgangen – kom i god tid).

Familie og venner er meget velkomne til at deltage i dette arrangement.

★

Foreningens årlige generalforsamling vil blive afholdt tirsdag den 25. april. Nærmere i »Jernbanen« nr. 3/67.

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I januar er sket følgende til- og afgang af rullen-de materiel:

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 34 stk. lukkede godsvogne (med skydevægge), litra His nr. 210 2 364–210 2 397.

»Centralværksted, Århus« har for »Jydsk Teknologisk Institut«, Århus, ombygget tidl. udrangeret MP 547 til »undervisningsvogn«. Køretøjet er tilgaaet privatvognsparken som 095 0 984.

4-vogns lyntoget MB 407–AB 434–FJ 446–MB 408 er hensat for udrangering.

10 stk. personvogne er udrangeret: CM 2142, 2146, 2171, 2186, 2202–CMZ 2265 – CQM 3501, 3510, 3560 – CU 4158.

25 stk. Hs- (tidl. I-)vogne er midlertidigt stillet til rådighed for »Carlsberg Bryggerierne«.

★

Prøvekørslerne med det nye S-togs-materiel er i fuld gang. Pr. 31/1 var det første togsæt endnu ikke officielt overtaget. MM/FS 7602/7102 overførtes til Enghave maskindepot den 1/2 – MM/FS 7603/7103 den 19/2. »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« vil fremover kunne aflevere tre tog-sæt om måneden.

★

På motor-rangerlokomotiver (med førerrum i midten) samt på traktorer vil »forenden« fremtidigt blive markeret ved gule striber. Markeringen har betydning for afgivelse af signalerne »frem« og »tilbage« (signal nr. 85 hhv. signal nr. 86) i til-

fælde, i hvilke trækraftenheden har vogne såvel forpå som bagpå, eller i hvilke der rangeres uden vogne.

★

Statsbanerne forfølger under påsketrafikken i år den succes man hentede sig ved afviklingen af påsketrafikken og juletrafikken 1966, nemlig operation »Bekvemst over bæltet« – indsættelsen af gennemgående vogne (med pladsbillet-tvang) i forbindelser Sjælland–Fyn/Jylland.

I dagene 21., 22., 23. og 27. marts afsendes seks ekspres-tog i hhv. øst- og vestgående retning – med gennemgående vogne fra og til København og Thisted, Struer o. Langå, Ringkøbing, Varde, Esbjerg og Sønderborg.

Togene formeres med fra 3 til 7 vogne, og der indgår i alt 45 vogne i løbene, hvoraf 1. distrikt stiller 22 vogne (3 AC, 2 AD, 2 AV, 2 AY, 13 CC) og 2. distrikt 23 vogne (2 AC, 4 AV, 17 CC).

Opmærksomheden henledes særligt på tog 6047 den 22/3, København H afg. kl. 14,20; dette tog består af en Sønderborg-del og en Thisted-del, og de 5 CC-vogne, der indgår i toget, vil alle være hoveddistandsatte efter »moderniseringsprogrammet« – forsynet med nyt indre udstyr, bl. a. sæder og sidegangsvægge i B-vogns-udførelse.

★

Privatbanerne:

HFHJ

Motorlokomotiverne M 3 og M 10 samt personvognene C 26, C 28, C 50 og C 53, der blev udrangerede og solgt til ophugning, blev på bedste DSB-maner afbrændt på sidesporet til Borup Teglværk for at »lette adgangen« til metallet. M 10 – med metalvognkasse – kunne dog ikke brænde.

M 11 er tilgået driften efter hovedeftersyn af gearkasse og motor. M 9 er nu til revision med hovedeftersyn af motor på programmet.

Østerbjerg »krydsningsstation« blev klar til fjernstyring fra FC i Frederiksværk den 17. december, og kom straks i anvendelse på grund af færgeforsinkelser.

Ligeledes – i midten af december – ændredes fjernstyringsanlægget, således at sporskifterne i begge ender af stationerne kan stilles uafhængigt af hinanden. (Mulighed for at sætte indkørselstogvej fra begge sider).

OHJ

Banen har købt to udrangerede DSB-traktorer, nr. 79 og 80 (se »Jernbanen« nr. 1/67). Den ene af traktorerne vil dog nok blive anvendt som »reserveredslager« for den anden.

De fynske privatbaner:

NFJ C 30 samt QDR 99 og QD 33, der som nævnt i »Jernbanen« nr. 1/67 blev købt af ejeren til »Egebjerggård«, kommer alligevel ikke til at indgå i et »monument« over de fynske privatbaner. I begyndelsen af februar kunne vognene ses på Otterup station med vognkasserne skåret løse og bremsetøjet fjernet.

Sporene på Bogense station er fjernet og pladsen indrettet til parkering for rutebiler.

★

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

International litrering af personvognsmateriellet

Ved Erik B. Jonsen.

Den 1. oktober 1966 trådte den aftale om ensartet »cifferlitrering« og nummerering, der er indgået mellem jernbaneforvaltningerne tilsluttet den internationale jernbaneunion (UIC) og de østlige jernbaners organisation for samarbejde (OSShD), i kraft. (Begrebet personvognsmateriellet omfatter, foruden egentlige siddevogne, også sove-, ligge-, restaurant-, post-, rejsegods- og specialvogne, der er indrettet til transport af personer eller til brug i personførende tog, såfremt de ikke er egentlige godsvogne).

I en artikel her i tidsskriftet (nr. 3/65 – side 27–37) er gjort rede for den tidligere UIC/OSShD-aftale om en ensartet ciffer- og bogstavlitrering af godsvogne, en aftale, der har været gældende siden den 1. oktober 1964. Den nye aftale er affødt af det samme ønske som den oprindelige, nemlig at kunne benytte elektroniske databehandlingsanlæg til rapportering og lejeafregning jernbaneforvaltningerne imellem. Ligeledes ved godsvognenes cifferlitrering giver personvognenes cif-

ferlitrering visse oplysninger om vognenes »egenskaber«, men da det, der transporteres, jo er af en noget anden art, er systemet tilsvarende anderledes opbygget.



DSB

51 86 29-52 180-9

Cc

Litreringen/nummereringen er opbygget af 12-cifrede tal, som på godsvognene, men uden tilføjelse af nogen international bogstavlitrering, idet en sådan ikke er forudsat for personvognsmateriellet. Derimod vil de jernbaner, som ønsker det – formentlig de fleste – til *internt brug* fortsat kunne påmale vognene et bogstav- og/eller »tallitra«. Af hensyn til en gnidningsløs afvikling af det daglige arbejde har DSB ikke anset det for hensigtsmæssigt i forbindelse med omnummereringen at give afkald på de hidtil anvendte vognlitra. Da det fremtidig kun vil være tilladt at anbringe en eventuel litrabetegnelse under nummerbetegnelsen, vil litraet samtidig med omnummereringen blive placeret som vist i ovenstående eksempel.

Påmalingen af de nye vognumre skal, efter UIC's bestemmelse, for materiel der benyttes i international trafik, være afsluttet inden sommerkøreplansskiftet i maj 1969; for det øvrige personvognsmateriel inden udgangen af oktober måned 1970, idet dog DSB-vogne, der forventes udrangeret i de nærmeste år (vogne med trævognkasse), ikke vil blive omnummereret.

De nye internationale vognumre vil blive påmalet vognene midt på vognsiden under vindueshøjde. Af eksemplet vil det ses, at vognummeret, hvis cifre skal være mindst 80 mm høje, er opdelt i mindre ciffergrupper, dels ved at der er afstand mellem de enkelte grupper, dels ved hjælp af indskudte bindestreger, ligesom nogle cifre endelig er understreget. Årsagen hertil er blandt andet ønsket om at holde de cifre, der logisk har relation til hinanden, samlet i én gruppe for at gøre brugen af vognummeret lettere.

Hvilke oplysninger, der kan udledes af de mange cifre, fremgår af oversigten »International litrering af personvognsmateriellet«, der medfølger som bilag til dette nummer af tidsskriftet; derfor blot en kort gennemgang:

Regime-nummer

Regimenummeret er udtryk i 1. og 2. ciffer. DSB-vogne vil f.eks. blive påført numrene: 50 (for vogne kun til brug i Danmark) og 51 (for RIC-mærkede vogne).

For vogne tilhørende fremmede forvaltninger vil andre kodenumre komme på tale, hvis betydning om tilhørsforhold til vognoverenskomster, om lejesatser samt omstilbarhed af vognens hjulset til forskellige sporvidder (normalspor 1435

mm, russisk spor 1524 mm og Iberia-halvø spor 1672 mm) m.v. fremgår af tabel A i bilaget.

Styrelse-nummer

En komplet fortegnelse over styrelse-numre (3. og 4. cif-fer) findes i tabel B i bilaget.

Vogntype-nummer

5. og 6. ciffer giver i kombination oplysninger om vognens klasse og type (indretning og transportformål) i forbindelse med ejendomsforholdet (jernbaneejet eller privatejet vogn). Bilagets tabel C.

Hastighed- og varmesystem-nummer

7. og 8. ciffer giver i kombination oplysninger om vognens maksimale hastighed og varmesystem.

Tallene 0-9 i 8. ciffer angiver, om vognen har dampvarmeanlæg og/eller elvarmeanlæg, giver oplysninger om spændinger og perioder i elvarmeanlægget – om vognen eventuelt blot har egenvarme uden gennemgående ledning for damp-og/eller elvarme. Se bilagets tabel D.

Vogn-nummer

9., 10. og 11. ciffer er vognens egentlige løbenummer (vognnummeret). Et tre-cifret tal skulle være tilstrækkeligt for de fleste personvognsserier.

5.-11. ciffer giver altså tilsammen oplysning om vognens trafikale egenskaber og endvidere om dens nummer. Disse cifre er, som tidligere nævnt, på vognene markeret med understregning, jævnfør eksemplet i bilaget.

Kontroltallet

Endelig er det 12. ciffer kontroltallet, der er udregnet på grundlag af de øvrige 11 cifre, og det benyttes ved anvendelse af elektronisk databehandlingsanlæg, idet, hvis af en eller anden årsag, der skulle være fejl i de til anlægget meddelte cifre, vil dette markere det.

Kontroltallet udregnes således (metoden kan også anvendes til kontrol af international »cifferlitrering« på godsvogne):

- 1) Alle 11 cifre medtages ved beregningen.
- 2) Kontrolfaktorerne skrives nedenunder, skiftevis 2 og 1, begyndende fra højre.
- 3) De under hinanden stående cifre multipliceres.
- 4) Af dette facit findes tværsummen – hver ciffer for sig.
- 5) Tværsummens ener trækkes fra 10. Differencen mellem 10 og tværsummens ener er lig med: Kontroltallet. (Bemærk dog: Er tværsummens ener 0, bliver kontroltallet altid 0).

Som eksempel kan anvendes ovenfor viste »cifferlitra«:

- | | | | | | |
|--------------------|------------------------------------|-----|----|-----|-----|
| 1) »Eksemplet« | 51 | 86 | 29 | 52 | 180 |
| 2) Kontrolfaktorer | 21 | 21 | 21 | 21 | 212 |
| 3) Multiplikation | 101 | 166 | 49 | 102 | 280 |
| 4) Tværsum: | $1+0+1+1+6+6+4+9+1+0+2+2+8+0 = 41$ | | | | |
| 5) Kontroltal: | $10+1 = 9$ | | | | |

Oversigten »Omnummereringsplan for DSB personvogne« på side 20 giver i tabellarisk form et overblik over de nye numre m.v. Som nævnt tidligere beholder vognene deres nuværende »nationale« bogstavlitra. Det kan på dette sted vel være passende at spørge, hvorfor man ikke har benyttet lejligheden til at bringe denne litrering i overensstemmelse med international praksis, således at f. eks. 1-2. kl. vogne gives hovedlitra AB, 2. kl. personvogne med rejsegodsrum hovedlitra BD o. s. fr. – evt. med underlitra. Den officielle forklaring, at »man ikke finder det hensigtsmæssigt at give afkald på de hidtil anvendte vognlitra, som personalet er fortrolig med, og som også anvendes i vort instruktionsstof«, står ikke for en nøjere prøvelse, en sådan overgangs-vanskelighed har man også for så vidt angår godsvognsparken, hvor der er tale om endda flere vogntyper. Som det fremgår af oversigten, har man dog gjort en undtagelse med rejsegodsvogne, tidl. litra EA; disse betegnes fremtidigt litra DEA – et forhold, der kun kan give anledning til »indenrigske forviklinger«, idet DSB p. t. ikke har RIC-mærkede postvogne.

Ved et nærmere studie af oversigten vil det fremgå, at der i denne er medtaget numrene på i ordre værende vogne, nemlig 30 stk. 2. kl. personvogne, litra B (uden elvarme), 10 stk. 2. kl. personvogne, litra B (med elvarme) samt 8 stk. postvogne, litra DM. Det fremgår ligeledes, at RIC-mærkningen vil blive fjernet fra samtlige AC-vogne – og samtlige CC-vogne med undtagelse af 10 stk. af dette litra med elvarmeudstyr (nuv. nr. 1180-1189); elvarme-udstyret fjernes til gengæld på vognene CC 1190-1199 (hvilket allerede er sket for enkelte vognes vedkommende); på de 4 stk. CC-vogne (nr. 1144-1148) vil A+B-styreledningerne blive suppleret med en C-ledning (for styrevognstog), hvilket berettiger det ny bagstavlitra CCL.

*

Den første DSB-vogn, der blev påmalet 12-cifret nummer, var tidl. CAE 1273 – se »Jernbanen« nr. 8/66 – side 33. Medio januar havde ca. 25 vogne allerede fået påmalet nyt nummer, bl. a. Kongevognen.

*

For råd og vejledning ved udarbejdelsen af denne artikel bringes d'herrer tegner O. Ahlquist, Maskinkontoret, og ekspeditionssekretær Kaj Jensen, UIC-kontoret, begge Generaldirektoratet, min hjerteligste tak.

Vort forsidebillede

Normalt har vinteren sluppet sit tag i vort land i marts måned, men hos vor nabo, Sverige, regerer »Kong Vinter« ofte til langt ind i april. Sne er besværligt – men kønt ser det ud, og natur og teknik »går godt sammen«, som det fremgår af billedet: TGOJ's »lyntog« BERGSMANNEN på vej fra Ludvika mod Eskilstuna og Stockholm.

Dette 4-vogns motorvognssæt, lotra Yoa 104, samt 2-vogns versionen, litra Yoa 202, såvel som gamle hæderkronede damplokomotiver og super-moderne el-lokomotiver vil foreningens medlemmer kunne se ved selvsyn på årets storudflugt, som går til »Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar« i week-enden den 26./27. august i år. Sæt allerede nu kryds i kalenderen – og vær med på turen, der går »Jernets vej« fra malnbruddene i Grängesberg til havnen i Oxelösund.

I »Jernbanen« nr. 5/67 (juli) bringes en artikel om TGOJ.
Farvefoto: TGOJ



AABLINGS HOTEL

Skærbæk pr. Tønder
Tlf. (047) 5 13 19

L. H. MORTENSEN OG CO.

Kafferisteri
Nørregade 12 - Vejle
Tlf. (0581) 198

P. HATTEN & CO. A/S

Jern & Stål
Maribo
Tlf. 03 - 885 - 1122

CARL JENSEN

Murermester
Kongensgade 94 - Fredericia
Tlf. 059 - 20338

SKANDERBORG KOSANGAS DEPOT

Adelgade 114 - Skanderborg
Tlf. (065) 20476

KRABBES HOTEL

Holstebro - Jylland
Tlf. 074 - 20622

BLOMSTER GARTNERI

v/ Gunnar Knudsen
Hadsundvej 75 - Randers
Tlf. 064 - 25141

RANDERS STORVASKERI

Viborgvej 82 - Randers
Tlf. 064 - 28631

SØREN LØGSTRUP CHRISTENSEN

Glarmester
Søndergade 5 - Struer
Tlf. 078 - 51072

BACK TRIKOTAGE

Nyvang 10 - Ikast
Tlf. (07) 151652

ROSKILDE TIDENDE

Stændertorvet - Roskilde
Tlf. (03) 35 66 66

HERMOS VÆVERI

Kirkegade 24 - Ikast
Tlf. (07) 15 18 20

SCANLACE

Tlf. 0761 - 3600
Ringvejen - Viborg

GOTFRED PETERSEN

Autoværksted
Montanagade 27 - Aarhus C
Tlf. (06) 12 57 35

PARISERBAGEREN

Dumpen 9 - Viborg
Tlf. 0761 - 1162

VESTBYENS BAGERI

O. Fischersvej 2 - Frederikshavn
Tlf. 084 - 21640

SHELL GAS

Gl. Torv 20 - Frederikshavn
Tlf. (084) 22 708

SKANDERBORG AUTO OG TRAKTORLAGER

Adelgade 112 - Skanderborg
Tlf. 065 - 20078

STRØMPEHUSET

Vestergade 5 - Varde
Tlf. 052 - 20875

J. P. PEDERSEN OG SØN

Smedemester
Gærumvej 3 - Frederikshavn
Tlf. 084 - 20405

Omnummereringsplan for DSB personvogne

Tidl. litra og nummer		1. og 2. ciffer: Regime 50 = Indenrigs 51 = RIC	3. og 4. ciffer: Styrelse 86 = DSB	5. og 6. ciffer: Vogntype Antal kupeer	7. og 8. ciffer: Maks.hastigh. D = Dampv. E = El-varme	Litra	Nyt vognnummer	
S	1	51	86	Kongevogn	140	D	S	51 86 89 51 001
A	100-114	»	»	1. kl. 8	160	»	A	51 86 18 84 000 – 014
AC	11-36	50	»	» 7	120	»	AC	50 86 17 21 011 – 036
»	37-52	»	»	» »	140	»	»	50 86 17 61 037 – 052
»	71-72	»	»	» »	120	»	»	50 86 17 21 071 – 072
AD	185-189	»	»	» »	140	»	AD	50 86 17 61 185 – 189
AY	186-190	»	»	1. og 2. kl. 3+5	»	»	AY	50 86 38 61 186 – 190
AL	341-350	»	»	1. kl. 7	»	»	AL	50 86 17 61 341 – 350
AV	257-260	»	»	1. og 2. kl. 3+5	120	»	AV	50 86 38 21 257 – 260
»	264-272	»	»	» »	»	»	»	50 86 38 21 264 – 272
»	273-292	»	»	» »	140	»	»	50 86 38 61 273 – 292
»	293-297	51	»	» »	»	»	»	51 86 38 61 293 – 297
»	298-301	50	»	» »	»	»	»	50 86 38 61 298 – 301
»	303-312	»	»	» »	»	»	»	50 86 38 61 303 – 312
»	321-340	51	»	» »	»	D+E	»	51 86 38 51 321 – 340
AVL	241-255	50	»	» »	»	D	AVL	50 86 38 61 241 – 255
»	261-263	»	»	» »	120	»	»	50 86 38 21 261 – 263
»	302	»	»	» »	140	»	»	50 86 38 61 302
AX	391-398	»	»	» 2+6	120	»	AX	50 86 38 21 391 – 398
B	2000-2144	51	»	2. kl. 10	160	»	B	51 86 20 84 000 – 144
»	2300-2319	»	»	» »	»	D+E	»	51 86 20 80 300 – 319
BL	1321-1340	50	»	» 7	140	D	BL	50 86 27 65 321 – 340
BU	3700	»	»	Udflugtsvogn	120	»	BU	50 86 89 25 700
»	3701	51	»	» »	»	»	»	51 86 89 25 701
»	3702-3704	50	»	» »	»	»	»	50 86 89 25 702 – 704
CAE	1259-1260	»	»	2. kl. Rejseg.rum	»	»	CAE	50 86 82 24 259 – 260
»	1261-1263	51	»	» »	»	»	»	51 86 82 24 261 – 263
»	1264-1274	50	»	» »	»	»	»	50 86 82 24 264 – 274
»	1275-1276	51	»	» »	»	»	»	51 86 82 24 275 – 276
»	1277-1280	50	»	» »	»	»	»	50 86 82 24 277 – 280
CAR	1281-1290	51	»	» Buffetvogn	»	»	CAR	51 86 85 24 281 – 290
CB	1301-1308	50	»	» 9	»	»	CB	50 86 29 24 301 – 308
CC	1049-1098	»	»	» »	140	»	CC	50 86 29 63 049 – 098
»	1109-1144	»	»	» »	»	»	»	50 86 29 63 109 – 144
»	1149-1178	»	»	» »	»	»	»	50 86 29 63 149 – 178
»	1180-1189	51	»	» »	»	D+E	»	51 86 29 52 180 – 189
»	1190-1199	50	»	» »	»	D	»	50 86 29 63 190 – 199
»	1145-1148	»	»	» »	»	»	CCL	50 86 29 63 145 – 148
CD	1201-1212	»	»	» »	»	»	CD	50 86 29 64 201 – 212
CL	1501-1631	»	»	» »	100	»	CL	50 86 29 25 501 – 631
CLE	1670-1699	»	»	» Rejseg.rum	»	»	CLE	50 86 82 25 670 – 699
CLL	1471-1500	»	»	» 9	»	»	CLL	50 86 29 26 471 – 500
»	1632-1638	»	»	» »	»	»	»	50 86 29 26 632 – 638
CLS	1701-1718	»	»	» »	120	»	CLS	50 86 29 27 701 – 718
DA	5001-5024	»	»	Postvogn	»	»	DA	50 86 90 28 001 – 024
DB	5101-5105	»	»	» »	»	»	DB	50 86 90 28 101 – 105
»	5106-5110	»	»	» »	140	»	»	50 86 90 68 106 – 110
DC	5139-5150	»	»	Rejsegdsv. m. postaf.	120	»	DC	50 86 91 28 139 – 150
DD	5201-5221	»	»	Postvogn	140	»	DD	50 86 90 68 201 – 221
DM	5701-5713	»	»	» »	»	»	DM	50 86 90 68 701 – 713
EA	6001-6006	51	»	Rejsegodsvogn	»	»	DEA	51 86 92 68 001 – 006
»	6007-6020	50	»	» »	»	»	»	50 86 92 68 007 – 020
»	6021-6024	51	»	» »	»	»	»	51 86 92 68 021 – 024
»	6025-6032	50	»	» »	»	»	»	50 86 92 68 025 – 032

FA. H. HEITMANN

Autoreparation
Sydkrogen 28 - København SV
Tlf. (01) 21 10 55

CARL HALKJÆR

Bagermester
Torvet 4 - Maribo
Tlf. 101

DANSK RULLEGARDIN INDUSTRI

Gl. Kongevej 143 - København V
Tlf. EV 6144 - 6145

OSCAR H. ANDERSEN

Autoopretning
Holbækvej 106 - Roskilde
Tlf. (03) 35 45 87

STØT DANSK ARBEJDE**WÆHRENS KOLONIAL**

Rimmersgade 35 - Frederikshavn
Tlf. 084 - 20413

EL-INSTALLATØR

v/ Svend Kirchheiner
Vestergade 7 - Tønder
Tlf. 047 - 22045

A/S VIBORG PAPIR-COMP.

Skt. Mathiasgade 31-33 - Viborg
Tlf. 0761 - 802

TRØJBORG AKVARIE OG FUGLEFORRETNING

Otto Rudsgade 46 - Aarhus N
Tlf. 06 - 16 87 62

SKJERN BRØDFABRIK

Bredgade 74 - Skjern
Tlf. 073 - 50060

G. SKALLERUP

Fiskeeksport - Asaa - Jylland
Tlf. (081) 4 44 11 - 74

SKIVE BØRSTEFABIK A/S

v/ G. Pedersen
Jernbanegade 9 - Skive
Tlf. 0751 - 1600

KOLDING-EGTVED RUTEBILERNE

Egtved
Tlf. (055) 5 10 44

LAURITZ CHRISTENSEN

Søtorvet 1-3 - København K
Tlf. (01) 15 55 12

DALENS AUTOVÆRKSTED

Viby - Sjælland
Tlf. (03) 393 - 188

BISPEBJERG LIGKISTEMAGASIN

Tagensvej 175 - København NV
Tlf. TA 6606 - TA 6607 - 97 31 13

ØSTERGADES CYKELFORRETNING

Østergade 40 - Maribo
Tlf. (03 - 885) 49

BAGERMESTRENE'S BRØDFABRIK's EFTF.

W. Petersen
Stubbekøbingsvej - Nykøbing F.
Tlf. (03) 85 05 27

CIRKUS BENNEWEIS**NORDISK TEXTILTRYKKERI**

Bjørnholms Allé 4 - Viby - Jylland
Tlf. 06 - 14 25 00

Foreningsnyt

KONTINGENT

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 kassererens adresse og postgironummeret på side 3.

Husk at påføre giroindbetalingskortet Deres medlemsnummer – og husk at Deres kvitteringsdel skal indsættes i »medlemsstamkortet«.

»Ekstra-kontingenter« modtages gerne – der takkes hermed for sådanne allerede modtagne.

DJK's bogserie

I midten af marts måned udsendes to nyheder i bogserien (publikation nr. 17 og 18), hvorom kan læses på side 3.

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 motormateriel, 1. del (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyntog m.v.) | kr. 10,00 |
| 5. 2. del (forsøgsvogne, skinnemateriel 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 |
| 17. Lyngby-Vedbæk Jernbane | kr. 25,00 |
| 18. Maribo-Torrig Jernbane | kr. 15,00 |

Publikation nr. 4 er næsten udsolgt.

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,40 pr. publikation – nr. 15, 16 og 17 dog kr. 1,10 pr. publikation) på postgirokonto 6 73 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup. Ved køb af tre bøger – eller flere – er portoen i alt kr. 1,50.

*

Vi har endnu et lille parti smukke lærredsservietter, størrelse 34×40 cm, med påtrykt tegning af DSB's damplokomotiver litra A – H – K – O – P – R på lager. Prisen er kun kr. 5,00 pr. stk., plus porto kr. 0,40.

Kan købes ved henvendelse til B. Chorfitzen, Tagensvej 169, København NV. Postgirokonto: 11 10 09.

Vi gratulerer...

trafikinspektør J. Jacobsgaard, L J

Den 1. april kan en usædvanlig alsidig og hårdtprøvet jernbanemand fejre sit 50 års jubilæum. Karrieren begyndte i Jylland; da Kolding Sydbaner blev Jacobsgaard lidt for krogede, virkede Lollandsbansens lige skinner tiltrækkende, hvorfor han fra 1920 kom til at virke for LJ med til- og frastødende sidebaner. Som om der ikke var nok at trækkes med her, røgtede trafikinspektøren flere andre jernbanemæssige hverv, f. eks. som lærer og censor på jernbaneskolen samt redaktør af »Privatbane-Tidende«, således at stationsforstanderstillingen i Søllested ikke blev alt for ensformig. Da en lignende post blev ledig i Maribo, flyttedes han 1961 dertil (for 2. gang), og det opslidende hverv som redaktør blev sendt ad Hundested til. Jacobsgaard var dog kun »stander« et par år, for der var jo en hel del at gøre på LJ, nemlig den forestående modernisering, og som ekspert i sikkerhedstjeneste flyttede J. op på 1. sal som trafikinspektør.

Nu var alle betingelser tilstede for, at Jacobsgaard skulle have det rigtig rart »med hobby som erhverv«, men det kom til at gå anderledes. I mellemtiden var der sket det beklagelige, at en kreds af jernbaneentusiaster havde fundet sammen og dannet Dansk Jernbane-Klub. Dette kunne endda gå, så længe den nøjedes med at husere i København, men foreningens formand havde en dunkel fortid på Lolland, hvis

eneste positive resultat var en lettere infiltration i LJ's ledelse. Dette havde igen den positive (for DJK) virkning, at den via forstående og hjælpsomme folk fik fodfæste i Maribo, oprettede en museumsbane, anskaffede på 5 år mere rullende og henstående materiel end de fleste privatbaner, belejrede Maribos spor, overfyldte dens remise og tilmed kørte på Bandholm-banen med tilhørende hoved- og sidebaner efter reglementer »ad modum DJK«, som kan få en veltjent jernbanemand til at købe sig en cykel.

Skønt DJK således har forbitret Jacobsgaard tilværelsen, kunne vi næppe ønske os en mere forstående og imødekommende trafikinspektør, når blot vi af og til opfører os ordentligt. Det skal ikke nægtes, at det kan være besværligt at få vore gamle sager til at passe på LJ's ny spor og sikkerhedssystem, men heldigvis har J. haft en ikke uvæsentlig andel i den meget omfattende modernisering af LJ og opbygningen af fjernstyringen. Selv den mest arkaiske trinbræt-tilbeder og bagstrævsapostel blotter sit hoved for sin fedtede hat i erkendelse af, at det er lykkedes at gøre LJ til en virkelig moderne drevet privatbane. Og så må man jo tilgive, at samtlige trinbrætter, sidespor, landstationer og andre småting, der kan hindre det frie udsyn mellem Nf og Nk, er blevet udslettet. Vi håber dog, at Maribo station vil blive skånet.

Vi ønsker Jacobsgaard hjerteligt tillykke med jubilæet; skulle tiden ad åre falde trafikinspektøren for lang, så kan vi sikkert finde et eller andet job til tidkort. DKJ har vist stadig en hel del at lære...

Den fedtede hat.

Afholdte møder og udflugter

Søndag den 27. november var en grå og trist dag – som dagene i november er flest, men 125 vest-, midt- og østdanskere fik alligevel noget ud af den dag – i modsætning til den øvrige befolkning, som vel blot har siddet og bidt negle i surhed over mørket og tågen. (Vestdanskere er jyder, øst – ditto – er vore skånske venner). Disse 125 »dampede« med D 826 i spidsen – velanbragte i HFHJ-vognene nr. 52, 54 og DK 78 – ad Nordbanen til Hillerød f.v.b. ad Frederiksværkbanen til Hundested. Det var en udflugt i et herligt afslappet tempo (strækningen er tilpas lang), og foto-stoppene var valgt med omhu. Vi fik – som vi altid får – en kongelig modtagelse overalt – hvem andre end DJK's medlemmer – ja, måske lige med undtagelse af Hans Majestæt – bliver modtaget af stationsforstandere og privatbanedirektører på perronen – og hvem andre end DJK-medlemmerne får så rimelige svar på urimelige spørgsmål og ønsker. I tilgift fortæller d'herrer, at de synes, det er morsomt, vi kommer – og loko- og togpersonalet overbeviser os om, at de morer sig lige så meget som vi – hvad kan man så forlange mere.

Jyden.



»D-maskine på afveje«. DJK's udflugtstog under ophold på HFHJ's nye fjernstyrede krydsningsstation – trinbrættet Østerbjærg. Foto: P. Thomassen

Jydsk Model-Jernbane Klub, Århus, og Dansk Jernbane-Klubs nordjyske afdeling havde fællesmøde med tonefilmsforevisning den 30. november 1966 i Århus.

Der var mødt ca. 40 deltagere. DJK-medlem B. Dyrholm, Randers, viste den engelske film »Med diesel på sporet« og den tyske »Moderne eksprestog i Tyskland«, begge meget interessante jernbanefilm – derpå filmen »Færgen Chr. IX« om den gamle veltjente dampfærge med det grådige fyr, der nu er ophørt med at sejle Storebælt tyndt. Endelig vises filmen »Musik i Amsterdam«. Alle film var velvilligst udlånt af DSB.

Herefter var der fælles kaffebord med snak om jernbaner og modeljernbaner, ligesom jernbanefotos og jernbaneblade cirkulerede. En hyggelig og vellykket aften, der egner sig til snarlig gentagelse.

O. Bøye.

De to arrangører Kirchoff-Jørgensen og Rose »kørte« atter i år foreningens »andespil« med megen bravour – der var

dejlige gevinster til mange – og mange gode penge til foreningens »slunkne« kasse.

(BC).

Tirsdag den 24. januar fortalte statsbanernes maskinchef, E. Risbjerg Thomsen, ca. 100 af foreningens medlemmer om de nye S-tog til den københavnske nærtrafik. Maskinchefen formåede at holde forsamlingens interesse samlet – i mere end 1 time. Man kunne høre en knappenål falde til jorden. – Emnet – noget om rullende materiel – hører jo også til den gruppe emner, der står jernbaneinteresseredes hjerte allernærmest. Vi fik en gennemgang af alle forarbejderne – en gennemgang af alle tekniske og »trafikale« detaljer i køretøjerne – hørte om det nye S-togs depot i Tåstrup – om den planlagte modernisering af de eksisterende vogne m. m. En meget interessant aften.

(BC)

Museumstoget

Arbejdsholdene

Selv om sneen måske daler blidt, når De læser dette, så arbejdes der alligevel i Maribo og andre steder, hvor DJK-medlemmer restaurerer vogne og lokomotiver. Det er jo ikke nok, at medlemmerne hjælper til med Museumsbanens drift, for hvis ingen arbejdede med materiellet udenfor sæsonen, så kørte banen ikke om sommeren. I Maribo arbejder et hold raske gutter med at gøre lokomotiver og vogne klar til sæsonen 1967, men selv om de er raske og går til arbejdet med fynd og klem, så kan de ikke overkomme det hele. Tag en rask beslutning og hjælp os. De kommer ikke til at fortryde det, for vi har det morsomt i Maribo. Der er udmærkede overnatningsmuligheder i stuerne i remisen, hvor man kan hvile blødt på hynder fra dampfærgen »Glyngøre«, og medbringer man en sovepose, vil man slumre blidt. Der er også varme i sovesalene, ligesom der er toiletter og vaskerum med indlagt varmt vand og sæbe. Arbejdet er mangesidigt, og vi er inddelt i hold, som arbejder med forskellige ting, såsom lokomotivernes klargøring, vognenes klargøring, oprydning i kulgården og sporlægning. Man behøver ikke at have det store håndslag, for mange af de ting, vi arbejder med, er så solide, at de ikke er sådan at slå i stykker. Hvis de er nået så vidt, at De har faattet interesse for disse ting, så vil jeg gå over til at skrive du, for vi er dus på arbejds holdene. Ønsker du nærmere oplysninger om arbejdet i Maribo og hvad tider, der er folk dernede, så kontakt *Niels Jensen* i København, og hvis du er fra Fyn eller Jylland, så kontakt *Hans Gerner Christiansen* i Odense. Sidstnævnte kører tit i sin blå »Mh« til Spodsbjerg eller helt til Maribo, og pladsbilletter kan købes særdeles billigt. Det normale er, at man ankommer til Maribo lørdag aften og tager afsted derfra igen søndag ved 18-tiden, så der er mulighed for at komme hjem i ordentlig tid. Hvis du synes, der er for langt til Maribo, så hjælp til i én af vore filialer i Klampenborg, Fredensborg, Odense, Vejle eller Mariager. Adresser finder du andetsteds i spalten. Det er morsomt at arbejde med det gamle materiel og samtidig uhyre lærerigt, for det er jo »rigtig jernbane«. Der er også en vis tilfredsstillelse i at køre i en vogn i »Mu-

seumstoget» og kunne sige, at den har jeg malet, eller det har jeg lavet.

I Maribo arbejdes der i øjeblikket på nr. 2 »Kjøge«. Den har været løftet bagi, og det bageste leje har været taget ud og repareret, da det viste sig, at det var med. Vi er i øjeblikket ved at sætte gangtøjet på igen, og så skulle den være klar til sæsonen. Desuden arbejdes der kraftigt på nr. 14, som viste sig at have forskellige defekter, da vi kiggede den nærmere efter i sømmene. Nogle bolte i fyrkassen skal fornyes, og det vil LJ's værksted tage sig af, da vi ikke selv kan klare det. Imidlertid skal vandkasser og førerhus tages af, for at man kan komme til, og det er vi i gang med. Førerhuset er allerede taget af, og vandkasserne er skruet løse, så de nu skal løftes af. Et arbejdshold har lavet disse ting i ferien mellem jul og nytår. Vi havde det vældigt hyggeligt, afholdt endda juletræsaften med rigtigt juletræ (en fældet birk fra kulgården pyntet med pudsetwist og lys), *det* vakte i hvert fald opsigt. I kulgården arbejdes stadig med at tage de gamle sveller op, og arbejdet skrider langsomt men sikkert frem. Når alle sveller er væk, skal vi i gang med at lægge spor, så vi kan få mere plads til vore vogne. I løbet af foråret skal vi have nr. 19 klar, både rent maskinmæssigt, men også udvendigt, da den trænger hårdt til at blive pudset op. Det samme gælder nr. 14, som gerne skulle blive rigtig pæn, når den er færdig.

Vore vogne lider hårdt af at stå ude om vinteren, men vi har ikke penge til at bygge noget vognskur for de første par år. Derfor skal de alle gås efter i sømmene og males og udbedres mange steder. Det er noget, de fleste kan være med til, men også noget som er strengt nødvendigt, da det jo er vognene, »museets gæster« kører i. Derfor mød op og hjælp os, og er der en speciel vogn, du er interesseret i, så kan du måske få lov at adoptere den og stå for dens vedligeholdelse i fremtiden. Derved vil du lære en masse om vognbygning og samtidig være med til at værne om vore museumsgenstande. Kig eventuelt blot ned til os i første omgang og se, hvad vi laver, men kontakt en af lederne først, for at du kan være sikker på, at der er folk i Maribo.

H. G. Christiansen.

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.

★

I Fredensborg har vi fået tilladelse til at henstille 3–4 vogne, og her er allerede anbragt følgende vogne: DSB-godsvognen fra 1858 (tidligere specialvogn 44) samt specialvognene 311 og 303 fra Nyborg. I nær fremtid kommer tillige bænkevognen fra OKMJ, J 81. Det var oprindeligt ikke tanken, at der skulle arbejdes med vognene, mens de henstod i Fredensborg, men da vi har 6–7 ivrige medlemmer i området mellem Hillerød og Helsingør, er disse straks gået

i gang, og det ventes, at den 109 år gamle godsvogn er færdigrestaureret til sæsonens start i Maribo.

I Klampenborg fortsættes som hidtil lørdage og søndage!

NB! Opmærksomheden henledes på, at det i »Jernbanen« nr. 8/66 omtalte fyrbøderkursus er i fuld gang under ledelse af lokomotivmester Hansen og lokomotivinstruktør Plank Petersen. Henvendelse herom bedes rettet til *Svend Jørgensen, Helsingør* (se ovenfor).

(Sv. J.)

★

Fra baneformanden på Hammersholt Teglværk har DJK modtaget en morsom gammel skinnecykel for 900 mm sporvidde. Cyklen er for mange år siden lavet af en lokal smed – model »sofacykel« – og har igennem mange år været benyttet af baneformanden på den ca. 6 km lange teglværksbane, der i øvrigt stadig er i drift.

Vi bringer vor bedste tak, også til Palle Klitgaard, der har formidlet kontakten.

NB! Skinnecyklen mangler p.t. desværre 2 hjul af normal type for 22 kg skinner. Den vil senere kunne anvendes på vor 700 mm roebane.

(Sv. J.)

★

På grund af mere og mere arbejde i Maribo og andre steder, hvor DJK's medlemmer »virker«, er vi kommet til at mangle værktøj i høj grad. Derfor appellerer vi til vore medlemmer rundt omkring i landet. Har De værktøj, som De ikke bruger, så vil vi meget gerne have det. Måske har De noget, som De har arvet fra tidligere »generationer«, noget som De aldrig selv vil få brug for, men som kan være os til stor hjælp. Vi kan bruge næsten alt, alle former for håndværktøj, tænger, nøgler, hamre o.s.v., håndboremaskiner, stiger, lysstofarmaturer, Kosan gasflasker, stikpropper, vandtætte stikkontakter, håndlamper, presenninger o.s.v. Hvis De kan hjælpe os, så sendt det til *DJK, Klampenborg st.*, eller skriv til *Niels Jensen, Frimestervej 67, København NV*, og vi vil afhente det. På forhånd tak.

★

LJ's damploko nr. 20 er ikke – som tidligere meddelt – indkøbt af foreningen, men af en kreds af foreningens medlemmer.

(BC)

★

Sveriges Radio og TV har af foreningen lejet en kupé fra NFJ A 7. Kupeen er afmonteret og sendt til Stockholm. Den bliver benyttet ved optagelserne af en TV-produktion. Det svenske TV kunne ikke fremskaffe en tilsvarende kupé i Sverige.

(BC)

★

I POLITIKENS »Hvem–Hvad–Hvor 1967« under turisme, »Hvilke særprægede seværdigheder kan Danmark byde på«, er blandt 23 nævnte seværdigheder også »Veteranbanen« Bandholm–Maribo!

Turistforeningen for Danmark udsender ved hvert nytårskifte et billedhefte, »Denmark Cavalcade« (firedagsproget) til forbindelser over hele verden. I år er der et helsidebillede af loko nr. 5 med Museumstoget i Merret skov.

»Freunde der Eisenbahn«, Hamburg, udsender årligt en billedkalender med jernbanemotiver. I år er medtaget et billede af filmstoget (»Syttten«) med nr. 5 på vej til Helsingør. Fotograf er P. Skebye-Rasmussen.

(BC)



Grängesberg	järnmalm järnslig elkraft dynamit trävaror
Stråssa	kulsinter järnslig manganmalm makadam
Guldsmedshyttan	tackjärn kokiller valsverk verkstadsprodukter
Eskilstuna	järnvägstransporter Ludvika-Grängesberg-Oxelösunds hamn (TGOJ)
Nybybruk	rostfritt stål i plåt rör manufaktur (Nyby Bruks AB)
Oxelösund	fartygs-, industri- och rörplåt höghållfasta stål tackjärn järnsvamp planglas isoleringsrutor export-importhamn
Nyköping	sågade trävaror, trähus (Tunabergs Trävaru AB)
Stockholm	stålkonstruktioner för byggnader cisterner broar stålrör för pipelines (AB Bröderna Hedlund)
Västerås	stålkonstruktioner profilsvetsmaskiner (AB Bröderna Hedlund)
Göteborg	universalmaskiner för plåtbearbetning (Pullmax AB) stålkonstruktioner reparationer (Svenska Metalock AB)
EEC-området	stålkonstruktioner cisterner vattenrenings- och industriapparatur (S. A. Graver i Belgien)
Liberia	järnmalm (Lamco J. V. Operating Co)
På alla hav	32 malm/tank- och bulkfartyg upp till 72.500 dwt, totalt 845.000d wt.

GRÄNGESBERGSBOLAGET

Huvudkontoret Rederiet Liberiarörelsen och Verkstadsrörelsen: Box 16329, Sthlm 16