

jernbanen

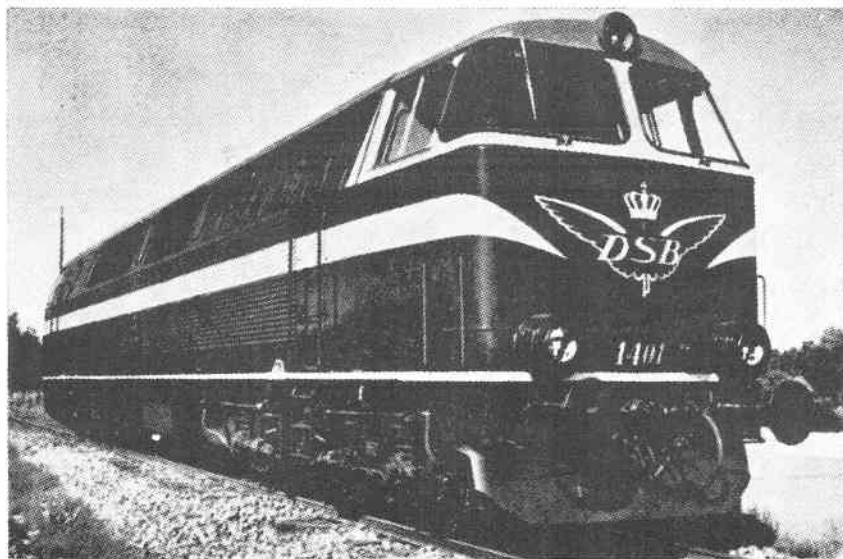
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT



FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSBANEN MARIBO-BANDHOLM
MARIAGER - HANDEST VETERANJERNBANE

NR. **8**
DECEMBER 1971

Hög effekt – Hög hastighet



Det första av 26 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

Speno International S. A.

Geneve

48/58 - stens
skinnerlibetog
T. M. S. K. 815



Repræsentant i Norden:

SOPHUS BERENSEN A/S

Amaliegade 10, København K.





DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Bernstorffsvej 195,
2920 Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 8267
(normalt kl. 17-19).

Øvrige adresser – se side 9/10
i »Jernbanen«, nr. 5/71.

jernbanen

Nr. 8 - 1971

11. årgang

Tidsskriftet er medlem af:

Union Internationale de Presse
Ferroviaire (ferpress), Wien.

Redaktører:

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

Lærer Ole-Christian M. Plum,
Rantzausgade 9, 4.,
2200 København N.
Tlf. (01) 39 33 12.

Foreningens tidsskrift »Jernbanen«,
der udkommer 10 gange årligt, ud-
sendes gratis til medlemmer.

Annonceekspedition:

»Jernbanen«,
v/Tange/Phillip Jensen,
Frederiksberg Allé 62,
1820 København V.
Tlf. (01) 19 14 12
Postgirokontonr. 19 07 50

Tryk:

Scantryk,
Skolegade 12 E,
2500 Valby.
Tlf. (01) 30 06 01.

Forsidebilledet:

Hvad er et »julenummer« – uden
sne på forsiden?
R 959 og E 974 med 800 t »på
krogen« slæber sig op fra Ny-
borg H. mod Hjulby. (Tog 2035
– 28/2 1969).
Foto: Einar Hoff.

Et storværks tilblivelseshistorie

Danmarks Jernbaner i 125 år



Det er med glæde, jeg følger opfordringen fra »Jernbanen«'s redaktion om at fortælle om tilblivelsesprocessen for »DANMARKS JERNBANER I 125 ÅR«.

Ideen til bogen opstod for år tilbage, og blev konkretiseret gennem samtaler med Jens Koefoed og andre medlemmer af Dansk Jernbane-Klub. I foråret blev værkets redaktion dannet. Målsætningen var at skabe et smukt og lædigt værk om den interessante del af vor kulturhistorie, som Danmarks jernbaner udgør. Et værk som gennem billeder og tekst skulle skildre udviklingen levende og perspektivrigt.

Der var enighed om, at opgaven skulle kunne løses, så bogen var klar til udgivelse i maj måned i år. Imidlertid gav jeg som forlægger overfor redaktionen klart udtryk for, at intet måtte spares og ingen anstrengelse skyes, hverken fra min eller redaktionens side, som kunne forbedre og fuldstændiggøre resultatet.

Denne min ambition, for som forlægger og formidler at fremlægge et gen-
nemarbejdet og velkomponeret værk, mødte ingen modstand fra redaktører-
nes side – tværtimod. Dette kriterium for udgivelsen er blevet fastholdt og
har bevirket, at opgaven har vokset sig større end først antaget – både ind-
holds- og udstyrmæssigt. Herom vidner for eksempel en udvidelse af den
indledende historiske oversigt på adskillige sider, en forøgelse af antallet af
farvehelsider på 16 – fra 32 til 48 – samt en tilføjelse på syv helsides kort +
to grafiske trafikudviklingsdiagrammer. Stigningen af værkets forudbestil-
lingspris fra kr. 98,00 til kr. 125,00, og på prisen efter udgivelsen fra kr. 135,00
til kr. 155,00 er mindre end en sådan udvidelse af stoffet normalt betinger.

Disse forhold har mødt positiv forståelse hos alle, som er blevet informeret
om dem, og fremlægges her for at alle interesserede skal vide, hvad der er

(fortsættes på side 19)

Dansk og udenlandsk
litteratur om

Jernbaner

... også i model

Centralbiblioteket

Nykøbing Fl., (03) 85 05 00

SKÆRENDE ARGUMENTER

THÜRMERS

originale danske gevindskæreværktøj

DAMM HSS

produktions gevindskæreværktøj

MALCUS HSS

spiralbor, forsænkere m. m.

fra **THÜRMER & CO. A/S**
Sct. Knudsvej 41
København V.

Bøger for den jernbaneinteresserede **DAMPLOKOMOTIVER og JERNBANER**

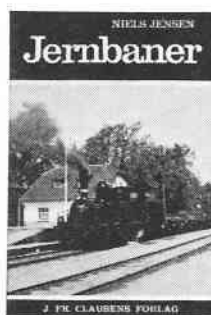


Niels Jensen:

Damplokomotiver

Omhandler damplokomotivets historie i Skandinavien med udførlig omtale af eksisterende og bevarede damplokomotiver. En lækkerbisken for jernbaneentusiasten. Rigt ill. 156 s. **Kr. 31,65**

ISBN 87 11 00416 9



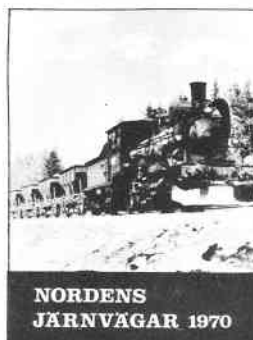
Niels Jensen:

Jernbaner

En mængde oplysninger om jernbaner og jernbanehistorie – vogne og trækraft, museumsbaner og museer. En bog for alle drenge mellem 5 og 85! Rigt ill. 184 s. **Kr. 29,50**

ISBN 87 11 00310 3

Clausen bøger – håndbøger De har brug for



I december udkommer

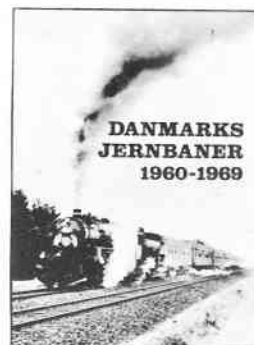
NORDENS JÄRNVÄGAR 1970

– den veldkendte årbog med billeder fra stats-, privat- og industribaner i Norden. 1970 kørte de sidste damptrukne tog på DSB og NSB – snevanskeligheder ramte banerne i Danmark og Skåne – og flere privatbaner fornyede derefter deres snerydningsmateriel. Dette og meget andet interessant illustreres med ca. 240 fotos. Desuden indholder bogen fortegnelser over trækraften ved alle jernbaner i Norden. 120 sider, indbundet, pris sv. kr. 20,-.

Nordens Järnvägar 1969 – i samme udførelse og omfang med 237 billeder fra året, hvor bl.a. Aalborg-banerne ledlagdes, sv. kr. 20,-.

Danmarks Jernbaner 1960-1969 af Tom Lauritsen behandler på samme måde de danske baner i de hændelsesrige tresserne. Med kort og flere fortegnelser, 80 sider, 120 fotos, indbundet, sv. kr. 17,-. Bestil Dem hos Deres boghandler eller direkte fra forlaget:

Frank Stenvall, Köpenhamnsvägen 47 a, S 217 71 Malmö, svensk postgiro 632147-5.



Sikringsmæssige moderniseringer på Hjørring Privatbaner

Af overingeniør W. Wessel Hansen.



HP diesel-hydraulisk lokomotiv nr. 13 med godstog på den fjernstyrede Tornby station (banens eneste »togfølgestation« mellem Hjørring og Hirtshals).

Samtlige fotos i artiklen: Eiler Jørgensen (Copyright) – for Hjørring Privatbaner.

Det kan måske fylde en og anden med undren, når det konstateres, at Hjørring Privatbaner allerede i 1941 fik installeret elektriske sikringsanlæg i Hirtshals, Horne, Tornby og Vidstrup. Ganske vist var anlæggene af elektromekanisk type og stærkt forenklede, men banen fulgte tidens tendens med hensyn til at indføre rationelle sikkerhedsanlæg. Desværre viste den efterfølgende tidsperiode, at de etablerede anlæg ikke var »driftsvenlige«, og det er en kendsgerning, at anlægget i Hirtshals har været ude af drift i flere år. Når banen nu har fået moderne anlæg i Tornby og i Hirtshals, skyldes det troen på, at den teknik, man i dag anvender, har større chance for at klare den barske natur, som elektriske anlæg normalt ikke er alt for »begejstret« for.

De nu etablerede anlæg er blevet til ved et snævert samarbejde, som i 1968 indledtes med Vejdirektoratet og Tilsynet med Privatbanerne, hvorved Hjørring Privatbaner har fået sikringsanlæg af en avanceret type, der dels muliggør fjernstyring, dels tilgodeser et sikkert samarbejde mellem automatiske overkørselsanlæg og sikringsanlæg.

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

Kabelanlægget

Mellem Hirtshals og Tornby er der tilvejebragt et strækingskabel med fem korepar, som benyttes til såvel banens egne som vejdirektoratets ledningsforbindelser. Det er hensigten senere at videreføre kablet til Hjørring. Samtidig med nævnte kables lægning er lokale kabler for de nye automatiske overkørselsanlæg blevet tilvejebragt og nedgravet.

Radioanlæg

Samtlige selvkørende tog og trækraftenheder har fået installeret radioanlæg med selektivt opkald fra fjernstyringscentralen (FC) i Hirtshals. I modsætning til Frederiksværkbanen anvender

der Hjørring Privatbaner 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 Horne, samt følgende mobile stationer: 8 er fast installeret i køretøjer og 3 er »løse« og beregnet til anbringelse i køretøjer, der ikke er udstyret med radio (f.eks. køretøjer, der sjældent bruges, DSB trækraft o.lign.). Forbindelsen mellem FC og Horne basisstation sker via førnævnte strækingskabel.

Allerede ved ibrugtagningen af radioanlæggene var man klar over, at der let kunne opstå problemer i forbindelse med ubemandingen af FC. Banen var derfor indstillet på at etablere en mindre radiostation på Hjørring station, men der kunne ikke opnås tilladelse hertil. Det har derefter vist sig muligt at foretage en supplerende af radio-betjeningsanlægget, hvorved forbindelsen fra togenes radioanlæg tilsluttes telefonledningen mellem Hirtshals og Hjørring station. Inden Hirtshals FC overgår til at være ubemandet, omstiller personalet radioanlægget således, at opkald fra et togs radio starter en ringekonverter, der afgiver tilsvarende vekselstrøm, som til dagligt benyttes ved telefonopkald mellem Hirtshals og Hjørring. Sidstnævnte station kan nu tale direkte med det kaldende tog, men i forhold til en normal samtale må der benyttes »vekseltale«.

Overkørselsanlæg

Lyssignalerne for Uggerbyvejen vil blive suppleret med halvbomanlæg. De resterende lyssignalanlæg bliver udvekslet med anlæg, der forsynes med reservestrøm samt overkørselssignaler, d.v.s. signaler mod toget, som normalt viser gult fast lys, når pågældende overkørsel ikke er sikret (skifter til hvidt blinklys, når den er sikret). Fejl ved de nye anlægs strømforsyning, lamper og funktioner indikeres via fjernstyringsanlægget – se senere – til FC i Hirtshals.

Fart over overfarten...

Det er en ren fornøjelse at få bilen og lasten til Sverige via Dragør-Limhamn. De kører uden om bytrafikken og så at sige direkte om bord, for færgerne går med korte intervaller. Overfarten varer 50 min. Nyd Deres velfortjente hvil i cafeteriet om bord.

Vil De være sikker på plads -
drej (01) 53 15 85,
der også oplyser takster.



DRAGØR-LIMHAMN

Dansk Jernbane-Klubs medlemmer
sætter hinanden stævne på

HOTEL LANGAA

Der får vi god behandling
og reel betjening til rimelige priser

Telefonnummeret er (06) 46 10 09

BRILLER

Speciale: DOBBELTBRIILLER

Husk sygekassebog,

vi ordner resten.

**RASMUSSEN . SMALLEGADE 54
2000 KØBENHAVN F . GO 70 43**

Vi anbefaler aut. el-installatør

JOHNNY OLSEN

Deres bedste kontakt ang.

LYS, KRAFT & VARME

i København

H. C. ØRSTEDSVEJ 55

TELF. 39 51 33

Alt i EL-arbejde - EL-varme

Aktieselskabet

**Nordiske Kabel- og Traadfabriker
København F**

Hillerød Privatbaner

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested
Jernbane



Trinbrætsignaler

Alle stationer er (eller vil blive) forsynet med trinbrætsignaler, der for Tornbys vedkommende 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 trinbrætsignalet på gult fast lyst, hvorved lokoføreren adviseres om, at standsning er ønsket. Samtidig tændes en gul meldelampe i tableauet som »kvittering« til passageren.



Fig. 1. Glasfiberhytten på Tornby station, der indeholder det lokale betjeningspanel, fjernstyringsstativet m.v.

Sikringsanlægget i Tornby

Hjørring Privatbaner indledte i 1968 et samarbejde med Skagensbanen og Odsherredsbanen, således at de tre baner kunne anvende samme type anlæg, i øvrigt i nær forståelse med Tilsynet med Privatbanerne.

Efter nogen overvejelse blev det vedtaget, at Tornby-anlægget skulle installeres i en glasfiberhytte af den type, DSB anskaffer fra »Vognfabrikken Scandia A/S«, Randers. Herved gjorde banen sig – i teknisk henseende – helt fri af stationsbygningen. Fig. 1. viser hytten, som kun har et gulvareal på ca. 2,25 m². Fig. 2. giver et blik ind i hytten, hvor det lokale betjeningspanel er opstillet ved den ene endevæg, medens fjernstyringsstativet er anbragt på sidevæggen til venstre for døren. Ved rangerarbejde eller sporvedligeholdelse på Tornby station skal personalet – gennem telefonforbindelse fra hytten til Hirtshals – skaffe sig tilladelse til at udkoble fjernstyringen og foretage de nødvendige betjeningshandlinger fra stationens lokale anlæg.

Stationens centralbetjente sporskifter kan dels fastholdes for indkørsel, dels for udkørsel. Dette benyttes i forbindelse

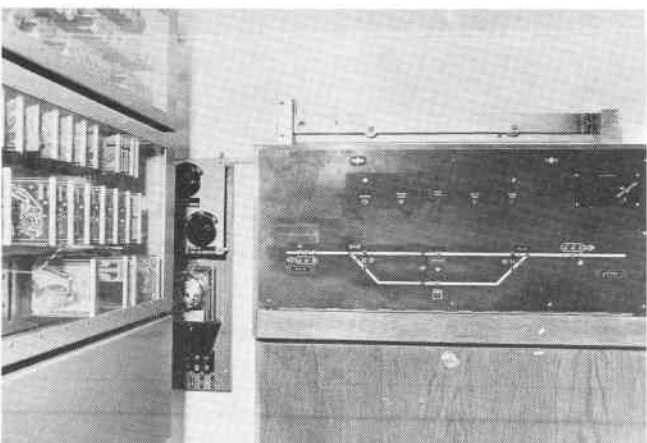


Fig. 2. Hyttens interior – t.v. fjernstyringsstativet – t.h. betjeningspanelet.

med signalgivningen, idet betjening af »fastholdelse for indkørsel« førend »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 hindre igangsættelse af overkørselsanlægget i stationens »udkørselsende«.

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

Sikringsanlægget i Hirtshals

Sikringsanlægget, der blev taget i brug den 25. september 1971, betjenes fra samme pult som fjernstyringsanlægget, idet venstre del af pulten benyttes hertil – se fig. 3. Ved dette arrangement opnås de bedst mulige betjeningsforhold for anlæggene i Hirtshals og Tornby.

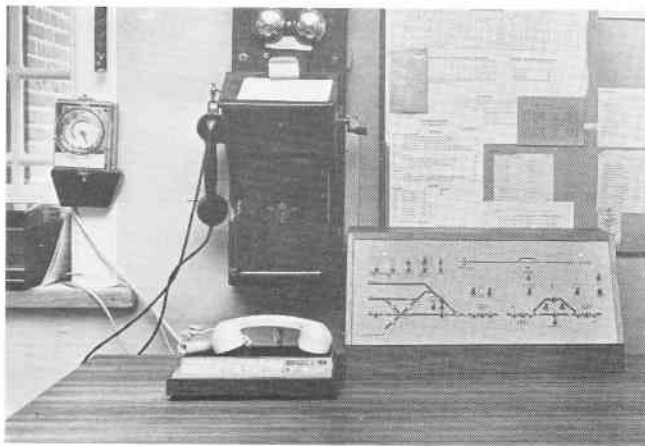


Fig. 3. Interiør fra stationskontoret på Hirtshals station. T.v. ses båndoptager og radiopult – t.h. betjeningspulten for fjernstyringsanlægget og stationens lokale sikringsanlæg.

Sikringsanlægget omfatter ét centralbetjent sporskifte, to motoraflåsede sporskifter, 4 nøgleaflåsede sporskifter og sko. Endvidere et udkørselssignal og et dværgsignal. Som noget specielt kan nævnes, at stationen kan omstilles til at være »ubemandet«, hvorved der automatisk stilles indkørsel, hvis de givne sikkerhedsforhold herfor er opfyldt. Endvidere sker der fastlægning for udkørsel, når et indkørende tog har passeret stationens indgangssporskifte.

Fjernstyringsanlægget

Oprindeligt var det hensigten, at såvel Vidstrup og Horne som Tornby skulle fjernstyres fra Hirtshals, men køreplanstekniske undersøgelser gav til resultat, at der kunne tilvejebringes rimelige krydsningsforhold ved kun at lade Tornby fjernstyre.

Fig. 4 viser betjeningspulten i Hirtshals, hvor der øverst er en skematisk strækingsangivelse med Hirtshals til venstre og Hjørring til højre. Såfremt det senere skulle vise sig hensigtsmæssigt at fjernstyre Vidstrup station, er anlægget forberedt hertil. Nederst til højre ses et skematisk billede af den fjernstyrede station, hvor der i linierne, som illuderer sporene, er indsat betjeningsknapper og kontrollamper til angivelse af sporskifte- og signalstillinger. Når betjeningsknapperne benyttes, udsendes der fra Hirtshalsanlægget – via kabelkoror – et sæt elektriske tonefrekvenser, som i Tornby-anlægget analyseres, og som fører til den ønskede betjening af sporskifter og signaler. Ved at anvende et antal elektriske tone-



LEVERANDØR TIL DET KGL.DANSKE HOF



gode gaveideer

blandt efterårets nyheder

HASE

Nye bind i Alba's Kleine Modellbahn-Reihe:
G.Albrecht: Modellbahn Elektro-Praxis.
G.Balcke: So baut man Modell-Landschaft.
Per bind: Ca. 100 s. m/135 fot. Kr. 14,65

E.D.Brant: Railways of North Africa. Bannere i Marokko, Algier, Tunis og Libyen. 231 s. 28 fot. 8 kort. Indb. Kr. 76,90

O.S.Nock: Railways of the World. Bd. 1&2: Railways of Australia. 284 s. + 109 fot. & 8 farveill. 24 x 17 cm indb. Kr. 134,20
Railways of Southern Africa. 243 s. + 105 fot. & 8 farveill. Indb. Kr. 115,90

H.J.Obermayer: Taschenbuch Deutsche Schmalspurdampflokomotiven. Lok fra Deutsche Reichbahn, DB, DR. 224 s. 200 fot. Kr. 29,90

J.B.Radford: Derby Works and Midland Locomotives. Historien bag 133 års udvikling. 240 s. + 48 s. fot. Indb. Kr. 87,85

R.R.Rossberg: Tempo 200. Moderne banedrift. 208 s. 197 fot. 29 x 21 cm indb. Kr. 96,60

Jim Scribbins: The Hiawatha Story. Fortæller om Milwaukee-banens luksustog. 268 s. 358 fot. 21 x 28 cm indb. Kr. 172,90

F.Stenvall: Nordens Järnvägar 1970. Førsteklasses dokumentering af årets banebegivenheder. 120 s. 240 fot. Kr. 37,80

P.HAASE & SØN

DANSK OG UDENLANDSK BOGHANDEL

Løvstræde 8 · 1152 København K Telefon (01) 11 59 99



Den mest direkte rute
til Syd- og
Mellemeuropa

Flere og flere rejser til Berlin, Øst- og Sydeuropa over den gamle rute **Gedser-Warnemünde**. 1.410 km motorvej med gode forbindelser til Sydeuropa venter Dem i DDR.

Overfarten tager kun 1 time 50 min. med den moderne færge „Warnemünde“.

Afg. Gedser ... 1.10 - 10.05 - 15.10 - *20.10
Afg. Warnemünde ... 3.45 - 12.40 - 17.40 - *22.40

(* Kun to. fra 26/9 til 27/5)



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



Vores rullende værksted
kommer til Dem

Bennys autoruder

Alt i autoruder,
tætning og montering af sideruder
i varevogne

789011

2650 Hvidovre, Egevoleden 140, 2. tv.

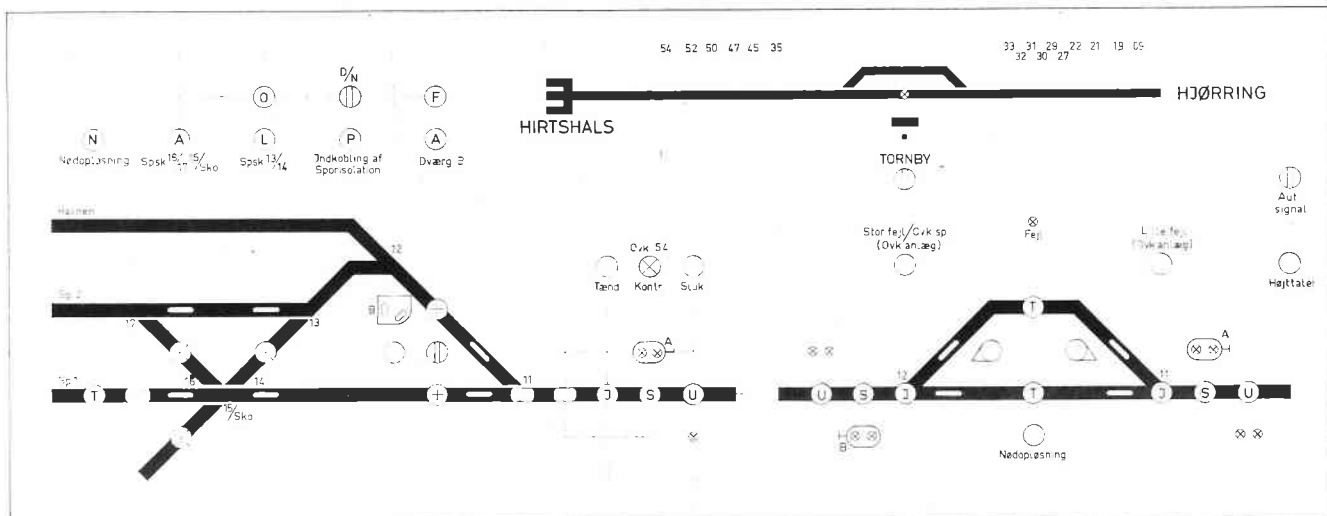


Fig. 4. Tegning af betjeningspulten på Hirtshals station.

Tegning: Dansk Signal Industri A/S.

frekvenser og altid sende to af disse, når en bestemt betjeningsbehandling kræves, kan man fjernstyre Tornbys anlæg lige så sikkert som ved et betjeningspersonale på stedet. Meldinger fra Tornby til Hirtshals FC om stillingen af sporskifter og signaler sker ligeledes ved hjælp af elektriske tonefrekvenser.

Fjernstyringsanlægget sørger endvidere for, at Hirtshals FC kan skaffe sig oplysninger om eventuelle fejl i Tornby-sikringsanlæg og i de automatiske overkørselsanlæg.

I forbindelse med radio- og fjernstyringsanlæggene, der blev taget i brug den 21. maj 1971, er der etableret en båndoptager, der på den ene »kanal« optager alle de førte radiosamtaler, medens den anden »kanal« optager alle fra FC givne »fjernstyringsordrer« og de tilsvarende meldinger fra Tornby-sikringsanlæg. Båndoptageren starter automatisk ved samtaler og ordreudsendelser. Hensigten med båndoptageren er i første række at sikre sig, at den af banen påbudte form for afgivelser af meldinger overholdes. Endvidere giver den mulighed for at konstatere årsagen til eventuelle uheld eller ulykker.

For at spare FC-mandskab i trafiksvage timer har man i nogen tid forsøgsvis anvendt en traditionel båndoptager, der

kunne udsendes de tonefrekvenser til Tornby, som var nødvendige for den vekselvise signalgivning, toggangen mellem Hjørring og Hirtshals kræver i de trafiksvage timer. Da forsøgene har virket tilfredsstillende siden maj måned 1971, har banen den 26. september 1971 taget et permanent anlæg i brug, hvor der anvendes en kassettemaskine, der betjeningsmæssigt har fordele. Den anvendte kassette har bånd »uden ende«, og tonefrekvenserne er indspillet i København. Maskinen har to kanaler, hvoraf den ene anvendes til signalgivning fra Hjørring, medens den anden anvendes til signalgivning fra Hirtshals.

Før FC's overgang til ubemanding betjenes en knap i radio-pulten, og herved starter maskinen og udsender ordrer om signalgivning for tog fra Hjørring. Når »tone-meldingerne« fra Tornby svarer til de udsendte ordrer, standser maskinen og afventer »en tonemelding« om, at toget har passeret Tornby. Så snart dette er sket, starter maskinen påny, men sender nu ordrer om signalgivning for tog fra Hirtshals og så fremdeles. Anlægget vil let kunne ændres til ordregivning for en helt anden kørsel, eventuelt til at signalgive for en planmæssig krydsning.

Verdens nordligste privatbane

Af J. Just Andersen.

Det er med ikke ringe ængstelse, at jeg vover mig i kast med at fortælle lidt om en jernbanemæssig oplevelse under min sommerferietur i 1970. Det drejer sig nemlig om en smalsporet bane – og tænk om man blev mistænkt for at tilhøre den smalsporede inderkreds, jvf. en udtalelse under foreningens generalforsamling i 1970.

14 dages ophold på en lofotø vest for Bodø ville bringe mig i umiddelbar berøring med *Sulitjelmabanen* på vejen fra Oslo til Bodø – men hvad ville familien sige til et lille ophold?

Overnatning på Fauske vandrehjem klarede problemet. Fauske er station på Nordlandsbanen Trondheim–Bodø, Sulitjelma-banens endestation ligger i Finneid 3 km øst for Fauske. Altså fripas om aftenen, og da vi befinder os ca. 100 km nord for polarcirklen, og det er juni, er der ingen problemer med lyset – det er dag døgnet rundt.

Jeg havde beregnet at kunne nå en dobbelttur med banen med afgang fra Finneid kl. 20.25 med tog 15, ank. Lomi (banens endestation i Sulitjelma) kl. 21.35. De fleste tog er

- også Deres plads står åben i

JERNBANE-HJEMMEVÆRNET

Alle oplysninger hos HJEMMEVÆRNET - Sorgenfri Slot - Lyngby - (01) 87 59 81

Fam. Plasser & Theurer
overbygningsmaskiner
Wien/Linz

Deutsche Plasser
Freilassing

Fam. Elektro-Thermit
G.m.b.H.
Essen/Berlin Tempelhof

Repræsenteret ved:

Børge Jensen
Ndr. Fasanvej 186
2200 København N.
Tlf. 34 90 49

C. A. Qvade & Co.

Korn – Foderstoffer – Brændsel

Torvet 3 – Maribo
Tlf. (03) 88 11 11

Bandholm Maskinfabrik A/S

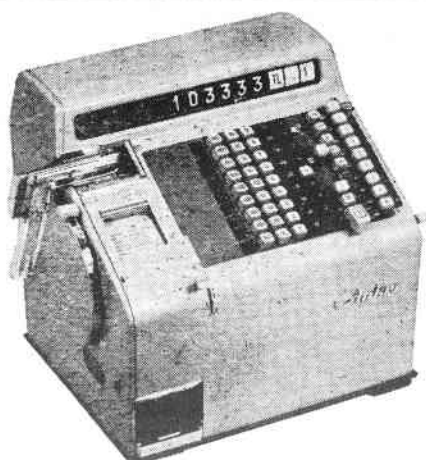
Brdr. Nielsen

Bandholm – Tlf. (03) 88 80 06

Anderstrup Møbelfabrik A/S

Maribo

Tlf. (03) 88 01 55



ANKER KASSEAPPARATER

ADS

ANKER DATA SYSTEM A/S
TOMSGÅRDSVEJ 15 · 2400 KØBENHAVN NV
TLF. (01) *103333

**ANKER betyder fremragende teknik
og avancerede systemløsninger**

ÅBENRÅ	ÅLBORG	ÅRHUS	ODENSE
(046) 2 32 54	(08) 12 26 77	(06) 12 26 77	(09) 12 26 77



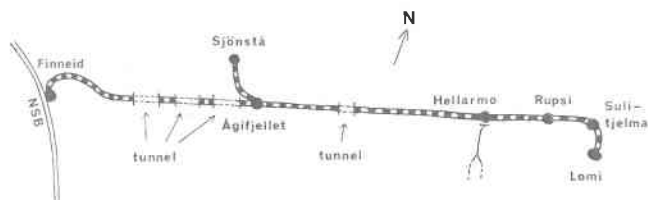
Dieselmotorvognen »Sulitjelma« holder klar til afgang på Finneid station.

Samtlige fotos i artiklen: J. Just Andersen.

godt en time om turen, evt. fem kvarter. Vi afgik til tiden, og jeg fik anbragt mig bag i toget med udsigt ud af bagruden i den bageste bogievogn. Alle personvogne er bogievogne af forskellig årgang og udseende. Først kørte vi langs en sø, men snart var vi dybt inde mellem fjeldene, idet banen er anlagt i en dal langs med den rivende Sjønstå-elv, og på begge sider tårner fjeldene sig næsten lodret op, mens smeltet vandet fra toppen danner »vandfald« på 3–400 meters højde. Banen fører gennem bjergene i fire lange og to meget korte tunneler; den samlede længde af disse er ca. 9 km, og den længste tunnel er 2800 m. Den tager det $4\frac{1}{2}$ minut at komme igennem, og man kan det meste af tiden inde i fjeldet se lyset fra tunnelernes åbning, idet de næsten alle skærer sig gennem bjerget i lige linje undtagen på de sidste par hundrede meter. Den samlede kørsel i tunnelerne androg på nedturen 10 minutter.

Banen fortsætter langs elven, stadigvæk med stejle fjeldvægge til begge sider. Adskillige steder danner elven skumrende vandfald og hvirvler, og jeg havde faktisk en følelse af, at banen var bygget midt i floden, så tæt kørte vi på vandmasserne. Efter hver tunnel var der anlagt en lille holdeplads med et kortere eller længere krydsningsspor, men der var var ingen stationer, før vi kom til Rupsi, hvor det første dagslyssignal findes. Det betyder, at banen er uden sikringsmæssig betjening på de ca. 30 af de i alt 36 km. Grunden til, at Rupsi har dagslyssignal sammen med stationerne Sulitjelma og Lomi er den, at der på hverdage undtagen lørdage køres 4–5 »bybane«-tog (lokaltoget) mellem Rupsi og Lomi; krydsningsstation på den øvrige strækning Rupsi–Finneid er Ågijfjellet, som altså er ubetjent.

Undervejs lagde jeg mærke til, at banen flere steder var forlagt, idet den før havde fulgt bjergkanten, men nu skar sig gennem enten i små tunneler eller på broer var ført over elven. Det må have været til at få tarmslyng af at køre med banen, før den blev rettet ud. I Hellarmo, banens oprindelige udgangspunkt, var der bygget en dæmning over elven, og skinnerne førte over denne og i to tunneler ind i bjerget, men



Sulitjelmabanens forløb.

Tegning: O.-C. M. Plum – efter skitse af J. Just Andersen.

forbindelsen med hovedstrækningen var nu afbrudt. Det må være spændende engang at stå af i Hellarmo, gå over dæmningen og på opdagelse ind i bjerget.

I Sulitjelma var der en del forfaldne bygninger og spor, hvilket tyder på, at denne station engang har været endestation, idet der fandtes såvel remiser som en gammel bygning, der sikkert har været station. Intet var tilsyneladende i brug. I Lomi findes nu alle værksteder, remiser, depoter m.v. samt et udstrakt sporareal. Desværre var der slet ikke tid til undersøgelser heraf, idet jeg skulle tilbage allerede et kvarter efter. Lomi ligger som i en gryde med Sulitjelmafjeldene rundt til tre sider og den smalle dal som eneste udfaldsport. Der var godt med sne på bjergtoppene, og en brusende foss faldt ca. 30 m ned kun et minuts gang fra stationen. Turen op havde foregået med et af banens tre diesellokomotiver, som havde tre bogiepersonvogne samt to automobilfladvogne med. Nedturen skulle foretages med banens eneste dieselmotorvogn »Sulitjelma«, som havde to autotransportvogne med. De mange indtryk på turen op havde gjort mig træt, så jeg sad lige så stille og lod der ske, hvad der ville, på nedturen.

Næste dags morgen var jeg igen i Finneid for at få lidt oplysninger, og en meget ventlig herre gav mig pr. telefon følgende fakta:

Banen åbnet for drift Hellarmo–Sjønstå i 1892, oprindelig længde Sjønstå–Sulitjelma – ca. 25 km, banen forlænget fra Ågijfjellet til Finneid 1952–1956, strækningen Ågijfjellet–Sjønstå bruges nu kun til grustransporter; omkostninger ved bygningen af den nye del af banen 25 millioner kr., den norske stat har lånt »A/S Sulitjelmabanen« de $12\frac{1}{2}$ mill., som hverken er rente- eller afdragsfri. Grunden til, at den nye del af banen var så dyr at bygge er den, at her findes de længste tunneler.

Af materiel findes følgende:

- 3 diesellokomotiver (»Saulo«, »Tyr« og »Odin«),
- 1 dieselmotorvogn (»Sulitjelma«),
- 6 damplokomotiver (alle ophugget på nær ét, der står i Hamar, dampdriften ophørte i 1959),
- 8 personbogievogne,
- 20 lukkede godsvogne,
- 26 åbne, 2-akslede godsvogne,
- 9 åbne bogiefladvogne til automobiler,
- 37 malmvogne,
- 1 sneplov.

Der er 70 mand beskæftiget ved banen, heri medregnet såvel funktionærer som arbejdere. Funktionærerne har ikke de samme ansættelsesvilkår som kollegerne ved NSB.

Der befordres ca. 90.000 rejsende pr. år, heraf en del skoleelever (1969). Af malm fra Sulitjelmagruberne befordredes i 1969 90.000 tons, af andet gods, herunder biler, 20.000 tons. Banen giver hverken over- eller underskud, idet der takket være malmtransporterne er balance i regnskabet.

Se, det er jo en privatbane, som ikke er heft almindelig, f.eks. i sammenligning med visse danske før og nu. Man kan ikke komme til Sulitjelma fra Finneid pr. bil, da der ikke findes nogen vej. Derfor må man lade sit dyrebare lakkelegøj transportere med toget, hvis man vil ind til Blåmannsisen eller Sulitjelmabræen, og det vil man åbenbart, for der var mange biler og rejsende med de tog, jeg havde lejlighed til at kigge på. En returbillet for en almindelig personbil Finneid–Lomi koster 48 kr., en retur (to enkelte) for en voksen Finneid–Lomi 12 kr. Billetterne købt i Finneid var almindelige papbilletter i sædvanlig størrelse. På billetterne er påtrykt banens bomærke – et stort S i en vingebue og forneden i S'et to grubehamre overkors.

Banen er som sagt smalsporet – 1067 mm. Af andre mærk-

Vi gør ophold på restaurant
»Storstrømmen«
hos Kjeld Thomsen
Masnedø – 6760 Vordingborg
næste gang vi skal til veteranbanen
Maribo–Bandholm



HILSEN
fra
NAKSKOV

PRANGERVEJENS MÆLKEUDSALG
ved Poul Hansen

Prangervej 53 . Fredericia . Telefon 92 02 85

**1. kl. mejeriprodukter, kolonialvarer
samt frisk brød og lækre kager**

Først en tur med den gamle bane,
så en tår kaffe til Deres gane
Med CIRKEL-KAFFE fra

REERSNÆS BRUGS

- så er successen helt i hus

Tlf. Bandholm (03) 88 80 23

Medlemmer af Dansk Jernbaneklub
går til FOTO A/S, Gl. Kongevej 3,
der yder fagmæssig kundeservice til
fornuftige priser

FOTO A/S
VE 89 20

Stort udvalg i kameraer, film og foto-
teknisk udstyr.
Julegaver til hele familien.

Lolland-Falsters Bryghus A/S



ønsker
Dansk Jernbaneklubs medlemmer
en glædelig jul

Superfos

- med i Deres hverdag

Glarimester Bjørn
Folkvarsvej 20
Ruder isættes overalt.
GO 8147 - 39 10 17

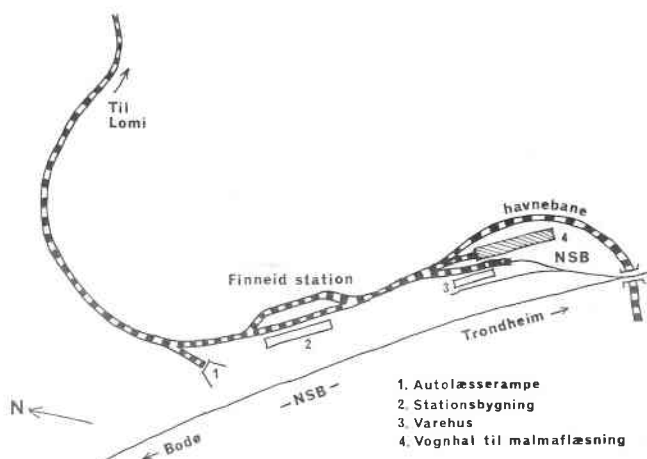


Tilbud gives uden forbindelse!
BYENS BEDSTE SERVICE



Stemmingsbillede fra Sulitjelma station.

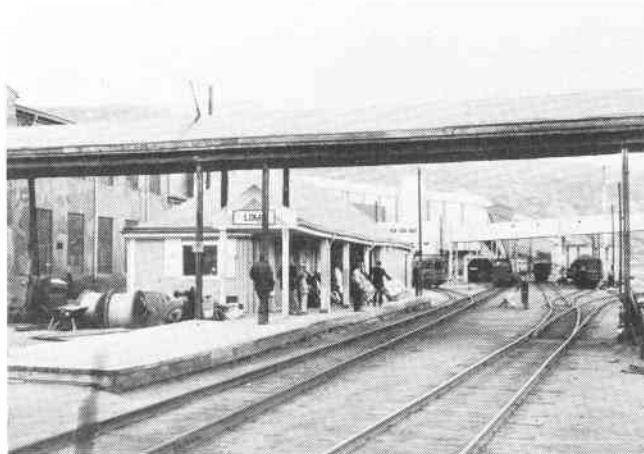
værdigheder kan nævnes, at skønt NSB maser sig forbi i mindre end 20 m's afstand fra Finneid station, er der ingen overgang mellem de to baner. Hvis man vil videre med NSB,



Principskitse af Finneid station (flere spor end her vist).

Tegning: O.-C. M. Plum – efter skitse af J. Just Andersen.

må man tage bus eller taxi til Fauske. For syns skyld er der sporforbindelse mellem de to baner, men kun for gods. NSB har spor på den ene side af et pakhus, privatbanen på den anden. På privatbanesiden er der endvidere en tredje skinne til eventuelle NSB-vogne (normalspor), men ingen transportør. Malmen bliver fra malmvognene tippet ned på et transportbånd i en vognhal, og dette bånd løber i et træror over NSB og hovedvej E 6 ned til Finneid havn, hvorfra den sejles til Tyskland og Sverige. Grundlaget for banen er de righoldige fund af kobberholdigt svovlkis på nord- og sydsiden af søen Langvatn. Den eneste måde, malmen kunne borttransporteres



Endestationen mellem fjeldene – Lomi (med et udvalg af det rullende materiel).

på, var pr. bane, idet et baneanlæg mellem Hellarmo og Sjønstå i bunden af Øvrevatn (den inderste del af Saltfjorden) kunne lade sig realisere uden alt for meget besvær. Senere, da gruberne ved Hellarmo var udtømt, måtte banen forlænges mod den norsk-svenske grænse til Sulitjelmafjellet, hvor den største brydning nu finder sted. Samtidig med anlægget af Nordlandsbanen blev banen forlænget til Finneid, idet man så havde forbindelse med det øvrige skinnet. Banen ejes af »Sulitjelmagruberne A/S« og modtager så vidt vides ingen kommunal støtte. Bilerne, der skal med toget, køres via en rampe op på fladvogne, hvor de spændes fast som på en færge (to på hver vogn), hvorefter turen går ind gennem fjeldene til »øen« Sulitjelma, hvor biler og knallerter raser rundt nøjagtig som på »fastlandet«. Der er ca. 10 km vej at køre på + en 20 km lang fjeldvej op til bjergene.

Det er Norges sidste og eneste privatbane med såvel gods- som persontransport, efter at Thamshavnbanen kun kører med malm, og Rjukanbanen tilsyneladende også har opgivet persontransporten på skinner. Samtidig er det verdens nordligste privatbane med alle en privatbanes særheder og charme. Hvis De som DJK-medlem i løbet af de kommende år alligevel står for at skulle til Nordkap for at se midnatssolen og på grundlag af disse spredte glimt skulle have fået lyst til at aflægge Sulitjelmabanen et besøg, så skulle De tage og gøre det inden 1975. Hvad – nedlæggelse? Jamen, der er jo ingen vej? Banen kan ikke undværes til malmtransporterne? Beklaget – i vor tid ser det ud til, at alt på skinner kan undværes. I efteråret 1970 er den første udbygning af en vejforbindelse mellem Finneid og Sulitjelma påbegyndt, idet det er hensigten at anlægge vejen på banen og benytte banens tunneler. Vejen påregnes at være færdigbygget i 1975, og så er der ingen Sulitjelmabane mere. Hvis De derfor vil opleve en mini-bergensbane, skal De ikke vente alt for længe!

Jernbanenyt - kort fortalt



DSB Danske Statsbaner

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

Fra »A/S Frichs« og »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 6 stk. elektriske 2-vognstog, litra MM/FS 7743/7243-7748/7248

(vogne fr.o.m. MM/FS 7735/7235 er p.t. ikke taget i brug – bl.a. hensat på Lersøen rangerbanegård).

Diesel-hydraulisk motorlokomotiv MH 348 er overflyttet fra Driftsdepotområde København til Driftsdepotområde Århus.

Følgende 2 stk. bivogne (for elektriske motorvogne) er ud-rangeret: FM 870, 890.

Fra »Vognfabrikken Scandia A/S« er leveret 18 stk. person-vogne (2. klasse), litra Bn 20-84 700 – 20-84 717 (stationering:

»Sjælland og Lolland-Falster«, 25 stk. lukkede godsvogne (med forskydelige sidevægge), litra Hbis 211 5 136 – 211 5 160 samt 11 stk. godsvogne (hvidmalede/isolerede) (privatejet: »Carlsberg Bryggerierne«): 083 5 288 – 083 5 298 (bestillingen omfatter tyve vogne). Fra »Centralværksted Århus« er leveret 2 stk. personvogne (2. klasse-liggevogn), litra Bgs 59-64 011 og 59-64 012 (ombygget fra hhv. CC 29-63 062 og 29-63 065) (stationering: »Sjælland og Lolland-Falster«).

Personvognene CI 29-25, 532, 533, 541, 545, 553, 573, 578 er overflyttet fra »Sjælland og Lolland-Falster« til »Jylland og Fyn«. »Sjælland og Lolland-Falster« og »Jylland og Fyn« har midlertidigt udvekslet BD-vognene 82-80, 020, 021, 028 (m/el-varme) og 82-84, 002, 008, 028 af hensyn til DB's krav om levering af vogne med elektrisk opvarmning i løb mellem Jylland og Fyn og Hamburg (forvarmning på opstillingsbanegårdene i Hamburg-området og el-varmeaggregater i nye tyske diesel-elektriske lokomotiver).

18 stk. personvogne er udrangeret: CP 2806, 2815, 2833, 2834, 2839, 2845, 2852, 2855, 2878, 2895, 2912, 2922, 3207, 3218, 3236, 3249, 3250, 3257 (CP 2852, 2895 og 2912 anvendes dog indtil videre som udstillingsvogne for Jernbanehjemmeværnet (rul-lende akkvisitionsudstilling); 6 stk. post- og rejsegodsvogne er udrangeret: Pa 90-28 008 (solgt til HP) – PK 5919 – ECO 6256, 6286, 6299, 6304.

»Stationeringslisten« (»Jernbanen«, nr. 7-8/69) og oversigten »Danske Statsbaners person-, post- og rejsegodsvogne 1971« (»Jernbanen«, nr. 6/71) kan å jourføres efter ovenstående.

Pr. 30. september bestod vognparken af:

919 stk. personvogne (styre- og påhængsvogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 7 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT/DSG). I juli kvartal er der tilgået driften 18 vogne, og der er udrangeret 18 vogne.

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

6640 stk. lukkede godsvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 25 vogne – og en afgang på 98 vogne.

3331 stk. åbne godsvogne. I juli kvartal er sket en afgang på 2 vogne.

555 stk. specialvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 6 vogne: Nr. 805-807 (B/1) »Transportvogne for boregrøj«, nr. 810 (B/1) »Transportvogn for taljeophæng«, nr. 881 (B/1) »Transportvogn for båndtransportør« (indkøbt i Tyskland) – og en afgang på 3 vogne: Nr. 291 (B/2), nr. 446 (B/2), nr. 572 (S/2).

3 stk. privatejede personvogne (sovevogne) og 568 stk. privatejede godsvogne (samt 4 stk. godsvogne lejet hos DSB). (I »Jernbanen«, nr. 5/71 og 7/71 bedes – »på dette sted« – tallene »556« rettet til »557«). I juli kvartal er sket en tilgang på 11 vogne: 11 stk. 083 5. (»Phønix A/S«, Vejen har lejet Ucs-vognene: 910 6, 018, 019, 034, 036 – der er omnummereret til 092 0 100 – 092 0 103).

I oversigten »Danske Statsbaners godsvogne 1971« (»Jernbanen«, nr. 7/71) kan kolonnerne »antal vogne« pr. 31. marts å jourføres pr. 30. september således:

	30/3	30/9		30/3	30/9
Gklm	63	61	E	398	397
Gklm	295	227	Elo	1379	1369
Gklm	466	367	PJ	3	2
Gklms	734	717	PJR	3	2
Gkm	66	54	Lb*	–	2
Gkms	315	314	TD	5	3
Gs	769	768	»30«	127	126
Gs	1995	1994	*)	Ny vogntype – transportvogne for gødningscontainere (401 0 100 og 401 0 101) – ombygget fra Elo-vogne.	
Hbis	105	161			
IB	5	4			
IF	2	1			
IKG	7	4			
IKT	5	4			
Ucs	39	45			
Ud	31	25			
Uds	11	17			

★

I forbindelse med påbegyndte ombygningsarbejder af spor-anlægget på Nørresundby station bortfaldt spor 3 (tidligere benyttet af FFJ) som togvejsspor den 27. september.

Aalborgs kommunale industristamspor til den ny havn i Romdrup skal være etableret inden den 1. december 1972, på hvilket tidspunkt »Den kongelige grønlandske Handel« begynder udskibningerne. Fra Aalborg godsbanegård og indtil Gistrup benyttes Hadsundbanens tidligere planum – sporet føres videre nord om Gistrup til industriområdet i havnen.

★

På Korsør station indkoblede spor 4 i det nye relæsikringsanlæg den 30. september – og spor 13 den 11. november – således at ind- og udkørsel for signal nu også kan finde sted til/fra disse spor (se endvidere »Jernbanen«, nr. 7/71, side 10).

I »Jernbanen« nr. 7/71 ændres teksten på side 10/højre spalte/3.-8. linie f.o. således: »Roskilde. Vipperød station, på hvilken et midlertidigt relæsikringsanlæg blev taget i brug den 5. oktober, er således overgangsstation til den fjernstyrede strækning, indtil strækningen Vipperød-Holbæk kan færdiggøres, hvilket igen er afhængigt af anlægsarbejderne i Holbæk. Vipperød station fik samtidig indkørselssignaler og fremskudte signaler (sidstnævnte anbragt 800 m foran indkørselssignalerne (mod hidtil 400 m)) samt stationsbloksignaler for udkørsel og udkørselssignal (for tog mod Roskilde) af dagslyssignal-type. Den 6. oktober blev automatisk linieblokanlæg for strækningen Tølløse-Vipperød taget i brug«.

På Aalborg station blev et midlertidigt relæsikringsanlæg for ind- og udkørsel i stationens nordende taget i brug den 18.

Svenska Järnvägsklubben

I SJK's skriftserie kan følgende »numre« leveres:

Nr. 3. Säröbanen	kr. 12,50
Nr. 4. Lavå-Röfors Järnväg	kr. 14,75
Nr. 5. Gruvgården-Fors Järnväg	kr. 14,75
Nr. 6. Dannemora-Hargs Järnväg	kr. 21,00
Nr. 8. Stockholm-Westerås-Bergslagen Järnvägars rullende materiel	kr. 60,00
Nr. 9. Svenska lok och motorvagnar 1/1 71	kr. 18,00

Nr. 8 (anmeldelse følger) og nr. 9 (behøver ingen anmeldelse – denne gang i plasticbind) er nyheder – og disse og de øvrige publikationer kan bestilles ved at indsætte nævnte beløb – i svenske kroner – på svensk postgirokonto 60 65 77 - 5, adresseret: SJK, Beställning, Box 129, S-101 21 Stockholm, Sverige. Indbetaling kan ske på ethvert dansk postkontor – og dansk postgirokort benyttes – postvæsenet foretager omregningen til danske kroner.

Stjerne★rejser

Stjernerejser ønsker DSB's personale og andre med tilknytning til jernbanen en rigtig glædelig jul og et godt nytår



Prøv en flyrejse i år

**INDTEGNING Gennem
DERES DSB REJSEBUREAU**

DSB personale direkte henvendelse til:

**STJERNEREJSER
Kalvebod Brygge 20
(01) 14 72 72**

Igen lavere priser !

Alle nedenstående priser gælder pr. person ved afrejse fra København:

Tenerife fra kr. 530	Costa del Sol fra . . . kr. 295
Las Palmas fra kr. 460	Portugal fra kr. 495
San Agustin/ Playa del Inglés fra. kr. 640	Tunesien fra kr. 355
Lanzarote fra kr. 565	Sicilien fra kr. 395
Mallorca fra kr. 285	Vintersport i Schweiz fra kr. 395

Og det kan endda blive endnu billigere - læs f. eks. om vore MINIPRISER i vort vinterprogram 71/72!

NB: Stjernerejser's sommerprogram udkommer den 15. januar 1972.

Dansk og udenlandsk litteratur
om jernbaner

Spørg
Stiftsbiblioteket i Maribo

Tlf. (03) 88 04 86

Hads-Nings Herreders Jernbaner



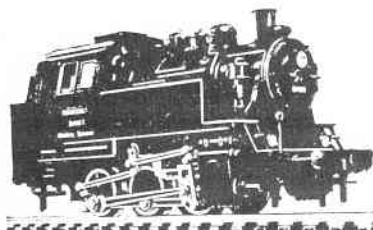
LAY-OUT
RENTEGNING
COMPOSERSATS
REPRODUKTION
PLADEKOPI
OFFSETTRYK

miniprint^a

UDSIGTSBAKKEN 36 □

□ TELEFON (01) 81 30 40

**GIV
DERES
SØN
OG
DEM SELV
EN**



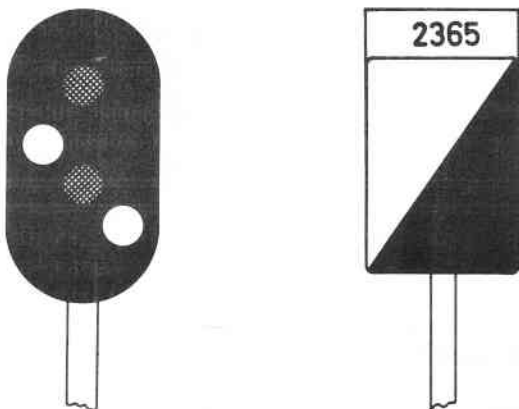
DEN RIGTIGE MODELJERNBANE
MED MASSER AF TILBEHØR

**JUNCKERS SAVVÆRK A/S
KØGE**

oktober. To armsignaler (udkørselssignalerne for spór 1 og 5 for tog mod Nørresundby) afløstes af dagslyssignaler.

Den 27. oktober ændredes sikringsanlægget på Rungsted Kyst station, og samtidig blev et nyt indkørselssignal og et nyt udkørselssignal (af dagslyssignal-type) taget i brug i stationens nordende; stationens hidtidige armsignaler for udkørsel mod Kokkedal (Nivå) ændredes til stationsbloksignaler for udkørsel. Den 28. oktober blev automatiske linieblokanlæg (med tilhørende nye AM-signaler) taget i brug på strækningen Rungsted Kyst-Nivå, og Kokkedal station bortfaldt samtidig som togfølgestation.

På Herlev station blev et nyt relæsikringsanlæg (type DSB 1969 – nyudviklet type fortrinsvis til brug på fjernstyrede stationer på elektrificerede strækninger (med HKT)) taget i brug den 13. november. Nye automatiske linieblokanlæg blev taget i brug på strækningen Vanløse-Herlev den 20. november – og på strækningen Herlev-Ballerup 4. december. Udkørselssignalet på Vanløse station (for tog mod Herlev) og udkørsels-



T.v. ny type dagslyssignal for HKT-strækninger (med baggrundsplade for U- eller AM-signal). Signalet viser her »betinget stop« (to brandgule lys), men kan også vise »stop«, »kør« eller »kør igennem«. Signalet er et såkaldt »ydre signal«. T.h. ny type »standsningsmærke« for HKT-strækninger (hvid og rød trekant); mærket findes også i den traditionelle udformning: Sort »S« eller tal på hvid bund – det anvendes på stationer og trinbrætter, medens det afbildede mærke anvendes på fri bane; nummeret angiver »HKT-afsnittet« beliggende foran mærket (se i øvrigt tekstafsnittet).

Tegning: DSB – Sikringstjenesten.

signalerne på Ballerup station (for tog mod Herlev) ændredes samtidig til stationsbloksignaler for udkørsel i forbindelse med etablering af nye (»udflyttede«) udkørselssignaler. Mellembloksignalerne ved Islev trinbræt (hørende til det hidtidige linieblokanlæg) fungerede som »togfølgestation« i dagene 13.–20. november. De ovennævnte nye automatiske linieblokanlæg er udviklet efter et helt nyt system, der kan samarbejde med HKT-anlæg (HKT = Hastigheds-Kontrol-Togstopovervågning). Da hovedparten af de elektrificerede strækninger i fremtiden kun i ringe omfang vil blive befaret af tog uden HKT-anlæg, vil antallet af »ydre« signaler – for traditionel afvikling af toggang ved automatisk linieblok – kunne indskrænkes til det mindst mulige. I princippet etableres fremover kun ind- og udkørselssignaler samt mellembloksignaler i et omfang, som svarer til den nødvendige togfølge for andre tog end S-tog, samt for de tilfælde at et S-togs HKT-anlæg kommer i uorden. På strækningen Vanløse-Ballerup vil nu kunne iagttages signaler der, foruden de traditionelle signalbegreber, er **forberedt** til at vise det nye begreb »betinget stop« (to brandgule lys), d.v.s. **stop for alle tog uden virksomt HKT**. På strækningen vil endvidere kunne iagttages nye faste mærker, bl.a. det ovenfor viste, der markerer standsningsstedet (efter indicering i førerummets »indre signal«), når f.eks. et forsinket forankørende

tog hindrer videre fremkørsel. En nærmere forklaring på HKT-anlæggenes virkemåde, S-banernes fremtidige fjernstyring m.v. kræver en hel artikel, som vil blive forsøgt bragt, eventuelt i forbindelse med forsøgskørslerne start i foråret 1972.

★

Den 1. oktober 1972 ibrugtages – som tidligere omtalt – den første etape af Køgebugtbanen (Dybbølsbro-Vallensbæk). Fra samme dato iværksættes en ny køreplan for hele S-togstrafikken. Ændringen af den nuværende S-togskøreplan er nødvendiggjort af en manglende mulighed af at kunne indpasse den nye linie i den nuværende toggang ad Boulevardbanen, og den er ønskelig af hensyn til forbedret betjening af Tåstrup- og Balleruplinierne som følge af trafikstigning og for afkortning af stationsopholdene i bl.a. Vanløse, Valby og på København H. – og etablering af et nyt vendespor (med perron) på Østerport station.

I den nye køreplansstruktur afvikles trafikken af følgende S-togslinier (på de i parentes angivne strækningsafsnit kører pågældende linie kun hverdage – og for linie F's vedkommende til Klampenborg kun i myldretiden):

Stamkørsel:

- A Vallensbæk-Klampenborg.**
- B Tåstrup-Holte.**
- C (Ballerup-)Vanløse-Hellerup(-Holte).**
Uden stop Herlev-Vanløse og Hellerup-Lyngby.
- E (Tåstrup-)København H-Hillerød.**
Uden stop Valby-København H og Østerport-Holte.
- F Frederiksberg-Hellerup(-Klampenborg).**
- H Ballerup-Østerport** (påregnes senere videreført til Farum).

Ekstrakørsel mandage-fredage i myldretimerne:

- Ax Vallensbæk-Hellerup.**
Uden stop Østerport-Hellerup.
- Bx Tåstrup-Lyngby.**
Uden stop Glostrup-Valby, Valby-København H og Østerport-Bernstorffsvej.
- Cx Herlev-Hillerød.**
Uden stop Jyllingevej-København H og Østerport-Holte.

I forbindelse med den nye køreplans ikrafttræden vil 1. klasse blive inddraget i linie E (vognene holdes dog stadig i løb på denne linie) – men om dette og de trafikale forbedringer i almindelighed henvises til en artikel i »Vingehjulet«, nr. 12/71. Planerne for de elektriske tog vil blive taget ud af »Tjenestekøreplan I B« og udsendes fremtidig i en særlig tjenestekøreplan for S-tog (løbsblade i A 5-format); planerne for de ikke-elektriske tog i ovennævnte tjenestekøreplan overføres til »Tjenestekøreplan I A« (fremtidig »I«).

Stationerne på Køgebugtbanen bliver (kilometerafstand fra København H., stationsnavn (fed type angiver togfølgestation (med ind- og udkørselssignaler – strækningen fjernstyres)) og stationsforkortelse) følgende:

0,0	København H.	Kh
0,9	Dybbølsbro T	Dbt
1,0	Skelbæk	Slb
1,4	Bavnehøj	Ban
2,9	Sydhavn T	Syv
3,8	Sjælør T	Sjæ
5,0	Ellebjerger T	Elb
6,3	Åmarken	Åm
7,8	Friheden T	Frh
9,7	Avedøre T	Avø
11,9	Brøndby Strand T	Bsa
14,1	Vallensbæk	Vlb

Skelbæk og Bavnehøj bliver rene »signalstationer« (Skelbæk endda kun for tog mod Vallensbæk (og Valby); T = trinbræt i sikkerhedsmæssig henseende – i ekspeditions-mæssig hense-

A. HARDING OLESEN

Gulvbelægning
Gadevangsvej 18, 3400 Hillerød
(03) 26 16 11

HARRY JENSEN

Entreprenør
Pilegårdsvænget 64, 3460 Birkerød
Tlf. 81 29 21

Hørsholm Trævarefabrik

Hækkevej 2
Tlf. Hørsholm 86 03 84

Julegaverne køber vi hos

**HENRY NIELSEN
LEGETØJ**

Hovedgaden 12, 2970 Hørsholm
86 24 50

»STRIK-SHOP«

Karen Wiberg
Hovedgaden 40, 3460 Birekrød
Tlf. 81 46 18

SERVICE STATIONEN**»TIKANTEN«**

Ørum og Poulsen
Helsingørgade 60, 3400 Hillerød
(03) 26 55 56

RICH. MORTENSEN

Malermester
Bregnerødvej 21, 3460 Birkerød
Tlf. 81 07 90

RUTEBILKIOSKEN

Blade, aviser og modeblade,
chokolade – is – tobak
Hovedgaden 19, Hørsholm
Tlf. 86 03 32

FRUGTKÆLDEREN

Mogens Schulze
Usserød Kongevej 31, Hørsholm
86 13 79

Stort udvalg i
**DANSK og UDENLANDSK LITTERATUR
OM JERNBANER**

Hørsholm Boghandel, Hovedgaden 12
Tlf. 86 04 08

»KOKET« UNG MODE

Helsingørgade 23 – Hillerød
Tlf. (03) 26 26 80

ØSTSJÆLLANDS JERNBANE**Tog og Busser**

Tlf. (03) 68 60 19
Haarlev

STRØMPEHUSET

Vestergade 5 – Varde
Tlf. (05) 22 08 75

Tycho Hansens Eftf.

Vestergade 28
Maribo – Tlf. (03) 88 01 65
Dansk D.I.F.A. Isenkræmmer

**HALHJÆR
Bageri og Konditori**

Torvet 4
Maribo – Telefon (03) 88 01 00

**F. ANDERSEN
Bageri og Konditori**

TORVET 10 – MARIBO
(03) 88 00 98

A. E. Hansen

By- og landejendomme
samt sommerhuse og grunde
overalt i landsdelen
Tlf. Maribo 88 11 88

ERIK OLSEN

Slagtermester
Havnegade
Bandholm – Telefon (03) 88 80 46

CHR. NIELSEN

Tømrermester
4941 Bandholm

KINO MARIAGER

med de STORE film
TORVET - MARIAGER
Tlf. (08) 54 12 85

Mariager Bibliotek

Åbningstider mandag og fredag
kl. 18,30 - 20,30
Torsdag kl. 14,30 - 16,30
Tlf. (08) 54 12 67

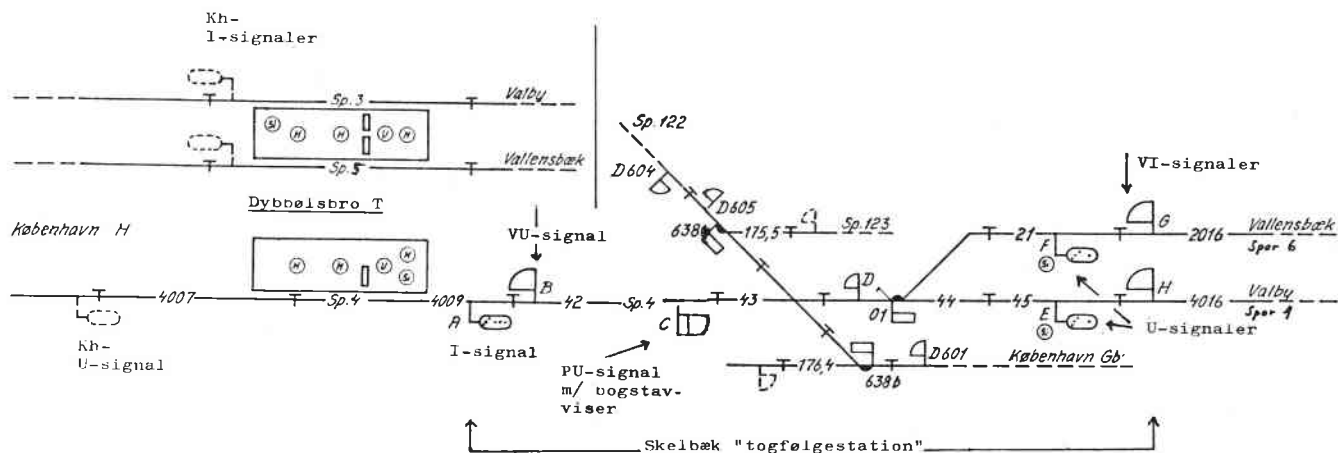
**Bandholm EL-forretning
Aage Pedersen**

Stationsvej – Bandholm
(03) 88 80 55

Vi mødes og hygger os på ...

RESTAURANT TEGLGÅRDEN

v/ Elisabeth Olsen
Struer – Telefon 85 11 57
Et 1. kl.s spisested
Nyrestaurerede lokaler



Spor- og signalplan for den nye Skelbæk station – vest for Dybbølsbro trinbræt, hvor Køgebugtbanen afgrener fra den

nuværende strækning mod Valby. (Skitserne kan sammenholdes med skitserne i »Jernbanen«, nr. 6/71 – side 4-5).

ende bliver stationerne (med undtagelse af Vallensbæk) en nydannelse, idet billetsalget (i begrænset omfang) skal passes af kioskerne; der opstilles endvidere billetautomater (af hvilke en stor og to små modeller er bestilt for afprøvning i praksis, inden en større ordre afgives).

De særlige signalskiver er nu helt forsvundet fra lokomotiver og motorvogne – efter en ændring i »Signalreglement« pr. 15. november. Kendingssignaler for tog samt for rangertræk vises fremtidig som natsignal (lys) hele døgnet. Dette sker for at opnå, at personale, der færdes i og ved spor, så tidligt som muligt kan se tog, der nærmer sig. Fremtidigt bliver der kun tale om tre forskellige kendingssignaler for tog, nemlig 1) »Almindeligt kendingssignal« (hvidt lys), 2) »Kendingssignal for tog, som på dobbeltsporet bane kører på venstre spor« (hvidt lys over rødt lys), 3) »Særligt kendingssignal« (= særtog, arbejdstog og hjælpetog) (hvidt lys over hvidt lys) samt »Kendingssignal for rangertræk« (to hvide lys ved siden af hinanden i hver ende af lokomotivet). Samtidig bortfaldt bestemmelsen om, at kendingssignal for særtog ikke vises på en række strækninger omkring København, idet nu alle særtog med undtagelse af elektriske tog – på samtlige strækninger – skal føre »særligt kendingssignal«.

Den såkaldte »La« (Oversigt over midlertidige hastighedsnedsættelser og andre særlige forhold vedrørende kørslen), der udkommer ugentligt i to udgaver (for strækningerne øst hhv. vest for Storebælt) udkommer nu i ny typografi – og med

forenklet opstilling. Ændringen gennemførtes fr.o.m. 43. uge, d.v.s. ugen 17.-23. oktober.

DSB har etableret en såkaldt havarigruppe, bestående af fem medlemmer, der repræsenterer hhv. trafik-, bane- og maskinafdelingen. Hensigten med oprettelsen af gruppen er at have sagkyndige, som omgående kan påbegynde undersøgelser af større uheld eller ulykkestilfælde, hvor årsagen til det passerede ikke er umiddelbart indlysende.

Fr.o.m. overgang til vinterkøreplan er samtlige BRh-vogne udtaget af drift. CIWLT passer herefter kun restaurationsdriften (foruden i MA-lyntogene) i de BR-vogne, der løber i »Nordpilen« mellem Frederikshavn og Hamburg; disse vogne stilles af DB.

I meddelelsen om den nye »sovevognspool« (»Jernbanen« nr. 7/71, side 10/højre spalte/6. linie f.n.) ændres »188 vogne« til »168 vogne«.

Den 1. oktober omdannedes Tylstrup station til trinbræt uden sidespor (m/billetsalg m.v.); fra samme dato trafikeres strækningen Grindsted-Filskov atter – som »godsbane«, idet Filskov indtil videre er »privat sidespor«. Den 28. oktober omdannedes Kokkedal station til trinbræt uden sidespor (m/billetsalg m.v.), og den 1. november nedlagdes Tørkelsbøl sidespor (på godsbanen Tinglev-Tønder H.).

»Danske Statsbaner« redigeres af Erik B. Jonsen.

...fortsat fra side 3

Et storværks tilblivelseshistorie

sket, nu hvor bogen om Danmarks Jernbaner i 125 år fremtræder fuldt færdig.

Ingen instans har nølet eller sjusket. Redaktørerne har ydet et fremragende arbejde med aldrig svigtende støtte og hjælp fra en række af foreningens forskere og menige medlemmer. Reproduktionsanstalten: Permild og Rosengreen, Langkjærs Bogtrykkeri og Bolvigs Bogbinderi hører inden for hver sit felt til de ypperste – og blev valgt til opgaven derfor. Disse virksomheder har arbejdet både dygtigt og entusiastisk. Endelig skal noteres, at grafikerens Lars Thorsen, som har tilrettelagt og form-

givet bogen, har løst opgaven, så der ikke alene vil være tale om en betydningsfuld jernbanehistorisk udgivelse, men også om et fornemt bogværk.

Summa summarum må jeg fastslå, at arbejdet har taget den tid, som arbejdet skulle have, og at den tidsmæssige undervurdering heraf ene og alene er min fejl.

»Der har været nerver på«, forårsaget af ovenfor omtalte omstændigheder, men den store interesse, der har været for værket, og den forståelse jeg har mødt for vanskelighederne har været en stor hjælp. Jeg er overbevist om, at det endelige resultat, der nu foreligger, vil modsvare og leve op hertil – og er blevet det festlige og skønne værk, vi har drømt om at skabe.

Herluf Stokholm Andersen.

ORLIK PIBER

Giv ham i år den
gave han kan li':
En engelsk pibe.
En ORLIK pibe.

C. B. M. & CO.

Vi handler i

ISMEJERIET

ved Anna Nielsen

Jernbanegade 4 . Varde Tlf. (05) 22 13 16

1. kl.s mejeriprodukter

Lækkert brød og kager Øl og sodavand

GULF SERVICE

Østergade 16

Maribo . Tlf. (03) 88 03 73

**Auto rep. – Autoopretning
og service**

v/ Frank Rasmussen

BRÆNDELSOLIE

SÅ RING 88 16 66

Svend Helge Hansen

Bursø – Maribo

Vi opfordrer DANSK JERNBANEKLUB's medlemmer til at bemærke alle vore mange annoncører, der har muliggjort, at vort tidskrift denne gang kan udkomme i dette seriøse udstyr.

Gør gengæld ved at foretage Deres indkøb hos annoncørerne.

TANGE



Privatbanerne

GDS/HFHJ: I forbindelse med moderniseringen af banernes sikringsanlæg tog man den 5. maj et nyt relæsikringsanlæg i brug på Helsingør station efter flere års forberedelsesarbejde. Stationen fjernstyres nu fra Gilleleje.

HTJ/OHJ: Den fra AHB indkøbte skinnebus AHB Sm 13 er på værkstedet i Holbæk blevet ombygget til motortrolje for bane-tjenesten. Troljen er literet OHJ nr. 43 og fremtræder i gul farve.

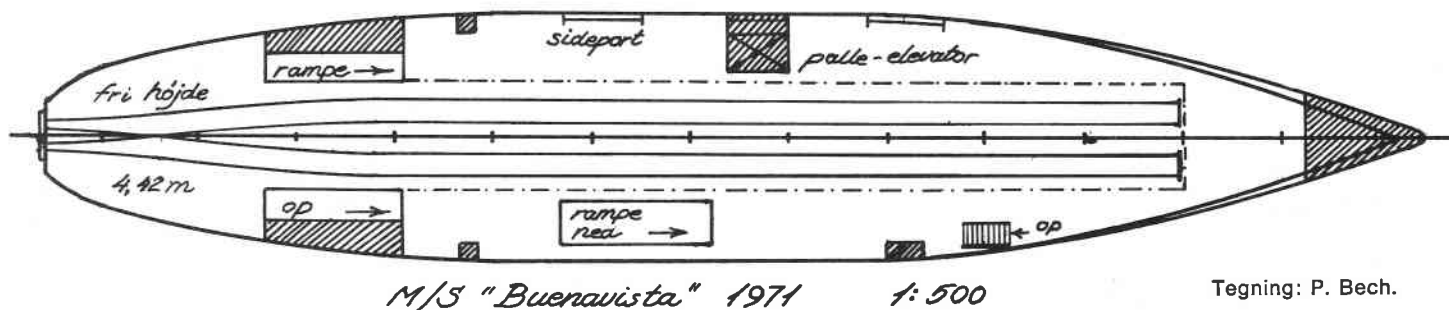
I oktober måned er godsvognene HTJ Pf 134, OHJ Pf 422 og 446 ophugget i Tølløse.

I forbindelse med HTJ's overtagelse af betjeningen på Høng station ombygges ventesal og stationskontor således, at

kiosken flyttes over ved siden af billetsalget, så én person kan varetage både billetsalg og ekspedition i kiosken. Arbejdet ventes færdiggjort i december måned.

HP/KDS: A/S Kristiansand Dampskibsselskab (Fred Olsen Lines) har medio juni indsat sit nye og højst utraditionelle skib M/S »Buenavista« på ruten til Hirtshals, hvor det i sommersæsonen skal sejle som passager-, bil- og jernbanefærge. Skibet kan overføre 750 passagerer og f.eks. 150 personbiler og 12 godsvogne. Uden for sæsonen er det meningen, at skibet skal sejle pallelastet frugt mellem De kanariske Øer og Rotterdam.

På Hjørring Privatbaner er man glade for indsættelsen af det nye skib, idet der herved er skabt mulighed for en fortsat stigning i overførslen af godsvogne. Stigningen har siden rutens start i 1958 ligget på ca. 16 % om året.



Tegning: P. Bech.

Foreningsnyt

Kontingent for 1972

Med dette nummer af tidsskriftet følger et indbetalingskort, der bedes benyttet til snarlig indbetaling af kontingentet for 1972. Kontingentet andrager – i henhold til beslutning på den ordinære generalforsamling den 25. april 1971: Kr. 35,00 – for medlemmer under 18 år (den 1. januar 1972) dog kr. 25,00.

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

Kvitteringsdelen er – efter at postvæsenets kvittering er påført – gyldigt medlemskort for 1972 og kan indsættes i stamkortet.

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

Kommende møder og udflugter

Søndag den 12. december 1971: JULEUDFLUGT

Udflugt med »damp« København H–Køge–Rødvig og retur Kørsel med DSB-damplokomotiv litra C. nr. 708, byggeår 1909. Udflugtstoget vil om muligt blive oprangeret med de nye Bn-vogne. Planen for udflugten ser således ud:

København H	afg. kl. 8.35
Roskilde	afg. kl. 9.10
Køge	afg. kl. 10.30
Rødvig	ank. kl. 12.40
– frokostpause –	
Rødvig	afg. kl. 14.40
Køge	ank. kl. 15.50
Roskilde	ank. kl. 16.30
København H	ank. kl. 17.05

Udflugtstoget vil blive fremført som arbejdstog på strækningen Haarlev–Rødvig med C-maskinen retvendt.

Pris for deltagelse er – fra København og Roskilde kr. 50,– og fra Køge: kr. 40,–. Tilmelding sker ved senest **mandag den**

6. december at indbetale beløbet på **postgirokonto 11 10 06, DJK udflugtsafdeling, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm.** (Ved betaling efter denne dag og ved billetkøb i toget tillægges kr. 5,–). Girokvitteringen medbringes og ombyttes i toget med billet.

TOGSTEWARDESSER vil gøre udflugten fuldkommen, idet der både på ud- og hjemrejsen vil være mulighed for at få serveret: morgenmad, morgenbitter, kaffebakke, pølsebakke, øl og sodavand.

Ønskes frokostenretning på RØDVG KRO og HOTEL (ca. kr. 15,–) mærkes giroalonen med et »S«.

Udflugtsafdelingen og Salgsafdelingen vil i fællesskab yde sit til, at denne juleudflugt også bliver en udflugt for familien.

Onsdag den 2. februar 1972 kl. 20 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10, underetagen (lille sal), 1153 København K.

Mødeaften: (Programmet ikke fastlagt ved redaktionens slutning).

P. O. R.

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. 30

Altona–Kiel

Christian den Ottendes Østersø Jernbane.

Af de hidtil udsendte bøger kan følgende leveres, sålænge lager haves:

6. Nakskov–Rødby Jernbane	kr. 12,00
9. Vejle–Give Jernbane	kr. 12,00
11. Nakskov–Kragenæs Jernbane	kr. 12,00

En smuk tryksag
- En god hilsen
MARIBO-TRYKKERIET
Jernbanegade 16
Tlf. Maribo (03-885) 66

Gælder det personbefordring
rejser vi med »VETERANBANEN«
MARIAGER-HANDEST
Al anden transport over HELE landet
foregår med vognmand **HANS JENSEN**, Mariager
Hurtig og reel betjening
(08) 54 14 33 og 54 10 65

Tandlæge
FINN RØNNOW
Løgstørvej 3, Vorup . 8900 Randers
Konsultation kl. 9-17
(06) 42 50 27



TEXACO
v/Steen Nielsen
Kongevejen 158
3460 Birkerød
81 04 15

De Danske Østersøfærger
DSB Restaurationerne
Rødby-Puttgarden
Tlf. (03) 90 51 81
Selskabs- og mødelokale på færgen
til disposition



Et godt tilbud
OGSÅ I JULEGAVER

Rudbæks
RADIO & TV
Uss. Kongevej 13 b - 2970 Hørsholm
tlf. 01 - 86 69 96 - giro 16 06 89

AUTOLAKERING
Ivan Skogstad
Ambolten 2
2970 Hørsholm
86.77.71

Statsautoriseret ejendomsmægler
FLEMMING DEGN
Lindstrømvej - Bandholm
Telefon (03) 88 81 44

Statsanstalten for Livsforsikring
v/ Bjarne Hecquet
Hovedgaden 61, Farum
Tlf. 95 03 52 og 95 27 95

Kør ind til Gulf Service
Ny indehaver
R. Sollok Mortensen
Strømmen 20 A . Randers . Telefon (06) 42 30 04
BENZIN . OLIESKIFT . SMØRING
AUTOUDSTYR . QUICK-VASK

ARNOLD NIELSEN's
BÅDEBYGGERI
Ydernæs pr. Næstved
Tlf. (03) 72 34 04



MARIAGER
TRÆLASTHANDEL A/S
TELEFON (08) *54 14 00 . KOMMER OVERALT



LYNGBY-NÆRUM JERNBANE
Telefon (01) 87 07 08
Lynetter hver 20. minut fra Jægersborg St.
Buslinie 172: Lyngby-Ørholm
Buslinie 180: Lyngby-Eremitageparken-Gl. Holte

Fa. NIEMANN - MØBLER
Torvet 11 - Sakskøbing
Tlf. (03) 89 45 32

ESSO SERVICE CENTER
v/ Sv. E. Kristensen
Strandvejen 125 - Rungsted
Smøring - hjulafbalancering
fuldautomatisk vaskebane
Tlf. 86 38 92

- | | |
|---|-----------|
| 13. Vodskov-Østervrå Banen | kr. 14,00 |
| 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. udgave) | 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-Juellsminde Jernbane | kr. 25,00 |
| 26. Fra MFVJ til MHVJ: Mariager-Handest Veteran-jernbane | kr. 5,00 |
| 27. Gribskovbanen 1880-1924 | kr. 48,00 |
| 28. Haderslev Amts Jernbaner I:
Dr. Mauvres bane | kr. 40,00 |
| 29. Haderslev Amts Jernbaner II:
Becherer bygger videre | kr. 40,00 |
| 30. Altona-Kiel Jernbane | kr. 19,00 |

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 2,00 – uden hensyn til antal; dog er portoen kun kr. 0,50 ved enkeltvis køb af nr. 6, 9, 11, 13, 21-23, 26 og 30) på postgirokonto 6 73 94, adresseret til P. Thomassen, Strandvejen 201, 2900 Hellerup.

SALGSafdelingen



Julekortet 1971

Atter i år har vi imødekommet adskillige medlemmers ønske ved at fremstille et julekort med et rigtigt jernbanemotiv.

Julekortet 1971 viser KRB nr. 1 og KRB nr. 2 under sne-rydning ved Stakhavegaard i 1929, og det koster 75 øre pr. stk.

Vi har stadig et lille oplag af »Julekortet 1967« (damploko C 712 med godstog ved Aunsøgaard) og af »Julekortet 1968« (GDS damploko nr. 10 på Kagerup station i 1940). Disse kort koster 50 øre pr. stk. Endvidere har vi også et restoplæg af »Julekortet 1969/2« (HAJ nr. 3 med tog på Hammelbanegården i Århus i 1907) og »Julekortet 1970« (OHJ nr. 38 under sne-rydning ved Kulby på HTJ, 23. feb. 1970). Disse kort koster 75 øre pr. stk.

Ved køb af 10 stk. »Jul 1971«, 5 stk. »Jul 1970«, 10 stk. »Jul 1969/2« nedsættes prisen til kr. 16,00.

Kortene kan bestilles ved indsættelse af beløbet svarende til det bestilte antal kort + 0,80 kr. pr. forsendelse på **postgirokonto 17 91 76**, adresseret til **Dansk Jernbane-Klub's Salgsafdeling, Rantzausgade 9, IV, tv, 2200 København N.** (På bagsiden af talonen til modtageren anføres bestillingen).

Juletilbudsliste

Juletilbudslisten er udkommet den 25. november, og den indeholder mange specielle gode juletilbud, der vil kunne glæde mange jernbaneentusiaster juleaften. Listen kan rekvireres ved at indsende 0,60 kr. i frimærker til **Dansk Jernbane-Klub's Salgsafdeling, Rantzausgade 9, IV, tv, 2200 København N.**

Af specielle ting fra Salgsafdelingens juletilbud kan nævnes: Tjenestekøreplan fra Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen fra 5. oktober 1947 (genoptryk) kr. 5,00
Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger for SNNB fra 9. juni 1947 (genoptryk) kr. 4,00
Tjenestekøreplan for De Bornholmske Jernbaner fra 20. august 1951 til 21. juni 1952 (genoptryk) kr. 5,00
Fjerritslev-Frederikshavn Jernbane 1899-1949 kr. 22,00
Det ovennævnte kan bestilles ved at indsatte beløbet for de ønskede ting + 2,00 kr. pr. forsendelse på **postgirokonto 17 91 76**, adresseret til **Dansk Jernbane-Klub's Salgsafdeling, Rantzausgade 9, IV, tv, 2200 København N.** (Bestillingen anføres bag på talonen til modtageren.)

Salgsafdelingen er lukket for ekspedition i dagene 22. dec. 1971-4. januar 1972. **OCMP**

Farvel til DSB-kino

Søndag den 24. oktober 1971 afholdt Dansk Jernbane-Klub sin traditionelle søndags-filmformiddag i DSB-kino.

Salen var på det nærmeste fyldt, og med en vis vemod blev det af P. O. Rosenørn, der bød velkommen, meddelt, at dette var DJK's sidste fremvisning af film i dette lokale, hvor DJK i sin tid blev stiftet, idet DSB-kino stod for at skulle lukkes på grund af de dårlige tider for filmbranchen.

I den anledning blev ordet givet til den hidtidige leder af biografen, trafikinspektør Hindahl, der fortalte DSB-kinos historie og om de sidste års vanskeligheder med at holde biografen gående.

Herefter blev ordet overladt til overtrafikassistent E. Knudsen, der gav en levende og instruktiv introduktion til de kortfilm, der herefter fulgte.

Først så vi en film om den gamle dampfærge »Christian d. IX«, dennes historie fra bygningen og indtil den i halvtredserne blev taget ud af farten. Filmen indeholdt bl.a. en række morsomme filmindslag fra tiden før første verdenskrig og gav i øvrigt et godt billede af tidligere tiders forhold ved Storebælt.

Herefter fulgte en fransk film om den fremtidige jernbane, om lyntog med både dieselmotor og gasturbinefremdrift, således at gasturbineenergien overtog fremdriften ved de større hastigheder. En interessant film.

Fra gasturbine til et vinterindslag fra England, hvor man oplevede vanskelighederne ved at holde jernbanedriften i sneperioder.

Påny en film om fremtidens jernbane, hvor der blev nærmere redegjort for arbejdet med den automatiske kobling, og en film fra Sverige om udfærdigelse af billetter ved hjælp af EDB. En film der gav et udmærket indblik i EDB-teknikkens muligheder.

En tysk film om Fugleflugtslinien fulgte med mange smukke stjerningsbilleder.

Herefter skulle forevisningen være slut, men endnu en gang fik vi lov til at glæde os over »Farvel til Dampen«, et filmminde om de damplokomotiver, vi alle i DJK følelsesmæssigt er knyttet til fra ungdomsårene.

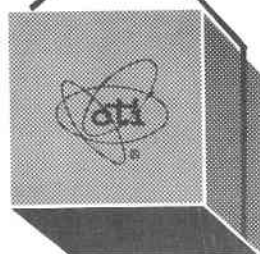
Det blev en lang, men dejlig formiddag, og vi siger tak til trafikinspektør Hindahl og overtrafikassistent Knudsen, fordi de gjorde os den glæde at være med til at give os en fængslende formiddag i det lokale, hvor mange gode oplevelser tog sin begyndelse.

Så håber vi, DJK vil finde andre lokaler til fremvisning af de jernbanefilm, vi alle går til med glæde. **N. B.**

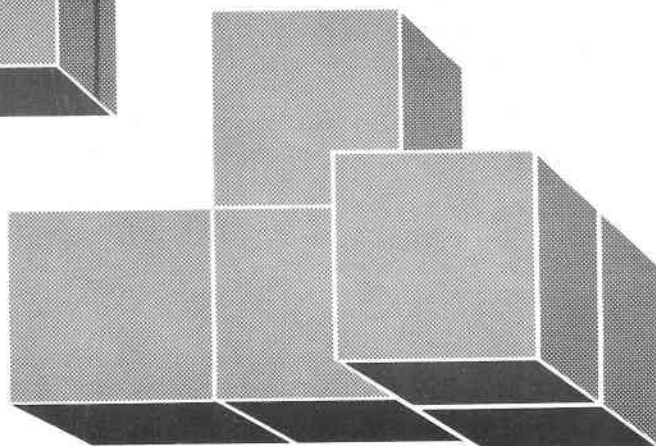
**RANDERS
AKKUMULATORFABRIK**



**Nordre Grave 7. 8900 Randers
(06) 42 18 56**



**international
containertransport
containerudlejning
import- export**



sydvestvej 73 · 2600 · glostrup
telefon (01) 96 92 44

... det er dejligt at køre med veterantoget
– men det er sandelig også en nydelse
at sejle med

H-H linien . Helsingør-Hälsingborg
og nyde noget rart i en af
H-H liniens restauranter

G. Vardil – (03) 21 37 36

H. Hoffmann & Sønner A/S
Entrepenører

Maltegårdsvej 24
Gentofte
Tlf. GE 5601

FLYTNING

og opbevaring
spedition og toldklarering
udføres.
Lukkede busser – reelt mandskab

**MIDTLOLLANDS
FLYTTEFORRETNING**

v/Niels Jensen
Østergade 56, Maribo
Tlf. 88 04 01

MARIBO BRØDFABRIK
(Mariebo Dampmølle)

Maglemersvej 7, Maribo
Telefon (03) 88 09 11
Groft brød er godt brød

Medlemsmødet 27. oktober

Allerede onsdag den 27. oktober var ca. 80 af foreningens medlemmer til møde igen. Denne gang mødtes man i mødesalen i Sikringstjenestens værksted og lager.

Ingeniør Ole Faurhøj fortalte om sikringstjenesten og udviklingen inden for dette område. Foredraget, der var ledsaget af mange skitser og billeder, var på én gang interessant og lærerigt. Alle syntes at være blevet grebet af emnet, hvilket gav sig til kende ved en forbavsende ro under hele foredraget.

Belærte om sikringstjenesten og dens betydning på det moderne jernbanenet gik vi hjem med forventning om også senere at skulle høre mere fra Ole Faurhøj. Inden aftenen sluttede var Ole Faurhøj så »letsindig«, at han inviterede os til en gang at bese sikringstjenestens modelbaneanlæg i Lyngby. – Men herom senere. **O. P.**

Meddelelser

Personvognene HHJ C 25, HHJ C 26 og OKMJ BE 12, der i længere tid har henstået på forskellige østjyske stationer, er ved lejlighedsvis befordring overført til Museumsbanen Maribo-Bandholm. OKMJ BE 12 er ankommet til Maribo, mens de to andre vogne vil blive hensat i Nykøbing Fl. vinteren over. Endvidere er den ene af de to indkøbte motordraisiner også overført til Museumsbanen på Lolland, hvor den allerede er indsat i driften.

I lighed med tidligere vil der også i løbet af den kommende vinter blive arrangeret kursus i sikkerhedstjeneste m.v. med henblik på aflæggelse af prøve for MHVJ's trafiktekniske tilsynsførende. Interesserede medlemmer af Dansk Jernbane-Klub bedes kontakte H. J. Fredberg, J. Ewaldsvej 8, 9000 Aalborg, for nærmere oplysning. Der er også planer om at samle del af personalet, der især kommer i kontakt med publikum, til nogle instruktionsaftener om emnet »Kundebehandling«.

I månederne september og oktober har der været tillyst et antal bestilte særtog for befordring af bl.a. lærerkollegier, ungdomsskoler og busselskaber. Der er herved befordret 500–600 rejsende. Togene har været fremført af FFJ M 1210 + APB M 1.

Driftsbestyreren har fra stationsmester Larsen, Århus Ø, modtaget et venligt brev med rosende omtale af vor indsats ved festugekørslen. **P. B.**

Lokalafdelingen Fyn/Syddjylland

Mandag den 6. december kl. 19.30: Odense Model Jernbane Klub inviterer lokalafdelingens medlemmer til et besøg i klublokalet, Kildemosevej 14, Odense (ved DSB's garageanlæg i de tidligere Sydfynske Jernbaners remiser). Der vil blive arrangeret »køreplanskørsel« på anlægget. **S. Th.-Chr.**

Onsdag den 12. januar 1972 kl. 19.15 i Eksportstaldenes Restaurant, Sjøllandsgade 27 (fra Havnegade ad sidegaden Danmarks-gade), Vejle, møde med følgende program: 1) Gensidig orientering. 2) Film fra MHVJ's indvielse. 3) Orientering om restaureringsarbejdet på VVGJ 23. 4) Medlemmernes bidrag i form af film og dias.

Onsdag den 19. januar 1972 kl. 19.15 på Jernbanehotellet i Rødekrø møde med følgende program: 1) Gensidig orientering. 2) Film fra MHVJ's indvielse. 3) »Tips 15 rigtige« – chance for en gevinst. 4) Medlemmernes bidrag i form af film og dias.

Til begge møder inviteres medlemmer af Kolding-Lokomotiv-Klub, ligesom andre interesserede er velkomne. Der vil være mulighed for at købe forfriskninger, og ved mødet vil der blive mulighed for at se prøver på de bøger, som foreningen gennem årene har udgivet. **E. D.-E.**

Nordjysk afdeling

Vort lokale på Langå station er nu bragt i en sådan orden, at vi kan begynde at holde vore møder der.

Vi mødes første gang **tirsdag den 7. december kl. 19.00** (i det tidligere restaurationslokale på Langå station) til »klub-aften«.

Ved klubaftenerne vil medlemmerne få lejlighed til at vise og se egne film og fotos, bytte billetter, arkivalier o.lign., samt »snakke bane«. Der vil for et beskedent gebyr kunne fås kaffe og the samt mineralvand.

I øvrigt henledes medlemmernes opmærksomhed på, at afdelingen vil være taknemmelig for gaver til klublokalet i form af kopper og andet service, plakater og billeder til væg-gene, opvaskebørster, koste o.lign. Gaver af denne art kan sendes til **DJK's Nordjyske afdeling, c/o S. P. Laursen, Fælke-vej 7, 8900 Randers.**

Endelig henledes opmærksomheden på, at også andre DJK-medlemmer end de, der er bosat i afdelingens område, er velkomne til aftenerne i vort nye klublokale. **SPL**

Arbejdshold til K 564

I Amagerbanens remise har foreningens K-maskine (K 564) længe savnet kyndig pleje. Maskinen er erhvervet til anvendelse i udflugtstog, men skal derimod ikke anvendes på Museumsbanen.

For at nå det påtænkte mål er det imidlertid nødvendigt, at maskinen, der i øvrigt er i god stand, gennemgår »stort eftersyn«.

Jeg kunne tænke mig snarest muligt at komme i gang med forarbejderne og vil derfor gerne have henvendelse fra alle, der kunne tænke sig at give en hånd med – uanset om de er faglærte eller ej.

Henvendelse enten skriftlig til min adresse: **Nattergalevej 72, II, tv, 2400 København NV** – eller telefonisk mellem kl. 17 og 19 til **(01) 34 00 09.**

Preben Clausen.
Lokomotivmedhjælper.

BOGANMELDELSE

Niels Jensen:

Damplokomotiver.

156 sider (13×18 cm) med illustrationer. Kr. 31,65.

J. Fr. Clausens Forlag, København 1971.

Ingeniør Niels Jensen har atter i år redigeret en bog, der vil have den jernbaneinteresseredes store interesse. Efter en omtale af damplokomotivernes tidlige historie skildrer forfatteren udviklingen i de nordiske lande, efterfulgt af en udførlig omtale af de aktuelle damplokomotiver i disse lande. Herudover indeholder bogen en oversigt over de typer damplokomotiver, som eksisterer i dag samt fortegnelse over de af jernbaneklubberne bevarede damplokomotiver.

DAMPLOKOMOTIVER vil være en lækkerbissen for jernbane-entusiasten – ikke mindst på grund af billedstoffet, hvoraf meget ikke tidligere har været offentliggjort – og fordi forfatteren, denne gang holder sig strengt sagligt til emnet. **E B J**

„Jernbanen"s annoncører
og foreningens medlemmer
ønskes en glædelig jul -
og et lykkeligt 1972



MUNKS HERRESALON

NY INDEHAVER

NY STIL

NY FORM

NY MODE

Vi giver Dem en eksklusiv behandling indenfor
moderne hårpleje

FALKONER ALLE 32 - KØBENHAVN F.

Bestil venligst tid: **Tlf. 35 10 13**

Med venlig hilsen

Jens E. Munk

Musik skal der til

i den søde juletid
- men spørg efter det i

CLEAR SOUND

der har julegaver til hele familien

Ny adresse: **PRIORGADEN 1A** : Ny adresse
9000 Aalborg - Tel. (08) 13 98 51

Dansk Jernbane-Klubs medlemmer i
Sønderjylland/Fyn siger:

Oplev en virkelig smuk færgeoverfart,

ta' en tur

med Fynshav-Bøjden færgen

- overfartstid ca. 3/4 time -

og nyd samtidig en god anretning
fra restauranten, hvor restauratør
W. Kapper tilbyder lækre retter til
rimelige priser.

Telf. (044) 6 43 48



BELYSNINGS- OG INGENIØRFIRMA

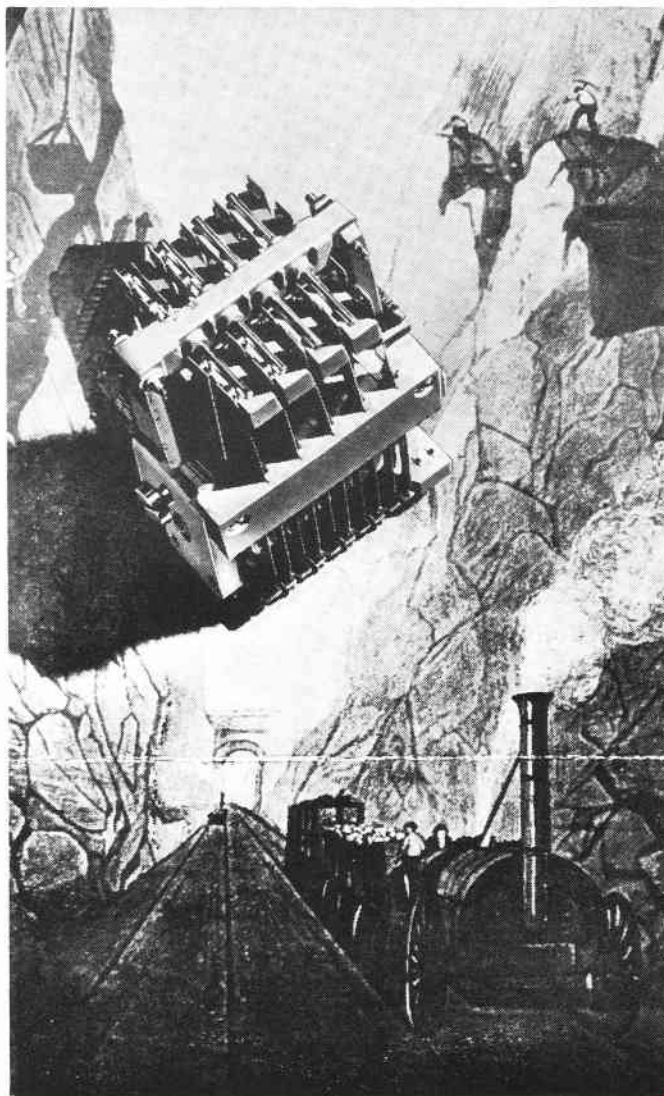
ved N. E. Lauridsen

Belysningsafd.:

Prinsessegade . Fredericia . Tlf. (05) 92 02 36

Installationsafd.: Erritsø - tlf. (05) 95 22 78

Fortid - Fremtid



I trit med den ekspansion, der har fundet sted på det jernbanetekniske område, har DSI A/S for sin part fulgt udviklingen op på det sikringstekniske felt.

Med et historisk motiv som baggrund præsenteres her relæ type RJ, der er grundelementet i fremtidens sikringsanlæg opbygget efter geografiske skemasystem.

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

Stamholmen 175

Avedøre Holme - 2660 Hvidovre

Telefon *49 03 33

457 NR ASGER BERGM
BIRKEENGEN 33
2740 SKOVLYNDE



Ta' toget til Alperne i

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

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

ta' bilen med i toget

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

Prøv vort særtilbud

Auto - Traum - Express mellem Hamburg og München

Exempel: 1 personbil uanset størrelse inklusive to passagerer fra Hamburg til München, 2. klasse koster 199 DM (Sove- eller liggeplads ikke inkluderet)

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

Vi ønsker Dem en god rejse!

DEUTSCHE BUNDESBahn

Generalvertretung für Dänemark und Norwegen:
Vester Farimagsgade 1/472, København V.

