

Jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUB'S TIDSSKRIFT



**FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM**

nr. **2**

Marts 1968

Fiat Saxonia A/S

Industrimaskiner

Borgmester Christiansensgade 58
Sydhavnen
Tlf. 30 45 55

Firma Max Sibbern

Sanitetsartikler

Svanemøllevej 122
Hellerup
Tlf. HE 9595

A/S Skovrup

Donsvej 12
Bramdrupdam – Kolding
Tlf. 055 - 6 84 22

Andelsbanken

Østergade 28
Struer
Tlf. 078 - 5 06 77

A/S Blico

Blikkenslagerfirma

Gas – Vand – Sanitet
**Centralvarme – Oliefyr
og oliefyrservice**

Fiolgade 16 A
Helsingør
Tlf. 21 41 87

Kurt M. Nielsen

Tømrer- og maskinsnedkeri

Alt tømrer- og snedkerarbejde udføres

Erantisvej 51
Næstved
Tlf. (03) 72 28 35



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Jernbanen

Nr. 2 - 1968

8. årgang

*En nyhed -
i foreningens bogserie*

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:

Politiladvokat, cand. jur. Birger Wilcke,
Søbakken 24, Charlottenlund.
Tlf. (01 66) Ørdrup 2209.

Sekretær:

Frimærkehändler 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:

Træfikaft. og information:
B. Chorfitzen, tlf. (01 72) TA 5743, eller
Maribo Turistbureau,
tlf. (03 885) Maribo 496.

DJK Odense-afdelingen:

Hans Gerner Christensen,
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.),
Esthersvej 19 B, Hellerup.
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Annonceekspedition:

Forlaget Ørsted, 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 tidskrift »Jernbanen«, der ud-
kommer 8 gange årligt, udsendes gratis til
medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.



P. Thomassen og B. Wilcke:

KØGE - RINGSTED JERNBANE

DJK publikation nr. 20

116 sider - 76 fotos og tegninger

Pris: Kr. 33,50 (inkl. porto)

Af indholdet kan nævnes: Banens forhistorie - anlægget - banens åbning for drift - liniebeskrivelse - banens historie - KRB som turist- og udflugtsbane - det rullende materiel og dets anvendelse - sneforhold og driftsuheld - takster og billetter - likvidationen - epilog.

»Nr. 20« kan - som foreningens øvrige publikationer (se oversigten i »Jernbanen«, nr. 1/68, side 19) rekvireres ved indsættelse af nævnte beløb på postgirokonto nr. 6 73 94, adresseret P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

Vort forsidebillede

D 822 »stamper« sig vej gennem Gribskov ved foreningens udflugt ved Gribskovbanen - søndag den 28. januar 1968.

Manden bag kameraet var: H. E. Pedersen.

Socialdemokratisk Forbund

Rosenørns Allé 14 – V
Tlf. 35 80 08

Hvidbjerg Foderstof- og Gødningsforening

Hvidbjerg
Tlf. 078 - 7 10 48

Hirtshals Andelsmejeri

1. klasses mejeriprodukter
Prøv vor 1. klasses dessert is

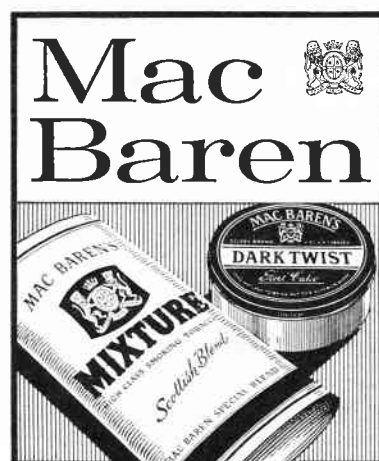
Søndergade 100 – Hirtshals
Tlf. (08) 94 10 08

Importøren

Sct. Peders Stræde 28
København K
Tlf. MI 3200

Hempels Ingeniør Forretning

Peder Skramsgade 1
København K
Tlf. MI 9842



» SKAGERAK - EXPRESSEN «

Af Preben Bech



Ny jernbanefærge på Skagerak: M/F Christian IV.

Foto: Aalborg Værft.

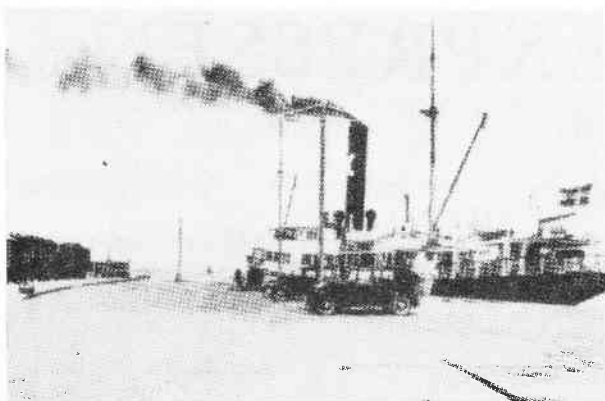
Tanken om etablering af en jernbanefærgeforbindelse mellem Sørlandet og Vendsyssel som et led i en norsk kontinentalforbindelse opstod i tiden før første verdenskrig, som en naturlig følge af, at to store anlægsarbejder stod foran virkeliggørelse:

Herhjemme vedtog Rigsdagen i 1917 loven om bygning af havnene ved Hanstholm og Hirtshals. Formålet med disse havne var i første række at op- hjælpe fiskerierhvervet langs Vestkysten, men af kommissionsbetænkningen fra 1914 fremgår det, at man for Hirtshalshavnens vedkommende også har haft muligheden for dens anvendelse som endepunkt for en færgerute til Norge i tankerne.

I det norske Storting havde forslag om anlæg af en Sørlandsbane jævnligt været fremsat gennem årtier. Denne bane skulle forbinde en del allerede anlagte lokalbaner med det øvrige jernbanenet og derved op hjælpe erhvervslivet i de sydnorske kystbyer og dalstrøg. Anlæg af en sådan bane over Kristiansand helt frem til Stavanger blev endelig vedtaget i 1923.

I næsten alle kystbyer arbejdede lokale komiteer

på at bevise, at netop deres by var det bedst egnede udgangspunkt for en færgerute til Vendsyssel. Således også i Kristiansand. Herfra havde man siden halvfjerdserne haft fast postskibforbindelse til Frederikshavn, og man arbejdede nu på at få den afløst af en færgerute, om muligt til Hirtshals. Hvorledes man i praksis havde tænkt sig færgeruten drevet fremgår af en publikation, som komiteen udsendte i 1918: »Gennem en bovport kører de gennemgående personvogne ud på den dobbeltsporede færge, og fra sine pladser i kupeerne kan de rejsende under overfarten nye udsigten over havet gennem overbygningens store spejlglasruder, hvis de da ikke foretrækker at stige ud på vogndækkets perroner og derfra begive sig til promenadedækket eller lade den gode mad vederfares retfærdighed i den til billetens klasse svarende spisesalon.« Færgen, hvis hoveddimensioner skulle være 115×15 meter, tænkte fremdrevet af dampmaskiner, der skulle give færgen en fart af 20 knob. Med sine 4 skorste, to i hver side, ville færgen være blevet en lækkerbid for færgeentusiaster. Som et noget billigere alternativ tænkte man sig passagererne overført med almindelige passagerskibe,



S/S »Jylland« i Hirtshals sommeren 1937. Foto: Arkiv P. T.

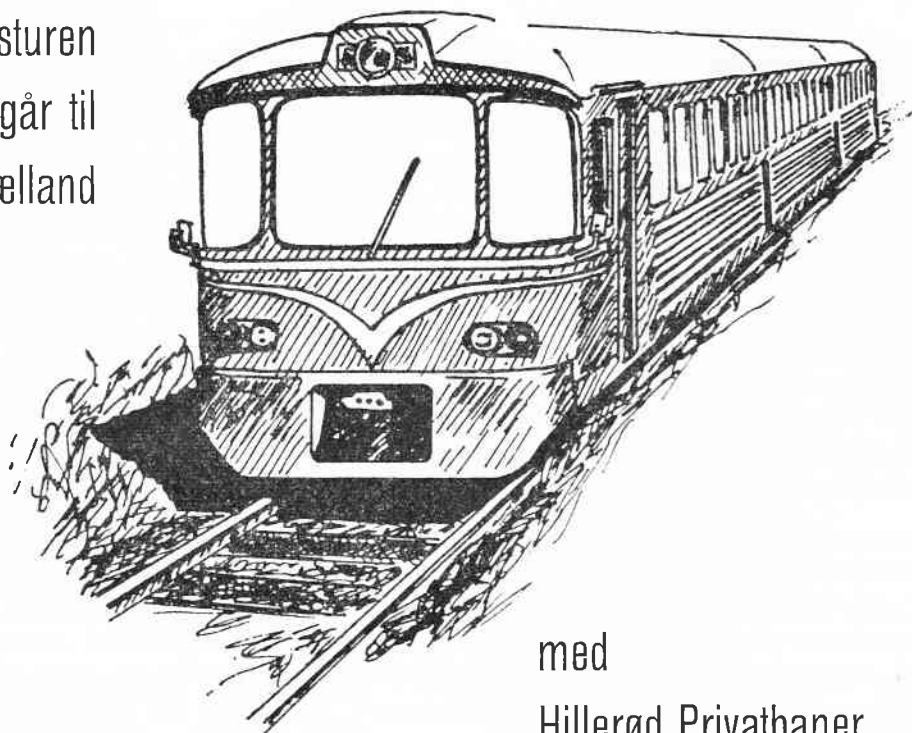
medens godsvogne skulle overføres med 4-sporede, langsomtgående dieselfærger, der bortset fra en kommandobro skulle være uden overbygning. Det blev ved planerne. Og samme skæbne overgik mange andre projekter samt en kommissionsbetækning, der i øvrigt på grund af de vanskelige besejlingsforhold ved Hirtshals anbefalede en Larvik-Frederikshavn-rute.

I mellemtiden trak »Christiansands Dampskipsselskabs« postdampere »Skagen«, »Jylland« og »Ha-

rald Haarfager« deres kølvandsstriber mellem Kristiansand og Frederikshavn medførende post, stykgods og et så beskedent antal passagerer, at rutens statsbidrag ved et par lejligheder havde været i farezonen.

Men da ingeniør Fibigers havnebyggeri ved Hirtshals trods skepsis fra mange sider var fuldført 1930, rettede det norske Samfærdselsdepartement henvendelse til den danske regering om muligheden for at flytte ruten til den nye havn. Fordelene ville være mange: Halvering af sejliden, bedre udnyttelse af skibsmateriellet, ingen isvanskeligheder, og endelig ville en hurtig skibsforbindelse tilføre den kommende Sørlandsbane betydelig trafik. Ved anlæg af en dækmole mente man at kunne tilvejebringe acceptable besejlingsforhold ved Hirtshals. Overenskomst om rutens flytning afsluttedes i 1933. Den norske regering forpligtede sig til gennem en tilskudsordning at foranledige ruten besejlet, medens Danmark skulle udbygge Hirtshalshavnen med dækmole og anløbskaj samt etablere en hensigtsmæssig jernbaneforbindelse til statsbanestationen i Hjørring. Aftalen blev således den direkte anledning til ændringerne af banegårdsforholdene i Hjørring og Hirtshals i slutningen

Søndagsturen
går til
Nordsjælland

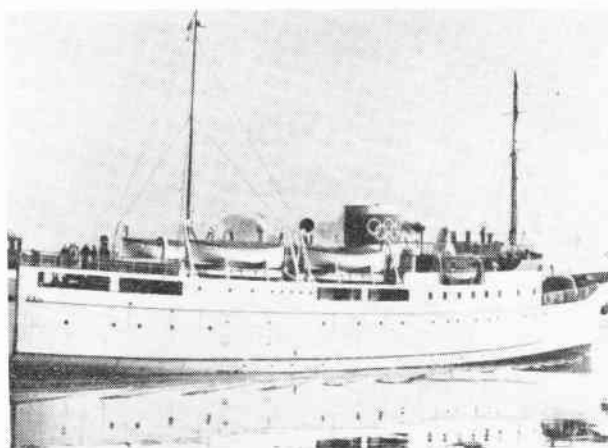


med
Hillerød Privatbaner

af trediverne. I 1937 var udbygningen af Hirtshals-havnen fuldført, og efter at man med »Skagen« havde foretaget prøvesejlinger af havnen ved forskellige vindforhold, kunne den nye rute indvies den 22. maj. Præcis kl. 8.00 gled skibet til kaj, hvor byens honoratiories, et hornorkester samt alt folket tog hjerteligt imod, medens Hirtshalsbanens tog med morgenfriske sirenehyl fra diesellokomotivet rullede ud på den nye Norgeskaj. Skumledes der end i krogene over, at der ikke fra starten var indsat et moderne skib, så betød rutens omlægning straks en betydelig forøgelse af passageretallet og i antallet af overførte biler. Året efter afgav KDS bestilling hos »Aalborg Værft« på et nyt motorskib til 400 passagerer til ruten. Hoveddimensionerne var 71×12 meter, farten 17 knob. Forude fandtes almindelige lastrum, til hvis betjening skibet var udrustet med 3½ tons losse-bomme. På vogndækket var der plads til 30 biler samt på et 22,5 meter langt spor plads til 2 jernbane-vogne. Denne sidste lille finesse, der var en overras-kelse, ikke mindst for Vandbygningsvæsenet, der nu så sig stillet over for krav om anlæg af et jernbane-færgeleje, foranledige Hirtshalsbanen til at sikre sig en af de lange færgevogne, der var blevet brugt til ombordsætning af godsvogne på den nys nedlagte Oddesundoverfart.

Samme år fuldførtes Sørlandsbanen til Kristian-sand. Dens udgangspunkt var stationen Neslands-vatn på strækningen Oslo-Kragerø. Arbejdet havde stået på siden midten af tyverne, først om nødhjælps-arbejde, siden som ordinært arbejde. Det vanskelige terræn nødvendiggjorde betydelige tunnel- og bro-anlæg, og overalt havde man udført profilet med henblik på senere elektrificering. Mellem Grovane og Kristiansand havde man overvejende anvendt Setesdalsbanens tracé, hvorfor strækningen i en del af anlægsperioden var trestrengt. Også på stræk-ningen fra Kristiansand til et punkt på Flækkefjord-Stavangerbanen var arbejdet i gang, og her var ter-rænet endnu vanskeligere. Her forekommer bl. a. Hægebostadtunnelen (8,5 km) og Kvinesheitunne-len (9 km). Denne sidste strækning ventedes ibrug-taget i 1945!

Efter at sommersæsonen 1938 var vel overstået, solgte KDS den gamle »Skagen«, og man ville så klare den beskedne vintertrafik med selskabets to mindre skibe, men det ene tabte skruen og det andet løb på et klippeskær, således at man en periode måtte klare sig med en chartret kuldamper, hvis skipper oven i købet gjorde sig usynlig, da han første gang havde stiftet bekendtskab med indsejlingen til Hirtshals.



M/F »Skagerak I« på prøveturen 1939. Foto: Aalborg Værft.

Det var således med største forventning man så frem til indsættelsen af det nye skib, der ved søsæt-ningen havde fået navnet »Skagerak I«. Den 26. maj 1939 afgik skibet på sin jomfrurejse fra Aalborg til Hirtshals, hvortil det ventedes kl. 19.30. På Nor-geskajen ventede flere tusinde mennesker samt Stats-radiofonien for at byde det nye skib velkommen på turen. Men ved tidspunktet for transmissionens be-gyndelse var »Skagerak I« endnu ikke at se. Hvad skulle man dog gøre? Modtagelseskomiteen tog en rask beslutning og bad publikum være behjælpelig med at spille lidt komedie. Og således gik det til, at Statsradiofonien i en af sine mest bemærkelsesværdige reportager kunne skildre skibets ankomst til Hirtshals med taler, hurraråb og klapsalver på et tidspunkt, da genstanden for hyldesten endnu ikke havde rundet Skagen. Sommertrafikken blev en suc-ces med fin belægning. Enkelte gange havde man endda alt belagt, bl. a. da Blå Kors i Kristiansand havde udflugt til Hirtshals med bringebærbrus og stort orkester. I de tre sommermåneder overførtes 12.000 rejsende og 1200 biler. Til succes'en bidrog de gode trafikforbindelser på begge sider af Skage-rak. I Hirtshals holdt Skagensbanens bus ved siden af »Nordpilen« på kajen lige ved landgangen. Og den besværlige rangering over Hirtshals station ville ophøre, når det direkte spor fra Emmersbæk til Norgeskajen blev færdigt til august.

Planerne for skib og tog var i sommeren 1939 følgende:

20.10	afg.	Oslo	ank.	6.55
5.30	afg.	Kristiansand	ank.	23.15
10.30	ank.	Hirtshals	afg.	18.15
11.45	ank.	Hjørring	afg.	17.15
12.00	afg.	Hjørring	ank.	17.10
21.02	ank.	Hamburg	afg.	8.25

Brdr. Dybdahl

El-installatører

Torpenvej 4 – Humlebæk

Tlf. (03) 19 03 00

Sønder Nisum Traktorservice

Uno X Benzin

Tlf. 196

Kurt Petersen

Aut. el-installatør

Klipleve pr. Klipleve

Tlf. 046 - 8 78 21

Tlf. 046 - 5 83 79

Volvo

Sommer Automobiles

Kongevej 71 – Helsingør

Tlf. (03) 21 31 11

Glarmesterfirma

Johan Snoer og Sønner

Frederikssundsvej 49

København NV

Tlf. 34 03 11

Skandinavisk Akkumulator

Kolding Landevej 31 – Vejle

Tlf. 0581 - 6969

Johs. Fisker

aut. gas- og vandmester

Varme

Sanitet

Oliefy

Blikkenslagerarbejde

Rønde pr. Rønde

Tlf. 063 - 71040

Aalborg Stiftsbogtrykkeri

Bonnesensgade 12

Tlf. 13 55 33

Færgelejerne var endnu ikke anlagt, så bilerne blev taget ombord gennem sideportene. Men bevilningsspørgsmålet var i orden, og anlægget af færgelejerne kun et tidsspørgsmål. Man forventede fuld udnyttelse af færgens spor til overførsel af vognladninger af f. eks. fisk, salpeter, malm og sydfrugter; måske med tiden – til overførsel af sovevogne. Og hvis nu ellers verdensfreden kunne bevares, ville anskaffelse af endnu en færge blive aktuel om et par år.

Men mod sommerens slutning blev den storpolitiske situation stedse mere spændt. Passagerstrømmen ophørte næsten helt. 1. september var krigen en realitet og få dage senere fandt de første torpederinger og minesprængninger sted i Skagerak. »Skagerak I« fortsatte trafikken i endnu et par måneder, men blev så oplagt og erstattet af reserveskibet S/S »Jylland«. Den meget strenge vinter bevirkede, at ruten i perioder var den eneste skandinaviske forbindelse til kontinentet, hvad der f. eks. medførte, at forsendelser mellem Sjælland og det øvrige Danmark af post, aviser og levnedsmidler måtte denne vej. Men den 9. april måtte ruten indstilles. »Skagerak I« blev senere rekvireret af tyskerne og krigsforliste 1944.

Da »Kristiansands Dampskibsselskab« (KDS) straks efter krigen henvendte sig i det norske Samfærdselsdepartement med forespørgsel om muligheden for hurtigt at få forbindelsen til Hirtshals genetableret, blev man henvist til foreløbig at forholde sig afventende. I stedet for henvendte NSB sig til DSB med et forslag om, at de to styrelser i fællesskab skulle etablere en færgerute mellem Kristiansand og Hirtshals, idet man henledte opmærksomheden på de stærkt forøgede godstransporter, der ville blive tale om, efter at Sørlandsbanen allerede i 1943 var blevet ført frem til Stavanger. Som en midlertidig ordning tænkte man sig den danske færge »Freja« indsat. Men hverken ved denne eller senere lejlighed var DSB til sinds at indsatte sit færgemateriel på Skagerak. Derimod førte den norske henvendelse til, at der på ny blev nedsat en dansk-norsk kommission til behandling af færgerutespørgsmålet. Efter et par års arbejde afgav kommissionen betænkning i 1947. Man gennemgik heri udførligt de foreliggende rutemuligheder, men i sin indstilling anbefalede kommissionen en rute med Frederikshavn som dansk udgangspunkt, medens man overlod det til de to landes regeringer at tage endelig stilling til, om Larvik eller Kristiansand burde være norsk udgangspunkt. Brug af Hirtshalshavnen blev på grund af de af Vandbygningsvæsenet afgivne erklæringer kraftigt frarådet.

Sideløbende med regeringskommissionen arbejdede en lokalkomité i Kristiansand energisk på vare-

tagelsen af byens og landsdelens interesser i færgesagen. Blandt de mange argumenter, der fremførtes til støtte for komiteens synspunkter, var foruden Sørlandsbanens ovenfor omtalte udbygning fra Stavanger til Haugesund samt planer om ombygning af Setesdalbanen til normalspor og forlængelse af banen til et punkt på Bergensbanen. Herved ville, mente komiteen, Kristiansand blive et naturligt udgangspunkt for en færgerute til Vendsyssel. I øvrigt var komiteen især interesseret i en rute til Hirtshals på grund af den korte sejltid. Også efter at regeringskommissionen havde afgivet sin betænkning, fortsatte lokalkomiteen i Kristiansand sit arbejde, og da det i begyndelsen af halvtredserne efterhånden blev klart, at en statsdrevet færgerute over Skagerak af økonomiske grunde ikke ville blive etableret, kom »Kristiansands Dampskibsselskab« påny ind i billedet. Dampskibsselskabet havde siden 1946 besejlet ruten Kristiansand–Hirtshals med mindre ruteskibe i sommersæsonerne, men nu tilbød det, mod visse statsgarantier for dækning af eventuelt driftsunderskud, at indsatte en moderne jernbanefærge i helårsdrift. Færgeren ville i det væsentlige blive et søsterskib til det krigsforliste »Skagerak I«, men ved et noget ændret arrangement på vogndækket ville sporet komme til at forløbe i hele skibets længde, hvorved færgeren ville blive i stand til at overføre 6–7 godsvogne pr. overfart.



Den første jernbanevogn ruller ombord på M/F »Skagen« i Kristiansand (efterår 1958).

Foto: Arkiv P. B.

Det norske Samfærdselsdepartement så herefter dampskibsselskabets tilbud som den eneste mulighed for at få den fra norsk side så stærkt ønskede færgeforbindelse etableret. Efter mange og lange forhandlinger, hvorunder især anlægget af et færgeleje i Hirtshals mødte modstand, tildels af politisk karakter, kunne der omsider i foråret 1958 sluttes aftale

Skagenbanen
Skagen

*

Tlf. 084 - 4 10 10

Lind Jacobsen og Co.

Dronningens Tværgade 50
København K
Tlf. MI 8816

NORDISK FILM

Mosedalsvej
Valby

Industri og Håndværkerskolen

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

MASKINFABRIKKEN VEMA

Dalby pr. Krogstrup
Tlf. 03326 - 17

MISSIONSHOTELLET

Vildsund Strand

Tlf. Sundby Thy 154 - 194

GLYNGØRE FISKE INDUSTRI

Glyngøre
Tlf. (07) 73 12 22

ORLA SØRENSEN

Baunebakkevej 6 – Hvidovre

Malermester
Tlf. 75 49 67

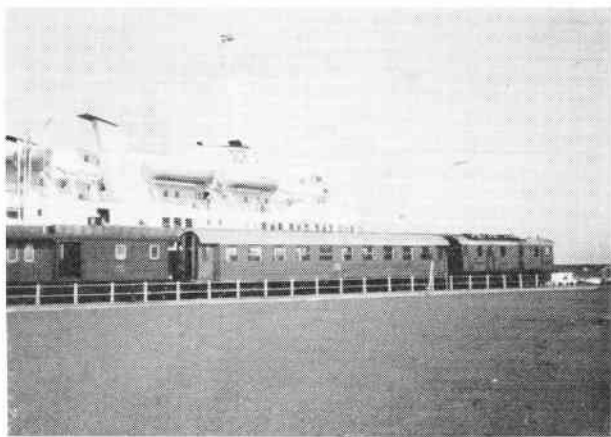
DALBY MASKINFORRETNING

Dalby pr. Krogstrup, Sjælland
Tlf. 03326 Dalby 95

mellem den danske og norske regering samt mellem den norske regering og »Kristiansands Dampskibsselskab« om jernbanefærgerutens etablering. Allerede fra sommersæsonens begyndelse samme år kunne dampskibsselskabet indsætte sin nye kombinerede bil- og jernbanefærge »Skagen« på ruten, idet overførsel fra jernbanevogne dog først tog sin begyndelse, da færgelejet i Hirtshals var færdigbygget i efteråret.

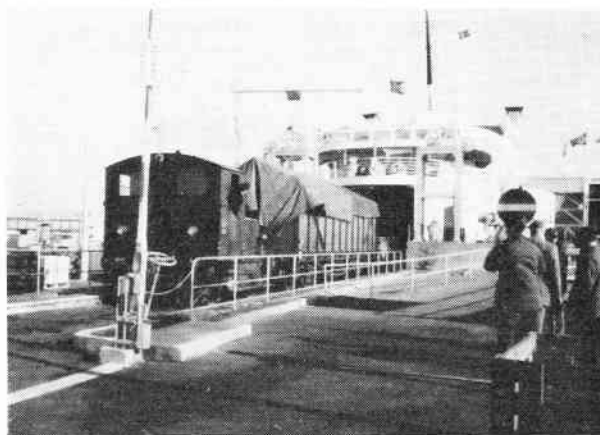
Færgerutens nyere historie vil være læserne bekendt fra flere artikler i fagpressen, blot skal her nævnes, at dampskibsselskabet straks fra starten kunne glæde sig over god søgning, og at det ret hurtigt viste sig, at overførselskapaciteten periodevis slet ikke slog til, heller ikke for godsvognenes vedkommende. Først da man i 1965 indsatte færgen »Skagerak«, der på sit tresporede vogndæk kunne overføre 15 godsvogne pr. overfart, nåede man den kapacitet, der havde været forudsat i færgekommissionens betænkning af 1947.

»Skagerak« skulle kun komme til at besejle ruten i kort tid. Dens dramatiske forlis og passagerernes og mandskabets mirakuløse redning i september 1966 vil endnu være i læsernes erindring. Forliset var et hårdt slag for dampskibsselskabet, der intet steds kunne låne et afløerskib med spor på vogndækket. »Skagen«s kapacitet slog slet ikke til, og man måtte bl. a. lade 500–600 godsvogne med raffinaderimateriel, der fra Italien skulle have været transporteret til Sydnorge, dirigere over Helsingør/Kornsjö. Sommersæsonen 1967 klarede man med selskabets egne skibe »Skagen« og »Jylland« samt den chartrede finske bilfærge »Holmia«, og det viste sig heldigvis, at de rejsendes tillid til ruten, trods »Skagerak«s forlis, var usvækket.



HP's »bådtog« holdende på »Norgeskajen« i Hirtshals. (M/F »Skagerak« ligger i lejet.) Foto: Preben Bech.

Den 15. februar indsatte »Kristiansands Dampskibsselskab« igen en ny færge på sin rute. Den var kontraheret på »Aalborg Værft« allerede inden »Skagerak«s forlis og er, når der ses bort fra visse mindre ændringer af sikkerhedsmæssig karakter, i enhver henseende et søsterskib til »Skagerak«. Ved stabelafløbningen i september 1967 fik den navnet »Christian IV«.

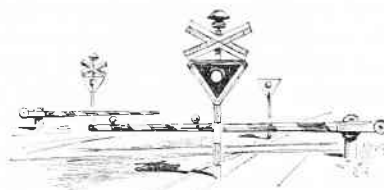


HP rangertraktor (nr. 41) trækker vogne i land fra M/F »Skagerak« – september 1966 – få dage før færgens forlis. (Den store åbne bogievogn tilhører »Rjukanbanen«.)

Foto: Preben Bech.

Blandt de, der med særlig forventning ser frem til indsættelsen af den nye færge, er »Hjørring Privatbaner«, hvis hele eksistens er nøje knyttet til færgeruten. Banen har netop afsluttet sin spormodernisering og indsætter her i foråret sine nye »Uerdingen« Y-tog. På banens seneste generalforsamling udtalte formanden, at indsættelsen af den nye færge påny ville forøge banens godstrafik. I denne forbindelse ønskede man rangertraktoren i Hirtshals udskiftet, ligesom man overvejede at anskaffe et kraftigt, brugt diesellokomotiv som reserve for banens firekoblede MAK-lokomotiv (nr. 13).

Alt tyder således på, at der i den kommende tid bliver meget interessant at kigge på i Hirtshals for jernbaneentusiaster, og vi har god grund til at deltage i det »Må held og lykke følge dig«, der blev udtalt ved »Christian IV«s søsætning.



VEJLE AMTS FOLKEBLAD

Syddjyllands største dagblad

Kirketorvet – Vejle

Tlf. 0581 - 4040

CARL B. HOFFMANN

Strandbygade 26

Esbjerg

Tlf. (051) 2 35 66

**RANDERS ANDELS
SVINESLAGTERI**

Strømmen 35

Randers

Tlf. (064) 2 81 66

GALERIE VEDBÆK

Bueager 39– Trørød

Tlf. 89 03 29

STØT DANSK ARBEJDE

A. J.

Lundtofte

EVERLITE A/S

Skævinge

HANSTHOLM KRO OG HOTEL

Tlf. 0791 - 123

TH. CHRISTENSEN OG SØN

Smedefirma

Vestergade 34 – Vejle

Tlf. 0581 - 1382

AUGAARD OG JENSEN

Herreekvipering

Danmarksgade 21 – Fredericia

Tlf. 059 - 2 03 32

FIRMA F. FROST

Thorsgade 34 – Aalborg

Autolakering

Tlf. (08) 13 04 46

I DJK's fodspor

Mens piberøgen snoede sig langsomt mod loftet, og ollet blev dovent i glassene sad vi tre DJK-medlemmer og talte om, at det snart var et utaknemmeligt job at være overbevist damploko-fan – i Danmark!

Næ, Østtyskland – sagde én, og øjnene blev fjerne – tænkte han nu på de flinke embedsmænd på de forskellige baner, der aldrig vidste, hvor godt de skulle gøre det for os – eller var det på de sorthårede piger, som heller ikke vidste ... Var det måske på de vakse rengøringsassistenter på Stralsund Hbf., som åbenbart havde taget ideen om ligeberettigelse mellem de to køn alt for bogstaveligt at domme efter den måde, de fløjtede efter visse af de danske gæster på ...?

Næ, man drømte om igen at stå på Rostock banegård – se lokomotiverne ankomme og afgang – igen at se Kühlungsborn–Rügen–Barth med disse så kære smalsporede baner ...

Vi måtte simpelt hen af sted – og af sted kom vi – pr. bil. En sen torsdag aften indlogerede vi os på den gamle kending: Hotel »BALTIC«, Stralsund.

Først havde vi dog »lige« kørt Stralsund rundt tre gange – igennem blåkmørke gader på jagt efter det rigtige sted, mens vi undrede os over, om manden, der sætter glødelamper op i gaderne, holdt ferie for tredje år? -- eller måske var gået af med pension?

Fredag morgen begyndte vor rundtur på Rügen med strækningen Bergen–Altenkirchen, en gammel kending fra DJK's tredje tur til DDR. Det var meningen, at vi i Bergen skulle have hentet vores fototilladelse, som vi havde været så fornuftige at forudbestille allerede i Danmark. Men dér kendte man ikke noget til den, hverken på Kleinbahn- eller Normalsporsstationen. Men var meget imødekommende, da man havde set vores brev med stempler og underskrift fra DDR's trafikrepræsentation i København. Det lod ikke til at genere, at brevet var på dansk!

På Bergen Ost var »Henschel« loko'et 99 4653, kendt fra vores tur på strækningen Fährhof–Altenkirchen i 1965, henstillet. 99 587 (»Hartmann«, 1908, B + Br) rangerede flittigt med godsvogne.

Fra Bergen gik turen til Putbus. Her kiggede vi på de mange bogiepersonvogne, som alle har fået deres »Heberlein« bremses erstattet af trykluftbremses. Ved remisen holdt loko'et 99 4633 (»Vulcan« – Stettin, 1925, O-D-Or) opfyret. På normalsporsstationen holdt den nu ret sjældne tovogns-udgave af lyntogene SVT 137, et meget fornemt tog for en

sidebane som Bergen–Putbus. Da smalsporstoget først skulle afgå kl. 14.41, blev der tid til en afstikker til Binz ved Østkysten. Binz normalsporsstation var en yderst pompøs bygning for en sidebane som Lietzow–Binz. Var stationen stor og pompøs, var strækningens eneste tog alt andet end dette. Det bestod af en BR 38 tilkøbt 5–6 to-akslede personvogne, hovedsagelig med åbne endeperroner. Efter at have indtaget frokost »styrede« vi atter bilen mod Putbus. Vi fotograferede undervejs smalsporstoget Putbus–Binz, hvorefter vi hurtigt stak fra det og nåede næste station (Binz Ost), hvor vi købte billetter til strækningen Binz–Göhren.



Undervejs fra Göhren til Putbus.

Foto: John Poulsen.

Toget ankom, forspændt 99 4801 (»Henschel«, 1938, 1-D-Or); vi kravlede om bord, og af sted skramlede vi mod Göhren, som nåedes efter 46 min.'s kørsel. (Strækningen er 13,5 km lang!).

Små smalsporede baner forbinder man almindeligvis med få passagerer – en gammel kone med en kurv over armen – en bonde, der dufter umiskendelig af svinesti – men her måtte vi sandelig revidere vor opfattelse. Toget var på det nærmeste stopfyldt med glade rejsende af alle slags – blot ingen bondekoner eller for den sags skyld -mænd.

På tilbagevejen var toget blandettog – og hvilket blandettog. Forrest den store 4-koblede maskine, derefter 12 åbne og 2 lukkede godsvogne og til sidst 4 personvogne, i alt 18 vogne! og det på en strækning, hvor mange stationer ligger i kurver og på stigninger. Men 99 4801 klarede det fint, og det var en fryd at høre denne maskine arbejde toget i gang.

I Binz måtte vi desværre atter tage afsked med det pragtfulde tog. Vejret var i mellemtiden blevet halvdårligt, og vi satte kursen mod Stralsund. Undervejs gjorde vi ophold i Altfähr. I sne og regn kæmpede en af vore tapre deltagere sig frem til remisen, hvor 99 4631 (»Vulcan« – Stettin, 1913, O-D-Or) fik fyret renset ud efter sidste tur.

Sydstrækningen er faktisk yderst anbefalelsesværdig for en fremtidig tur med DJK. Især strækningen Putbus–Göhren byder på et meget afvekslende landskab.

Efter at have indtaget aftensmad tog vi en tur ud til Stralsund Stadtwald. Denne mærkelige station, som er endestation for den metersporede strækning til Barth, blev til, da smalsporsbanens kørsel gennem Stralsunds gader til normalsporsstationen blev for generende for den øvrige trafik. Nu betjenes ruten Stralsund Hbf.–Stralsund Stadtwald af bybuser. Stationen består kun af et kort omløbsspor og et skur, men strækningen (Barth–) Altenpleen–Stralsund er også en ren motorvognsbane. På »stationen« holdt en franskygget motorvogn (»Brissonneau« – Lodtz, 1935).



»99 4801« på Putbus station.

Foto: John Poulsen.

AMCEL OG CO. SCANDINAVIA

Indiavej – Frihavnen
Tlf. MI 1375

ADAMS TRANSPORT CO. A/S

Møbeltransport

Danasvej 30
København V

GRAM SHIPPING

Kalkbrænderivej 32 – Ø
Tlf. 29 64 88

FAKSE MASKINTRANSPORT

Rosenvej 8 – Fakse
Tlf. 03715 - 730

SPEDITION BANGSBO

Fiskedamsgade 25 – Ø
Tlf. TR 4090

KFUM's MISSIONSHOTEL

Gode værelser – God mad

1. classes betjening ydes
Skolegade 6
Tlf. Aulum 225

MADSEN og OLSEN

Heimdalsgade 25-27 – N
Aut. forhandler

Skoda – Toyota

Tlf. ÆGir 5900

TØNDER MASKINFABRIK

Tønder – Tlf. 2 24 04

J. WERN. NIELSEN

Kokkedalsvej 11

Brøndby Strand

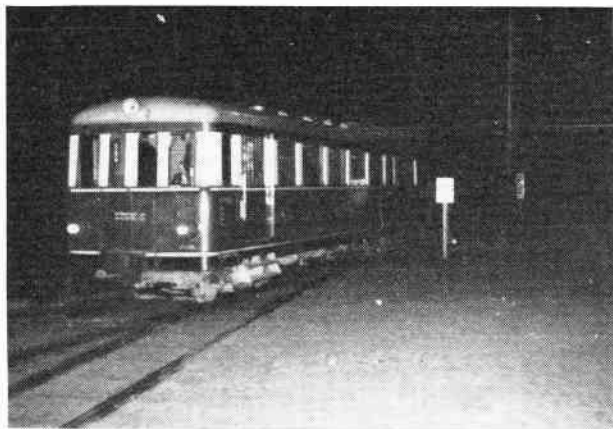
International køletransport

Tlf. 73 20 88

MIDTJYSK PILLEFABRIK

v/ Tage Stagehøj

Søndergade
Tlf. Aulum 66



Den »ulovligt« fotograferede motorvogn på Stralsund Stadt-wald station.
Foto: John Poulsen.

Da vores blitz pludselig oplyste den næsten mørklagte station, blev de to jernbanemænd vækket af deres søde søvn i motorvognen. Vi kom med den sædvanlige forklaring: »Wir sind von Dänemark, und wir haben hier ein Fotoerlaubnis.« »Øh – har du den ikke?« »Næ, jeg lagde den skam på bordet.« »Jeg troede, du havde taget den«. Vi havde glemt fototilladelsen!!! Men da de havde fået lov til at kigge i vores pas, var de beroliget, og vi kunne tørre sveddråberne af panden.

Anden-dagen var viet Bad Doberan-banen, som bar præg af yderst stærk aktivitet. Der kørte to togstammer på 8 à 9 bogiepersonvogne og et par godsvogne. Vi fotograferede på strækningen, der stadig går gennem hovedgaden, og kørte herfra til Heiligendamm, en smuk hvidkalket station »omtrent på størrelse med Emdrup« (ét fra »Jernbanen« ret kendt sammenligningsgrundlag!).

Her så vi krydsningen mellem de to tog. Derefter gik turen til Rostock, hvorfra vi, efter at have købt modeltog og kigget på sporvogne, fortsatte til Barth, hvor vores fototilladelse for første gang blev gennemskuet. (Den gjaldt kun på Rügen.) Vi kunne altså ikke fotografere her, og måtte køre med uforrettet sag.

På strækningen Barth-Hermannshof er der tilsyneladende nu kun godstrafik, og hele systemet bar tegn på forfald. Ved remisen var en del godsvogne under ophugning. Strækningerne Barth-Altenpleen-Klausdorf og Altenpleen-Stralsund er – som nævnt – nu rene motorvognsbaner. (Godstog Barth-Klausdorf dog damp.)

Efter at have kørt vild et par gange nåede vi efter en lang dag atter Stralsund. Tilbage var kun at sige farvel. End ikke tanken om en behagelig sejltur med D/F »Danmark« kunne opmuntre os – en dejlig, men al for kort ferie var forbi.

Det var nu ikke alene afskeden, der gjorde os tunge om hjertet – vi kom til at tænke på svage (og heldigvis ikke officielt bekræftede) rygter om, at Østtysklandsturene for fremtiden skal erstattes med turaktivitet på andre fronter. Vi ved imidlertid, at en meget stor del af foreningens medlemmer vil føle virkelig sorg, hvis vi ikke mere skal samles en tidlig september-søndag på Hovedbanen ventende på NEPTUN, som skal bringe os ned, hvor jernbanen endnu har sin »Heyday«, og hvor effektivitet parres på den mest charmerende måde med svundne tiders jernbaneromantik.

Og kære læser, kan man tænke sig noget skønnere for en jernbane-entusiast ... ?

Vi – Freddie Waceli Andersen, Sven Johansen og John Poulsen – kan ikke!

Kommende møder og udflugter

Søndag den 17. marts. Udflugt på Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane (HBS) og Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsgade Jernbane (SKRJ).

Planen for udflugten er:

Horsens	afg. 9.40
Silkeborg	ank. 11.50
– frokostpause –	
Silkeborg	afg. 13.00
Rødkærsgade	ank. 15.00
Rødkærsgade	afg. 15.15
Silkeborg	ank. 16.35
Silkeborg	afg. 17.00
Horsens	ank. 18.35

På HBS fremføres toget som arbejdstog mellem Bryrup og Silkeborg – på SKRJ – mellem Silkeborg og Rødkærsgade. På hjemturen køres non-stop (med mindre ophold i Kjellerup og Silkeborg). Særtogsanmeldelse vil blive udleveret.

Sær- og arbejdstogene oprangeres af: HO-damploko L 406/SKRJ-dieselloko M 4 (»David«) – HBS E-vogn – HBS C-vogne.

Pris for deltagelse er: Kr. 25,00. Tilmeldelse sker ved snarest – og senest mandag den 11. marts – at indsætte ovennævnte beløb på postgirokonto 11 10 06, adresseret B. Chorfitzen, Tagensvej 169, 2400 København NV. Kvitteringstalon, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget. (Der arrangeres ingen fælles tilslutningsrejse).

Tilslutningstog ankommer til Horsens – nordfra (tog 50) kl. 9.33 – sydfra (tog 5) kl. 9.20. Deltagerne fra Sjælland må afrejse dagen for – f. eks. kan togene 55, 67 eller 95 benyttes.

Tilslutningstog afgår fra Horsens – nordpå (tog 1965) kl. 19.07 – sydpå (særtog) kl. 18.40. Dette særtog – der afsættes evt. rejsende i Vejle – ankommer til Fredericia kl. 19.28, hvorved forbindelse bl. a. opnås til tog 82 (Fredericia afg. kl. 19.34 – Odense ank. kl. 20.23 – København H. ank. kl. 23.48). Se i øvrigt »Togplan« og »Danmarks Rejseforbindelser«.

Driften på HBS (»Danmarks smukkeste Privatbane«) og SKRJ indstilles med udgangen af marts måned.

★

Torsdag den 28. marts kl. 20.00 i »Folkets Hus«, Enghavevej 40, København V.

Foredrag af overtrafikkontrollør Moberg Jørgensen – assisteret af overtrafikassistent O. H. K. Sørensen – om: »København Godsbanegård – nu og i fremtiden« (med lysbilleder).

Desuden vises farvefilmen: »En dag på Gården«.

K. J. CAMPINGVOGNE

Vejleby pr. Skibby
Tlf. (03) 329 - 79

ODENSE TEXTIL FABRIK A/S

Thulevej 14-20
Taarup - Odense
Tlf. (09) 12 02 60

DRUBIN

Trykfarver

Otteliavej 22-24, Valby
Tlf. 30 01 33

HELGE KOFOED HANSEN
Slagtermester

Mariagade 5 - Maribo
Tlf. (03) 888 - 740

BRDR. LYKKEGAARD

Trigesvej 29 - Herning
Tlf. (07) 12 10 17

DISKONTOBANKEN I LØGSTØR

Jernbanegade 11

Tlf. (08) 67 17 66

CHRISTOFFER JERUP

Tømmerhandel og bygningsartikler

Vesterø Havn - Læsø
Tlf. (084) 9 61 11 - 3

DANSK TRUCK SERVICE

Aug. Gardesvej 3

København S
Tlf. ASta 2611

THORHAUGE MØBLER

Nørregade 30
Aalborg
Tlf. (08) 13 48 44

**NORDJYSK
BYGNINGSERVICE**

v/ murermester Gunnar Christiansen

Mygdal Bjergby pr. Hjørring
Tlf. Bjergby (0891) 263

HALKIER OG CO. A/S

Aut. el-installatør

Elektriske installationer og anlæg
af enhver art udføres

Østergade 50
Nørresundby
Tlf. (08) 12 10 22

GALERIE GADE

Gravensgade 11
Ålborg

Fransk stentøj - Kunsthåndværk - Smykker
Antikviteter
Tlf. (08) 12 06 74

CARL F. HANSEN A/S

Entreprenørfirma

Lisbjerggården - Slagelsevej
Næstved

Alt i kloak - vej - beton og jernbeton
Tlf. (03) 72 31 28

JØRGEN CHRISTENSEN OG SØN

Tømremestre

Knudsvej 19 - Fredericia
Tlf. (059) 2 05 81

Jernbanenyt - kort fortalt



I januar 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 7634/7134-7636/7136. (Medio februar havde fabrikkerne endvidere afleveret togsættene: Mm/Fs 7637/7137 og 7638/7138 (1. serie 2. kl. vogne slut-leveret) samt de første togsæt med 1. kl. styrevogne: Mm/As 7501/7001 og 7502/7002).

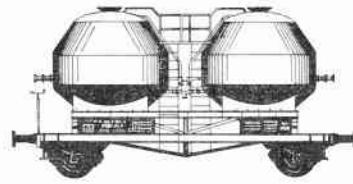
I alt 7 stk. damplokomotiver er udrangeret: D 820, 850 - E 986, 990 (første danskbyggede maskiner) - F 488, 489 - S 738.

Styrevogn (S-tog), litra Fs 921 er (efter rangeruheld) udrangeret.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 4 stk. 2. klasse bogie-personvogne, litra B nr. 20-84 122 - 20-84 125 (»125« er stationeret i 1. distrikt - de øvrige i 2. distrikt) samt 19 stk. åbne lavsidede godsvogne (med korte nedklappelige støtter), litra Ks nr. 330 0 090 - 330 0 108. Vognfabrikken har endvidere afleveret 4 stk. storrums-godsvogne (bundflade 31,1 m³): 083 5 268 - 083 5 271 - af en serie på tyve stykker bestilt af »Carlsberg Bryggerierne«. (Vognene er af samme type, som de i 1966/67 levere rede tyve vogne).

»Centralværksted Århus« har afleveret 2 stk. beholdervogne (indrettet til tryklufttømning), litra Ucs - af en serie på i alt ti vogne (nr. 910 6 000 - 910 6 009). Beholderne, der er fremstillet af fa. »Møller og Jochumsen«, Vejle, er monteret på Gklms-(Hd-)vogns-undervogne; de nye vogne vil

bl. a. kunne anvendes til transport af kartoffelmel, kyllingefoder o. lign.



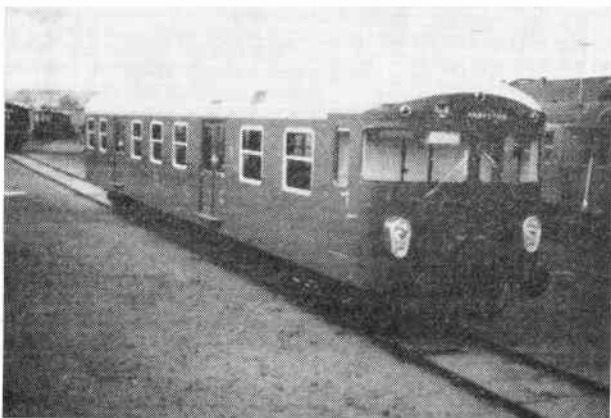
Ucs-vognenes data er (kan indføres i oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1967«, 1. Lukkede vogne (Beholdervogne)):

Nyt litra	.....	Ucs
Regime nr.	.....	20
Styrelse nr.	.....	86
Nyt nummer	.....	910 6 000-910 6 009
Antal vogne	.....	10 ¹⁾
Gl. litra	.....	Hd
Gl. nummer	.....	
Lastgrænse	.....	A 19,0 t
		B 23,0 -
		C 27,0 -
Lastgrænse, S-mrk.	.....	A 19,0 -
		B+C 23,0 -
Tara ca.	.....	12,4 t
Rumfang	.....	30,0 m ³ 2)
Længde over puffernes stødflader	.....	9,26 m
Akselafstand	.....	6,00 -
Bremse	.....	RS
Bremse	.....	G-P
Byggeår	.....	

De sidste 4 stk. »Vogn til brug i udflugtstog«, Co 2526 og Cp 2859, 2878 og 3207 er overflyttet fra 1. distrikt til 2. distrikt (værkstedsområde: Århus); det særlige udstyr fra disse vogne (løse borde,

1): 2 stk. (pr. 31/1-1968)

2): 15,0 m³ i hver beholder



Styrevogn, litra AS nr. 7001. Bemærk den diminutive gule »1. klasse-stripe« - med så sparsom mærkning er alt dømt til at gå galt, f. eks. på Nørreport Station.



Foto: Ole Edholm.

højttalere m.v.) er nu monteret i CL-vognene: 29-25, 607, 609 og 611. »Reklametjenestens udstillingsvogn«, CP 2910 har nu værkstedsområde Århus, men vognen er stadig stationeret i 1. distrikt.

I 1. distrikt er herefter kun stationeret seks vogne (personvognsparken) med trævognkasse, nemlig vognene: Co 2763 (»Udstillingsvogn«), CP 2910 (»Udstillingsvogn«), CRS 3602, 3638, 3675 samt Eco 6280 (indrettet til transport af bære).

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

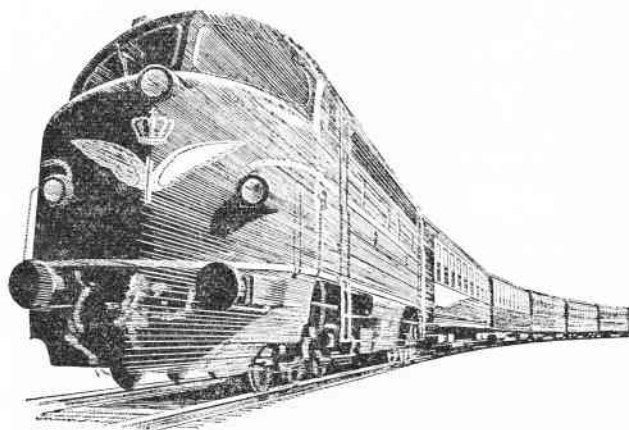
*

I den nærmeste fremtid vil – af praktiske grunde – de 7 stk. »små« diesellokomotiver, litra Mv (nr. 1101–1105 samt 1201 og 1202) med maskinstyrke: 1700 hk (de øvrige lokos af dette litra har maskinstyrke: 1950 hk) blive omlitreret til litra Mv. Hidtil har alle disse maskiner kørt i pulje med køretider beregnet efter de svageste maskiner; med henblik på kortere køretid for såvel eksprestog som godstog vil der fra den nye køreplan (1968/69) – takket være overførsel af et antal Mv-ere fra 1. til 2. distrikt, hvilket igen er en følge af Nordbanens elektrificering – kunne opstilles særskilte omløb for de »store« Mv og de »små« (fremtidige) Mv.

*

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

Køreplanen 1968-69



Den nye køreplan træder i kraft søndag den 26. maj 1968 og gælder til lørdag den 31. maj 1969. »Vinterkøreplansperioden« begynder søndag den 29. september.

Der er nu således tre måneder – 1. marts – til, at togene skal begynde at rulle efter den nye køreplan, men der har allerede længe været arbejdet – og samarbejdet om tilrettelæggelsen. Der er samarbejdet med udenlandske baner (ved den i 1966 afholdte køreplanskonference – og den i 1967 afholdte supplerende konference) og andre befordringsstyrelser (privatbaner, rederier m.v.). Også inden for statsbanerne må mange instanser samarbejde for at nå frem til det bedst mulige resultat.

Arbejdet med fremstilling af ny køreplan tager fart, når resultatet af drøftelserne på køreplanskonferencen foreligger.

Generaldirektoratet giver i løbet af hver eftersommer distrikterne direktiver for vigtigere køreplansændringer ved det kommende køreplansskifte. Hvert distrikt udarbejder, dels på grundlag af nævnte direktiver, dels ud fra de i den forløbne køreplansperiode indhentede erfaringer med hensyn til hvert enkelt togs benyttelse og fremførelse, udkast til ny køreplan.

For at kunne udarbejde en økonomisk forsvarlig og til behovet svarende køreplan må man være bekendt med hver enkelt områdes trafikbehov. Man holder sig derfor orienteret om forhold som sygehusenes besøgstider m.v. og holder kontakt med skoler, handelsstandsforeninger, turistforeninger m.v. Køreplansarbejdet kræver megen omhu. Besluttet det at indlægge et nyt tog, må der søges skabt bedst mulige forbindelser til og fra toget. Omlægges et tog, vil det betyde, at en række tilslutninger på knudestationer eventuelt skal reguleres. Den øvrige toggang på den strækning, hvorover toget løber, berøres ligeledes, og det kan ofte være svært at få hensyn til forbindelser, til togets møde med andre tog, til strækningens og stationernes kapacitet til at passe med hinanden. Arbejdet forudsætter i alle tilfælde godt kendskab til strækningens forhold, herunder til stationsanlæggenes ydeevne. Køreplansarbejdet kræver tillige en foreløbig opstilling af maskin- og motorvognslob, for at man derigennem kan blive klar over, hvilken trækraft der kan skaffes til hvert enkelt tog, og dermed, efter hvilke køretider toget skal planlægges.

Det er vigtigt, at køreplanen kan holde. Præcision skaber tillid. Forsinkelser betyder utilfredse kunder og medfører ofte øgede personaleudgifter og risiko for uheld ved forceret arbejde i forsøg på at reducere forsinkelser, der i øvrigt let overføres på andre tog.

Når distrikternes forslag er udarbejdet og – af hensyn til den videre bearbejdelse i Køreplanskontoret – rettet ind med farve i en gældende køreplan, fremsendes det til Generaldirektoratet. I forslaget motiveres de enkelte ændringer, og der gøres ved forslag om indlæggelse af nye tog eller ved inddragning af bestående tog rede for, hvilke udgifter hhv. besparelser forslaget indebærer.

Distrikternes forslag til ny køreplan gennemgås nøje af Køreplanskontoret, der indtegner de modtagne forslag på de gældende grafiske køreplaner, for at man straks kan få et billede af, hvori forslaget afviger fra den bestående køreplan. Ved rettelse i en gældende køreplan udarbejdes manuskript til et køreplansudkast, som inden trykning (i januar/februar) forelægges for generaldirektøren med en redegørelse for de vigtigste ændringer.

Udkastet (fortryk af de tre tjenestekøreplanshæfter: I A, I B og II) tilsendes distrikterne samt postvæsenet og privatbanerne. Distrikterne udsender udkastet til stationerne, og disse sættes herved i stand til ikke blot at udarbejde forslag til ny tjenestefordeling og ændring i sporbenyttelsen, men også til at udtale sig om muligheden for køreplanens gennemførelse og til eventuelt at fremkomme med forslag til ændringer.

Med distriktets udtalelse tilbagesendes køreplansudkastet til Køreplanskontoret, der efter at have gennemarbejdet eventuelle nye forslag og rettelser leverer bogtrykkeren et rettet udkast som manuskript til »Endeligt udkast«. Efter at det endelige køreplansudkast er gennemgået i distrikterne (i marts/april), tilbagesendes det til Generaldirektoratet med eventuelle bemærkninger, der gennemarbejdes, hvorefter rentrykning kan finde sted.

På grundlag af manuskriptet til udkast (1. udkast) til tjenestekøreplanerne udarbejdes i Køreplanskontoret et udkast til »Togplan« (publikumskøreplanen), og korrektur heraf samles i et hæfte, der udsendes som »Udkast til Danske Statsbaners

køreplan«. Udkastet indeholder kun statsbanestrækninger og udsendes til distrikterne til udtalelse samt til postvæsenet, privatbanerne, driftslederne for statsbanernes rutebiler, private rutebilejere, dampskibsselskaber o. l. Det er ligesom udkastet til tjenestekøreplanerne fortroligt. Distrikterne gennemgår udkastet, især for så vidt angår anførslerne om togenes klassebetegnelse og togskitte på knudestationer, og tilbage-sender det til Køreplanskontoret med eventuelle bemærkninger. Der udarbejdes derefter et »Endeligt udkast«.

★

Hvilke nyheder bydes der på i »køreplan 1968/69«? Udarbejdede man en »spiseseddel« ved salgets begyndelse af publikumskøreplanerne, ville den i år se således ud: »To nye lyntog – »S-tog til Hillerød«.

Lyntogene

En del af det ældre lyntogsmateriel fra 1935–37 er ved at være udtjent. De tre lyntogspår mellem København og Århus – »Aros«, »Østjyden« og »Lillebælt«/»Storebælt« – vil derfor blive ændret til lokomotivtrukne lyntog som »Uldjyden«, op-rangeret af nye personvogne.

Frigivelse af lokomotiver fra Nordbanen efter elektrificer-ingen og levering af nye personvogne samt forbedret overfor-selskapacitet med jernbanefærgerne over Storebælt (omlæg-ning af godsvognsoverførsel til »Asa-Thor«) giver endvidere mulighed for to nye lyntog, nemlig:

»Fynboen« (Fredericia af 6.03, Odense af 6.42 – København an 9.44, hhv. København af 14.35 – Odense an 17.33, Frede-ricia an 18.12 (løber kun hverdage)), samt

»Vesterhavet« (København af 11.05 – Esbjerg an 15.45, hhv. Esbjerg af 16.52 – København an 21.30).

Med de bestående ni lyntog, de to ovennævnte lyntog samt overførselsvognen i nattogene 95/20 København–Frederiks-havn udbyder DSB herefter **maksimalt ca. 5500 siddepladser pr. dag** (hverdage) med overførsel over Storbælt (uden skifte ved færgeren), fordelt med ca. 600 pladser på 1. kl. og ca. 2150 på 2. kl. i hver retning – nøjagtigt fordelt således:

Lyntog	Antal pladser		
	1. kl.	2. kl.	i alt
»Limfjorden« ¹⁾	72	165	
»Nordjyden« ¹⁾	72	165	
»Kongelåen« ¹⁾	72	165	
»Syd-Vestjyden« ¹⁾	72	165	
»Aros« ³⁾	42	212	
»Lillebælt«/»Storebælt« ³⁾	42	212	
»Østjyden« ³⁾	42	212	
»Uldjyden« ⁴⁾	48	212	
»Gudenåen« ²⁾	42	164	
»Fynboen« ³⁾	42	212	
»Vesterhavet« ³⁾	42	212	
Nattogene			
95 og 20 ⁵⁾	—	60	
	588	2156	= 2744

Udviklingen i antallet af »faste overførselspladser« (maks. på hverdage) over Storebælt har været således fra:

Maj 1962: 2 × 1378 pladser = 2756 pladser
Maj 1963: 2 × 1646 pladser = 3292 pladser

Normal oprangering:

- 1) MA-lyntog
- 2) MB-lyntog
- 3) MX-tog (+ AC – BL – B – B)
- 4) MX-tog (+ A – BL – B – B)
- 5) BL-vogn

Maj 1965: 2 × 1900 pladser = 3800 pladser

Maj 1966: 2 × 1984 pladser = 3968 pladser

Maj 1968: 2 × 2744 pladser = 5488 pladser

I størstedelen af året vil der på de fleste ugedage være »overførselsplads« til **alle** rejsende over Storebælt. Derimod vil det naturligvis ikke være muligt at sikre alle »overførsels-plads« under den stærke rejsekoncentration i week-end tra-fikken samt ved højtider og ferier. Her må fortsat henvises til benyttelse af de traditionelle landsdelseksprestog med skifte på færgestationerne.

S-tog til Hillerød

Med elektrificeringen af strækningen Holte–Hillerød etable-res kontinuerlig 20-minutters kørsel mellem Hillerød og Køben-havn H. med faste minuttal. (Køreplanen kræver fem togsæt i omløb). Togene får som de nuværende nordbanetog 1. og 2. klasse og standsning i Allerød, Birkerød, Holte, Østerport og Nørreport samt endvidere i Vesterport. I Holte er der direkte korrespondance med S-togenes linie B. (I nedenstående køre-plan er også anført passagetiden).

E-tog mod Hillerød

København H	—	—	01½	—	—	21½	—	—	41½
Vesterport	02½	—	03	22½	—	23	42½	—	43
Nørreport	04½	—	05	24½	—	25	44½	—	45
Østerport	07	—	07½	27	—	27½	47	—	47½
Nordhavn	—	—	09½	—	—	29½	—	—	49½
Svanemøllen	—	—	11	—	—	31	—	—	51
Hellerup	—	—	13	—	—	33	—	—	53
Bernstorffsvej	—	—	14½	—	—	34½	—	—	54½
Gentofte	—	—	16½	—	—	36½	—	—	56½
Jægersborg	—	—	18½	—	—	38½	—	—	58½
Lyngby	—	—	20	—	—	40	—	—	60
Sorgenfri	—	—	21	—	—	41	—	—	61
Virum	—	—	22½	—	—	42½	—	—	62½
Holte	24	—	24½	44	—	44½	04	—	04½
Birkerød	29½	—	30	49½	—	50	09½	—	10
Allerød	35	—	35½	55	—	55½	15	—	15½
Hillerød	42	—	—	02	—	—	22	—	—

E-tog mod København H

Hillerød	—	—	18	—	—	38	—	—	58
Allerød	24½	—	25	44½	—	45	04½	—	05
Birkerød	30	—	30½	50	—	50½	10	—	10½
Holte	35½	—	36	55½	—	56	15½	—	16
Virum	—	—	37½	—	—	57½	—	—	17½
Sorgenfri	—	—	39	—	—	59	—	—	19
Lyngby	—	—	40½	—	—	60½	—	—	20½
Jægersborg	—	—	41½	—	—	61½	—	—	21½
Gentofte	—	—	43	—	—	63	—	—	23
Bernstorffsvej	—	—	44½	—	—	64½	—	—	24½
Hellerup	—	—	46½	—	—	66½	—	—	26½
Svanemøllen	—	—	48½	—	—	68½	—	—	28½
Nordhavn	—	—	50	—	—	70	—	—	30
Østerport	51½	—	52	11½	—	12	31½	—	32
Nørreport	54	—	54½	14	—	14½	34	—	34½
Vesterport	56	—	56½	16	—	16½	36	—	36½
København H	57½	—	—	17½	—	—	37½	—	—

I myldretiderne indsættes enkelte ekstratog (uden stop i Holte og uden 1. klasse). (Fra Hillerød: 6.50, 7.10, 7.30 og 7.50 – fra København H.: 16.07, 16.27, 16.47 og 17.07).

På strækningen Hillerød–Helsingør afpasses køreplanen efter togene mellem Hillerød og København. Også Frederiks-værkbanen og Gribskovbanen tilpasser køreplanen efter disse tog. (Privatbanernes nye køreplan behandles i næste nummer af »Jernbanen«).

★

Desværre forbyder pladsen her i tidsskriftet en omfattende gennemgang af alle nyhederne i den nye køreplan.

Videbegæret kan først helt tilfredsstilles omkring den 20. maj – når publikumskøreplanerne udsendes.

EBJ.

B. P. ESBJERG DEPOT

Strandbysvinget 7 – Esbjerg
Tlf. (051) 2 91 91

B. M. FABRIKKEN

Bygningsartikler
Nyvej 43 – Hobro
Tlf. (085) 2 05 00

A/S DANSKE FARVE- OG LAKFABRIKKER

Finsensvej 36 – København F
Tlf. FA 6090

HOLGER BOYSEN

Vognmand
N. Havnegade 54-56
Sønderborg
Tlf. 044 - 2 12 60

A. H.'s TÆPPELAGER

Søndergade 36
Frederikshavn
Tlf. (084) 2 31 50

FONA RADIO

Vestergade 64 – Odense
Tlf. (09) 12 33 68

G. og F. DETHLEFSEN

Trikotage

Algade 104 – Vordingborg
Tlf. (03) 775 - 404

A/S E. BREDMOSE

Kibæk – Jylland
Tlf. (07) 19 21 11 - 16

DAMEFRISØR**FRK. JYTTE ANDERSEN**

Vestergade 2 B – Svendborg
Tlf. (09) 21 40 60

B. P. FREDERIKSHAVN DEPOT

Søndergade 42
Frederikshavn
Tlf. 084 - 2 28 00

PFAFF SYMASKINER

Valdemarsgade 8 – Kbhvn. V
Tlf. 31 37 60

A. PETERSEN

Slagtermester

Rødekro
Tlf. (046) 6 22 56

HOED KALKVÆRK

Balle – Jylland
Tlf. (063) 8 27 11 - 16

SVEN ERIKS BUSLINIER

Sv. E. Iversen
Danmarksgade 4
Aulum pr. Herning
Tlf. (074-7 11 11) 156

VULKANO

Vulkanisering

Vroldvej 57 – Skanderborg
Tlf. (065) 2 01 67

RINGKJØBING MISSIONSHOTEL

Torvet 8
Ringkøbing
Tlf. (073) 20 14 44

DANSK VANDRELAUG

Vesterbrogade 35 – København V
Tlf. 21 14 93

CHR. P. DREIAGER A/S

Trælasthandel
Holger Danskesvej 87 – Frederiksberg
Tlf. GO 1386

FREDENSBORG BANK

Jernbanegade 5 – Fredensborg
Tlf. (03) 28 08 88

BAGERMESTRENS RUGBRØDSFABRIK

Helgolandsgade 13-15
Sønderborg
Tlf. (044) 2 44 50

En ny »skåning«

Den flittige skånske jernbane-skribent Yngve Holmgren har udsendt et nyt skrift: »Västgöta-ånglok spårvidd 891 mm« – i serien om trækraft ved svenske jernbaner.

I denne publikation behandles damplokomotiverne fra de i Västergötland (og Halland) en gang så talrige smalsporbaner med sporvidde 891 mm. Emnet er behandlet med YH's sædvanlige perfektionisme – her er historiske oversigter – lokomotivernes »udviklingshistorie« – nøjagtige data for jernbaneselskaberne, såvel som for lokomotiverne – hver enkelt maskine er omhyggeligt behandlet i tabellariske oversigter – og publikationen afsluttes med et instruktivt kort over jernbanerne i de to landsdele.

»Västgöta-ånglok 891 mm« koster sv. kr. 18,00 – og kan – ligesom de tidligere udkomne: »Skånska privatbanornas ånglok« (sv. kr. 19,00) og »Svenska 1067-banornas ånglok« (sv. kr. 11,00) – anbefales på det bedste.

Publikationen(erne) kan bestilles ved indsættelse af nævnte beløb på svensk postgirokonto 24 69 68, adresseret Yngve Holmgren, Hörrods Gård, Färlöv, Sverige. (Publikationerne tilsendes portofrit.)

EBJ.

Museumstoget

Den 7. sæson står for døren. Trafikken vil komme til at strække sig over hele sommerkøreplans-perioden (26/5–12/9), og togenes køreplan vil blive omtrent som i 1967.

Medlemmer, der ønsker at forrette tjeneste ved trafikken afvikling, bedes melde sig nu.

Efter aftale med A/S Løllandsbanen skal alle »trafikbeskæftigede«, dvs. lokomotivførere, fyrbødere, togførere, rangerledere og bremsere, være fyldt 18 år, have fuld førerlighed, høreelse og syn.

Tilmelding bedes foretaget på et åbent brevkort, der skal indeholde følgende oplysninger:

Afsenderens navn:
Afsenderens adresse:
Afsenderens evt. telefonnummer:
Afsenderens fødselsdag og -år:
Afsenderens medlemsnummer:
Ønsker at gøre tjeneste som:
Jeg kan følgende datoer (eller kan ikke):
Kan (kan ikke) møde i Maribo lørdag aften:
Har gjort tjeneste ved Museumstoget som: år:

Kortene sendes til:

TRAFIKAFDELINGEN

(tjeneste som togfører (efter prøve), togbetjent, bremsere, postkortsælger m. m.):

Børge Chorfitzen,
Tagensvej 169, 2400 København NV.

MASKINAFDELINGEN

(tjeneste som lokomotivfyrbøder, pudser og rangerleder (efter prøve) samt som banehåndværker (smed, tømrer, maler osv.) ved maskin-, bane- eller signaltjenesten):

Overhåndværker Verner Christensen,
Museums-gade 48, 4930 Maribo.

De, der tilmelder sig, vil i begyndelsen af maj måned modtage besked fra afdelingerne, når turlisterne foreligger. – Nærmere oplysninger om transportmuligheder vil blive meddelt senere.

Vi henstiller til tjenestegørende personale om at møde i Maribo lørdag aften for at være med til at klargøre toget. Der er overnatningsmuligheder i Maribo for tjenestegørende.

B. Chorfitzen.

★

Medlemmer, der ønsker at tjenestegøre ved »Mariager-Handest Veteranjernbane«, kan indhente nærmere oplysninger ved henvendelse til:

S. P. Laursen,
Falkevej 7,
8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.
eller –
Børge Sundahl,
Vinkelvej 2,
8870 Langå.
Tlf. (06) 46 12 75.

»Mariager-Handest Veteranjernbane« forventes at holde premiere – søndag den 23. maj. Nærmere følger i et kommende nummer af »Jernbanen«.

»Karbidexpressen« tør – hvor »Jernbanen« ti'er

Foreningens initiativrige leder af Odense-afdelingen, hr. Hans Gerner Christiansen, har – i samarbejde med Odense Modeljernbane-Klub – udsendt det første nummer af et »husorgan« for Fyn og nærmeste omegn: »Karbidexpressen«.

»Karbidexpressen« udsendes fire gange om året – og alle DJK- og DMJK-medlemmer på Fyn og omliggende øer, samt medlemmer bosatte i »trekantbyerne« Fredericia-Kolding-Vejle vil automatisk modtage bladet fremover. Øvrige DJK-medlemmer kan tegne abonnement på »Karbidexpressen« ved at sende kr. 5,00 pr. postanvisning til: Hans Gerner Christiansen, Bernstorffsvej 17, 5000 Odense.

Kan HGC holde den herlige friske tone, der er så karakteristisk for det nys udgivne første nummer – garanteret fri for enhver antydning af »fyensk forår« – vil bladet blive en succes.

Man siger allerede på Fyn:

**Gi' mig et bla' me' mening i
gi' mig »Karbi'expressen«**

VAGN KJÆRGAARD

Vognmand

Kalvebod Brygge 59 – Kbh. K
Tlf. 12 83 60

SINDAL MASKINSNEDKERI

Mørkegade 15 – Sindal
Tlf. (084) 3 61 11

THOMAS SØNDERGAARD

Tømrermester

Helsingør
Tlf. (03) 21 22 03

LANDBOSPAREKASSEN

På Torvet
Ribe

Tlf. (054) 2 13 33

A. LARSEN

Entreprenør

Karlsgave
Frederiksværk
Tlf. (03) 345 - 1009

JACO SUPERMARKED

Silkeborgvej 263
Aabyhøj
Tlf. (06) 15 80 80

NORDBORG SPAREKASSE

Storegade
Nordborg – Als
Tlf. (044) 5 14 07

SANNEMANN'S MØBELFABRIK

Søndermarken

Rumlum pr. Løgstør
Tlf. (08) 67 63 00

J. A. ALSTRUP A/S

Bygningsglas en gros

Darumvej 87 – Esbjerg
Tlf. (051) 2 37 00

A/S GRENÅ FÆLLESBAGERI

Tlf. (06) 32 13 31

B. P. KOLDING DEPOT

Industrivej 3 – Kolding
Tlf. 055 - 2 26 77

E. BJØRNSKOV HOLM

Haveredskaber

Havregaardsvej 20
Smidstrup Strand
Tlf. 03304 - 76

PAARUP KRO

Engesvang

Jylland
Tlf. (06) 86 61 11 - 47

RINGSTED BATTERICENTRAL

Roskildevej 149 – Ringsted

Tlf. (03) 61 14 08

FORENINGSNYT

Afholdte udflugter og møder

Mandag d. 29. januar kunne man i »Politiken« betragte nogle dejlige billeder af et såkaldt »rigtigt tog«, og i den ledsagende artikel skrev redaktøren, at »glædes- og gensynstårer såvel som røg og damp stod entusiastene i øjnene«, da litra D, nr. 822 – dagen før – fremførte DJK's særtog på strækningen København H.–Tisvildeleje/Gilleleje, og det er så sandt, som det er skrevet, at det var en damptur, som foreningens medlemmer nød i fulde drag.

Der var hos DSB bestilt befording for ca. 125 rejsende (man skulle jo tidlig op, koldt var det på denne årstid, og sne ville der jo sandsynligvis ikke falde), men om forladelse, jernbaneentusiasterne er hårdføre personer, der ikke ville gå glip af den lejlighed til at opleve dampen i skoven, og vi nærmede os derfor 200 deltagere, der fik en dejlig dag ud af det og i rig målestok nød, så romantisk det end lyder, dampslagenes genklang gennem granerne i Sjællands største skov.

I denne forbindelse synes jeg, det var bemærkelsesværdigt denne gang at lægge mærke til de mange medlemmer, der mødte op med transportable båndoptagere og således kan bevare dampslagenes og togets fløjte i Gribskov til sene tider. Har det været gode tider for radioforhandlere, så har det sandelig også været tider for fotohandlerne, når man så, hvad der blev »brændt af« af diverse film.

DSB's sidste, driftsklare damploko litra D, nr. 825, var ikke så driftsklar endda, for det var blevet »sygt« et par dage før vor tur, så derfor blev D 822, der ikke har kørt de sidste 3 år, hevet ud af »mølposen« og gjort køreklar i Næstved, og den strålede med nypudset skorstensbånd og gennemførte turen i fineste stil til glæde for alle fotograferne og til ære for det dygtige og veloplagte lokopersonel.

Fra spor 5 kørte vi over maskinbakken, godsforbindelsesbanen til Hellerup og videre ad Nordbanen til Hillerød. Efter at maskinen her havde taget vand, fortsatte vi så ad GDS-spor til Kagerup, hvor vi krydsede Y-togene fra henholdsvis Tisvildeleje og Gilleleje. Vi fortsatte mod Tisvildeleje, og

efter mange udmærkede fotostop nærmede vi os Tisvilde Kro, hvor vi havde et glimrende og gedigent madstop.

Fra Tisvildeleje gik turen hurtigt tilbage til Kagerup, hvor maskinen omløb, og så gik det nordpå mod Gilleleje ad den skønne skovstrækning, der nu i det klare solskin præsenterede sig med et væld af grønne og brune farver, helt anderledes end på turen hjem, hvor hele skoven var forvandlet til et snelandskab, og hvor medfølelsen samlede sig om lokopersonalet på maskinen, der nu kørte med tenderen forrest.

Bare mærkeligt, at vi altid flyver forbi den snurrige stationsbygning Saltrup, med bygningen tæt til sporene og de gamle vingesignaler, men måske kan vi næste gang få et fotostop her, for der *må* komme en næste gang.

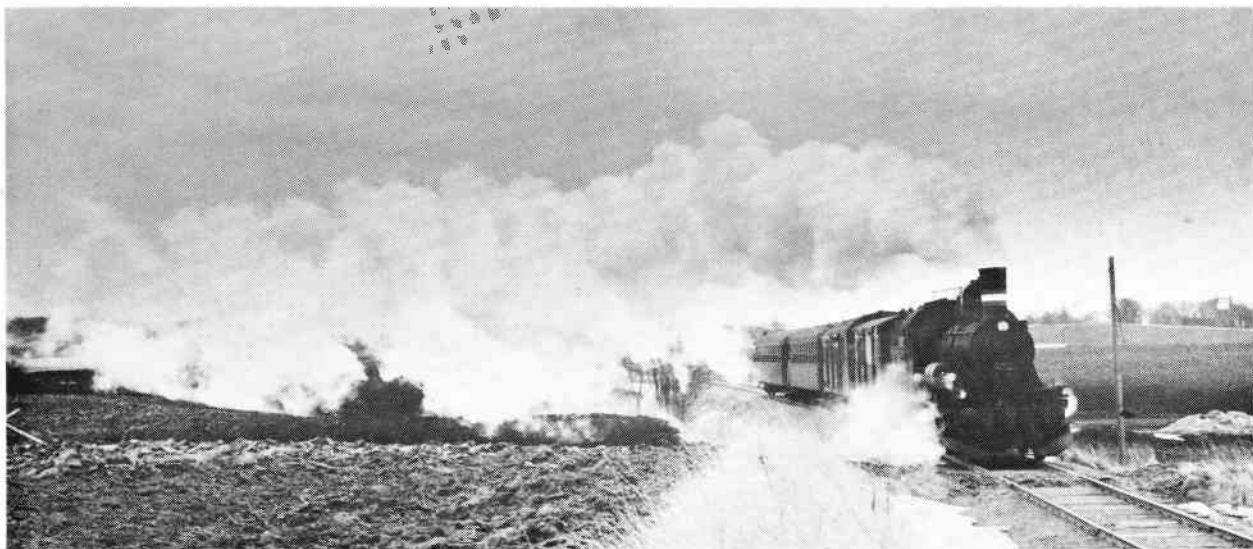
Hjemturen fra Gilleleje gennemførtes uden fotostop, også ved Saltrup, selv om den længe ønskede sne nu var kommet, men der var heller ikke mange, der havde mere film tilbage, og det var egentlig en skam, for ved ankomsten til Hillerød var der en meget flot belysning over baneterrænet, og med alle de forskellige signallanterne kunne man få et virkeligt flot afslutningsbillede.

Fra Lyngby til Hellerup gik det hurtigt, lokoet præsterede her 90 km/t, og man synes jo, det er synd og skam, at dette pragtfulde loko's næste tur går til skrotbunken, og derfor rejser spørgsmålet sig igen, at ligegyldigt hvor meget staten skal spare, må vi slå til lyd for, at DSB bevarer ihvertfald ét køreklart damploko med en dertil hørende vognstamme.

Thoke.

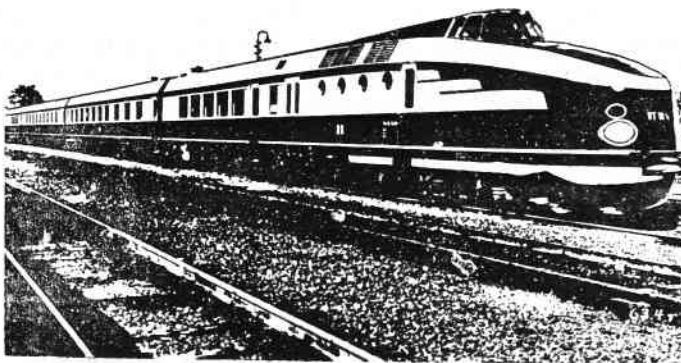
Ved de sidste par foredragsaftener i foreningen har vi »opereret« under de mest forskellige himmelstrøg. Vi var under hjemlige – da overtrafikassistent E. M. Schneller den 22. november førte os rundt på Københavns Hovedbanegård i sin gennemgang af alle de fordele etableringen af et nyt centralt sikringsanlæg har medført. Den 1. februar var vi under varmere himmelstrøg – baneingeniør Chr. Agerskov fortalte om sin medvirken ved bygningen af den Trans-iranske jernbane – og vi kunne nyde – for nogles vedkommende for første gang – for andre – endnu engang – den strålende »Kampsax-film«: Banen skal bygges på fem år. Det var to interessante aftener.

B. C.



Foreningens udflugtstog fotograferet nord for Helsinge.

Foto: Einar Hoff.



Hurtig, behagelig og sikker
er en rejse med lyntoget
NEPTUN til DDR.

Fra Berlin er der gode for-
bindelser videre til det
sydlige Europa.

Rejser De helst om natten, så tag med MITROPA-sovevognen i
»Østersø-Ekspressen« fra København til Berlin

D. D. R. Trafikrepræsentation

Vesterbrogade 84, København V, EVa 6866

Dansk Signal Industri

Stamholmen – Avedøre – Hvidovre

Elektrisk Aktieselskab

Tlf. 49 03 33