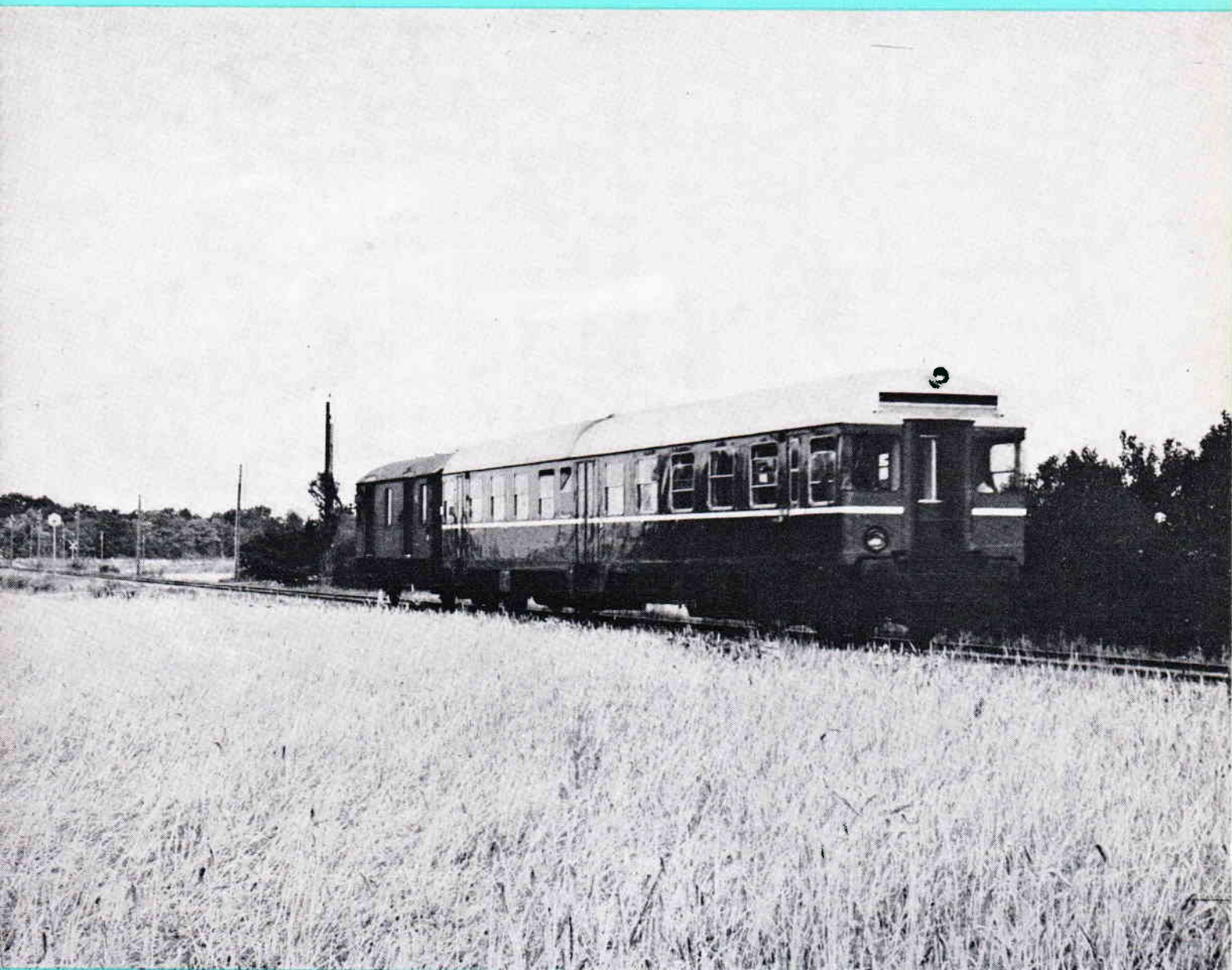




jernbanen

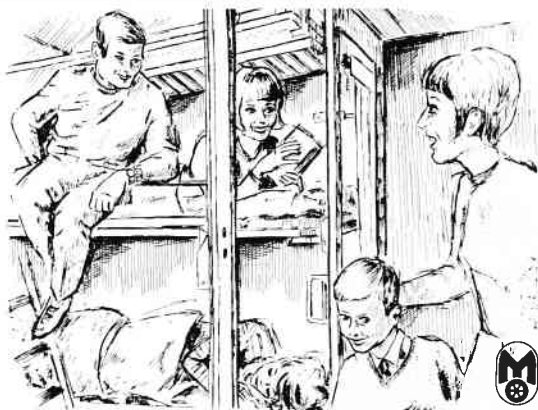
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **4**
SEP. 1970

Nu indsætter vi vores
nyeste **MITROPA** sovevogn
model 70 hver aften 22⁴⁵ i
Østersøexpressen direkte
København H -
Berlin Ostbahnhof!



Mitropa sovevogn ca. kr. 38,- hver vej - forplejning kan købes undervejs.

Kbhvn. H	Berlin Ostbh.
afg. 22,45	→ ank. 7,03
ank. 8,30	← afg. 23,33

Fornuftig afgang uden tidsspilde - De kan nå en teaterforestilling i Berlin.



DDR's TRAFIKREPRÆSENTATION
Informationsbureau, Vesterbrogade 84,
1620 København V. Telf. (01) 31 22 21.

efterårsnyheder
fra Franckh'sche Verlag

Obermayer, Horst J.

**Taschenbuch Deutsche
Elektrolokomotiven**

Håndbogen over Tysklands elloks fra de første pionerer
til 103'erne, til og med er mange af de charmerende
ældre typer stadig i drift. 250 s. ill. m/fot. A6.
Kr. 24,-.

Hoecherl, Kronawitter & Tausche

S 3/6. Star under den Dampflokomotiven

Historien om DB Baureihe 18 siden 1908. Ca. 150 s.
rigt illustreret med fotos og tegninger. Indb.
Kr. 34,75.

og fra Sverige kommer

Stenvall, Frank

Nordens Järnvägar 1969

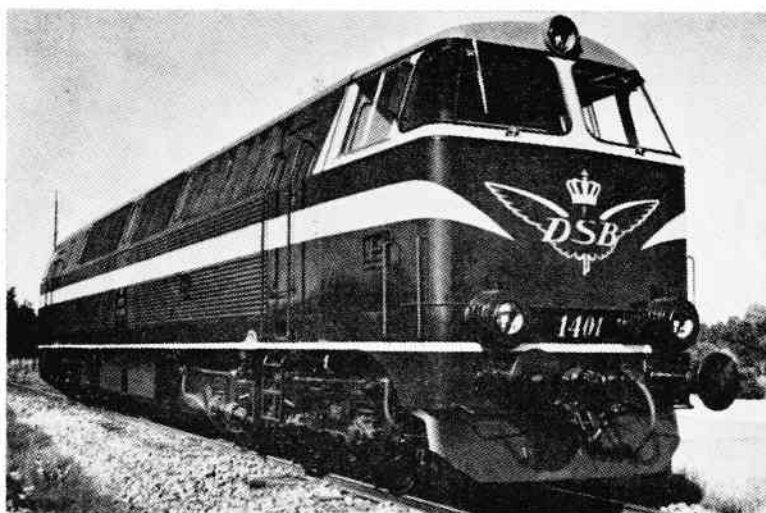
120 s. Ca. 220 fot. 25 x 18 cm indb.
Kr. 37,80.

H&SE

Dansk og
Udenlandsk Boghandel

Løvstræde 8 - 1152 København K - (01) 11 59 99

Hög effekt – Hög hastighet



Det första av 26 NOHAB GM dieselelektriska 3300 HP lokomotiv för Danmark med GM's nya överladdade 16-cyl. dieselmotor, växlade för 143 km/h.

Kan levereras med
GM's 20 - cyl. motor
på 3900 HP och växlas
till maximum 180 km/h.

I TJÄNST:

Mera än 1200 USA-lok
med 3300 HP motor.

Mera än 700 USA-lok
med 3900 HP motor.

NOHAB

TROLLHÄTTAN SVERIGE
Tel. 0520/18000 Telegr. NOHAB Telex 5284



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. 10-18).

*

Formand:

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

Kassører:

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

Sekretær:

Fuldmægtig P. O. Rosenørn,
Opnæsgård 59, 3., 2970 Hørsholm.
Tlf. (01) 86 53 05.

**Museumstoget Maribo-Bandholm:
Trafikafdeling og information:**

Børge Chorfitzen,
Tagensvej 169, 2400 København NV.
Tlf. (01 72) TAgA 5743 -
(01 43) HEIrup 7109.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

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

DJK's nordjyske afdeling:

Overtrafikassistent S. P. Laursen,
Falkovej 7, 8900 Randers.
Tlf. (06) 42 65 84.

**Marlaget-Handest Veteranjernbane:
Trafikafdeling og information:**

Overtrafikassistent B. Sundahl,
Vinkelvej 2, 8870 Løngå.
Tlf. (06) 46 12 75.

DJK's fynske afdeling:

S. Thøstrup-Christensen,
Vedtofte, 5574 Rørmosehus.
Tlf. (09) 45 12 82.

Medlemskontingent for året 1970:

Ordinære medlemmer	kr. 35,-
Juniormedlemmer (under 18 år den 1. januar 1970)	kr. 25,-
Indmeldelsesgebyr for nye medl.	kr. 5,-

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
kassøreren (se ovenfor).

jernbanen

Nr. 4 - 1970
10. årgang

Tidsskriftet er medlem af:

Union Internationale de Presse
Ferroviaire (ferpresse), Wien.

Redaktør:

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

Annoncespedition:

Forretningsfører fru Kirsten Sørensen,
Lendlystvej 14, 2500 København Valby.
Tlf. (01) 30 82 95.

Foreningens tidsskrift »Jernbanen«, der ud-
kommer 6 gange årligt, udsendes gratis til
medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Årets nyhed i DJK's bogserie



Publikation nr. 27 i DJK's bogserie: »Gribskovbanen 1880-1924« er udkommet.

Teksten er forfattet af P. Thomassen – og består af følgende afsnit: Gribskov (historisk indledning), Esrom kanal, Baneplanerne, Rowans system – og hvad det medførte, Anlægget af strækningen Hillerød-Græsted, Banens åbning, Drift og økonomi 1880-1896, Græsted-Gilleleje strækningen, Kagerup-Helsingør Banen, Drift og økonomi 1897-1924, En tur på Gribskovbanen for en menneskealder siden, Persontrafikken, Godstransporterne, Det rullende materiel, Takster og billetter samt Postforhold.

Publikationen, der er på ikke mindre end 155 sider med 65 fotos, 30 tegninger af rullende materiel samt kort og sporplaner (– og en komplet materielfortegnelse), koster kr. 49,50 (inkl. porto og moms). »Nr. 27« kan bestilles ved indsættelse af nævnte beløb på postgirokonto 6 73 94, adresseret P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

En komplet fortegnelse over DJK's publikationer finder De i »Jernbanen«, nr. 3 – side 20.

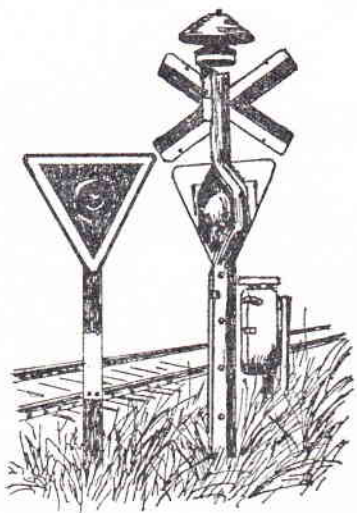
Vort forsidebillede:

Høstmåned i det dejlige Odsherred. OHJ's diesel-hydrauliske motorvogn Mo 25 med post- og rejsegodsvogn HTJ D 44 »pløjer« sig vej gennem en bølgende kornmark på vej fra Asnæs til Svinninge. At alt ikke bare er romantik på OHJ – men også realisme – kan De læse om inde i tidsskriftet.

Manden bag kameraet var: Erik B. Jonsen.

Hillerød Privatbaner

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



DANMARKS JERNBANER I 125 ÅR

Det første store danske billedværk af international klasse. Værket, der udgives i samarbejde med Dansk Jernbane-Klub, rummer en interessant historisk oversigt og i hundredvis af dejlige billeder, hvoraf mange er i farver. Det bliver i stort format og smukt indbundet. Det kan bestilles nu til favorpris, ca. kr. 98,00, som gælder indtil udgivelsen (marts 1971), hvorefter prisen stiger til ca. kr. 135,00.

BOGHALLEN

RADHUSPLADSEN 37 - 1550 KØBENHAVN V
POLITIKENS HUS - TELEFON (01) 11 70 40

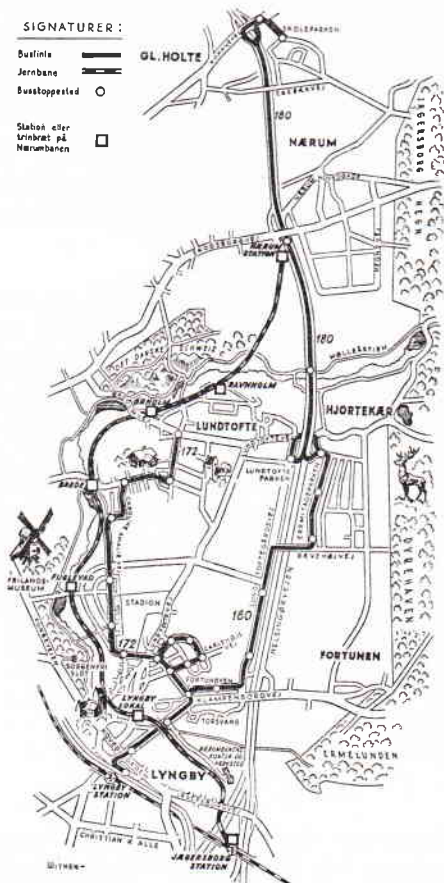
SIGNATURER:

Bustlinie

Jernbane

Bustoppsted

Station eller
krydsvej på
Nærumbanen



Lyngby-Nærum Jernbane

Kongens Lyngby



TRAFIKINFORMATION: TLF. (01) 80 14 32

Modernisering af Odsherredsbanens stationsanlæg

Af direktør, civilingeniør Erik Johansen



En idyl i Odsherred. Den moderniserede Asnæs station – set fra gadesiden.

Foto: E. B. Jensen.

Den 15. juli 1970 tog Odsherreds Jernbane sit nye fjernstyringsanlæg i brug. Ibrugtagningen af dette anlæg, som er udført med den mest avancerede teknik og med flere nydannelser inden for området, er afslutningen på en godt 20-årig udvikling til stadig forbedring af stationernes anlæg til toggangens afvikling og til publikums betjening.

For 25 år siden fremtrådte Odsherredsbanens stationsbygninger og stationernes tekniske anlæg i det store og hele som ved banens åbning i 1899, selv om udviklingen havde nødvendiggjort tilbygninger til stationsbygningerne flere steder og udvidelse af sporanlæggene, men fem af banens ti mellemstationer havde dog endnu ikke fået krydsningsspor, således at togkrydsninger på disse stationer måtte foregå ved, at det ene tog rangeredes ind på læsse-

sporet. Signal- og sikringsanlæggene var de enklest mulige. Spørskifterne var aflåst med hængelåse og signalerne var dobbeltarmede mastesignaler, hvis vinger kunne stilles i tre stillinger: stop, køre eller ubetjent. Signalerne stod frit tilgængelige for enhver på stationernes perroner. Tjenestetelefonen var en linietelefon, hvor alle stationer samtidig var indkoblede, og den tjente hovedsagelig til togmeldinger, idet alle ti mellemstationer normalt var togfølgestationer. På overkørslernes område var der fra begyndelsen af 30'erne sket en modernisering, idet et efterhånden voksende antal overkørsler både på stationerne og på fri bane blev udstyret med automatiske blink-signaler.

Den første forbedring, der indførtes, var, at daglyssignaler anbragt fremskudt ved stationsgrænserne

indførtes til afløsning af de gamle mastesignaler. Toggangen blev herved mere uafhængig af tåge og andre vejrforhold, som havde besværliggjort signalernes iagttagelse.

Det første fornødne skridt til en mere smidig afvikling af krydsningerne imellem det stigende antal tog var, at de fem resterende mellemstationer måtte udstyres med krydsningsspor, således at togenes frem- og tilbagekørsel på læssespor ved togkrydsninger kunne ophøre. Dette arbejde var tilendebragt i 1957, og grundlaget for de i det følgende omtalte forbedringer var hermed tilvejebragt.

Manuel betjening af sporskifterne kræver mandskab på stationerne til afvikling af togkrydsninger, og det mandskab, som betjener sporskifter, kan ikke samtidig udøve andre funktioner. Det var derfor en nærliggende tanke at søge udveje for en elektrisk betjening af sporskifterne mellem stationernes hovedspor og krydsningsspor. Efter de indtil da kendte systemer ville en sådan elektrisk betjening af to sporskifter på hver station kræve et ganske kostbart sikringsanlæg på stationerne, men ved forhandling med eksperter ved Danske Statsbaners signalvæsen lykkedes det at få konstrueret et simpelt anlæg baseret på anvendelse af en ny teknik med relæer, og i løbet af årene 1954–57 blev samtlige ti mellemstationer på Odsherredsbanen forsynet med helt ens moderne relæsikringsanlæg konstrueret af afdelingsingeniør (nuværende overingeniør) W. Wessel Hansen. Disse sikringsanlæg har i den forløbne tid fungeret upåklageligt og med meget stor pålidelighed, idet sammenbrud af anlæggene, som man undertiden hører om på store banegårde, har været ukendt ved Odsherredsbanen. Snevanskeligheder har således i væsentligt mindre omfang, end det kunne forventes, givet anledning til driftsforstyrrelser. Anlæggenes vedligeholdelse har kostet beskedne beløb. I forbindelse med indlægning af sporskifter med fjedrende tunger er de oprindelige sporskiftedrev blevet ombyttet med en kraftigere type, som (lige som de først anskaffede) blev erhvervet fra statsbanerne, som overgik til endnu kraftigere typer.

Efter at stationernes tekniske indretninger for toggangens afvikling var forbedret som foran beskrevet med betydelige personalebesparelser til følge, opstod tanken om at modernisere stationernes lokaler, og da postvæsenet samtidig ønskede udvidelser på en del stationer, idet de ni af banens ti mellemstationer samtidig er postekspeditioner, blev de midler, der kunne afses til forbedringer på stationerne i det efterfølgende 10-år, anvendt til ombygninger og moderniseringer af stationsbygningerne, idet der samtidig blev indlagt centralvarme og foretaget de ud-

videlser, som var nødvendiggjort af den stigende postmængde. Der er stort set moderniseret en bygning hvert år. De to sidste stationer – Mårsø og Nørre Asminderup – blev færdige i foråret 1970. På de fleste stationer er perronerne blevet asfalteret ved kommunernes foranstaltning. Der er indført arbejdsbesparende billetmaskiner på flere stationer. I 1969 indførtes et moderne selektortelefonanlæg mellem alle banens tjenestesteder.



Gisløse station.

Foto: E. B. Jensen.

På Frederiksværkbanen havde man indført sikringsanlæg på nogle stationer af samme type som Odsherredsbanens, men i 1963 blev disse anlæg udvidet og ombygget til fjernstyring efter en ny teknik, som var udviklet af overingeniør W. Wessel Hansen, og da der naturligt nok var ønsker om stadig at rationalisere driften ved Odsherredsbanen og undgå uproduktivt arbejde, opstod tanken om indførelse af en lignende foranstaltning. Det lykkedes at skaffe midlerne som en moderniseringsbevilling, jvf. senere.

Den nærmere beskrivelse af det nu tilvejebragte anlæg, der er leveret af »Dansk Signal Industri«, fremgår af den efterfølgende artikel af overingeniør W. Wessel Hansen.

I forbindelse med den nye fjernstyring og som et led i denne er der – som det også fremgår af overingeniør Wessel Hansens redegørelse – indført radioforbindelse med togene leveret af firmaet »Storno«. Da hensigten med fjernstyringen er en rationalisering, som indebærer mindre mandskab på stationerne, er det en betryggelse at have radioen til disposition, idet toglederens forbindelse med togene ellers ville blive for usikker. Afgivelse af meldinger ved forsinkelser og eventuel tilkaldelse af hjælp ved tognedbrud, hvilket hidtil har været tidkrævende, vil nu kunne ske uopholdeligt, og de nødvendige foranstaltninger kan træffes med større sikkerhed

end hidtil. Radiomasten er anbragt på Grevinge station, men anlægget betjenes fra fjernstyringscentralen i Nykøbing.

Af hensyn til, at enkelte tog har været gennemkørende gennem flere stationer har det været nødvendigt at lade overkørselsanlæggene være indstillet til gennemkørende tog, hvilket har resulteret i, at anlæggene også har været igangsat af tog, som skulle holde ved en station umiddelbart før en overkørsel, hvilket har givet unødigt ventetid for vejens trafik. Denne ventetid ville blive længere og mere generende ved bomanlæg i nærheden af stationerne, og Odsherredsbanens første bomanlæg ved Maarsø udstyredes da også med en særlig teknik, så togene kunne »fløjte bommene ned«.

Det stigende antal automatiske elektriske bomanlæg, som etableres samtidig med fjernstyringen og fortrinsvis nær banens stationer, har gjort det påkrævet at tilvejebringe en metode, hvorved fjernstyringscentralen i sin signalgivning på stationerne kan bestemme, om bomanlæg og blinksignaler skal aktiveres, allerede før toget kører ind på en station, eller om det skal vente, til toget forlader stationen efter endt arbejde. Denne nye teknik, som indføres på Odsherredsbanen som det første sted, er udviklet af overingeniør W. Wessel Hansen. Samtlige overkørselsanlæg – både de, der får bomme, og de der ikke får – vil i øvrigt samtidig blive udstyret med reservestrømkilde, således at strømsvigt ikke betyder, at anlæggene er ude af funktion.



Banens endestation – Nykøbing. Bemærk den moderniserede udgang til forplads (og ventesal samt billetkontor m.v.).

Foto: E. B. Jonsen.

De her beskrevne nye anlæg tilsigter naturligvis foruden den sikkerhedsmæssige forbedring også en rationalisering, idet tilstedeværelsen af personale på stationerne nu ikke mere er påkrævet af hensyn til toggangens afvikling, og stationerne vil derfor i det store og hele være lukkede uden for de almindelige

ekspeditionstider for publikum, herunder om søndagen, hvilket allerede er angivet i den gældende publikumskøreplan. Efter vinterkøreplanens ikrafttræden vil man gå over til anvendelse af særlige trinbrætsignaler på stationerne, idet togene herefter kun behøver at standse ved samtlige stationer, når der er rejsende at afsætte eller ekspeditioner at foretage, samt når rejsende, som skal med toget, har tilkendegivet dette ved betjening af trinbrætssignalet.

Midlerne til de foran beskrevne moderniseringsforanstaltninger er for største delens vedkommende fremskaffet som moderniseringsbevillinger i.h.t. lov nr. 130 af 23. marts 1948 og lov nr. 54 af 16. marts 1956, efter hvilke love staten har bidraget med 70 % af udgifterne efter 1948-loven, 75 % efter 1956-loven og de i banens drift interesserede kommuner med resten. Under anden verdenskrig havde Odsherredsbanen dog også opsparet betydelige fondsmidler, som sideløbende med bevillingerne fra stat og kommuner er anvendt til moderniseringsformål. Enkelte foranstaltninger er finansieret over driften, og postvæsenet har ydet væsentlige bidrag til stationsbygningernes udvidelser og moderniseringer.

★

Foruden de her beskrevne moderniseringsforanstaltninger er der, som det vil være dette tidsskrifts læsere bekendt, foretaget betydelige forbedringer ved banens rullende materiel og ved sporet, og disse arbejder fortsættes i den kommende tid.

I oktober udkommer

Nordens Järnvägar 1969

– en årbog i billeder om store og små begivenheder ved nordens jernbaner. Ca. 220 fotos fra Danmarks, Finlands, Norges og Sveriges jernbaner. 120 sider med damp, el og diesel på smal-, normal- og bredspor.

Pris 20 sv.kr. – og i år er bogen indbundet. Bestil den allerede nu – så kommer den, så snart den er færdigtrykt.

Udgives af Frank Stenvall, Köpenhamnsvägen 47 a, S-217 71 Malmö, Sverige. Svensk postgirokonto 63 21 47. Indbetaling kan foretages på danske postkontorer.

Sikringsmæssige moderniseringer på Odsherreds Jernbane

Af overingeniør W. Wessel Hansen

Allerede i 1954/55 foretog Odsherreds Jernbane en væsentlig modernisering af stationsanlæg, som anvendes til togafviklingen, idet banen da på fem stationer etablerede det, der ved statsbanerne benævnes »forenklede sikringsanlæg«. 1955/57 etableredes yderligere fem anlæg. Anlægstypen fandt i øvrigt senere anvendelse ved statsbanerne, hvor de første fire anlæg – som forsøg – blev etableret på Hesselagerbanen. I 1956 fandt anlægstypen også anvendelse på Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, hvor de i 1963 blev suppleret med fjernstyrings- og radioanlæg.

*

Ved et snævert samarbejde, som indledtes i 1968, mellem Vejdirektoratet og Tilsynet med privatbanerne har Odsherreds Jernbane nu fået ombygget de oprindelige sikringsanlæg til en mere avanceret type, der dels muliggør anlæggenes fjernstyring, dels tilgodeser et sikrere samarbejde mellem automatiske overkørselsanlæg og sikringsanlæg, end hidtil forudsat.

I korthed kan den nye række af anlæg beskrives som følger:

Kabelanlæg

Mellem Holbæk og Nykøbing S. er der tilvejebragt et fælles strækningsskabel med fem korepar, som benyttes til såvel banens som Vejdirektoratets ledningsforbindelser.



Overkørsel nr. 27. Automatisk halvbomanlæg for Adellers Alle ved Faarevejle station – med overkørselssignal.

Foto: E. B. Jønsen.

Samtidig med nævnte kables lægning er alle for de nye automatiske overkørselsanlæg nødvendige lokale kabler blevet tilvejebragt og nedgravet. Der er i stor stil benyttet »forgravning« ved hjælp af en plov, som banen selv har konstrueret, anbragt på en jernbanevogn. Kabellægningerne er herved blevet betydeligt billiggjort.

Radioanlæg

Samtlige selvkørende tog og trækkraften har fået installeret radioanlæg med selektivt opkald fra fjernstyringscentralen (FC) i Nykøbing S.

I modsætning til Frederiksværk-banen anvender Odsherreds Jernbane det nye frekvensområde 450 Mhz, hvor såvel sendere som modtagere er fuldt transistoriserede.

Installationen omfatter en basisstation, som – på grund af terrænforhold – er anbragt i Grevinge – samt følgende mobile stationer:

17 stk. er fast installeret i køretøjer*),

2 stk. er »løse« og beregnet til anbringelse i køretøjer, der ikke er udstyret med radio (som f. eks. damplokomotiver, DSB-trækkraft o. lign.), og

2 stk. er foreløbig reserver, men ét skal anbringes fast i en styrevogn (Cs 41), når denne bliver ombygget.

Forbindelsen mellem FC og Grevinge basisstation (radio-mast) sker via førnævnte strækningsskabel.

Overkørselsanlæg

En tilbundsående undersøgelse foretaget af stedlige vejmyndigheder og Vejdirektoratet har medført, at en række overkørsler får lyssignalanlæggene erstattet med halvbomanlæg. De resterende lyssignalanlæg (advarselssignalanlæg) er – eller bliver – udvekslet med anlæg, der forsynes med reservestrømforsyning og overkørselssignaler (d.v.s. signaler som normalt viser gult fast lys mod toget, når den pågældende overkørsel ikke er sikret – og hvidt blinklys, når den er sikret) i stedet for de hidtidige kontrolsignaler (med kun hvidt blinklys).**)

Fejl ved de nye anlægs strømforsyning, lamper og funktion indikeres via fjernstyringsanlægget – se senere – til FC i Nykøbing S.

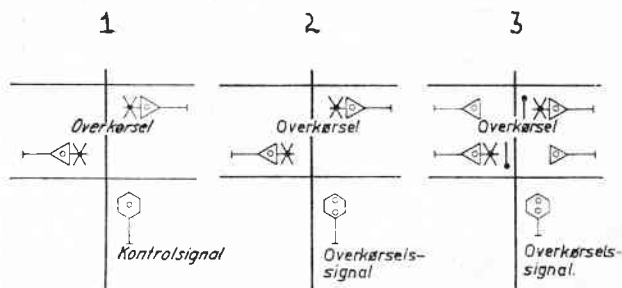
Trinbrætsignaler

Alle stationer er (eller vil blive) forsynet med trinbrætsignaler, der er sådan indrettet, at passagerer ved hjælp af et tableau kan bedømme, om et kommende togs signalgivning er for et standsende tog, idet en hvid meldelampe så er tændt. Ved tryk på en knap kan passageren da stille selve

*) 4 stk. diesellokomotiver, 2 stk. motorvogne, 8 stk. skinnerbusmotorvogne og 3 stk. skinnerbus-styrevogne.

) Ultimo august var **automatiske halvbomanlæg etableret ved overkørslerne: 27 (Adellers Alle v/Faarevejle st.), 33 (bygaden v/Asnæs st.), 48 (bygaden v/Vig st.) og 72 (Havnevej v/Nykøbing S. st.). (De tidligere etablerede halvbomanlæg ved overkørslerne 1 (Hovedvej 4 b v/Allerup t.) og 4 (Tuselågevej v/Maarsø st.) skal modificeres for »indkobling« i det nye fjernstyringsanlæg). **Advarselssignalanlæg med overkørselssignaler m.v.** var etableret ved overkørslerne: 28 (v/Faarevejle st.), 32 (v/Asnæs st.) samt 39 og 40 (v/Grevinge st.).

trinbrætssignalet på gult fast lys, hvorved lokoføreren adviseres om, at standsning er ønsket. Samtidig tændes en gul meldelampe i tableauet som »kvittering« til passageren.



Eksempler på signalopstilling ved overkørsler (OHJ): 1. Advarselssignalanlæg med kontrolsignal (hidtidig form), 2. Advarselssignalanlæg med overkørselssignal (fremtidig form), 3. Automatisk halvbananlæg med overkørselssignal. (Overkørselssignalerne kan dubleres, hvor synlighedsforholdene gør det påkrævet). Opstillingen af jernbanesignalerne er tilsvarende for den modsatte kørselsretning.

Sikringsanlæg

I de store og hele ligner de nye sikringsanlæg de hidtil anvendte, men på et par væsentlige punkter repræsenterer de noget helt nyt.

De centralbetjente sporskifter kan nemlig dels fastholdes for indkørsel, dels for udkørsel. Dette benyttes i forbindelse med signalgivningen, idet betjening af »fastholdelse for indkørsel« fører »fastholdelse for udkørsel« medfører et normalt »kør igennem« signal, d.v.s. at toget har tilladelse til indkørsel og derefter udkørsel, men at standsning på stationen skal ske efter køreplan og behov. Trinbrætssignalet kan i dette tilfælde betjenes af passagerer, og derved kan man – på steder, hvor det ønskes, og hvor det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt – tillige hindre igangsætningen af et eventuelt automatisk overkørselsanlæg i stationens »udkørselsende«.



Trinbrætssignal – Vig station.

Foto: E. B. Jonsen.

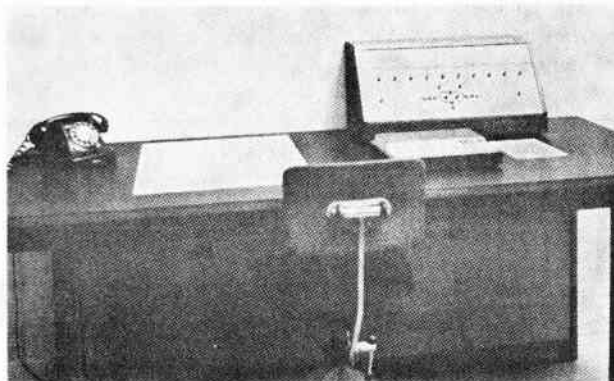
Sker fastlægningen af sporskifterne omvendt, altså i udkørselsenden før indkørselsenden, stilles indkørselssignalet på »kør igennem uden standsning«, hvilket er et nyt signalbegreb, der vises ved at lade den øverste grønne lanterne give et blafrende grønt lys, medens den nederste grønne viser grønt fast lys. Ved denne signalgivning kan trinbrætssignalet ikke betjenes, og følgelig igangsættes et eventuelt overkørselsanlæg i udkørselsenden på normal måde.

Fjernstyringsanlæg

Disse anlæg er i hovedsagen opbygget på samme måde som Frederiksværk-banens, men af hensyn til det foran anførte er der tilvejebragt nogle nye »ordrer« samt »indikeringer«, hvorved bl.a. de omtalte fastlægninger for udkørsel kan udføres og indikeres.

Endvidere sørger fjernstyringsanlæggene for, at FC ved indtrædende fejl i en stations anlæg eller de til dette tilsluttede overkørselsanlæg kan skaffe sig oplyst – ved udsendelse af to specielle »ordrer« – om fejlen er at søge i et overkørselsanlæg eller i pågældende sikringsanlæg.

Selvfølgelig er der i forbindelse med radio- og fjernstyringsanlæggene etableret en båndoptager, der på den ene »kanal« optager alle førte radiosamtaler, medens den anden »kanal« optager alle fra FC givne »fjernstyringsordrer« og de på dette tidspunkt givne indikeringer. Båndoptageren starter automatisk ved alle samtaler og ordreudsendinger. Hensigten med båndoptageren er i første række at sikre sig, at den af banen påbudte form for afgivelse af meldinger overholdes. Endvidere giver den mulighed for at konstatere årsagen til eventuelle uheld eller ulykker.



Interior fra fjernstyringscentralen i Nykøbing. Foto: DSI.

Selektortelefon

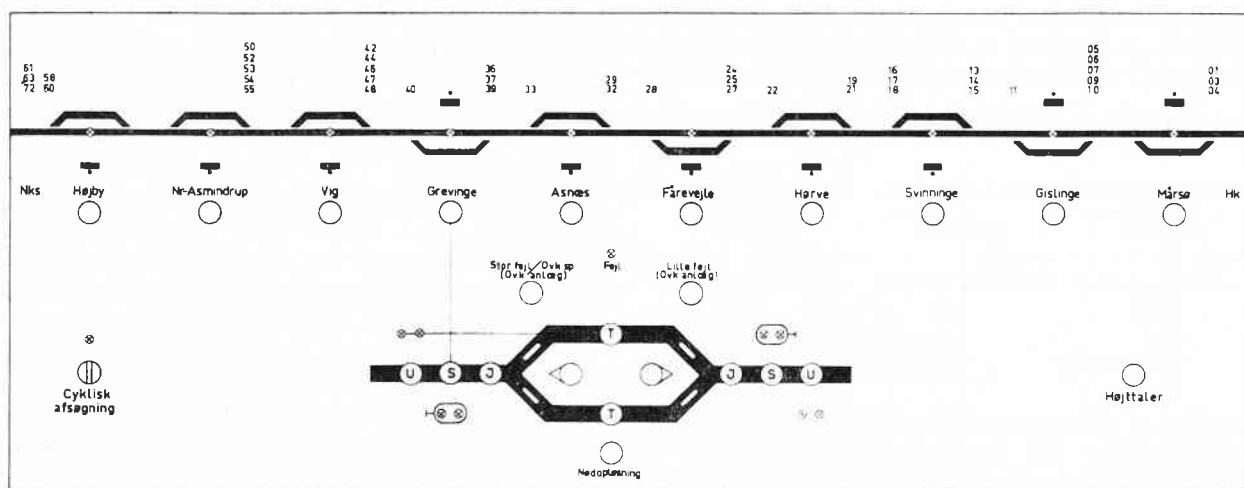
Det førnævnte strækningsskabel har medført, at banen har fået et selektortelefonanlæg, således at brugen af det hidtidige telefonanlæg med kaldesignaler kunne bortfalde eller kun benyttes i nødstilfælde. Endvidere har banen opnået at få forbindelse med statsbanernes automatiske telefonanlæg – dog med en vis begrænsning.

★

Det må anses for overordentlig glædeligt, at ovennævnte samarbejdende anlæg – Vejdirektoratets og banens behov – har kunnet etableres samtidigt, idet der herved er opnået både store besparelser og bedre udnyttelse af anlægsdetailerne.

Men yderligere er det glædeligt, at endnu to baner: Ska-gensbanen og Hjørring Privatbaner får tilsvarende anlæg (dog i betydeligt mindre omfang). Med hensyn til radioanlæg får Lollandsbanen også samme anlægstype. Ovennævnte samtidighed og ensartethed vil antagelig kunne medføre, at sikkerhedsreglementerne kan moderniseres og gøres ensartede for de fire anførte baner, hvilket selvsagt vil have store fordele.

Ibrugtagningen af radioanlæg samt sikrings- og fjernstyringsanlæggene på stationerne Svinninge, Horve, Faarevejle, Asnæs, Grevinge og Vig fandt sted den 15. juli 1970. Den

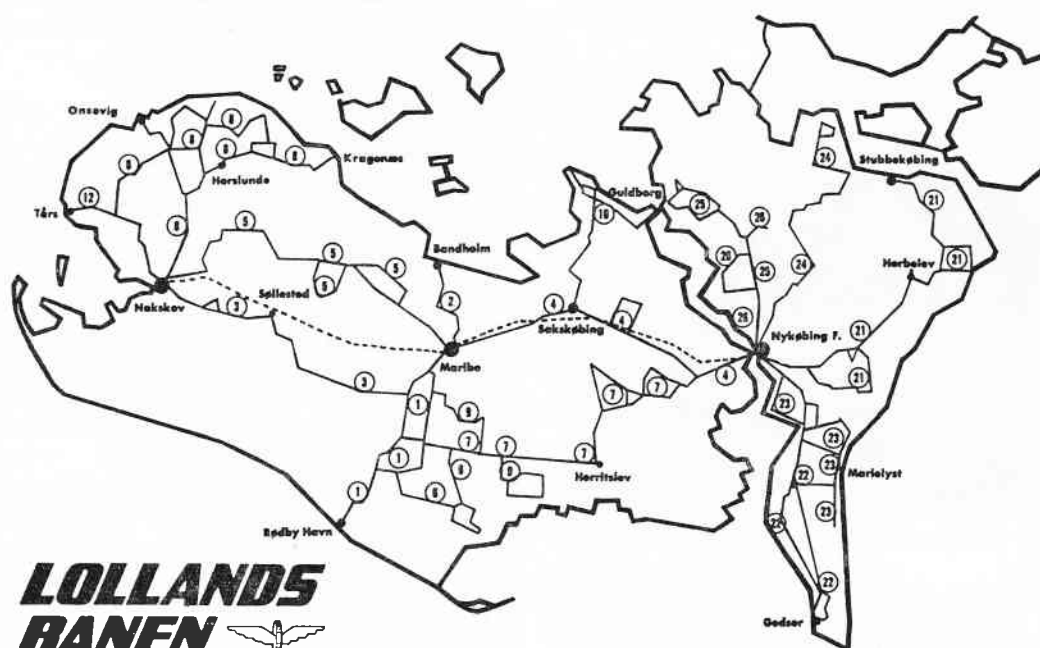


Tegning af FC Nykøbing's betjeningspult.

29. august blev endvidere anlæggene i Maarsø, Gislinge og Nørre Asmindrup taget i brug. Herefter mangler kun Højby, men datoen for ibrugtagningen af sikringsanlægget på – og fjernstyringen af – denne station er endnu ikke fastlagt. Det må forventes, at overkørselsanlæggenes modernisering først vil være fuldført i 1971.

Radio- og sikringsanlæggene samt i et vist omfang de nye overkørselsanlæg har nu været i drift i halvanden måned. Bortset fra nogle mindre børnesygdomme ved radio- og overkørselsanlæggene, har alt det nye fungeret tilfredsstillende, og banens personale har forbausende hurtigt vænnet sig til de nye metoder for afvikling af toggangen.

Tog og rutebiler på Lolland-Falster



Noget om Vandløse

Af P. Thomassen

For at begynde så langt borte fra emnet som muligt, skal straks anføres, at det hverken har med tørst eller tørke at gøre...

En eng bevokset med Kvan – det er hele forklaringen. For de ikke botanisk kyndige kan oplyses, at planten er en stor tingest, der ligner en mellemting mellem vild gulerod og bjørneklo. Og så smager den forresten godt.

Jernbanemæssigt berørtes Vandløse første gang i 1879 ved åbningen af Frederikssundsbanen. Station kunne der ikke blive tale om; der var ikke noget at holde for mellem Frederiksberg og Herlöv, mente man. Beboernes spage ønsker om en holdeplads blev overhørt, indtil de midt i 1890'erne fik temmelig mange underskrifter. Man havde henvist til, at der jo forlængst var anlagt en holdeplads i Husum, men dette var formentlig en af årsagerne til, at det ikke blev til noget med Vandløses, for DSB var ikke begejstrede for det lille billetssalgsted i Husum. Her lykkedes det allerede i 1880 beboerne at få Sjællandske Jernbaneselskab til at investere godt 1500 kr. i »Husumveiens Holdeplads med Perron, Ventesal og Vagthytte«, men det blev ingen god forretning. Der skulle gå en lille menneskealder, før der blev noget ved Husum billetssalgsted.

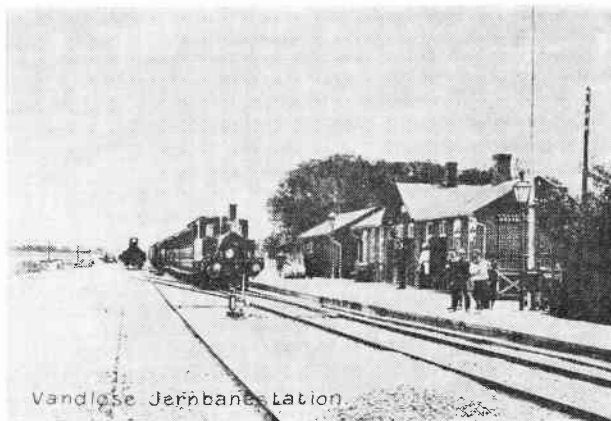
Der viste sig at være mere krudt i Vandløse. DSB gav sig endelig i 1897, og man meddelte beboerne, at de godt kunne få anlagt en holdeplads, hvis de selv ville betale omkostningerne dermed. Det havde Vandløserne intet imod, og derfor kom stationsbygningen til at ligne en lille hyggelig privatbanestation af bindingsværk, dog hovedsagelig opført af træ. Den anlagdes i begyndelsen af 1898 og toges i brug ved sommerkøreplanens ikrafttræden s.å. Der standsede dagligt 6–7 togpar ved holdepladsen, der straks fik billetssalg, men intet læssespor. Det viste sig straks, at der var et virkeligt behov for lokal jernbaneforbindelse med omverdenen; i driftsåret 1898/99 solgtes 18.430 billetter, og stationsbygningen måtte udvides året efter. Visseligt var Vandløse ingen storby dengang, end ikke nok til at kunne kaldes forstad til Frederiksberg. »Trap Danmark III« har ikke andet at sige om landsbyen Vandløse i 1898, end at der var en mølle og et handelsgartneri.



Parti fra Vandløse.

Vanløse (ca. 1905).

Foto: Arkiv P.T.



Vanløse station 1906 – efter første udvidelse.

Foto: Arkiv P.T.

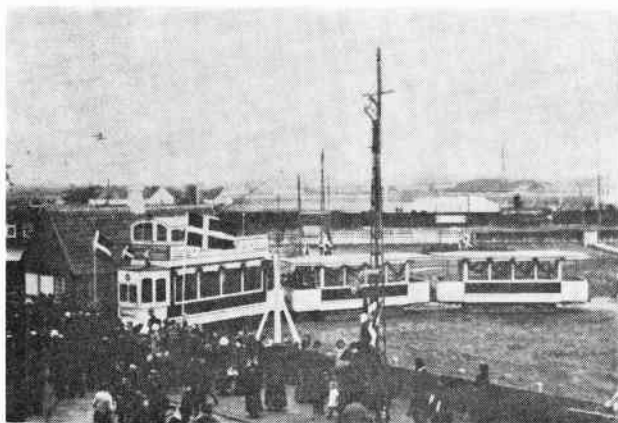
Da byggeriet tog fart kort efter århundredeskiftet, kom behovet for godsekspedition. Indbyggertallet voksede støt, og større og større huse skød op, men der så farligt ud. Der var ingen rigtig byplan, og vejene var gennemgående elendige og ofte plørede. Måske det var grunden til, at man i 1903 slettede d'et i bynavnet.

Billettsalget var nu steget til 45.000 årligt. Af gods kunne der endnu kun ekspederes rejsegods og banepakker (nogle få hundrede årligt). Fra 1905 kunne Vanløse ekspedere alt gods, og læssesporret blev flittigt brugt; i 1905/06 ekspederedes næsten 4000 t, og stationens samlede indtægter oversteg nu 10.000 kr.

I de næste seks år udviklede godstrafikken sig kraftigt, medens persontrafikken var mærkværdigt ujævn. Man var ikke generet af konkurrence fra bilerne i nævneværdig grad, og af andre offentlige befordringsmidler fandtes kun Vanløse Omnibus – en nuttet lille karosse af en hest omnibus, hvis transportkapacitet var yderst ringe. Ingen af sporvejs-selskaberne følte trang til at fjerne sig længere fra byen i den retning, selv om planer forelå.

Den første større omvæltning for Vanløse skete i 1911, da Københavns nuværende hovedbanegård erstattede den forrige. Frederiksberg station nedlagdes, og forbindelsen til Kh lagdes over Valby. Og så blev der ballade for DSB! Med god grund var man i Frederiksberg opbragte over at miste stationen som personstation (som godsstation lod den sig ikke nedlægge, da der gerne var ¼ mill. t gods årligt), og Frederikssundsbanens rejsende var ikke mindre opbragte over takstforhøjelsen, der delvis skyldtes den længere tur til Hovedbanegården. De førstnævnte fortrædige afholdt borgermøder, vedtog resolutioner og indsendte protestskrivelser til Generaldirektoratet og pressen; disse modtoges med tavshed, hhv. fryd. St. Jørgensborg (»Sølvgades« forgænger) lod sig nu ikke sådan indtage. Her holdt man stand i 2½ år, før man gav sig og genoprettede personekspeditionen på Frederiksberg. Ganske vist med et lille damptog bestående af en rangermaskine, en eller to personvogne og så de godsvogne,

der alligevel skulle transporteres mellem Frederiksberg og Vanløse. De vrede rejsende var også flittige til at skrive protestadresser – det var navnlig i Ballerup, man var ihærdig – men de fik ikke så meget ud af det. DSB indførte forsøgsvis abonnementsbilletter mellem Ballerup, Frederiksberg og Hovedbanegården. Rabatten var forholdsvis beskednen, så DSB kunne med god (?) samvittighed indstille forsøget inden et år.



Vogntog fra Frederiksberg Sporveje ved endestationen i Vanløse. (Fra åbningen i december 1914).

Foto: Arkiv S. O. Schönbech.

Vanløse, der efter 1911 var blevet »knudepunkt« for to baner, blev på grund af den betydelige godstrafik ophøjet til station. Samtidigt blev der installeret elektrisk lys . . .

I 1914, da lokaltogene mellem Frederiksberg og Vanløse var kommet i gang, mistede Vanløse halvdelen af sin persontrafik. Det var de gode frederiksbergboere, der vendte tilbage til deres egen station; de havde ellers vandret til Vanløse, når de skulle til stationer på Frederikssundbanen. I sommerkøreplanen 1914 havde Vanløse en helt pæn toggang. Foruden syv daglige togpar mellem København H og Frederikssund, et togpar København H-Ballerup og to daglige godstogpar København Gb-Valby Gasværk-Roskildevej-Frederiksberg-Vanløse-Frederikssund var der ti daglige lokaltog mellem Vanløse og Frederiksberg – alle blandede tog. Disser køretid var 10–15 minutter, Vanløse-København H via Valby 16–18 min. og før 1911 Vanløse-Frederiksberg-gl. København H 12–18 min. Togene havde ofte 4 min. holdetid i Frederiksberg på grund af krydsninger. Kilometerafstanden var før 1911: 5,1 km og efter 1911: 7,4.

Der var dog flere årsager til det faldende rejsendeantal. Udbruddet af 1. verdenskrig medførte inddragelse af en del tog, og sidst, men ikke mindst: Sporvognen. Langt om længe fandt Frederiksberg Sporveje det unagen værd at lægge spor ad Peter Bangsvej og Sønderjyllands Alle til en sløjfe ved Vanløse station, og så var Vanløse blevet en rigtig forstad. Fra december 1914 vuggede og raslede de kantede toetages vogne sig sindigt afsted mellem Vanløse og »byen«; de fleste husker sikkert bedst Vanløsevognen som linie 17, som den hed 1919–31, da den kørte mellem Vanløse station og Rådhuspladsen. Det var en lang tur, for linie 17 kørte lige så lidt direkte som togene. Køretidsmæssigt var ingen konkurrence mulig med disse, men nok takstmæssigt. Navnlig fra 1919, da DSB ville have 35 øre for billetten Vanløse-København H og sporvejene kun 15. – Men der var passagerer nok til både tog og sporvogne, for indbyggertilvæksten

i Vanløse var steget stærkt op mod 1920, og i driftsåret 1920/21 solgtes 23.000 billetter på Vanløse station, og godstrafikken androg ca. 34.000 t.

De omfattende anlægsarbejder, som »Ydre godslinie« medførte, mærkede Vanløse ikke meget til før i 1927/29. Den dobbeltsporede godsbane Nørrebro-Vigerslev var hjemlet i lov af 12/2–1919, og i årene 1920–28 puslede man med opgaven i ro og mag og brugte ca. ¼ mill. kr. årligt på den, men fra 1928 gik det pludselig stærkt, og 15/5–1930 var det hele i realiteten færdigt – også de ny stationer på Nørrebro samt rangerstationen ved Lersøen. Sidstnævnte tre anlæg stammede fra lov af 29/3–1904, der først og fremmest drejede sig om anlægget af den nuværende Hovedbanegård samt om udflytning af Godsbanegården. Sidstnævnte projekt blev ændret flere gange med ret groteske eftervirkninger, bl. a. »den døde bro«, der lå parallelt med den nuværende over Grøndals Parkvej. Oprindeligt ville man have Godsbanegården flyttet ud til Vigerslev; til lodsejernes forbitrelse skulle deres grønne rugmarker spoleres af opmålingsmandskabet, som ville plante deres flag og pæle. Lodsejerne slap dog med skrækken, for pludselig fandt DSB ud af, at Godsbanegården hellere skulle ligge på arealer, som man havde sikret sig mellem Peder Bangsvej og Finsensvej. Her kom som bekendt heller ingen godsbanegård, da det endelige projekt for »Ydre godslinie« blev udarbejdet og vedtaget; i stedet for udlejedes arealet, som DSB endnu ejer, til kolonihaver. Visse arbejder fuldførtes dog i 1922/23 – delvis som nødhjælpsarbejder. Finsensvejbroen har plads til tre spor; det vestlige hul var beregnet til en direkte godsbane fra det påtænkte godsbaneareal til Vanløse station, således at godstog til Frederikssund ikke skulle rebroussere i Frederiksberg. Der anlagdes planum og en bro over Grøndalen, selv om Grøndals Parkvej først anlagdes mange år senere. Men skiinner kom der aldrig! »Den døde bro« henlå i en snes år til manges undren og lastbilchaufførers forbitrelse; den var en ren trafikfælde for dem, da den havde mindre fri gennemkørselshøjde end den anden bro. Var lastbiler med højt læs sluppet igennem denne, fik de gang på gang raget toppen af læsset under »den døde bro«, hvad den efterhånden bar mange mærker af. Derfor bekostedes nedrivningen af broen til lige stor lettelse for vejtrafikken og DSB, som ellers troligt havde vedligeholdt broen.

I 1927 udvidedes Vanløse station endnu en gang, og via-dukterne for Grøndalen og Minervavej fuldførtes 1928/29. De første motortog viste sig i Vanløse som plantog, da der på Frederikssundsbanen på forsigtig vis indførtes et enkelt motortogpar i vinterkøreplanen 1927. Da det gik godt, blev i 1928 de fleste Balleruptog fremført af to ME, eventuelt med en FA el. lign. inellem, og der indsattes endog diesellokomotiv i et enkelt Frederikssund-togpar. Lokaltogene mellem Vanløse og Frederiksberg blev fra 15/1–1930 udelukkende fremført af motorvogne, som regel ME, og det blev næsten til timedrift, dog uden at køreplanen var særlig »stiv«, men 18 togpar dagligt var da en helt god publikumsbetjening. Der solgtes i driftsåret 1930/31 36.000 billetter, der ankom 1300 t gods og afsendtes 80.000 t. Stationens indtægt var i alt godt ¼ mill. kr. Samtidig med de øvrige omlægninger benyttede DSB sig af lejligheden til at blive den dyre vognklasse kvit på Frederikssundsbanen. Her havde togene normalt ført alle tre vognklasser til omkring 1909 og både 2. og 3. klasse til 1927. De dyre vognklasser havde aldrig været synderligt benyttet på Frederikssundsbanen, og da motortogene kun havde 3. klasse, var det ikke så sært, at antallet af rejsende på 2. klasse på Frederikssundsbanen faldt fra godt

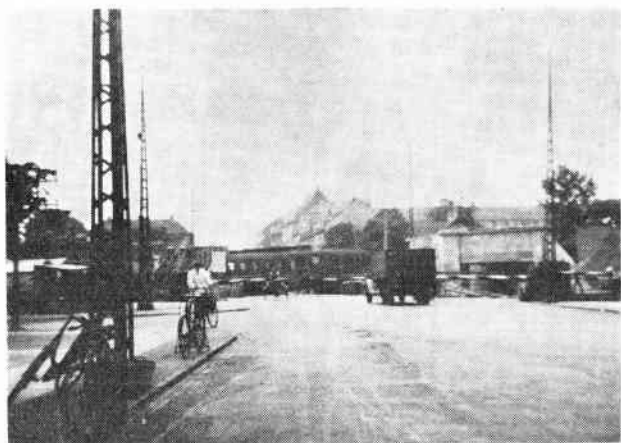
4000 til ca. 500 i årene 1929-31, og så kunne det være nok med den luksus.

I årene 1932-33 udvikledes Vanløse station til et af landets store knudepunkter. 2. spor til Flintholm toges i brug 20/5-1932, spor- og perronarbejder samt dobbeltsporet Vanløse-Grøndal omtrent samtidigt. Broudvidelser (Grøndals Parkvej og C.F. Richsvej) samt perrontunnel i Vanløse stations vestende nåedes også, så alt var parat til de første S-togs ankomst. Stationens trafik var faldet en del de sidste år; godstrafikken med mere end 20 %, og rejsendeantallet var gået ned til 25.000. Da S-togene kom i gang 4/4-1934, steg det til 210.000, og det var ikke rejsende, man havde »hugget« fra Frederiksberg, for her var antallet samtidig steget fra 173.000 til 408.000.

Den ny forbindelse mellem Vanløse og Grøndal på ydre godsbaner generede ikke S-togene trods den kraftige og kurvede stigning 1:40, men var der mange vogne i rangertrækene fra Lersøen, skulle det nok passe, at signalet ved Grøndal viste stop, og så kunne der jo godt blive en del sprutten, inden dampmaskinen rullede ind på Vanløses godsspor – navnlig fra fyrbøderen.

Selve stationen så ret ejendommelig ud, indtil næste ombygning fandt sted. Den oprindelige stationsbygning henlå stadig med sin lave perron, som benyttedes af togene på Frederikssundsbanen; ved siden af lå S-togssporerne med sine høje perroner og Rawie-stoppere, som har reddet adskillige bygninger fra at blive jævnet med jorden. Efter teknikernes udsagn kan de standse 500 tons tog uden at spolere materiellet, men så skal der rigtignok heller ikke være så megen fart på, som der i sin tid var i Assens.

Den sidste større omvæltning i Vanløse fandt sted i forbindelse med forberedelserne til elektrificeringen af Ballerup-linien. Arbejderne hermed påbegyndtes 1936/37; der skulle anlægges 2. spor Valby-Vanløse, broer skulle udvides, og Vanløse station ombygges. I årene 1938 og 1939 blev der her det helt store rod, da Frederikssundsbanen midlertidigt måtte forlægges, for at man kunne bygge viadukterne for Jernbane Allé, Aalekistevej og Lindersvold Allé i fred. Vanløses stations- og sporanlæg blev lige så »midlertidige«, og hverken Frederikssundstogene eller de rejsende havde det nemt, så længe det stod på. Først i sommeren 1941 blev der til at være igen, stationen var fuldstændig moderniseret (nybygget), og S-togsdriften mellem Valby og Vanløse begyndte 23/9-1941.



MO-tog passerer Vanløse Alle (1939). Til højre anes byggerisvirksomheden i forbindelse med den seneste stationsombygning.
Foto: P. Thomassen.



»Billetmustersamling« fra Vanløse station.

Foto: Ex. Coll. P.T.

Den eneste hage ved foretagendet var, at Frederikssundsbanens tog nu fik endestation i Vanløse. Dem kunne man ikke slippe af med, før strækningen Vanløse-Ballerup blev elektrificeret, hvilket først blev fuldført (næsten, da) 15/5-1949. Der skulle gå endnu nogle måneder, før Vanløse helt slap af med MO-togene til Ballerup på søn- og helligdage, da det på tidspunkt kneb med S-togsmateriel.

I driftsåret 1947/48 solgtes på Vanløse station over en million billetter. Godstrafikken var på vej nedad (30.000 t), og DSB håbede så småt med tiden at henvise godsforsendere og -modtagere til Frederiksberg. DSB var selv kommet til at holde så meget af Vanløse, at hele signalvæsenet og hvad dertil hører af sikringsteknik og andet godt efterhånden flyttedes dertil med fabrikation, lager m.v. – I 1964/65 ankom 13.761 t gods og afsendtes 454, og så skønnedes tidspunktet at være inde til at nedlægge Vanløse som godsstation, hvilket skete 1/8-1965. Der er dog stadig godt med godsvogne på Vanløse station, men det er rigtignok hovedsageligt special- og tjenestevogne, da det drejer sig om DSB's egne transporter.

Heldigvis er Vanløse »et ganske pænt billetsalgssted« efter rejsendeantallet at dømme og ligger altid meget højt på listen ved trafiktællinger.

Men det var nu alligevel ærgerligt, at Jyllingebanen ikke blev bygget...

*

En tak til redaktør Rybro for oplysninger om »den døde bro«!

Jernbanenyt - kort fortalt



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

Fra »Nydqvist & Holm AB« (og underleverandører) er leveret 7 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra MZ 1412-1418 (samtlige disse lokomotiver – såvel som MZ 1411 – er stationeret i Driftsdepotområde Århus). Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 9 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7711/7211-7719/7219.

Damplokomotiverne F 651 og Q 349 er overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København (– hvilket ikke betyder genoptagelse af rangering med »damp«, maskinerne har været benyttet som »løfteprover« for containerkranen på Godsbanegårdens nye terminal, bl. a. ved en presseforevisning). Diesel-elektrisk lokomotiv MY 1131 er overflyttet fra Driftsdepotområde København til Driftsdepotområde Århus (atfer returneret i midten af juli). Benzin-mekanisk traktor nr. 57 er overflyttet fra »Værksted-Nyborg« til »Centralværksted København«.

Diesel-elektriske motorvogne MO 1841 og 1975 er udrangeret (efter driftsuheld).

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 7 stk. personvogne (2. klasse og rejsegodsafdeling) (m/el-varme), litra BD 82-80 023 – 82-80 029 (samtlige stationeret i Driftsområde København), 7 stk. personvogne (2. klasse) (m/el-varme), litra B 20-80 320 – 20-80 326 (20-80 325, 326 er stationeret i Driftsområde København – de øvrige i Driftsområde Århus) samt 18 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 000 – 211 5 017. Fra »Centralværksted Århus« er leveret 2 stk. personvogne (2. klasse-liggevogn), litra Bgc 59-64 007 og 59-64 008 (ombygget fra hhv. CC 29-63 078 og 29-63 053) (stationeret i Driftsområde København). Fra »Waggonfabrik Uerdingen AG.«, Krefeld-Uerdingen, er leveret 1 stk. beholdervogn (privatejet: »Hede Nielsen A/S«): 072 8 102; fra »Centralværksted Århus« er leveret 1 stk. maskinkølevogn (køleaggregat indbygget i tidl. DSB lcs 807 7 189) (privatejet: »Svendborg Konserverfabrik A.m.b.a.«): 084 4 000.

Personvognene BD 82-84, 001, 003, 005, 007, 009 samt Cie 82-25 686 – 82-25 690 er overflyttet fra Driftsområde København til Driftsområde Århus; postpakvogn Pmh 90-68 709 er overflyttet fra Driftsområde Århus til Driftsområde København.

15 stk. person- og rejsegodsvogne er udrangeret: CP 2835, 3202, 3225, 3244 – ECO 6226, 6238, 6245, 6259, 6308 – EH 6600, 6761, 6765, 6777, 6793, 6872 (tre af de nævnte CP-vogne er solgt til HP og VNJ – se under »Privatbanerne«).

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 7-8/69) og oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1970« (»Jernbanen«, nr. 3/70) kan à jourføres efter ovenstående.

★

Pr. 30. juni bestod vognparken af:

916 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og

S-tog ikke medregnet). I april kvartal er der tilgået driften 14 vogne, og der er udrangeret 4 vogne.

171 stk. post- og rejsegodsvogne. I april kvartal er der udrangeret 11 vogne.

6825 stk. lukkede godsvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 18 vogne – og en afgang på 54 vogne.

3384 stk. åbne godsvogne. I april kvartal er sket en afgang på 20 vogne.

549 stk. specialvogne. I april kvartal er sket en tilgang på 12 vogne: Nr. 179, 180 (M/2) »Brovægtsprøvevogne«, nr. 811, 812 (T/1) »Transportvogne for affaldscontainere«, nr. 939, 940 (B/2) »Skinnetransportvogne«, nr. 945-950 (B/2) »Skinnetransportvogne«. Der er sket en afgang på 4 vogne: Sneplov nr. 25 (B/2), nr. 278 (B/2), nr. 362 (M/2), nr. 683 (B/2). Oversigten over specialvogne i bilaget til »Jernbanen«, nr. 4/67, kan rettes efter ovenstående.

3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt 552 stk. privatejede godsvogne (hvoraf 1 stk. er lejet af DSB). I april kvartal er sket en tilgang på 2 vogne: 1 stk. 072 8, 1 stk. 084 4 – og en afgang på 115 vogne: 72 stk. 070 0 (tidl. ZE), 29 stk. 070 1 (tidl. ZE), 1 stk. 070 2 (tidl. ZE), 13 stk. 081 5 (tidl. ZA).

I oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1969« (»Jernbanen«, nr. 7-8/69) kan kolonnerne »antal vogne« pr. 30. september à jourføres pr. 30. juni således:

	30/9	30/6		30/9	30/6
Gklm	70	67	Elo	1488	1409
Gklm	316	304	Kklm	20	12
Gklm	521	503	Rs	40	80
Gklms	769	756	Sk	9	7
Gkm	100	88	Skm	30	16
Gkms	318	317	TD	9	7
Gkms	49	48			
Gs	813	782			
Gs	1996	1995			
Hbis	0	18			
Hks-u	50	49			
Iblps	58	87			
Ics	63	45			
IB	27	18			
IBU	10	5			
IKG	13	12			
IKP	3	2			
IKT	11	8			
Ucs	21	33			
»30«	2	6			
Tdgs	66	80			

★

Driftsdepotområde Århus måtte ændre sine maskinløbsplaner for MZ væsentligt i den første periode af sommerkøreplanen. Først i slutningen af juli disponerede man over det beregnede antal – og MZ 1402 (»skolemaskinen«) kunne returneres til København. MZ-lokomotiver fra NOHAB er overleveret i Helsingør således: 1417 (9/6), 1418 (17/6), 1419 (9/7), 1420 (16/7), (1421 leveres i september). Selv om man på Jylland-Fyn led af »trækkraftmangel«, lykkedes det alligevel ved en række omdispositioner (stramning af loko-løbene, udsættelse af visse eftersyn m.v.) at skaffe MY/MX til to-

gene 2711/2734, som skulle have været fremført med »damp« – således at en række af foreningens medlemmer blev »snydt«. Dampkørslen i sommer har været af meget ringe omfang (visse særtog – og der iblandt kørslen for MOROP-kongressen).

Der er bestilt apparatur til 25 stk. MY-/MX-lokomotiver til brug for den fremtidige styrevognskørsel på Kystbanen.

»Centralværksted Århus« er næsten nået halvvejen med motorombygningen i MT-lokomotiverne (indbygning af nye »Maybach-Mercedes«-motorer på 491 hk – se endvidere »Jernbanen«, nr. 6/68 – side 10). Ved udgangen af juni var følgende lokomotiver ombygget: MT 151, 152, (154 ombygget hos »A/S Frichs«), 155, 156, 159 og 166; i værksted var: 158, 160 og 163. I alt tretten lokomotiver forventes ombygget inden udgangen af 1970, medens de resterende skulle være færdige inden 1. april 1971. I ombyggede lokomotiver er den maksimale hastighed sat op fra 70 km/t til 90 km/t.

De diesel-elektriske »dobbelbælt«-motorvogne, litra MK/FK, er på vej ud. I juli er MK/FK 679/680, 677/682, 681/678 (bemærk sammenkoblingen) og 683/684 hensat.

Udrangeringen af ældre S-togs-materiel af 1. og 2. leverering (MM 701–762, FL 892, FM 861–891 og FS 901–922) fra årene 1933/36 er nu begyndt for alvor. I juli/august er 12 stk. MM-, 1 stk. FL-, 7 stk. FM- og 5 stk. FS-vogne hensat for udrangering. Seksten af vognene hensattes i Sorø på grund af spormangel i Københavns-området.

Beholdning og forbrug (det maksimale – i myldretimerne – i.h.t. oprangeringsplanerne) af **S-togsmaterialet var pr. 22. august:**

Litra	Gl. type	Ny type
MM	92	128
AS	—	7
FM	16	—
FS	75	121
Beholdning	183	256
Linie A	40	—
B – C	24	80
E	—	40
F	18	6
Bx	40	—
Cx – Ex	—	50
Bo ¹⁾	16	8
Forbrug	138	184

¹⁾ Særlige ekstratog Tåstrup-København H.–Glostrup.

Moderniseringen af S-togsmaterialet af 5. leverering (se »Jernbanen«, 7–8/69 – side 17) er udskudt indtil videre på grund af andre mere presserende arbejder i »Centralværksted København«.

I oktober starter forsøg med vogne udstyret med automatisk dørlukning (se »Jernbanen«, nr. 7–8/69 – side 17). Systemet vil blive afprøvet i praktisk drift i lyntog »Vesterhavet«.

Ommærkning af vogne med nyt nationalt bogstavlitra (vogne stationeret i Driftsområde København) er udført i juli/august. Man undgik ikke – som tilfældet også var vest for Storebælt – visse »fejllitringer«.

Statsbanerne har afgivet en indstilling til Ministeren for offentlige arbejder om udførelsen af »Citybanen« – dvs. højt- eller dybtliggende (se oversigten »De nye S-baner« i »Jernbanen«, nr. 2/69 – side 9/12). Indstillingen er videresendt til Fonketings trafikudvalg.

Indstillingen er udarbejdet på grundlag af undersøgelser foretaget dels af statsbanernes eget tunnelbanekontor dels af en firmagruppe bestående af »Christiani & Nielsen A/S«, »Højgaard & Schultz A/S«, »Kampsax A/S« samt »Monberg & Thorsen A/S«, idet man har ønsket disse firmaers praktiske erfaring og viden nyttiggjort på et tidligt stadium af de tekniske overvejelser.

Indstillingen går ud på, at man alt taget i betragtning foreslår at anlægge en dybtliggende tunnelbane med den på fig. 1 (tegning på side 16) viste linieføring. Udgifterne hertil er skønnet at andrage ca. 520 mill. kr. inkl. ekspropriationer for en linieføring ad Borgergade. Udgiften til en linieføring ad Bredgade koster ca. 560 mill. kroner.

De overvejelser, der har ligget til grund for Generaldirektoratets indstilling, er følgende:

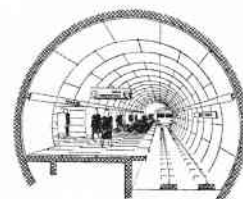
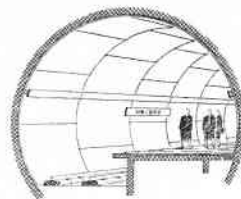
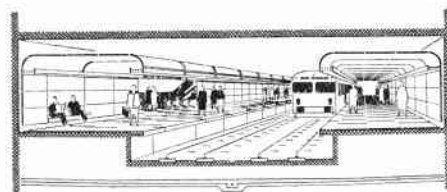
1) De geotekniske forhold: Der er i samarbejde mellem statsbanernes geotekniske kontor, »Geoteknisk Institut« og »Danmarks Geologiske undersøgelser« foretaget jordbundsundersøgelser i banens tracé, og der er herefter blandt teknikerne enighed om, at såvel et højtliggende som et dybtliggende tunnelanlæg vil være teknisk gennemførligt, og det skal specielt nævnes, at selv om betydelige vandtilstrømninger kan forventes enkelte steder, vil sådanne forekomster efter de på dette område særligt kyn-diges udtalelser ikke medføre urimelige udgifter.

2) Byggemetoder: Der kan bl. a. være tale om tre anlægs-metoder:

- Cut-and cover udført ved hjælp af slidsvægge svarende til den metode, man har anvendt bl. a. på Grønttorvet ved det nye parkeringshus.
- Kunz' metode, der nærmest kan karakteriseres som en mellemting mellem cut-and-cover og en egentlig tunnelering.
- En dybtliggende tunnelering.

Teknikerne er enige om, at alle de tre metoder er gennemførlige under de givne forhold.

3) Linieføring og længdeprofil: Ved en højtliggende tunnel vil anvendelse af en mindste kurveradius på 250 m være nødvendig, medens det ved en dybtliggende tunnel ikke



Skitser af stationsanlæg i højtliggende tunnelanlæg (øverst) og i dybtliggende tunnelanlæg (nederst).

Tegning: Danske Statsbaner (Baf).

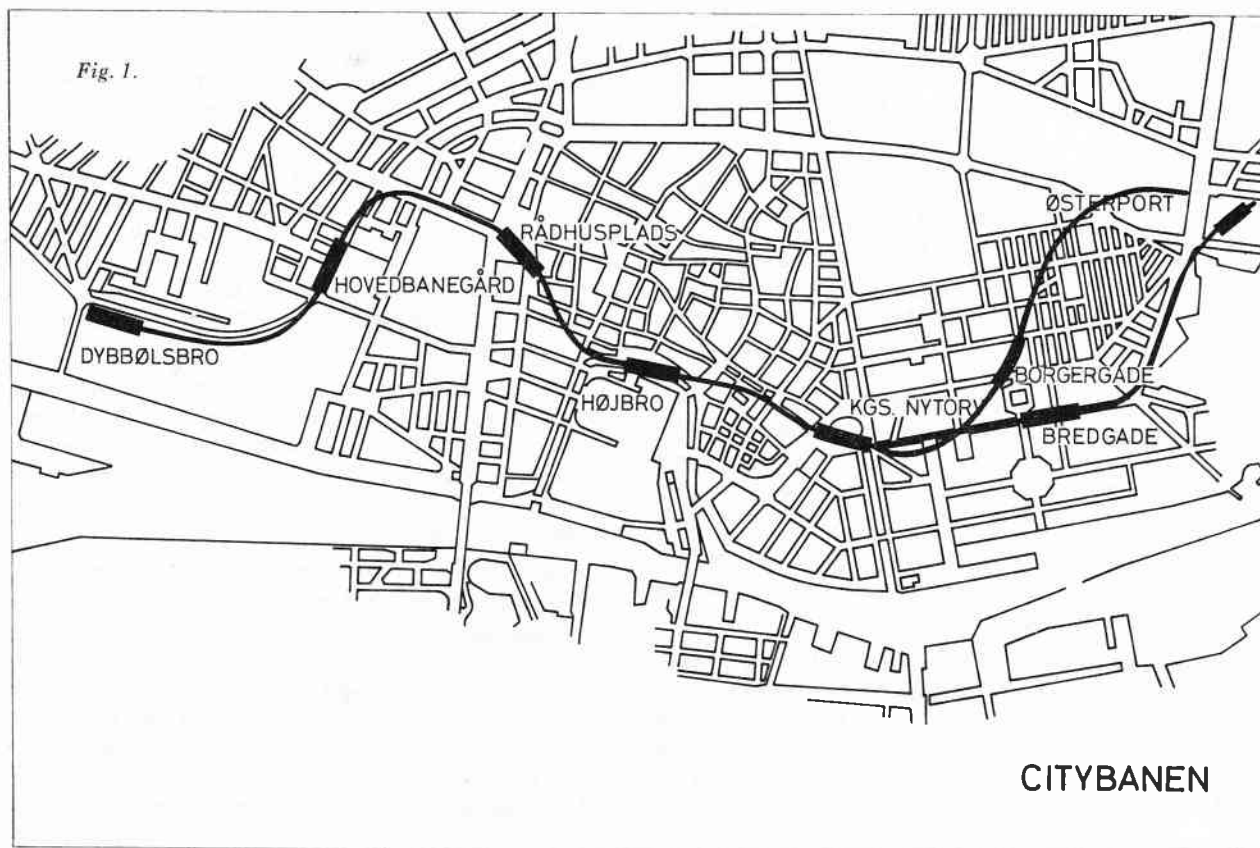
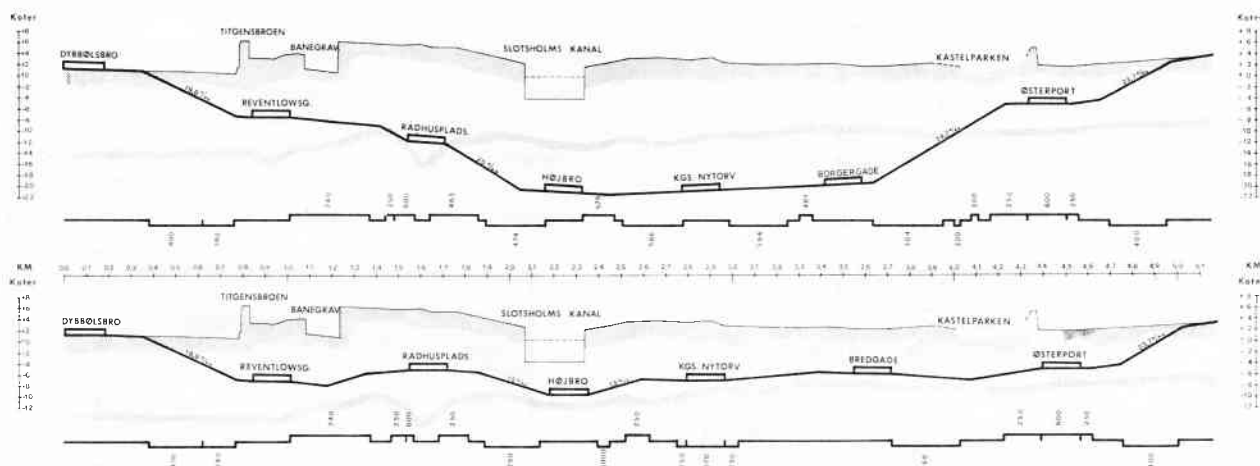


Fig. 2.



Tegninger: Danske Statsbaner (Bafd/Anl N).

er nødvendigt at gå længere ned med kurveradius end til 475 m for den dybest liggende tunnelstrækning.

Ved en højtliggende tunnel kan man nøjes med en maksimalstigning på 15 ‰, medens det ved den dybtliggende vil være nødvendigt at anvende en maksimalstigning på 25 ‰, men alt i alt er der set ud fra et kørselsteknisk og et kørselsøkonomisk synspunkt enighed blandt statsbanernes teknikere om, at en dybtliggende tunnel må indebære visse fordele. (Se fig. 2 på side 16).

- 4) **Stationsplacering og stationsindretning:** Set ud fra spørgsmålet om at give stationerne den bedste arkitektoniske udformning og publikum den bedst mulige adgang til perronerne vil en højtliggende tunnel være at foretrække.
- 5) **Ventilation og brandtekniske foranstaltninger:** En undersøgelse synes at vise, at disse spørgsmål ikke vil have større betydning ved et valg mellem højt- og dybtliggende tunnel.
- 6) **Gener for gadetrafik og erhvervsdrivende i byggeperioden:** Der er blandt teknikerne enighed om, at en dybtliggende tunnel i denne henseende – der må betragtes som meget væsentlig – vil medføre de mindste ulemper.
- 7) **Anlægsudgifter:** Udgifterne til en højtliggende tunnel er skønnet til ca. 445 mill. kr. og for en dybtliggende til ca. 520 mill. kr. (560 mill. kr. for en linieføring ad Bredgade) eks. renter i byggetiden, der er forudsat at være omkring 10–12 år for den samlede banestrækning.

Set alene fra et investeringsmæssigt synspunkt må således en højtliggende tunnel foretrækkes.

Efter at der er foretaget en meget grundig sammenfattende vurdering af ovennævnte principielle forhold, har Generaldirektoratet som nævnt ment at måtte indstille, at der tilvejebringes en dybtliggende tunnel, men afgørende for det endelige valg må være, om en forøgelse af anlægsudgiften med et beløb på ca. 75 mill. kr. (Borgergadelinien) modsvares af de mindre gener, som den dybtliggende tunnel vil påføre byens bygninger, trafik og dermed dens erhvervsliv og borgere under selve tunnelens udførelse.

Afgørelsen af spørgsmålet ligger nu i hænderne på Folketingets trafikudvalg, men **banefuldmægtighedschef K. Guldstad** har fremhævet, at den gennemførelse af Citybanen i løbet af det forudsatte årti på 10–12 år, må forudsætte, at der i de nærmeste kommende år sker en betydelig stigning i de årlige investeringer fra 15–20 mill. kr. til 50–80 mill. kr. Hvis man ikke kan regne bestemt med dette, er det efter teknikernes opfattelse urigtigt at gå i gang med anlægget.

Regeringens stop for anlægsarbejder indtil 1. januar 1971 betyder, at Køgebugtbanens indvielse mindst må udskydes til overgang til vinterkøreplan 1972/73 (september). I august/september har der været afholdt licitation over Køgebugtbanens otte nye stationer – i øvrigt den største samlede stationslicitation i statsbanernes historie. Det første lille tegn på, at man nu skal i gang med Køgebugtbanens nordlige (midlertidige) endestation – Østerport – fik man, da stationens sporskifter i den sydlige ende (mellem 3. og 4. hovedspor) aflystes den 15. juni. På dette sted, ud for Østre Anlæg, skal der etableres vendespor med perron for **H-linien** tog.

Sporanlægget på stationen i Rødby Færge skal udbygges, og der skal foretages en uddybning i havnebassinet og i selve sejlbunden, bl. a. af hensyn til M/f »Danmark« og en færge af tilsvarende størrelse, som de tyske forbundsbaner (DB)



Den nye kommandopost i Roskilde. Foto: Danske Statsbaner.

har kontraheret til levering i 1972. Der er nedsat et arbejdsgruppe til behandling af arbejdernes omfang.

Sidste del af Københavns Godsbanegårds nye hovedbygning samt containerterminalen i Vasbygade blev taget i brug den 13. juli. Den officielle indvielse finder dog først sted den 23. september. Den nye containerterminal i Århus blev taget i brug den 19. august. Hermed er udbygningen af »førstegeneration« containerterminaler afsluttet – næste »station« bliver Herning, hvor det sandsynligvis bliver nødvendigt at anlægge en midlertidig terminal, inden den endelige, der skal etableres i forbindelse med stationens ombygning.

★

Et nyt relæsikringsanlæg på Stoholm station blev taget i brug den 24. juni; strækningen Ravnstrup-Stoholm indkoblede i FC Viborg (med Stoholm som overgangsstation) den 30. juni. Den 31. august blev et nyt relæsikringsanlæg taget i brug på Højslev station; den 24. september indkoblede Stoholm og Højslev stationer i fjernstyringen, hvorefter samtlige mellemstationer (dog ikke Skive H. og Viborg) på strækningen Struer-Rødskær bro fjernstyres fra FC Viborg.

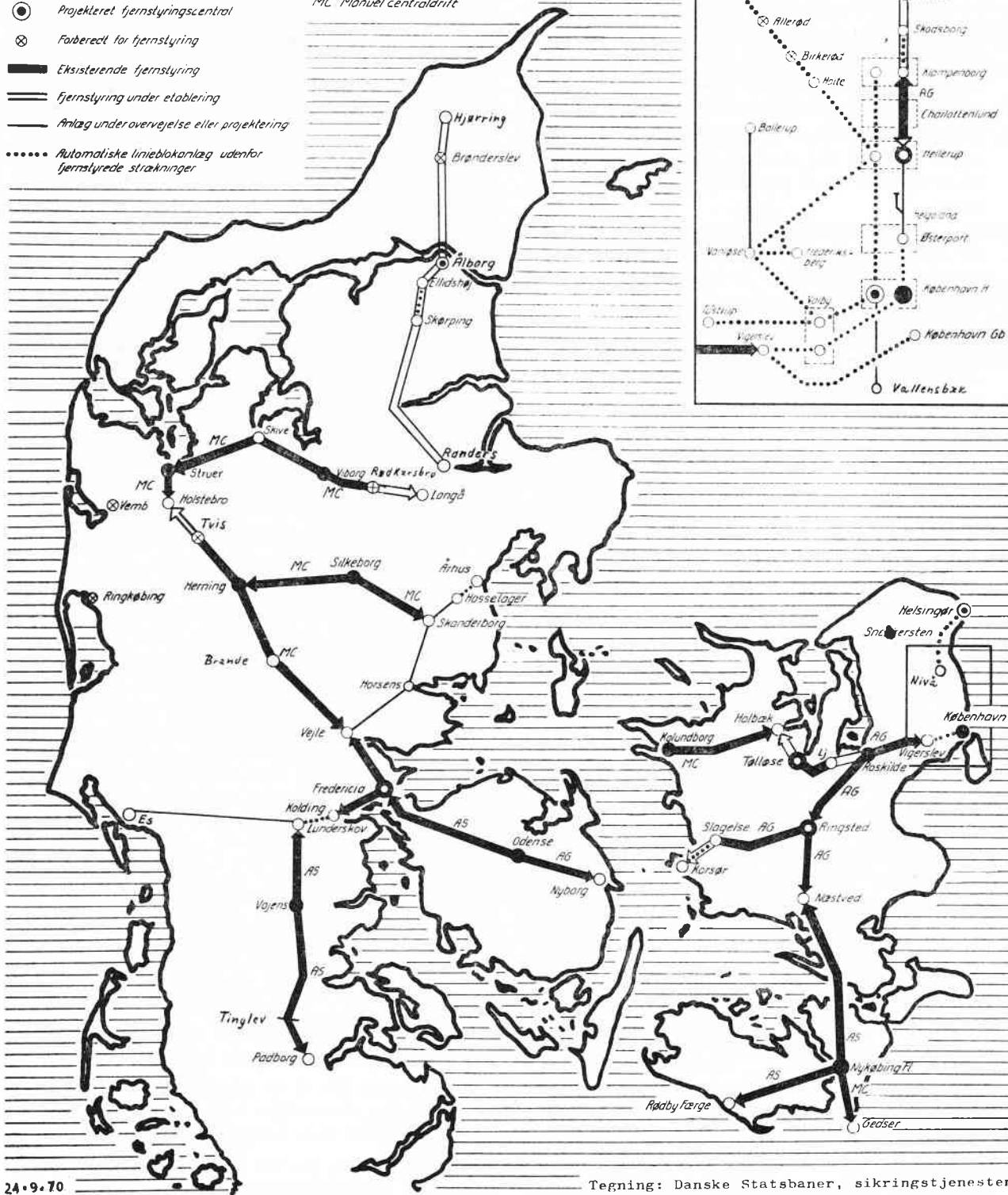
Den 18. august blev et nyt relæsikringsanlæg taget i brug på Tvis station; strækningen Avlum-Tvis indkoblede i FC Herning (med Tvis som overgangsstation) den 20. august.

Den 20. september blev den nye kommandopost i Roskilde taget i brug. Kommandoposten rummer såvel FC Roskilde (forløbende strækningen Vigerslev-Ringsted) som et nyt relæsikringsanlæg for selve Roskilde station. Dermed udskiftedes stationens midlertidige fjernstyringscentral og et næsten halv-

Fjernstyrede strækninger m.v.

- Endelig placeret fjernstyringscentral
- Midlertidig fjernstyringscentral
- ⊙ Projekteret fjernstyringscentral
- ⊗ Forberedt for fjernstyring
- Eksisterende fjernstyring
- Fjernstyring under etablering
- Anlæg under overvejelse eller projektering
- Automatiske linieblokanlæg udenfor fjernstyrede strækninger

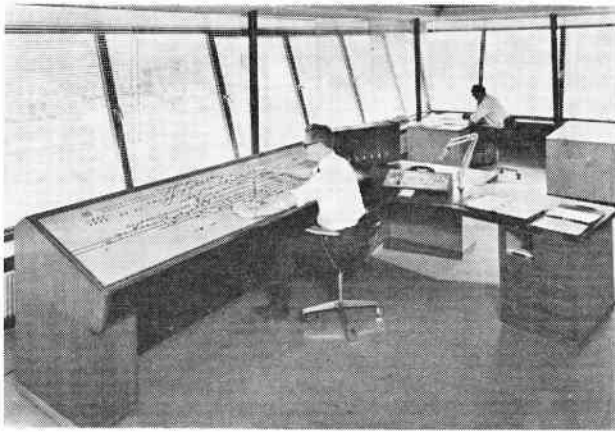
- AS: Automatisk stationsdrift
- AG: Automatisk gennemkørselsdrift
- MC: Manuel centraldrift



24.9.70

Tegning: Danske Statsbaner, sikringstjenesten.

Sidste nyt: Aut. linieblokanl. Roskilde-Lejre tages i brug den 24/9.



Interiør fra kommandoposten i Roskilde. Betjeningspulten for stationens lokale sikringsanlæg. Foto: Danske Statsbaner.

trede år gammelt sikringsanlæg (to poster). I det kommende år vil de midlertidige fjernstyringscentraler i Ringsted og Tølløse kunne nedlægges, idet strækningerne Ringsted-Næstved og Roskilde-Holbæk skal fjernstyres fra Roskilde. Omkoblingen fra de gamle anlæg til de nye skete i dagene 15.-20. september. Det er meningen at genanvende Roskildes gamle fjernstyringsanlæg i Helsingør. I næste nummer af »Jernbanen« håber vi at kunne bringe nærmere omtale af de nye anlæg. Kortet over statsbanernes fjernstyrede strækninger m.v. – på side 18 – viser »situationen« pr. 24. september 1970.

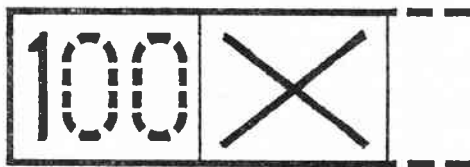
★

De vesteuropæiske jernbaneforvaltninger regner med en stor fremtid for sove- og liggevognstrafikken og fører derfor nu forhandlinger om en helt ny organisationsform for denne trafik ved oprettelsen af en vesteuropæisk sovevognspool.

Det er meningen, at denne pool skal overtage den virksomhed, der hidtil er udført af »Wagon-Lits« og DSG. De to selskaber udlejer for en årrække ca. 800 vogne til de europæiske jernbaner for derefter selv kun at stå for betjeningen af de rejsende. Poolen, der ventes at træde i kraft næste år, er første skridt på vejen til oprettelse af et egentligt jernbanesjete sove- og liggevognsselskab.

DSB har med gyldighed fra 1. juni 1970 tilsluttet sig en ny vognoverenskomst »Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Personen- und Gepäckwagen ohne RIC-Zeichen im internationalen Verkehr« (»Overenskomst om gensidig benyttelse af person- og rejsegodsvogne uden RIC-mærke i international trafik«). Foruden DSB er følgende forvaltninger tilsluttet overenskomsten: DB, FS, JZ, NS, SNCB, SNCF og ÖBB.

Overenskomsten, der for tiden ikke omfatter DSB-vogne, går i korthed ud på at tillade anvendelse af »ikke RIC-mærket« materiel de nævnte forvaltninger imellem. Vogne, der er forsynet med den i overenskomsten foreskrevne påskrift – »X-tegnet« (i stedet for »RIC-mærket«) – som vist nedenfor – kan uden forudgående aftale anvendes mellem de deltagende forvaltninger som: a) behovsvogne, b) forstærkningsvogne i plan- og aflastningstog samt i visse særtog m.v.



I tidsrummet fra sommerkøreplansperioden 1971 og t.o.m. vinterkøreplansperioden 1972/73 overtager DSB kørslen i eksprestoget »NEPTUN« alle ugens dage for at udligne den »kilometergæld«, man er kommet i til DR. Af den grund vil to MS-lyntog og to MB-lyntog blive holdt i drift (uden hovedreparation) i nævnte tidsrum. De resterende lyntogs-sæt fra trediverne vil snarest blive udrangeret.

Færgelejerne tilstand såvel i Helsingør som i Hålsingborg nødvendiggør, at der i den kommende vintersejlsplansperiode afsættes betydelig længere tid til reparation af færgelejer end sædvanligt. I to perioder – 27/9-13/12 1970 og 15/2-22/5 1971 – vil der kun være ét disponibelt jernbanefærgeleje enten i Helsingør eller Hålsingborg, hvorfor det har været nødvendigt at udarbejde en sejlsplan efter hvilken, der kan overføres flere jernbanevogne end normalt under lejeaflysninger. (Der kan udføres en vis assistancesejlads på Københavns Frihavn-Malmö-overfarten med M/f »Asa-Thor«, men kun lørdag/søndag). Den særlige sejlsplan, der kræver fire jernbanefærger, er tilrettelagt sådan, at der pr. døgn kan udføres 68 dobbeltture (der er regnet med, at en dobbelttur pr. døgn pr. færge indstilles for eftersyn, rengøring og forsyninger) mod maksimalt 48 dobbeltture ved sejllads med kun tre jernbanefærger (hvilket har været tilfældet ved vintertid tidligere år). For at kunne gennemføre sejlsplanen er sejltiden sat til 27 minutter og ophold i havn til kun 13 minutter. Der er derfor iværksat en række foranstaltninger for at kunne klare denne stramme plan, bl.a. forøgelse af rangerberedskabet og en vis forøgelse af personalestyrken.



Privatbanerne

GDS/HFHJ: Gribskovbanen har til Ministeriet for offentlige arbejder indsendt forslag om udskiftning af en del af banens spor som en moderniseringsforanstaltning over en 10-års periode. Banen har udrangeret godsvogne: Qc 122, 124, 125 og Pc 226, 229. Frederiksværkbanen har nu besluttet sig til at modernisere Hundested station til et beløb af 4,3 mill. kr. Spornettet skal moderniseres, og der skal opføres nye værksteds- og remisebygninger. Som tidligere nævnt her i tidsskriftet var det meningen, at stationen skulle flyttes til et område ved den nye færgehavn, men selv om at både Frederiksborg Amt og de garanterende kommuner allerede har indbetalt deres andel af flytningsudgifterne, er den gode ide altså »tabt på gulvet« et eller andet sted mellem beslutning og udførelse. Oh- Danmark! Følgende skinnerbusmateriel er udrangeret og forventes ophugget: Sm 1 og 3, Sp 1, 2 og 3; post- og rejsegodsvogn D 75 er udrangeret.

HHBG: Banen modtog sin sidste Ym-vogn, nr. 52 (med førerum i begge ender) den 24. juni.

HHJ: Følgende materiel er udrangeret og for største parten ophugget: Sm 2, Q 161, 180, 183, 192, Pf 149, 226, 227, 228. De fire C-vogne (nr. 25, 26, 27 og 29) er alle tilgået MHVJ.

HP: Banen modtog sin bestilte Y-mellemvogn, Yp 55, fra »Waggonfabrik Uerdingen AG.« den 24. juni. Denne vogn samt Skagenbanens Yp-vogn kørtes fra Tyskland til Fredericia af HHGB Ym 52. I Fredericia afhentede en SB Ym-vogn de to Yp-vogne, hvoraf den ene »sattes« i Hjørring. Helt enkelt. Fra statsbanerne er indkøbt CP 3202, som nu er omlitreret til HP Cp 31. Horne station nedsattes pr. 1. juli til T&S.

HTJ/OHJ: Odsherredsbanen tog sin fjernstyringscentral i Nykøbing i brug den 15. juli; den fjernstyrede strækning omfattede vdd ibrugtagningen: Svinninge-Vig. Se i øvrigt artiklerne andetsteds i tidsskriftet. HTJ C 25 forventes solgt til »Kolding Lokomotivklub«, og OHJ C 216 er solgt til »Helsingør Jernbaneklub«.

LJ: Banen har købt TKVJ's sidste aktiv, motorlokomotivet M 2 (tidl. Degerfors). Maskinen sættes først i drift efter en større istandsættelse. Banens nye store radioanlæg – og det nye re-læsekringsanlæg på Nakskov station forventes at kunne tages i brug i slutningen af oktober. Nærmere omtale i næste nummer af »Jernbanen«.

SB: Stationsbygningerne i Rimmen, Hulsig og Højen udbydes til salg; holdstederne bliver derefter omtrent som Napsjert. Banens Y-mellemvogn, Yp 1 ankom den 24. juni (jvf. ovenfor).

VGJ/VNJ: Nørre-Nebel banen har af statsbanerne købt CP 2835 og 3244.

APB i likv.: Foruden den i »Jernbanen«, nr. 3/70 – side 17 nævnte C 72 (skal være AHJ Dc 72), der solgtes af ophugningsfirmaet til privatmand, som har forsøgt at udleje vognen til MHVJ, er af en anden privat købt AHJ Sm 14, som stilles til rådighed for MHVJ. Det samme gælder AHB C 45.

*

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

Foreningsnyt

Foreningens storudflugt 1970

Med smalsporbane fra forår til vinterens sidste sne

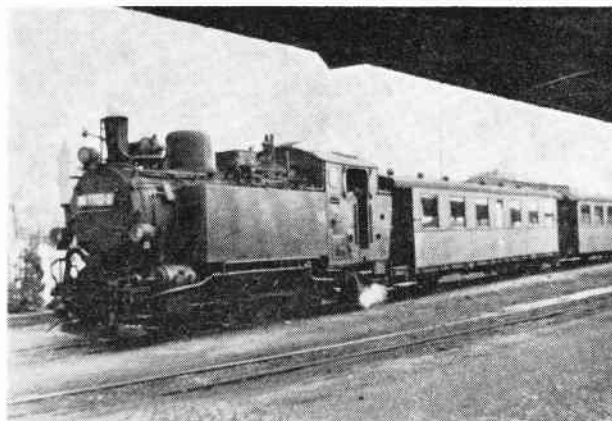
St. Bededags-aften, efter at de varme hveder var indtaget, rejste 50 DJK-medlemmer med »Østersø-ekspressen« til Dresden i DDR for at studere de smalsporbaner, der endnu er i drift dér.

Turen fra København til Berlin Ostbf. foregik i reserveret liggevogn fra DR, og pas- samt toldkontrol foregik uhyre gnidningsløst. Et meget idyllisk indslag i turen var, da vi i morgengryet passerede Kajgaden »Am Strom« ved Warnow-floden i Warnemünde – med alle de gamle huse med gavlen vendt mod floden, spejlende sig i denne.

Fra Berlin Ostbf. foregik rejsen videre med motortoget »Vindobona«, et tjekkisk-bygget tog med kun 1. klasse og med spisevogn, hvor man bl. a. kunne få en ægte »Pilsner« endda for danske penge, som »Oberen« kunne veksle.

Ankommet til Dresden Hbf. blev vi modtaget af inspektør Fritz Hager fra Reichbahndirektion Dresden samt frau Ilse Wünsche fra Deutsche Reisebureau, der fik os indlogeret på det helt nye »Hotel Königstein«, et virkeligt flot hotel, derefter middag og hyrundtur i ledbus og besøg på det kendte trafikmuseum med originale gamle vogne og lokomotiver, både for damp- og elektrisk drift samt sporvogne m. m.

Dresden er jo en by, der er i vældig genopbygning, høj-huse, hoteller og boliger skyder op, og gamle historiske bygninger genopføres i den oprindelige stil, således slottet Zwinger, et mesterværk fra senbaroktiden med mange kunstskatte.



DR-damploko 99.1703 med DJK-særtog (Radebeul Ost – 25. april 1970).

Foto: Niels Bonnesen.

En ting, man lagde mærke til, var de mange blomsterbede og så den renhed, der var på gaderne. På Prager Strasse ved vort hotel var det komplet umuligt at finde så meget som en henkastet tændstik, og da biltrafikken jo ikke står i forhold til det, vi kender, var luften til at indånde. Til gengæld for biler er byen rig på sporvejslinier, den længste over 24 km, så for vore sporvejsinteresserede medlemmer var det et eldorado, særlig hvis køreturen foregik med de nye tjekkisk-byggede »Pragervogne«, der altid kørte med 2 sammenkoblede motorvogne, så gik det hurtigt.

Det var lidt om byen; men vi skulle jo køre »smalspor«, så lørdag morgen efter kaffen afsted til Radebeul Ost og derfra med 750 mm sporvidde til byen Moritzburg, hvor vi så det historiske jagtslot med porcelæns- og malerisamling for derefter at spise middag i skovrestauranten Waldschänke.

Denne bane går jo i en masse kurver som andre småbaner; men der var også det interessante, at der på strækningen var krydsning med en sporvejslinie. Strækningen var meget køn med udsigt til vinmarker i terrasser op ad bjergene.

Søndag morgen stod smalsporbanen Freital-Hainsberg-Kurort Kipsdorf på programmet. Denne bane, der var 26,3 km lang, regnes for den kønneste i DDR, og det tør siges, at her var Kleinbane og natur forenet. Vi kørte fra Dresden fra foråret med udsprungne træer, grønne buske og blomster, langs en rivende bjergflod med flere vandfald, stejle klippevægge, stigninger 1:33 og kurveradius på 50 m, så når man sad i den sidste vogn, kunne man se lokomotivet på den anden side køre den modsatte vej! Små hyggelige stationer tæt op ad de stejle klippevægge, vandkraner med røde smedjernslygter, jo den bane var en perle, og vi nåede på bekostning af meget kul endestationen Kurort-Kipsdorf 534 m over havet, og her smagte en varm grog med rom godt, medens man udenfor kunne se vinterens sidste sne i det Sachiske Svejts.

Ved den afsluttende middag i Dresden talte hr. Hager om den glæde, det havde været for ham at vise os disse små, kønne baner, som måske kun kører til år 1975, og han overrakte vor forening en forgyldt model af DR's loko type 55¹⁶⁻²², og sluttelig omtalte han, at disse to baner hvert år blev besøgt af det samme hold engelske jernbaneentusiaster, og ud fra den begejstring, vore medlemmer udtrykte over besøget på disse DR-smalsporstrækninger, er der grund til at udtale et »Auf Wiedersehen«.

Thoke.

Kommende møder og udflugter

Søndag den 4. oktober. Udflugt på »Varde-Grindsted Jernbane« (VGJ) med arbejdstog fremført af VNJ-damploko nr. 9.

Planen for udflugten er:

København H. (tog 17/»Aros«) afg.	7.05
Roskilde -	7.26
Korsør -	8.20
Odense -	10.03
Fredericia -	10.42
Vejle H. ank.	11.00
Vejle H. (tog 721) afg.	11.02
Århus H. (tog 319) afg.	8.10
Langå ank.	8.50
Randers (tog 928) afg.	8.33
Langå ank.	8.45
Langå (særtog) afg.	8.55
Silkeborg afg.	9.55
Brande ank.	11.49 11.00
Brande (særtog) afg.	12.05
Grindsted ank.	12.50

— frokostpause —

Grindsted (arbejdstog) afg.	14.00
Varde Vest ank.	16.15
Varde H. (tog 1341) afg.	16.56
Esbjerg ank.	17.12
Esbjerg (tog 339) afg.	17.14
Fredericia ank.	18.43
Fredericia (tog 1078) afg.	18.54
Odense ank.	19.35
Korsør ank.	21.25
Roskilde (skifte i Korsør til tog 1086) ... ank.	(22.52)
København H. ank.	22.56
Varde H. (tog 111) afg.	17.04
Grindsted ank.	18.04
Grindsted (tog 1523) afg.	19.09
Silkeborg ank.	20.31
Randers ank.	21.58
Silkeborg (tog 1571) afg.	20.55
Århus H. ank.	21.50

Særtog: Langå-Brande-Grindsted oprangeres af MHVJ-materiel: ETJ M 4 — SB B 11 — HHJ C 27 eller APB M 1 — FFJ M 1210 — SB B 11. Arbejdstog på VGJ oprangeres af: Damploko VNJ nr. 9 — DSB ECO samt VNJ eller DSB CP-vogne. Særtogsanmeldelser vil blive udleveret. (NB. Der er afsat god til »fotostop« på strækningen mellem Grindsted og Varde. Bemærk at toget gennemføres til Vestbanegården).

Pris for deltagelse er:

Fra København og Roskilde	kr. 88,00
Fra Korsør	kr. 82,00
Fra Odense	kr. 66,00
Fra Fredericia	kr. 50,00
Fra Århus og Randers	kr. 54,00
Fra Silkeborg	kr. 44,00

Billetterne er gyldige til rejse i ovenstående plan anførte tog. Billet til kørsel lokalt på VGJ (arbejdstog og tog 111) koster kr. 31,00.

Tilmeldelse sker ved snarest — og senest **lørdag den 26. september** — at indsætte ovennævnte beløb på **postgirokonto 11 10 06**, adresseret **Dansk Jernbane-Klub, Tagensvej 169, 2400 København NV**. Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i togene. **Bestil billet i forvejen — billetkøb i togene koster kr. 5,00 ekstra** — i tilfælde af sygdom o. lign. vil forudbetalte beløb altid blive tilbagebetalt.

Deltagere, der ønsker serveret »cabaret« (à kr. 16,50) på »Grand Hotel« i Grindsted, marker »Kupon til modtageren« med et »M«; NB. ingen forudbetaling. (Medbragt mad kan også indtages på hotellet).

For andre tilslutningstider end de ovenfor anførte — se »Togplan« eller »Danmarks Rejseforbindelser«; for øvrigt er S.P. Laursen, Randers parat til at hjælpe — på telefon (06) 42 65 84.

Tirsdag den 6. oktober og tirsdag den 10. november kl. 19.30 i »Industrialparken«, Albanitorv, 5000 Odense.

»Aften-jernbane-sammenkomst« med lysbilleder, »jernbanesnak« o.s.v., arrangeret af DJK's fynske afdeling.

Søndag den 11. oktober. Udflugt på »Hirtshalsbanen« (HP) og besøg på svovlsyrefabrikken i Nørresundby, arrangeret af DJK's nordjyske afdeling.

Planen for udflugten er:

Hjørring (tog 683) afg.	9.40
Hirtshals ank.	10.05
Hirtshals (arbejdstog) afg.	10.30
Hjørring ank.	11.40
Hjørring (tog 70) afg.	13.25
Nørresundby ank.	14.00

Tog 683 oprangeres således: Diesellokomotiverne 11 og 13 — CP 31 — C — C — EH + godsvogne. Arbejdstoget oprangeres af dieselloko 11 — C — C — EH.

Busforbindelse fra Nørresundby st. til svovlsyrefabrikken.

I Nørresundby vil et af svovlsyrefabrikken damplokomotiver (sporvidde 785 mm, Jung 1914) være opfyret og køre rundt på fabriksområdet for fotografering. Efter besøget busforbindelse til Aalborg st.

Såfremt tiden tillader det, og der er interesse derfor, kan der arrangeres bustur for besigtigelse af FFJ damplok 34, der henstår på en legeplads i Aalborg.

Pris for deltagelse er **kr. 25,00**. Tilmeldelse sker ved snarest — og senest **mandag den 5. oktober** at indsætte beløbet på **postgirokonto 10 96 17**, adresseret **S.P. Laursen, Falkevej 7, 8900 Randers**. Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrolbillet i toget.

Søndag den 11. oktober. Udflugt med »gammelt« S-tog til Hillerød, arrangeret af »Sporvejshistorisk Selskab«.

Afgang fra København H. kl. 10.07 — ankomst til Hillerød kl. 10.44; retur fra Hillerød kl. 11.14 — ankomst til København H. kl. 12.33 (på hjemturen længere ophold i Birkerød, Holte og Lyngby). Særtoget oprangeres af S-togsmateriel af 1. og 2. levering (1933/36).

Tilmeldelse sker ved at indbetale **kr. 12,00** på **postgirokonto**

to 6 45 02, adresseret Sporvejshistorisk Selskab, Uplandsgade 40, 2300 København S.

Onsdag den 21. oktober kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Foredrag af direktøren for »DDR's trafikrepræsentation i Danmark«, Dr. H. Kühne, om »Deutsche Reichsbahn«. Opmærksomheden henledes på, at foredraget er på tysk.

Boganmeldelse

J. Guldbæk Christensen: DSB-Old-Timere i model, Signalpostens Forlag, København 1970. Pris: Kr. 79,50. (Se annonce andensteds i tidsskriftet).

På nær nogle for længst udsolgte småhåndbøger om de rent tekniske problemer ved modelbanebygning, har det hidtil været småt med litteratur om modelbaner på dansk. Det er et glædeligt tegn på, at interessen for modelbaner, der en tid synes at have været stagnerende, igen er i stigning. at Signalpostens optimistiske udgiver nu har turdet give sig i lag med udgivelsen af et virkeligt betydeligt værk om modelbanebygning, der samtidig er af stor interesse for alle, der er interesserede i egentlig jernbanedrift.

Bogen er i stort format og på nydeligt papir, og indeholder en meget lang række fortræffelige vogntegninger og tegninger af enkeltheder, der har betydning for modelbyggeren. Herudover er der en lang række tildels lidt kendte billeder af disse gamle vogne og en del gode togbilleder, hvor man kan se vognene. Billederne er gennemgående gode, men enkelte lidt blegt gengivne. Hvorfor der er gengivet en del privatbanebilleder, ved jeg ikke, da det drejer sig om DSB-vogne, men også disse billeder er interessante. Medens billederne både har interesse for modelbyggeren, og den der kun er interesseret i egentlige jernbaner, er teksten, der i øvrigt er udmærket, udelukkende af interesse for modelbyggeren. Da bogen på flere måder er lagt an således, at den både giver oplysninger om de gamle vogne selv, og om hvorledes man skal bygge disse efter, savner jeg i teksten et afsnit om statsbanernes vognpark i tidligere tid, hvor mange der har været af disse vogne, hvorledes de blev anvendt, og hvor længe de har eksisteret; men måske ville det have gjort bogen alt for stor og kostbar, og vi kan jo så håbe, at forfatteren eller en anden senere vil supplere med disse oplysninger.

Birger Wilcke.

★

Foreningens medlem A. E. Kurland har udgivet en bog: »Privatbanemateriel 1« med et udvalg af fotografier, beskrivelser og tegninger af rullende materiel fra danske privatbaner (eksisterende og nedlagte). Bogen, der vil være til lige stor glæde for modelbyggere som jernbaneentusiaster, er på 38 sider i format 29,7 cm × 21,0 cm og indbundet i en kraftig papirindbinding med spiralryg. Tegninger er trykt på svær karton, hvilket gør bogen behagelig at arbejde med ved modelbygning.

»Privatbanemateriel 1« kan bestilles ved indsættelse af kr. 15,00 (inkl. porto og MOMS) på **postgirokonto 17 20 78**, adresseret **A. E. Kurland, Børnehøj 24, 4000 Roskilde.**

EBJ.

SALGSafdelingen

1. Nye Postkort:

Atter har vi forøget postkort-serien med følgende otte motiver:

- DSB 26: DSB A 159 (Hartmann 1534/1888).
Odense, august 1970.
- DSB 27: De jysk-fyenske Statsbaner B 45 (Stephenson 1923/1869).
Odense, august 1970.
- DSB 28: DSB Fs 263 (Hartmann 1537/1888).
Odense, august 1970.
- DSB 29: De jysk-fyenske Statsbaner G 78 (Esslingen 1440/1875).
Odense, august 1970.
- DSB 30: DSB Hs 363 (Hartmann 1539/1888).
Odense, august 1970.
- DSB 31: DSB O 318 (A. Borsig 4650/1898).
Odense, august 1970.
- DSB 32: DSB P 125 (Hohenzollern 198/1882).
Odense, august 1970.
- DSB 33: DSB 931 (Schwartzkopff 4458/1910).
Odense, august 1970.

De afbildede lokomotiver er alle forbeholdt Jernbanemuseet.

Kortene, der koster 1,25 kr. pr. stk., kan bestilles ved på **postgirokonto 13 53 13**, adresseret til **Ole-Chr. M. Plum, Rantzausgade 9, IV., 2200 København N.**, at indsætte beløbet for kortene + kr. 0,60 til porto. Bestillingen bedes anført bag på talonen til modtageren.

2. For liebhavere:

»Tilbudsliste nr. 5« er udkommet, og den indeholder mange nye interessante tilbud på reglementer, køreplaner, billetter etc. Tilbudslisten kan rekvireres hos **Ole-Chr. Plum, Rantzausgade 9, IV., 2200 København N.**, ved indsendelse af 80 øre i frimærker.

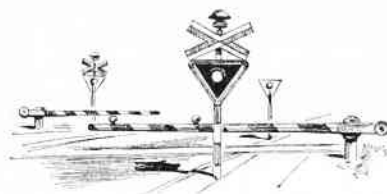
3. Salgsafdelingen tilbyder i øvrigt:

Tjenestekøreplan fra 1968/69 for APB (den sidste)	kr. 8,00
Tjenestekøreplan fra RØHJ efter 1950	kr. 6,00
Materielfortegnelse fra APB fra 1923 (alle damplokomotiver fra APB er med)	kr. 20,00
100 stk. forskellige billetter fra Danmarks Jernbaner - mange sjældne	kr. 10,00
15 forskellige lokalkøreplaner fra danske privatbaner - bl. a. KRJ omkr. 1929 og HFHJ fra ca. 1940	kr. 10,00

Det ovennævnte kan bestilles ved indsættelse af beløbet svarende til de ønskede »sager« + kr. 1,50 pr. forsendelse på **postgirokonto 13 53 13**, adresseret til **Ole-Chr. Plum, Rantzausgade 9, IV., 2200 København N.**

P.S. Disse tilbud gælder til og med 15. oktober 1970.

P.P.S. Vi gør på grund af flere henvendelser opmærksom på at Salgsafdelingen gerne ekspederer varer til enhver, der læser »Jernbanen«.



Ny service for jernbane-entusiaster

Har De nogensinde stået ved en gammel udrangeret vogn og funderet over hvilken historie netop den vogn har bag sig, eller har De stået med nummeret på en tyrkisk eller anden udenlandsk vogn og ikke har vidst hvilket litra den pågældende vogn havde? Eller måske haft brug for en komplet omlitrerings- og udrangeringsliste for QH/QR-HJ-Gklm-vognene eller hvilken som helst anden dansk vogn fra 1892 og op til dags dato?

Det er for Dem og mange andre, der nu er oprettet en ny service under navnet »Dansk Jernbanearkiv«. 250 kg kartotekskort samt en ny hulkortmaskine står til rådighed for alle, der mangler et udrangeringsår, en specialvogns tidligere litra og nummer eller kort sagt alt, hvad der er foregået »materiel-teknisk« ved DSB siden 1892. I arkivet er også oplysninger om forskydninger i materiellet hos de fleste af Europa's jernbaneforvaltninger indenfor de sidste fem år. Fra arkivet kan desuden leveres tegninger i 1:87 (HOModelbanestørrelse) af næsten samtlige vogne ved DSB siden 1892.

Har De blot enkelte spørgsmål, er det ikke dyrere at benytte arkivet end at sende et brev med spørgsmålet og vedlægge en frankeret svarkonvolut. Ved større liste betales et grundgebyr på kr. 2,-, samt kr. 2,- for hver påbegyndt antal 50 vogne. De ønsker udrangeringsår, omlitreringer og deslige for. Tegningerne koster kr. 5,- pr. stk. Beløbet kan tilsendes på postanvisning eller i anbefalet brev. Helst ikke frimærker. Forespørgsler kan også rettes pr. telefon (03) 89 45 85 mandag til fredag kl. 20.30 til 21.30.

Af forskellige tekniske grunde kan udrangeringsår efter 1958 på almindelige lukkede og åbne godsvogne og privat-ejede vogne først »leveres« efter den 25. oktober 1970.

Hermed håber jeg at have afhjulpet et stort savn blandt danske jernbaneentusiaster.

»Dansk Jernbanearkiv«,
»litreringsteknisk afdeling«,
Per Topp Nielsen,
Rådhusgade 17.
4990 Sakskøbing.

Museumstoget

MARIBO-BANDHOLM



MARIAGER-HANDEST
VETERANJERNBANE

Vore to museumsbaners beretning om driften i sæson 1970 følger i næste nummer af »Jernbanen«, der udsendes ca. 20. november.

Jernbane - sidste nyt - kort fortalt

For at kunne dække det stigende befordringsbehov der opstår, når DFDS-ruterne København-Århus og København-Ålborg indstilles med udgangen af september, har statsbanerne besluttet at indsætte et nyt direkte nateksprestog

mellem København og Ålborg fra vinterkøreplanens ikrafttræden den 27. september. Samtidig gennemføres en række køreplansforbedringer for dagforbindelser til og fra Nordjylland.

Der etableres (forsøgsvis) følgende **ny natforbindelse: Tog 91: København H. (afg. kl. 0.05) – Ålborg (ank. kl. 7.50)** og **tog 48: Ålborg (afg. kl. 0.05) – København H. (ank. kl. 7.55)**. Togene – udveksler kun rejsende på Odense, Århus H., Randers og Hobro stationer – løber første gang natten efter 27/9 og derefter daglig med undtagelse af visse dage i højtiderne – og oprangeres af maksimalt fire overførselsvogne, nemlig ABv – Bgc – Bf – WL (hvis sådanne ikke kan skaffes, da yderligere – efter behov – Bf).

Der etableres endvidere følgende **nye dagforbindelser: Lyntog »Østjyden«: Tog 67** videreføres daglig til Ålborg (ank. kl. 2.13) / **tog 42** udsendes daglig fra Ålborg (afg. kl. 5.35) togene udveksler rejsende i Randers og Hobro. **Tog 947** (hverdag) Århus-Randers (med forbindelse fra København H. (afg. kl. 10.05) over »Hurtigruten«) videreføres til Ålborg (ank. kl. 17.01); toget gives standsning i Hobro, Arden og Skørping; forbindelsen findes allerede på søn- og helligdage (tog 1947). **Tog 54** (ny forbindelse til færge 360 »Hurtigruten«) samt til tog 60 »Storebælt«: Ålborg (afg. kl. 11.20) – Århus H. (ank. kl. 12.52) – Århus Havn; toget løber daglig undtagen visse dage i højtiderne – og gives standsning i Hobro og Randers.

Der udsendes et indlæg til publikumskøreplanerne for vinterperioden med oplysning om de nye forbindelser. I forbindelse med overgang til sommerkøreplan 1971 påregnes der etableret yderligere direkte forbindelser mellem København og Ålborg ved videreførsel af togene 17/88 »Aros«, tog 45 »Lillebælt« og tog 60 »Storebælt« mellem Århus og Ålborg og v.v., således at sidstnævnte by vil blive betjent af seks daglige lyntog i hver retning.

EBJ.

STEAM RAILTOUR OF DENMARK

Der er nu åbnet mulighed for »individuel« deltagelse i nogle af den engelske forening »The Railway Enthusiasts' Club«'s udflugter med damp.

Tirsdag den 22. september: Kørsel med litra S: København H. (afg. kl. 8.32) til Helsingør (besøg på »Teknisk Museum« m.v.) – retur via Hillerød til Hellerup (ank. kl. 15.58). **Kr. 29,00 (inkl. entré).**

Onsdag den 23. september: Kørsel med litra C: København H. (afg. kl. 9.01) til Stubberup (Fakse Kalkbrud); videre til Fakse Ladeplads (smalsporloko) og (bus) til Store Heddinge – retur til København H. (ank. kl. 16.15). **Kr. 37,00.**

Torsdag den 24. september: Kørsel med litra E: København H. (afg. kl. 8.15) til Maribo (kørsel med »Museums-toget« og besøg på »Ålholm bilmuseum«); ophold i Næstved (Maglemølle papirfabriks damploko) – retur til København H. (ank. kl. 19.03). **Kr. 54,00 (inkl. entré).**

Lordag den 26. september: Kørsel med VNJ nr. 9: Esbjerg (afg. kl. 6.58) til Nørre Nebel og retur – til Esbjerg (ank. kl. 12.57). **Kr. 22,00.**

Billetter til turene den 22/9, 23/9 og 24/9 købes gennem »Informationskiosken« på København H. og til den 26/9 gennem Esbjerg station. Yderligere oplysninger kan fås hos Salgskontoret for persontransport, tlf. (01) 14 04 00 – lokal 2646.

Reinsmark.

MODELJERNBANEBYGGER OG JERNBANEENTUSIAST:

BOGEN FOR DEM!

**Den store danske
håndbog om
bygning af jern-
banevogne i model**

208 sider

Format A 4 (210x297 mm)

Indhold:

Modelbanehobbyen

Byggevejledning med næsten
300 illustrationer i foto og streg:

Vognkassen

Træ-på-træ metoden

Karton-på-træ metoden

Plastmetoden

Metalmetoden

Undervognen

Taget

Detaljerne

Værkstedstips

Limoversigt

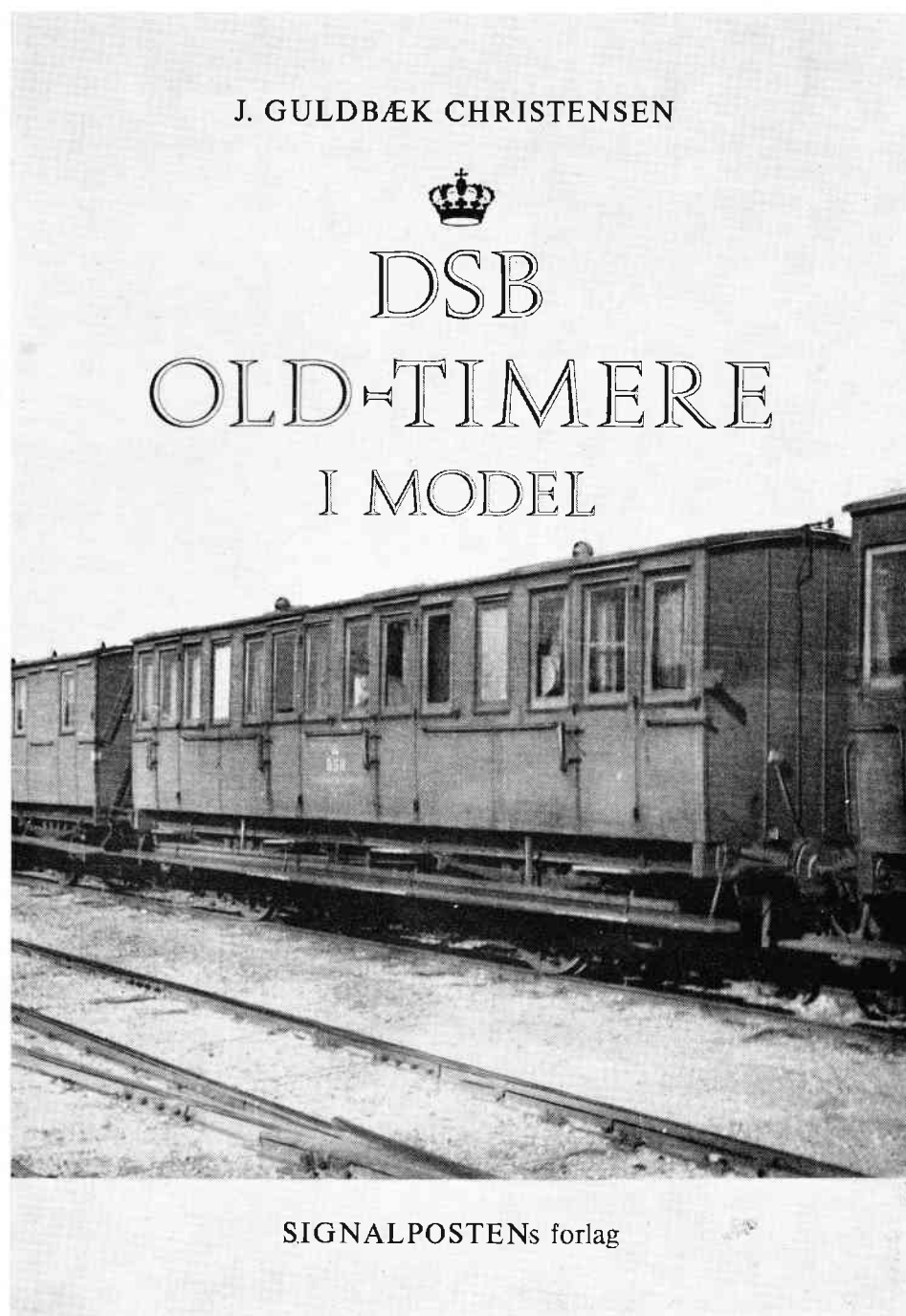
NEM-normblade

Skalategninger i 1:87 med alle
data og rigt illustreret.

Solid indbinding

Pris kun kr. 79,50

(kr. 69 + moms)



SIGNALPOSTENS forlag

Kan købes hos Nyboder Hobby, Kronprinsessegade 51, 1306 København K, hos boghandlere – eller ved indsættelse af kr. 79,50 på giro 9 47 22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj – så kommer bogen med posten.