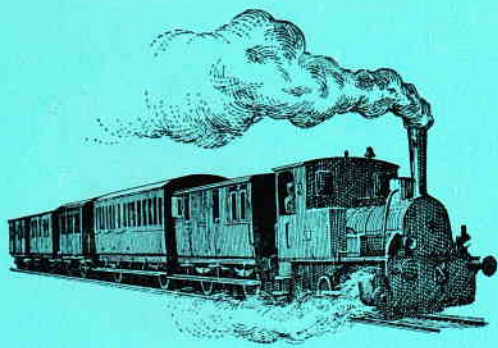




Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM

nr. **8**

Dec. 1967

Speno International S.A.

Geneve

48-stens skinneslibetog TM 410



Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENDSEN A/S Amaliegade 10, København K.



Når der skal males . . .

Vælg mellem 1000 forskellige farver



På kun 60 sekunder blander SADO-MATIC Deres yndlingsfarve, — så den passer lige på en prik!

Vi har den... tonemaskinen over alle tonemaskiner, der giver Dem 1000 farver at vælge imellem til vægge, træværk og jern. Kvaliteterne er:

Sadosan, Tempo, Sadolux og Colomatt — selvfølgelig Sadolins. De får »skræddersyede« nuancer uden ventetid hos os.



P. Adamsen
Farve og Tapet

Gentoftegade 52
Tlf. Gentofte 1060



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Jernbanen

Nr. 8 - 1967

7. årgang

Foreningen er tilsluttet:

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

Foreningen samarbejder med:

Svenska Järnvägsklubben, Stockholm,
Setesdalsbanens Hobbyklubb, Kristiansand,
Freunde der Eisenbahn e.V., Hamburg, og
Sporvejshistorisk Selskab, København.

★

Formand:

Politiadvokat, cand. jur. Birger Wilcke,
Søbakken 24, Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 2209.

Sekretær:

Frlmærkehandler P. Thomassen,
Strandvejen 201, Hellerup.
(Træffetid: tirsdag-fredag kl. 10-14).
Postgironummer 6 73 94.

Kasserer:

Regnskabsassistent Mogens Bruun,
Ahornvej 18, Ølstykke.
Tlf. (03 323) 644 u.
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. (09) 13 08 72.

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Laursen,
Fælkevej 7, Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

Trafikassistent O. K. Jensen,
Søvænget 23, Maribo.

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jønsen (ansvarsh.),
Estersvej 19 B, Hellerup.
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Annonceekspedition:

Forlaget Ørested, Tagensvej 85 E,
København N. Tlf. (01) TA 2221.

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
sekretæren (se ovenfor).

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

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Julehilsen - Julekort



Foreningen har i år imødekommet et ønske fra mange medlemmer, idet man har ladet fremstille et julekort.

Motivet er et godstog fremført af C 712 på vej fra Aunsøgaard til Kalundborg. Manden bag kameraet var Svend Jørgensen, og optagelsestidspunktet var vinteren 1962.

Kortet koster kun 0,50 kr. pr. stk. (+ 60 øre i porto, uanset antal). Beløbet indbetales på postgirokonto 13 53 13, adresseret: Ole-Chr. M. Plum, Høeghsmindeparken 8, 1., Hellerup.

Vort forsidebillede

Københavns Hovedbanegård – kommende nervecenter for »Operation Hjem til jul« – set fra sydsiden med et MY-trukket tog under udkørsel fra spor 6. Blegt solskin og sne svarer ganske til jernbane-entusiasternes romantiske opfattelse af banegården i december. Den »aktive« jernbanemand kommer derimod let i julestemning – uden sne – ikke mindst i år, hvor kombinationen sne og nyt sikringsanlæg kun kan betyde én ting – yderligere vanskeligheder. – Den opmærksomme læser har allerede opdaget, at optagelsen ikke er af ganske ny dato. Perron 4 er forlænget et betydeligt stykke i mellemtiden, hvilket medfører, at visse spor i billedets venstre del ikke eksisterer i dag, og de karakteristiske armssignaler ud for Tietgensbroen er nu afløst af dagslyssignaler. – De mange perronudkørselssignaler og dværgsignaler får i øvrigt – i de mørke timer af døgnnet – banegården til at ligne et smukt pyntet juletræ.

Foto: E. Rodevang (DSB).

Industri og Haandværkerskolen

Bispegade – Nyk. F.
Tlf. (03) 85 23 55

ZOOLOGISK HAVE

Roskildevej 32 – F
Tlf. 30 25 55



En museumsgenstand!

Bare vent — om en årrække er også den forældet og præget af tidligere tiders hygge. Men idag og i morgen er Flyvebådene den hurtigste forbindelse til Malmö's centrum.

ØRESUNDSBÅDENE

Skagenbanen

Skagen

Tlf. 084 - 4 10 10

SANTOS KAFFEKOLBE

Peter Bodum A/S
Nyhavn 63

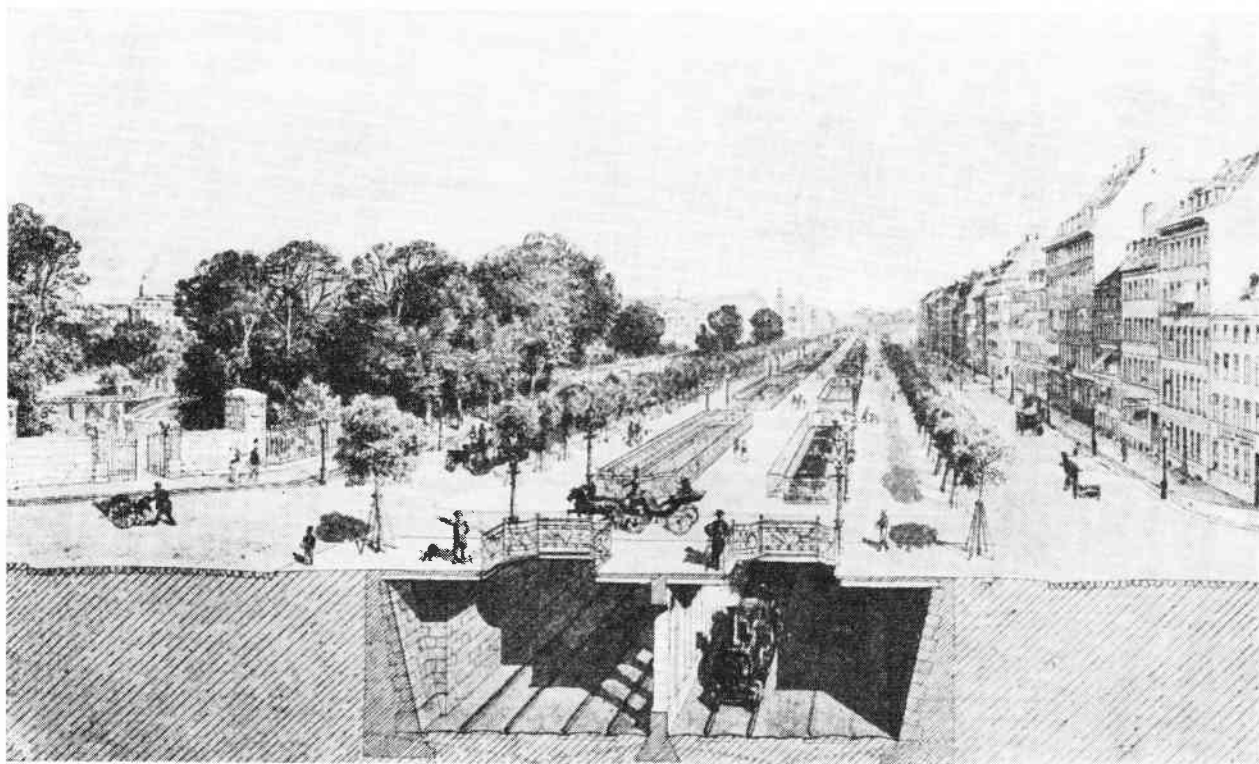
Hadsten Kjolefabrik

Søndergade 6 – Hadsten
Tlf. (06) 19 41 11 - 48

Kjøbenhavns Boulevardbane

1917 - 1. december - 1967

Af P. Thomassen



Hammerichs projekt fra 1885.

Foto: Arkiv P.T.

Efter at Københavns 2. hovedbanegård var taget i brug i 1864, gik der ikke mange år, før man opdagede, at beliggenheden var mindre heldig, navnlig fordi udvidelsesmulighederne var begrænsede. Og udvidelser var påkrævede i 36 år: Klampenborgbanegården (1863) blev flyttet lidt mod øst i 1874, og i 1887 byggedes en ny Klampenborgbanegård, medens den oprindelige blev til Nordbanegården. Denne blev også for lille med tiden, således at der i 1900 tilbyggedes en gevækst ved navn Holtestationen for lokaltogene til Holte. I mellemtiden var man sluppet af med de fleste Kystbanetog efter åbningen af Kystbanen Østerbro-Snekkersten i 1897.

Allerede i 1878 nedsattes en kommission til omordning af de københavnske banegårdsforhold, og betænkning blev afgivet i 1881. Ingen af de mange forslag blev den gang uændrede ført ud i livet, bl. a. fordi staten i 1880 overtog Det Sjællandske Jern-

baneselskab. Man nøjedes med at udvide Hovedbanegården. I 1885 fremlagde etatsråd Hammerich et omfattende forslag til en ny banegårdsordning, hvori boulevardbanen – Danmarks første tunnelbane – var det mest opsigtsvækkende. Bortset fra, at tunnelen kun var helt lukket mellem Nørregade og den nuværende åbning mod nord, er boulevardbanen, som den er i dag, Hammerichs projekt, som blev til virkelighed: En firesporet bane med station under jorden ved Frederiksborggade. Den af regeringen i 1886 nedsatte kommission fremlagde forslag i 1888, som forelagdes rigsdagen i 1892. I 1894-loven og tillægsloven af 1898 vedtoges alle betydende forslag om nyanlæg og udvidelser i forbindelse med omordningen af de københavnske banegårdsforhold – undtagen boulevardbanen!

Der måtte en 3. kommission til, og man var nu så snedig at afholde en international konkurrence i

En glædelig jul
ønskes fra

RØNBJERG IS

Thisted
Tlf. (0791) 780

**Vi anbefaler Jernbanens personel
at benytte**

FØTEX

Gothersgade 14
Fredericia
Tlf. (059) 2 38 88

Hjørring Træskoforretning

Tørholmsvej 6
Hjørring
Tlf. 0891 - 286

HJØRRING PRIVATBANE
Hjørring

Tlf. 0891 - 600

Olaf Povlsen
Trikotagefabrik

Porsbakken
Brande
Tlf. (07) 18 05 55

Restaurant Møllehuset

Frederikshavn
Tlf. 084 - 2 00 08

Erik Nielsen
Vognmand

Ø. Møllevej 8
Faaborg – Fyn
Tlf. (09) 61 06 57

Paladsteatret
Vejle

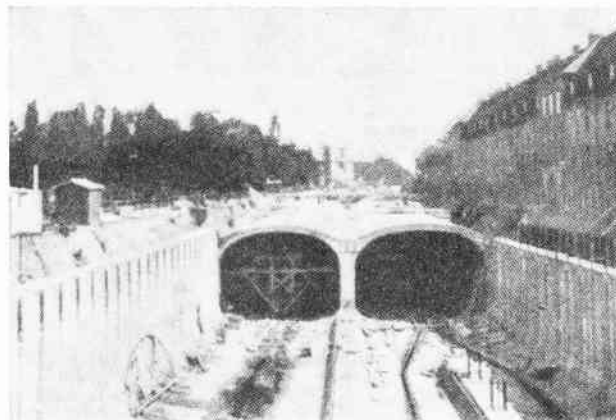
Tlf. 0581 - 2000

1899. Af 21 indkomne projekter var ca. halvdelen danske, og heraf var de 3 højst præmierede heldigvis danske, idet de var indsendt af stadsingeniør Ambt, oberstløjtnant P. Hansen og ingeniør Fr. Johannsen. Også statsbaneanlæggene havde indsendt et projekt; disse 4 projekter – og flere endnu – havde bygget på Hammerichs tunnelbaneprojekt. Der skulle dog gå mange år, før boulevardbanens anlæg blev påbegyndt. I en halv snes år skændtes man om Frihedsstøttens flytning og ny placering, indtil man fandt ud af at pille den ned à la byggesæt for senere at stable den op igen, omtrent hvor den oprindelig havde stået, og hvor den i dag stadig står. Frem- og tilbageflytningen kostede 15.000 kr.; det skete i 1909, og man kunne da tage fat på Vesterbrogadeviadukten. Efter indvielsen af den nuværende Hovedbanegård var næsten alle anlæg efter diverse love med diverse tillæg 1904–1911 fuldførte, også den nordlige ende af boulevardbanen, rangérterrænet syd for Østerport station. Men stadig manglede anlægget af selve tunnelbanen.

Dette var ganske vist forudset i lov af 1904, men der skulle gå 13 år, før banen kunne tages i brug. Nørreport station, som man lige til 1917 omtalte som »Frederiksborggade station«, synes at have voldt en del hovedbrud. I alle projekter 1885–1900 var stationen forudsat, men i et forslag fra 1902 skulle den udelades. Da den senere dukkede op i det endelige projekt, skulle den kun være station for nærtrafikken, og den endelige udformning med to personer blev vedtaget så sent, at Nørreport station ikke kunne tages i brug samtidig med boulevardbanens indvielse.

Det kan se mærkeligt ud, at man først anlagde den nordligste del af tunnelbanen, da dette anlæg medførte, at Østervoldgade spærredes mellem Gothersgade og Sølgade og derved besværliggjorde den militære trafik mellem Livgardens og Sølgades kaserne! Det havde imidlertid sine grunde. I den sydlige ende af anlæggene lå et idyllisk lille anlæg, Aborreparken med tilhørende vandhuller, der var meget yndede af datidens sværmende københavn ungdom, og det tog sin tid at fjerne parken med vand og mudder. Tilmed kom man i karambolage med delvis forglemte rester af fæstningsværker, nemlig Jarmers tårn (Helmers bastion) og Hanetårnet (Hahns bastion). Førstnævntes beliggenhed fristede velmenende og historisk-mindede byplanlæggere til i flere omgange at genopføre og forbedre resterne i noget, der oprindelig lignede kulissestil, medens sidstnævntes var mindre bekvem for sådanne udskjelser, idet hanetårnets fundamenter lå næsten lige så dybt som togsporene. Da murværksresterne i 1874 dukkede op ved voldenes sløjfning, gav man

pokker i murrester, men man havde da pietetsfølelse nok til at markere tårnets beliggenhed ved at angive denne med ringformede brostensornamenter i gadebelægningen, og det må siges til byens vise fædres ros, at man stadig kan nyde synet af fortids befæstningsherligheds beliggenhed – sikkert til ærgrelse for vejvæsenet – trods ny super-asfaltering – og bildekkenes omfindtlige slidbaner.



Den først fuldførte del af boulevardbanen, set fra Gothersgade (1915). Foto: Arkiv P.T.

I 1915 var den nævnte nordlige del af tunnelbanen færdig, og i september 1916 kunne alt folket, hvis man var i besiddelse af et rundskuehefte, få lov til at bese byggeriet. Det var for så vidt interessant nok, for plankeværker havde ellers sørget for at hindre nyfigne blikke i at følge arbejdet i graven. Var man således snydt for øjenlyst, fik man så meget desto mere ørenlyst, så længe damprambukkene hersede med nedramning af spunsvægge, der ofte krøllede sammen som aluminiumfolie, når der var tilstrækkeligt store sten at ramle imod. Ved livgardens kaserne stødte man atter på militære minder fra tidligere tid, idet man fandt kanonkugler ved udgravningerne. Man benyttede ifølge sagnet lejligheden til at indmure én i kasernens facade i håb om, at folk skulle tro, at den var blevet beskuet af svenskere eller englændere, selv om hverken »Dicke Bertha« eller »Lange Maren« var opfundne dengang, et bombardement eventuelt skulle have fundet sted i den retning.

Trods krigstiden tog anlægget af den 2,9 km lange boulevardbane ikke lang tid. Den 1. december 1917 rullede de første tog gennem tunnellen uden større festivitater, og den ny banelinie betød en stor omvæltning i DSB's trafik fra København og nordpå. Hovedbanegården blev udgangs- og endestation for alle Klampenborgtogene og de fleste Kystbanetog, hvorefter Klampenborgbanegården ved Gyldenløves-

DANSK POLYETHER INDUSTRI A-S

Holmensvej
Frederikssund
Tlf. 03315 - 1616

Bing og Grøndahl
Porcelænsfabrik

Vesterbrogade 149
København V
Tlf. 21 26 69

Nordisk
Konversationsleksikon

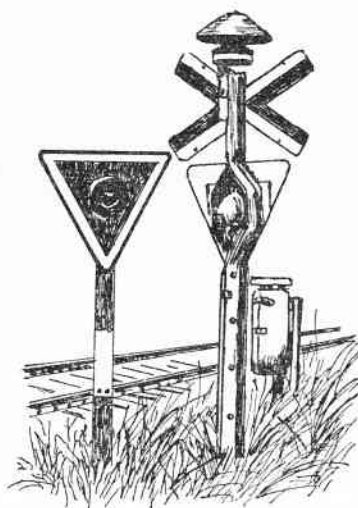
Frederiksholms Kanal 18
Tlf. 12 91 92

ANDELSBANKEN

Østergade 28 – Struer
Tlf. 078 - 5 06 77

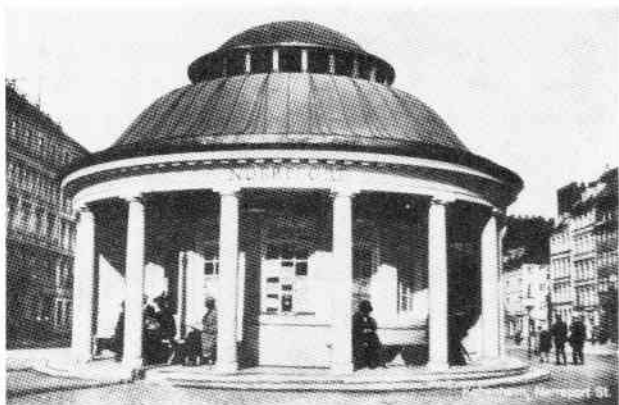
Hillerød Privatbaner

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



gade nedlagdes, og Nordbanegården omtrent sam- mesteds var kun endestation for Nordbanetogene indtil nedlæggelsen 1921.

Boulevardbanens eneste kælenavn, »røret«, slog ikke rigtig an, for banen har aldrig været synderlig populær. At køre i tog under jorden betragtedes fra starten som noget, som man gjorde i udlandet, og det var ejheller nogen nydelse at rumle med damp- togene gennem »røret«, hvis man da ikke var jern- baneentusiast med åbne endeperroner som hoved- interesse. Utallige er de m³ luftformige kemikalier, som lokomotiverne har udspydte gennem årene med grundstofferne C, O og S (mest OS) som hoved- indhold. Da motordriften sidst i tyverne begyndte at fortrænge dampdriften, skete der en vis ændring i gasforholdene i luften, men man skulle være den fødte feinschmecker for at foretrække benzinos og solarfims for den mere maskuline kulrøg.



Den nordre »supperrør« (1918). Foto: Postkort/arkiv P. T.

Allerede i 1885 havde man kunnet forudse proble- merne med røgplagen i boulevardbanen. Der var derfor i 1911 planer om, at togene skulle fremføres af elektriske lokomotiver fra Hovedbanegården til Østerport, og at damplokomotiverne skulle med- bringes uden at arbejde undervejs. Projektet kom ikke til udførelse, og som grund blev angivet, at der ikke kunne skaffes remisepladser hverken ved Øster- port eller ved Kh. Den virkelige grund var jo nok omkostningerne! Man gjorde derfor de ihærdigste forsøg på at bekæmpe røgplagen mest muligt ved mange åbninger op i fri luft, træskærme, kæmpe- mæssige brummende ventilatorer i »Supperrørerne« ved Nørreport station, damp- (men ikke røg-) kondenseringsanlæg på de første damplokomotiver af litra S (som viste sig mindre hensigtsmæssigt, da fødevandet ofte blev for varmt for injektorerne) og andre anordninger. Røg og damp var der i fuldt mål, også efter S-togenes indtog i 1934. Som kurio- sum kan nævnes, at køreplanen i en lang årrække

var således for nordgående trafik, at Helsingørtog og Hillerødtog havde »næsten« samtidig afgangstider fra Kh., Nørreport og Østerport. Og hvad de ikke havde, det fik de, når lokomotivpersonalet var oplagte til at køre om kap. Når så Helsingørtogene af og til havde en P-maskine og Hillerødtogene en D-maskine, så var der ikke godt at være på per- ronerne på Nørreport station, når P-maskinerne for- søgte at accelerere lige så hurtigt som de »lavbene- de« D-maskiner. Virkelig rutinerede lokomotivførere var ikke så interesserede i at løbe fra hinanden; de satte en ære i at kunne give et lille stød i fløjten, når de samtidig skiltes for Tranegårdsvejiadukterne nord for Hellerup. Hvordan den forrige generations lunger var indrettede, må være et interessant medi- cinsk spørgsmål. Indtil 1936 kørte som bekendt de toetages personvogne, litra Co og »skovvognene«, litra Ce, med skydevinduerne. På sommerdage, når alle vinduerne var åbne, har der været hyggeligt undervejs gennem »røret«, når O-maskinerne fut- tede afsted med lokaltog mod Klampenborg og Holte eller i omvendt retning. På 1. sal i Co-vognene var der 160 cm loftshøjde og røg og damp for alle pengene, og Ce-vognenes skydevinduer kunne kun stærke mænd få lukket, da der oftest var godt med kulstøv og -småstykker i skyderillerne.



Nørreport station i tyverne.

Foto: Postkort/arkiv P. T.

Nørreport station er et kapitel for sig. Som før nævnt kunne stationen ikke blive fuldt færdig til boulevardbanens indvielse; den åbnedes først 1. juli 1918 og blev straks en formidabel succes. Og så må vi i gang med diverse tørre tal.

I det første halve driftsår (1/7-18 til 31/3-19) solgtes på Nørreport station over 200.000 billetter. Dobbeltbilletter reg- nes for 2 billetter, men de var ikke i overtal, da der ingen rabat var på dobbeltbilletter dengang. Indtægten var ca. 127.000 kr. Første fulde driftsår, 1919/20 hhv. 334.000 bill. og ¼ mill. kr.; i 1933/34 (sidste år, før S-togene indførtes) hhv. 441.000 bill. og ½ mill. kr.; 1934/35 hhv. 737.000 bill. og ¾ mill. kr. og endelig i 1946/47, det sidste driftsår, hvor

GALERIE VEDBÆK

Vi har herved fornøjelsen at byde Dem og Deres familie hjertelig velkommen i vor exclusive nyåbnede GALERIE på HØRSBOLM Hotel. I øjeblikket udstiller maleren og billedhuggeren **JØRGEN WARING** og 100 andre kendte kunstnere.

Åbningstider:

HØRSBOLM HOTEL, kun hver week-end kl.
12.00-20.00

ÅRHUSGADE 11, Ø, almindelig forretningsstid,
ØB 5346

GALERIE VEDBÆK, Bueager 39, Trørød pr.
Vedbæk

Åben efter aftale på telefon (01) 89 03 29 ved
Kai Nielsen

Venlig hilsen Deres KAI NIELSEN

H. Berg-Jacobsen

Tømrer- og snedkermester

Østergade 52 – Skjern

Tlf. (073) 5 04 54

Iversen & Christensen

Installationsfirma

Søndergade 7 – Odense

Tlf. (09) 12 40 41

O. TRANS

Farvehandel

Strandbygade 46 – Esbjerg

Tlf. (051) 2 00 87

Henry R. Mikkelsen & Co.

Henda Konfektion

Kaalund Kloster Kalundborg

Tlf. 03513 - 2025

Vi anbefaler Jernbanens medlemmer
at benytte

Farvemessen

Vestergade 21 – Maribo

Tlf. (03) 885-989

Den Danske Mælkekondenseringsfabrik

Vejlegadebro 5

Nakskov

Tlf. (03) 925 - 2322

H. Albertsen & Sønner

Malermestre

Jernbanegade 15

Nykøbing F.

Tlf. (03) 85 00 57

årsberetninger afslører stationernes tal, hhv. 1,5 mill. bill. og 1,6 mill. kr. Hertil kommer et meget anseeligt antal abonnementskort. Ved trafiktællinger er Nørreport oftest nr. 1 i rejseantal; i 1967 har stationen over 50.000 daglige rejsende. Af gode grunde er der aldrig opgivet indtægt for godsbeholdning – og dog kunne der i en længere årrække teoretisk opgives et sådant, omend meget beskedent. Fra trediverne var Nørreport nemlig ekspeditionssted for banepakker i »visse forbindelser« (hvilket ville sige Nord-, Kyst- og Frederikssundsbanen samt Vestbanen til Roskilde). Efter sigende var det hovedsagelig kontorfolks madpakker, paraplyer og regnfrakker, der som småpakker kunne sendes i en forskrækkelig fart i tilfælde af glemsomhed eller pludselig indtrædende forandring i vejret. Taksten var oprindeligt 20 øre.

Til det meget store billetsalg i myldretiden og på store udflugtsdage var der op til 6–7 litra, som dog vist kun undtagelsesvis har været i gang samtidig. »Kn G« var et reservelitra ved garderoben, der tillige havde fornøjelsen af at ekspedere småpakkerne.



Billetmønstre fra boulevardbanens første år.

Oprindeligt var Nørreport station særdeles atypisk, såvel over som under jorden. I gadehøjde bestod »udenværkerne« af to cirkulære bygninger, som københavnerviddet straks døbt »suppeterinnerne«. Således så suppeterinner virkelig ud i kristne og/eller borgerlige hjem på det tidspunkt. Bygningerne indeholdt billetsalg, garderobe, kiosker, slikboder m. v., men pladsen blev selvsagt snart alt for kne-

ben, og forudseende den eksplosive udvikling i trafiktallene, som S-togenes indførelse ville medføre, vedtog man sidst i tyverne, at forholdene på Nørreport måtte forbedres både over og under jorden. I årene 1930–35 anvendtes da over 400.000 kr.; suppeterinnerne forsvandt, en bungalowlignende bygning opførtes, og under jorden blev alle vægge beklædt med hvide fliser, som var nemme at renholde – troede man da. Overdreven spuling med masser af vand fik snart sikringsanlæggene til at opføre sig akavet, så andre renholdelsesmetoder måtte anvendes. De oprindelige halvpudsede cementvægge var ulige billigere og nemmere at have med at gøre, da det var komplet umuligt at se, om der var gjort forsøg på at vaske dem. Nørreport var da også af personalet betragtet som en usund arbejdsplads. Før ombygningen i 1930 gjorde »Blæksprutten« da også grin med forholdene, idet en afgående stationsforstander blev sendt til vask hos et kendt firma, hvis varemærke var 3 vaskekoner, set bagfra, med indskrift på hver ende: ALT KAN VASKES. Ombygningen forhindrede dog ikke, at der atter i 1947 snakkedes om usund arbejdsplads, selv om dampdriften da var mere end halveret i forhold til 1930, men da havde de sociale fremskridt vel gjort folk mere ømfindtlige.



Perronbillede fra Nørreport (1917). Foto: Postkort/arkiv P. T.

Flere tal: Toggangen ved Kn. (Nørreports forkortelse var oprindeligt Nt). Første halve driftsår var det daglige antal plantog 44. Det lille tal skyldtes krigstidens indskrænkede toggang, og frihavnstogene holdt oprindeligt ikke her. I 1922 var tallet kommet over 100, og det steg herefter støt. I 1934, da S-togenes 20 min.-drift indførtes, steg trafikken og larmen på Nørreport station formidabelt, og i 1967 passes Kn af ca. (hurra for det lille ord ca., der sparer en masse tid til at forsøge at finde ud af nøjagtige tal, der alligevel viser sig at være ukorrekte) 300 S-tog og 100 Nord- og Kystbanetog. Alt sammen dagligt, gennemsnitligt, ca. Mere elastisk kan det vel næppe siges. Hertil kommer et højt variabelt antal rangértræk til og fra Helgoland og enkelte godstog, som luskes igennem den vej.

LANGESKOV PLOVFABRIK A/S

Langeskov – Fyn
Tlf. (09) 38 13 38

ERIK JOHANSEN OG CO. A/S

Kejlstrupvej 3 – Birkerød
Tlf. 81 29 11

RANDERS ANDELS SVINESLAGTERI

Strømmen 35 – Randers
Tlf. (064) 2 81 66

GLYNGØRE FISKE INDUSTRI

Glyngøre

Tlf. 077 - 7 11 11 - 34

ORLA SØRENSEN

Malermester

Sydkrogen 63 – S
Baunebakkevej 6 – Hvidovre
Tlf. 31 21 76
Tlf. 75 49 67

STØT DANSK ARBEJDE

A. J.

Lundtofte

VARDE PRIVATBANER

Vestbanegården
Varde

Tlf. 052 - 2 13 98

KØR MED

HELSINGØR-HORNBÆK-GILLELEJE

BANEN

Gennem det smukke Nordsjælland

ALLAN JOHNSEN

Fabrikant

Lundtoftevej 1
Lundtofte
Tlf. 88 19 50

Mac Baren
t o b a k k e r



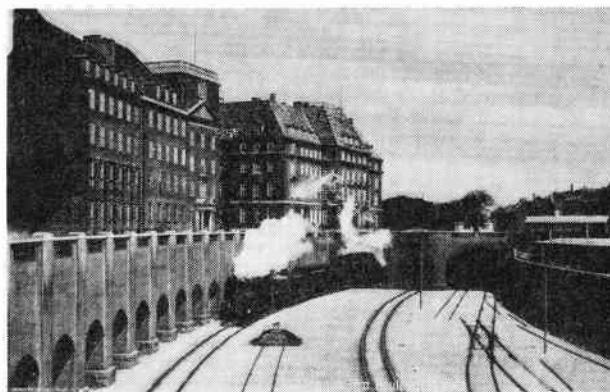
Der er også en del tal at notere sig for særligt bytrafikinteresserede, navnlig hvad sporvognsfans angår. Boulevardbanens åbning havde ikke så stor indvirkning i konkurrencemæssig henseende. Nok var togene adskilligt hurtigere, men taksterne var nærmest prohibitive. I 1918 brugte togene 11 minutter til turen mellem Kh og Østerbro, mindre end det halve, som linie 1 eller 6 brugte. Til gengæld kostede turen 35 øre med DSB mod 10 øre med KS. Hvis man så var så standsmæssigt kørende, at man ville benytte den dyre vognklasse – den daværende II klasse – var taksten 1 kr. 10 for retur mod 20 øre med sporvognen. Det skulle der karakter til. Diverse takstændringer gjorde ikke DSB mere konkurrencedygtig; i 1929 var taksten 30 øre for enkelt III kl. billet mod sporvejenes 15 øre (retur hhv. 45 og 30 øre). II kl. kostede nu »kun« 70 øre for retur. Det var der selvfølgelig ikke mange, der gad ofre lokalt på boulevardbanen, men til Hellerup var forholdet et andet, idet rejsendeantallet mellem boulevardbanen og Hellerup steg kolossalt efter 1917. En rejsetid, der kun var 1/3 af sporvognenes, ville folk gerne give det dobbelte for. Køretiden mellem Østerport og Hovedbanegården kom efterhånden ned på 9 minutter og efter S-togenes indførelse på 6, selv om der skulle standses ved Vesterport.

Nu var der jo heller ikke større grund til at konkurrere langs boulevardbanen. Var der virkelig behov for en direkte sporvogns- eller buslinie mellem Østerport og Hovedbanegården, var den selvfølgelig startet i vore oldeforældres tid. Det var først og fremmest Kgs. Nytorv, gadetrafikken var vendt mod, hvilket oprettelsen af sporvognslinier forlængst klarlagde. Som bekendt har adskillige sporvognslinier passeret Nørreport station, også hestesporvogne med én inciterende hk (sidst »hønen«, som kaglede af i 1915), senere andre køretøjer med adskilligt flere hk og hjul, som hvinede i og sled på de vifteformede kurver, hvor linie 7 ikke længere ville følges med linierne 5, 11, 14, 15 og 16. Omnibuslinier ved Nørreport viste sig efter linie 12's nedlæggelse i 1917 ikke før 1938, da trolleybusserne mod Lyngby strakte deres konkurrerende linier derind. At strøgbussen (linie 11) fra Kgs. Nytorv til Frederiksberg i årene 1929–40 forlængedes til Østerport, kunne ikke regnes som konkurrence til DSB, dels var køretiden længere, og taksten var hele 5 øre dyrere end sporvognenes.

Ved takstændringerne i 1932 for sporvejene kunne der være tale om takstmæssig konkurrence, idet en 25 øres omstignings- («omflaknings-») billet nu kunne bruges til returskørsel, hvad tidligere ikke var tilladt. Denne herlighed varede dog kun kort, idet den første S-togstakst, 20 øre, i forbindelse med den forkortede rejsetid udelukkede konkurrence mellem Kh og Hellerup.

Som det heraf vil fremgå, betød boulevardbanens åbning ingen større omvæltning i den københavnske bytrafik, selv om der i 1917 skete to ændringer. Den ene var nedlæggelsen af den tidligere nævnte linie 12, Københavns sidste hesteomnibus (Søtorvet–Købmagergade–Højbro). Arsagen angaves at være, at både heste og vogne skulle bruges til krigsvigtige formål – dog ikke militære (!). Den langsommelige rute er dog næppe blevet stærkt savnet, for der var jo ikke så mange indehavere af »mimrekort« dengang, der blot skulle have tiden til at gå eller køre. Endvidere kom der en erstatning for ruten, idet det andet, der skete i 1917, var, at linie 5 omlagdes ad Nørregade, og det skulle man bestemt aldrig have gjort. Et værre marked end Nørregade i myldretiden skal man lede længe efter, og som bekendt er der i Nørregade, der vist bedre egner sig til gågade, myldretid det meste af dagen. Mærkværdigt er det, at der skulle gå 17 år fra boule-

vardbanens fuldførelse, før man fandt på at lægge sporvognsskinneerne midt i Nørrevoldgade i egen rabat. Før 1934 slog sporene nogle gevaldige slag ved Nørreport station, og afsporinger i kurverne var ikke sjældne.



Nordligste banegrav (1917). »Østifterne«s gamle bygning ses i baggrunden.
Foto: Postkort/arkiv P. T.

I de forløbne 50 år er der egentlig ikke sket radikale ombygninger eller ændringer af selve boulevardbanen. De største var Nørreport stations ombygning i 1932, som satte sig de tydeligste spor over jorden, og de elektriske togs indførelse i 1934, som medførte anlægget af Vesterport station. Af de tre banegrave nord for Kh. er den midterste forlængst overdækket og belagt af SAS; den nærmest Kh. er godt på vej til at blive det, dels til parkeringsplads, dels til DSB's egne underjordiske formål. Planer om overdækning er ikke af ny dato, men DSB har længst muligt holdt igen, da forholdene på grund af rangering med damplokomotiver ville blive utålelige og farlige, hvis den skulle foregå »under tag«. Efter at damplokomotiverne næsten er forsvundne ved Kh., kunne indvendingen ikke bruges længere, så nu bygges der. Den tredje banegrav (ved Vesterport station) går vel også snart sin under – eller snarere overgang i møde, da behovet for parkeringspladser stadig vokser. Planerne er forlængst færdige, og når overdækningen er fuldført, skal der være nedgang til Vesterport station også fra nord. Stationens oprindelige attraktion, escalatoren, påstås i tidens løb at have befordret 100 millioner mennesker! Den omtales ofte som Danmarks første rullende trappe, men det er en mild overdrivelse, for i 1934 var der i hvert fald to til, dog ikke i forbindelse med jernbanevæsen.

Selve sporet på boulevardbanen har også undergået forandringer, idet det forlængst er sammensvejet i hele sin længde; der er jo ingen generende temperatursvingninger i »røret«. Østre dobbeltspor henlå påfaldende længe med forholdsvis dårlig overbygning.

WAGNER LAURSEN

Danmarksgade 8
Hjørring
Tlf. 0891 - 6

»JYDEN«

Frugt, grønt og blomster
Sjællandsgade 92 – Fredericia
Tlf. (059) 2 17 95

Slagter
H. C. HANSEN

Bredebro
Tlf. (047) 4 13 43

AUSTIN

Nyhavnsgade
Esbjerg
Tlf. (051) 2 52 00

Fotograf
R. BLYTÆKKER

Silkeborgvej 20
Herning
Tlf. (07) 12 18 68

CALTEX SERVICE

Budolfi Plads
Aalborg
Tlf. (08) 12 86 22

A/S NORVIN OG LARSEN

Ingeniørfirma

Jernbanegade 21 – Aalborg
Tlf. (08) 12 85 99

ULRICH og SØN

Korn- og foderstoffer

Stationspladsen
Haslev – Sjælland
Tlf. (03) 695 - 600

BRAMMERS BOGHANDEL

Stengade 10 – Helsingør
Tlf. (03) 21 05 14

WINDSOR

v/ Jørgensen og Mortensen
Herre og drenge ekvipering

Nørregade 20 – Nyborg
Tlf. (09) 31 18 11

**BORNHOLMS SPARE- OG LAANEKASSE
I RØNNE**

Store Torv – Rønne
Tlf. 03955 - 1420

Vi anbefaler Jernbanens medlemmer at
besøge

»RIO«

Banegårdsplads 10 – Aarhus
Tlf. (06) 12 02 62

DANSK LÆDERFORSYNING

Toldbodgade 37 – K
Tlf. 11 30 83

E. DIBBERN

Blikkenslagermester

Jernbanegade 5
Rødby Havn
Tlf. (03) 90 50 27

Af ulykker er der i »røret« heldigvis ikke sket nogle, der krævede menneskeliv. Lige fra indvielsen var der mange, der var bange for at køre med toget under jorden. Man havde læst og hørt så meget om katastrofer på udenlandske undergrundsbaner, hvor de indespærrede rejsende var brændt ihjel eller kvalt af giftige dampe. Der skulle gå over 40 år, før der skete en alvorlig ulykke på boulevardbanen. Et nordbanetog bakkede, fordi lokomotivføreren ikke havde kunnet se signalet på grund af usigtbarhed. Dets stilling blev han hurtigt klar over, da toget med stor kraft blev påkørt bagfra af et S-tog. Nogle rejsende

såredes, og den materielle skade var betydelig. Derefter opsattes stedsebrændende lamper i hele »røret«s længde, hvilket bevirkede, at antallet af selvmordere uden for Nørreport station dalede. Ved selve stationen har det i perioder ligefrem været mode at kaste sig foran toget med så mange tilskuere som muligt.

På jubilæumsdagen vil der se noget rodet ud ved Nørreport station, i hvert fald over jorden. En ny ombygning er i gang, da en forbedring og modernisering længe har været påkrævet. Bare man nu lader være med at opføre nye suppeterriner ...



En glemt roebane

Af BIRGER WILCKE

Når julen nærmer sig, får redaktørerne af selv så videnskabelige og saglige blade som »Fjernvarmetidende« og »Kaninavlernes månedsblad« ideer om, at deres publikationer skal indeholde andet end oplysninger om højden af fælslaget eller varmekoefficienter og begynder febrilsk at henvende sig til veteraner inden for feltet om artikler om lidt mere fornuftige eller hyggeligere emner, end det de plejer at fylde bladet med, med det resultat, at alvorlige kaninavlere det ene sted kan læse memoirer af boelsmand Jochum Jensen, om hvordan hans fjortenaarige Black and Tan kanin »Winston« opførte sig i brunsttiden 1911 og det andet sted, om hvordan illænderne opvarmede deres sengesteder. På samme måde har »chefredaktøren« ved »Jernbanen« fået skrupler ovenpå alle sine omlitreringslister og bedt mig om at skrive noget om en jernbane, som ingen andre medlemmer af foreningen kendte noget til. Det er naturligvis en fristende opgave, for er man sikker på, at heller ikke andre kender noget til emnet, kan man jo skrive, hvad pokker man har lyst til, præcis som jeg i sin tid gjorde, da jeg skrev en stil til min dansklærer i gymnasiet om nyere bulgarsk poesi, hvilket gik godt, bortset fra at han resten af min tid på »Skt. Jørgen«s så endnu mere mistænksomt på mig, end han havde gjort i forvejen. Men her er der desværre den hage, at der ikke er den bane, som der ikke er et eller andet medlem, der ved alt om. Danske privatbaner er helt ude af billedet, og med hensyn til svenske baner er der det kedelige, at vi efterhånden har en hel del læsere i Sverige, der om muligt er endnu mere alvidende end danske jernbaneentusiaster.

Der var imidlertid én bane tilbage, som jeg havde lyst til at skrive lidt om, nemlig roebanen på Møn, for den har jeg i hvert fald aldrig set noget om, end ikke under mærket SAG i »Jernbanebladet«, der ellers synes at have en enestående evne til at opsnuse detaljer om de mærkeligste industri-spør i syd og nord. Det var imidlertid vanskeligt at finde nærmere oplysninger om den, idet den 4. udgave af »Trap«

kun indeholder få oplysninger. Her i november kom tilfældet mig imidlertid til hjælp, idet formanden for »Veteranskibsklubben«, ingeniør Stoltze, en dag tilfældigt omtalte for mig, at hans fader havde været stationsforvalter i Holme, hvorfra banen udgik. Jeg opsogte derfor stationsforvalter Stoltze og gennem, hvad han erindrede, og hvad jeg fik oplyst gennem sukkerfabrikkerne, lykkedes det at få stykket banens historie sammen.



Rangering med hest på Holme saftstation. Foto: Arkiv B. W.

GUNNAR CLAUSEN

Savværk

Jernbanevej – Bandholm
Tlf. (03-888) 71

BRDR. B. og V. KRISTENSEN

Murermestre

Herningvej 13 – Ringkøbing
Tlf. (073) 2 04 01

EJNAR NIELSEN

Blikkenslagermester

Ryesvej 16 – Holstebro
Tlf. (074) 2 25 34

**LOLLAND FALSTER BREMSE- og
KOBLINGSSERVICE**

Skovvej 49
Saxkøbing
Tlf. (03) 89 47 16

BENT PETERSEN

Vognmand

Vognmandsvej 13 – Nyborg
Tlf. (09) 31 08 63

K. BALLING-ENGELSEN

Kemisk teknisk fabrik

Kidnakken 1 – Maribo
Tlf. 03885 - 1233

A/S BRD. FRIIS-HANSEN

Autoforhandler

Sdr. Ringvej 39 – Glostrup
Tlf. 96 52 00

OTTO MUNK

Vognmand

Saltværksvej 61 E
Kastrup
Tlf. 50 01 99 – 50 40 70

IRAS MASKINFORRETNING

N. C. Sørensensvej – Esbjerg
Tlf. (051) 2 35 56

EGON BREDGAARD

Nysted Bådværft

Strandvejen
Nysted
Lolland
Tlf. (03) 87 14 22

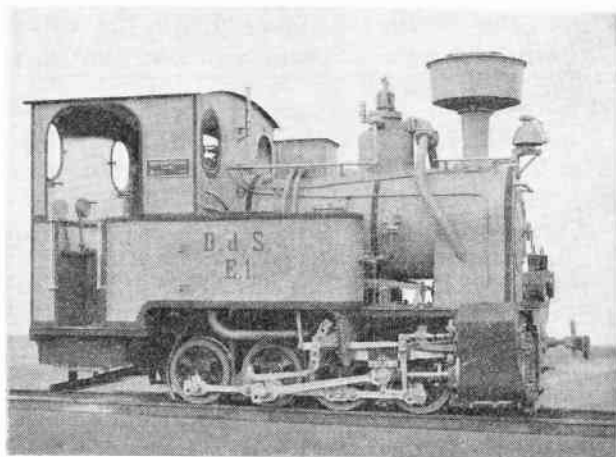


Sukkerroedyrkningen begyndte som bekendt for alvor her i Danmark i begyndelsen af forrige århundrede, og i 1872 stiftedes »Aktieselskabet De danske Sukkerfabrikker«, der nu ejer otte af de tilsammen ni danske sukkerfabrikker, hvoriblandt sukkerfabrikken i Stege, der byggedes 1883/84. Samtidig med sukkerfabrikken anlagdes fem saftstationer, i Stege, Damsholte, Dame, Pollerup og Holme. Medens de fire første ikke havde hestebaner, anlagdes der i 1894 en sådan fra Holme saftstation sydpå til Busemarke og Mandemarke, nær Klintholm Havn. Når der her anlagdes en hestebane, hang det dels sammen med, at vejene var mere end almindeligt dårlige, dels med de relativt lange afstande til roearealerne, og endelig med det stærkt kuperede terræn på Vestmøn, der gør det umuligt for heste at trække blot nogenlunde store læs roer frem til saftstationen ad vejene. Saftstationen var, ligesom de øvrige saftstationer på Møen forbundet med sukkerfabrikken ved en saftledning, ligesom forholdet var mellem saftstationerne og fabrikkerne på Lolland.

Hestebanen gik fra saftstationen, der lå i umiddelbar nærhed af amtsvejen fra Stege til Klinten sydpå til Bøgebjerg, hvor den forgrenede sig i to dele, hvoraf den ene bøjede af mod vest til Råbymagle (først åbnet i 1911), medens den anden gik sydpå til Busemarke og herfra vestpå syd om Mandemarke. Der var ingen sidebaner til nærliggende gårde, hvorimod adskillige gårde havde deres eget læssespor ved banen. Udover disse var der læssepladser ved endestationerne vest for Råbymagle og syd for Mandemarke samt ved Råbymagle og Busemarke, hvorimod der ved Bøgebjerg kun var et sporskifte, hvor banerne delte sig. Ved de tre læssepladser var der, foruden hovedsporet, to læssespor, et på hver side af hovedsporet, hvoraf det ene benyttedes til at sætte vogne på, når roetoget kom, idet man samtidig hentede de tomme vogne, der stod på det andet spor.

Banerne, der i alt var 11 km lange, løb kun på enkelte steder langs sognevejene, men måtte i øvrigt have deres eget banelegeme, idet det kuperede terræn nødvendiggjorde store jordarbejder, således flere steder høje dæmninger blandt andet op mod endestationen ved Råbymagle.

Sporvidden var ligesom ved de øvrige roebaner 700 mm, og der anskaffedes 36 vogne til banen. Medens der oprindeligt anskaffedes 2-akslede vogne, afløstes disse senere af bogievogne, hvoraf man i 1930 havde 48 stk.



Møens eneste damplokomotiv.

Foto: Henchel & Sohn.

I de første 25 år af banens historie klarede man sig med heste, hvoraf der, da antallet var højest, var 18. Det viste

sig dog efterhånden at være for dyrt udelukkende at benytte heste, hvorfor man i 1911 anskaffede et svært fire-koblet tanklokomotiv fra Henschelfabrikkerne i Kassel. Dette blev det eneste lokomotiv på banen, idet man fortsat rangerede med heste på saftstationens område. Samtidig med anskaffelsen af lokomotivet, måtte sporet forstærkes væsentligt, ligesom der opførtes en træremise i Holme.

Saftstationen beskæftigede i kampagnen 60–70 mand, hovedsagelig landarbejdere fra omegnen, medens arbejdsstyrken om vinteren var nede på 5–6 mand og i sommermånederne, hvor rensningen af sporet foregik, på ca. 20 mand.



Stationsforvalteren i Holme på skovtur med familien.

Foto: Arkiv B. W.

Uden for kampagnen fandt der overhovedet ikke kørsel sted på banen, bortset fra en enkelt hestetrasket vogn, når forvalteren eller andre var på skovtur, idet man ingen fast lokomotivfører havde – en sådan engageredes for en sæson ad gangen. Man havde her gennem flere år en maskinmester fra Møen, der imidlertid købte sig en stor gård og ikke ville fortsætte, hvorefter man havde et par dygtige sønderjyder nogle år. Ind imellem kneb det; bl. a. da man engang måtte nøjes med en afskediget og fordrukken statsbanefører, der en skønne dag kørte lokomotivet gennem remisens endevæg, så der måtte opføres en ny – og den gang af sten. I ingen af remiserne var der noget egentligt værksted, så det kneb jo undertiden med at holde driften igang med det ene lokomotiv. Det er ikke få natter, at et bandende og sværgende lokomotivmandskab med hammer og mejsel har søgt at få de nødvendigtste reparationer foretaget, så man kunne fortsætte kørslen den næste dag. Selv om det somme tider lidt tilfældige mandskab var skyld i en del af de fejl, der opstod, var det dog ikke altid dette var tilfældet, således ikke først i trediveerne, da dæmningen ved Busemarke sank under lokomotivet, og dette væltede ned ad dæmningen og endte med skorstenen ned i mudderet og hjulene i vejret. Heldigvis var det en koldblodig fører, der fik lukket for dampen, inden han og fyrbøderen sprang af, så skaderne indskrænkede sig til lidt buler og skrammer i det i forvejen temmeligt ramponerede lokomotiv.

Med lastautomobilernes gennembrud blev driften af den korte bane helt urentabel, og man besluttede sig derfor allerede i 1935 til at nedlægge banen, som den første roebane her i landet, en udvikling, der nu er nær sin sørgelige kulmination med Nakskovnettets likvidation her i vinter. Efter ned-

FA. H. HEITMANN

Autoreparation

Sydkrogen 28 – SV

Tlf. 21 10 55

**HØRSHOLM SAVVÆRK OG
TRÆLASTHANDEL**

Selmersvej 28 – Hørsholm

Tlf. 86 00 86

Vi anbefaler Jernbanens medlemmer
at benytte

VILDSUND STRANDHOTEL

Vildsund Vest

Tlf. (0791) 154 - 194

NORDISK SAV- OG FINERVÆRK A/S

Gadstrup – Sjælland

Tlf. (03) 390 - 266

HELGE KOFOED HANSEN

Slagtermester

Mariagade 5

Maribo

Tlf. (03) 885 - 740

ODENSE TEXTIL FABRIK A/S

Tlf. (09) 12 02 60

DRONNINGMØLLE AUTOVÆRKSTED

Tlf. 03209 - 173

**VESTJYLLANDS PAPIRPOSEFABRIK OG
SCHADES PAPIRINDUSTRI A/S**

Gl. Fælledvej – Skive

Tlf. (0751) 2222

PAARUP KRO

Engesvang Jylland

Tlf. (06) 86 61 11

De kører også godt med

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

Tlf. (06) 12 62 55

A/S DANSK PRESSEFABRIK

Carl Jacobsensvej 16 – Valby

Tlf. 30 51 00

HILLERØD AUTOPLADESMEDIE

v/ Erling Jørgensen

Frederiksværkgade 112

Hillerød

Tlf. (03) 26 20 11

VEMB-LEMVIG-THYBORØN**JERNBANE**

DANSK TRÆCELLULOSE A/S

Assens

Ønsker god jul
og godt nytår



Opførelsen af stenremisen i Holme.

Foto: Arkiv B. W.

læggelsen blev sporet hurtigt taget op, medens en del af vognene og lokomotivet overflyttedes til sukkerfabrikken i Nakskov.

Gik det sørgeligt for banen, gik det ikke mindre sørgeligt for saftstationen. Efter anden verdenskrig besluttede man at nedlægge den og koncentrere sukkerproduktionen til fabrikken i Stege. 1949 var sidste år, at stationen anvendtes, og

man begyndte at se sig om efter købere. Dette var imidlertid ikke let, og det var først nogle år senere, at det lykkedes at sælge bygningerne. Inden køberne skulle overtage dem, skulle to håndværkere fra sukkerfabrikken imidlertid demontere resterne af maskineriet. Under arbejdet med dette var de uforsigtige med en skærebrænder. De opdagede ikke uheldet med det samme, ilden lå og ulmede natten over, og da man næste morgen åbnede portene for at fortsætte arbejdet, flammede ilden op med den følge, at bygningerne udbrændte. De røgsvættede mure blev kort efter revet ned, og der rester i dag intet spor af saftstationen bortset fra nogle funktionærboliger. Ej heller banen er der mange rester af, da de fleste af dæmningerne over de frugtbare marker nu er sløjfede.

Jeg vil gerne takke *stationsforvalter Stolze* for en stor del af de ovenfor bragte oplysninger og billederne fra Holme, ligesom jeg gerne vil takke *maskinmester Eduard Petersen* på Stege sukkerfabrik for billedet af banens damplokomotiv.

Kommende møder og udflugter

Torsdag den 1. februar kl. 20.00 i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.

Foredrag af baneingeniør Chr. Agerskov, Lollandsbanen, om »Bygningen af den Trans-iranske jernbane«, og forevisning af »Kampsax«-filmen »Banen skal bygges på 5 år«.

★

Forårets udflugter er p.t. under planlægning: TKVJ (i februar) og SKRJ (i marts). Nærmere følger i »Jernbanen«, nr. 1/68, der udsendes omkring den 1. februar.



En oversigt over damplokomotivernes løb i 1. distrikt, i forbindelse med de særlige foranstaltninger under jule- og nytårstrafikken 1967/68, kan rekvireres fra redaktøren: Erik B. Jonsen, Esthersvej 19 B, Hellerup – mod indsendelse af 60 øre i frimærker.

Foreningens medlemmer

- tidsskriftets læsere og annoncører ønskes
en glædelig jul og et lykkeligt 1968

KØBMAND CHRIS

Adelgade 29
Ebeltoft
Tlf. (06) 34 10 15

BRAMMINGE BOGHANDEL

Storegade 13
Bramminge
Tlf. (051) 7 30 61

Husk nytårstorsken fra
MYRFELD
Fiskehallen
Nørregade 8 – Vejle
Tlf. 0581 - 838

N. L. JØRGENSEN
Frugt og blomster
Butikstorvet
Nyborg
Tlf. (09) 31 14 20

LYAC AKKUMULATOR SERVICE

Bogensevej 29
Næsby – Odense
Tlf. (09) 12 33 91

NIELS LANGE
Skotøj
Møllergade 51
Svendborg
Tlf. (09) 21 27 32

NORDISK KORTHANDEL

Toldbodgade 61
København K.
Tlf. PA1æ 2638

ODENSE HOBBYFORRETNING

Vesterbro 42 – Odense
Tlf. (09) 12 21 04

HARRY NIELSEN
Statsaut.-ejendomsmægler
Danmarksgade 82
Frederikshavn
Tlf. (084) 2 27 48

A/S SCHIØNNING OG ARVÉ

Heimdalsgade 45-47 – N
Tlf. ÆG 11.022

BRØNDERSLEV BETONVAREFABRIK

Slagterivej – Brønderslev
Tlf. (088) 2 01 12

B.P. DEPOT

Bredgade 110
Brønderslev
Tlf. (088) 2 10 80

EDGAR MADSEN
Fiskeeksport

Hvide Sande – Jylland
Tlf. (073) 4 71 11 - 34

ALS HUSHOLDNINGSMASKINER

Storegade 33
Norborg Als
Tlf. (044) 5 03 34

KROEN I KROGEN

Banegårdspladsen
Aarhus
Tlf. (06) 12 24 01

»PRIMA KONFEKTION«

Bredgade 5
Herning
Tlf. (07) 12 08 34

SØNDERBORG BRUGSFØRENING

Alsgade – Sønderborg
Tlf. (044) 2 11 78

SALON EDITH

Damefrisør
Strømgade 4 – Hjørring
Tlf. (0891) 383

HAVBO KONSERVESFABRIK

Koldenåvej
Frederikshavn
Tlf. (084) 2 18 75

N. C. CHRISTENSEN

Trikotagefabrik
Pontoppidanvej 4
Herning
Tlf. (07) 12 02 86

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

I september måned er sket nedenstående til- og afgang m. v. af rullende materiel:

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 3 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/Fs nr. 7620/7120-7622/7122.

★

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 3 stk. postpakvogne, litra DM nr. 90-68 708 - 90-68 710 samt 26 stk. åbne lavsidede godsvogne (med korte nedklappelige støtter), litra Ks nr. 330 0 000 - 330 0 025.

26 stk. person-, post- og rejsegodsvogne er udrangeret: Co 2507, 2523, 2545, 2799 - CQM 3561, 3562 (solgt til SB) - CPM 2996, 2998 - Cu 4014, 4032, 4033, 4123, 4221, 4223 - DH 5301, 5306 - EH 6780, samt de 9 stk. Co-vogne, der - som nævnt i »Jernbanen«, nr. 7/67, side 12 - er udlejet til HFHJ. (Vognene vil efter lejemålets ophør blive ophugget).

Følgende person- og postvogne er overflyttet fra 1. distrikt til 2. distrikt (værkstedssområde Århus): CP 2824, 2839, 2899 - DK 5901; fra 2. distrikt til 1. distrikt er overflyttet: DK 5910.

»Traktionsbilaget« og oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1967« (»Jernbanen«, nr. 4/67) kan à jourføres efter ovenstående.

★

»Jydsk Teknologisk Institut«, Århus, har købt tidl. DSB-personvogn CPM 2998; vognen er nu indrettet som »undervisningsvogn« og indlemmet i statsbanernes godsvognspark som privatvogn: 095 0 997.

Centralværksted Århus har ombygget 2 stk. Elo- (PB-) vogne til specialvogne for transport af bremsesand (i første række til det nye S-togsdepot i Tåstrup). På de tidligere godsvognes undervogn er anbragt (på hver) to kugleformede beholdere leverede af firma »Kockums-Landsverk AB«, Landskrona. Vognene er nærmere beskrevet i en artikel i »Vingehjulet«, nr. 18/67. Vognene er nummereret som tjenestegodsvogne (regimennummer »30«): 945 0 600 (tidl. PB 10995) og 945 0 601 (tidl. PB 11076).

★

Pr. 30. september bestod vognparken af:

947 stk. bogie-personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I juli kvartal er tilgået driften 2 vogne, og der er udrangeret 18 vogne.

52 stk. 2-/3-akslede personvogne. I juli kvartal er udrangeret 8 vogne.

231 stk. post- og rejsegodsvogne. I juli kvartal er tilgået driften 5 vogne, og der er udrangeret 7 vogne.

7259 stk. lukkede godsvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 46 vogne - og en afgang på 25 vogne. (Se oversigten nedenfor).

3400 stk. åbne godsvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 36 vogne - og en afgang på 39 vogne. (Se oversigten nedenfor).

350 stk. specialvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 9 vogne: Nr. 106-108 (B/1) »Snepløve«, nr. 145 (M/1) »Kørekran«, nr. 864-866 (M/2) »Transportvogne for bogier«, nr. 951-952 (B/2) »Skinnetransportvogne« - og en afgang på 4 vogne: Nr. 271 (B/2), 290 (B/2), 538 (S/2), 573 (S/2). Oversigten over specialvognene i bilaget til »Jernbanen«, nr. 4/67, kan rettes efter ovenstående.

6 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt 783 stk. privatejede godsvogne (hvoraf 1 stk. er lejet af DSB). I juli kvartal er sket en tilgang på 7 vogne: 5 stk. 077 1, 1 stk. 077 2, 1 stk. 095 0 - og en afgang på 6 vogne: 1 stk. 022 0 (tidl. ZF), (lejet DSB-vogn, litra Hks-v (IAL)), 1 stk. 070 0 (tidl. ZE), 2 stk. 070 1 (tidl. ZE) og 2 stk. 081 5 (tidl. ZA).

★

I oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1967«, der bragtes som bilag til »Jernbanen«, nr. 6/67, kan kolonnerne »antal vogne« à jourføres pr. 30/9 således:

	31/3	30/9		31/3	30/9
Gklm	415	414	E	398	397
Gklm	712	708	Elo	1638	1631
Gklms	800	797	Pj	27	16
Gkm	125	124	PJB	18	5
Gs	1998	1997	PJR	17	10
His	458	600	Kbs	450	449
His	2	*)	Kbkm	49	43
QRL	1	-	Kklm	58	54
IB	61	52	Ks ²⁾	-	26
IBU	31	27	Tec	60	59
IF	10	9	Tb	41	36
IKG	25	21	Td	7	5
IKP	9	6	TH	9	8
IKT	39	22	»30« ³⁾	-	10
»30« ¹⁾	-	2			

*) Luftbælgene fjernet; vognene er indgået i den almindelige His-vognbeholdning.

1) Transportvogne for bremsesand.

2) Ny vogntype. Samme data som litra Kbs - med følgende afvigelser: »Længde over puffernes stødfalder:« 13,86 m og »Antal aftagelige side- og endestøtter:« 16 stk.

3) Ballastvogne, tidl. litra Kbkm/Kklm (Tr) - se »Jernbanen«, nr. 6/67 - side 13.

★

I oktober måned er sket nedenstående til- og afgang m. v. af rullende materiel:

LEIF CHRISTIANSEN Autolakerer Maribovej 22 – Nakskov Tlf. (03) 925 - 538	SUNDVEJENS KIOSK Sundvej 18 F – Horsens Tlf. (05) 62 43 16	GLARBO SAVVÆRK Gammel Ry pr. Ry st. Jylland Tlf. (06) 89 71 11
STATSANSTALTEN FOR LIVSFORSIKRING Gedevasevej 9 – Farum Tlf. 95 03 52	VALDEMAR NIELSEN Træ og tømmer Jagtvej 117 – København N. Tlf. TA 419	KRABBES HOTEL Holstebro Tlf. (074) 2 06 22
GOTFRED PETERSEN Autoværksted Montanagade 27 – Aarhus C Tlf. (06) 12 57 35	HUNDSTRUP KRO Hundstrup pr. V. Skjerninge FYN Tlf. (09) 24 13 50	SVEND KIRCHHEINER El-installatør Vestergade 7 – Tønder Tlf. (047) 2 20 45
G. MEULENGRACHT-JENSEN Eversvej 11 – F Tlf. GO 9496	RESTAURANT PÅ TORVET Østerport Station Tlf. PAIæ 5543	GUNNAR KNUDSEN Gartner Hadsundvej 75 – Randers Tlf. (06) 42 51 41
HAFNIA BOGTRYKKERIET Grundtvigsvej 37 – Kbh. V. Tlf. 31 40 00	ØSTSJÆLLANDSKE JERNBANE Tog og busser Haarlev Tlf. (03) 686 - 19	INGENIØRFIRMAET J. KLITSØ Tlf. 64 94 11 Roholmsvej 10 — Albertslund
BRDR. FREDRIKSEN Autoforhandlere Maribovej 45 Saxkøbing Tlf. (03) 89 43 27	ANDELSMEJERIET GOTHÅB Carlsens Is Almindingsvej – Rønne Tlf. 03955 - 268	CHR. DEMUTH Sdr. Hesselvej 3 Aabenraa Tlf. (046) 2 37 22
BORGMESTERKONTORET Køge Tlf. (03) 655 - 2222	Vi anbefaler jernbanens medlemmer at benytte ROAR VASKERIET Deres vask vor hjertesag Sønderlundsvej 14 – Roskilde Tlf. (03) 35 23 50	PFAFF SYMASKINER Valdemarsgade 8 – V Tlf. 31 37 60
JENS B. ERIKSEN Isolering Erantisvej 44 – Næstved Tlf. (03) 72 42 52	SVEJBÆK RISTE- OG MÅTTEFABRIK Svejbæk Tlf. (06) 84 60 55	AABLINGS HOTEL Skærbæk pr. Tønder Tlf. (047) 5 13 19

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 3 stk. elektriske 2-vognstog, litra Mm/Fs 7623/7123-7625/7125.

★

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 3 stk. postpakvogne, litra Dm nr. 90-68 711 - 90-68 713 (serien slutleveret) samt 20 stk. åbne lavsidede godsvogne, litra Ks nr. 330 0 026 - 330 0 045.

8 stk. person- og rejsegodsvogne er udrangeret: Cm 2172 - Cmk 2495, 2496 - Co 2651 - Cpm 2999 - Cu 4128 (sidste 2-akslede personvogn i 1. distrikt) - Eco 6236, 6253.

To vogntyper - litra Cmk og Cpm - er hermed helt udgået af driftsmateriellet.

Co-vognene 2526 (»udflugtsvogn«) og 2763 (»udstillingsvogn«) har nu »værkstedsområde Århus«, men vognene er stadig stationeret i 1. distrikt.

Det elektriske varmeudstyr er fjernet på CC-vognene 1185-1189 (29-52 185 - 29-52 189) og 5.-8. ciffer i den internationale cifferlitrering ændres i overensstemmelse hermed til: 29-63.

Oversigten »Dansk Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1967« kan à jourføres efter ovenstående.

★

De under ombygning til styrevogne værende 10 stk. Cl-vogne (se »Jernbanen«, nr. 3/67, side 13 og nr. 7/67, side 14 (foto)) vil få nyt litra Bhs - og numrene 29-27 820 - 29-27 829.

★

Den 21. november modtog Enghave maskindepot de første S-togs-vogne udstyret med automat-kobling og uden puffer. Det drejer sig om to 2-vognstog, hvor motorvogn Mm 7631 og styrevogn Fs 7132 har automatkoblinger (og således - indtil videre - må gå op mod hinanden); den »anden« styrevogn hhv. motorvogn er udstyret med almindeligt trækøj og puffer.

Privatbanerne:

FFJ

Udvidelse af en fiskekonservesfabrik har betydet, at der er sat definitivt punktum for kørsel på havnebanen i Sæby.

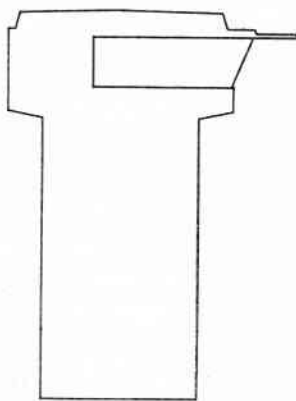
OHJ/HTJ

OHJ har af Statens Järnvägar (SJ) købt en skinnebusmotorvogn: YB 06 nr. 757 og en skinnebuspost- og rejsegodsvogn: UDF 015 nr. 2004. Materiellet overførtes med færge fra Malmö den 27. november og kørte for egen kraft til Holbæk.

Motorvognen erstatter OHJ S 28 (tidl. TGOJ YBos nr. 51), der totalhavarerede ved sammenstød med lastbil i Store-Mærløse (HTJ) den 8. september. (Nye OHJ-numre følger).

★

Denne spaltens redaktører var: E. B. Jonsen (DSB) og P. Thomassen (Privatbanerne).



Det nye relæsikrings- anlæg

Københavns Hovedbanegård Fjern

I dagene 2.-16. november blev den nye »Kommandopost Fjern« (bemærk »omdøbnings« fra »Centralposten« - analogt hermed benævnes »Post 6« fremtidigt »Kommandopost Nær«) ibrugtaget i 10 etaper. Dette meget store relæsikringsanlæg (type DSB 1964) har tidligere været genstand for omtale her i tidsskriftet (»Jernbanen« nr. 7/66 og nr. 2/67), hvorfor der her kun vil blive redegjort for forløbet af selve omkoblingen samt visse detaljer med hensyn til etablering af togviserskilte og togforsinkelsestavle. I øvrigt kan henvises til artikler om anlægget i »Vingehjulet« nr. 19 og 20/67.

Med dette nummer af tidsskriftet følger - som *løst bilag* - en spor- og signalplan over København H. - fjerntrafikområdet, som - sammenholdt med den skematiske plan over banegården, der medfulgte »Jernbanen« nr. 7/66 - vil være til hjælp ved efterfølgende gennemgang af forløbet af omkoblingen fra gammelt til nyt anlæg.

Etape 1.

I løbet af den 2/11 kobledes de til sporene 70-82 og 85 (Belvedere) hørende sporskifter til den ny post, og disse sporskifter indstilledes til *elektrisk stedbetjening*. (De tilhørende dværghsignaler blev først taget i brug den 15/11).

Etape 2.

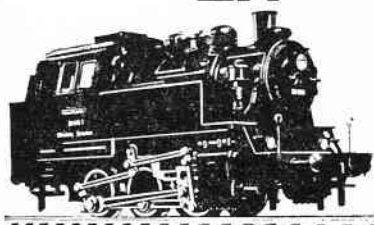
I løbet af den 6/11 omkoblede sporskifter og dværghsignaler i tidligere post 4's (beliggende i den overdækkede banegrav mellem Vesterbrogade og Gammel Kongevej) område til den ny post.

Følgende signaler blev taget i brug:

- 1) PU-signalerne G1 a/b, G2 a/b, G3a, G4a G5 - G8 for udkørsel til Østerport fra spor 1-8,
- 2) nye traktorvejsignaler for spor 1-8 under hovedbygningen,
- 3) nye underretningssignaler for indkørsel fra Østerport til spor 5-8. Signalerne er anbragt under nordre ende af perrontagene.

Fra samme tidspunkt ugyldiggjordes:

- 1) togvejssignalerne for indkørsel fra Østerport til spor 5-8,
- 2) tidligere PU- og SU-signaler for udkørsel til Østerport fra spor 1-4,
- 3) tidligere advarselssignaler for spor 1-8 ved traktorvejen under hovedbygningen,
- 4) dagslyssignalerne under hovedbygningen for rangering fra post 3's til post 4's område,
- 5) tidligere underretningssignaler på hovedbygningen for tog til Østerport fra spor 3 og 4, og for tog fra Østerport til spor 5-8.

AALESTRUP CEMENTVAREFABRIK Aalestrup Tlf. 086 - 4 11 28	BP DEPOT Maribo Brændsels-olie Smøre-olie Østre Landevej 46 Tlf. (03) 885 - 1060 - 1360	AAGE HAVEMANN'S EFTF. El-artikler Mosedalsvej 11 — Valby Tlf. 30 71 11
JYTTE ANDERSEN Damefrisør Vestergade 2 B — Svendborg Tlf. (09) 21 40 60	GOLBÆKDAL CYKLER Brande Tlf. (07) 18 01 23	G. MELCIOR MOSES OG SØN Masagama The Strandgade 34 — K Tlf. AS 6104
Har De problemer med flytning, så henvend Dem til fagmanden FALKS FLYTTEFORRETNING Nøddevænget 23 Tlf. Vejle 613	JØRGEN PETERSEN A/S Bygningsartikler Ørbæksvej 7 — Hørsholm Tlf. 86 15 31	HOED KALKVÆRK Balle Jylland Tlf. (063) 8 27 11 - 16
A. HANSEN & SØN Glarimester Valby Langgade 30 — Valby Tlf. VA 353	TORKILD HANSEN'S Autolakereri Lyngvej pr. Allerød Tlf. (03) 277 - 364	A/S UNIKA-VÆV Sølvgade 38 — K
LYNGBY-NÆRUM JERNBANE Firskovvej 53 Lyngby Tlf. 87 07 08	DET DANSKE RENGØRINGS SELSKAB A/S Tlf. 11 30 02	GIV DERES SØN OG DEM SELV EN   DEN RIGTIGE MODELJERNBANE MED MASSER AF TILBEHØR
FREDENSBORG BANK Jernbanegade 5 Fredensborg Tlf. (03) 28 08 88		
NORDISK KORTHANDEL Landkort Toldbodgade 61 København K Tlf. PAIæ 2638		
* SIMONSEN og NIELSEN A/S *		

I løbet af 6/11 blev desuden taget i brug:

- 1) et VI-signal (F1) anbragt 350 m udenfor U-signal C til Østerport,
- 2) et VU-signal (F2) anbragt 100 m indenfor I-signal A fra Østerport,
- 3) dværgsignalerne i post 4's område.

Betjening af post 4 ophørte. (Bygningen vil blive nedrevet).

Etape 3.

I løbet af den 7/11 omkoblede sporskifter og dværgsignaler i det til post 2 (beliggende mellem spor 45 og 46) og post 3 (beliggende for enden af bagageperronen mellem perron 2 og 3) hørende område for spor 5-8 samt spsk. 230, 233, 235 a/b, 236, 237 med tilhørende dværgsignaler til den ny post.

Følgende signaler blev taget i brug:

PU-signalerne I, H5-H8 (med bogstaver) for udkørsel til Valby fra spor 5-8.

Fra samme tidspunkt ugyldiggjordes:

- 1) de tidligere SU-signaler (armsignaler) for tog til Valby fra spor 5-8,
- 2) skivesignalerne for rangering fra post 4's til post 3's område i sporene 5-8.

I løbet af 7/11 blev desuden dværgsignalerne i det under post 2 og 3 hørende område for spor 5-8 taget i brug.

Etape 4.

I løbet af 8/11 omkoblede sporskifter og dværgsignaler i det til post 2 og 3 hørende område for spor 1-4 samt spsk. 224 a/b, 225, 227, 228 a/b med tilhørende dværgsignaler til den ny post.

Følgende signaler blev taget i brug:

- 1) et nyt SI-signal (M) for tog fra Valby til spor 1-4. Signalet er anbragt umiddelbart bag det tidligere SI-signal,
- 2) PU-signalerne G1 c, G2 c, G3 b, G4 b, H1-H4 anbragt ved perronsporene 1-4.

Fra samme tidspunkt ugyldiggjordes:

- 1) tidligere SI-signal for tog fra Valby,
- 2) togvejssignalerne (armsignaler) for tog fra Valby til spor 1-4,
- 3) underretningssignalerne på Tietgensbroens nordside for tog fra Valby til spor 1-4,
- 4) skivesignalerne for rangering fra post 4's til post 3's område i sporene 1-4,
- 5) tidligere dværgsignal Z ved maskinsporet.

I løbet af 8/11 blev desuden dværgsignalerne i det under post 2 og 3 hørende område for spor 1-4 taget i brug.

Etape 5.

I løbet af 9/11 omkoblede sporskifter og dværgsignaler i det til post 1 (beliggende for enden af »maskinbakken« ved Dybbølsbro) hørende område for indkørsel fra Valby i 1. hovedspor til den ny post.

Følgende signaler blev taget i brug:

- 1) et nyt I-signal (S) for tog fra Valby. Signalet er udformet med forgreningsangivelse, og det er anbragt umiddelbart bag det tidligere I-signal,



Den gamle post 3.

Foto: DSB.

- 2) et VU-signal (V1) anbragt 150 m indenfor I-signalet.

Fra samme tidspunkt ugyldiggjordes:

- 1) tidligere I-signal for tog fra Valby.

I løbet af 9/11 blev desuden dværgsignalerne i det under post 1 hørende område for tog fra Valby i 1. hovedspor taget i brug.

Betjening af post 3 ophørte. (Bygningen vil blive nedrevet).

Etape 6.

I løbet af 10/11 kobledes resterende sporskifte med tilhørende dværgsignaler i det under post 2 hørende område til den ny post.

Sporskifterne i de til post 2 hørende transversaler var allerede tidligere koblet til den ny post således:

7/11: Transversal 219 a/b (»Indre transversal«) og 255 a/b »Kennedy«),

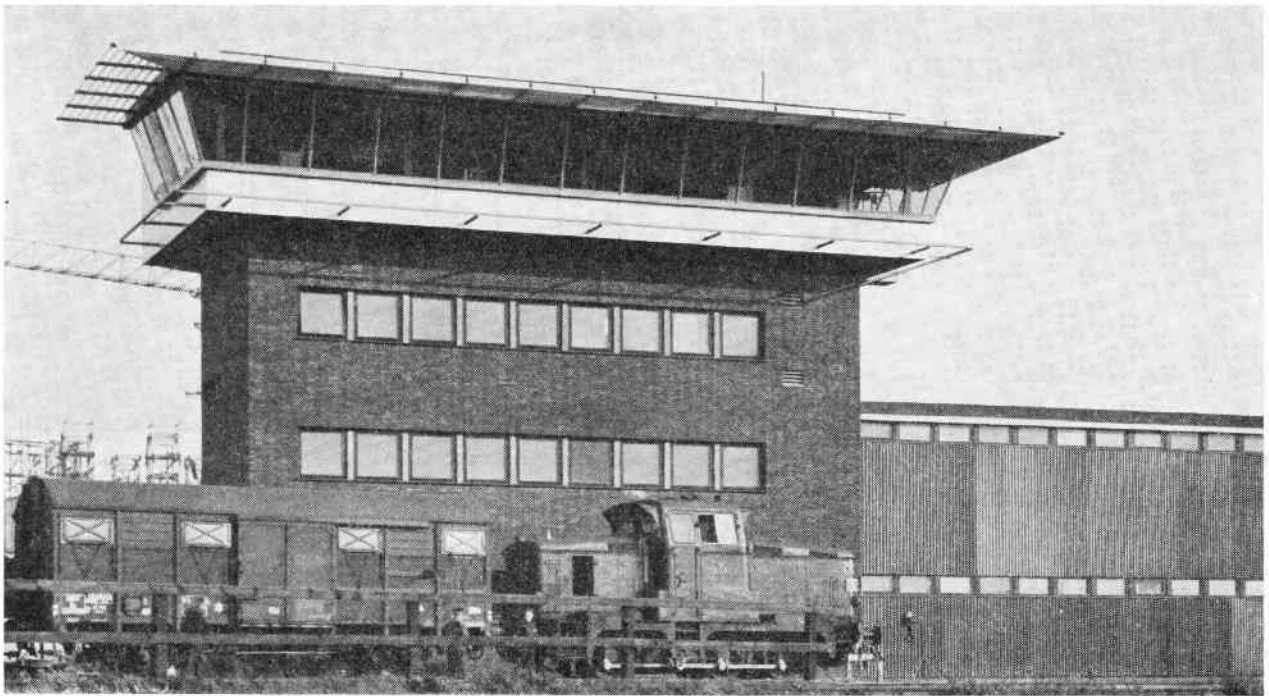
8/11: Transversal 221 a/b (»Ilgodstransversalen«).

Betjening af post 2 ophørte. (Bygningen vil blive nedrevet).



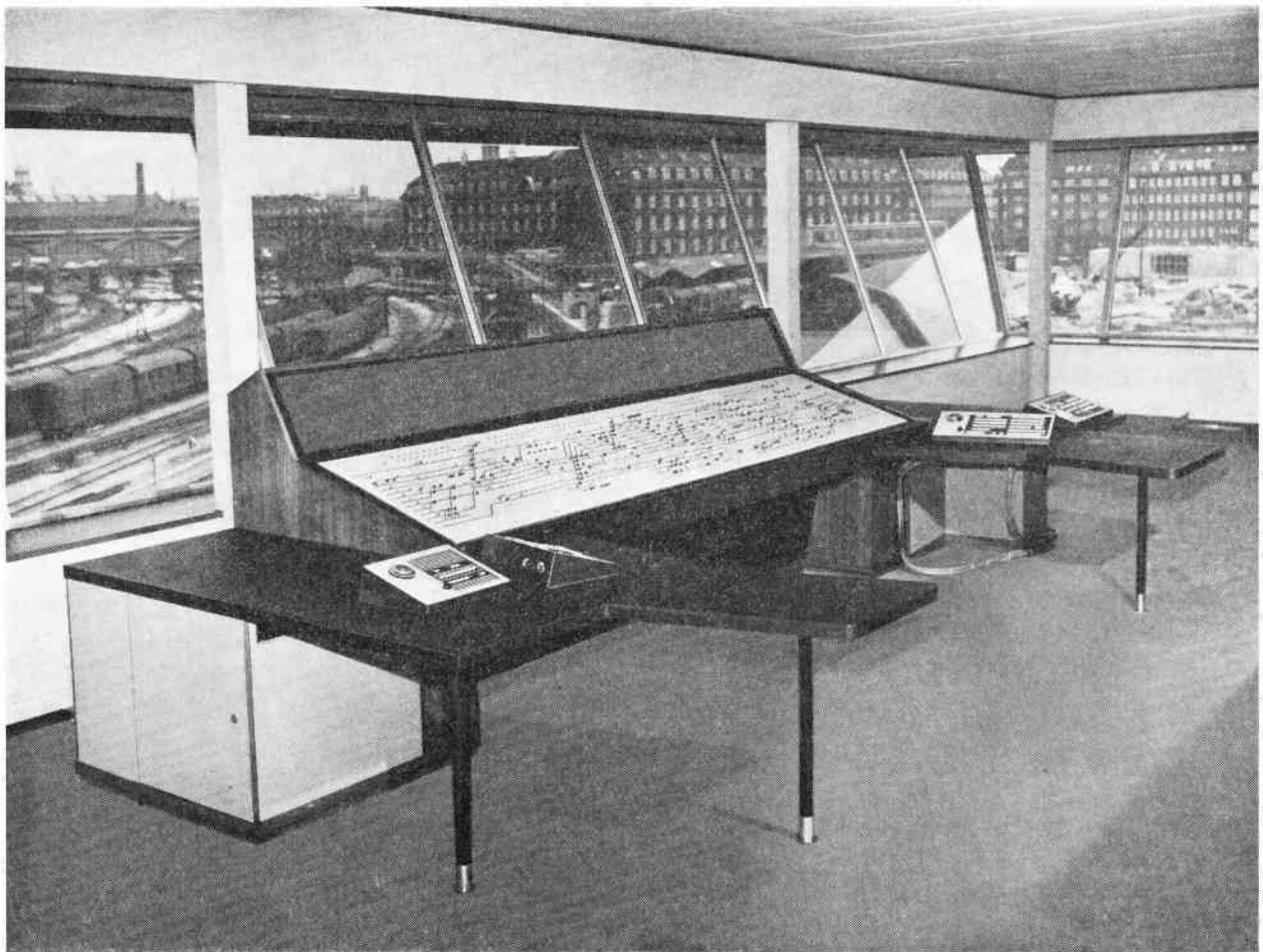
Den gamle post 2.

Foto: DSB.



Den nye kommandopost »Fjern« – set fra banegårdssiden.

Foto: DSB.



Betjeningspulten i den nye kommandopost »Fjern«.

Foto: DSB.

Etape 7.

I løbet af 13/11 kobledes sporskifterne med tilhørende dværghsignaler i det under post 1 hørende område til den ny post.

De til post 1 hørende transversaler:

130 a/b, 139 a/b (forbindelse til »Togekspeditionen« (Tx) under København Gb) og 148 a/b var allerede koblet til den ny post den 9/11.

Følgende signaler blev taget i brug:

- 1) et nyt SI-signal (K40) for tog fra Valby til spor 1-4. Signalet er et daglyssignal med hastighedsviser anbragt til højre for spor 40. Signalet bruges i forbindelse med afvigende signal til venstre på I-signalet.
- 2) et nyt SI-signal (K41) for tog fra Valby til spor 5 eller 6. Signalet er et daglyssignal med hastighedsviser anbragt til højre for spor 41. Signalet bruges i forbindelse med afvigende signal til venstre på I-signalet.
- 3) dværghsignalerne 3141 og 3142 ved maskinsporerne på godsbanegården for kørsel til hovedbanegården.

Fra samme tidspunkt ugyldiggjordes dværghsignalerne x, y og rangersignal M (skivesignal) ved maskinsporerne og hørende til post 1's område.

I løbet af 13/11 blev desuden de resterende dværghsignaler under post 1's område taget i brug med undtagelse af de til 2. hovedspor hørende dværghsignaler.

Etape 8.

I løbet af 14/11 omkoblede det til post 1 hørende område for udkørsel til Valby i 2. hovedspor til den ny post.

I løbet af dagen omkoblede transversalen med sporskifterne nr. 846 a/b og 848 a/b (»Ydre transversal«) med tilhørende dværghsignaler til den ny post.

Følgende signaler blev taget i brug:

- 1) dværghsignalerne under post 1's område hørende til 2. hovedspor,
 - 2) et VI-signal (V2) anbragt 190 m udenfor U-signal R.
- Betjening af post 1 ophørte.

Etape 9.

I løbet af den 15/11 omkoblede de resterende sporskifter under post 8 (beliggende i Belvedere-området) til nyt anlæg og de til sporene 61-66, 71-85 hørende dværghsignaler blev taget i brug.

Betjening af post 8 ophørte.

Etape 10.

I løbet af den 16/11 omkoblede sporskifterne under post P med tilhørende dværghsignaler til nyt anlæg.

Betjening af post P ophørte (Bygningen vil blive fjernet).

★

Omkoblingen forløb planmæssigt takket være et fortrinligt samarbejde mellem stationen og signalteknikerne. Mindre forsinkelser i toggangen undgik man dog ikke i omkoblingsperioden – og i den nærmeste tid derefter. Der er selvfølgelig gået et meget omfattende instruktionsprogram forud for ibrugtagningen – omfattende personale fra alle tjenstegrene – og det er tanken at følge instruktionen op ved gennem et stykke tid at have instruktionspersonale placeret i de enkelte sporgrupper og ved perronsporene, således at eventuelle tvivlrådige kan modtage omgående, kyndig vejledning.

En mere udadvendt nyhed – set med de rejsendes øjne – bliver opsætningen af nye *togviserskilte* på perronerne og i afgangshallen samt opsætning af en *forsinkelsestavle* i ankomsthallen. Togviserskiltene skulle kunne tages i brug i januar – forsinkelsestavlen en gang i februar.

Tavlerne, der leveres af det italienske firma »Solari & Cie-Undine s.p.a.«, bygger på princippet af vendbare »flaps«, der giver mulighed for indtil 40 forskellige skiltninger pr. linie med i alt 100 skiltningskombinationer (hver linie er opdelt i to »flaps«). I togviserskiltene (se foto) angives i øverste linie »afgangstid« og »togart« – ved sporene 1-4 – angives i anden linie »destination« eller »tognavn«, i tredje linie »destination« og/eller »rute« og i nederste linie evt. »uden-stop-strækning«; ved sporene 5-8 – angives i anden linie »tognavn«, i tredje linie »destination« og i nederste linie »rute« eller »uden stop«. (Afvigelser fra dette forekommer – de enkelte linier kan også stilles på »blank«). Forsinkelsestavlen er opdelt i otte linier (seksten »flaps«) med en lodret inddeling for »tog« (navn eller art), togets »udgangstation«, »ankomsttidspunkt«, eventuel »forsinkelse« (i minutter) og »sporbenyttelse«.



Proveopstilling af et af de nye togviserskilte. Foto: DSB.

Skiltningen på fjerntrafikperronerne og i afgangshallen er hidtil foretaget med skilte, ophængt under hinanden i galger. I dens enkleste form indeholder skiltningen kun oplysning om togets endestation og afgangstid. Ved ekspres- og iltog op-hænges desuden skilte med oplysninger om togart. For så vidt angår lyntog er der fremstillet individuelle skilte, som angiver togets navn, afgangstid, destination og rute.

Herudover er skiltepraksis gennem årene blevet stadigt udvidet med oplysninger om standsninger undervejs, togskilte, forbindelser til sidelinier, gennemgående vogne og meget andet. Resultatet heraf er blevet en sand skiltejungle.

Der er nu foretaget en kraftig sanering af teksterne for at gøre skiltningen mere overskuelig og – i relation til bl. a. de

DANSK RØRINDUSTRI A/S Fredericia Tlf. (059) 2 32 66	VIKING HAVREGRYNSMØLLE A/S Højrup – Fyn Tlf. (09) 64 10 62	CHR. E. PEDERSENS EFTF. Auto Maribo Tlf. (03) 885 - 368
EJSTRUPHOLM MØBELFABRIK Jylland Tlf. (05) 77 31 11 - 30	THEILS-PAULSEN Rødegårdsvej 180 – Odense Tlf. (09) 11 05 98	CARL P. POULSEN Læder og skind Vestergade 41 – Maribo Tlf. (03) 885 - 1212
FISK KØBER MAN I FISKEHALLEN Kræmmerpassagen Varde Tlf. (052) 2 10 46	SVENDBORG GULVBELÆGNING Vestergade 96 – Svendborg Tlf. (09) 21 26 32	NEILA JERSEY KJOLER Vejlevej 17 – Herning Tlf. (07) 12 05 11
SHELL GAS Gl. Torv 20 Frederikshavn Tlf. (084) 2 27 08	SKOTØJSHUSET Østergade 18 – Maribo Tlf. (03) 885 - 159	MORUD MØBELFABRIK I/S Morud Fyn Tlf. (09) 96 40 69
AAGE HYTTEL Brinck-Seidelinsgade Hjørring Fisk – Vildt – Fjerkræ Tlf. 0891 - 59	P. POULSEN Skotøj Søndergade 19 – Saxkøbing Tlf. (03) 89 42 05	RYOMGAARD REALSKOLE Ryomgaard Tlf. (06) 39 40 02
ESBJERG BANK A/S Kongensgade 70 Esbjerg Tlf. (051) 2 82 00	I/S AXEL ÅKERMAN Elektroteknik Næsby – Fyn Tlf. (09) 11 72 72	KNUD ANDERSEN Dalsøgas Jernbanegade 17 – Hjørring Tlf. 0891 - 510
AUTO OG ESSOSERVICESTATION Nimtoftevej 2 Ryomgård Tlf. (06) 39 41 45	BOY HOLST Elektriker Borgergade 15 – Thorsø Jylland Tlf. (06) 18 78 11 - 76	M. P. BRANDERUP Købmand Søndergade – Rødekro Tlf. 046 - 622 - 65
AUTO MADS Al autoopretning Karrosseri og pladearbejde Sydkrogen 1 – SV Tlf. 21 53 40	VILLY JØRGENSEN'S MØBELFABRIK Lundergaard Mark Kaas pr. Aalborg Tlf. (08) 24 61 11 Kaas 150	AARHUS BEGRAVELSESFORRETNING OG LIGKISTEMAGASIN Jægergaardsgade 17-19 Aarhus Tlf. (06) 12 28 66

internationale tog – mere informativ derigennem, at der angives de enkelte vognes endestationer i udlandet samt de vigtigste stationer, som toget passerer undervejs.

*

Redaktionsudvalget vil på dette sted benytte lejligheden til at takke *overtrafikkontrollør L. A. M. Haugsted* for råd og vejledning ved udarbejdelsen af denne oversigt samt for til-ladelsen til offentliggørelse af den vedlagte spor- og signalplan.

Erik B. Jonsen.

Foreningsnyt

KONTINGENT FOR 1968

Med dette nummer af tidsskriftet følger et indbetalingskort, der bedes benyttet til snarlig indbetaling af kontingentet for 1968. Kontingentet andrager kr. 25,00 – for medlemmer under 18 år dog kr. 15,00.

Det vil være til stor hjælp for kassereren, hvis De husker at påføre Deres medlemsnummer – det er påført det udleverede stamkort.

Bemærk, at kvitteringsdelen på indbetalingskortet – efter at postvæsenets kvittering er påført – er gyldigt medlemskort for 1968 og kan indsættes i stamkortet.

I lighed med tidligere år modtages bidrag derudover – med tak. Gaver på mindst 100 kr. er fradragsberettigede på selvangivelsen, og gives de inden den 1. januar 1968, da allerede til januar.

Sekretariatet og julen

Sekretariatet vil være lukket fra den 11. december til og med den 8. januar. Breve besvares – og bøger m. v. ekspederes dog lejlighedsvis.

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.)	udsolgt
5. 2. del (forsøgsvogne, skinnebusmateriel 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-Givø 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
19. Dansk Jernbane-Klub. Maribo-Bandholm Jernbane. Museumsbanen og dens rullende materiel	kr. 10,00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,50 pr. publikation – nr. 15, 16 og 17 dog kr. 1,50 pr. publikation) på postgirokonto 6 73 94, P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup. Ved køb af tre bøger – eller flere – er portoen i alt kr. 2,00.

Nr. 4 – »motormateriel I« – er nu officielt udsolgt. Det lyder kunstigt, men nogle eksemplarer, vi fra tidligere forhandlere har trukket tilbage, forbeholdes evt. bestillere, der ikke har kunnet konstatere situationen. Vi kan nu også se enden på nr. 5 (II. del).

Men der er godt nyt i vente: Bogen om

NR. 20 KØGE-RINGSTED JERNBANE

er i trykken. Den bliver vor hidtil største publikation, ca. 150 sider, med et væld af illustrationer og mange lokalhistoriske oplysninger.

Vi skal nok vogte os for at opgive en bestemt udgivelsesdato, belært af tidligere smertelig erfaring. Forfatterne har nemlig to lige ubehagelige muligheder at vælge imellem: Enten at opgive hus, hjem, kone, børn, elskerinde og fjernsyn, eller at sjuske udgivelsen igennem med et dårligt resultat til følge.

Spar os for forespørgsler om udgivelsesdato – se dagspressen.

Elementær jernbanelære

Generaldirektoratet har givet sin tilladelse til, at der sælges et antal eksemplarer af nyudgaven (9. udgave – 1967) af »Elementær jernbanelære« til foreningens medlemmer.



Publikationen, der er på 126 sider (kunstryk-papir) med 35 helsides fotografier og 8 tegninger, vil være en ren »bibel« for den seriøse jernbane-entusiast. Af indholdet kan nævnes: Historisk oversigt, Danmarks privatbaner, banelinien (banelegeme og overbygning, gennemgang af signaler og faste mærker m. v.), stationerne (stationernes udstyrelse, fjernstyringsanlæg m. v.), det rullende materiel (damplokomotiver, motorlokomotiver m. v.), togene (art, størrelse og sammensætning, hastighed, bremsning, opvarmning, belysning m. v.), overfarterne, køreplaner o. m. a.

»Elementær jernbanelære« koster kr. 17,50 (inkl. moms og porto) og bestilles ved indsættelse af beløbet på *postgirokonto 11 10 06*, adresseret *B. Chorfitzen, Tagensvej 169, København N.V.* – senest den 10. januar. (Foreningen kan kun disponere over 100 eksemplarer, og bestillingerne vil derfor blive effektueret i den rækkefølge, de er indgået – på én gang – i dagene efter den 10. januar. Kan behovet ikke dækkes, vil »de sidste betalere« selvfølgelig få beløbet tilbagebetalt).

★

Damplokomotivet og dets betjening. Vi fik naturligvis mange flere bestillinger på værket, end vi kunne skaffe. Bestillere, som i første omgang måtte skuffes, vil efter tur høre fra os, efterhånden som vi får flere eksemplarer af værket.

Lollandsbanens Jubilæumskrift: 1874–1924, 224 sider, illustreret. Også af dette værk er det lykkedes os at få et mindre antal eksemplarer, som sælges for kr. 23,50 inkl. moms og porto ved indbetaling på *postgiro 6 73 94*, adresseret *P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup*.

Afholdte møder og udflugter

Søndag den 15. oktober havde 195 DJK-ere sat sig stævne i Horsens. De kom fra nord, syd og vest – og fra øst i eget tog, et 3-vogns-lyntog. Udflugten på »Danmarks smukkeste privatbane« blev en stor oplevelse, selvom vejret var noget regnfuldt. HBS-særtoget blev fremført af damploko L 405 – og alt klappede, takket være trafikinspektør V. Linde. Det er vemodigt at tænke på, at det hele er forbi om nogle måneder – at Horsens mister alle sine privatbaner. Direktør N. Damgaard Andersen måtte da også nøjes med et sørgmodigt hurra for »den danske privatbane mand«.

★

Lørdag den 11. november afholdtes »hyggeaften« i Maribo. 30 medlemmer og ikke-medlemmer mødte op for at høre Børge Chorfitzen fortælle om – og vise film fra en ferietur i Svejs. Det var en overordentlig smuk film, der viste Alperne i al deres pragt og væld, og hvorledes teknikken (her jernbanerne) i dette land helt må tilpasse sig naturen. Det var ikke lutter jernbane det hele, der var også mange indslag af turistmæssig karakter. En film, der fortjener at blive set af mange.

Senere vistes en film om DJK' mange udflugter – og man nikkede genkendende til mange situationer.

Vi på »Sydhavssørerne« siger Børge Chorfitzen tak for en dejlig aften, og håber, at et lignende arrangement kan laves en anden gang.

Ole Jensen.

Søndag den 12. november tog foreningen afsked med S-maskinen (forhåbentlig ikke for allersidste gang). Turen gik til Hillerød ad Nordbanen og videre ad HFHJ, hvor mange udmærkede fotostop arrangeredes. S-loko nr. 740 vakte berettiget opsigt på privatbanen – og HFHJ's personale syntes at nyde afvekslingen i den daglige rutine.

Efter besigtigelse af Stålvalseværkets lokomotiver – og indtagelse af frokost – »dampede« vi atter mod Hillerød for at fortsætte ad »Lille Nord« mod Snekkersten. I Fredensborg blev der lejlighed til en »lyn-besigtigelse« af vore museums-vogne, der er under restaurering der. På hjemturen ad Kystbanen – der foregik non-stop – kunne man glæde sig over det smukke efterårslandskab – og Dyrehaven var så smuk, som kun Dyrehaven kan være det i solnedgangsbelysning. Der deltog 135 personer i udflugten.

Sjællanderen.

Krukkevognen igen ...



»A/S Dansk Svovlsyre- og Superphosphat Fabrik«s gave til foreningen: Krukkevognen, litra ZS nr. 503060.

Foto: P. Thomassen.

Efter de oplysninger af »forskellig kvalitet«, som tidligere er bragt i bladet, finder vi det rigtigst at supplere fakta og omtale vognen nærmere.

Ved indsats fra vort medlem, bestyrer E. Bach-Nielsens side, blev vognen overdraget DJK som gave fra »A/S Dansk Svovlsyre- & Superphosphat Fabrik«, og den er forlængst sendt til Maribo. Her fik den sin debut i et uofficielt særtog den 29/11 til Rødby og vakte berettiget opsigt. Det havde den i forvejen gjort hos Lollandsbanen, som var imponeret over den gode stand, vognen befandt sig i.

Vognen blev bygget af »Scandia« i 1913 til firmaet »Th. Lose & Co.«, som i 1919 solgte den til DSSF, som gav den hjemsted i Frederiksberg.

I årenes løb er der lavet lidt om på den. Den oprindelige taravægt var 14,7 t, men da vognen i 1939 fik tryklufthremse, blev taravægten 15,3 t, og den er senere ændret, da bremsehuset fjernedes efter krigen. De 12 stenkruckers rumindhold blev nedsat fra 1000 til 900 liter hver, men vognens største belastning sættes op fra 11,1 t til 12,9 t.

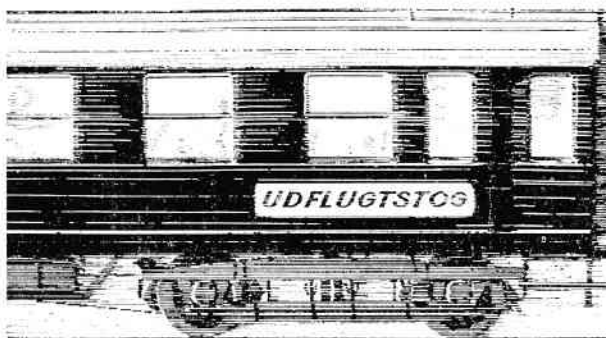
Historien om den østrigske modeljernbanefabrik, der havde benyttet netop vor vogn som model, er rigtig. Bach-Nielsen beretter, at han en dag så »sin« vogn i en forretning gråmalet i stedet for kofarvet. Der blev da »læst og påskrevet«, og det skal siges til den østrigske fabriks ros, at den lavede leveringen af den pågældende model om, så den fik den rigtige farve.

Sit nuværende nr., Zs 508060, fik vognen, da den overgik fra sin første ejer. Dens tidligere nr. var i 99900-serien, omlitr. 1917 til Zs 508060.

Der er for resten historie i disse krukkevogne. De egner sig jo fortræffeligt til spritsmugleri, da der kan være en ordentlig snaps i krukkedariet. Man fyldte selvfølgelig ikke en krukke med sprit, men hældte denne i tætforseglede lerdunke, som sænkedes ned i syren. Der var næppe nogen tolder, der havde lyst til at rage i HCl eller H_2SO_4 (jeg har glemt, hvad salpetersyre hedder og gider ikke slå op i leksikonet!). Fra min dunkle ungdom, af hvilken jeg afsonede 5 år i forsikringsbranchen, mindes jeg de meget høje præmier for transportforsikring under krigen, navnlig for transporter i krukkevogne. Et kemikaliefirma havde købt et parti koncentreret myresyre fra et af de krigsførende lande. Syren blev afsendt i krukkevogn, men kom aldrig frem. Derimod kom der en regning for vognen fra dennes ejer og et gevaldigt krav fra selve banen. Toget var blevet bombet, og den udflydende syre havde ædt både vogn og skinner ... !

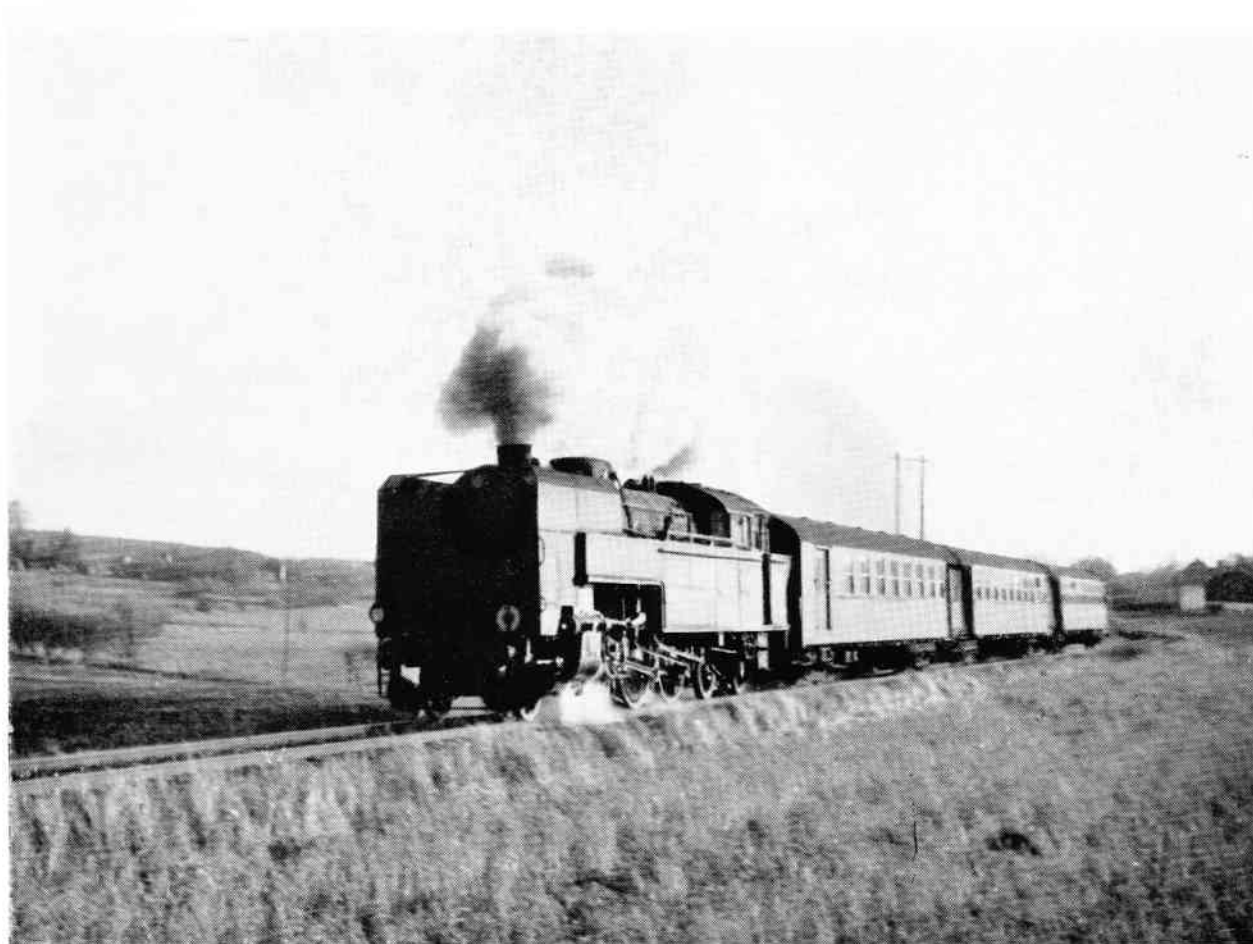
P. Thomassen.

Udflugt med DSB ...



... en god idé!

Alle oplysninger om leje af »udflugtstog« kan indhentes ved telefonisk henvendelse til – i 1. distrikt: (01) 14 04 00 – lokal 2558 – i 2. distrikt: (06) 12 77 77 – lokal 275.



Foreningens udflugtstog på »Frederiksværkbanen« (søndag den 12. november) ses her fremført af DSB-damploko, litra S nr. 740 mellem Ølsted og Kregme.

Foto: Erik B. Jonsen.

Vi anbefaler Jernbanens medlemmer at
besøge

Centralhotellet

Sdr. Stationsvej 21
Slagelse
Tlf. (03) 52 04 28

POLYSTAN

Hospitalsartikler

Generatorvej 41 – Herlev
Tlf. 94 23 11

Aalholm slot

pr. Nysted

Tlf. (03) 87 10 15

Nordisk Dencoble

Bedstemors Stegefedt

Skovlundevej 64
Herlev
Tlf. 94 56 22

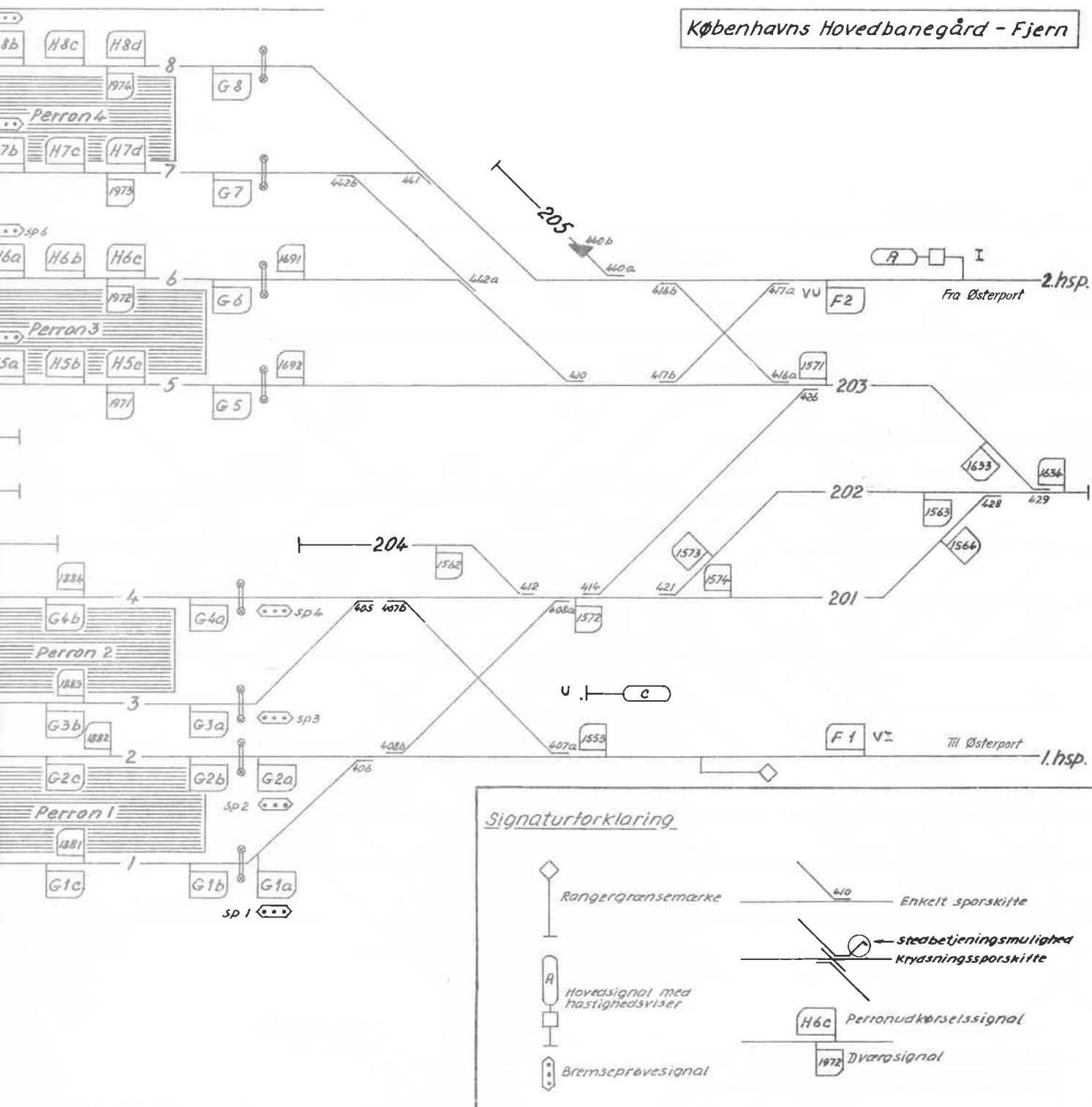
Hotel »Harmonien«

Nakskov Lolland

Tlf. (03) 925 - 2100

Hempel's Ingeniør Forretning

Peder Skramsgade 1 – K
Tlf. MI 9842



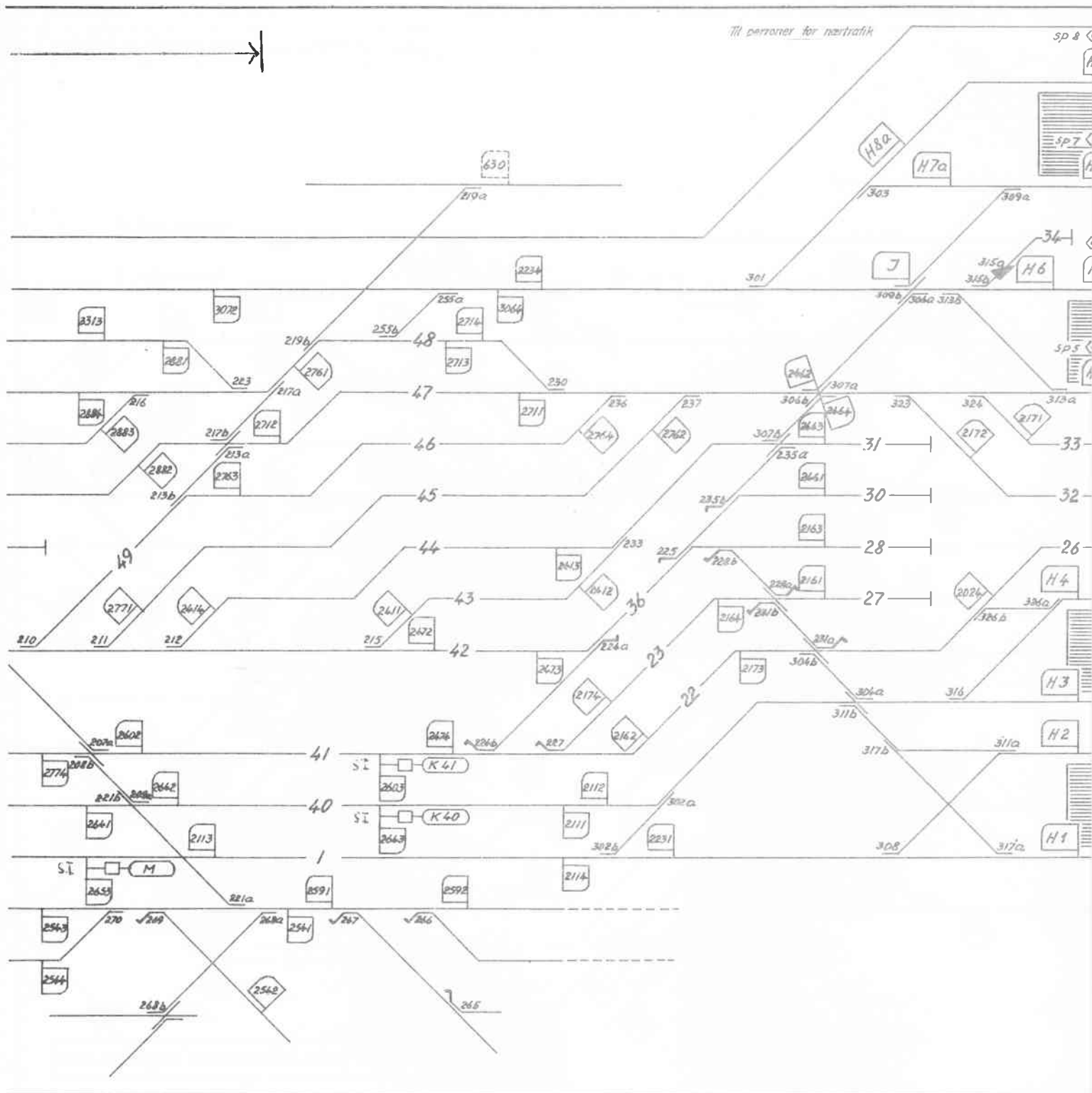
Bilag til



Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT

nr. 8/67



Indkørselstogveje.

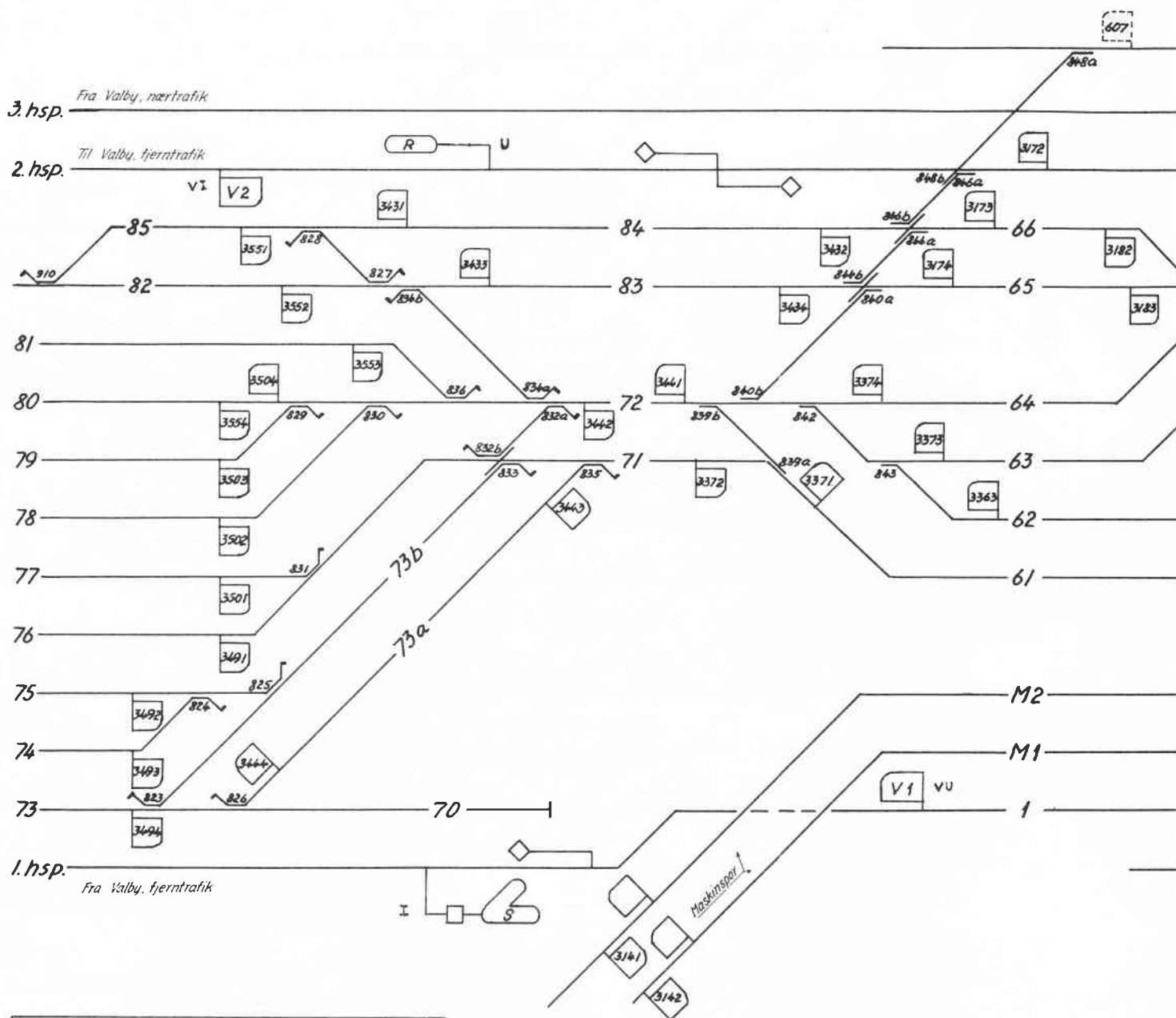
Fra 2. hovedspor
til spor 5-8 med normalt forløb,
til spor 5-8 med afkortet togvej.

Udkørselstogveje.

Til 1. hovedspor
fra spor 1-4.

Venstresporkørsel.

Sikringsanlægget har togveje for indkørsel fra venstre spor i samme omfang, som der er hovedtogveje for udkørsel til pågældende hovedspor, og togveje for udkørsel til venstre spor i samme omfang, som der er hovedtogveje for indkørsel fra pågældende hovedspor.

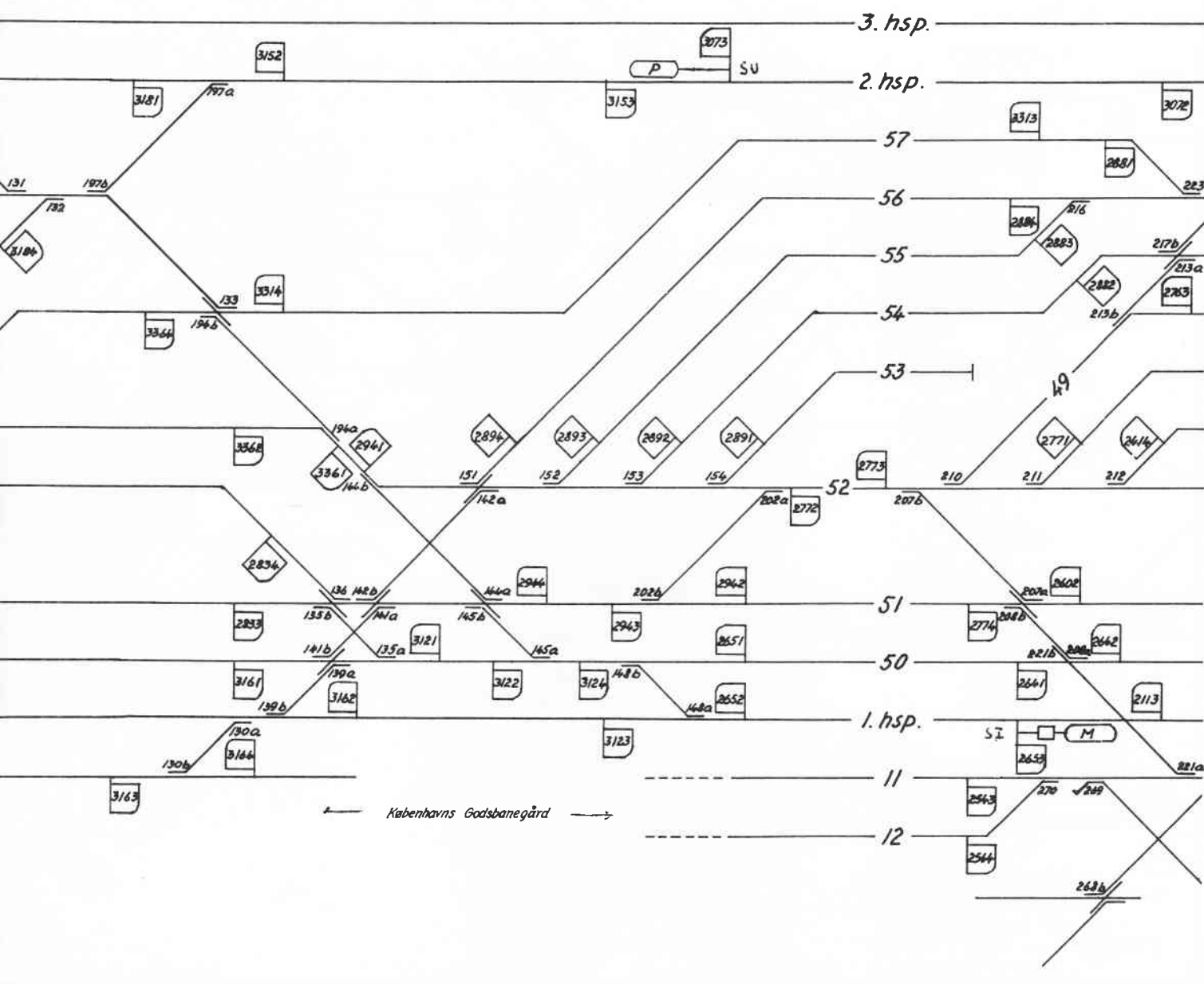


Indkørselstogveje.

Fra 1. hovedspor
 til spor 1-4 med normalt forløb,
 til spor 1-4 med afkortet togvej,
 til spor 40 over sporskifterne 139a/b,
 fra spor 40 videre til spor 1-4 (med normalt forløb eller
 afkortet togvej),
 til spor 41 over sporskifterne 139a/b og 141a/b,
 fra spor 41 videre til spor 5 eller 6 gennem spor 36, spors-
 skifterne 306a/b og 313a/b, hhv 313b.

Udkørselstogveje.

Til 2. hovedspor
 fra spor 5-8.



SIGNALUDSTYR I HOVEDSPOR

Kendings-
bogstaver

- I : Indkørselssignal (A og S),
- U : Udkørselssignal (C og R),
- SI : Stationsbloksignal for indkørsel (K40, K41 og M),
- SU : Stationsbloksignal for udkørsel (P),
- VI : Venstrespor-indkørselssignal (F1 og V2),
- VU : Venstrespor-udkørselssignal (F2 og V1).

Bemærk: lerronudkørselssignal G5-8 - for udkørsel fra spor 5-8 ad venstre spor mod Østerport.
Perronudkørselssignal H1-4 - for udkørsel fra spor 1-4 ad venstre spor mod Valby.