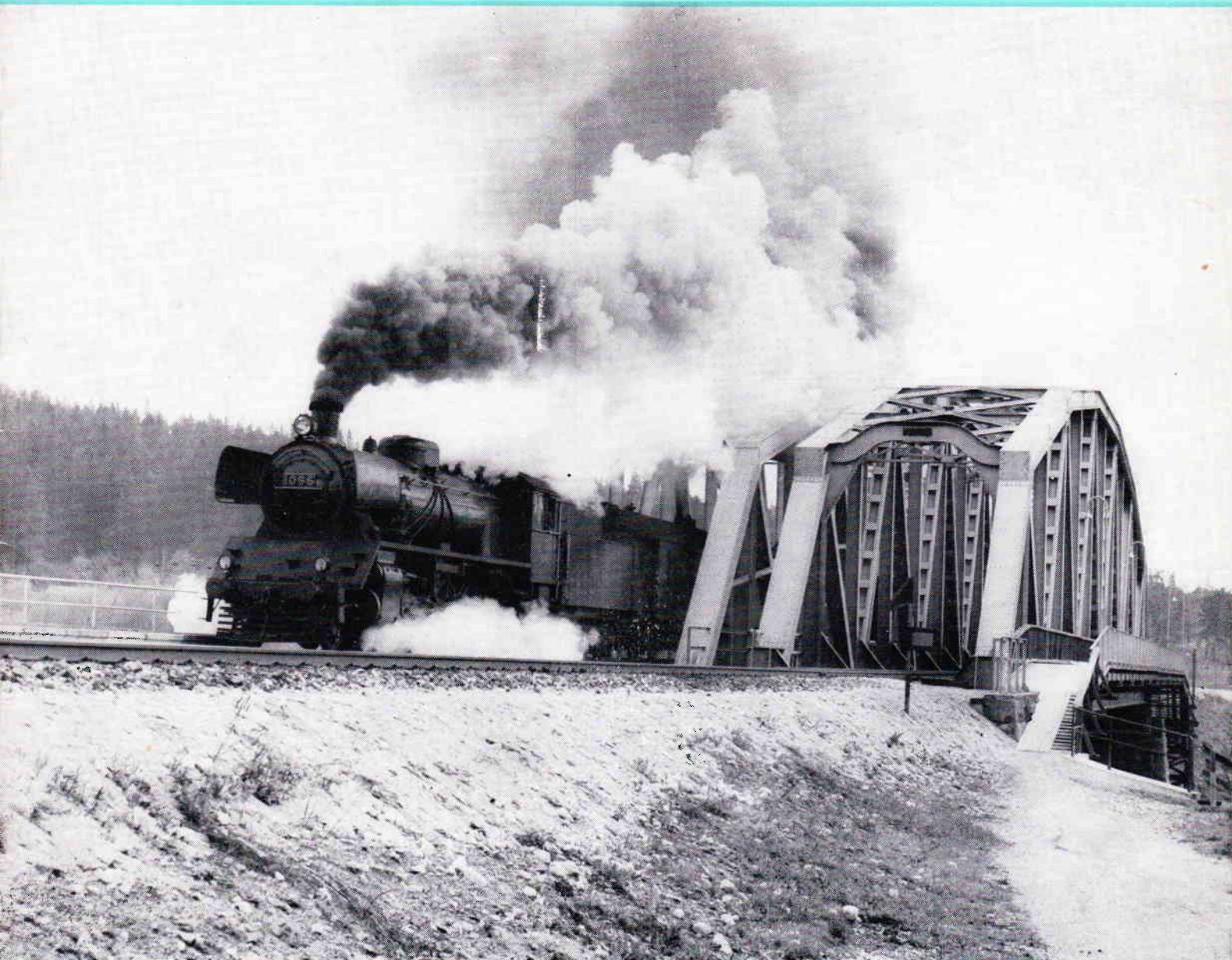




jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER - HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **5**
DEC. 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.

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.

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 favørpris, ca. kr. 98,00, som gælder indtil udgivelsen (marts 1971), hvorefter prisen stiger til ca. kr. 135,00.

BOGHALLEN

RÅDHUSPLADSEN 37 — 1550 KØBENHAVN V
POLITIKENS HUS — TELEFON (01) 11 70 40

Hög effekt — Hög hastighet



Det första av 25 NOHAB GM-dieselelektriska 3300 HP-lokomotiv för Danmark med GM's nya överladdade 16-cyl. dieselmotor, växlat 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. 10-16).

★

Formand:

Politiladvokat, 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

Sekretær:

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

Museumstoget Maribo-Bandholm:

Trafikafdeling og information:

Børge Chorfitzén,
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:

Overtrafikassistent S. P. Laursen,
Fælkevej 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 fynske afdeling:

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

Medlemskontingent for året 1971:

Ordinære medlemmer kr. 35,-
Juniormedlemmer (under 18 år
den 1. januar 1971) kr. 25,-
Optagelsesgebyr for nye medl. ... kr. 5,-

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos
kassereren (se ovenfor).

jernbanen

Nr. 5 - 1970

10. årgang

Tidsskriftet er medlem af:

Union Internationale de Presse
Ferroviaire (Ierpress), Wien.

Redaktør:

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

Annonceekspedition:

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

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

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Julekortet 1970



Naturligt nok må motivet til årets »jernbane-julekort« hentes fra den sidste vinter, hvor vejret gav de danske baner en del vanskeligheder.

Julekortet 1970, der viser OHJ nr. 38 i kamp med snemasserne ved Kulby på Høng-Tølløse Jernbane 23. februar 1970, koster 75 øre pr. stk.

Vi har stadig et lille oplag af »Julekortet 1967« (damploko C 712 med gods-tog ved Aunsøgaard) og af »Julekortet 1968« (GDS damploko nr. 10 på Kagerup station i 1940). Disse kort koster 50 øre pr. stk. Endelig har vi også et rest-oplag af »Julekortet 1969/2« (HAJ nr. 3 med tog på Hammelbanegården i Århus i 1907). Dette kort koster 75 øre pr. stk.

Ved køb af 10 stk. »Jul 1970«, 5 stk. »Jul 1969/2, 5 stk. »Jul 68« og 5 stk. »Jul 67« nedsættes prisen til kr. 15,00.

Kortene kan bestilles ved indsættelse af beløbet svarende til det bestilte antal kort + kr. 0,60 pr. forsendelse på **postgirokonto 13 53 13**, adresseret **Ole-Chr. M. Plum, Rantzausgade 9, 4. tv., 2200 København N.** (På bagsiden af talonen til modtageren anføres bestillingen.)

OCMP.

Vort forsidebillede:

I foråret 1969 prydedes vort tidsskrifts forside af NSB- og SJ-damplokomotiver – det fjerde nordiske »jernbaneland« glemte vi ganske. Nu kommer turen til VR (= Valtionrautatiet = statsjernbanerne): VR-damplokomotiv, type Tr1 nr. 1096 (Finlands mest moderne) ses her med særtog for Svenska Järnvägsklubben passere broen uden for Tavastehus (maj 1969).

Manden bag kameraet var: Ulf Diehl.

Kommende møder og udflugter

Onsdag den 9. december kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Causeri af Frank Stenvall (redaktøren af »Nordens Järnvägar« m. fl.): »På rejse med tog i Balkan« (m/ lysbilleder).

★

Søndag den 13. december. »Jule-udflugt« på »Nordbanen« og »Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane« (HFHJ) med sær- og arbejdstog fremført af **DSB-damploko, litra S nr. 740.**

Planen for udflugten er:

København H.	afg.	8.07
Holte	afg.	8.35
Hillerød	afg.	9.14
Hundested	ank.	12.15

– »julefrokost« på »Hundested Kro« – derefter »andespil« (ét spil på billetten (gratis plade) og otte spil for kr. 10,00).

Hundested	afg.	15.50
Hillerød	ank.	16.48
Holte	ank.	17.45
København H.	ank.	18.12

Sær- og arbejdstogene oprangeres således: Damploko, litra S – BDh – Cl – Cl. Mange foto-stop på HFHJ; særtogsanmeldelser vil blive udleveret.

Pris for deltagelse er:

Fra København/Holte	kr.	30,00
Fra Hillerød	kr.	20,00

Tilmeldelse sker ved snarest – og senest **mandag den 7. december** – at indsætte nævnte beløb på postgirokonto **11 10 06**, adresseret **Dansk Jernbane-Klub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København NV.** Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrollbillet i toget. (Billetkøb i toget koster kr. 5,00 ekstra.)

Deltagere, der ønsker serveret »kroplatte« (à kr. 15,00) i »Hundested Kro«, mærker »Kupon til modtager« med et »M«; ingen forudbetaling. (Medbragt mad kan endvidere indtages i kroen.)

Tag familien med – der er mange dejlige præmier i andespillet, (der arrangeres af DJK's salgsafdeling). – Vor årlige »jule-udflugt« er den rigtige optakt til årets højtid for hele »jernbane-entusiast-familien«.

NB. Deltagere, der ankommer med »Lille-Nord« tog 5718 (Hillerød ank. 9.14), kan tilslutte sig udflugtstoget i Gorløse; HFHJ tog 119 kan benyttes mod forevisning af giroalonen.



Fredag den 15. januar. Festaften i anledning af 10-års dagen for foreningens stiftelse.

Kl. 19.30 pr. i »Karnappen«, Niels Hemmingsens Gade 10, 1. sal (restaurationen), 1153 København K.:

1. Festmiddag (se nedenfor),
2. Foredrag af generaldirektør Povl Hjelt: »Danske Statsbaners fremtidige målsætning«,
3. Filmsforevisning: »Hvad der ville have været sket, hvis bilen var opfundet før toget« – samt cavalcadefilm om DJK-udflugter gennem ti år. (Pkt. 2 og 3 i »store sal«.)

Tilmeldelse til festaftenen er obligatorisk – og sker ved – senest fredag den 8. januar – at indsætte kr. 35,00 pr. person (ægtefæller m. v. er meget velkomne) på postgirokonto **11 10 06**, adresseret **Dansk Jernbane-Klub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København NV.** Beløbet er betaling for middagen: 1 stk. rejer, paprikaschnitzel og pandekager – én øl/vand og kaffe.

★

Søndag den 17. januar. »Jubilæums-udflugt« på »Sydbanen« med sær- og arbejdstog fremført af **DSB-damploko, litra E nr. 978.**

Planen for udflugten er:

København H.	afg.	9.50
Roskilde	afg.	10.26
Mogenstrup sidespor	ank.	12.45

– frokostpause –

Mogenstrup sidespor	afg.	14.55
Roskilde	ank.	16.33
København H.	ank.	17.01

Sær- og arbejdstogene oprangeres således: Damploko, litra E (Næstved-Mogenstrup sidespor og v. v. dog litra MH) – Dh – Bf – Bg – Buh. Diverse foto-stop mellem Køge og Haslev – særtogsanmeldelse vil blive udleveret.

Pris for deltagelse er:

Fra København	kr.	40,00
Fra Roskilde	kr.	35,00

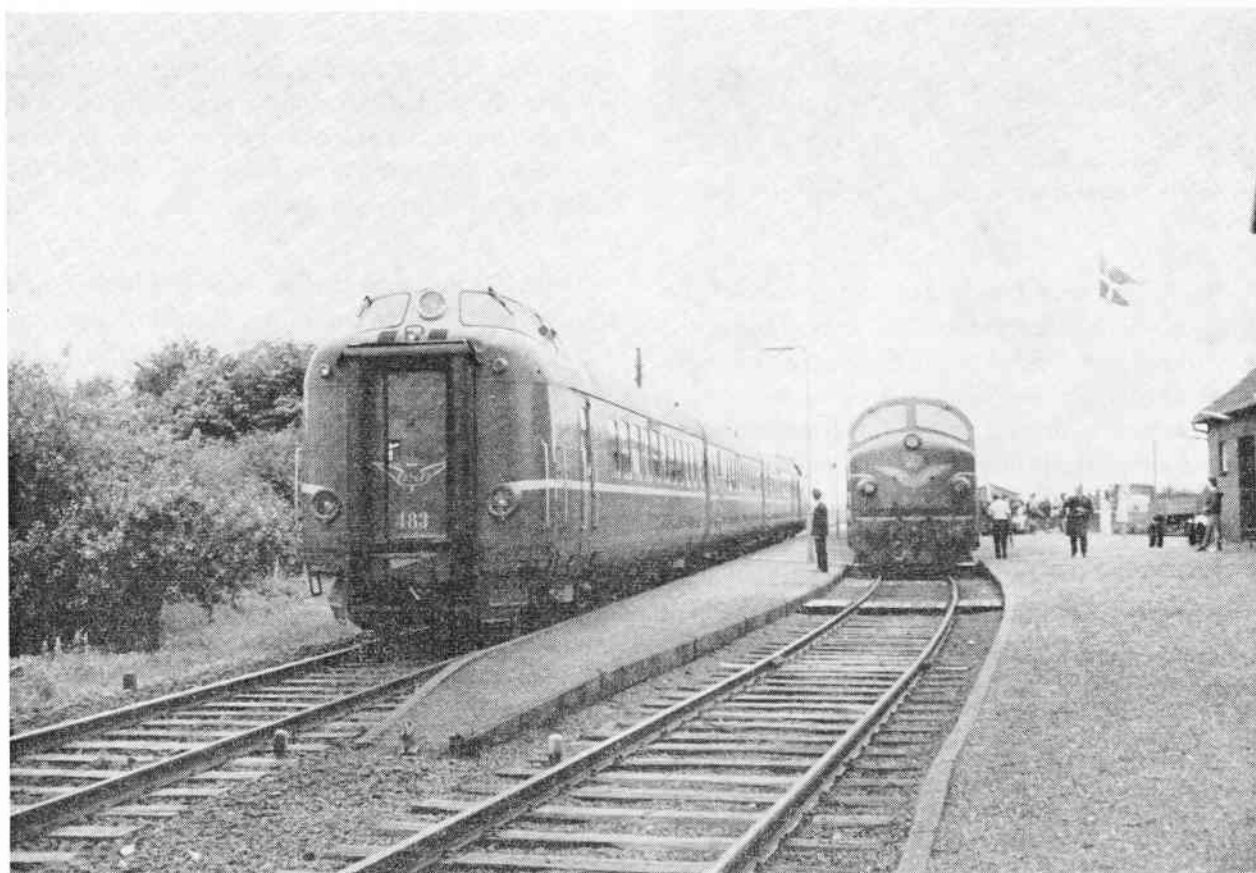
Tilmeldelse sker ved – senest **mandag den 11. januar** – at indsætte nævnte beløb på postgirokonto **11 10 06**, adresseret **Dansk Jernbane-Klub, trafikafdelingen, Tagensvej 169, 2400 København NV.** Kvitteringsdelen, der skal medbringes, ombyttes med kontrollbillet i toget. (Billetkøb i toget koster kr. 5,00 ekstra.)

Deltagere, der ønsker serveret »kroanretning« (à kr. 20,50) i »Mogenstrup Kro«, mærker »Kupon til modtager« med et »M«; ingen forudbetaling. (Medbragt mad kan ikke indtages i kroen – Buh-vognen kan derimod benyttes.)

»Driftsområde Kliplev« (D Kw)

Tekst: Niels E. Jensen – E. T. Jensen

Fotos: E. T. Jensen – Niels E. Jensen



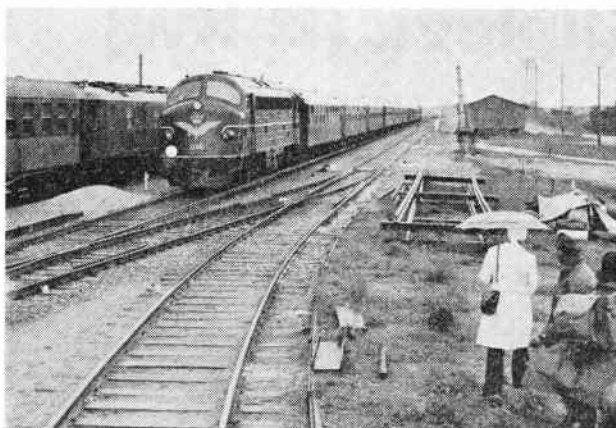
Særtog 4413 krydser tog 492 (»Kongedænen«). Bemærk perronkanten mod spor 1.

Mange vil studse over denne overskrift, fordi det vil være vanskeligt at finde »D Kw« i DSB's organisationsplan, men når De har læst denne artikel, vil De forstå, hvorfor man en enkelt dag i sommeren 1970 – rent lokalt – syntes, at der kunne være grund til at benytte denne betegnelse.

For at starte med lidt jernbane-geografi, må vi slå fast, at Kliplev (Kw) ligger på strækningen Sønderborg (Sdb) – Tinglev (Te) i km. 31,2. Stationen er beliggende på nordsiden af banen og er forsynet med to perronspor, nemlig spor 2, som er det gennemgående hovedspor, og spor 1, som er et 405 meter langt vigespor, forsynet med centralbetjente sporskifter i begge ender. Centralapparatet er placeret på stationskontoret, hvorfra indkørselssignaler i begge ender af stationen betjenes; stationen har ingen udkørselssignaler. Ud for den vestlige ende af perron 2 er opstillet et kontrolllys for

overkørsel nr. 71, beliggende ca. 50 meter øst for stationen. Begge perroner er grusbelagte og perron 2 har perronkant til begge spor, nordsiden (mod spor 1) er opbygget af gamle jernsveller fra sporskifter. Perronens længde tillader kun at holde med 4 à 5 bogie-vogne, så man er ikke indstillet på den store persontrafik. Vest for stationen ligger »Godsbanegården«, der består af et vigespor til spor 1 med en afgrening til en enderampe for enden af perron 1. Fra enderampen forer en lav perronkant, også af jernsveller, hen forbi en 1,5 tons kran til et varekur af træ. Bag vareskuret ligger en ca. 4½ meter høj siderampe til læsning af beholdervogne. I vestsiden af »Godsbanegården« ligger i forlængelse af vigesporet et blindspor til hensætning af godsvogne.

Øst for overkørsel nr. 71 har der indtil for få år siden ligget et ca. 3 km langt sidespor, der førte til



Særtog 4409 ankommer i spor 1. Til højre ses kran og varehus.

Fladbjerg grusgrav (nu lukket). Man har dog bevaret et par hundrede meter af dette spor for at benytte det som omladespor fra bane til bil. Side-sporet er forsynet med afløbssporstifte, som er manuelt betjent, hvorimod sporskiftet fra hovedsporet til sidesporet er centralbetjent.

Almindeligvis passeres stationen daglig af ca. 25 tog – standsende og ikke-standsende – og kun i et enkelt tilfælde finder krydsning sted i Kliplev. Alt i alt taler vi her om en ret rolig station, men to gange i sommerens løb oplevede man et ganske betragteligt opsving i persontrafikken. På disse to dage blev den daglige toggang forøget med ikke mindre end 16 ankommende eller afgående særtog med Kliplev som endestation, hvilket naturligvis gav anledning til en del ekstraordinære foranstaltninger. Det var de to dage, da lige ved 9.000 pigespejdere henholdsvis ankom til og afrejste fra Det danske Pigespejderkorps' landslejr ved Hostrup sø, der ligger få kilometer nord for Kliplev.

Et gammelt ord siger, at alle veje fører til Rom, men den 14. juli 1970 havde man på fornemmelsen, at alle baner førte til Kliplev, idet der denne dag ankom gennemgående tog fra Odense, Nyborg, Århus, Ålborg og Struer over Esbjerg.

Forud for dagen var der naturligvis hos DSB foregået det sædvanlige planlægningsarbejde, som i

dette tilfælde resulterede i særtogsanmeldelse nr. 265 af 6/7-70, omhandlende blandt andet 16 personførende særtog, hvoraf de 8 skulle bringe ca. 8.000 spejdere til Kliplev, mens de andre 8 var tomt materiel, som skulle bringes væk fra Kw. Imidlertid blev der i de sidste dage tilmeldt yderligere næsten 1.000 spejdere, således at de fleste af togene måtte forstærkes.

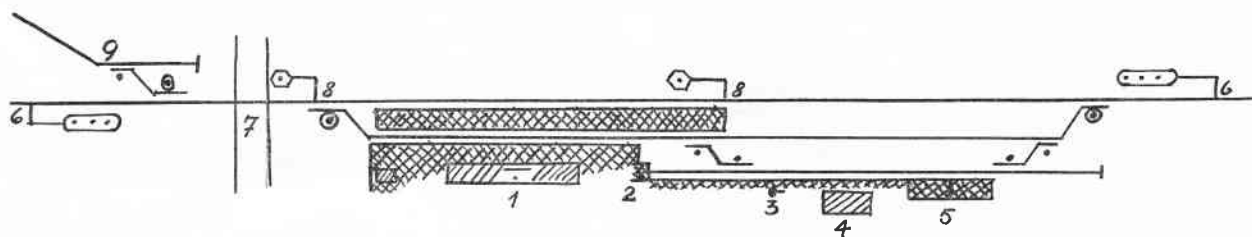
Denne særtogsanmeldelse var for stationsforstander Jessen, Kliplev, startsignalet til den lokale planlægning af rangering, omløb og togekspedition, som jo skulle indpasses i ekspeditionen af de ca. 25 plantog, noget, som nok kunne volde hovedbrud, i betragtning af den ringe sporkapacitet, der var til rådighed.

Men ikke nok med at den jernbanemæssige side af sagen skulle klares, også postekspeditionen forestås af stationsforstanderen, hvis postdistrikt, i den tid lejren varede, var forøget til ti gange det sædvanlige antal indbyggere. I anledning af lejren var der fremstillet et særstempel, som først måtte benyttes fra åbningsdagen, men allerede et par dage før konstaterede vi ved besøg på stationen tilstedeværelsen af de første ca. 300 kuverter, som var modtaget til førstedags-stempling, de fleste ledsaget af små »bønskrifter« om speciel frankering og stempling.

Så oprandt dagen, hvor Kw syntes at være noget



Særtog 4405 – med 13 stk. CP-vogne – ankommer. Foto taget fra den høje læsserampe.



Plan over Kliplev station. Signatur: 1. Stationsbygning, 2. Enderampe, 3. 1,5 t kran, 4. Varehus, 5. Siderampe, 6. Indkørselssignaler, 7. Overkørsel nr. 71, 8. Kontrolllys for overkørsel 71, 9. Sidespor.

i retning af Danmarks navle. Af hensyn til det første særtog, der kom fra Odense, havde man tidligere lagt formiddagens godstog (2409) på strækningen Tinglev-Gråsten, således at særtoget 4401 på strækningen Te-Kw kom til at løbe i godstogets plan. 4401 fremført af MX og bestående af 11 vogne ankom præcis. På 13 minutter lykkedes det at tømme toget for de ca. 1.000 piger, at lave omløb og afsende toget til planmæssig tid. (Vi nåede dog at bemærke vogne af følgende litra: CC, B, Bg, Bf og Bgoh.) Denne start på dagen lovede jo godt, og det skal straks siges, at vore forventninger ikke blev skuffet.

Særtog 4403 skulle i Kw krydse tog 408 fra Sdb, hvorfor omløb måtte afvente, at krydsningen havde fundet sted. For os københavnere var der noget at se på, idet dette tog bestod af ikke mindre end 12 CP-vogne i forskellige udgaver + 1 CPL. Da også det næste tog bestod af 13 stk. CP, måtte vi erkende, at jyderne har noget, som vi ikke har på Sjælland.

Tog 4407 (2 MO + 5 CP) ankom Kw 14.39 og måtte lave hurtigt omløb for at give plads til



»Stander« fik også tid til at fungere som pakmester i tog 4407.

krydsning med tog 415 (Kw 15.01), derefter omrangering til spor 2, således at 4409 kunne indgå i spor 1 kl. 15.19 og 4407/08 afgå mod Te kl. 15.20.

Vi skal ikke fortsætte opremsningen, da det vil blive gentagelser, kun skal vi konstatere, at togekspeditionen resten af dagen gik lige så planmæssigt, som den var begyndt. En medvirkende årsag hertil var, at der også fra spejderkorpsets side var foretaget en nøje planlægning af »operationen« og ikke mindst den gode orden og disciplin, der blev udvist af samtlige deltagere. Udstigningen af togene skete hurtigt og stilfærdigt – og på trods af, at de fleste af togene ankom i øsende regn, var der højt humør; mange af troppene drog mod lejren under klingende spil og med vajende faner.

Men hovedæren må tillægges »stander« og hans personale. Man så her et godt eksempel på samarbejde mellem en lille flok mennesker – fem i tallet – for hvem det gjaldt at klare en opgave – og for hvem det lykkedes fuldt ud. Alle tog deres tårn med godt humør – på et vist tidspunkt passede »stander« telefon med den ene hånd og afsendte tog med den anden, næsten samtidig med, at han gav en hånd ved aflæsning af bagage fra et andet tog. Det var en træt forstander, vi tog afsked med om aftenen, men da havde han også været i sving fra 6.20–21.35.

Mange af byens borgere fulgte slagets gang i dagens løb, og det var en af disse tilskuere med kendskab til den ellers herskende stilhed, og åbenbart med nogen kendskab til DSB-terminologi, der udtalte den bemærkning, som har givet navn til nærværende artikel. Bemærkningen lød: »Nu har de oprettet driftsområderne København og Århus, – de burde også oprette driftsområde Kliplev.«

I morgen
skal De på
postkontoret

se side 12

Vanløse - Jyllinge banen

Af P. Thomassen

I begyndelsen af 1904 indsendte forfatter og journalist Carl E. Simonsen, Husum, et andragende til daværende minister for offentlige arbejder, C. F. Hage, om at måtte anlægge og drive en jernbane fra Vanløse til Jyllinge, færgefart til Hornsherred og eventuelt baneanlæg dér. Banen skulle berøre følgende sogne: Rødovre, Herlev, Sengeløse, Ledøje, Smørum, Hvedstrup, Agerup, Gundsømagle og Jyllinge med tilsammen ca. 7000 indbyggere. Banen skulle blive ca. 50 km lang, så man kan tænke sig linieføringen! Den skulle endda anlægges med ligelig afstand mellem Roskilde- og Frederikssundsbanen. Projekterne og tilhørende planer indsendtes til DSB's overingeniør (tidl. generaldirektør) Tegner, der tyggede på sagen i nogle måneder. Hans svar var ikke helt sønderknusende, selv om – hvad han da også fremførte – en sådan kilebane ville virke konkurrerende mod DSB's strækninger; han sammenlignede den tilmed med den under bygning værende Slangstrupbane, som han heller ikke syntes at kunne lide. Endvidere mente han, at banen burde bygges som statsbane og ikke som privatbane, som Simonsen regnede med. Det frarådedes kraftigt at lave overfart over Roskilde fjord og baneanlæg i Hornsherred; her havde der allerede på det tidspunkt i ti år været planer fremme om Hornsherredbanen Roskilde-Frederikssund, som heller ikke blev til noget. Endelig troede Tegner aldeles ikke på, at Simonsens overslag over omkostningerne, 1 à 1,5 mill. kr. kunne holde stik.

Men banen blev da optaget i 1908-loven, dog med væsentlige modifikationer. En fornuftigere (næsten direkte) linieføring forkortede banen til 30,6 km, og anlægsomkostningerne var nu næsten de dobbelte; der var da også projekteret 10 stationer: Ejby, Herstedøster, Risby, Ledøje, Nybølle, Herringløse, Gundsølle, Taagerup/Kirkerup, Gundsømagle og Jyllinge. Banen skulle være en normalsporet privatbane med fuld optagelse på Vanløse station, og Jyllingetogenes vogne skulle eventuelt kobles til og fra Frederikssundstogene, så de rejsende kunne køre direkte fra København H. eller Frederiksberg uden omstigning i Vanløse. Der ansøgte om eneretsbevilling i 1909, og hvis Krigsministeriet, der for en gangs skyld viste sig som en god forbundsfælle for DSB, ikke havde stillet nogle særdeles skrappe betingelser for banens gennemskæring af Encientelinien, så var Jyllingebanen utvivlsomt blevet bygget, og den havde været god at have i dag.

Simonsens projekt blev henlagt, men ikke opgivet. Det dukkede atter op i kommissionsbetænkningen af 1923, som tilsyneladende havde til formål at forhindre, at der blev bygget flere baner her i landet, hvis man kunne slippe for det. Af de 44 baneforslag, som 1908- og 1918-lovene indeholdt, og som ikke var blevet til noget, gennemførtes kun to, nemlig de smalsporede Horsensbaners ombygning til normalspor og forlængelse. Et tredje baneanlæg (Morsbanerne) blev påbegyndt, men atter standset, før de var halvt færdige.

Jyllingebanen blev usædvanlig pænt behandlet i betænkningen, der udkom i 1926. Kun tre af de 44 baner »mente Kommissionen ikke at burde fraraade« anlægget af. De førnævnte Horsens- og Morsbaner var på det tidspunkt allerede under anlæg.

Man ligefrem anbefalede anlægget af Jyllingebanen, der skulle gå gennem en velbefolket og godt opdyrket egn (der

var stadig kun 7000 indbyggere i banens opland), der ikke havde direkte vejforbindelse til hovedstaden, og vejene var tilmed dårlige. Dette forhindrede imidlertid ikke, at der allerede var hele fem bilruter igang, og det var disse, der i denne omgang forhindrede banen i at blive anlagt. Krigsministeriet og dets kære encientelinie var ude af billedet, da fæstningsværkerne forlængst var skamferede af vejgennemførelser mellem Glostrup og Husum.

Der opstilledes et regnskab over banens forventede indtægter ved at sammenligne med Frederikssundsbanen og Slangstrupbanen. Der påregnedes at skulle køre otte personmotortogspar og tre dampgodstogspar daglig, hvilket skulle give en samlet indtægt af 385.000 kr. Driftsudgifterne ansløges til 366.000 kr., så banen skulle give 19.000 kr. i overskud – hvis der altså ikke var noget, der hed 1 % afskrivning af anlægskapitalen, som var godt 3 mill. kr. Det derved fremkomne »papirunderskud« forventedes at blive bortelemneret på få år ved stigende trafik. Rutebilerne mentes at kunne udkonkurreres, når de tog 2,75 for en billet fra Jyllinge til København, og banen kun skulle have 1,65.

Kommissionen konkluderede således: »Efter samtlige foreliggende Omstændigheder mener Kommissionen ikke at burde fraraade, at banen anlægges, under Forudsætning af, at de interesserede Kommuner fremdeles ønsker dette, og at de ved Banens Anlæg overflødiggjorte Automobilruter bortfalder, naar Banen aabnes for Driften«. – The rest is silence ...



Pudsigt nok blev Jyllinge en slags station for DSB, omend kun takststation, idet der fra 1930 kunne købes direkte billet fra København til Gundsømagle og Jyllinge på bilruten Roskilde-Ølstykke. Billetpris 2,60 over Roskilde og 2,45 over Ølstykke!

At Jyllinge virkelig havde et betydeligt trafikbehov allerede før krigen, kan ses af 1939-køreplanerne for bilruten Roskilde-Jyllinge-Frederikssund-Slangstrup / Ølstykke-Hillerød. Jyllinge havde 13 busafgange på hverdage og 22 på søn- og helligdage, og i 1939/40 solgtes over 4000 gennemgående billetter i forbindelse med DSB – en fordobling i forhold til 1931/32.

Jernbanenyt - kort fortalt



I juli kvartal er sket nedenstående til- og afgang m. v. af rulende materiel:

Fra »Nydqvist & Holm AB« (og underleverandører) er leveret 4 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra MZ 1419-1422 (samtlige stationeret i Driftsdepotområde Århus). Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 6 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7720/7220-7725/7225.

Diesel-hydraulisk lokomotiv MH 349, diesel-elektriske lokomotiver MY 1131 og MZ 1402 samt diesel-hydraulisk traktor (»Ardelt«) nr. 114 er overflyttet fra Driftsdepotområde Århus til Driftsdepotområde København.

Diesel-elektrisk »dobbel«-motorvogn MK/FK 679/680 er udrangeret.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 6 stk. personvogne (2. klasse) (m/el-varme), litra B 20-80 327 - 20-80 332 (samtlige stationeret i Driftsdepotområde København) samt 28 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 018 - 211 5 045. Fra »Centralværksted Århus« er leveret 1 stk. undervisningsvogn (ombygget fra tidl. DSB diesel-elektrisk motorvogn MP 548) (privatejet: »Jydsk Teknologisk Institut«): 095 0 983.

El-varme-udstyr er monteret i A-vognene 18-84 003 og 18-84 005 - af den grund er 5.-8. ciffer i den internationale litrering ændret til »18-80«. A+B+C styreledninger er monteret i ABh 38-21 264 og 38-21 269 - litra'et er derfor ændret til ABhl.

11 stk. person- og rejsegodsvogne er udrangeret: CP 2867, 2884, 2905, 2917, 3230 - ECO 6211, 6231, 6254, 6300 - EH 6762, 6866 (hermed er de to sidste 2-akslede vogne udgået af person-, post- og rejsegodsvognparken).

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



Diesel-elektrisk lokomotiv, litra MT -- og »Frichs«-traktor (nr. 251-290). Foto: Gunnar W. Christensen.

Pr. 30. september bestod vognparken af:

917 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet). I juli kvartal er der tilgået driften 6 vogne, og der er udrangeret 5 vogne.

165 stk. post- og rejsegodsvogne. I juli kvartal er der udrangeret 6 vogne.

6825 stk. lukkede godsvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 28 vogne -- og en afgang på 28 vogne.

3371 stk. åbne godsvogne. I juli kvartal er sket en afgang på 13 vogne.

550 stk. specialvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 11 vogne: Nr. 206-212 (B/1-2) »Ballasttransportvogne«, nr. 368 (M/2) »Transportvogn for hjulsæt«, nr. 422 (M/2) »Værkstedsvogn for kørekran«, nr. 448 (B/2) »Løbevogn for skinneudlægningskran«, nr. 706 (B/2) »Værkstedsvogn for svejseskolonne«. Der er sket en afgang på 10 vogne: Sneplov nr. 18 (B/2), sneplov nr. 35 (B/2), nr. 174 (M/2), nr. 259 (B/2), nr. 268 (B/2), nr. 288 (B/2), nr. 355 (M/2), nr. 361 (M/2), nr. 397 (M/2), nr. 465 (M/2). Oversigten over specialvogne i bilaget til »Jernbanen«, nr. 4/67 kan rettes efter ovenstående.

3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) samt 547 stk. privatejede godsvogne (hvoraf 1 stk. er lejet af DSB). I juli kvartal er sket en tilgang på 1 vogn: 1 stk. 095 0 -- og en afgang på 6 vogne: 1 stk. 022 0 (tidl. ZF), 1 stk. 075 1 (tidl. ZE), 4 stk. 081 5 (tidl. ZB).

I oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1969« (»Jernbanen«, nr. 7-8/69) kan kolonnerne »antal vogne« pr. 30. september 1969 à jourføres pr. 30. september 1970 således:

	30/9 69	30/9 70		30/9 69	30/9 70
Gklm	70	67	Elo	1488	1399
Gklm	316	298	Kklm	20	11
Gklm	521	498	Rs	40	80
Gklms	769	753	Sk	9	7
Gkm	100	80	Skm	30	16
Gkms	200	199	TD	9	6
Gkms	318	317	Fdk	2	1
Gkms	49	48			
Gs	813	774			
Gs	1996	1995			
Hbis	0	46			
Hks-u	50	49			
lhlps	58	95			
Ics	63	43			
IB	27	14			
IBU	10	5			
IKG	13	12			
IKP	3	1			
IKT	11	8			
Ucs	21	35			
»30«	2	6			
Tdgs	66	80			

*

I forbindelse med køreplansskiftet den 27. september omdannedes Højslev station til trinbræt med sidespor. Den 1. november nedlagdes de offentlige sidespor på Hjulby og Rejsby trinbrætter.

Orientering om KØBENHAVNS GODSBANEGÅRD

Af trafikkontrollør O. H. K. Sørensen

Københavns Godsbanegård er anlagt på den nuværende plads ved Københavns Sydhavn på opfyldte arealer omkring århundredskiftet og blev indviet i 1901. Spornettet er stort set uændret fra 1901 til i dag – i princippet – i udstrækning er det derimod udvidet mange gange i årenes løb, og der er i disse år en gennemgribende modernisering af sporanlæggene igang i forbindelse med anlæg af S-banen til Vallensbæk, som på et stykke – efter skæringen af fjerntrafiksporene til og fra nabostationen Københavns Hovedbanegård – forløber langs stationens afgangsspor ved Enghavevej – se medfølgende skematiske kort.

På et frigjort areal uden for stationsområdets hidtidige grænser er en moderne terminal for ekspedition af transcontainerne taget i brug den 13/7 1970.

Også stationens bygninger moderniseres i disse år. Tilbage fra 1901 er nu kun Vognekspeditionen og Togeekspeditionen. De gamle bygninger erstattes af nye, som giver gode muligheder for kundebetjening og samtidig tidssvarende lokaliteter for personalet.

Københavns Godsbanegård, som er en selvstændig station under »Driftsområde København«, virker som centralstation for stykgodsbefordringen til og fra hovedstadsområdet, idet størstedelen af stykgodsmængden til og fra dette område transiterer Københavns Godsbanegård, og DSB-lastbilerne er med til at præge gadebilledet i København. Stykgodsbefordringen til og fra by- og landstationer i Nordsjælland foregår ligeledes med lastbiler fra Københavns Godsbanegård. I alt udgår 52 ruter herfra, og stationen råder over en vognpark på 50 lastbiler + 65 påhængsvogne og sættevogne. Bilerne kører årligt ca. 1,2 millioner kilometer. Udkørsel af jernbanevogne på blokvogne bliver i disse år mere og mere almindelig. Stationen råder over 8 hovedvogne og 12 blokvogne, som fra Københavns Godsbanegård og stationer i omegnen udkører ca. 1000 vogne pr. måned.

Behandlingen af stykgods foregår i et moderne pakhusanlæg, der er sammenbygget med et kombineret lager- og kontorhus: Godsterminalen, der blev officielt indviet den 23/9 1970.

Pakhusarealet er på 22.000 m² og udgør stueetagen i Godsterminalen, der frigør det overdækkede sporanlæg, som hidtil er benyttet ved læsning af stykgodsvogne til Jylland og Fyn. Disse vogne læsses efter pakhusets færdiggørelse sammen med stykgodsvogne til Sjælland og udlandet i pakhusets tre spor, som rummer ca. 100 jernbanevogne. Pakhuset er delt i en side for udlevering og en side for indlevering; gods til udlandet indleveres i en særlig ekspedition i administrationsbygningen.

Den interne transport i pakhuset foregår næsten udelukkende ved hjælp af to kædetransportører, som tilsammen har 310 koblingsstænger for tilkobling af hydrauliske løftevogne. Den almindelige arbejds hastighed for kædetransportørerne er 30 m i minuttet.

Pakhusets tag benyttes til parkering (plads til ca. 600 personbiler) og er samtidig tilkørselsplads til godsterminalens øvrige etager. 1.–3. sal er indrettet med lagerlokaler til udlejning, i alt ca. 13.350 m². Alle lageretager er i elevatorforbindelse med pakhuset, således at vognladningsgods til og fra lejerne i etagerne kan ekspederes i pakhuset. 4. sal er ind-

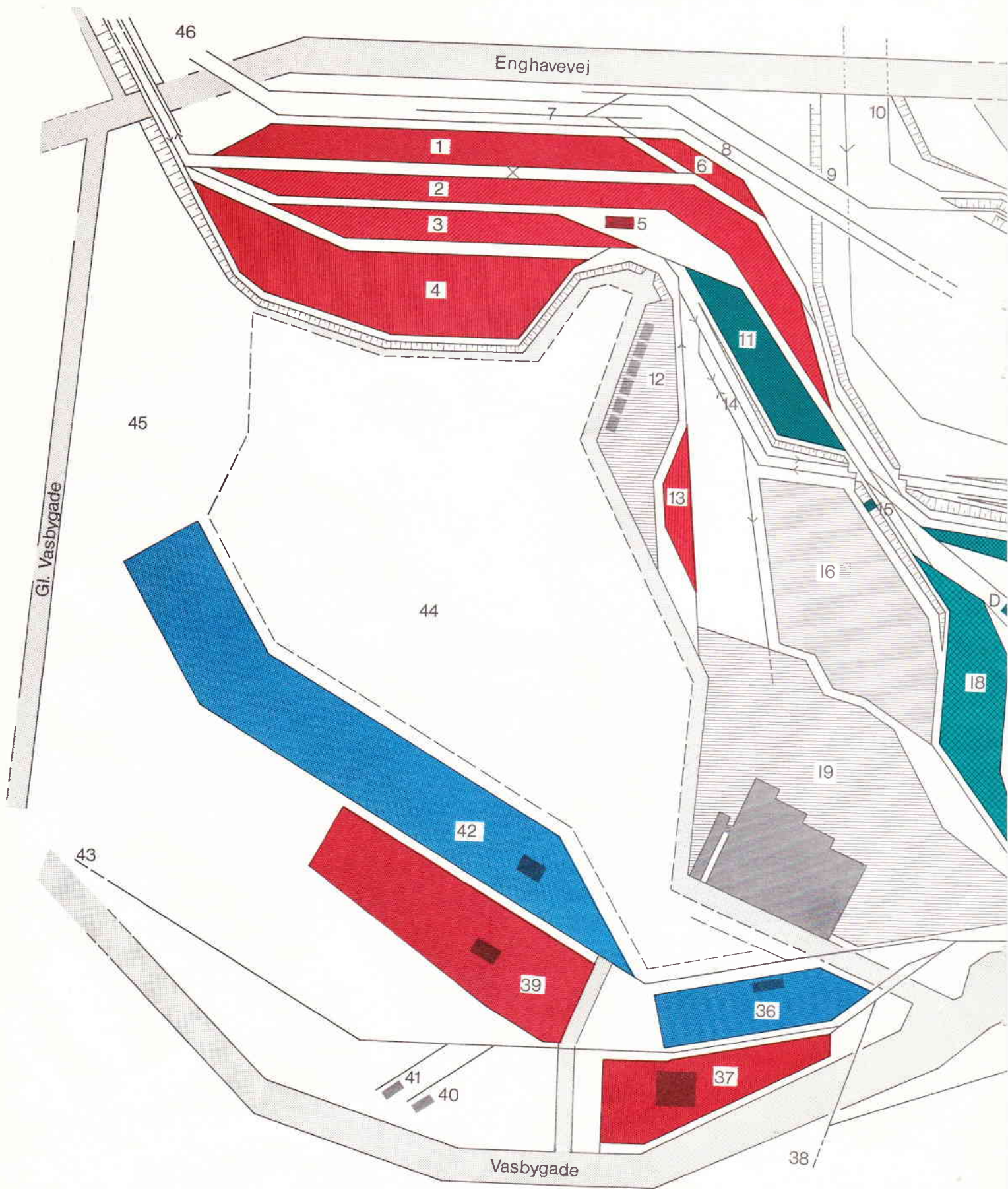
rettet som kontoretage og rummer DSB-kontorer under Administrationsafdelingen i Generaldirektoratet: Organisationskontoret med DSB's edb-center og Uddannelseskontoret med Jernbaneskolen. 5. sal er ligeledes ren kontoretage og er bestemt for udlejning.

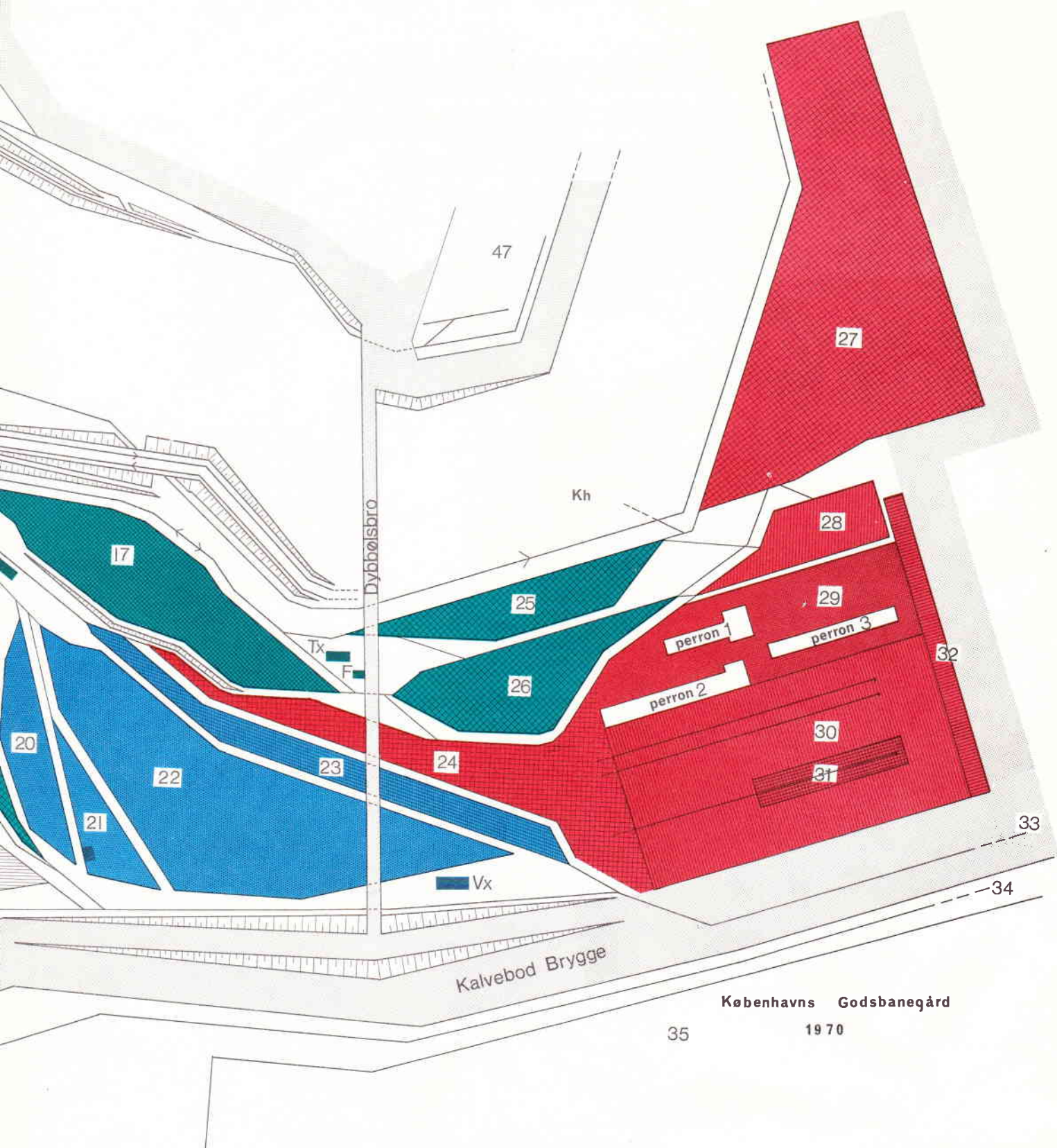
Administrationsbygningen rummer stationens administrationskontorer – chefkontorer, personalekontor, godsekspedition etc. – samt kontorer for andre DSB-funktioner og kontorer til udlejning.

Det er ikke let udefra at »overskue« Københavns Godsbanegård, men det skematiske kort over banegården, der medfølger som bilag, samt nedenstående nummer- og signaturoversigt, skulle kunne være en hjælp ved f. eks. en søndag-formiddag »slendretur« – for øvrigt er Dybbølsbroen en udmærket udsigtsbalkon, men det ved de fleste jernbane-entusiaster vel allerede.

Forklaring til skematisk kort over Københavns Godsbanegård 1970

- 1 Afgangsspor
- 2 Ankomstspor
- 3 Ankomstspor
- 4 Depotspor for ankomne tog
- 5 Kommandopost
- 6 Depotspor for vogne til Carlsberg Bryggerierne (10)
- 7 Ventespor for rangertræk til/fra Carlsberg Bryggerierne (10) og Kødbyen/Kvægtorvet (47)
- 8 Kommende spor for S-tog til Vallensbæk
- 9 Forbindelsesspor til Carlsberg Bryggerierne (10) og Kødbyen/Kvægtorvet (47)
- 10 Sidespor ved Carlsberg Bryggerierne
- 11 Rangerspor for vogne fra område 3–4 til rangering til områderne 17, 18, 20, 21, 22, 23 og 24
- 12 Tjenesteboliger
- 13 Hjelpevogne og kraner
- 14 Maskinspor til og fra København H (Kh)
- 15 Post B, betjener sporskifter i områderne 11, 17 og 18
- 16 Hovedlager 31 (skinnelager etc.)
- 17 Spor for sortering af vogne i strækningsorden
- 18 Vogne til/fra områderne 16, 19, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43 og 44
- 19 Lokomotivremise
- 20 Depotspor for vogne til vask, vaskeanstalt
- 21 Rampe for af- og pålæsning af køretøjer
- 22 Læssespor, kranspor
- 23 Vogne til/fra havnebanerne (33)
- 24 Vogne til pakhusområdet (28, 29, 30, 31)
- 25 Sortering af vogne i stationsorden, depotspor
- 26 Sortering af vogne i stationsorden
- 27 Postbanegården
- 28 Depot for vogne til/fra pakhusområdet (29, 30, 31)
- 29 Overdækket sporområde, anvendes til læsning af stykgods til Fyn/Jylland
- 30 Pakhus
- 31 Lagerhus og kontorhus
- 32 Administrationsbygning
- 33 Havnebanespor til Islands Brygge, Christians Brygge og Amagerbro
- 34 Havnebanespor til Kalvebod Brygge
- 35 Havnebassin
- 36 Læsning af fragtmandsvogne
- 37 Toldpakhus
- 38 Havnebanespor til Enghave Brygge
- 39 Lastbilværksted og lastbilmulparkering





- 40 Sidespor, speditør Schenker & Co.
- 41 Sidespor, speditør Samson Transport Co.
- 42 Containerterminal
- 43 Havnebanespor til Sydhavnen
- 44 Centralværkstedet
- 45 Udvidelse af containerterminalen (42)
- 46 Kommende station »Sydhavn« på S-banen til Vallensbæk
- 47 Kødbyen og Kvægtorvet
- D Post D, betjener sporskifter i områderne 20, 21, 22, 23 og 24
- Tx Togekspeditionens kontor
- F Post F, betjener sporskifter i områderne 25 og 26
- Vx Vognekspeditionens bygning
- Kh Københavns Hovedbanegård



Privatbanerne

HHGB: Banen modtog sin sidste Ym-vogn, nr. 53 (med førerum i begge ender) den 24. juni. (Rettelse af meddelelse i forrige nummers »Privatbane-nyt«.)

OHJ: Et nyt relæsikringsanlæg på Højby Sj. blev taget i brug den 10. oktober, og stationen indkoblede i FC Nykøbing Sj.

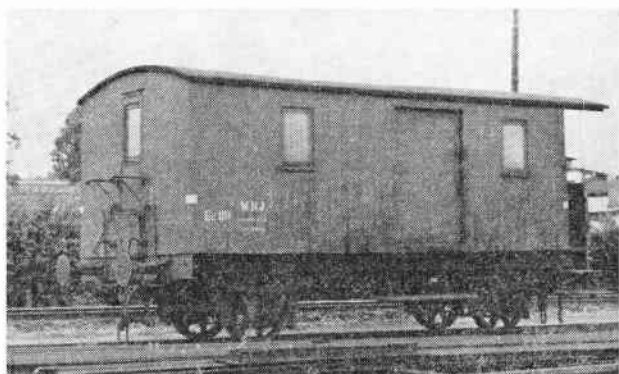
LJ: TKVJ M 2 (ex Degerfors 2) er nu litereret LJ M 14. Til lokaltransport mellem Sakskøbing Sukkerfabrik og havn er anskaffet 10 HJ (Gklm) vogne:

DSB HJ 36823	111 8 123 -0	LJ HJ 127
36859	111 8 159 -4	116
37337	111 8 337 -6	129
37371	ikke omlitreret	115
37390	ikke omlitreret	123
37417	111 8 417 -6	117
37427	111 8 427 -5	112
37762	111 7 062 -1	114
37888	111 8 658 -5	128
37934	111 8 704 -7	113

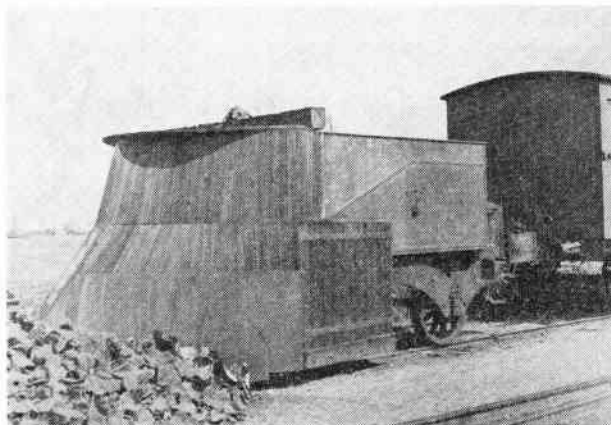
Følgende vogne er ophuggede 1970: Elektrikervogn 103 (som aldrig blev omlitreret fra Q 258), H 123, Q 145, 166, 183, P 201, 204, 208, 214, Pf 241, 246, 272, T 301, P 707, 725, 729 og endelig ...

»STRYGEJERNET« – in memoriam

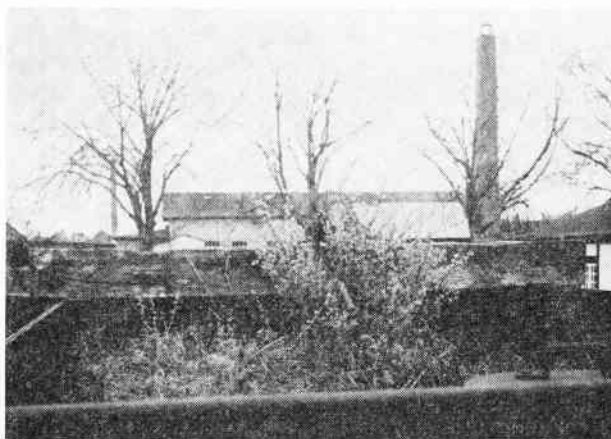
De mange, der i tidens løb har besøgt Maribo og museumsbanen, har sikkert bemærket et besynderligt monstrum, der henstod på et blindspor ikke langt fra enden af Bandholm-



I forsommeren forsvandt den sidste vogn mærket MBJ fra LJ's vognpark: Rejsegodsvogn Ec 89 (her fotograferet i 1968). Foto: Tom Lauritsen.



»Strygejernet« – LJ sneplov (engang nummereret »93«).



Stikkelsbærbusk gror lystigt i »ballasten« i »Strygejernet«. Foto: P. Thomassen.

perronen. De fleste har nok regnet ud, at det var en ud-rangeret sneplov med et noget usædvanligt udseende ... for ikke at sige enestående. Det var vel den eneste eksisterende sneplov med have oveni! De sidste 10 år voksede der stikkelsbær, græs, bynke og bregner nok til et pænere gravsted, og det generede ikke beplantningen, der var selvået, at ploven for få år siden var ude at rydde sne på Bandholm- og Rødbyhavnstrækningerne; da det atter blev sommer, stod »haven« atter i fuldt flor.

Da LJ i slutningen af 1939 fik en af sine sneplove ødelagt og ikke med kort varsel kunne få en ny (den ankom først midt i 1940), stod man i bekneb, da vinteren var ret streng. LJ's værksteder fik i hast ombygget en tender fra en af de gamle Esslingen-maskiner fra 1874 (vistnok nr. 7) ved at montere et større palisadeværk af træ foran. Med fuld ballast var plov 93, som den engang var nummereret, både tung og solid nok til selv store snelæg.

LJ har i de sidste par måneder haft store transporter af træ fra Nakskov havn til Østtyskland. Og det er noget, der vil fortsætte i årene fremover, idet en række danske Østersøhavne har indgået en 5-årig kontrakt på omlastning af træ, der kommer med skib fra Rusland og skal videresendes med bane til Østtyskland over Gedser. Det kommer banerne til at nyde godt af. Grunden, til at træet skal omlades i Danmark, siges at være, at de østtyske havne ikke har kapacitet til dette arbejde. Bandholm havn er reserve, hvis de øvrige en dag ikke kan klare skibene, så måske bliver der atter travlhed på MBJ.



Lollandsbanens nyeste rutebil – vogn nr. 7 – leveret i 1970 fra »Åbenrå Karosserifabrik« (Volvo). Efter at LJ den 11/9 1969 overtog et større antal bilruter på Falster, ændredes påskriften på rutebilerne fra »Lollandsbanen« til »Lolland-Falster Ruterne«. Fr.o.m. den 29. september overtog banen kørslen på ruten Maribo–Vordingborg (fælleskoncession DSB/LJ). Foto: Tom Lauritsen.

»Sukkergrisen« (DdS, Højbygaard B 3, Krauss 1913) tilhørende tandlæge Hammer i Sakskøbing, er solgt til Aalholm Bilmuseum.

*

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

Foreningsnyt

KONTINGENT FOR 1971

Med dette nummer af tidsskriftet følger et indbetalingskort, der bedes benyttet til snarlig indbetaling af kontingentet for 1971. Kontingentet andrager – i henhold til beslutning på den ordinære generalforsamling den 5. april 1970: Kr. 35,- – for medlemmer under 18 år (den 1. januar 1971) dog kr. 25,-.

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

Kvitteringsdelen er – efter at postvæsenets kvittering er påført – gyldigt medlemskort for 1971 og kan indsættes i stamkortet.

Vi vil ikke skuffe medlemmerne – denne lille »reminder« skal slutte som tidligere: »Alle bidrag – små som store – udover det egentlige kontingent – modtages med tak«.

DJK's bogserie

Kære frue – læser De over skulderen på ham, der også har tabt sit hjerte til jernbaner – vi har en

god idé til en julegave – en DJK-bog – spørg ham, om han har købt den seneste »best-seller«: »Nr. 27 Gribskovbanen 1880–1924«? Har han den – så findes der mange andre.

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, skinnibusmateriel samt supplement til 1. del)	kr. 15,00
6. Nakskov-Rødby Jernbane	kr. 12,00
7. Museumsbanen og Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
8. Langelandsbanen	udsolgt
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	udsolgt
13. Vodskov-Østervrå Banen	kr. 14,00
14. Hjørring-Ålbæk og Hirtshalsbanen 1925–1965	udsolgt
15. Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen	udsolgt
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
24. Maribo-Bandholm Jernbane 1869–1969	kr. 20 00
25. Horsens-Juelsminde Jernbane	kr. 25 00
26. Fra MFVJ til MHVJ	kr. 5,00
27. Gribskovbanen 1880–1924	kr. 48,00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,50 pr. publikation – nr. 16, 17, 20 og 27 dog kr. 1,50) på postgirokonto 673 94, adresseret P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup. Ved køb af tre bøger – eller flere – er portoen i alt kr. 1,50. (I december måned må en længere leveringstid påregnes – ingen forsendelser mellem 20. december og 5. januar.)

Næste DJK-bog bliver

HADERSLEV AMTS JERNBANER I, »Dr. Mauves baner«. (DJK 28), som udkommer i december 1970, for så vidt forholdene tillader det. Ca. 130 sider, over 60 illustrationer, pris mellem 30 og 40 kr.

Fra mange sider er vi i DJK's 10 årige eksistens blevet opfordret til at fremkomme med artikler, oplysninger eller (helst) bøger om Haderslev Amts Jernbaner. Det er et yderst omtåleligt område, såvel jernbanemæssigt som politisk, hvorfor det har krævet særdeles omfattende forarbejde og studiearbejde for at kunne udarbejde en bogserie (der bliver fem bind) om HAJ. DJK's formand Birger Wilcke er eneforfatter og har lagt et overordentligt stort arbejde i sagen for at

komme tilbunds i HAJ's tilblivelseshistorie, hvorfor den kommende bogserie vil blive et monumentalt værk om de sønderjyske baners forhistorie, drift og nedgang. Det kan allerede nu loves, at det ikke bliver kedeligt. – Da udgivelsestidspunkt og pris indtil videre ikke kan opgives nøjagtigt, vil ingen forespørgsler blive besvaret, hverken skriftligt eller telefonisk.

P. T.

JULEGAVEN TIL DEM SELV

Atter har vi fået et par rariteter, som må sælges for bedste bud:

DSB FORTEGNELSE OVER DRIFTS-MATERIELLET 1913

336 sider, over 400 tegninger af det rullende materiel: Lokomotiver, alle slags vogne samt færger og skibe. Mængder af oplysninger om materiellet, ikke mindst om færger og skibe, der er repræsenteret med 34 tegninger.

★

SOMMERKØREPLANEN 1929 for hele landet

med samtlige daværende baner. Vel nok den mest efterspurgte årgang.

★

DSB tjenestekøreplan I og II 1. Maj 1905

indeholder foruden køreplanerne en mængde oplysninger om materiel og strækninger.

★

Indsend Deres bud til P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup, inden 10. december – men ikke pr. telefon!

P. T.



1. Salgsafdelingens udflugtshefter:

Serien omfatter nu følgende 9 hefter:

- | | |
|--|----------|
| 1. DJK-udflugt til Høng-Tølløse Jernbane, 14. dec. 69 | kr. 3,00 |
| 2. Udflugt med DSB damploko litra R, 22. marts 70 | udsolgt |
| 3. Odsherreds Jernbane, 26. marts 70 | udsolgt |
| 4. Høng-Tølløse Jernbane, sommeren 1970 (2. udgave) | kr. 1,00 |
| 5. DJK-udflugt med DSB damplokomotiv litra C 708, 30. aug. 70 | kr. 1,00 |
| 6. Odsherreds Jernbane, sommeren 1970 (2. udgave) | kr. 2,00 |
| 7. DJK-udflugt til Østsjællandsske Jernbane og Faxe Jernbane med DSB damplokomotiv litra C 708, 20. sept. 70 | kr. 2,00 |
| 8. DJK-udflugt på Varde-Grindsted Jernbane, 4. okt. 70 | kr. 1,00 |
| 9. Den sjællandske Sydbane i 100 år, 1870 – 4. okt. 1970 (20 sider, 10 ill. + køreplan fra åbningen) | kr. 3,00 |

Hefterne kan bestilles ved indsættelse af beløbet svarende til de bestilte hefter + 1,50 kr. pr. forsendelse på nedenstående postgironummer adresseret til nedenstående adresse. (Husk at anføre bestillingen på bagsiden af talonen til modtageren.)

2. Salgsafdelingen tilbyder i øvrigt:

- | | |
|---|-----------|
| Arkivpakke fra Ålborg Privatbaner indeholdende bl. a. tjenestekøreplaner, reglementer, billetter, banemærker | kr. 30,00 |
| Arkivpakke fra Horsens Privatbaner indeholdende bl. a. tjenestekøreplaner, reglementer, billetter, banemærker | kr. 30,00 |
| Tjenestekøreplan for HP fra et af årene mellem 1924 og 1950 | kr. 10,00 |
| 25 års jubilæumsskrift for HHJ fra 1909 | kr. 12,00 |

Det ovennævnte kan bestilles ved indsættelse af beløbet svarende til de ønskede »sager« + 1,50 kr. pr. forsendelse til nedenstående gironummer adresseret til nedenstående adresse, hvorfra også Tilbudsliste nr. 6, der er udkommet, kan rekvireres ved indsendelse af 0,80 kr. i frimærker.

Alle henvendelser til DJK's Salgsafdeling bedes rettet til:

Ole-Chr. M. Plum,
Rantzausgade 9, 4. tv.,
2200 København N.
Postgirokonto nr. 13 53 13.

P. S. Disse tilbud gælder til og med 31. december 1970.

P. P. S. Husk, at ekspeditionstiden via postgirokontoret er ca. fire hverdage (»ekspeditionen« er lukket i tiden 20. december til 5. januar).

Boganmeldelser

Frank Stenvall: Nordens Järnvägar 1969, forfatterens forlag, Malmö 1970. Pris: Sv. kr. 20,-, indbundet.

Stenvalls årbog om jernbanerne i Norden behøver egentlig slet ingen anbefaling, købte man den sidste år, kan man slet ikke lade være med at anskaffe den igen. Teksten er knap og fornuftig, billederne er udvalgt med megen omhu, og de, der dækker danske forhold, er væsentligt bedre end forrige år. Det må også respekteres, at vor svenske interessefælle på så nobel måde deler sol og vind lige – afsnittene fra alle de nordiske lande er lige fyldige – og så er der materielfortegnelser, der er lækkerbidskener for alle »nummerjægere«. Kan varmt anbefales.

EBJ

★

Niels Jensen: Jernbaner, J. Fr. Clausens Forlag, København 1970. Pris: Kr. 29,50, hæftet.

Man må ikke være uden præntentioner, når man går i gang med en håndbog med ovennævnte titel. Resultatet er da heller ikke udeblevet – en mærkelig bog. Der indledes med den historiske udvikling i de fire nordiske lande – et beskedent afsnit om Danmarks jernbaner under besættelsen – og hvad der skulle være denne håndbogs clou: Trækkraften; her indskrænker forfatteren sig til – for Danmarks vedkommende – omtale af DSB's motormateriel (med tabel over diesellokomotiver med forkerte numre – og antal). Det havde vel været rimeligt at forlange en komplet fortegnelse over DSB- og privatbane-trækkraft, f. eks. pr. 1/1 1970 – for sådanne tabeller findes for så vidt angår person- og godsvogne, men for disses vedkommende har Niels Jensen også haft et udmærket forlæg at hente i vor forenings tidsskrift. Der er også »sakset«

bravt fra »Jernbanen«'s tabeller bragt i tilknytning til emner som internationalt jernbanesamarbejde, internationale vognoverenskomster, jernbanemateriellets litrering m. v. – det må være sket uden forlagets viden under hensyntagen til bogens side 2-bemærkning om: »Mekanisk, fotografisk eller anden gengivelse af denne bog eller dele af den er ikke tilladt ifølge gældende dansk lov om ophavsret«; nå, en redaktør må vel glæde sig over, at indholdet af det tidsskrift, han redigerer, læses (. . . der står meget venligt om »Jernbanen«: . . . udkommer uregelmæssigt ca. 7 gange om året). På tale om venligheder, det vil sikkert også glæde »Museumstoget«'s personale at læse: »På grund af manglende organisation og personale er desværre størsteparten af DJK's rullende materiel ikke i driftklar stand« – – – det kunne jo tænkes, at der også manglede penge. Man kunne ligeledes i en håndbog have undværet følgende: »Senere udviklede HgJK (Helsingør Jernbane-Klub) sig til en rigtig jernbaneklub, efter klubben havde fået en saltvandsindsprøjtning, idet en del af DJK's mest aktive medlemmer gik over til HgJK i 1967«. Så ved vi det! Retfærdigvis må nævnes, at »nye« jernbaneentusiaster vil have glæde af oversigten over Danmarks jernbanelinier (længde, dato for åbning, evt. nedlæggelse m. v.) – endvidere, at fotos og papir er af højeste kvalitet.

EBJ

★

Den vesttyske forening »Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier e.V.«, der er kendt for sit fortræffelige tidsskrift »Der Eisenbahnkurier«, har udsendt to særhefter: **Die Lokomotiven der DB und der DR am 1. juli 1970** (84 sider / 12 fotos / format A5 – DM 8,60) og **Wolfgang Meereis: 600-750-900-1000 mm Schmalspurbahnen zwischen Ostsee, Harz und Spreewald** (52 sider / 72 fotos / format A5 – DM 6,80).

Den førstnævnte publikation er en nummerliste (med stationeringsfortegnelse) over alle DB og DR trækraftenheder – den anden beskriver de romantiske – til dels »historiske« smalsporbaner i DDR i et tekstafsnit med banernes historie, liniebeskrivelse og – kort, tabellariske oversigter over lokomotiver m. v. – og i et billedafsnit. En lille perle for alle de af foreningens medlemmer, der har tabt hjertet helt og fuldt til DR's smalsporbaner.

Publikationerne kan købes (bestilles) i danske boglader, der har specialiseret sig i jernbanelitteratur – eller bestilles direkte hos: »Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier«, D-5650 Solingen 1, Alfred-Nobel-Strasse 56. (Check på beløbet medsendes – udstedt til Postcheckkonto Köln 1984 41.)

EBJ

P. Thomassen - 50 år

Den 22. november fyldte den allermærkeligste af de mærkelige mennesker, der gennem det sidste årti har brugt en stor del af deres fritid på at arbejde for DJK, 50 år, i hvilken henseende, det naturligvis er foreningens mangeårige sekretær og nuværende forskningsleder, jeg tænker på. Allerede af udseende adskiller Thomassen sig jo fra den gemene hob, et hovede højere og to maver tykkere, selv om det især er hans åndelige habitus jeg tænker på. Ingen, der har truffet Thomassen, har nogen sinde truffet et flinkere og hyggeligere menneske, og ingen, der har læst hans med eder og forbandelser udpyntede breve, et mere ildsprudlende gemyt. Ingen, der har været sammen med Thomassen ved en god middag, har set en mand, der kunne tage til sig af mad og drikke med

en sådan fryd, og ingen, der kender ham til daglig, kender nogen, der lever så beskedent og frugalt. Ingen, der har talt med Thomassen om topografi og sprog og meget andet, har truffet nogen med større kendskab til de ting, der interesserer ham, og ingen, der har talt med Thomassen om moderne kunst nogen, der viste en så monumental uvidenhed. Kort sagt er det næppe muligt at finde nogen, der indeholder større modsætninger, men selv de i foreningen, der har fået hans kærlighed at føle med hårde breve og skrap kritik, ville ikke for deres død undvære ham. Hans indsats for vor forening er enestående og hans kendskab til vor fælles interesse ligeså, og vi vil håbe, at han som leder af vor forskningsafdeling mange år endnu vil fortsætte sit arbejde for os.

Birger Wilcke.

Børge Chorfitzen - 60 år

Den 21. december fylder – tro det eller lad være – min bestyrelsesmedlem-kollega Børge Chorfitzen 60 år. I samtlige DJK's ti år har Chorfitzen »tjent« sin forening med megen energi – havde han haft hår, var de alle grå nu – men på det punkt har naturen også været ham nådig. Chorfitzen er kendt af de allerfleste medlemmer – tålmodigt har han som »ansigtet« udadtil svaret på spørgsmål fra medlemmer, presse m. v. i et sådant omfang, at man undrer sig over, at ikke alle cyklister i »Nord-vest kvarteret« kører på de bare fælge. Utrættelig har han været for at skabe PR om vor lille bane på Lolland – og ufattelig hjælpsom har han været for at »rage kastanierne ud af ilden« for mig, når jeg har »bommet« et eller andet i forbindelse med et udflugtsarrangement. Må vi endnu i mange år kunne glæde os over BC's på en gang iltre og udglattende temperament.

E. B. Jonsen.

Museumstoget

MARIBO-BANDHOLM

Beretning om driften i 1970 (9. sæson)

Jernbanedriften har været afviklet regelmæssigt med køreplanskørsel på 7 lørdage og 20 søn- og helligdage. Et par mindre uheld har medført forsinkelse af enkelte tog, således bl. a. den 19/7, da en vogn på grund af et defekt sporskifte blev afsporet på Bandholm station, således at hovedsporet blev spærret.

Søndagstrafikken har udviklet sig tilfredsstillende, idet der i 1970 er foretaget i alt 8210 rejser, hvilket er en lille tilbagegang i forhold til 1969. Denne tilbagegang skyldes udelukkende, at et togpar, på grund af ovennævnte uheld måtte aflyses. Antallet af rejsende med lørdagstogene har oversteget forventningerne. Det samlede antal rejser inkl. særtog andrager pr. 15/10 12.369. I 1969 foretoges (inkl. MBJ's 100-års jubilæum) 10.628 rejser på MBJ. Siden Museumstoget påbegyndte kørsel mellem Maribo og Bandholm i 1962 er der foretaget 80.721 rejser.

Pr. 15/10 har der på MBJ været kørt i alt 31 personforende særtog. Desuden har materiellet været benyttet til særtog over strækningerne Maribo-Rødby Havn og Maribo-Nakskov. På disse strækninger er befordret ca. 500 rejsende. Til 100-års by- og jernbanejubilæum i Haslev udlejedes materiel, der her benyttedes af ca. 2.600 rejsende.



De tre, der trak det store læs med sommerens særtog: Lokomotivfører Bertram Jensen, fyrbøder Kaj Christensen og – nr. 2 »Kjøge«.

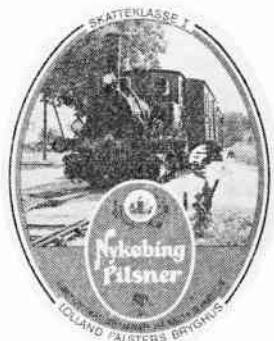
Foto: Ole Jensen.

Der har været kørt 131 togpar med 4 damplokomotiver, 10 personvogne, 1 pakvogn og 6 godsvogne. Personalet bestod af 38 mand (og 1 dame), hvoraf 20 har aflagt sikkerhedsprøve over for L.J.

Det rullende materiel har gennemgået de nødvendige eftersyn, ligesom den fornødne vedligeholdelse har fundet sted på det materiel, der anvendtes i driften.

Damplokomotiv LJ 19, der, trods udsagn om det modsatte, viste sig ikke at være godkendt til kørsel, er blevet færdig-repareret. Det er nu synet og godkendt for fire år. **Damplokomotiv ØG 3** ankom til Maribo den 25/1 og indgik efter mindre reparationer og ombygning i driften den 17/5. **Damplokomotiv ØSJS 2** har som tidligere fremført de fleste tog. Dette lokomotiv er efter kedelgarantiens udløb henstillet for reparation. **Damplokomotiv OHJ 5** har været anvendt enkelte dage. Dette lokomotiv er henstillet, indtil en mindre, tilsyneladende gennem flere år udsat reparation, er udført.

Personvogn KSB C 20 har gennemgået hovedeftersyn. MBJ A 1 er repareret efter driftsuheld.



Museumstoget er kommet på flasker. Lolland-Falsters Bryghus har i sin etiket-serie med motiver fra Storstrøamtet også benyttet et med »det frembrusende Museumstog«.

I Maribo er foretaget forskellige sporarbejder ved remisen. I Bandholm har Lollandsbanen repareret sporene, og sporskifterne er under udveksling. Desuden forberedes etablering af blinklys i overkørsel nr. 4 Bandholm-Birket vej. Telefonledningen er blevet vedligeholdt, og udskiftning af stænger har fundet sted på linien og på Bandholm station.

Museumstogets 9. driftsperiode har på flere måder adskilt sig fra de tidligere, idet banen i 1970 har været drevet af et af personalet og DJK's bestyrelse valgt driftsudvalg på 7 medlemmer. Desuden har der ved driftsudvalgets foranstaltning været ført et selvstændigt driftsregnskab.

Selv om driftsperioden endnu ikke er afsluttet, benyttes lejligheden alligevel til at takke personale, A/S Lollandsbanen og vor vigtigste »særtogsagent«, DSB Rbu Nf, for godt samarbejde.

Poul Skebye Rasmussen.

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Beretning om driften i 1970 (1/1–31/10)

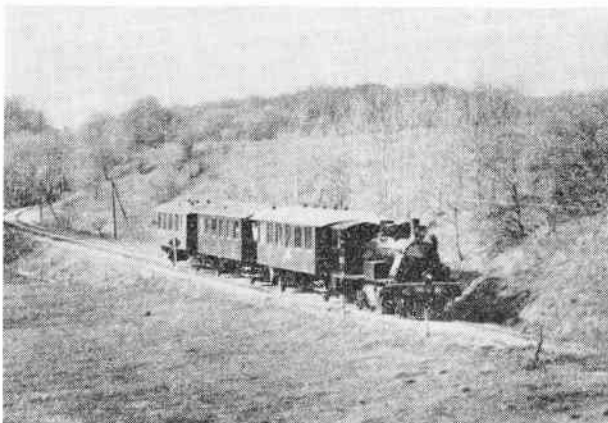
1. sæson

MHVJ's første driftssæson forløb trafikmæssigt uden vanskeligheder, således at forstå at den planlagte kørsel med damp-tog (3 dobbeltture) blev gennemført (se dog nedenfor) uden nogen form for uheld eller driftsmæssige forstyrrelser.

Selve kørslen på sporet mellem Mariager og Fårup er jo som bekendt baseret på dels koncessionsmæssige forhold og dels på overenskomst med Mariager kommune. Overenskomsten med kommunen blev underskrevet søndag den 30/11 1969, ved et møde mellem Mariager kommune og DJK's repræsentanter. Af øvrige overenskomster indgået i årets løb, er dels overenskomster på lånt materiel, dels overenskomst om benyttelse af diverse arealer ved Handest station. Andre kontrakter og lejemål er ikke indgået i 1970.

MHVJ har været i forhandlinger med Mariager kommune om diverse sporudvidelser. Der er dog endnu ikke taget endelig stilling herom. Sporudvidelser er projekteret bl. a. i Handest og Vester Tørslev.

For at få samlet penge sammen til en remisebygning blev der oprettet et byggefond ved banens åbning. Fondet, hvis



Loko VLTJ nr. 5 med tog på strækningen Mariager-Handest.

Foto: E. Dalgaard Eriksen.

beløb er sat til kr. 10.000,-, er delt i andelsbeviser à kr. 10,-, der »sælges« fra banens tog og kontor i Mariager. Indtil dato er der solgt ca. 400 stk.

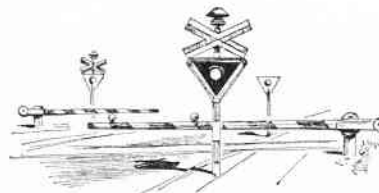
Af uregelmæssigheder og uheld har der som nævnt ikke været nogen af væsentlig karakter. Kun to gange har banens tog været årsag til ildspåsættelse. Ilden blev dog opdaget med det samme og slukket af pågældende togs personale.

MHVJ har i 1970 udgivet brochurer (et antal med engelsk oversættelse), samt fremstillet plakater. Endvidere har der 2-3 gange været indrykket annoncer i dagspressen.

I nedenstående oversigt kan ses hvor mange tog, MHVJ har kørt i perioden 1/1 - 31/10 1970:

På MHVJ:	Damp VLTJ 5	Motorvogne M 1/M 1210	Skinne- bus Sm 1	Bem.
Plantog	114	4	16	1)
Sær-psf. tog	3 2)	14 3)	5 4)	
Sær-ikke psf. tog	6	24	7	5)
Arb.stog psf.	—	—	1 4)	
Arb.stog ikke psf.	—	4	1	6)
Hjælpetog	—	1 7)	—	

- 1) At der er kørt 20 plantog med motorkøretøjer, skyldes flg.:
5/7: lokomotivpersonalet sygemeldt,
23/8-30/8: VLTJ 5 i Hobro til Ambulancedage,
6/9: VLTJ 5 kørt udflugtstog Randers-Ryomgård-Århus,
12/9-20/9: VLTJ 5 i Århus til festuge.
- 2) 2/5: indvielsestog,
20/9: særtog med The Railway Enthusiasts' Club.
- 3) 2/5-3/5: indvielse,
juli udvidet kørsel enkelte dage,
12/7: børnehjælpsdag i Mariager,
20/9: særtog med The Railway Enthusiasts' Club.
- 4) 12/7: børnehjælpsdag i Mariager.
- 5) Materielplaceringer og indøvelseskørsler.
- 6) Klipping af grene langs banen samt placering af skinnebusbivogne.
- 7) Nedbrud på Sm 1 under fremførelse af særtog.



Andre tog (»MHVJ på afveje«):

24/4	Randers-Fårup	Placering af materiel (VLTJ 5 + vogne)	
2/5	Fårup-Randers	Rejsende fra indvielsen	} M 1-M 1210
3/5	Randers-Fårup	DJK-medlemmer m. fl.	
	Fårup-Randers		
15/6	Fårup-Hjørring-Fårup	»Hjerteuge« i Brønderslev	M 1-M 1210
23/8	Fårup-Hobro	Placering af materiel	} VLTJ 5 + vogne
29/8-30/8	Hobro havnebane	Ambulancedage	
5/9	Hobro-Randers	Placering af materiel	
6/9	Randers-Ryomgård-Århus H	DJK-udflugt	
12/9-13/9	Århus H/Ø-Lystrup-Århus Ø/H	Festuge i Århus (3 hhv. 4 dobbeltture)	
20/9	Århus H-Fårup	Placering af materiel	} M 1-M 1210
4/10	Fårup-Grindsted-Fårup	DJK-udflugt	

I MHVJ-togene (Mariager-Fårup-Mariager) har der været befordret følgende antal rejsende:

Plantog	5628
Særtog	397

I den forløbne periode er der solgt billetter således:

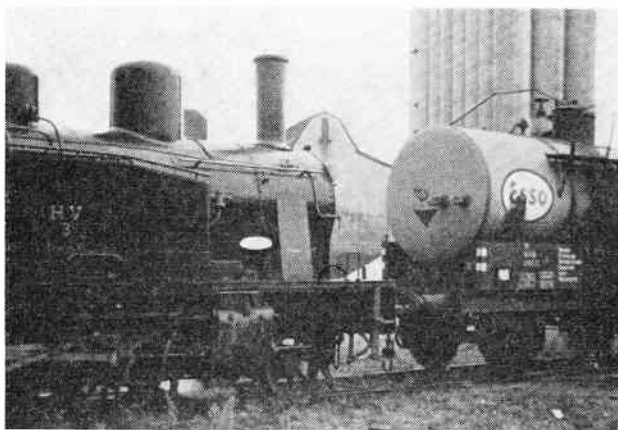
	I Mariager	I Handest	I togene
Almindelige billetter	853	235	1020
Gruppebilletter	125	56	—
Andre billetter	27	5	10

Til tjeneste har der været følgende personale til rådighed:

I alt	33
heraf	25 med sikkerhedsprøve (8 har attest til førelse af motorkøretøj)

Følgende materiel har været i drift:

Damploko	VLTJ 5 (HV 3 ventes driftsklar ultimo oktober)
Motormat.	APB M 1 FFJ M 1210 ETJ Sm 1
Personvogne	SB B 11 TFJ C 7 VNJ C 25 HHJ C 27 DSB CXM 4508 RHJ D 8 (HHJ C 26 midlertidig anvendt til Ambulancedagene i Hobro)
Godsvogne	MFVJ PD 305 (kuldepot) MHVJ Hjælpevogn 1 (Nørresundby FFJ-remise som værkstedsvogn)



Det smukt restaurerede damploko HV 3 (MHVJ's fremtidige stolthed) skubbet ud i det fri – for første gang (Nørresundby Havn).
Foto: E. Hedetoft.

Af materielreparationer har der været udført diverse småreparationer på en del af køretøjerne. Motorkøretøjerne har været holdt nødtørftigt vedlige, så særtogskørsel har kunnet gennemføres. Følgende materiel har gennemgået en større revision: Damplok HV 3, der på dette tidspunkt er ved at være færdig, efter at revision har stået på i løbet af det sidste år, vil som ovenfor nævnt formentlig kunne afgives til



Sådan foretages en »omlitrering« – let og elegant.
Foto: E. Hedetoft.

drift i indeværende måned. (Der vil på et senere tidspunkt blive gjort rede for det enorme arbejde, som er blevet udført.) Personvogn SB B 11 er som det første af MHVJ's køretøjer blevet hovedrevideret og afgivet til drift 16/8 1970. Personvogn HHJ C 27 er blevet istandsat og sat i drift 6/9 1970.

Der er blevet opsat et midlertidigt signal i Vester-Tørslev, så stationen kunne betjenes som togfølgestation. Endvidere er de fleste af trinbrætssignalerne samt en del af sporskiftesignalerne blevet opmalet i løbet af sommeren. Af øvrige arbejder kan nævnes følgende: Klargøring af fyrgrav i Mariager (den gamle brovægt blev taget op og hullet indrettet til fyr- og rensegrav); indretning af kul- og vandforsyning i Mariager på godsvogn PD 305; diverse reparationer af telefonlinien Mariager-Handest (endnu ikke afsluttet).

★

Til slut skal nævnes, at sæsonen alt i alt er gået nogenlunde smertefrit med hensyn til at skaffe personale til at varetage de forskellige funktioner. Den erfaring, som er høstet, skal nu gennemgås i løbet af den kommende vinter.

Driftsbestyrelsen vil til slut takke alle både DJK medlemmer og især ikke-medlemmer, for den støtte vi har fået ved etablering og drift af MHVJ, og udtrykke håb om at der også fremtidig må blive et godt samarbejde både indadtil og udadtil.

På driftsbestyrelsens vegne
Langå, 10/10 1970.
B. Sundahl.

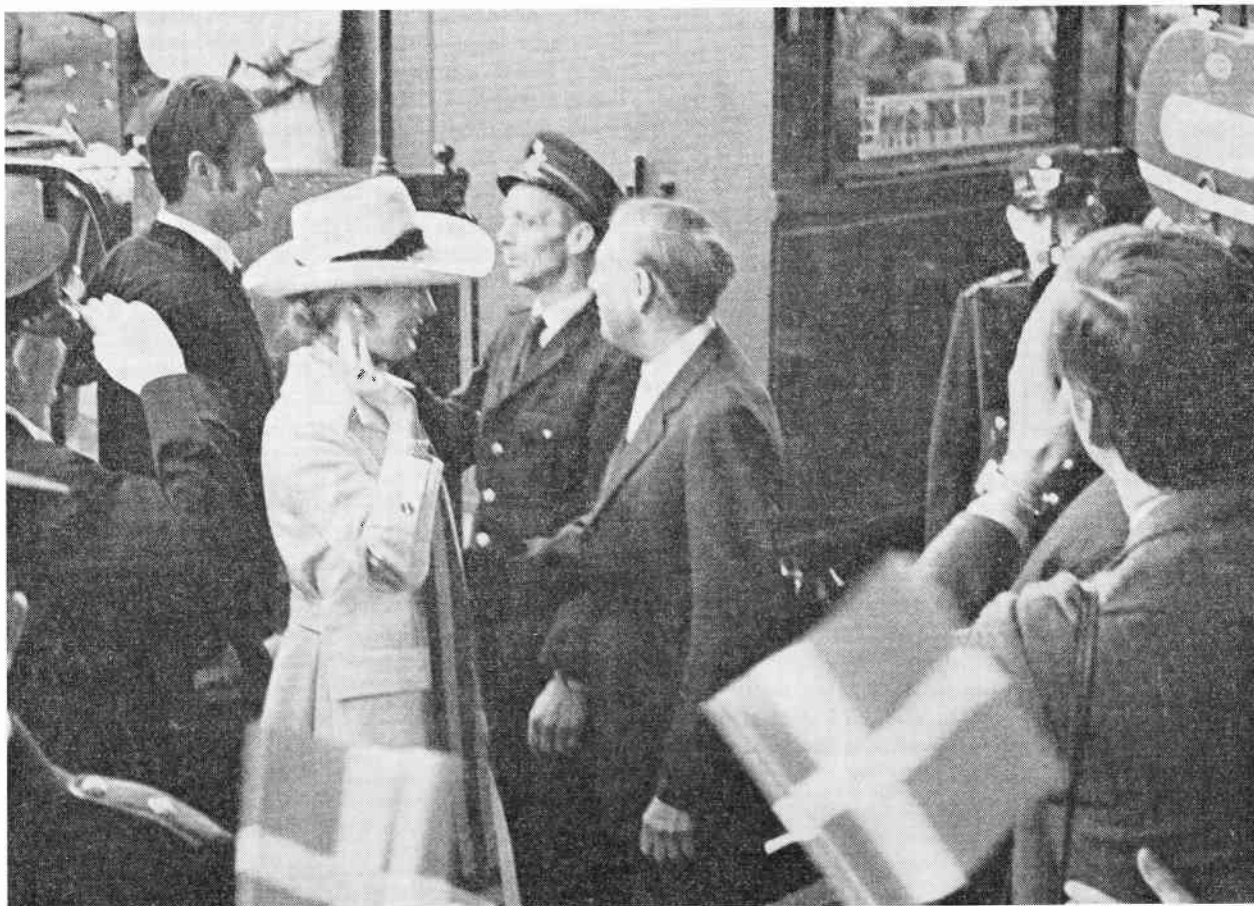
Tegninger af Aalborg Privatbaners trækraft

Ingeniør W. Bay har givet tilladelse til, at der fremstilles et antal af hans tegning af Aalborg Privatbaners damplokomotiver og motormateriel.

Tegningen, der sælges til fordel for MHVJ's byggefond, måler ca. 65 cm × 75 cm og indeholder tegninger af samtlige damploko, dieselloko, motorvogne og traktorer. Endvidere medfølger den af ingeniør Bay i 1956 udarbejdede materieloversigt med omlitreringer: 95 cm × 35 cm. Tegningen kan købes (ekspeditionstid ca. 10 dage) ved at indsætte kr. 25,00 + porto kr. 1,50 på postgirokonto 17 36 18

Kai Vahl,
Knudsgade 99,
9700 Brønderslev.

Medlemmerne ønskes en glædelig jul —
og et lykkeligt 1971



I anledning af Sydbanens og Haslevs bys 100-års jubilær kørte C 708 med materiel fra »Museumstoget« særtog mellem Køge/Tureby og Haslev (3./4. oktober). Særtog afgår fra Tureby (side 19) og ankommer (ovenfor) med Tronfølgerparret (der befordredes i MBJ A 1) til Haslev.
Fotos: H. E. Pedersen.

C 708 var også »hovedpersonen« ved udflugterne den 30. august og den 20. september – sådan husker K. Avep-Jørgensen maskinen blive vendt »manuelt« i Maribo.

