

jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER - HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **4**
MAJ 1969

KORTESTE VEJ TIL DET SYDLIGE UDLAND

Gedser afgang:
kl. 1.10-9.45-14.55-20.00 a)

Warnemünde afgang:
kl. 3.45-12.25-17.30-22.30 a)

OVERFARTSTID 110 min.

a) kun torsd., fred., sønd.

i perioden 1/6-27/9 1969

**BESØG DDR, EUROPAS
YNGSTE STAT, I 20 ÅRET
FOR DENS BESTÅEN**

Billige 2 dages billetter til
overfarten:

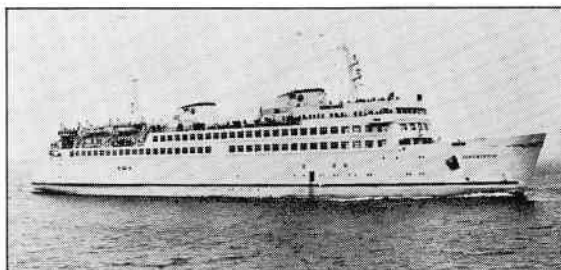
børn kr. 7.00

voksne kr. 13.90

Dagpassagerseddel til
Warnemünde/Rostock
(dog kun for skandinaver)

kan købes på færgen,
pris kr. 2.50

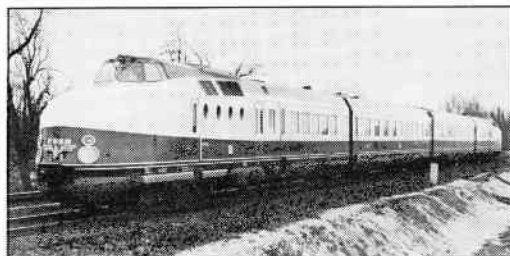
GEDSER-WARNEMÜNDE



Deutsche Reichsbahn-færgen
»Warnemünde«

MED BIL ELLER TOG

Eksprestoget »Neptun«
København—Berlin



**DDR's trafikrepræsentation,
informationsbureau,
Vesterbrogade 84, 1620 Kbh. V
Tlf. (01) 31 22 21**

Tag til Odsherred næste gang De skal
på udflugt!

Odsherreds og Høng-Tølløse jernbaner

kører gennem Sjællands
smukkeste egne

EN DEJLIG TUR!

Tlf. (03) 43 20 80

Varde Privatbaner

Tlf. (05) 22 13 98

6800 Varde

Når De kommer til Maribo
så kig inden for i Østergade 5
og se vor specialudstilling af

JERNBANELITTERATUR

Vi har meget af det der findes på
hovedsprogene, og det vi ikke har på lager,
har vi fortegnelser over og fremskaffer
hurtigt.

J. R. Deins Boghandel

Østergade 5, Maribo, Tlf. (03 885) 24 og 25

Aalholm Automobilmuseum

Nysted – Lolland

Åbent hver dag fra påsken til slutningen af
oktober fra kl. 10-18

Der udstilles ca. 200 veteranautomobiler

Europas største modelbane

Dampjernbanen model 1848 kører
fra museet til Østersøen

Cafeteria med varme og kolde retter

Tlf. (03) 87 10 36



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Tagensvej 169, 2400 København NV.
Tlf. (01 72) TAgA 5743 (mandag-fredag
kl. 10-16).



Formand:

Politiadvokat, cand. jur. Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ORdrup 2209

Kasserer:

Bogholder Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.
Tlf. (03) 17 88 04

Forskningsleder:

Frimærkehandler P. Thomassen,
Strandvejen 201, 2900 Hellerup.
Træffetid: Tirsdage-fredage kl. 10-14.
Tlf. (01 43) HEIrup 794 v.

Museumstoget Maribo-Bandholm:

Trafikafdeling og information:
Børge Chorfiltzen,
Tagensvej 169, 2400 København NV.
Tlf. (01 72) TAgA 5743 -
(01 43) HEIrup 7109.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Konsulent Erik B. Jonsen (næstformand),
Ingeniør Stig Thøke-Jensen,
Afdelingsingeniør H. Thorkil-Jensen.

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Laursen,
Falkøvej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Trafikafdeling og information:
Overtrafikassistent B. Sundahl,
Vinkelvej 2, 8870 Langå.
Tlf. (06) 46 12 75.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

Overtrafikassistent O. K. Jensen,
Søvnøget 23, 4930 Maribo.

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
forskningslederen (se ovenfor).

jernbanen

Nr. 4 - 1969

9. årgang

Tidsskriftet er medlem af:

Union Internationale de Presse
Ferroviaire (ferpress), Wien.

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jonsen (ansvarsh.),
Esthersvej 19 B, 2900 Hellerup.
Tlf. (01 43) HEIrup 6850.

Annonceekspedition:

Forlaget Ørsted,
Tagensvej 85 E., 2200 København N.
Tlf. (01 72) TAgA 2221.

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

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Gi' en femmer

Det vil tage Dem tre minutter at læse efterfølgende linier. Spring dem ikke over – de er af vigtighed for alle medlemmer af foreningen – og læsere af tidsskriftet.

Foreningen afholdt – den 20. april – sin årlige ordinære generalforsamling. I næste nummer af »Jernbanen« følger et udførligt referat, hvis – kunne man på dette sted være dramatisk og sige – hvis der kommer et næste nummer. Det gør der nu, for foreningens hele eksistens afhænger heraf, men det skal ingen hemmelighed være, at det mismod, der kommer til udtryk i disse linier, har præget bestyrelsen, redaktionsudvalget og redaktøren i den sidste tid.

Det vil sikkert være de fleste medlemmer bekendt, at det økonomiske grundlag for vort tidsskrifts udgivelse har været baseret på en aftale med et herværende tidsskrift-forlag om annoncetegning. Dette forlag har – for at udtrykke det diplomatisk – visse interne og eksterne vanskeligheder, så det er tvivlsomt, om det vil være muligt at arbejde videre på grundlag af denne aftale. Det medfører, at bestyrelsen, som generalforsamlingen viste den tillid at genvælge, må søge nye veje for den fremtidige finansiering af tidsskriftets udgivelse. Vi har hidtil været begunstiget af medgang i denne del af foreningsarbejdet, og det må vi være taknemmelige for, vore »nabo-foreninger« i Sverige og Tyskland har måttet anvende særdeles store andele af kontingentet til tidsskrifts-udgivelse, hvor vi har kunnet benytte pengene til indkøb af rullende materiel og – til dels – til restaureringsarbejder. **Problemerne vil blive løst** – men bestyrelsen viger tilbage for den letteste måde at gøre det på – en kontingentforhøjelse. De øjeblikkelige problemer kan alligevel løses ved medlemmernes hjælp. På nævnte generalforsamling startedes en »gi' en femmer-kampagne« – og de 110 tilstedeværende gav 750 kroner – indsamlet på små ti minutter. Vi er overbeviste om, at de resterende 1000 medlemmer, der ikke kunne være til stede, også gerne vil give en skærv til afhjælpning af de øjeblikkelige vanskeligheder.

Det er så nemt – gå på postkontoret – udfyld en giroblanket – med en »femmer« – eller to – og adressér den:

**Dansk Jernbane-Klub, kassereren,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.
Postgirokonto: 15 38 30.**

»Jernbanen« kommer også en lang række medarbejdere ved Danmarks jernbaner i hænde – og disse har ofte udtrykt deres anerkendelse af såvel tidsskriftet, som det arbejde foreningen udfører. Hvis disse »professionelle« jernbanemænd synes, at det er umagen værd, at vi »kører videre«, modtager vi også gerne en »femmer« fra dem.

Hjælp med til – at »Jernbanen« kan dumpe ind af brevsprækken igen – i slutningen af august. På forhånd tak.

ebj.

Vort forsidebillede:

– viser et fire-vognstog (B-linien) på den elektrificerede strækning syd for Sorgenfri. De moderne – og af maskinchefen døbt – »højroede« S-tog vil i de kommende år mere og mere dominere trafikken på de nuværende og fremtidige elektrificerede strækninger omkring København. Den dag er ikke fjern, hvor foreningen kører »afskedstur« med S-tog oprangeret af vogne af »tredivernes model«.

Manden bag kameraet var: A. Steensgaard.

Den Danske Mælkekondenserings Fabrik

HORSENS

Tlf. (05) 62 25 77

H. HOFFMANN & SØNNER A/S

Entreprenører

Maltegårdsvej 24

Gentofte

Tlf. GE 5601

Vil De ha'

sat håret op? – eller ned?

Hos **Salon »Jenny«** får De netop den frisure,
der passer til Dem

SALON »JENNY«

v. Tove Hansen

Østergade 19 – Maribo

Tlf. (03-885) 356

En smuk tryksag

– en god hilsen

MARIBO-TRYKKERIET

Jernbanegade 16

Tlf. Maribo (03-885) 66

Fa. Karl A. Hansen

Ingeniør – Murerestre

Entreprenører – aut. kloakmestre

Bjergstedvej 10

København Brønshøj

Tlf. (01) 60 11 55

Først en tur med den gamle bane,
så en tår kaffe til Deres gane

Med **CIRKEL-KAFFE** fra

REERSNÆS BRUGS

–så er successen helt i hus

Tlf. Bandholm (03-885) 23

Benyt Hads- Ning- Herreders Jernbaner

Tog og rutebiler

Tlf. Odder 54 00 44

BLACH'S MINIBUS

Bringer Dem til og fra banen

Tlf. (08) 54 14 67

AUTOGÅRDEN

Maribo

Tlf. 460

SKANDERBORG TRAKTORLAGER

Sigv. Jørgensen

Adelgade 112 – Skanderborg

Tlf. (06) 52 00 78

A/S DRUBIN

Specialister i trykfårver

Otteliavej 22-24

2500 Valby

Tlf. (01) 30 01 33

FRISØR KRISTIAN ANDREASEN

Udfører alle moderne frisurer

Individuel behandling

Torvet 8 – Mariager

Tlf. 54 11 23

De får altid friske og
levende fisk i **FISKEHUSET**

Østergade 11

Maribo

Tlf. (03-885) 387

Atter billetter i Charlottenlund østre B

Af P. Thomassen



Charlottenlund »østre station« (billetsalg »ltr. B«), som den ser ud i dag. Den opmærksomme læser kan dog se, at optagelsen har »nogle år på bagen« – TU-armsignalerne i baggrunden er nu udskiftet med PU-signaler (daglyssignaler).

Foto: P. Thomassen.

Det vil nok være lige overraskende for DSB og for »udenforstående«, at der atter kommer liv i Charlottenlund østre station. Og det med billetterne er også rigtigt, idet DJK's beholdninger af billetter for samlere også vil blive anbragt her, omend bestillinger ekspederes andet steds fra.

Ved imødekommenhed fra 1. distrikts side er det blevet muligt for foreningen at leje den længe ønskede »biblioteks-, arkiv- og studiekredsbygning«. Ja, ja, det er ikke noget slot, men en solid murstensbygning på 50 m²; der bliver brug for dem alle sammen! Bygningen indeholder en lille ventesal, billetkontor, rejsegodsekspedition, materialrum og toilet. Endvidere er der en tilbygning, der er for god til at kaldes udhus. En lille brolagt gård mellem huset og DSB's cykleskur kan tjene som en læskærmet gårdhave, hvis nogle af vore kommende »husmænd« får tid til at slikke solskin.

Vore længe nærede ønsker om at få egnede lokaler til opbevaring af vore tonsvisе beholdninger af arkivsager og salgseffekter kan nu endelig realiseres. Vor arkivvogn OMB B 5 i Klampenborg (den med de vandrette fjedre) kan omsider tømme og anvendes til andre formål; et bibliotek kan komme i stand

og udlån kan begynde, og endelig kan der afholdes studiekredsmøder med indtil 15 deltagere. Kommer der flere ad gangen, må de selv tage plads med.

Vent nu ikke, at det hele er færdigt på en måneds tid. Der forestår lidt istandsættelsesarbejde i bygningen; hylder, reoler og andet inventar skal anskaffes og monteres; vore arkivsager skal registreres efter endt sortering. Sidstnævnte meget omfattende arbejde er 3–4 medlemmer forlængst gået i gang med.

Det uundgåelige historiske indslag: »Ch østre B« stammer fra Charlottenlund stations 2. større ombygningsperiode. Den første fandt sted ved århundredeskiftet, hvorfra den nuværende hovedbygning stammer. Samtidig ændredes sporforholdene således, at der var to perronspor med to mellemliggende overhalingsspor, som f. eks. Vedbæk stadig har det. Endelig opførtes en godsekspeditionsbygning, som lå næsten der, hvor perrontunnelen i dag munder op, og der opførtes to kommandoposter, en nordre ved Jægersborg Allé og en søndre.

Den anden ombygningsperiode strakte sig fra 1919 til 1928. Perrontunnelen var dog taget i brug et par år tidligere. Når udvidelsesarbejdet stod på i ni år, skyldtes det at disse stod i forbindelse med an-



Charlottenlund »østre station«. Hovedbygningen ses i baggrunden; bygningen over perrontunnelnedgangen skimtes foran hovedbygningen. (1919). Foto: Arkiv P. T.

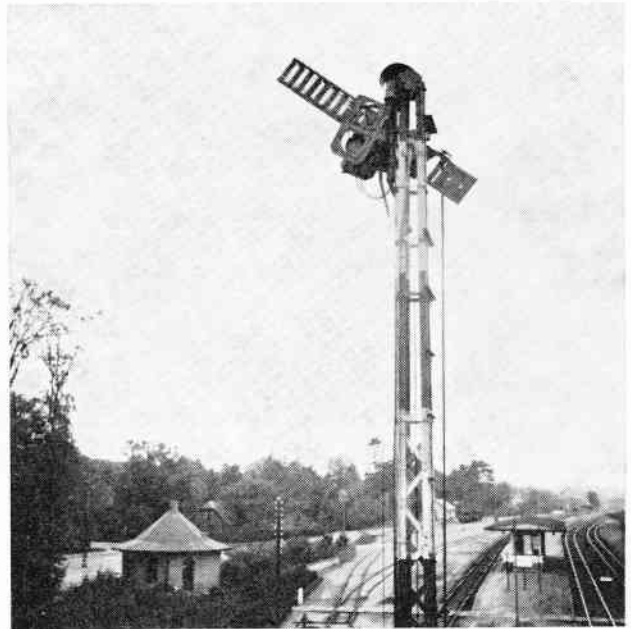
lægget af 2. dobbeltspor Hellerup–Klampenborg. Dette kunne tages i brug i 1922, før broen for Jægersborg Allé var helt færdig (1923). Dennes opførelse tog tre år; alleens gamle træer på en strækning af ca. 400 m faldt i 1919, året efter blev »Gyldenlund« nedrevet og tilkørselsramperne fuldførtes næste år.



Charlottenlund »østre station« – perrontunnelnedgangen. (1919). Foto: Arkiv P. T.

Sporarealet udvidedes til det dobbelte, og foruden hovedbygningens perron kom der to ny perroner, hvoraf den østligste kun undtagelsesvis har været benyttet, efter at S-togene kom i gang i 1934; indtil da standsede enkelte kystbanetog morgen og aften (»kontortogene«) samt jule- og nytårsnat. Ny godsspor samt fast ende- og siderampe anlagdes, den gamle godsekspektionsbygning, der tillige indeholdt assistentbolig og billet salg, blev nedrevet sammen med det ældste lille varehus mod syd. Ved

hovedbygningen skete der kun det, at der indrettedes toiletbygning og ilgodsvarehus (1927) til erstatning for den tidligere godsekspektation. Da vognladningsgods fra gammel tid havde været ekspederet ved godspladsen, og billetsalget på søndage stadig var meget betydeligt, byggedes den ny billetkiosk i 1926. Det sidste, der skete i 2. ombygningsperiode, var opførelse af kommandoposten på mellemperronen og anlæg af et depotspor i 1928.



Charlottenlund »østre station« (1932) – den nuværende bygning. Bemærk udkørselssignalet (for spor 1).

Foto: Willy Hald.

Østre station (billetsalg litra B) havde næsten fuld ekspedition: Billetsalg (dog kun til nærtrafikken og de nordsjællandske privatbaner), ekspedition af rejsegods, banepakker og gods. Billetsalget var for de 95 % vedkommende til bybanen, og der solgtes fra 1927–1937 godt en halv million enkeltbilletter og næsten lige så mange dobbeltbilletter. I årene 1937–1957 var tallene hhv. knapt 200.000 og godt 200.000. I de seneste år gjorde man klogt i ikke at købe andre billetter end til bybanen ovre i »østre«, for den ældre tjenestedame, der enevældigt herskede over litra B, nægtede at sælge andre og henviste de rejsende til hovedbygningen. Hun havde bestemt ikke publikumstække.

Østre station blev lukket den 21. oktober 1956; godsekspektationen var dog i hovedsagen henlagt til hovedbygningen to år tidligere. »Skovpavillonen«, som personalet gerne kaldte den østre, har i mellemtiden været anvendt til oplagsrum, rudeknusning m. v.

Det er næppe nødvendigt at fortælle, at DJK glæder sig til at komme i orden i »Østre B«?



Fig. 1. Oversigtskort over de i artiklen beskrevne anlægsarbejder.

FC Nykøbing FI.

I december 1967 blev sikringsanlægget for Lundby station fornyet og indrettet for fjernstyring, og samtidig blev automatisk linieblok taget i brug på strækningen Næstved-Lundby. Den 24. maj 1968 blev strækningen Vordingborg-Lundby udstyret med automatisk linieblok, hvorved det blev muligt, at hele strækningen Næstved-Vordingborg kunne fjernstyres fra Nykøbing FI., hvilket skete den 8. august 1968.

Der manglede herefter kun at få Vordingborgs sikringsanlæg fornyet, hvilket var planlagt at skulle ske i oktober 1968.

Desværre ødelagde en mindre brand det relæhus, hvori anlægget skulle opstilles, og herved forsinkedes færdiggørelsen, men sikringsanlægget blev dog taget i brug den 16. januar 1969.

Fjernstyringen af Vordingborg blev iværksat den 30. januar 1969, og dette har betydet, at FC Nykøbing FI. nu er færdigbygget, omfattende strækningerne Næstved-Rødby Færge samt Nykøbing F.-Gedser, d.v.s. i alt 116 km banestrækning med i alt 13 fjernstyrede stationer og én VM-station (Mogenstrup S).

Også sikringsanlægget for Masnedsundsbroen er blevet for-

nyet efter samme princip som Frederik d. IX's bro; dette arbejde er udført parallelt med udvekslingen af træømmeret med jerndragere.

FC Vojens

Fjernstyringscentralen omfatter nu strækningen fra Tinglev (inkl.) til Lunderskov (ekskl.), idet færdiggørelsen af Rødekro stations togvejsspor har muliggjort dette. (Rødekro stations sikringsanlæg blev ibrugtaget den 20. september 1968; stationen indkoblede i fjernstyringen den 29. november). Den midlertidige FC Tinglev, hvorfra stationerne Hjordkær og Bolderslev fjernstyredes, er derfor bortfaldet (16. september 1968), og fjernstyringsdelene skal genanvendes i Tølløse, som foran omtalt. Da FC Vojens i slutfasen skal styre hele strækningen fra Lunderskov til Padborg, har man fundet tiden inde til at undersøge mulighederne for at fjernstyre en større station, og Tinglev er valgt som den første (underlagt FC Vojens fr. o. m. den 28. november 1968). Signalvæsenet har tidligere ændret et almindeligt relæ-sikringsanlæg (Vamdrup) til fjernstyring, men dette viste sig at være overordentligt kompliceret, fordi en traditionel fjernstyring mange steder griber ind i sikkerhedsstrømløbene.

Ved fjernstyringen af Tinglev har man derfor benyttet en helt ny metode, der i hovedsagen grunder sig på anvendelsen af de samme elektroniske enheder, som benyttes ved den såkaldte tonefrekvensfjernstyring. Det nye ved denne form for fjernstyring er, at FC-personalets betjening af knapperne »overføres« lige så hurtigt til Tinglevs sporskifter og signaler m. v., som tilfældet er, når Tinglev selv foretager tilsvarende betjening. Herved har man opnået den tekniske fordel, at de elektroniske manøvreorganer i Tinglev (tonemodtagerne) har kunnet tilsluttes sikringsanlæggets originale ledningsmontage uden væsentlige ændringer af denne. Til indikering af sporskifter og signaler er derimod anvendt traditionelt fjernstyringsudstyr.

Fig. 3 viser, hvilket område af Tinglev, der er indrettet til fjernstyring i visse perioder af døgnet, idet kun den del (af bekostningsmæssige grunde) er medtaget, som det trafikalt er hensigtsmæssigt at fjernstyre, og som medfører rimelig personalebesparelse.

Det er signalvæsenets håb, at fjernstyringen af Tinglev vil blive trafikalt studeret, således at man snarest kan få bedømt, om andre stationer, f. eks. Snekkersten, Ringsted, Slagelse, Kolding, Vejle m. fl. ønskes indrettet efter det nye system.

FC Herning

Den 7. november 1968 blev fjernstyringen af Kølør og Fæsteholt sat i drift, men allerede forinden var Skibbild, Vildbjerg, Avlum, Thyregod og Give blevet forsynet med nye sikringsanlæg. Den 28. november blev fjernstyringen af Thyregod taget i brug, den 26. februar 1969 fulgte Give og Gadbjerg, og

Skibbild blev tilsluttet den 27. februar. De resterende stationer på strækningen Vejle–Herning, hvilket vil sige Jelling og Grejsdal, vil blive fjernstyret, når nyt sikringsanlæg tages i brug på sidstnævnte station, hvilket påregnes at ske i april 1969.

Efterhånden som strækningssporene m. v. bliver egnede for etablering af sporisation, vil de øvrige stationer på strækningen Herning–Holstebro blive fjernstyrede. Der regnes med følgende terminer: Tvis i oktober 1969, Vildbjerg og Avlum i 1970.

FC Viborg

Arbejderne med etablering af nye sikringsanlæg på strækningen Struer–Langå og fjernstyring af disse var oprindelig fastsat udført i følgende rækkefølge:

Viborg–Skive,
stationerne Ravnstrup, Stoholm og Højslev,
Skive–Struer,
stationerne Rønbjerg, Vinderup samt mellembloksignaler mellem Vinderup og Struer,
Viborg–Langå,
stationerne Rindsholm, Rødkærøbro, Bjerringbro og Ulstrup.

Arbejdet i Ravnstrup påbegyndtes derfor i foråret 1968, men da var den endelige sporplan endnu ikke helt bestemt, og da der skulle foretages betydelige jordarbejder i Stoholm og Højslev, kunne en række arbejder først være påbegyndt i efteråret 1969. Arbejdsholdet blev derfor flyttet til Skive–Struer, og der er nu lagt følgende arbejdsprogram, således at nyt sikringsanlæg ibrugtages i

Rønbjerg – primo maj 1969 og
Vinderup – medio maj 1969.

Fjernstyringscentralen ibrugtages i september 1969 omfattende fjernstyringen af ovennævnte to stationer samt mellembloksignalerne mellem Struer og Vinderup.

Det videre forløb af arbejdet på omhandlede strækning er endnu ikke fastlagt bl. a. på grund af vanskeligheder med jordarbejdet i Højslev og Stoholm, men resultatet bliver sandsynligvis, at man i juni 1969 begynder med strækningen Viborg–Langå, således at nyt sikringsanlæg ibrugtages i

Rindsholm – ca. september 1969,
Rødkærøbro – ca. november 1969,
Bjerringbro – ca. januar 1970 og
Ulstrup – ca. marts 1970.

Fjernstyringen af disse stationer vil ske efterhånden.

Til slut kan anføres, at mellembloksignalerne mellem Vinderup og Struer indrettes til manuel signalgivning fra FC Viborg, idet man teknisk set har løst denne opgave ved at anvende et simplificeret sikringsanlæg af »type Ry«, dog uden lokalt centralapparat.

TINGLEV

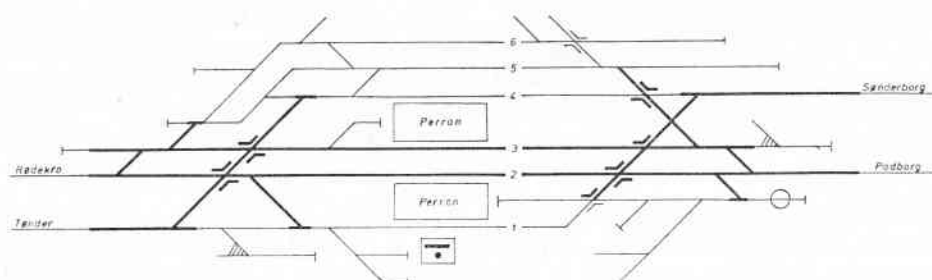
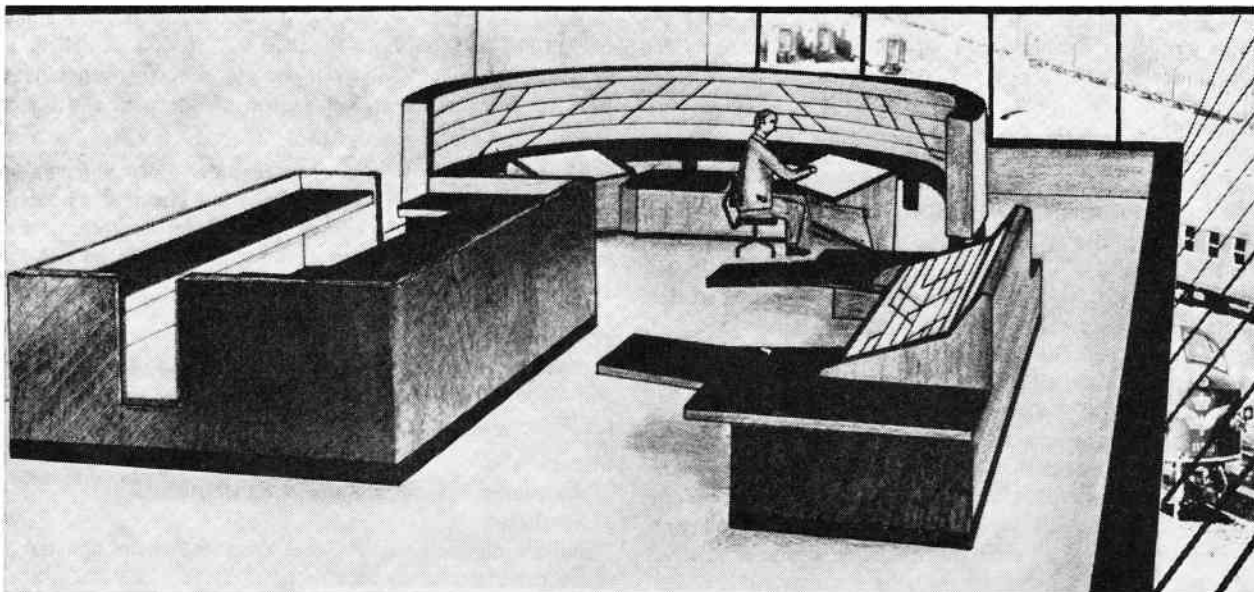


Fig. 3. De optrukne linier angiver omfanget af, hvilke sporområder, der kan fjernstyres fra FC Vojens.



Kommandoposten – København H. Forslag til placering af fjernstyringspanelet (betjeningspladsen og den buede sportavle i baggrunden) for hele nuværende og fremtidige S-banenet.

Større stationsanlæg

København H.

Det nye sikringsanlæg for fjerntrafikside på København H. blev sat i drift den 6. november 1967, og anlægget er derfor nu godt et år gammelt. De indhøstede erfaringer med sikringsanlæg type DSB 1964 viser, at forventningerne til den nye type til fulde er blevet opfyldt, såvel trafikalt som teknisk. Det har samtidig virket glædeligt, at antallet af rangeruheld er blevet reduceret stærkere end oprindeligt påregnet. Stationsforstanderen på København H. mener, at den årlige besparelse ved nedgangen i rangeruheld (der har i 1968 kun været ét, og dette havde intet med sikringsanlæg el. lign. at gøre) beløber sig til over 1 mill. kr., men det bør vist her anføres, at stationen dels har foranlediget afholdt et stort antal instruktionsmøder vedrørende det nye anlægs ranger-egenskaber, dels har håndhævet en stærk rangerdisciplin (bl. a. kun har tilladt anvendelsen af rangering på »signalet annulleret« i et par depotsporområder, hvor togstammer formeres).

For at effektivisere og koordinere trafikarbejderne i hele København H.'s sporområde var det besluttet at nedlægge post 6 for nærtrafikområdet og overflytte derværende betjeningsapparater til den nye signalpost; dette arbejde blev udført natten mellem den 7. og 8. december 1968. Ved det velorganiserede arbejde, der tjener såvel stationspersonalet som det tekniske personale til ære, blev statsbanerne sparet for en ekstra udgift på mindst 50.000 kr. ved at undlade anskaffelsen af nye betjeningsapparater.

Selve de tekniske relæsystemer forbliver på deres nuværende plads, idet etableringen af »Citybanen« vil medføre en gradvis simplificering af såvel spor- som sikringsanlæg for nærtrafikområdet, og først når fuld klarhed over disse forhold er skabt, vil det være hensigtsmæssigt at etablere et nyt sikringsanlæg.

København G.

Den store igangværende ombygning af stationens ankomst- og afgangsspor har medført, at de gamle elektromekaniske sikringsanlæg, hvoraf apparatet i post B er fra omkring år 1900 og derfor hører til de ældste i drift værende i Europa, nu må

erstatte med et nyt sikringsanlæg. Det er besluttet, at det nye anlæg skal være af type DSB 1964, men da anlægsarbejderne i forbindelse med sporanlægget er meget omfattende og stærkt bundet af kravet om en regelmæssig trafikafvikling, har det vist sig nødvendigt at udføre et midlertidigt anlæg, som kun kommer til at omfatte elektrisk sporskiftebetjening, dog således at det nuværende sikringsanlæg, der varetager ind- og udkørslerne til og fra nuværende spor, bibeholdes. Dette medfører, at betjeningen i post »Tårnet« og post B foreløbig må bibeholdes, samt at udnyttelsen af de nye lange ankomst- og afgangsspor ikke kan finde sted, før et nyt sikringsanlæg er etableret (omkring 1971).

Roskilde

Det nye sikringsanlæg, der i mange henseender bliver et »søsteranlæg« til København H. fjern, er nu under etablering i henhold til det fastsatte program, og signalposten vil i løbet af 1969 være så vidt færdig, at installationen af de tekniske anlæg kan begynde. Der regnes med, at samtlige anlæg kan være parat til idriftsætning omkring efteråret 1970, herunder overflytningen af det nuværende fjernstyringsanlæg til den nye post. (Eventuelt etableres et helt nyt fjernstyringsanlæg.)

Korsør

Anlægsarbejderne i forbindelse med stationens nye sporanlæg nærmer sig nu det stadie, hvor det hidtil anvendte – meget primitive – sikringsanlæg ikke længere kan »følge med«. Det nye sikringsanlæg er derfor nu under projektering, og kabelarbejderne i marken starter nu i foråret 1969. Anlægget bliver af type DSB 1964, men også i andre henseender bliver de tekniske anlæg magen til de på København H. anvendte, f. eks. togviserskilte, båndtekstmaskiner og radioanlæg. Antagelig bliver Korsør dog den første station, hvor bærbare radioanlæg erstatter »højtafonanlæg«.

Herning

For at lempe overgangen til det nye sporanlæg, der er projekteret i forbindelse med Herning stations fuldstændige ombygning samt for at opnå en mere rationel sikkerhedstjeneste end hidtil, udføres der for tiden et sikringsanlæg af type DSB

1964. Anlægget, der påregnes færdigt sidst i 1969, er indrettet således, at det kan betjenes af samme person, som betjener fjernstyringsanlægget Vejle-Holstebro.

Ålborg

Til trods for at det er mange år siden, at sporanlægget i Ålborg påbegyndtes ombygget, har det været vanskeligt at få fastlagt et endeligt sporanlæg, bl. a. fordi man ikke kendte fremtiden for Ålborgs mange privatbaner. Imidlertid er disse baners skæbnetime nu kommet, og dette har haft til følge, at såvel spor- som sikringsprojekt er ved at være færdige, og en terminsplan for anlæggets færdiggørelse vil snarest foreligge. Sikringsanlægget bliver af type DSB 1964.

*

Sporskifteopvarmning

Sidste vinterperiode gav »for en gangs skyld« teknikerne lejlighed til at iagttage, om de installerede opvarmningsanlæg var effektive nok. Desværre viste det sig, at der var adskillige mangler, navnlig ved de elektrisk opvarmede sporskifter. Alment kan det fastslås, at man ikke kan få fuldt udbytte af vore opvarmningsanlæg, så længe sporskiftetungerne ikke opvarmes. Selv om gasanlæggene giver sideskinne en ret høj temperatur, vil mellemrummet mellem sideskinne og tunge (op til 160 mm) blive opvarmet for lidt, således at der her kan samle sig isdannelser på »ubehagelige« steder, og is på jerndele sidder uheldigvis godt fast.

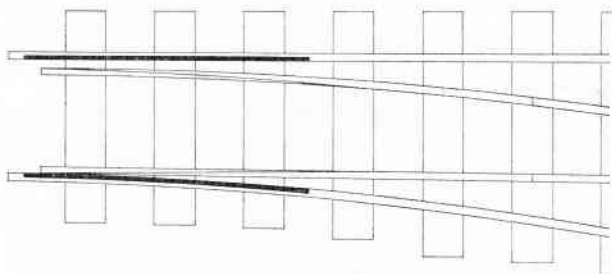
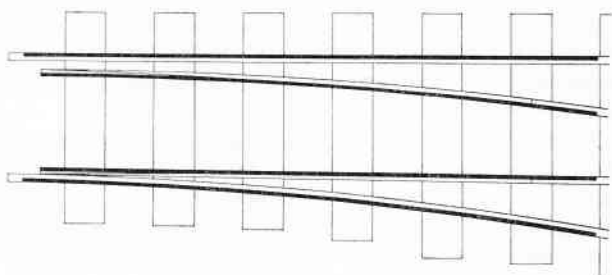


Fig. 4. Elektrisk opvarmning af sporskifter, gammelt system (øverst) - nyt system (nederst).



Der har endnu ikke været tid til at forbedre gasanlæggene, men noget bør der ske ved disse i 1969. Derimod har man siden maj 1968 foretaget talrige undersøgelser af DSB's egne elektriske varmekonstruktioner, ligesom man har været i forbindelse med flere firmaer, som er specialister i elektrisk opvarmning af sporskifter. Men opgaven er ikke let, dersom økonomi og holdbarhed skal tages i betragtning. Et sporskifte, f. eks. 1:11, bruger til opvarmning - hvis den skal være til nytte - omkring 6 kW, d.v.s. mere end en stor villa.

Det siger sig selv, at det ofte vil være umuligt at få stillet store elektriske energimængder til rådighed, og elværkerne er heller ikke alt for begejstrede, da brugstiden pr. år har vist sig at ligge på maks. 500 timer samt har tilbøjelighed til at

falde sammen med befolkningens maksimale el-forbrug. Det gælder altså om at udnytte den kostbare varmeenergi, og det vil i realiteten sige, at få varmen placeret der, hvor den tiltrænges samt at få en mindske af varmetabene. Fig. 4 viser det tidligere varmesystem samt det nu indførte, idet der er angivet de forbedringer, som er foretaget. Desværre har det vist sig, at leveringen af de nye klemmer, nye varmelegemer og meget andet var mere langvarig end påregnet. Dette har medført, at kun ca. halvdelen af de gamle el-anlæg nåede at blive ændret, inden vinteren 1969 satte ind - og så må der endda regnes med, at det nye system har »børnesygdomme«. Men det var absolut nødvendigt at få et bedre varmesystem, og så må man tage sorgerne med det nye med i købet.

Automatiske overkørselsanlæg

Grundige vurderinger af fejlmeldinger o. lign. fra de i drift værende overkørselsanlæg har vist, at det ville være ønskeligt, at anlæggenes indretning kunne forbedres noget. En af de væsentligste årsager til »fejl« har vist sig at være en alt for ustabil strømforsyning fra de offentlige elektricitetsforsyninger. Normalt regner man med spændingsvariationer mellem 200 og 240 volt, og selv om vore anlæg har været indrettet på større variationer, helt ned til 190 volt, har den om sig gribende anvendelse af elektriske hjælpemidler i den daglige husholdning medført, at dette spændingsminimum ikke længere slår til, idet de lokale strømforsyningsnet ikke bliver udbygget i takt med den forøgede anvendelse af elektricitet. Da overkørselsanlæggenes sikre funktion på sidebanerne er helt afhængig af overholdelsen af de forudsatte spændingsvariationer, vil det forstås, at der på steder med et for »svagt« strømforsyningsnet kan opstå fejl, endog af ret alvorlig karakter. Statsbanerne er derfor blevet enig med Vejdirektoratet om, at alle automatiske overkørselsanlæg på sidebaner skal forsynes med nødstrømanlæg (akkumulatorer). Samtidig er man blevet enige om, at det vil være rimeligt at få ændret kontrolsignalerne (med kun hvidt blinklys = »overkørslen sikret«) til overkørselssignaler (med såvel hvidt blinklys som gult fast lys = »overkørslen ikke sikret«), fig. 5, hvorved der skabes større sikkerhed for, at en lokofører ikke overser en overkørsel, hvor pågældende anlæg er utjenstedygtigt.

Det siger sig selv, at man ikke på én gang kan ændre samtlige landets ca. 350 overkørselsanlæg på sidebanerne (uden nødstrømforsyning), men anlæggene vil blive ændret strækningsvis, idet man dog også snarest vil ændre de anlæg, som har givet flere fejl på grund af dårlig strømforsyning.

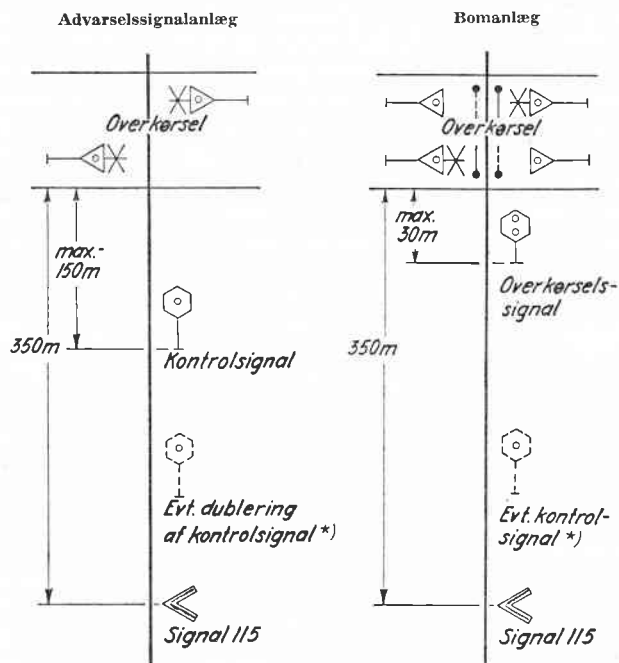
Også hovedbanernes overkørselsanlæg, der altid har været forsynet med nødstrømanlæg, er blevet underkastet en teknisk vurdering, der indtil nu har medført, at samtlige overkørsler mellem Vejle og Holstebro - som et forsøg - har fået en ny type anlæg, der dels regnes for at være mere driftssikker, dels vil medføre færre muligheder for fejlindgreb.

I øvrigt er alle DSB's anlæg blevet gennemgået bl. a. med henblik på at gøre betjeningen tydeligere for personalet (herunder også togpersonalet), idet betjeningskasserne på stationerne dels er blevet forsynet med orienteringsskilte vedrørende pågældende overkørsels beliggenhed, dels er blevet ændret således, at et fast tableau lys angiver, at det automatiske relæsystem endnu ikke er i normalstilling, og at manuel betjening af overkørselsanlægget derfor skal ske efter særlig bestemmelse herom.

Automatiske linieblokanlæg

Det er blevet en selvfølge, at alle sikringsanlæg baseres på, at de tilstødende strækninger enten får (har) automatisk linie-

HIDTIDIG SIGNALOPSTILLING



FREMTIDIG SIGNALOPSTILLING

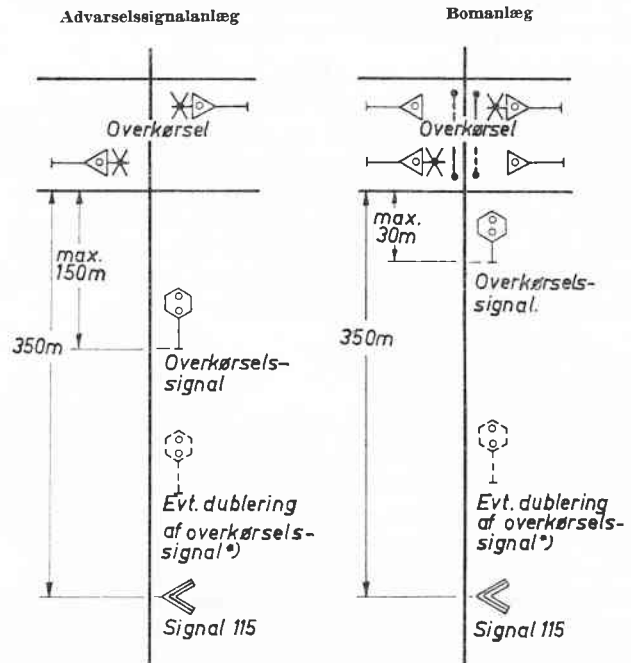


Fig. 5. Eksempel på signalopstilling m.v. ved overkørsler, der er sikret med automatiske overkørselsanlæg – uden signalaafhængighed – på strækninger med hastighed indtil 75 km/t. Eksemplet til venstre (advarselssignalanlæg og bomanlæg) viser den hidtidige opstilling; til højre vises den fremtidige opstilling. (Opstillingen af jernbanesignalerne er tilsvarende for den modsatte kørselsretning.)

blokanlæg eller gennemgående strækningssporisolation, således at af- og tilbagemeldinger for normal togafvikling kan bortfalde.

Desværre har den førte investeringspolitik medført, at der stadig er strækninger med stor trafik, som enten har manuel linieblok eller anvender af- og tilbagemelding. Da dette af sikkerhedsmæssige grunde må anses for mindre heldigt, er det hensigten at søge automatiske linieblokanlæg eller strækningssporisolation indført også på steder, hvor nye sikringsanlæg ikke foreløbig kommer på tale.

Det kan nævnes, at Kystbanen er påbegyndt forsynet med automatisk linieblok i 1968, idet arbejderne er påbegyndt syd for Snekkersten og fortsættes syd på. (Projektet omfatter strækningen Snekkersten-Skodsborg.)

Endvidere er automatisk linieblok under etablering mellem Hellerup og Lersøen, et arbejde, som kombineres med flytningen af stationsbestyreren (Lersøen) til post 1 fra togekspositionen hhv. post 2, idet sidstnævnte post kun skal være betjent i nogle få af døgnets timer. Nævnte arbejde påregnes færdige i maj 1969.

*

I finansåret er automatiske linieblokanlæg ibrugtaget mellem:

- Holte-Hillerød – den 20. maj,
- Lundby-Vordingborg – den 24. maj,
- Jyderup-Svebølle – den 31. maj,
- Hellerup-Charlottenlund (nær) – den 21. juni,
- Hellerup-Charlottenlund (fjern) – den 7. november og
- Mørkøv-Jyderup – den 26. november.

*) Anbringes kun, hvor synlighedsforholdene gør det påkrævet.

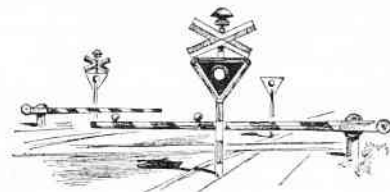
Radioanlæg

Signalvæsenet udarbejdede i 1968 en generalplan for anvendelse af radio inden for statsbanerne, bl. a. med henblik på en effektiv udnyttelse af de frekvensmæssige muligheder, der måtte foreligge for sådanne anlæg. Den omhandlede generalplan skal nu danne grundlaget for de forestående forhandlinger med Post- og Telegrafvæsenet vedrørende den nødvendige frekvenstilldeling for planens gennemførelse.

I forbindelse med ovennævnte er der ført forhandlinger med specialister i de andre nordiske lande om udformningen og kravene til de bærbare radioanlæg, idet eksperterne var enige om, at de hidtil benyttede anlæg langt fra var egnede til jernbanebrug. En arbejdsgruppe ved DSB skal nu tage stilling til baneafdelingens generalplan.

For S-togenes vedkommende er det besluttet at udstyre disse tog med radioanlæg, idet det har vist sig muligt at nå frem til en type radioanlæg, som under opkald fra tog identificerer sig ved at sende togets nummer til centralen. Det vil derfor være sikkerhedsmæssigt forsvarligt at benytte disse radioanlæg til sikkerhedsudstyr, når det nye – for hele S-banenettet gældende – fjernstyringsanlæg tages i brug.

En teknisk økonomisk vurdering har i øvrigt vist, at det inden for det forholdsvis begrænsede område, som S-baneområdet repræsenterer, og med de korte strækningssafsnit, som trafikintensiteten medfører, vil være en fordel at etablere radioanlæg fremfor mere traditionelle strækningstelefonanlæg.



I tilknytning til overingenior W. Wessel Hansen's artikel bringes nedenfor – af hensyn til de jernbane-entusiaster, der ikke ganske er inde i den benyttede terminologi – en kortfattet begrebsforklaring vedrørende fjernstyringsanlæg og automatiske linieblokanlæg.

*

Ved **fjernstyringsanlæg** forstås anlæg med fjernmanøvreringsudstyr, der muliggør betjening af én eller flere stationers signaler og sporskifter fra et centralt sted – en **fjernstyringscentral (FC)**.

Den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen over den fjernstyrede strækning sker fra fjernstyringscentralen og normalt uden stationernes medvirken. Lederen af en FC – fjernfjernstyringslederen – er tillige stationsbestyrer for de stationer, der fjernstyres fra FC.

En **overgangsstation** er grænsestation mellem strækninger uden fjernstyring og fjernstyrede strækninger eller mellem fjernstyrede strækninger. En overgangsstation, som kan fjernstyres fra FC (p. t. kun Tinglev), er samtidig understation (se nedenfor) og betragtes som hørende til den fjernstyrede strækning.

Ved **understation** forstås en togfølgestation på den fjernstyrede strækning. Understationen medvirker normalt ikke ved den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen. (Ved **understationsdrift** forstås, at understationen er koblet ud af fjernstyringen. De til understationen hørende signaler og sporskifter betjenes da fra understationens centralapparat under en stedlig stationsbestyrers ansvar).

Ved en **VM-station** forstås blokafsnit, hvor de automatiske mellembloksignaler (AM), der begrænser blokafsnittene, kan betjenes fra FC. På en VM-station forefindes tillige venstrespor-mellembloksignaler (VM eller VM/DS) (vil blive omtalt i senere artikel her i tidsskriftet). VM-stationen er altid fjernstyret og ikke udstyret med centralapparat.

Betjening fra FC af en VM-stations signaler muliggør, at den kan virke som togfølgestation under FC's ledelse, f. eks. i anledning af rangering ved et eventuelt sidespor, i forbindelse med arbejdstogkørsel, sporspæringer eller kørsel med dræsiner, troljer o. lign.

Fjernstyrede strækninger omfatter alle banestykker, understationer, VM-stationer og holdsteder mellem to nabo-overgangsstationer, jvf. nedenstående eksempel (den i eksemplet viste signalopstilling er ikke anvendt på alle fjernstyrede strækninger).

Nedenstående oversigt over fjernstyrede strækninger (pr. 1/4 1969) angiver fjernstyringscentralernes beliggenhed og de til centralerne hørende strækninger (indenfor de angivne nabo-overgangsstationer – jvf. dog bemærkningen vedrørende Tinglev ovenfor). De uden *) anførte strækninger er endvidere udstyret med *automatiske linieblokanlæg*, medens de med *) anførte strækninger er udstyret med *sporisation* i strækningssporene mellem stationerne (strækningen Funder-Silkeborg er dog udstyret med automatisk linieblok):

FC Roskilde

Vigerslev – Roskilde (Vigerslev – Tåstrup = fjerntrafiksporene)

Roskilde – Ringsted

FC Ringsted

Ringsted – Slagelse

Ringsted – Næstved

FC Nykøbing Fl.

Næstved – Nykøbing Fl.

Nykøbing Fl. – Rødby Færge

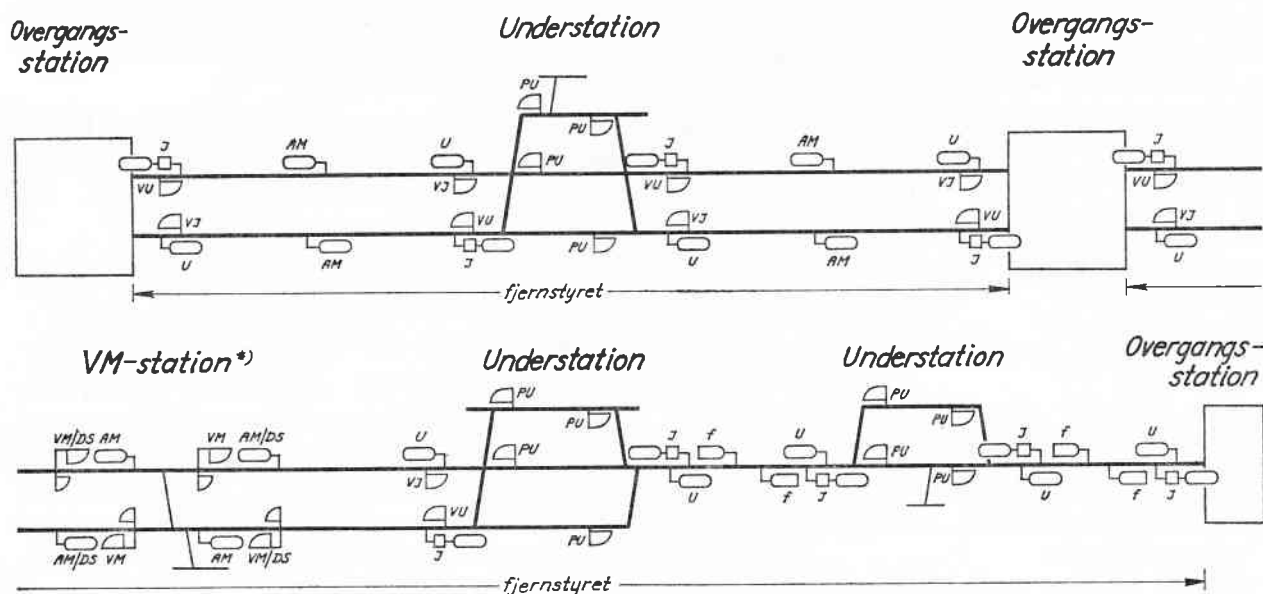
Nykøbing Fl. – Gedser

FC Kalundborg

Mørkøv – Kalundborg

FC Herlev

Ballerup – Herlev *)



*) Kan være VM-station uden sporforbindelse og sidespor.

Principtegning af dobbeltsporede og enkeltsporede fjernstyrede strækninger. (Forkortelser: AM = automatisk mellembloksignal; AM/DS = automatisk mellembloksignal, der tillige er dækningssignal på fri bane (f. eks. for sidespor, sporskæringer, bevægelige broer og lignende farepunkter); f = fremskudt signal; I = indkørselssignal; PU = perronudkørselssignal; U = udkørselssignal; VI = venstrespor-indkørselssignal; VM = venstrespor-mellembloksignal; VM/DS = venstrespor-mellembloksignal, der tillige er dækningssignal; VU = venstrespor-udkørselssignal).

FC Hellerup

Hellerup – Klampenborg (fjerntrafiksporene)

FC Odense

Nyborg H. – Odense

Odense – Fredericia

FC Fredericia

Fredericia – Kolding

Fredericia – Vejle H.

FC Vojens

Lunderskov – Vojens

Vojens – Tinglev

FC Struer

Holstebro – Struer

FC Silkeborg

Herning – Silkeborg *)

Silkeborg – Skanderborg *)

FC Herning

Jelling – Brande *)

Brande – Herning *)

Herning – Vibbjerg *)

*

Et **automatisk linieblokanlæg** er et anlæg, hvor signalerne stilles automatisk, altså uden medvirken af betjeningspersonale, det vil sige, at togene selv tænder »kør« eller »kør igen« (såfremt betingelsen for dette er til stede) i de signaler, der skal passeres, ligesom togene selv sørger for at blive »beskyttet« i forhold til efterfølgende tog, ved at et passeret signal stilles på »stop« efter toget. Disse automatiske anlæg er baseret på en opdeling af sporene i »isolerede« afsnit, der strømforsynes *fra udkørselsenden*, og hvor registreringen af besat henholdsvis ubesat spor sker ved et relæ tilknyttet afsnittets *indkørselsende*. Man skelner mellem automatiske linieblokanlæg på enkeltsporet bane *med* – eller *uden* – *mellembloksignaler* og automatiske linieblokanlæg på dobbeltsporet bane. (Visse dobbeltsporede strækninger er endvidere udstyret med linieblokanlæg for kørsel ad venstre spor – vil blive omtalt i en senere artikel her i tidsskriftet).

Nedenstående oversigt (pr. 1/4 1969) angiver strækninger med automatiske linieblokanlæg:

København H. – Korsør (København H. – Tåstrup
= fjerntrafiksporene)

København G. – Vigerslev

Ringsted – Rødby Færge

Nykøbing Fl. – Gedser

Mørkøv – Kalundborg

Tåstrup – København H. – Klampenborg (nærtrafiksporene)

Vanløse – Valby

Hellerup – Hillerød

Frederiksberg – Vanløse – Lersøen

Flintholm – Grøndal

København H. – Østerport (fjerntrafiksporene)

Hellerup – Skodsborg (Hellerup – Klampenborg
= fjerntrafiksporene)

Snekkersten – Helsingør

Nyborg H. – Fredericia

Tinglev – Fredericia – Vejle H.

Hasselager – Århus H.

Skørping – Støvring – Ellidshøj (sidstnævnte strækningssafsnit
– dog kun nordgående spor)

Holstebro – Struer

Funder – Silkeborg

ebj.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 1. juni. Udflugt på *Odsherreds Jernbane (OHJ)* med sær- og arbejdstog fremført af **OHJ-damploko nr. 38** (tidl. TKVJ/DSB DF 130/SFB nr. 33).

Planen for udflugten er:

København H.	(tog 227)	afg.	8.25
Roskilde		afg.	8.52
Holbæk		afg.	10.00
Nykøbing Sj.		ank.	12.40
– frokostpause – og besigtigelse af banesænkning (se nedenfor) –			
Nykøbing Sj.		afg.	16.15
Holbæk		ank.	17.25
Roskilde	(tog 1254)	ank.	18.23
København H.		ank.	18.51

Inden afgang fra Holbæk – i tidsrummet kl. 9.20–9.50 – forevises OHJ/HTJ's nye remise og værkstedsanlægget.

Mellem Svinninge og Nykøbing Sj. fremføres toget som arbejdstog (fotostop) – på hjemturen køres non-stop, dog med et par standsninger (fotostop) på udvalgte steder.

I tidsrummet kl. 14.15 (fra Nykøbing Sj.) til kl. 15.00 befordres deltagerne med skinnebusser (tidl. svensk materiel) til Nyled, hvor direktør Erik Johansen foreviser den under udførelse værende banesænkning (af hensyn til overførselsanlæg for ny omfartsvej for Nykøbing Sj.).

Sær- og arbejdstogene oprangeres således: Damploko – E-vogn/D 232 – C 220 – C 223 – C 19 (eller om muligt C 501 og HTJ C 24).

Pris for deltagelse er:

Fra København	kr. 30,00
Fra Roskilde	kr. 25,00
Fra Holbæk	kr. 20,00

Tilmeldelse sker ved snarest – og senest *fredag den 30. maj* – at indbetale nævnte beløb på *postgiro-konto 11 10 06*, adresseret *Dansk Jernbane-Klub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København NV*. Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i togene.

*

Møde- og udflugtsvirksomheden er derefter indstillet indtil september (7/9: »Rügen-tur«), dog vil medlemmerne blive underrettet, såfremt der arrangeres fællesrejse fra Sjælland og Fyn til »Mariager-Handest Veteranjernbane«s åbning.

Jernbanenyt - kort fortalt



I januar kvartal er sket nedenstående til- og afgang m. v. af rullende materiel:

Fra »Nydqvist & Holm AB« (og underleverandører) er leveret 2 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra Mz 1408 og 1409. Fra »A/S Frichs« er leveret 8 stk. diesel-hydrauliske traktorer (»Køf-type«), nr. 283–290 (stationeret i 2. distrikt). Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 10 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/Fs 7666/7166–7675/7175.

2 stk. damplokomotiver, E 991 og 994, er overflyttet fra 1. til 2. distrikt.

Damplokomotiverne D 877 og F 458 er udrangeret.

Diesel-mekaniske traktorer, nr. 42 og 49 (78 hk) er udrangeret.

Diesel-elektriske motorvogne, Mo 567 og 569 er udrangeret. Elektrisk motorvogn MM 739 og mellemvognene FM 867 og 868 er udrangeret.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 9 st. personvogne (2. klasse), litra B nr. 20–84 135 – 20–84 143 (»ulige« numre stationeret i 1. distrikt – »lige« numre stationeret i 2. distrikt), 16 stk. åbne lavsidede godsvogne (med korte nedklappelige støtter), litra Ks nr. 330 0 284 – 330 0 299 samt 13 stk. åbne bogiegodsvogne (flade med nedklappelige støtter og endevægge), litra Rs nr. 390 0 000 – 390 0 012. Fra »Centralværksted København« er leveret 1 stk. personvogn (2.klasse-styrevogn), litra BHS nr. 29–27 824 (ombygget fra CL 1606) (stationeret i 1. distrikt). Fra Sverige er indkøbt (brugte) 5 stk. beholdervogne (privatejede: »Dansk Sojakagefabrik A/S«): 070 1 571 – 070 1 575.

El-varme-udstyret i Av nr. 38–51 333 er fjernet – af den årsag er 5.–8. ciffer i den internationale nummerering ændret til »38–61«.

Postvognene, litra DA nr. 90–28 007 og litra Dn nr. 90–68 216 – 90–68 218 er overflyttet fra 1. til 2. distrikt (»værkstedsområde Århus«).

33 stk. person-, post- og rejsegodsvogne er udrangeret: ASM 191, 192 – Av 38–21 259 (efter brand) – CL 29–25, 517, 519, 524, 525, 538 – CP 2827, 2856, 2902, 2923, 2925, 3215, 3233, 3259 – CPL

3246, 3256 – CRS 3607, 3676 – DH 5303, 5305, 5312, 5314, 5315 – DJ 5405, 5407, 5408, 5409, 5410 – Eco 6215, 6228, 6271.

»Traktionsbilaget« (»Jernbanen«, nr. 4/67) og oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1968« (Jernbanen«, nr. 5/68) kan à jourføres efter ovenstående.

*

Pr. 31. marts 1969 – ved regnskabsårets afslutning – rådede statsbanerne over følgende (antal) trækraftenheder (og påhængsmateriel):

Damplokomotiver:

Toglokomotiver	54
Rangerlokomotiver	41

Motormateriel:

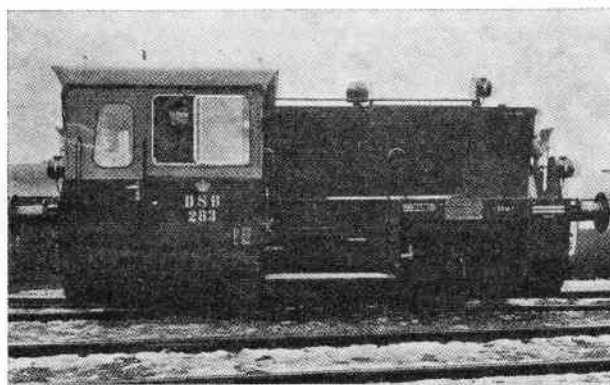
Toglokomotiver	115
Rangerlokomotiver	141
Traktorer	101
Lyntogsmotorvogne	25
Lyntogsbivogne	43
Motorvogne	134
Motorvognsbivogne	5

Elektrisk materiel:

Motorvogne	194
Bivogne	195

Damplokomotiverne, i alt 95 stk., fordeler sig med følgende antal på nævnte litra: C: 3, D: 3, E: 26, F: 27, H: 2, Hs: 3, K: 1, N: 5, P: 1, Q: 11, R: 5 og S: 8.

I afsnit »motormateriel« omfatter »toglokomotiver«: Mv: 7 stk., Mx: 45 stk., My: 54 stk. og Mz: 9 stk. »Rangerlokomotiver« omfatter: MH: 123 stk., ML: 1 stk. og MT: 17 stk. Antal »traktorer« fordeler sig således: Ardelt og Frichs-Ardelt: 46 stk., Frichs



Traktor nr. 283 – »Køf-type« (serie II). Bemærk at serie II har lukket førerhus.
Foto: DSB.

(»Køf-type«): 40 stk. samt 9 stk. dieseldrevne og 6 stk. benzindrevne »småtraktorer«. »Lyntogsmotorvogne« omfatter: Litra MA: 11 stk., litra MB: 8 stk. (4 stk. fire-vognstog) og litra Ms: 6 stk. (3 stk. tre-vognstog). »Lyntogsbivogne«: Litra AM: 10 stk., litra BM: 6 stk., litra BR: 6 stk. og litra Bs: 10 stk. (alle for lyntog af »TEE-type«) samt litra AA: 3 stk. (for tre-vognstog), litra Ab: 4 stk. og litra Fj: 4 stk. (for fire-vognstog). »Motorvogne« omfatter: Litra Mk: 5 stk. og litra Mo: 129 stk.; »motorvognsbivogne«: Litra Fk: 5 stk. (for »Mk-motorvogne«).

I afsnit »elektrisk materiel« omfatter »motorvogne«: Litra MM: 82 stk. (ny type), 112 stk. (gl. type); »bivogne« omfatter: Litra As: 7 stk. litra FL: 1 stk., litra FM: 27 stk. og litra Fs: 75 stk. (ny type), 85 stk. (gl. type).

*

Pr. 31. marts bestod vognparken af:

899 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I januar kvartal er der tilgået driften 9 vogne, og der er udrangeret 20 vogne.

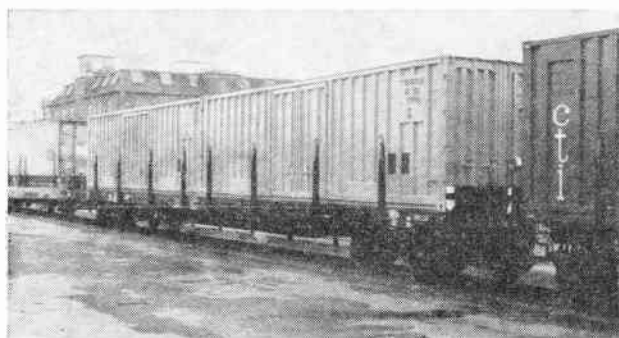
197 stk. post- og rejsegodsvogne. I januar kvartal er der udrangeret 13 vogne.

6950 stk. lukkede godsvogne. I januar-kvartal er sket en afgang på 61 vogne. (Se oversigten nedenfor).

3440 stk. åbne godsvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 29 vogne – og en afgang på 30 vogne. (Se oversigten nedenfor).

451 stk. specialvogne. I januar kvartal er sket en tilgang på 5 vogne: Nr. 341 (T/1) »Transportvogn for containeråb«, nr. 872 (M/2) »Transportvogn for bogier«, nr. 1197, 1198, 1199 (B/) »Transportvogne for banetjenesten« (mekanisk sporombygningsmateriel) – og en afgang på 12 vogne: »Snepløve« nr. 65, 71 (B/1) – samt nr. 161 (B/2), 165, 166 (T/1), 327 (B-S/2), 501, 536, 537 (S/2), 552 (S/1), 643, 645 (M/1). (»Hjælpevogne« nr. 1–4, 12, 101, 102 har nu »værkstedssområde Århus« – men er stadig stationeret i 1. distrikt). Oversigten over specialvogne i bilaget til »Jernbanen«, nr. 4/67, kan rettes efter ovenstående.

3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt 735 stk. privatejede godsvogne (hvoraf 1 stk. er lejet af DSB). I januar kvartal er sket en tilgang på 5 vogne: 5 stk. 070 1 –



Statsbanernes seneste godsvognstype, litra Rs – set her med to privatejede 30 fods containere (indregistreret hos DSB) – ejer: »Team-trailers«, Glostrup. Foto: K. E. Jørgensen.

og en afgang på 22 vogne: 2 stk. 022 0 (tidl. ZF), 1 stk. 070 0 (tidl. ZE), 2 stk. 070 8 (tidl. ZE), 17 stk. 081 5 (tidl. ZA/ZB).

*

I oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1968« (»Jernbanen«, nr. 6/68) kan kolonnerne »antal vogne« pr. 31. marts 1968 à jourføres pr. 31. marts 1969 således:

	1968	1969		1968	1969
Gklm	98	82	E	397	398*)
Gklm	413	327	Elo	1581	1499
Gklm	691	547	PJ	7	3
Gklms	797	784	PJB	1	–
Gkm	122	117	Pv	3	–
Gs	873	838	PvR	4	–
Gs	1997	1996	Kklm	18	–
Hks-v	170	169	Kklm	17	–
Iblps ¹⁾	–	33	Ks	151	300
Ics	89	77	Rs ³⁾	–	13
Ib	47	34	Sk	18	9
Ibu	25	16	Skm	59	31
If	4	2	Tb	1	–
Ikg	20	17	Td	26	9
Ikt	18	16	Td	5	–
Ucs ²⁾	–	10	Td	1	–
			Td	4	3
			Tdb	3	2
			Tdr	1	–
			Fdk ⁴⁾	9	8
			Fdkk	4	1
			Fdkk	1	–
			Th	7	1
			»30«	91	127
			»30« ⁵⁾	–	4

1) Ny vogntype. (Ombygget fra litra Gs (120 1 000-serien).)

2) Ny vogntype – se »Jernbanen«, nr. 2/68 – side 17.

3) Ny vogntype – se »Vingehjulet«, nr. 6/69 – side 89.

4) Nr. 607 0 723 – 607 0 733

5) Ny vogntype: »Transportvogn for bremsegrus« (med presenningdække): Nr. 945 0 700 – 945 0 703. (Ombygget fra litra Elo.)

*) 1 stk. E-vogn repareret og atter indgået i driften efter at have været meldt totalskadet efter rangeruheld i Belgien.

Anm. Fodnoten – i ovennævnte oversigt – vedr. litra Kbk – udgår.

*

Pr. 1. april 1969 var følgende rullende materiel i ordre:

17 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra Mz nr. 1410–1426, 59 stk. elektriske motorvogne og styrevogne (2. klasse), litra MM/FS nr. 7676/7176 – 7734/7234,

20 stk. personvogne (1./2. klasse) (m/ el-varme), litra AB nr. 39-80 000 – 39-80 019,

1 stk. personvogn (2. klasse), litra B nr. 20-84 144,

20 stk. personvogne (2. klasse) (m/ el-varme), litra B nr. 20-80 320 – 20-80 339,

10 stk. personvogne (2. klasse og rejsegodsafdeling), litra BD nr. 82-84 010 – 82-84 019,

10 stk. personvogne (2. klasse og rejsegodsafdeling) (m/ el-varme), litra BD nr. 82-80 020 – 82-80 029,

67 stk. åbne bogiegodsvogne (flade med nedklappelige støtter og endevægge), litra Rs nr. 390 0 013 – 390 0 079,

50 stk. specielle lukkede godsvogne (selvtømmende – med tag, der kan åbnes), litra Tdgs nr. 574 0 050 – 574 0 099.

Forberedelserne til »liggevognstrafikken« mellem København H. og Frederikshavn, der påbegyndes ved overgang til sommerkøreplan den 1. juni, er i fuld gang. »Centralværksted Århus« er ved at lægge sidste hånd på indretningen af 3 stk. tidligere Cc-vogne til liggevogne, litra Bgc. (Vognene får numrene 59-64 000 – 59-64 002 (tidl. Cc 1157, 1169 og 1195).

Vognene får i alt 45 pladser (fem pladser i hver af de ni kupeer – se endvidere »Jernbanen«, nr. 7-8/68). Kørslen i togene 95/20 kræver to vogne i omløb, den tredje holdes i reserve i Frederikshavn. Samme station bliver endvidere »base« for vognenes forsyning med rene overtræk til de udliveredede tæpper (tidl. »katastrofetæpper« anvendes), idet der i byen er let adgang til et vaskeri, der har specialiseret i vask til de mange ruteskibe, der anløber Frederikshavn.

Hos »Vognfabrikken Scandia A/S« er bestilt yderligere 40 stk. åbne bogiegodsvogne, litra Rs nr. 390 0 040 – 390 0 079. Da der er stort behov for disse vogne, er de bestilt til hurtig levering, dvs. i perioden november 1969 – februar 1970.

Maskinafdelingen har opstillet en investeringsplan for anskaffelse af nyt rullende materiel i de kommende fem år. Der skal anskaffes materiel for ca. 120 millioner kroner om året.

Udover de allerede leverede og bestilte Mz-lokomotiver planlægges nu anskaffelse af en mindre diesel-lokomotive til afløsning af Mo-vognene, hvoraf en stor del er over 30 år gamle. Hvor mange lokomotiver, der skal anskaffes, vil være afhængig af størrelsen af det fremtidige sidebanenet, men herom forventes sidebaneudvalget snart at afgive betænkning.

Den indtil nu afgivne bestilling på S-banemateriel vil være færdigleveret ved udgangen af 1970 (der leveres tre 2-vognstog pr. måned). I årene 1971-1974 »nedtones« leverancetempoet noget (to 2-vognstog pr. måned). Ved udgangen af 1974 vil man således have 220 stk. 2-vognstog til rådighed – til afløsning af det ældre materiel og til indsættelse på Køgebanen og Hareskovbanen.

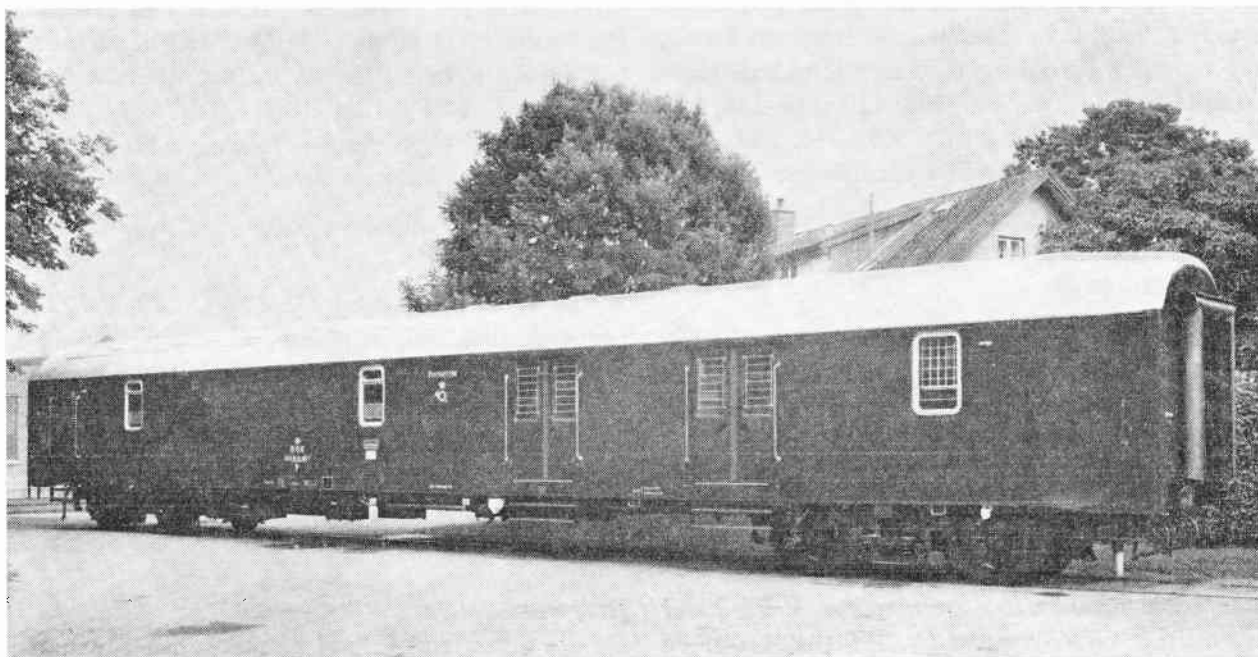
Udover de allerede afgivne bestillinger på 60 stk. personvogne til brug for fjerntrafikken kan et antal særlige nærtrafikvogne forventes bestilt i den nærmeste fremtid. Disse vogne skal fortrinsvis anvendes på Kystbanen, hvis køreplan »strømles« i 1971/72 afhængig af tidspunktet for afslutningen af baneafdelingens og signalvæsenets anlægsarbejder. Derefter skal anskaffes yderligere personvogne for fjerntrafikken, således at »trævognsparken« helt kan afvikles.

Godsvognsparken fornyes ligeledes ved anskaffelse af specielle godsvognstyper – flere vogne til transport af containere (litra Rs) og vogne med større rumfang (og forskydelige sider), litra Hbis.

Personvognenes »moderniseringsprogram« forløber planmæssigt. Pr. 1. april var der af »2. serie« (se »Jernbanen«, nr. 6/68 – side 10) ombygget i alt 35 vogne – der resterer således seks vogne (heraf de tre ovenfor nævnte liggevogne, litra Bgc). En lang række vogne af »3. serie« er allerede indgået i værksted; »Centralværksted København« har pr. 1. april afsluttet moderniseringen af tre (Ac 17-21 018, 020, 026) af de nævnte fem Ac-vogne.

Det er nu besluttet at modernisere 17 stk. elektriske 2-vognstog Mm 803-819 og Fs 935-951 (den såkaldte 5. »levring«). Der ændres ikke væsentligt på vognkassernes udvendige udseende, men der indrettes nyt stort førerrum, apteringen fornyes fuldstændigt og ny type døre sættes – alt af samme standard som anvendt i S-togsmateriel af ny type. Det første ombyggede 2-vognstog forventes i drift inden årets udgang.

Den opmærksomme læser vil ovenfor have bemærket skrivemåden for det nye litra for liggevogne – litra Bgc. Man kan vel heraf udlede, at en revision af bogstavlittreringen for personvognsmateriellet er forestående – og konstaterer, at »kaptælerne« (de »små« store bogstaver) forsvinder. Efter ønske fra »driften« er det endvidere besluttet, at forøge størrelsen af bogstaver og tal på det nye S-togsmateriel m. v., hvorfor teksten om disse forhold i »Jernbanen«, nr. 1/69, side 16 og 17 ændres således:



En af nyhederne i statsbanernes vognpark (i finansåret 1968/69), den renliniede postvogn, litra P, anskaffet i et antal af 15 stk. Foto: Vognfabrikken Scandia A/S.

»Bogstaverne i litraet bliver fremtidig af den »tyske« type (DIN 1451) – den normalbogstavtype statsbanerne i et par år har benyttet til påskrifter på materiellet. På motorlokomotiver, motorvogne, lyn- og S-tog (med tilhørende påhængsmateriel) = materiel med national nummerering – vil arrangementstypen – fig. 1 – blive anvendt (bogstav- og talhøjde: 110 mm (*målet på skitsen rettes*)) – på person-, post- og rejsegodsvogne = materiel med international nummerering – vil arrangementstypen – fig. 2 – blive anvendt (der ses bort fra fremtidig opmaling af vogne med trævognskasse). Tallene får – som tilfældet allerede er – en højde på 80 mm; bogstavhøjden bliver 110 mm for de internationale hovedlitra: A, AB, B, BD, D, DP og P – og 80 mm (basishøjde) for de nationale underlitra, f. eks. »hs« i litra Bhs – og disse underlitra fremtræder som »små« bogstaver«.



Privatbanerne

GDS/HFHJ

Banerne modtog den 17. april fra »Waggonfabrik Uerdingen A. G.« et 2-vogns Y-tog, bestående af Ym 7 og Ys 6 (jvf. »Jernbanen«, nr. 1/69 side 19.). Kun i tilfælde af nedbrud skulle det herefter være nødvendigt at benytte Sm-tog på HFHJ.

HHJ

Person- og rejsegodsvogn HBS E 235 (se »Jernbanen«, nr. 7–8/68) er nu litereret HHJ Cē 30. Postvogn D 231 er udrangeret og ophugget.

HP

Banen har af TFJ i likvidation lejet dieselloko TFJ Ml 4.

Følgende materiel er ophugget i 1969: Damploko nr. 1, motorvognene M 21 og 23, personvognene B 1, 2 og C 6, skinnebuspåhængsvogn Ds 65, post- og rejsegodsvognene E 82 og 84, lukkede godsvogne H 904, Q 103, 105–108, 110, 114–116, 118 og 119, åbne godsvogne P_F 543, 544, 547, 559, 565, 571, 574, T 663 og 664 samt sneplov nr. 1.

Pr. 1. april 1969 ejer HP 27 stk. rullende materiel – hvoraf kun 7 stk. er godsvogne.

HTJ/OHJ

Damplokomotiv TKVJ D_F 130 er nu efter istandsættelse sat i drift som OHJ 38. Maskinen blev sat i drift før påske (plan-godstog) og var 2. påskedag »reserve for nedbrud« i Holbæk.

Personvognene HTJ C 34 og 35 samt OHJ C 216 og 218 er udrangeret.

LJ

Efter at de nyanskaffede personvogne P 73–75 er sat i drift, er personvognene Ca 3, Bc 18, Ca 49 og 50, Cca 53/54 og 55/56 udrangeret. (Bc 18 søges bevaret til museumbanen). Af banens oprindelige

bogievogne eksisterer nu kun Ca 16 – kendt fra vore udflugter.

Åben godsvogn P 211 er solgt til vort medlem, Hans Gerner Christiansen, Odense. Ved et rangeruheld i Ringsted (18. februar) totalskadedes de lukkede godsvogne Q 169 og 172, medens Q 188 blev svært beskadiget.

Nedlagte baner.

Nedenstående oversigt over salg af rullende materiel m. v. er afsluttet pr. 15. april.

APB i likvidation

Banerne har anmodet os om at meddele, at alle der har henvendt sig for at erhverve – lige fra hele godsvogne til godsfrimærker, stemplet på alle stationerne – må have tålmodighed til efter sommer, da det er aldeles umuligt for det fåtalige personale, der har med likvidationen at gøre, at få tid til at besvare brevmængden fra de interesserede – eller ekspedere de, der personligt møder op.

Nedenstående rullende materiel er solgt til videre anvendelse eller bevarelse:

Diesellokomotiverne FFJ Ml 1216 til SB M 8, AHJ Ml 5206 til OHJ (*nyt nummer følger*) samt motorvogn APB M 1 til DJK-medlem (MFVJ).

Skinnebusmotorvogn FFJ Sm 15 til VGJ (*nyt nummer følger*), skinnebusrejsegodsvogn AHB Sb 17 til DJK (MHVJ), personvognene FFJ Cb 1 til »Helsingør Jernbaneklub«, FFJ C 13 til DJK (MHVJ), person-, post- og rejsegodsvogn FFJ DAE 21 til DJK (Maribo), rejsegodsvognene FFJ Em 38 til DJK (MHVJ), AHJ Em 78 til DJK (Maribo), lukkede godsvogne FFJ H 411 og FFJ Q_F 302 til DJK (MHVJ), FFJ Q 358 (tidl. SFJ Q 415/DSB Q_B 23062/HHJ H 96/HHJ Q_B 343) til vort medlem, landinsp. Lars Viinholt Nielsen, specialvognene (tankvogne) FFJ T 1010 til DJK (MHVJ), FFJ T 1011 til OHJ (*nyt nummer følger*), APB skinnebil til »Helsingør Jernbaneklub«.

Endvidere er følgende vogne solgt i 1969 – før banernes lukning:

FFJ C_B 2, C 5, Em 39, Q_A 210, Q 220, 227, 228, Q_F 276, 280, 288, 291, 304, 311, 326, 342, 356, Q 381, Igs 1103 og 1108, AHB Q_{IK} 2306, Q_F 2312, 2326, 2331 og KL 2532, AHJ Q_F 4351, 4361 og Is 5176.

(I afsnit APB i »Jernbanenyt – kort fortalt« i »Jernbanen«, nr. 2/69 rettes FFJ M 1206 til FFJ Ml 1209).

RHJ i likvidation

Da det sidste tog på RHJ afsendtes den 31. marts, gav RHJ's fuldmægtig T. Jensen afgang. I 1883 gav hans far afgang for banens første tog.

Af det rullende materiel kan kun nogle få enheder forventes bevaret. Fra flere baners side er der interesse for dieselloko DL 41, en af »Kielervognene« og person-, post- og rejsegodsvognen D 8 (tidl. VØ D 16) søges bevaret for DJK (MHVJ), såfremt økonomien tillader det. Derimod må hele det hensatte materiel forventes solgt til ophugning: 2 stk. »Kielervogne«, 2 stk. skinnebusmotorvogne (Sm), 3 stk. skinnebuspåhængsvogne (Sp) og 18 stk. godsvogne: 9 stk. litra F, 4 stk. litra P, 4 stk. litra QA og 1 stk. litra T samt sprøjtevognen og sneploven. Det driftsklare skinnebusmateriel og traktoren har næppe heller større chancer for at »overleve«.



Sidste RHJ-tog afgår fra Randers Privatbanestation (31/3-1969).
Foto: Jens Stensgaard.

TFJ i likvidation

Dieselloko M1 4 er udlejet til HP, personvogn C 7 er købt af DJK (MHVJ), post- og rejsegodsvogn D 11 er købt af DJK (Maribo) og lukket godsvogn I 100 er købt af »Helsingør Jernbaneklub«.

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

★

Rettelse

For imødegåelse af eventuel kritik (for jernbaneentusiaster er jo vældig kritiske, når man fortæller dem ting, som er urigtige), vil jeg gerne bringe følgende lille rettelse til min artikelserie »Dieseldrift ved DB« (»Jernbanen«, nr. 7-8/68):

Af den anden prøveserie af typen V 160 fra »Henschel« var numrene 007 – 009 af udseende praktisk talt som de af »Krupp« leverede 001 – 006, hvorimod 160 010 var den eneste maskine med det radikalt ændrede udseende.

Pudsigt nok er det lige netop den maskine, som i »Jernbanen« findes afbilledet med teksten: V 160 – i serieudførelsen. Undervognen i serieudførelsen er noget anderledes, bedst kendelig på, at den set fra siden, ikke har »knækket opad« ved enderne, men er helt vandret, således at den lyse stribe for neden på vognkassen er helt lige.

J. K. Petersen.

Foreningsnyt

Referat af møde i DJK Odense-afdelingen

Mandag den 24. marts var foreningens fynske medlemmer – gennem lokalafdelingens organ »Karbidekspressen« – indkaldt til møde i N.I.O.G.T.'s mødelokaler på Nyborgvej i Odense.

Formålet med mødet var at få reorganiseret arbejdet og få de faste rammer omkring foreningsarbejdet, som de nye love for DJK åbner mulighed for. Der var ved tidligere møder skitseret en plan for en opdeling, således at der skelnes mellem en »Arbejdsgruppe Odense«, hvis opgaver skulle være restaurering af visse vogne m. v., og en »Lokalafdeling Fyn« til at tage sig af det almindelige foreningsarbejde.

Det hele mislykkedes på grund af svigtende fremmøde, måske fordi mødet var averteret for sent. Hans Gerner Christiansen bød de få fremmødte velkommen, og derefter redede S. Thstrup-Christensen for de nye DJK-love og den ekstraordinære generalforsamlings forløb. Han kom igen ind på det uheldige i, at der ikke blandt »Jernbanen«s opgaver indgår udsendelse af medlemslister og løbende meddelelser om nyindmeldte medlemmer, et forhold der gør, at vi herude »på landet« ikke ser os i stand til at finde frem til de pågældende, der jo forventer at høre fra afdelingen, når der skal ske noget.

Da der ved tidligere møder heller ikke havde vist den helt store interesse for foreningsarbejdet, og ingen tilsyneladende var indstillet på at ville gøre et arbejde som medlemmer af en afdelings ledelse, meddelte Thstrup-Christensen, at han anså det for nytteløst at arbejde videre, og at han trak sig tilbage fra opgaven. Det samme gjorde Hans Gerner Christiansen, hvem det blev foreslået at lade afdelingen køre videre som hidtil. Derimod var han villig til at fortsætte som leder af et arbejdshold.

Faktisk eksisterer der altså nu ikke nogen afdeling på Fyn, og der er vel næppe grundlag for, på den baggrund, at få en repræsentant med i det nye samarbejdsudvalg, og heller ikke »Arbejdsgruppen« ønsker på nuværende tidspunkt at lade sig repræsentere.

Dette blev altså det endelige resultat – netop nu, da mulighederne for at reorganisere foreningens arbejde forelå. Thstrup-Christensen udtrykte sin store skuffelse derover, også på baggrund af det arbejde, han netop med henblik på dette havde haft i lovudvalget, men kunne ikke undre sig ret meget derover, også Dansk Jernbane-Klub mærkede jo – som alle andre foreninger – at man nok vil nyde godt af en forening men helst ikke yde noget.

Der udspandt sig derefter en kort diskussion om at finde en udvej til at videreføre afdelingen, og resultatet blev, at der nedsattes et firemands udvalg, der inden oktober skal søge klarlagt, om det virkelig er de fynske medlemmers mening at indstille eller likvidere hele foretagendet. Derudover bliver der ikke arrangeret noget hverken i retning af møder eller udflugter.

»Karbidekspressen« fortsætter antagelig året ud, idet der jo er abonnenter på bladet, som redaktionen ikke vil svigte. Men udgiverne var enige om, at det var formålsløst at ofre tid og penge på at sende et blad ud til en kreds af medlemmer, som ikke var indstillet på at yde et positivt arbejde.

S. Thstrup-Christensen.

Afholdte møder og udflugter.

Afskeds-turen på FFJ, TFJ og AHB i »week-enden«, den 22.–23. marts samlede måske ikke det store deltagerantal (45 om lørdagen, 60 om søndagen), men var af den grund ikke nogen mindre succes for de, der deltog.

Før afgang fra Ålborg forevistes APB's remise- og værks-stedsområde. Kort før middag afgik vort særtog mod Fjerritslev – og Thisted, en rejse på ikke mindre end 100 km. På FFJ fremførtes arbejdstoget af FFJ M 1208 – og på TFJ af M 3. Vort medlem, trafikassistent Chr. Oddershede, havde endda en overraskelse til os, vi fik lov at køre med plantog Norup-Thisted – og toget var, dagen til ære, oprangeret af motorvogn M 2 og personvogn C 9. I en stille aften-time på hotellet i Thisted kunne man ikke andet end fundere over, om det virkelig var nødvendigt at »klippe« landelsforbindelsen Ålborg-Thisted over, der måtte dog have været en udvej.

Søndag morgen var der afgang fra Thisted med bus, og vi kørte i det dejligste solskin over Mors til Nykøbing, hvor stationen besigtigedes. På vejen til Nykøbing havde vi endda nået at se på de aldrig afsluttede anlægsarbejder for en bane over øen. Via »Plagen« og »Pinen« kom vi til Glyngøre, hvor stationen blev inspiceret. Endnu et »vand« skulle vi krydse (med AHB's færge »Hvalpsund«), inden vi kunne bestige dagens arbejdstog (fremført af et »marcipanbrød« – årgang 1952), der førte os de 76 km til Ålborg. Rejsen på banen var en stor oplevelse. Skønhed som man ikke aner, findes (fandtes) virkelig langs private baner.

Sjællænderen.

★

Medlemsmødet i København, den 27. marts, samlede lidt over 100 deltagere, der med stor interesse lyttede til direktør E. Helmø's foredrag om vore privatbaners fremtidige muligheder.

Efter foredraget afholdtes 2. ekstraordinære generalforsamling om ændring af foreningens love. Lovændringerne blev vedtaget med alle stemmer mod ti. *BC.*

★

Lørdag den 29. marts arrangeredes studiebesøg på »Østre Gasværk« i København. Desværre havde det kun været muligt at underrette medlemmerne på medlemsmødet den 27. marts – og gennem omtale i den københavnske dagspresse – men alligevel mødte næsten 150 medlemmer op.

Det blev en interessant eftermiddag, og »saddeltank-maskinen«, nr. 2 kørte til glæde for fotograferne flere ture op og ned ad den stejle rampe (med seks vogne). »Søstermaskinen«, nr. 1 og »Valby-maskinen« kørtes ud af remisen for fotografering.

Der arbejdes på at få bevaret en eller to af disse maskiner til museumsbrug. *BC.*

★

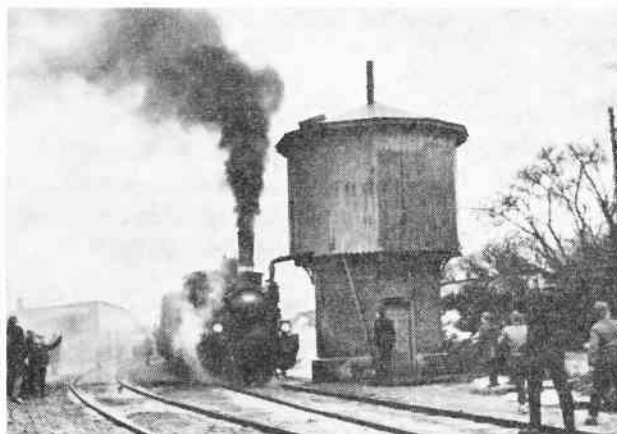
Nordjyske afdelings »afskedstog« søndag den 30. marts, på »Randers-Hadsund Jernbane« og »Ålborg-Hadsund Jernbane«, blev en stor succes – ikke mindre end en folkefest.

»Randers Amtsavis« havde ført en dygtig »salgskampagne« i ugerne forud for arrangementet – der var fremstillet nydelige særbilletter med billede af en gammel RHJ-dampvogn – og det gav til resultat, at ikke mindre end 580 personer deltog i rejsen fra Randers til Hadsund og retur. »Afskedstoget« blev fremført af to lejede damplokomotiver, nemlig DSB F

nr. 665 og VLTJ nr. 5, og de havde et hårdt arbejde, for toget var på ikke mindre end ni vogne. Der var afgang fra Randers kl. 10 – og det var en afgang med musik, for »Randers Jernbaneorkester« deltog i turen. Der blev holdt diverse taler på stationerne undervejs – og taler ta'r tid (og det gjorde vandtagningen i Gjerlev også), så ankomsten til Hadsund var ikke ganske rettidig – for at sige det mildt (+ 65 min.). I Hadsund var »afskedstoget« fra Ålborg ankommet (i »Aalborg Stiftstidende«s regi), og det medførte ca. 300 rejsende; dette tog fremførtes af et dieselloko. De mange turdeltagere spredtes til byens restauranter (og byens biograf underholdt børnene med film), men der var ingen pause for loko-, tog- og DJK-personalet, for Hadsund-borgerne skulle på en »sviptur« til Norup og tilbage.

Ud på eftermiddagen skiltes de to »afskedstog« atter – mod nord og mod syd gik det – og stilheden sænkede sig over Hadsund station. På hjemturen mod Randers blev der kun gjort holdt i Gjerlev (vandtagning), og de to damplokomotiver kunne holde en pæn jævn fart (F-maskinens fyrbøder var nemlig nået »ned til« de gode polske kul, leveret af »Randers Kulkompani A/S« – DSB's opfyrringskul, som blev anvendt på udturen, var ikke af de bedste). Med en times forsinkelse rullede »afskedstoget« ind på Randers statsbanestation – der var taget afsked med »Hadsund-Peter« med manér.

Tilbage var kun at sige tak til de to dagblade for samarbejdet – og tak til alle de, der havde medvirket til, at arrangementet blev en succes. Kun vejrguderne svigtede – men hvem tænker på det nu, hvor et smukt fire-cifret beløb er tilgæet foreningens kasse. *BD.*



F 665 tager vand i Gjerlev (RHJ) ved »afskedsturen« arrangeret af »Randers Amtsavis« og »DJK's nordjyske afdeling«. Foto: E. Dalgaard Eriksen.

Arbejdsholdet i Vejle.

Fra vort medlem, arbejdsleadere i Vejle, hr. E. Dalgaard Eriksen, har vi modtaget:

Det er nu to år siden, der har været nævnt noget om restaureringen af VVGJ C 23 i »Jernbanen«. Det kan have foranlediget medlemmerne til at tro, at arbejdet blot skred planmæssigt frem, men det er slet ikke tilfældet. Jeg må meget stærkt opfordre DJK-medlemmer i området til at give en hånd med i arbejdet, idet jeg ikke selv kan påtage mig færdiggørelsen af vognkassen, da min til rådighed værende tid fremover indskrænkes. Det er derfor særdeles nødvendigt med hjælp i indværende år, da vi ikke kan påregne, at

statsbanerne kan blive ved med at stille pladsen til rådighed. (»Tiden« er forlængst overskredet, men endnu har ingen gjort indvendinger.) Årsagen til forsinkelsen i arbejdet skyldes, at mine gode hjælpere har meldt fra / er flyttet, og at interessen for vognkassen faldt ret hurtigt efter redningsaktionen. Arbejdets omfang har også vist sig at være større end beregnet. »Forvises« vognkassen måske en dag fra Vejle, kan jeg ikke overskue, hvor arbejdet så kan udføres og så truer en ophugning, hvilket må virke meningsløst afskrækkende, når man tænker på det betydelige beløb – og arbejde, der hidtil er anvendt. Ideen med det hele var jo også, at C 23 skulle på hjul igen.

Der søges derfor nye »ansigter« og nye ideer til arbejdet – nu. Der må være tilgæet foreningen adskillige nye medlemmer her i området – og disse er hermed informeret om arbejdet. De »gamle« medlemmer må ligeledes gerne føle sig »rusket« op. Lad mig derfor høre fra Dem – skriv eller ring til:

*E. Dalgaard Eriksen, Langelinie 48,
7100 Vejle – tlf. (05) 82 37 46.*

Jeg vil desuden gerne benytte lejligheden til at bringe en tak til udvalget, der har arbejdet med ændringerne i foreningens love og opbygning, og vel naturligt en særlig tak til de jyskfynske deltagere, der har kæmpet for vore ønsker og »krav«. Selv om ændringerne kom i sidste øjeblik, skal der lyde et »Bedre sent end aldrig«. Nogle af lokalafdelingernes »programpunkter« er forsvundet i de seneste år, så der er derfor al mulig grund til at bede medlemmerne i lokalområderne at slutte op om – og deltage i – lokalafdelingens arrangementer m. v.

Det er meget at håbe, at de nye ændringer og øvrige planer vil skabe det rigtige sammenhold og virke arbejdsfremmende inden for vor forening, ligesom det må kunne foranledige alle jernbaneinteresserede samlet i én forening, hvilket må kunne bevirke at vore fælles tanker får større slagkraft udadtil. De enkelte foreningers formål er stort set de samme, så hvorfor ikke gå sammen og hjælpe hinanden til fælles bedste. En sammenslutning kræver nok mod og indrømmelser hos alle parter, men se dog stort på disse, formålet må være det vigtigste.

E. Dalgaard Eriksen.

P. S. Den fra HBS indkøbte »sprøjtevogn« Qb 295 skal også vedligeholdes – det må der være medlemmer i Horsens-området, der kan påtage sig. Skriv eller ring herom til mig – se ovenfor.



VVGJ C 23 på »arbejdspladsen« på Vejle H.'s sydlige del.
Foto: E. Dalgaard Eriksen.

Museumstoget

1. pinsedag – den 25. maj – kører »Museumstoget« igen. Da køreplanen i statsbanernes publikumskøreplaner kun kan betragtes som gældende fr.o.m. den 1. juni, vil vi i beskedent omfang annoncere for sæsonstarten i de københavnske eftermiddagsblade. Vor »lommekøreplan« (folderen) og plakaten (i år i fuld plakatsørrelse) udsendes som sædvanlig.

Der var desværre trykfejl i den annoncerede køreplan i sidste nummer af »Jernbanen«, derfor bringes den på ny nedenfor.

Fortæl familie, venner og bekendte om »Museumstoget« – mange rejsende hjælper på økonomien – og giver mulighed for fortsatte restaureringer. Hjælp med til at holde hjulene i gang. *BC.*

Gyldig søn- & helligdage 25/5 til 21/9-1969

Tog nr.		451	453	455	457
Maribo	afg.	10.20	12.05	14.15	15.45
Bandholm Havn	ank.	10.50	12.30	14.45	16.15
Tog nr.		452	454	456	458
Bandholm Havn	afg.	11.05	12.35	15.00	16.30
Maribo	ank.	11.35	13.05	15.30	17.00



Postreklame for »Museumstoget«

På sæsonens åbningsdag – den 25. maj – tager Maribo postkontor ovenfor viste nye poststempel i brug. Stemplet, der er et »turiststempel«, skal anvendes periodevis på Maribo postkontor.

Anmodninger om førstedags-stempler må rettes til Maribo postkontor, hvortil frankerede kuverter kan sendes.

Postmester K. Petersen, som »Museumstoget« skylder megen tak for initiativet og sit arbejde for sagen, vil på sæsonens åbningsdag sørge for afstempling af breve, som afleveres i vore tog.

PT.

*

I »Sadolin og Holmblad«'s regnskab for 1968 kan læses følgende:

»Ligesom det er tilfældet med de øvrige 40 vogne og lokomotiver, der tilhører Dansk Jernbaneklub, vedligeholder klubbens medlemmer denne 57 år gamle waggon (LB C 21 – red.) med Sadolin-varer. Den skal nymalet og indbydende tjene klubben på veteranbanen Maribo-Bandholm.«



VI GRATULERER

Den 15. maj kan lokomotivfører Einar Jensen fejre sit guldbrillup og den 15. oktober sin 75 års fødselsdag. Jensen kom til OHJ i 1920 og kørte på HVJ i årene 1927-31. I 1954 måtte han af helbredshensyn forlade sin kære bane, som han kom til at savne hver eneste dag. Der skete imidlertid noget, der atter vakte liv i Jensen: DJK købte »hans« kære nr. 5, og sammen med sønnen Jens og en udvalgt stab fik de snart gjort den køreklar trods en mængde luner. Einar Jensen og nr. 5 er uadskillelige. Han har 400 fotos af maskinen!

BC.



FOTOTILBUD

FRA SJK

Fra »Svenska Järnvägsklubben«, fotoafdelningen, kan tilbydes nedenstående fotografier i størrelsen 10×15 cm. Alle de nævnte fotografier er nedkopierede fra gamle glaspladenegative fra NOHAB's arkiv og er af god teknisk kvalitet. I nedenstående tilbudsliste er dog angivet en kvalitetsbetegnelse, hvor *** betyder høj kvalitet, ** betyder god kvalitet og * betyder mindre god kvalitet – men dog interessant optagelse (mindre negativskade o. lign.).

Tilbudet omfatter fotografier af følgende lokomotiver: _____

DSB	D 840,	1C	**
	J 11,	B1	**
AB	3,	B	**
	5,	C	***
FFJ	10,	1C	***
HFJ	6,	1Ct	**
HHJ	8,	1B1t	***
	9,	1B1t	***
HHGB	5,	1Ct	***
HT	4,	C2t	*
LB	4,	1Bt	*
NPMB	4,	1Ct	***
NTJ	6,	1Bt	***
RAJ	2,	1C1t	***
SNNB	6,	1Bt	***

Hele serien (enkelte fotografier har vi desværre ikke mulighed for at sælge) kan bestilles ved indsættelse af *sv. kr. 18,-* på *svensk postgirokonto 58 48 94*, adresseret *Lars Olov Karlsson, Mörbýdalen 10, S-182 32 Danderyd, Sverige* (talonen mærkes »Danska lok«). *Sidste indbetalingsdag er lørdag den 31. maj 1969* – og fotografierne tilsendes bestillerne i august.

Der vil også kunne leveres lokomotiv-fotografier fra leverancer til en lang række andre lande. Lister over disse optagelser kan rekvireres fra Lars Olov Karlsson (ovenstående adresse – international svarkupon medsendes) – men gør det hurtigt, bestilling på disse fotografier må også være SJK i hænde inden udgangen af maj.

LOK

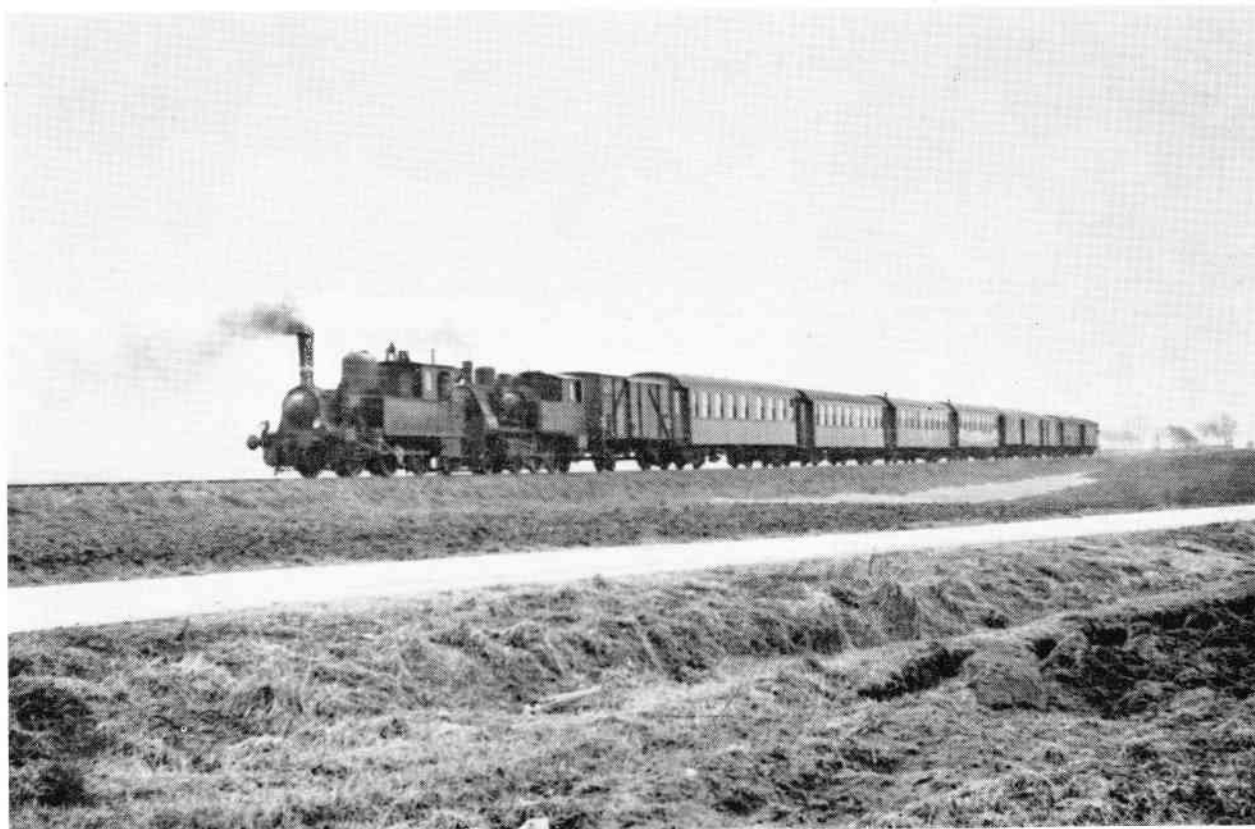
DJK's bogserie

Der er en ny publikation i foreningens bogserie i trykken – nr. 23. »Hjørring-Hørby Banen« (ca. 80 sider – 46 ill.): Kr. 20,00 (+ porto kr. 0,50). »Nr. 23.« er klar til salg omkring den 1. juni.

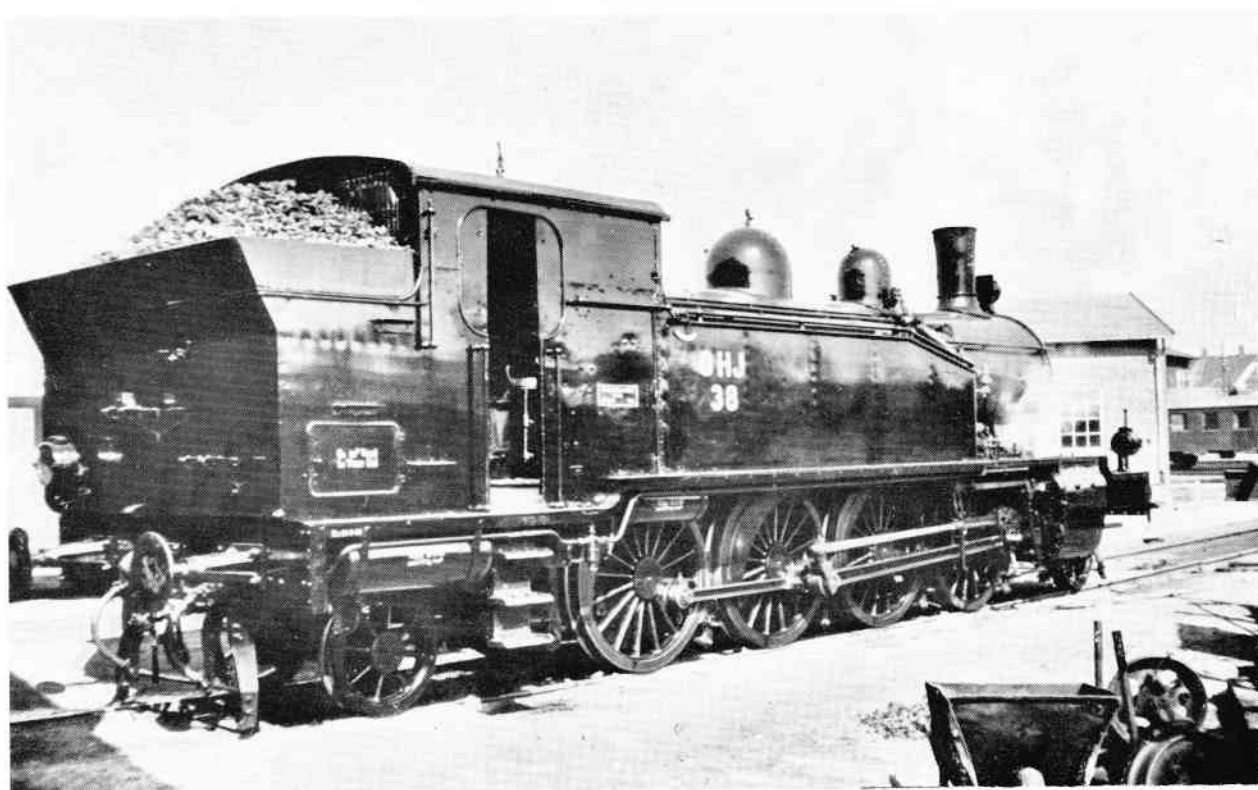
Bogserien omfatter nu:

1. Næstved-Præstø-Mern Banen	kr. 8,50
2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Værsløv Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel, 1. del (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyntog m. v.)	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	udsolgt
8. Langelandsbanen	kr. 16,00
9. Vejle-Give Jernbane	kr. 12,00
10. Kolding-Egtved Jernbane	kr. 15,00
11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915-1965	kr. 12,00
12. Skagensbanen 1890-1965	kr. 12,00
13. Vodskov-Østervrå Banen	kr. 14,00
14. Hjørring-Ålbæk og Hirtshalsbanen 1925-1965	kr. 12,00
15. Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen	kr. 20,00
16. Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen	kr. 19,00
17. Lyngby-Vedbæk Jernbane	kr. 25,00
18. Maribo-Torrig Jernbane	kr. 15,00
19. Dansk Jernbane-Klub, Maribo-Bandholm Jernbane, Museumsbanen og dens rullende materiel	kr. 10,00
20. Køge-Ringsted Jernbane	kr. 32,00
21. Hørve-Værsløv Jernbane (2. udg.)	kr. 20,00
22. Danske Jernbaners motormateriel	kr. 20,00
23. Hjørring-Hørby Banen	kr. 20,00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,50 pr. publikation – nr. 15, 16, 17 og 20 dog kr. 1,50) på *postgirokonto 6 73 94*, adresseret *P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup*. Ved køb af tre bøger – eller flere – er portoen i alt kr. 1,50.



»Afskedstoget« på Randers-Hadsund Jernbane – fremført af DSB F 665 og VLTJ nr. 5 – med et ni-vognstog: Gklm, 4 stk. CP, CR, RHJ D 8 og 2 stk. CXM. Foto: Erik Dalgaard Eriksen.



OHJ damploko nr. 38 – nyrevideret og nylakeret – holder »reserve for nedbrud« foran værkstedet i Holbæk (2. påskedag). (Kender vi direktør Erik Johansen ret, har maskinen fået påmonteret OHJ's smukke skorstensbånd – når foreningen møder op – den 1. juni). Foto: Claus Thoke-Jensen.



Ta' toget til Alperne i

OBERBAYERN
SCHWEIZ, ØSTRIG,
ITALIEN, FRANKRIG,
eller til
SCHWARZWALD
— individuelt eller på selskabrejse,

Dette er Deres vogn på rejsen . . men hvis De ikke kan undvære Deres bil så . .

ta' bilen med i toget

De sparer tid - sparer kræfter - sparer penge - sover mens Deres bil kører med toget,
og De undgår overfyldte motorveje.

Alle oplysninger om billetpriser og køreplaner til disse tog kan De få i de autoriserede
rejsebureauer og i automobilklubberne.

Vi ønsker Dem en god rejse!

DEUTSCHE BUNDESBahn

Generalvertretung für Dänemark und Norwegen:

Vester Farimagsgade 1/472, København V.

