



jernbanen

6

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

17. ÅRGANG

DECEMBER 1977

KR. 10,00





DESIGN:

BO BONFILS

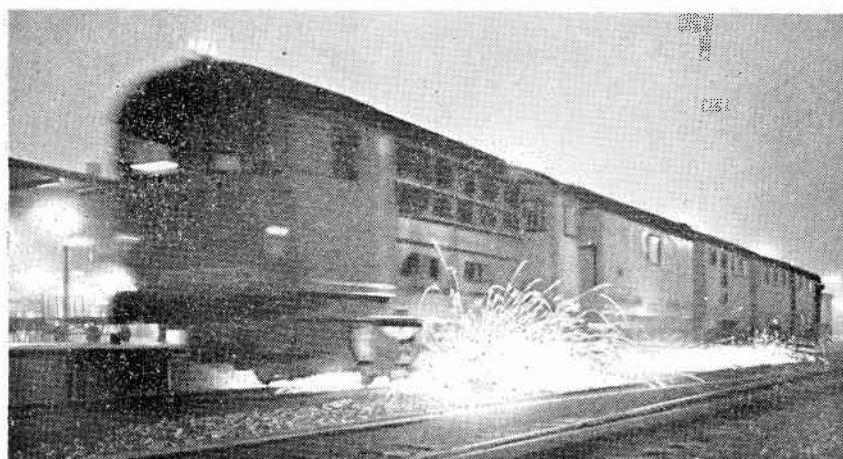


KONGELIG HOFLEVERANDØR



SPENO INTERNATIONAL SA, GENEVE

Skinneslibning



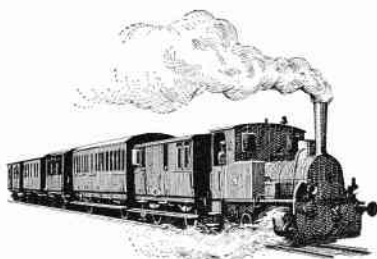
Sophus Berendsen A/S
Ingeniørafdelingen,
Maskinteknisk Sektion,
repræsenterer Speno
International SA i Norden.



SOPHUS BERENDSEN A/S

INGENIØRAFDELINGEN

AMALIEGADE 10 • 1256 KØBENHAVN K • TLF. (01) 14 85 00 • STORE TORV 10 • 1000 ÅRHUS C • TLF. (06) 12 04 22



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

Ansvarshavende redaktør:

Ole-Chr. M. Plum,
Holmevej 8
4340 Tølløse
Tlf. (03) 48 53 83

Redaktionskomité:

Bent Jacobsen
Erik B. Jonsen
Finn Beyer Paulsen
Ole-Chr. M. Plum
Birger Wilcke

Annonceekspedition:

Klosterstræde 23, 1157 København K.
Tlf. (01) 12 62 45

JERNBANEN udsendes omkring den 20. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Redaktionen af et nummer slutter omkring den 1. i forudgående måned.

Artikler i JERNBANEN står for de enkelte forfatters egen regning og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller Dansk Jernbane-Klubs mening.

JERNBANEN tilsendes medlemmer af Dansk Jernbane-Klub – vedr. medlemskab, se de orange midtersider.

Tryk: Herfølge Bogtrykkeri, Herfølge

Forsidebilledet:

Han er en klog fyr – når han skal på sin årlige rejse med »ekstrapost fra land til land«, ta'r han »tog fra by til by« og undgår den stressende kane-kørsel. Gør som han – men husk pladsbilletten.

17. årgang

December 1977

Nr. 6



MIDT I EN PLATTETID

Så oprandt december måned endnu en gang, og årets afslutning er at skue ikke langt fremme i tiden.

Det grå og triste novembervejr bliver pludselig erstattet af »den søde, lyse juletid, hvor alle styrter afsted for at nå alle juleforberedelserne. I mange hjem hører det sig også til, at man må huske at få hentet »juleplatten« – erindringen om året, der pludselig er gået. Ja, for nogen er platten også blevet en tradition ligesom juletræet.

I de seneste år har mange platter med forskellige temaer set dagens lys, og ens for dem alle er, at de bliver samlerobjekter i forskellige interessekredse.

De to forskellige jernbaneplatter, der indtil nu har set dagens lys i Danmark, har begge det gode formål bag sig, at salget af dem støtter jernbaneentusiasternes fælles hobby gennem overskuddet.

DSB's damplokomotiv F 663 pryder den 5. platte i serien »Dansk Veteran Jernbane«, og salget af disse platter i Bing & Grøndals 2 smukke underglasur-design er altså med til at bedre netop Dansk Jernbane-Klub's økonomi.

Årets platte kan sikkert vække minder om tiden i dag langt ud i fremtiden, men skal man huske tiden rent jernbanemæssigt, håber jeg, at denne årgang af »Jernbanen«, der afsluttes med dette nummer, sammen med de øvrige årgange vil blive gemt for senere at kunne bekræfte facts om de danske jernbaners historie m.v.

I håb om dette, ønsker jeg tidsskriftets annoncører og læsere en god jul og et godt nytår – og på gensyn i 1978.

Ole-Chr. M. Plum



Cykleglæden breder sig med SCO



Glæden ved at cykle er tilbage,
og den bliver ikke mindre når De køber
en virkelig kvalitetscykel.
Man kan blive helt "pjattet" med en SCO,
- det er mange detaljer der gør SCO
suveræn, og det er mange modeller
der gør SCO til hele
"familien Danmarks" cykel.
SCO er dansk kvalitet
og sælges kun af fagmanden...

SCO
Verdensmestercyklen

BILLERS CYKELFORRETNING

v/ Per Biller
Gormsvej 8 – Nyborg
Telefon (09) 31 08 19
Stort udvalg i nye cykler



Hads-Ning Herreders Jernbane



HOBBY MAGASINET

Vester Strandsbjerg 3 – 6950 Ringkøbing
Tlf. 07 – 32 26 99



rokke, råuld, garn
Kemikalier til plantefarvning
Stoftryk- og batikfarve
Pensler, perler, ler m.m.
Prisliste fremsendes på forlangende
Materialer til **HOBBY – TERAPI – FRITID**

SKOTSMAN JENSENS TRAFIKPLATTER NYHED



Platte nr. 402
»NESA« TROLLEY
BUS foran Gentofte
kirke.

Nr. 401
»NESA« SPORVOGN
ved Bellevue
badehotel.

Nr. 403
»NESA« TROLLEY
BUS på Callisensvej

ODENSE
SPORVOGNSPLAT-
TER nr. 201-204.
ODENSE TROLLEY
BUS foran banegår-
den. Nr. 205.

ODENSE
BYTRAFIKS 25 ÅRS
JUBILÆUMSPLATTE
Bus foran rådhuset
1977. Nr. 206.



pr. stk. kr. 68,-

Vi kan, så længe lager haves, levere de 6 forskellige
københavnske Sporvognsplatter og fem forskellige
Århusplatter.



SKOTSMAN Jensen

FREDERIKSSUNDSVEJ 323-325
2700 BRH. KØBENHAVN
TLF. (01) 60 20 01

Højslev Kro

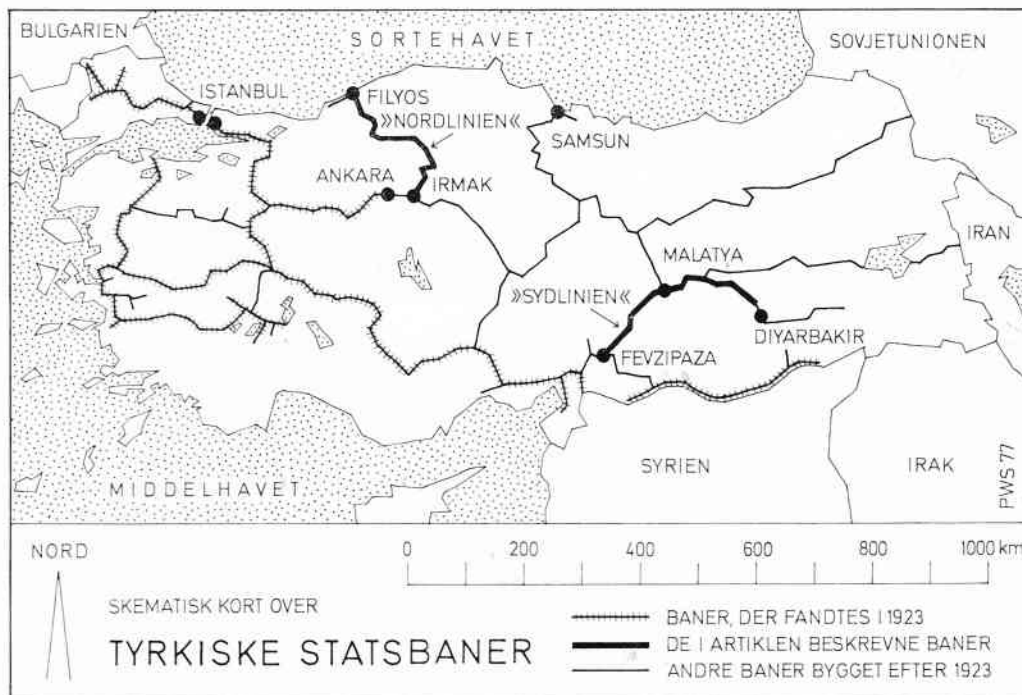
v/ EDITH og HANS JØRGEN ANDERSEN
Tlf. (07) 53 50 07

Et 1. kl.s spisested
Velmonterede værelser
Fornuftige priser

Selskaber modtages fra 10 til 225 kuverter
i samme lokale

To tyrkiske jernbaner

Af Povl Wind Skadhauge



Kortskitsen er tegnet efter forskellige ældre og nyere kort. De øvrige illustrationer er ligeledes specielt udført til artiklen, på grundlag af fotografier og tekniske tegninger i det i teksten omtalte værk. Der er tale om en forenklet gengivelse i en slags billed-resumé, og denne form er valgt for at få mest muligt med (selvom der stadig kun bringes et lille udvalg), idet originalillustrationerne ikke så godt kan tåle at sættes længere ned i størrelse, end de allerede er i bogen og på dens plancher.

INDLEDNING

For 50 år siden – altså i 1927 – påbegyndtes under svensk-dansk ledelse bygningen af to jernbanelinier i Tyrkiet. Det var meget krævende arbejder, som først blev afsluttet 1935. Men der er i dag næppe mange, hverken i Sverige eller Danmark, som har hørt om dem. Det ser ud til, at de er blevet overskygget af den til gengæld ganske berømte transiranske jernbane, der også blev påbegyndt i 1927, og hvor den skandinaviske indsats stod på fra 1933 til 1938, da banen var færdig og blev åbnet af shahen under stort ceremoniel. Denne bane, som nok stadig har en plads i mange svenskeres og danskeres hukommelse, var både større og vanskeligere, og bygningen blev gennemført på kortere tid. Men derfor er der nu ingen grund til at forklejne de to tyrkiske baner, Irmak-Filyos og Fevzipasa-Diyarbakir, der her skal fortælles om.

Baggrunden for dem var, at den tyrkiske regering siden 1923, da landet blev republik, havde arbejdet på at udvikle et egentligt jernbanenet. Hidtil havde udenlandske koncessionshavere ejet og drevet de baner, der var. Men skønt den første strækning anlagdes så langt tilbage som i 1856, var der ikke blevet et sammenhængende system ud af det, og koncessionsbetingelserne var byrdefulde for statsfinanserne. Som led i et nationalt jernbaneprogram opkøbte den tyrkiske stat derfor de bestående jernbaner og anlagde nye i et imponerende omfang med henblik på at udnytte landets ressourcer bedre og knytte de forskellige, til dels ret øde egne af landet sammen. Samtidigt udbyggedes naturligvis også vejnettet.

I 1926 forhandlede Nydqvist & Holm AB (Nohab) med den tyrkiske regering om levering af forskelligt rullende materiel. Også bygning af nogle af de i regeringens program indgående jernbanelinier kom på tale, hvorfor Nohab associerede sig med de to danske ingeniørfirmaer J. Saabye & O. Lerche og Kampmann, Kierulff & Saxild A/S (Kampsax). Disse to firmaer skulle påtage sig den tekniske ledelse af jernbaneliniernes udførelse, og Nohab skulle levere det rullende materiel fra sine værksteder. Selve kontrakten med den tyrkiske regering afsluttedes 7. februar 1927 i Nohabs navn, og samtidig afsluttede Nohab konsortioverenskomster med de to danske firmaer.

KILDEMATERIALE

Med tilladelse fra alle tre parter er såvel nærværende artikel om de to baners bygning som en senere følgende om det rullende materiel baseret på indholdet af en bog om de udførte arbejder. Denne bog, som den af de tre samvirkende firmaer dannede gruppe udgav i 1937, er trykt i København, men har sin gennemgående tekst samt billedunderskrifter og skemaer på fransk. Der er dog også en dansk beskrivelse af baneliniernes bygning m.v. samt en svensk af det rullende materiel. Bogens fuldstændige titel er TRAVAUX EXÉCUTÉS EN TURQUIE PAR LE GROUPE SUÉDO-DANOIS 1927-1935, CONSTRUCTION DES LIGNES DE CHEMINS DE FER IRMAK-FILYOS & FEVZIPASA-DIYARBEKIR (Arbejder udført i Tyrkiet af den svensk-danske gruppe 1927-1935, bygning af jernbaneliniernes Irmak-Filyos og Fevzipasa-Diyarbakir). Forfatterne til det rigt illustrerede værk er anonyme. Efter den anvendte form må man

tænke sig, at bogen dels var ment som en passende erindringsgave til svenske og danske medarbejdere i gruppen og til tyrkiske honoratiøres, men især også har skullet bane vejen for nye arbejdsopgaver af tilsvarende art.

Med hensyn til selve jernbaneliniernes projektering og bygning er bogens fremstilling så fyldig, at meget interessant stof desværre helt har måttet forbigås her i artiklen. Forhåbentlig betyder denne fremgangsmåde i reportagen ikke, at proportionerne er forvrænget.

GRUPPENS OPGAVE

De to jernbanelinier benævntes – og benævnes igen her – for nemheds skyld nordlinien og sydlinien. I tidens løb blev der gjort forskellige ændringer i kontrakten, både med hensyn til arbejdernes omfang, art og varighed (det sidste af finansieringsmæssige grunde). De mest markante ændringer var, at nordlinien, der fra begyndelsen var beregnet at skulle bygges med 1 meter sporvidde direkte fra Ankara – landets hovedstad – til Eregli ved Sortehavet, blev ændret til normalspor og fik et andet forløb, at en sidelinie mod nordøst til Seid özü bortfaldt, og at en påtænkt havn i Eregli udgik af kontrakten. Da det tyrkiske jernbaneanet som helhed er normalsporet, var det uden tvivl en klog disposition at ændre sporvidde (især inden bygningen). Begge baner skulle være enkeltsporede. Nordlinien blev 390 km lang, og af sydliniens i alt 506 km byggedes de 436 km under gruppens ledelse. Gruppens forpligtelser kan noget forenklet beskrives således:

1. Tekniske forarbejder samt udarbejdelse af arbejdsprogram.
2. Skitse- og detailprojektering af jernbanelinierne incl. tunneler, broer, stationsanlæg, bygninger, vandinstallationer, telegrafanlæg etc.
3. Affattelse af betingelser og kontraktdokumenter for de mange enkeltentrepriser og parceller samt tilsyn med udførelsen.
4. Organisering af en sanitetstjeneste (ambulance- og sygehusvæsen indbefattet) beregnet på sygdoms- og ulykkestilfælde blandt de mænd, der arbejdede på de to linier.
5. Oprettelse og drift af depoter langs banerne for cement, sprængstoffer o. a. samt diverse entreprenormateriel.
6. Alle de større jernbetonbroer fik gruppen desuden i direkte entreprise.

Man valgte at etablere sit tyrkiske hovedkvarter i Istanbul og kun oprette et mindre kontor i Ankara, den nye hovedstad, som endnu var ret udviklet, og hvor egnede lokalefaciliteter ikke var tilgængelige i tilstrækkeligt omfang. Arbejdet tilrettelagdes således, at sydlinien byggedes fra Fevzipasa (beliggende på den eksisterende Bagdad-

Ny udgave af en interessant bog fra de »gode« gamle dage:

H. H. A. Rambusch:

En gammel Jernbanemands Erindringer, 1854–1882

med biografi og tilføjelser
ved P. Thomassen og Jens Koefoed

Bogens indhold fordeler sig på to hovedafsnit: et om Rambusch' oplevelser under årene i Slesvig, og det andet om hans tid i Jylland. Beretningerne omhandler de tekniske og organisationsmæssige sider ved jernbanedriften; men først og sidst falder talen på rigtige, levende mennesker. Rambusch undslår sig ikke for brede, forudindtagne betragtninger om samfundet i almindelighed og politik i særdeleshed. Omkring en fjerdedel af bogen handler om tiden efter statens overtagelse af jernbanedriften i Jylland og på Fyn.

214 sider + 24 sider tillæg. 32 fotografier og illustrationer. Trykt på eksklusivt gul-tonet papir og smukt indbundet. **Kr. 88,00.**

Oplaget er kun på 1500 eksemplarer, som er udsolgt fra forlaget på udgivelsesdagen den 8. decbr. 1977.

Et enestående storværk:

William Bay:

Danmarks damplokomotiver

Siden dette storværk udkom i marts i år har det kun mødt ros fra alle sider. Henrik V. Ringsted skrev i Politiken: »Dette er et enestående stykke boghåndværk, helt igennem dansk produceret – og som jernbanehistorie også enestående – intet andet land har trods utallige flotte jernbanebøger udgivet en tilsvarende bog, der afbilder og beskriver samtlige landets damplokomotiv-typer«.

Værket vil om kort tid være udsolgt fra forlaget.

340 sider i stort format. 236 fotografier. 1 farvetavle med skorstensbånd. 176 tegninge i 1:87 (H0). Stort kort over Danmarks jernbaner. Indbundet. **Kr. 395,-.**

**Se disse bøger hos Deres boghandler
eller bestil dem gennem D. J. K.s salgsafdeling**

Forlaget Hamlet



bane og tidligere kaldt Keller) i retning mod Diyarbekir. Gruppens arbejde afsluttedes mellem stationerne Ergani-madeni og Sallar, og den resterende strækning til Diyarbekir blev bygget i andet regi. Nordlinien blev bygget fra begge endepunkter samtidigt mod midten. Dens nordlige endestation Filyos var midlertidig, og banen er senere videreført langs Sortehavet til Zonguldak.

Oplysninger om de medgæede udgifter siger på grund af afstanden i tid ikke umiddelbart så meget og skal derfor ikke gives her. Til gengæld fås et vist begreb om arbejdets størrelsesorden ud fra antallet af beskæftigede arbejdere. Det var noget sæsonbetonet og gik altid ned i årets første kvartal. Men som regel var det over 5.000, i flere tilfælde omkring det dobbelte, og i tre kvartaler af 1929 lå det over 15.000, med et absolut maksimum på 18.350 i årets sidste kvartal. På nordlinien var det gennemsnitlige antal beskæftigede gennem de 8 år taget under ét ca. 3.200 mand, og på sydlinien ca. 3.900. Nogle tal fra sanitetstjenestens statistik fortæller på deres egen triste måde om dimensionerne: Ved arbejdsulykker gik 130 menneskeliv tabt, og 728 af de beskæftigede blev kvæstet. Malaria tegnede sig for ca. halvdelen af de egentlige sygdomstilfælde, som sanitetstjenesten fik til behandling, idet malaria figurerede i 38.310 konsultationer, og denne sygdom forårsagede 7.874 indlæggelser på lazaret eller hospital.

TEKNISKE RETNINGSLINIER

Den tyrkiske regering forlangte (selvfølgelig), at alle konstruktioner skulle være »i overensstemmelse med den moderne teknisk krav« og fastlagde bl. a. følgende:

25 promille maksimalstigning på lige spor (anvendtes kun undtagelsesvis).

300 m mindste kurveradius i fladt terræn.

250 m mindste kurveradius i kuperet terræn.

200 m mindste kurveradius under særligt krævende forhold og med speciel tilladelse (blev ikke anvendt).

40 kg skinnævægt pr. løbende meter (den helt nøjagtige vægt af de benyttede skinner var 39,52 kg/m).

20 tons akseltryk.

5,10 m planumbredde, som dog i gennemskæringer i klip-peterræn med ballastmure reduceredes til 4,60 m.

Der blev fastsat to sæt dimensioner for ballast og sveller, gældende for henholdsvis træ- og jernsveller, foruden en række andre bestemmelser, herunder naturligvis fritrums- og konstruktionsprofiler. Gruppen supplerede regeringens krav med udarbejdelsen af en række normer for tunnelprofiler, støttemure, vandafledning, overbygningsdetaljer o. s. v., der blev til et helt katalog af typetegninger med tilhørende beregningsregler.

TRANSPORTFORHOLD

I Filyos ved Sortehavet og Mersin ved Middelhavet byggede gruppen begge steder anløbsbroer vinkelret ud fra den åbne sandstrand, men på grund af den kun svagt tiltagende vanddybde måtte skibe med cement, hydraulisk kalk, skinner, sveller, stålbroer etc., som sendtes til Tyrkiet ad søvejen, alligevel ankre op ude på havet og losse materialerne i pramme og småfartøjer, der kunne føre dem ind til anløbsbroerne. Disse var sporlagte og forsynet med kraner for direkte lastning i jernbanevogne. Bortset fra den eksisterende havn i Derince (på jernbanelinien mellem Istanbul

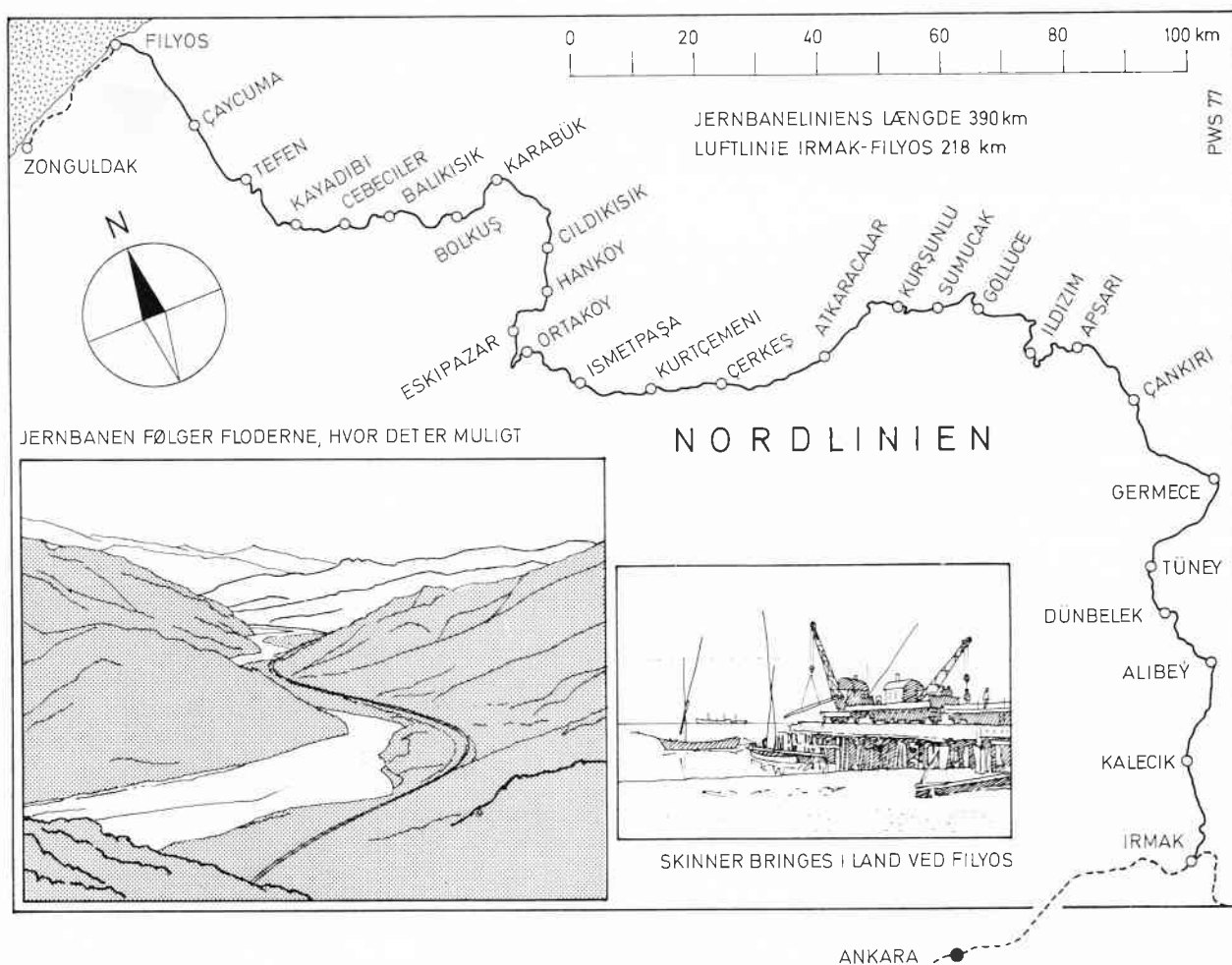
og Ankara), der blev benyttet for Irmak-siden af nordlinien, var der faktisk ikke andre muligheder.

Også med hensyn til transport over land måtte der ekstraordinære foranstaltninger til. De fleste egne, som banerne går igennem, var i høj grad vejløse, så der skulle i stort omfang udføres tjenesteveje langs linierne. Man benyttede naturligvis så vidt muligt allerede eksisterende vejstykker og broer, men måtte alligevel bygge mange nye broer og udføre tunneler, gallerier, terrasseringer m. m. i betragteligt omfang.

At der blev benyttet lastbiler til materialtransporter, kan ikke undre. Det var dog af hensyn til vejenes ringe modstandsdygtighed og de skarpe kurver næsten udelukkende små vogne med 1,5 tons lasteevne. Men selvom de gav den hurtigste tilbringning og derfor måtte foretrækkes i en række tilfælde, kunne de ikke konkurrere prismæssigt med mere gammeldags transport, og i et ikke helt ringe omfang fremførtes materialer derfor på æsel-, heste-, muldyr- eller kamelryg, pr. vogn med en eller to heste for, på oksekærre eller på bøffelkærre. I bogen findes ligefrem en oversigt over disse transportmidlers kapacitet i tonkilometer pr. dag. Gruppens tilsynsførende ingeniører og øvrige personale brugte personbiler og motorcykler, men måtte efter tjenestevejenes tilstand konstatere, at køretøjernes levealder kun blev, hvad der svarede til 40.000 a 60.000 km kørsel.

Transportintensiteten varierede en del, men kunne til tiden nå helt op på 30.000 tonkilometer om dagen. Under den intensive byggeperiode i sommeren 1929 blev der på sydlinien på et vist tidspunkt anvendt ca. 100 lastbiler, 100–150 køretøjer, 200–300 æsler, heste og muldyr samt 800–1000 kameler!

 **SCANDIA
RANDERS**



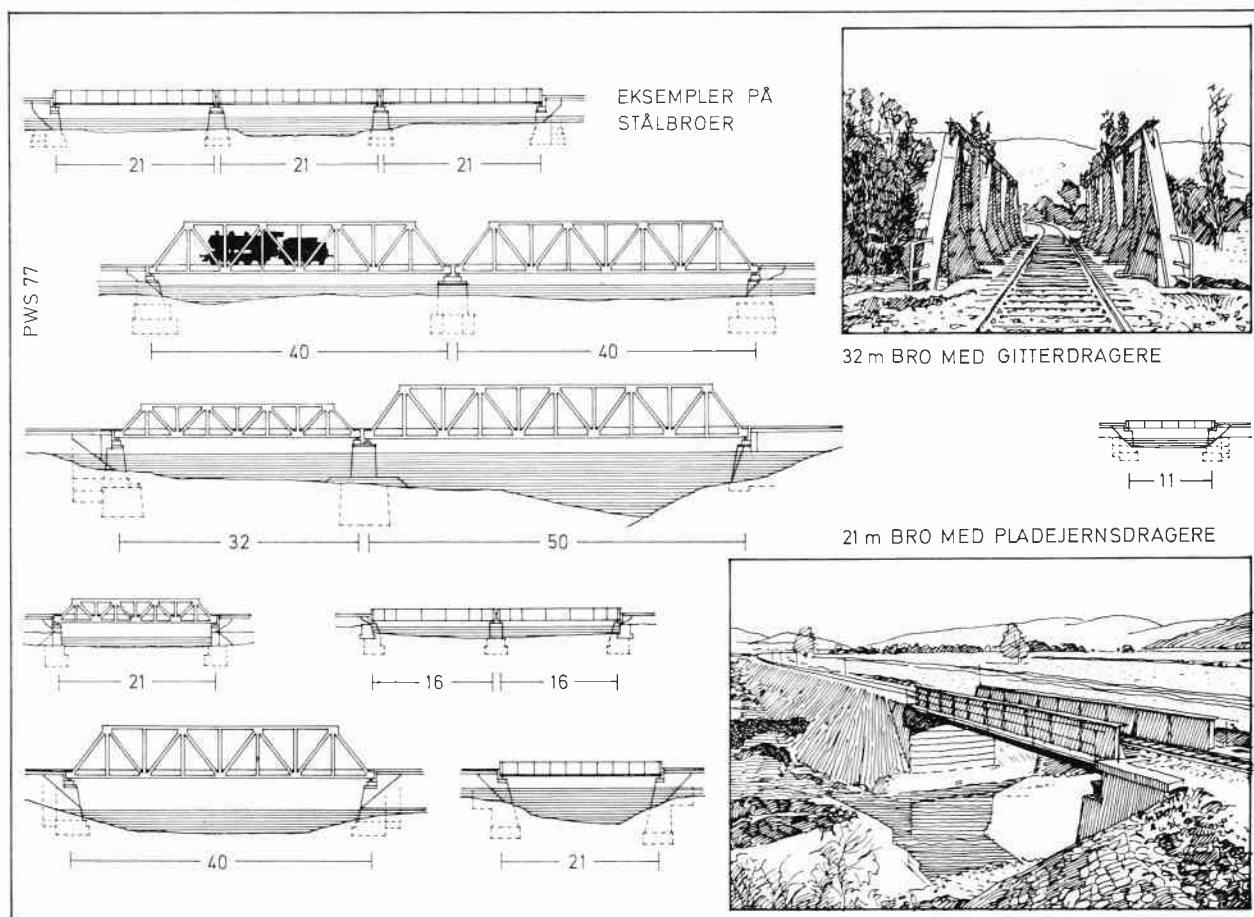
LINIEBESKRIVELSE

Begge linier er i kraft af det terræn, de gennemløber, meget forskellige fra vore hjemlige jernbaner. De terrænmæssige hindringer var mange steder meget store og betingede bygningen af større byggeværker, støtemure, tunneler, broer, viadukter og kystsikringsarbejder langs floder og søer samt sikringsarbejder ved terræn med tendens til glidning. På tegningen herover er kun nordlinien medtaget, men den af mange og skarpe kurver prægede linieføring på det meste af strækningen er for så vidt repræsentativ for sydlinien, og ved denne er der ligesom på nordlinien også stor forskel mellem endepunkternes afstand målt i luftlinie og langs banen. I adskillige tilfælde måtte en række stærkt divergerende alternativer skitseprojekteres og undersøges indgående, før man fandt frem til den gunstigste tracé, når der både skulle tages hensyn til anlægsomkostningerne, de kommende driftsudgifter – og de rent fysiske betingelser. Længdeprofilerne blev mange steder ret så takkede, og det var stejle takker, det drejede sig om.

Nordlinien går fra Irmak til Ildezim i højder mellem 600 og 1000 m gennem et landskab med nøgne, kolde bjerge. Men langs floderne fandtes (og findes vel stadig?) spredte træer og buske, og dyrkede marker. Området mellem Çankırı og Ildezim nævnes som meget frugtbart. Ved Batıbeli-bjergene løfter banen sig til vegetationsløse højder 1200–1300 m over havet. Efter passage af Devrez cay floddalen

fortsætter nordlinien i et frugtbart højland omkring Cerkas, stadig mere end 1000 m over havet. Under nedstigningen til Sortehavets kyst går banen gennem vilde, forrevne klippeegne dækket af skov og rig vegetation, og gennem en bred, smilende dal, der åbner sig ud mod Sortehavet, når den til sidst Filyos, hvor der er stor flad sandstrand – og ruiner fra den romerske oldtid.

Også sydlinien går gennem afvekslende landskaber, i det store og hele skovløse, men hvor der findes vand, ses grønne marker og landsbyer med poppeltræer. Banen fører fra Fevzipasa først mellem Ammanusbjergenes østskråning og Antitaurusbjergene gennem et »middelkuperet« terræn afvekslende med sletter og søer, i højder mellem 450 og 900 m. Den krydser i 1200–1300 m højde Antitaurus, hvis vilde klippeformationer når over 2000 m højde, og går derefter ned mod Eufrat-floden, som den passerer på en stor jernbetonbro (se senere). Koten er her 630 m, hvorfra banen over et ca. 50 km langt afsnit med en næsten uafbrudt stigning i nærheden af 18 promille løfter sig op til 1400 m gennem højland og store bjergpartier. Nedad igen voldte naturforholdene navnlig på strækningen gennem Tigris-flodens dal store vanskeligheder på grund af det vilde terræn og dalens stærkt bugtede forløb. Det kan f. eks. illustreres ved, at der her måtte bygges 34 tunneler koncentreret på mindre end 30 km strækningens længde. Det sidste stykke vej til Diyarbakir fører over sletteland i 600–800 m højde.



STÅLBROER

De statiske beregninger af brokonstruktioner blev udført på grundlag af tyske normer, og idet man gennemførte dem for »belastningstog E« (tænkt bestående af 2 tenderlokomotiver, hvert med 6 aksler a 20 tons med 1,5 m indbyrdes afstand og en længde over puffere pr. lokomotiv på 13,5 m, og ved den ene eller begge ender – alt efter, hvad der er farligst for den bærende konstruktion – tilkoblet bogiegodsvogne med 4 aksler a 20 tons og 10 m længde over puffere).

På begge linier byggedes broer og viadukter som pladebroer, som stålkonstruktion, i naturstensmurværk og som jernbeton-buebroer. Pladebroer havde dæk med indstøbte dragere af I-profiler eller var udført i jernbeton med brugte, kasserede jernbaneskiner som hovedarmering.

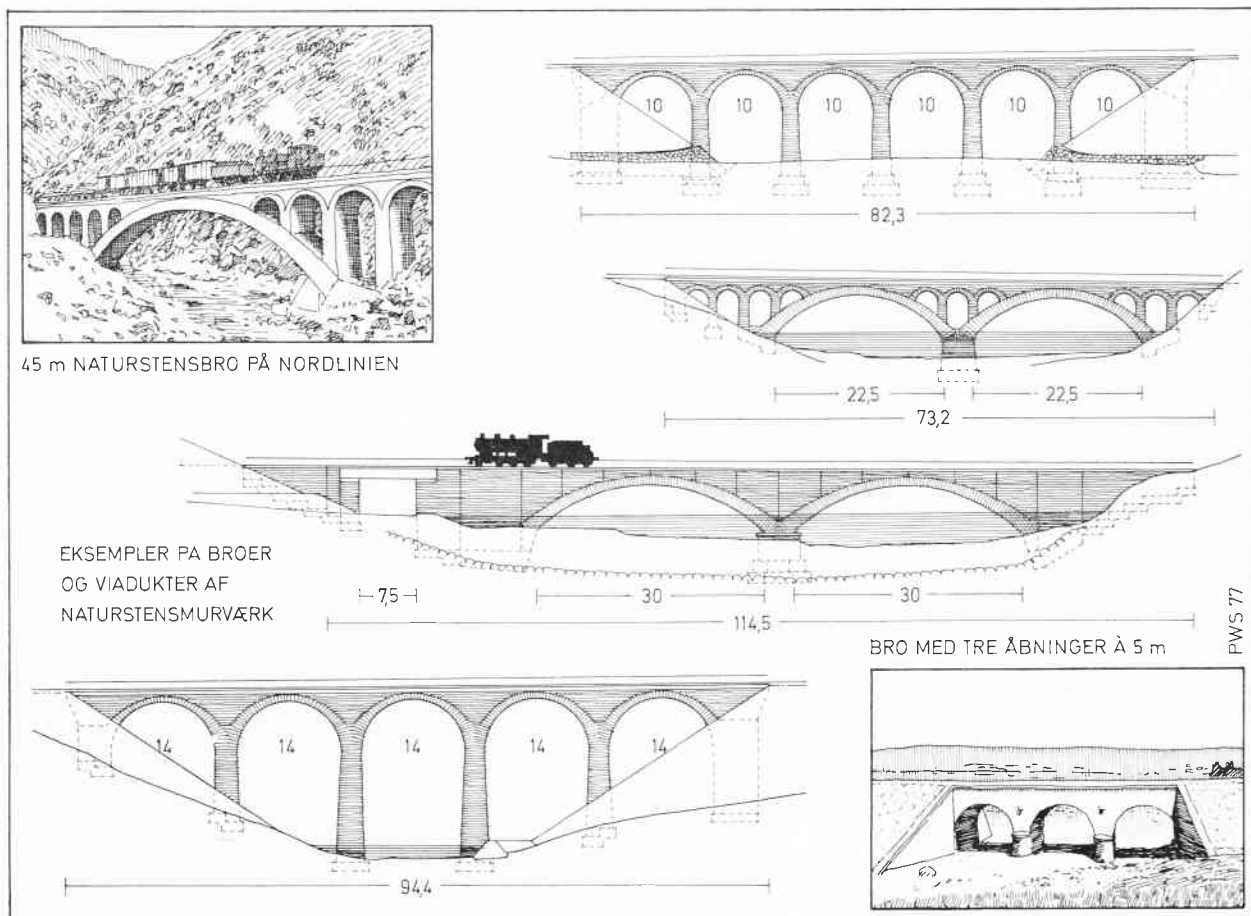
Stålbroerne (eller jernbroerne, som man dengang benævnte dem) blev af valutariske grunde kun anvendt, hvor tekniske eller økonomiske hensyn var til hinder for at bygge en bro af andet materiale. Det vil sige, at disse broer egentlig kun kom i betragtning ved passagen af større vandløb og floder, beliggende i fladt terræn. Som materiale benyttedes stål 37.

Der blev for stålbroerne straks fra begyndelsen udarbejdet en række standardtegninger for brofag med 11, 13, 16, 21, 26, 32, 40 og 50 m teoretisk spændvidde. De 6

første af disse spændvidder blev valgt, for at de pågældende broers frie åbning nogenlunde kunne svare til murværksbroer med henholdsvis 10, 12, 15, 20, 25 og 30 m fri åbning. De tre mindste størrelser blev konstrueret med pladejernsdragere, og de tre største med gitterdragere. Til mellemstørrelserne udførtes projekt for begge konstruktionsformer. Enkelte stålbroer, over hvilke sporet forløb i kurve, projekteredes individuelt.

Alle stålbroer blev bestilt i udlandet efter afholdelsen af internationale licitationer. På grund af de utilstrækkelige vejforhold fandt man det fordelagtigst at vente med monteringen, til broerne kunne transporteres med banen. Derfor måtte der, så sporlægningen ikke blev sinket, udføres interimistiske broer, hovedsageligt af træ. Montagen af stålbroerne, hvortil leverandøren sendte de fornødne montører, blev i de fleste tilfælde foretaget på et stillads ved siden af interimbroen, og når montagen var fuldført, blev den færdige overbygning sideforskudt til sin endelige plads. I enkelte tilfælde, hvor terrænforholdene var egnet dertil, blev stålbroerne monteret på fast terræn ved siden af sporet et stykke fra brostedet. De blev i så fald bragt på plads ved sideforskydning hen til sporet og transporteret langs dette.

Bygningen af interimbroer og bropiller påhvilede entreprenøren for den pågældende parcel af banelinien.



BROER OG VIADUKTER AF NATURSTEN

Alle steder, hvor det med rimelige transportomkostninger lod sig gøre at fremskaffe egnede stenmaterialer, og hvor der var tilstrækkelig konstruktionshøjde, byggedes broer og viadukter i naturstensmurværk. Der blev bygget flere viadukter, end man umiddelbart ville vente, idet man foruden som broer over større eller mindre vandløb og ved passage af dybe dale, hvor udførelsen af en dæmning med tilhørende gennemløb ville have været dyrere, i stort omfang benyttede viadukter på langs ad bjergskråninger som en mere økonomisk løsning end den støttemur, der ellers ville have været nødvendig.

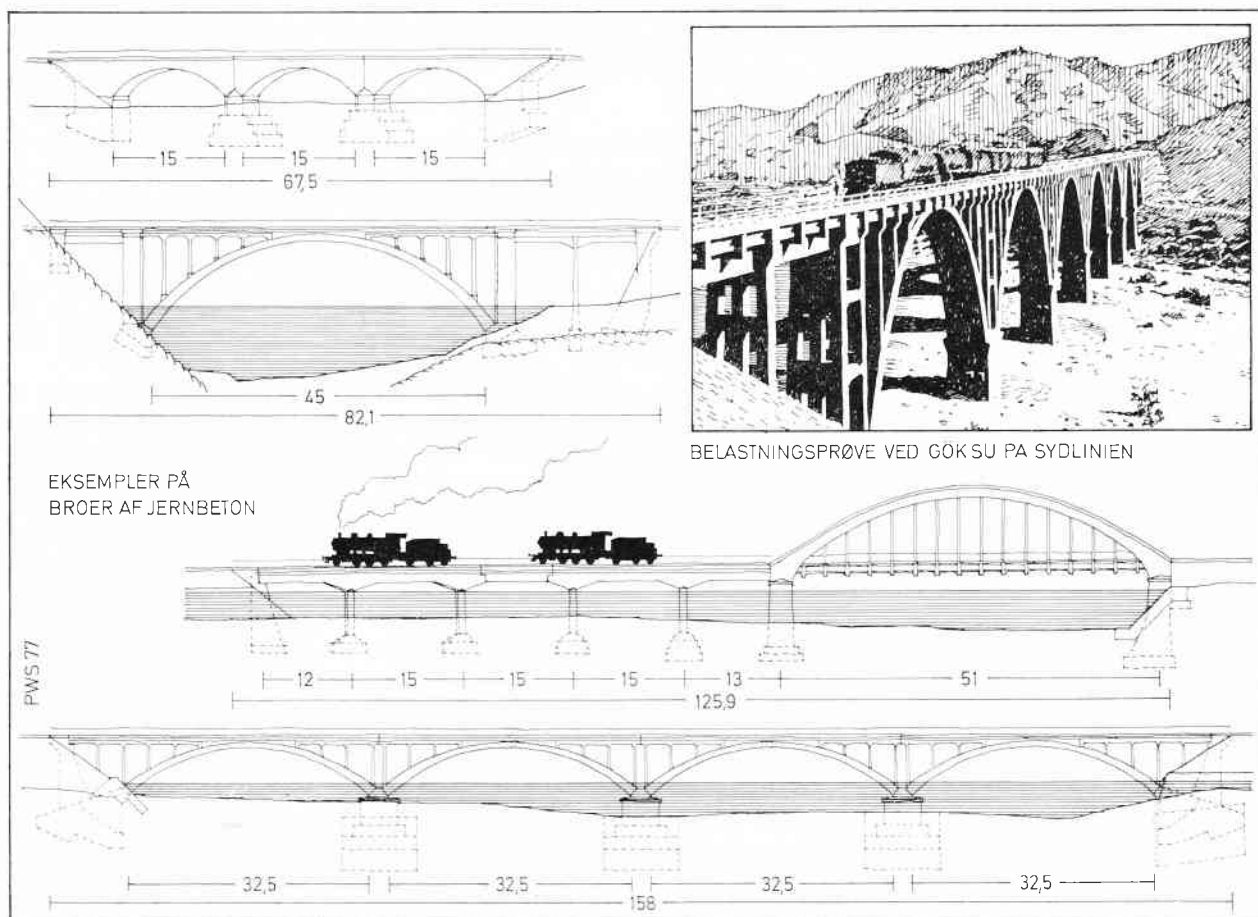
Man gjorde fra begyndelsen forsøg på også at standardisere naturstenskonstruktionerne, men uden synderligt held. Selvom naturligvis en række detaljer kunne fastlægges, og der kunne udføres visse normaltegninger, viste det sig nødvendigt at beregne og projekttere alle de større buebroer specielt. Enten terrænforholdene eller planums beliggenhed medførte, at der måtte anvendes andre åbninger eller pilforhold (relationer mellem buens højde og bredde) end dem, der var lagt til grund for de første standardtegninger. Og den omstændighed, at de fleste broer kom til at ligge i kurve med højst forskellig radius – i nogle tilfælde i overgangskurve eller kombineret kurve og overgangskurve, som oftest også med stigning eller fald i sporets længderetning – bevirkede endvidere, at buerne og de på disse hvilende massive eller med spare-

buer forsynede overbygninger fik meget forskellig udformning. Funderingsforholdene var næsten alle steder så gode, at buerne – selv de største – kunne beregnes som indspændte.

Tegningerne til naturstensbroerne blev udført uhyre detaljeret. Hver enkelt hvælvssten var nummereret og målsat, og hvor der på grund af beliggenhed i kurve var skæve sammenskæringer mellem buens overside og de derpå hvilende piller og vederlag for sparebuerne (hvis akse var placeret radiale til kurverne), var der nøje redegjort for alle disse forhold. Til de større naturstensbroer udarbejdede gruppen også stilladstegninger.

Stilladserne blev alt efter buestørrelsen stående i 25 eller 30 dage og sænkedes derefter successivt. Opmuringen af den på en bue hvilende overbygning måtte først påbegyndes, når stilladset var sænket, og buen derved gjort fritbærende.

Stenmaterialerne til viadukter og broer stammede fra nogle af entreprenørerne åbnede stenbrud. Det var mest forskellige arter af kalksten, der kom til anvendelse. Stenarter som granit, diabas og lignende forekom nemlig kun meget sjældent ved de to banelinier. Der stilledes store krav til en præcis forarbejdning; murværket i store buer over 15 m spændvidde blev enten udført med fint tilhugne kvadre eller med specielt tildannede faconsten.



JERNBETONBROER

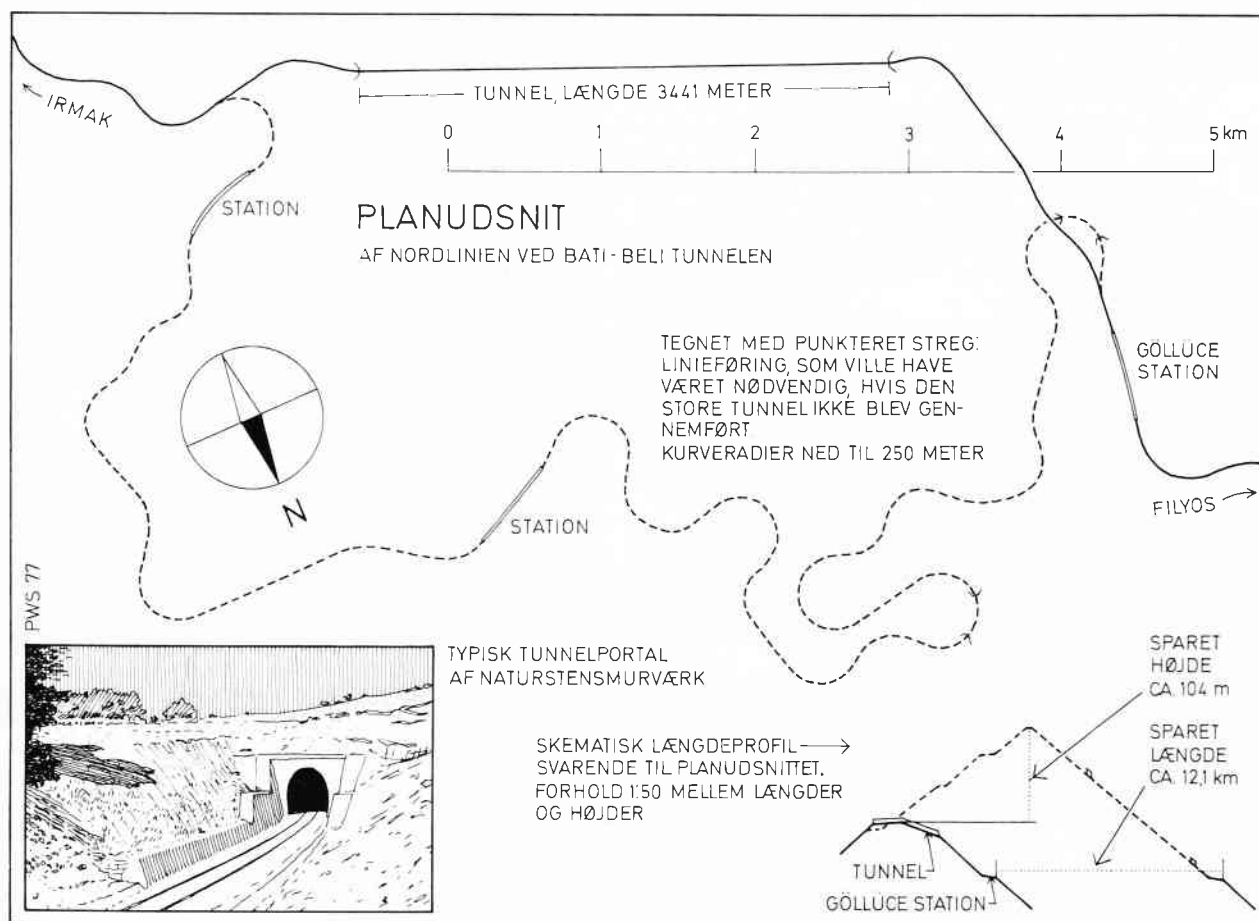
I de egne, hvor der ikke fandtes stenmaterialer, eller hvor stenene ikke var tilstrækkeligt gode til fremstilling af større brobuer, og det derfor viste sig at være mere økonomisk at bygge broerne af et andet materiale, blev der udført en del jernbetonbroer. De fleste af disse er udført som buebroer med brobane foroven, idet der i reglen var tilstrækkelig konstruktionshøjde. Hvor dette ikke var tilfældet, benyttedes som tidligere nævnt stålbroer. Der blev dog på nordlinien udført en enkelt bro af »bowstring«-typen (bowstring = buestreg), d.v.s. med brobanen ophængt i buen (se tegningen). Mange af jernbetonbroerne ligger i kurve. Sporkassen følger da sporets krumning, mens buen er udført symmetrisk i forhold til et lodret plan gennem tangenten til sporaksen midt på broen, og tværvæggene har lodret begrænsning ind mod kurvecentret, men hældning til den modsatte side. (Prov at læse sidste sætningskæde, som er et næsten ordret citat, en gang til; det er ikke så svært, som det lyder i første omgang).

Mindre jernbetonbroer, herunder de forannævnte pladebroer, blev udført af entreprenørerne for de enkelte parceller. Til bygning af de større jernbetonbroer, som gruppen selv havde i entreprise, oprettedes en særlig entreprenorafdeling. Det var i de første byggeår vanskeligt at skaffe specialarbejdere med fornøden ekspertise i tilstrækkeligt antal, og man måtte i udstrakt grad bruge uden-

landske håndværkere. Men senere blev denne vanskelighed overvundet, idet mange tyrkiske arbejdere uddannedes på arbejdspladserne.

Blandt de større jernbetonkonstruktioner må nævnes viadukten over Gök su på sydlinien, næsten 300 m lang og bestående af 7 høje buer med 29,5 m fri åbning. Til denne, som i mangt og meget leder tanken hen på den gamle Lillebæltsbroes landfag, ville træstilladser for buerne blive alt for dyre. I stedet udførtes stilladset som 3-charniersbuer af stålgritterdragere, der hvilede på en række fra pillerne fremspringende knaster.

Det mest imponerende bygningsværk var den endnu længere bro over floden Eufkrat, ligeledes på sydlinien. Ved lavvande er floden på brostedet 150 m bred og 2–4 m dyb, men om foråret, når sneen smelter i bjergene, stiger vandet ca. 7 m. I april 1929 indtrådte dog – man fristes til at sige i tide – et katastrofalt højvande, hvorunder floden steg 11,7 m over lavvande, altså næsten 5 m over, hvad man tidligere havde anset for maksimum. Flodens bredde voksede til 450 m, og flere landsbyer samt en eksisterende træbro 10 km længere nede ad strømmen blev skyllet bort. Da vandet faldt efter nogle dages forløb, var flodens normale leje blevet 30 m bredere. Denne begivenhed medførte, at det påbegyndte projekt blev ændret gennemgribende.



TUNNELER

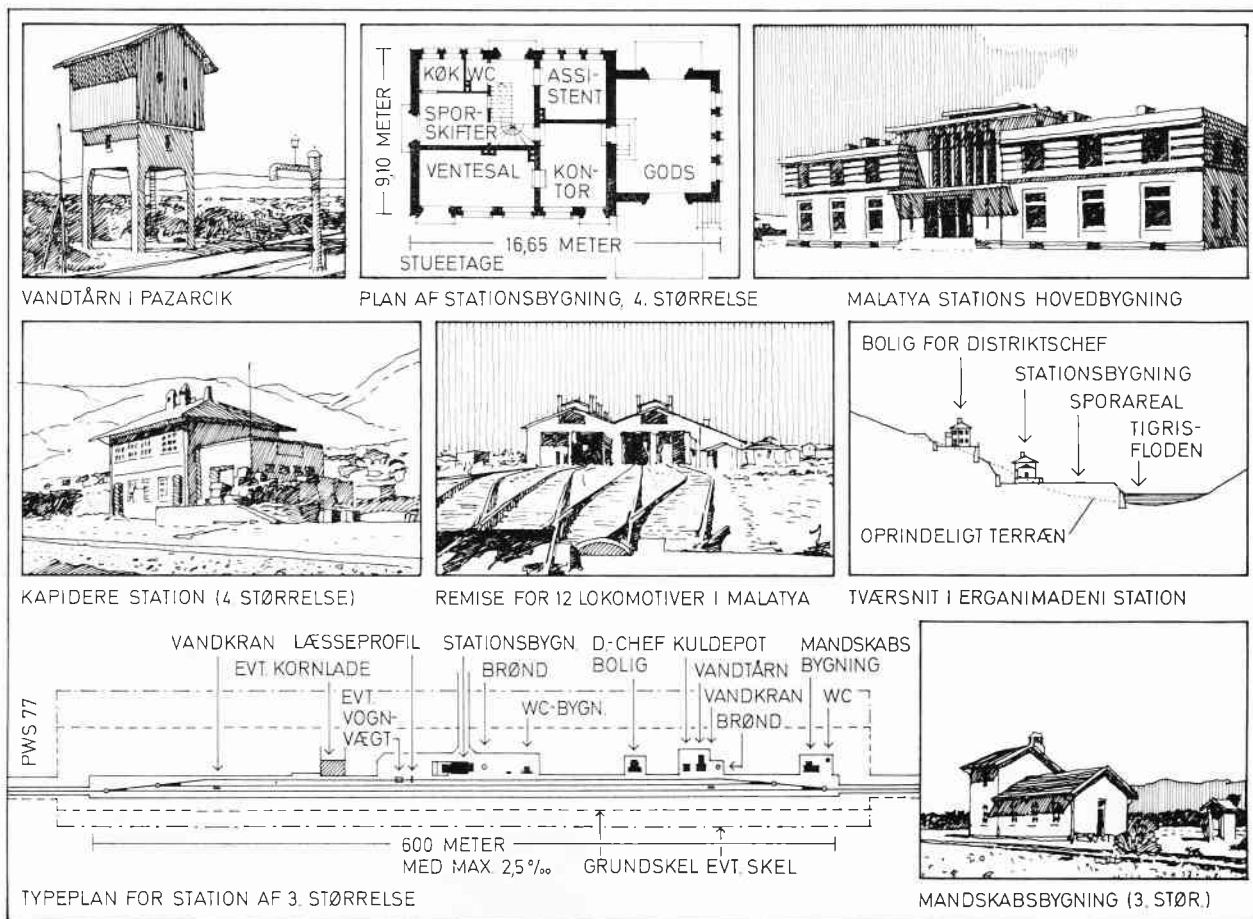
Antallet og længden af tunneler blev på begge baner ganske betydeligt. Nogle tal fra sydlinien kan give en idé om det. Der byggedes i alt 63 tunneler på denne linie med en samlet længde på 13.246 m fraregnet portalerne, og til udmuring m.v. brugtes 67.674 m³ naturstensmurværk og 26.139 m³ beton. På nordlinien var de gennemsnitlige mængder analoge hermed, men ved nogle enkelte mindre tunneler på denne viste det sig dog unødvendigt at udmure.

Hovedparten af tunnelerne var ganske korte, fra 30 m op til et par hundrede meters længde. Gennemsnitsslængden af de 63 tunneler på sydlinien var dog 210 m i kraft af, at der også fandtes en del væsentligt større tunneler, d.v.s. i længde helt op til 600–700 m.

Men en i forhold til alle de øvrige meget stor tunnel forekom på nordlinien ved passagen af Batibeli-passet, denne linies højeste sted. Med en længde på 3.441 m var dette hul i bjerget et imponerende værk – og kostede selvfølgelig betydelige beløb. Udførelsen varede gennem det meste af 1931 og 1932, selvom der bores samtidig fra begge sider. Men pengene var uden tvivl givet godt ud. Skulle tunnelen have været undgået, ville linieføringen være blevet krollet som på et modelbaneanlæg. Stræk-

ningen var da blevet 12 km længere, og der skulle – af hvert eneste tog år ud og år ind – være overvundet yderligere 100 m i højden. Disse forhold illustreres på tegningen herover.

I forhold til visse tunneler i Alperne, i Japan – og i Amerika (hvor alting som bekendt er større) – er Batibeli-tunnelen naturligvis ikke noget at prale af. Men alligevel kan det være af interesse at se lidt nærmere på dette arbejde. Til udførelsen blev der på Irmak-siden anvendt en bundstolle som fremdriftsstolle og en øvre stolle, hvorfra udvidelsen blev foretaget. Udgravningsmasserne blev fra den øvre stolle gennem huller mellem de to stoller hældt lige ned i tipvogne, der stod i bundstollen. På Filyos-siden, hvor klippen var fastere og mere solid, er man fra bundstollen, der også her var fremdriftsstolle, gået op med en trang slids og har fra denne foretaget udvidelsen. Som trækraft ved transport af såvel de udgravede materialer som byggematerialerne benyttedes på hver side af tunnelen et benzollokomotiv. Til ventilation og boring anvendtes ved hver tunnelindgang en 100 hk motor og en på 45–50 hk. Til el-belysningen var der desuden hvert sted en motor på 7,5 hk. Udgravningerne beløb sig til i alt 117.212 m³, svarende til gennemsnitlig 34,11 m³ pr. løbende meter. Til udmuringen medgik 28.122 m³ murværk og beton; i disse tal er tunnelportalerne ikke medregnet.



STATIONER

Begge linier går hovedsagelig gennem tyndt befolkede egne, og stationsafstanden var derfor ret stor, sammenlignet med datidens hjemlige forhold, gennemsnitlig 14,5 km på og 13,6 km på sydlinien. De største afstande var omkring en snes km. Hvad spornettet angår, blev næsten alle landstationerne udført i ensartet udformning (se tegning). Alle sporskifter var af simpel type og med krydsningsforhold 1:9. På begge linier anlagdes dog en del mere betydende stationer med et større sporarrangement. Mange steder var store jord- og klippearbejder nødvendige for stationsanlæggene, selvom sporene endda forløb i kurve for at få en bedre tilpasning til terrænet. Ved anlægget af Erganimadeni station på sydlinien (i en øde egn, men med sidespor til store kobberminer), var forholdene således, at stationen måtte lægges på kunstige »hylder« langs Tigris og følge denne flods bugtning, hvorved stationssporene kom til at forløbe i S-kurve. Perroner – hvis man overhovedet kan kalde dem sådan – var lave og primitive, dog var der høje godsperroner af den sædvanlige type.

Bygningerne var i meget høj grad typiserede, og variationen fra station til station beroede snarere på, hvilke forskellige kombinationer af bygninger, der forekom. I Malatya, der skulle være forgreningsstation, idet der herfra udgår jernbane mod nordvest til Sivas, Amasya og Samsun, blev der bygget en speciel stor stationshovedbygning i en modernistisk monumentalstil. Men alle de øvrige stationsbygninger byggedes efter standardtegninger enten i »3. størrelse« eller »4. størrelse«. Forskellen mel-

lem disse var i øvrigt ikke stor, og begge typer havde ligesom de opførte jernbanebygninger af andre kategorier en ret nøgtern, traditionel udformning, og de mindede for så vidt om jernbanebygninger, som man finder dem i mange andre lande. Murværket var overalt kraftigt dimensioneret og blev dels udført af natursten, dels af almindelige mursten og hulblokke. Bygningernes facader blev pudset. Ved de fleste stationer opførtes en særlig mandskabsbygning med sove- og spiserum for banens arbejderkolonner. Det samlede husbygningsprogram omfattede bl. a. også større eller mindre toiletbygninger, værksteder, pakhuse og en kontorbygning. Foruden boligerne i selve stationsbygningerne byggedes en del fritliggende boliger til forskellige tjenestemænd og deres familier. Mange steder kom stationsanlægget nærmest til at virke som en hel lille selvstændig by.

Lokomotivremiser, drejeskiver og kulgårde indrettedes på større stationer. Desuden etableredes mindre kuldepoter (50 m³) ved en del af de almindelige stationer i forbindelse med anlæg for vandforsyning til lokomotiverne, idet vandbeholdere og vandkraner installeredes både ved de store og mange af de øvrige stationer. Alt efter beliggenheden og de stedlige forhold var vandforsyningsanlægget baseret enten på tilførsel fra kilder eller brønde med pumpeanlæg. Cisternerne kunne, hvor terrænet steg umiddelbart ved stationen, være anbragt på dette. Men der blev andre steder opført vandtårne, der rejste sig som var-tegn for jernbanen.

Vil De have service –
så gå til



**SØREN MELHEDE
Service**

Østre Landevej 46 – Maribo
Telefon (03) 88 00 72

Maskinvask og Quick Service

FLEMMINGS LEGETØJ

Torvet 4 – Maribo

Tlf. (03) 88 25 21

Stort udvalg i legetøj til de store og små

Speciale: Märklin Modeljernbaner



ELLENS RANCH
Baltic's Western Saloon

Nykøbing F . Tlf. (03) 85 61 41

Byens nyeste restaurant holdt i gammel
Western Style, hvor værtsparet selv
hygger om gæsterne

Velkommen hos

Ellen og Leif



ØRESUNDSBÅDENE

BP LOLLAND DEPOT

Evald Jørgensen
Havnen – Sakskøbing
Tlf. (03) 89 44 11

Vi anbefaler

JERNBANERESTAURATIONEN

Maribo

Tlf. (03) 88 00 86

Velkommen hos

Mona Harild

BANEGÅRDSRESTAURANTEN

Nørrevold – Nakskov

Tlf. (03) 92 54 77

Et godt sted at gæste

Velkommen hos

IRENE STENSTRUP



**SKØRRINGE
MØBELHANDEL**
Aps

Skørringevej 13 – Øster Skørringe
Telefon (03) 90 80 45

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper
Brugskunst til udsmykning af hjemmet



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningsnyt

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

NR. 6. 1977

Foreningens generelle adresse:

Dansk Jernbane-Klub,
Nakskovvej 62A, 2500 Valby. Tlf. (01) 46 22 55 (normalt kl. 18-19).

Formand:

Politimester Birger Wilcke,
Søbakken 24, 2920 Charlottenlund. Tlf. (01 66) ØRdrup 2209.

Kasserer:

Regnskabschef Mogens Bruun,
Ahornvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. (03) 17 88 04.
Postgirokonto nr. 5 55 38 30
Dansk Jernbane-Klub, kassereren, Ahornvej 18, 3650 Ølstykke.

Øvrige bestyrelsesmedlemmer:

Regnskabschef Mogens Bruun (næstformand)
Lokomotivmester Preben Clausen
Ingeniør E. Hedetoft
Niels Christlan Lind,
Elgil Neergaard
Politibetjent Finn Beyer Paulsen (sekretær).
Viceskoleinspektør Ole-Christlan M. Plum
Georg Schmidt
Grosserer Povl Yhman.

DJK's nordjyske afdeling:

Ingeniør E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

DJK's midtjyske afdeling:

Uffe Andersson,
Murervej 9, 8900 Randers.

DJK's afdeling Fyn/Syddjylland:

Niels Christlan Lind,
Aagade 50, 5270 Næsby.

Museumsbanen Maribo-Bandholm:

Information og bestilling af særtog:
Povl Yhman,
Vesterbrogade 179, 1800 København V. Tlf. (01) 31 98 16.

Mariager-Handest Veteranjernbane:

Information og bestilling af særtog:
S. P. Laursen,
Falkevej 7, 8900 Randers. Tlf. (06) 42 65 84.

Limfjordsbanen:

Information og bestilling af særtog:
E. Hedetoft,
Mågevej 14, 9000 Aalborg. Tlf. (08) 13 16 26.

Medlemskontingent for året 1978:

Ordinære medlemmer kr. 60,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1978) kr. 40,00
Optagelsesgebyr kr. 5,00

Indmeldelsesformular kan rekvireres hos sekretariatet (se øverst)
- og kontingentindbetalingen sker på det under »Kassereren« angivne postgironummer.

Meddelelser til næste nummer af »Foreningsnyt«
må være sekretariatet i hænde

mandag den 16. januar 1978.

ORDINÆR GENERALFORSAMLING

Søndag den 12. marts 1978 kl. 10.00 afholdes ordinær generalforsamling i »Karnappen«, Niels Hemmingsgades Gade 10, underetagen, 1153 København K.

DAGSORDEN

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år og oplysning om planerne for det kommende år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der medfølger »Jernbanen« nr. 1/78 som bilag eller udsendes separat.
4. Fastsættelse af kontingent og optagelsesgebyr for året 1979.
5. Valg af medlemmer til bestyrelsen m.v.
Følgende medlemmer af bestyrelsen m.v. er på valg:
Birger Wilcke (formand).
Preben Clausen,
Finn Beyer Paulsen,
Povl Yhman.

Peder O. Rosenørn (suppleant),
Svend Blendstrup (revisor) og
J. Gorm Jensen (revisorsuppleant).
6. Godkendelse af lokalafdeling på Lolland-Falster.
7. Indkomne forslag.
8. Eventuelt.



Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer m.v. og til punkt 7 på dagsordenen skal være formanden i hænde senest 6 uger før generalforsamlingen, d.v.s. senest den 29. januar 1978.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København i december 1977.

BESTYRELSEN

ØVRIGE MØDER OG UDFLUGTER

Onsdag den 18. januar 1978 kl. 19.30 i restaurant »Karnappen«, Niels Hemmingsgades Gade 10, 1153 København K.

Direktør Bjerregaard, Vestbanen, vil fortælle om: »Vestbanen nu og fremover«. Som det vil være medlemmerne bekendt sker der omfattende ændringer for tiden på Vestbanen, og det er dette vi vil få noget at vide om.

Søndag den 29. januar 1978. En epoke af Frederikssundsbanens historie er slut — derfor arrangeres en »afskedsudflugt« med det traditionelle »Fs-tog«: MO-CII-CII-MO.

Afgang fra København H. kl. 9.00 med kørsel (næsten som materieltogene gjorde det) via Østerport-Lersøen-Frederiksberg-Ballerup. Standsning ved stationer — og fotostop — på selve Frederikssundsbanen. Kort ophold i Frederikssund — og retur ad nærtrafiksporene via Vanløse og Valby med ankomst til København H. kl. 13.30.

Pris for deltagelse: Kr. 40,-. Tilmelding sked ved indbetaling af beløbet (børn halv pris) på **postgirokonto 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm — senest fredag den 20. januar.** (Postkvitteringen skal medbringes).

Der er to muligheder for forplejning: Indtag et »forstærket« morgenmåltid inden udflugten — eller tag en madpakke med.



Søndag den 19. februar 1978 kl. 10.00 præcis i forevisningssalen i »Det danske Filmmuseum«, St. Søndervoldsstræde, 1419 København K. (fem minutters gang fra Christianshavns Torv).

Der vises filmen »Kampen om jernbanerne« (La Bataille du Rail).

Denne film regnes stadig for den bedste, der er lavet om jernbanesabotagen mod tyskerne i det besatte Europa. Det er ikke alene på grund af dens enestående dokumentariske værdi (ingen modeloptagelser — alt materiel er ægte, også det tyske pansertog!), men især fordi den da 30-årige René Clément har fortalt sin historie med et talent, som hæver filmen højt over det almindelige kvalitetsniveau. Filmen er værd at se både ud fra jernbanemæssige og ud fra menneskelige synspunkter.

Entré: Voksne kl. 10,-; børn under 12 år kr. 5,-.



Onsdag den 1. marts 1978 kl. 19.30 i Geografisk Institut, Auditoriet, Haraldsgade 68, 6., 2100 København Ø.

Høring om tunnelbaneprojektet.

Arrangeret af Jernbanegeografisk Selskab og Dansk Jernbane-Klub.

Fra Geografisk Institut ved Københavns Universitet kommer universitetslektor Chr. Wikman Mathiesen, fra partiet Kommunisterne kommer medlem af tunnelbaneudvalget: Helge Israelsson. Det forsøges endvidere at få en repræsentant fra Hovedstadsrådet og/eller DSB til at deltage i høringen, men da arrangementet først kom frem umiddelbart før trykningen af dette nummer af »Jernbanen«, kan det ikke på nuværende tidspunkt siges, hvem der kommer.

BEMÆRK DET ÆNDRERE MØDESTED!



Søndag den 12. marts 1978 kl. 10.00, ordinær generalforsamling, se indkaldelse på side B21.

Søndag den 19. marts 1978 har midtjysk afdeling arrangeret udflugt fra Århus H. til Grenå med Mx — Cle og godsvogne efter nedenstående plan:

Århus H.	af. kl. 08.30
Ryomgård	an. kl. 09.41
Ryomgård	af. kl. 10.10
Grenå	an. kl. 11.17
Grenå	af. kl. 15.18
Århus H.	an. kl. 18.00

Under opholdet i Grenå er der fællesspisning fra kl. 11.45 til 13.00.

Kl. 13.00 kører turens deltagere i ekstra bybus fra stoppestedet ved det gamle rådhus og kirken til havnen og det nye industristamspor. På tilbageturen sættes deltagerne af ved den tidligere RGGJ tilslutning på havnebanen; herfra er der travetur ad det tidligere RGGJ tilslutningsspor så langt det når (ved sporet henstår nogle gamle RGGJ vognkasser). Derefter går turen tilbage til toget.

På turen fra Århus til Grenå vil der blive fotostop i Rosenholm-kurven, Hornslet og mellem Ryomgård og Kolind. På tilbagesuren bliver der fotostop på den øvrige del af banen.

Deltagelse i udflugten sker ved at indbetale kr. 75,- til **postgirokonto 4 31 68 31, Dansk Jernbane-Klub, midtjysk afd., Murervej 9, 8900 Randers**, senest den 10. marts 1978. Ønsker man at deltage i middagsspisningen i Grenå, bedes kuponen til modtageren mærket med et »M«. Ønskes deltagelse til et besøg om lørdagen (18/3) på Centralværkstedet i Århus (program se nedenfor under Midtjysk afd.) bedes kuponen mærket med et »Cvk« af hensyn til deltagerantallet.

NYT FRA AFDELINGERNE

Nordjysk afdeling afholder ordinær generalforsamling den 18. januar 1978 kl. 19.30 i lokalerne på Forchhammersvej.

Dagsorden iflg. lovene.

EH



Midtjysk afdeling afholder »Jernbane-weekend« den 18. og 19. marts 1978.

Lørdag den 18. marts 1978 kl. 14.00, besøg på Centralværkstedet i Århus. Mødested ved indgangen i Jægergårdsgade. Gratis adgang.

Lørdag den 18. marts 1978 kl. 19.30 medlemsmøde, stedet er endnu ikke fastlagt, men oplysning herom gives under rundgangen på Cvk. Gratis adgang.

Søndag den 19. marts 1978. Udflugt Århus-Grenå, se programmet under Møder og udflugter.



OLJ

Syddjylland/Fyn afholder flg. møder:

Tirsdag den 17. januar 1978 kl. 19.00 på Odense Kongreshus, Asylgade 7-9, 5000 Odense. Forhåbentlig kan vi låne nogle film fra DSB til denne aften.

Tirsdag den 21. februar 1978 kl. 19.00 i Dagcentret, Fredericia, 6000 Kolding. Medlemsmøde.

Tirsdag den 21. marts 1978 kl. 19.00 i Odense Kongreshus, Asylgade 7-9, 5000 Odense. Medlemsmøde.

Til møderne den 21/2 og 21/3 er lysbilleder og film velkomne (ved film bedes fremviser medbragt). Der vil kunne købes kaffe og te m.v. under møderne.

Møderne arrangeres som sædvanligt i samarbejde med KLK og SHS.

NCL

Giroindbetalingskortet – kontingent for 1978

Med dette nummer af »Jernbanen« udsendes giroindbetalingskort til brug for indbetaling af kontingent for 1978.

Kontingentet udgør kr. 60,- for ordinære medlemmer, dog kun kr. 40,- for medlemmer under 18 år den 1. januar 1978. Girokortet bedes benyttet til indbetalingen på et posthus eller via egen postgirokonto. Husk at anføre Deres medlemsnummer, det sparer både foreningens kasserer og sekretær for meget arbejde.

Med henblik på at undersøge mulighederne for evt. tilskud til lokaler m.v. beder vi Dem på bagsiden af girokortet anføre hvilket årstal De er født.

Har De desuden lyst til at udføre et stykke arbejde for foreningen, det være sig stort eller lille, beder vi Dem tillige skrive Deres stilling på indbetalingskortet.

Skulle giroindbetalingskortet være faldet ud ved leveringen af tidsskriftet, kan indbetalingen selvfølgelig klares på et almindeligt giroindbetalingskort, husk blot at anføre afsender.

Og som vi plejer at slutte: Små bidrag modtages med tak, store med begærlighed. (Ved kontingentets fastsættelse ventedes ikke så store portostigninger, som den netop pr. 1/11 1977 skete).

Finn Beyer Paulsen

Nordjysk afdeling ved årsskiftet

Atter er der gået et år, og det er tid at standse op og gøre status over den forgangne tid. 1977 må for nordjysk afdeling karakteriseres som et arbejdsår.

I vort hovedprojekt har vi maven os et stykke frem, og selv om der er et langt stykke tilbage, inden vi er ved vejs ende med det, så begynder vi at kunne ane, hvordan afslutningen vil forme sig, nemlig, at der kommer et dejligt lokomotiv ud af det.

I året, der er gået, er vi blevet færdige med undervognen til selve lokomotivet, og den er p.t. pakket i »mølpøse« til resten kan monteres derpå.

Videre har vi fået taget rørene ud af kedlen, der er blevet rensat for kedelsten. Til det lavede vi et sandblæseapparat, og først i september godkendte civilingeniør W. Bay, som ministeriets tilsynsførende, kedlen som egnet til genopbygning. Siden er rørene blevet sandblæst, og vi har lavet nye rørender, som i øjeblikket er ved at blive svejst til rørene. Samtidig arbejder et sjak på at rive rørhullerne runde igen, ligesom sjakket, når dette arbejde er færdigt, skal igang med nogle støttebolte, der skal skiftes.

Andre er i øjeblikket i gang med tenderen, og andre igen med førerhuset. Vi regner med, at nr. 34 kan køre ved egen kraft sidst i 1979 eller først i 1980.

Vore vogne har fået 29 sæder og rygge repareret efter hæværk begået, medens toget var lejet ud til et selskab. Af samme grund har vi i år afstået fra at køre dette årlige særtog. Arrangørerne er blevet sure, men vore vogne er intakte.

Vor skinnebus arbejdes der også med, selv om arbejdet i perioder har stået næsten stille. Den mangler stadigvæk at blive lakeret, idet vi har arbejdet på at sætte os ind i de nyeste teknikker med flerkomponentmalinger. Vi kunne måske efterlyse en informativ artikel i »Jernbanen« om nutidig overfladebehandling af jernbanekøretøjer?

Vore lokaler på Forchhammersvej i Aalborg er af kommunen blevet istandsat for et beløb i størrelsesordenen 60.000-70.000 kr., idet det på grund af svamp i gulvbjælkerne var nødvendigt at støbe nye gulve og derefter foretage alm. istandsættelse. Vi er ved at genindrette lokalerne her i efteråret, og de har været i brug til overnatning for delegater til Dansk Model Jernbane Unions generalforsamling, der afholdtes i huset i Aalborg HO's regi.

Sommerens kørsler har været gode. Togene har været fulde, ja, enkelte af dem endda så fulde, at vi måtte efterlade flere mennesker på perronen ved afgang. Desværre har der også været enkelte søndage, hvor vi har haft under 40 rejsende. Det er simpelthen, når solen skinner, så skal alle i Nordjylland til Blokhus.

Vi har haft en del udlændinge med toget, og vi har efter deres hjemkomst til hjemlandet fået hilsener med tak for en god og morsom tur. Vi har haft den glæde, at importøren af kul fra Polen har formidlet, at vort kulforbrug er blevet os foræret af den polske stat. Det var en gave, der lignede både på den ene og den anden måde.

Ligeledes har vi som gave modtaget akkumulatorer til skinnebussen og til traktor FFJ 1207.

Endelig har vi fået foræret et rundslibningsaggregat til påmontering på vor drejebænk. Med det kan vi slibe vore rivaler etc.

Tak til alle givere, I skal vide, at vi skønner på gaverne.

For at skabe publicity omkring vort arbejde har vi i årets løb haft 2 arrangementer. Det første fandt sted Kr. Himmelfartsdag. Da arrangerede vi »Åbent hus« i remisen. Aviserne omtalte arrangementet, og vi regnede med nogle få nysgerrige. Der kom ca. 400 mennesker, og alle måtte i gang med at vise rundt. Det gav os ca. 10 nye medlemmer, heraf 5 aktive.

Det andet arrangement fandt sted den 14. august. Da kørte vi med toget, og som gæster havde vi 160 mennesker fra stadsingeniørens kontor, skole- og kulturforvaltningen, ejendomsforvaltningen, DSB og Aalborg Stiftstidende.

I det mest strålende vejr kørte vi til havnen, hvorefter vi rykkede tilbage til omløbet, hvor vi havde en herlig times tid i selskab med en Faxe Fad og et par sandwiches. Humøret var højt, og nu ved alle de, som vi skal forhandle med, hvem vi er, og hvad vi står for.

Det var en god tur for os, og for medvirken til det gode resultat sender jeg vor hjerteligste tak til Birthe i Vodskov, der ordnede det kulinariske. Tak.

Vort forhold til DSB er godt, og efter en episode, hvor en underordnet funktionær spillede med musklerne, har alle tjenstgørende nu fået udstedt adgangskort til Aalborg stations område. Disse kort gælder til 1983.

F 663 har fået hjulene målt op og må med den kørsel, vi har, køre til 1980 inden hjulafdrejning, som vi godt kan begynde at spare sammen til allerede nu. Dagspris ca. 15.000 kr.

Om fremtiden håber vi, at vi i 1978 må få lov til at fortsætte, som det går nu. Endvidere håber vi på, at kommunen kan lokke DSB til for en rimelig penge at indlægge et sporskifte i Gug, så vi kan nøjes med at fremføre damptogene dertil, medens vi så kan lade skinnebussen køre helt ud til havnen. Til sidst: Modtag vort ønske om en rigtig glædelig jul og et godt og jernbanerigtigt nytår med tak for al interesse i 1977.

E. Hedetoft.

NESA-trafikplatter

NESAs direktør, civilingeniør Carl Andersen, modtog fornylig et interessant bidrag til markeringen af NESAs 75. jubilæumsår i form af tre NESA-trafikplatter udført af Bing & Grøndahls Porcelænsfabrik.

De tre platter har motiver, der skildrer udviklingen i NESAs trafikepoke fra 1902 til afslutningen i 1974, hvor NESAs trafiklinier overgik til Hovedstadsområdets Trafikselskab HT. Det første motiv er hentet foran det mindre Bellevue Strandhotel, hvor en elektrisk sporvogn holder med en åben bivogn – de såkaldte »skovvogne«, som befordrede blege københavnere til skov og strand, et motiv fra de glade tredivere. På næste platte har B&G tegneren skitseret en af de første trolleybusser, der indførtes i 1927, foran Gentoft Kirke, der for øvrigt sidste år fejrede sit 800 års jubilæum og nu også er foreviget på porcelænsplatten. På tredje platte i serien ses en trolleybus af

den nyere udgave ved takstgrænsen på Callisensvej klar til sin tur op ad Strandvejen.

Sammen med platterne medfølger en gratis folder, der fortæller om trafikudviklingen og NESAs indsats i den kollektive trafik i den nordlige del af hovedstaden. Det var, som det fremgår af folderen, sporvejene, der startede NESA, som senere udviklede sig til det elselskab, der i dag forsyner mere end 400.000 elforbrugere i det nord-sjællandske område.

Se i øvrigt annoncen andetsteds i dette nummer af tidsskriftet.

FLYTTER DE?

Adresseforandringer m.v. bedes meddelt til sekretariatet, også selvom De har meddelt ændringen til postvæsenet, idet det af og til forekommer, at ændringen ikke bliver viderebragt fra postvæsenet.

Finn Beyer Paulsen

SALGSafdelingen



Nyheder

Tørsbøl-Padborg Banen af P. Thomassen. Som det første hefte om sønderjyske statsbanestrækninger har P. Thomassen skrevet dette på 56 sider med 42 illustrationer. Pris (inkl. forsendelse) er kr. 32,00.



Broagerbanen af P. Thomassen. Det andet hefte om sønderjyske statsbanestrækninger. 56 sider med ca. 40 illustrationer. Udkommer ca. 20. december. Pris (inkl. forsendelse): kr. 32,00.



Dansk Jernbane arkiv, sæt nr. 10 er udkommet. Pris (inkl. forsendelse): kr. 32,00.



H. H. A. Rambusch: En gammel Jernbanemands Erindringer, 1854-1882 med biografi og tilføjelser ved P. Thomassen og Jens Koefoed. Herluf Andersens Forlag har stået for udgivelsen af dette nydelige genoptryk af denne interessante bog fra 1916. Bogens indhold fordeler sig på to hovedafsnit: et om Rambusch' oplevelser under årene i Slesvig og det andet om hans tid i Jylland.

Omkring en fjerdedel af bogen handler om tiden efter statens overtagelse af jernbanedriften i Jylland og på Fyn.

214 sider + 24 sider tillæg. 32 fotografier og andre illustrationer. Indbundet kr. 88,- (inkl. forsendelse). (Se i øvrigt annoncen andetsteds i tidsskriftet).

En DSB-godsbanes korte saga

af Jens Larsen



DSB MT 159 med godstog mellem Gedhus og Ilskov, april 1977.

Foto: Jens Larsen.

HERNING-KARUP 1971-1977

Ved køreplansskiftet i foråret 1977 blev Herning-Karup-banen nedlagt, og jeg har i den forbindelse fundet det passende at beskrive godsbanetiden i korte træk, inden dette lille kapitel af jernbanehistorie helt er glemt.

Herning-Karup er en del af Herning-Viborg banen, der blev vedtaget ved lov af 27-4-1900 som en typisk kulturbane, idet den var beregnet til at ophjælpe den trafikmæssigt forsømte og iøvrigt fattige midtjyske egn, der ved banens fremkomst for størstepartens vedkommende bestod af næsten ubeboede hedearealer.

Anlægget i det flade landskab på Karup hedeslette gav ingen vanskeligheder. Kun nord for Skelhøje, hvor der findes en del morænebakker, blev man stillet over for problemer. Disse blev dog snart overvundet, og banen kunne åbnes for regelmæssig trafik med tre tog i hver retning den 26-6-1906.

Man havde overhovedet ingen forventninger om nogen stor trafikmængde, og bl. a. af denne grund blev banen anlagt på billigste måde med 22,5 kg skinner og uden telegraf.

I løbet af få år fik banen dog en betydelig godstrafik, man var i gang med at opdyrke heden, og udbredt merg-

ling gav gode transporter til banen, der jo på afgørende vis lettede samfærdselen. Denne mærtetrafik førte med sig, at banen blev forsynet med telegraf, ligeledes blev de stationer, der havde givet banen tilnavnet »Konebanen«, fordi de udelukkende var forsynet med kvindelig betjening, udstyret med (mandlige) stationsmestre. Man betroede ikke ekspeditricerne afviklingen af den mere intensive trafik!

Senere blev også sporet forbedret, idet skinnerne blev udskiftet til 37 kg.

Persontrafikken blev aldrig stor i den tyndtbefolkede egn, men fik dog en kortere opblussen ved anlægget af Karup flyveplads, idet de værnepligtige rejste med toget på weekend.

Flyvepladsen gav desuden militærtransporter til banen, endda til tider hele særtog. I de senere år blev disse transporter dog sjældnere.

I det hele taget svandt transportmængden til sidst meget ind, og med en køreplan på 3-4 personførende tog i hver retning ansporedes folk jo heller ikke til at tage toget. Derimod var der rig lejlighed til at køre med DSBs busser, som fremførte mere end 3/4 af forbindelserne i den sidste publikumskøreplan i vinteren 1970-1971.



Det er en varm aprildag. Herning station ligger badet i skarpt forårssolskin, mens et par fugle fredeligt bygger rede under perrontaget. Deres kvinden bliver dog ubarmhjertigt overdøvet af larmen fra de omfattende arbejder, der foregår ved anlægget af den nye Herning station.

Jeg står på perron 1, den gamle perron for Viborgtogene, og spejder anspændt mod vest. Klokken er 12.40, og Karuptoget skulle allerede være godt på vej, men MT-eren er endnu ikke returneret fra Kibæk og industrisidesporene langs Skjernbanen. Jeg begynder at frygte det værste – at jeg er kommet for sent. Så endelig dukker den op i det fjerne, kommer hurtigt ind på stationen og fortsætter forbi hovedbygningen ud mod godspladsen. Vognene kobles af, og lokomotivet bakker ned i spor 1.

Her hægtes den Gs'er, der har stået og ventet her hele dagen, på, og vi er klar til afgang.

Lokoføreren er en Herningmand, og foruden ham er der to portører med. Jeg bliver venligt modtaget, det lyder ikke til, at det er hver dag, der er nogen ude at studere deres lille bane.

Endelig afgang vi så fra spor 1, og mens vort lille tog accelererer, ses godspladsen og læssevejen til venstre. Lige fremme ligger de omfattende sporarbejder til den nye station, og helt i baggrunden ses betonbroen tværs over det nye terræn til den ligeledes nye godsterminal.

Ved udkørslen fra Herning drejer banen mod nord, og vi passerer den femsporede remise og DSBs omfattende garageanlæg. Vi kører nu langs østsiden af Herning by, til venstre ligger der boligblokke, mens der til højre er åbne marker.

Vel ude af Herning drejer banen til højre og fortsætter herefter ligeud, til vi når Nybo, 5,9 km fra Herning.

Nybo er et ubetydeligt billetsalgssted, stadig med personforkant og i det ydre uændret bygning. Stedet er idyllisk beliggende midt i en lille løvskov, men bortset fra nogle gårde, er der i den nærmeste omegn ingen bebyggelse. Det kan derfor ikke undre, at Nybo allerede blev nedlagt adskillige år før 1971. Her er altså ingen grund til at gøre ophold, og da hastighedsviseren betænkeligt nærmer sig de 80, er vi på ingen tid i Sunds.

Denne lille by (8,9 km fra Herning) har i de senere år fungeret som soveby for Herning. På stationen er spornettet endnu som i 1971, med offentligt læssespor med siderampe samt et privat sidespor til en mindre virksomhed i kartoffelbranchen. Dette spor er i modsætning til det øvrige spornet til tider flittigt benyttet, men er dog tomt i dag. Stationsbygningen er under forvandling til diskotek og bliver bl. a. forsynet med stråtag.

Vi fortsætter mod nord mellem læbælter og kartoffelmarker. Til venstre ligger landevejen, der over store strækninger slavisk følger banen og således også har overflodiggjort den.

Ved Sunds ses den smukke Sunds sø, det største vandområde i miles omkreds. Som en geografisk seværdighed

ligger den her midt på hedesletten. Fra Sunds går det ligeud de næste 6 km til Ilskov. Undervejs passerer resterne af Nørremark trinbræt, der i hele sin levetid var et ganske ubetydeligt trinbræt med en enkel gård som opland. Det blev da også nedlagt for adskillige år siden. Her er altså ingen grund til at dvæle længere, så vi fortsætter ligeud til Ilskov.

Femten kilometer fra Herning ligger denne lille by uden industri. Stationen ligger her i en svag venstrekurve. Stationsbygningen er ved at blive ombygget til privat beboelse, men spornettet ligger endnu ganske som i 1971.



DSB MT 159 rangerer i Ilskov, april 1977.

Foto: Jens Larsen.

Her skal vi sætte vor godsvogn, så lokomotivet kobler af og rykker et par meter frem. Herefter trækkes vognen med et tov tilstrækkeligt ind på sidesporet, således at MT-eren kan køre bagom og skubbe den helt ind på det private sidespor i nordenden af stationen. Dette sidespor tilhører en lille virksomhed i kartoffelbranchen. Foruden det private sidespor har Ilskov også et offentligt, der kun sjældent benyttes.

Efter at have tændt overkørslen i nordenden af stationen, fortsætter den nu solokørende Mt mod Karup. Straks nord for Ilskov kommer vi ind i de store granplantager, der snorlige gennemskæres af banen og brandbæltet indtil Gedhus T&S i km 19,8, hvor banen svinger svagt til højre.

Her findes på en kort perron et nydeligt, rødmalet trinbrætsskur, der kan tilskrives sin usædvanlige størrelse militærlejrens nærhed. Stedet er bogstaveligt talt omgivet af militære installationer på næsten alle sider, og overalt ses fotografering forbudt skilte, så vi passerer, efter at have konstateret, at det private (militær)sidespor er tomt.

Straks efter Gedhus møder vi en tidligere kanonstilling.

I km 21,5 når vi så Grove S – flyvepladsens sidespor. Beliggende på fri bane med et enkelt afløb grener det af mod vest og forsvinder bag store hegn og pigtrådsafspæringer ind på det militære område. Rusten ligger tomme tykt på sporet, der uden tvivl kun befares ved sjældne lejligheder.

Kun 600 m senere kommer så Kølvrå (km 22,1), hvor den moderne stationsbygning nu er postindleveringssted. Bortset fra, at perronkanten er fjernet, er der næppe sket ændringer her siden 1971. Kølvrå har ikke sidespor.

Banen falder nu ned mod Karup å, der passerer straks før banen når Karup by. På fri bane, umiddelbart før Karup station, ligger sidesporet til Karup kartoffelmelsfabrik.

Her skal hentes tre Ucs, så Mteren gør holdt og bakker ind på fabrikken. Et øjeblik senere er vognene koblet på, og toget kan så køre ud i hovedsporet igen. Nu mangler det blot at køre ind på Karup station og løbe om.

Endelig nås Karup efter 24,3 kilometers kørsel. Karup er endestationen for godsbanen, men sporet ligger stadig resten af vejen til Viborg. Karup har altid været banens største station, såvel gods- som personmæssigt. Spornetets udstrækning vidner om en lidt større trafikmængde end ved de øvrige stationer. Her findes nemlig såvel side- som enderampe på det offentlige sidespor samt et privat spor til en mindre virksomhed (i kartoffelbranchen?). Stationsbygningen er i færd med at blive ombygget til bibliotek. Ved hovedgaden i Karup findes banens eneste håndbetjente bomme, der, skønt de virker noget livstrætte, stadig er i stand til at fungere. For det meste brugtes de dog ikke, det er nemmere at se sig for og så liste toget over vejen, end at kravle op og ned for at sænke og hæve de gamle bomme.



Godstoget i Karup, april 1977.

Foto: Jens Larsen.

Efter omlob, der også foregår med tov, er vi klar til hjemturen, der forløb i samme »afslappede« tempo.

Vel ankommet til Herning mangler jeg så kun at takke for en dejlig tur på en lille midtjysk godsbane, der skam også har sine særpræg og landskabelige skønhed, skønt den i 6 år har ført en næsten upåagtet tilværelse.



I øvrigt bør det bemærkes:

at de vigtigste godsarter i den sidste tid var kartoffelprodukter, træ og militærgods.

at det som et kuriosum kan fortælles, at der så sent som sommeren 1976 henstod adskillige overtallige godsvogne af typerne Tdgs og Iblps i Sunds, Ilskov, Gedhus og Karup.



Straks mandagen efter lukningen stod korekran 156 klar i Sunds og begyndte ivrigt at pille sporet mellem Sunds og Herning op. På kun lidt over en måned nåede man de godt 8,5 km ind til Herning stationsgrænse.

Sporrammerne blev delvist adskilt på Herning gamle læssevej, men en del blev dog også genanvendt, f. eks. kørte der den 23-6-1977 et tog til Varde (VNJ) bestående 12 skinnetransportvogne med sporrammer.

I juni blev Gedhus trinbrætskur nedrevet.



DSB MT 159 på broen over Karup å, maj 1977.

Foto: Jens Larsen.

Sporet nord for Sunds bliver foreløbig liggende, men strækningen har gennemgået samme forsmædelige procedure som Karup-Viborg har været udsat for, idet alle overkørselsanlæg og elektriske installationer blev demonteret i juni måned. Det sidste anlæg man tog ned, var de gamle håndbetjente bomme i Karup.

Nu kan banen i sandhed kaldes »død«, for den er jo umulig at befare regelmæssigt.

Eneste årlige tog vil i fremtiden blive ukrudtstoget..

GRAND HOTEL

Østergade 24 – Struer

Tlf. (07) 85 04 00

BYENS SPISESTED

Moderniserede værelser med bad og toilet

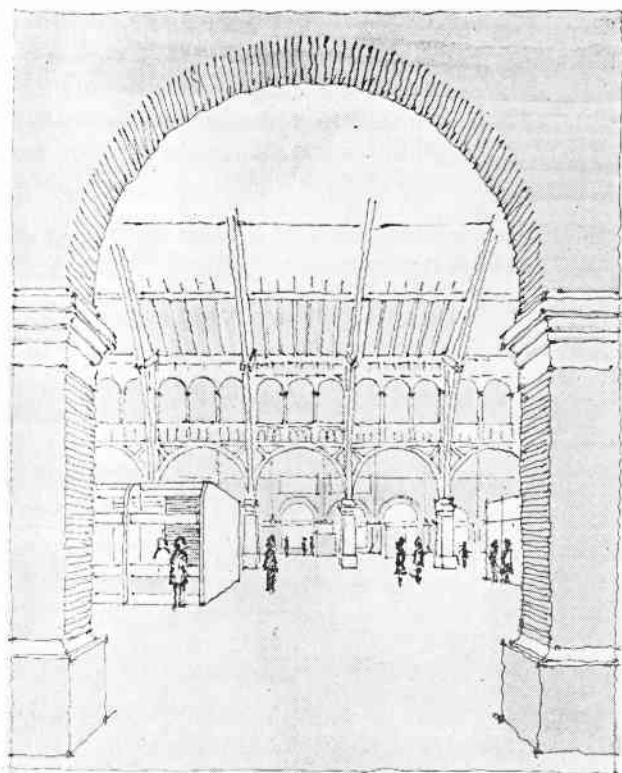
Tlf. på alle værelser

Fjernsynsstue med Farve-TV

EN SMUKKERE »KH«

Københavns Hovedbanegård skal bygges om for godt 40 millioner kroner i de kommende år. Første del af ombygningen, som der er afsat 10 millioner kroner til, omfatter bl. a. indretning af en flyterminal i den del af banegården, der ligger ud mod Tivoli. Det er SAS, der flytter en del af sine terminalfunktioner fra »Hotel Royal« til banegården. Terminalen skal stå klar til brug 1. april 1979. Fra dette tidspunkt vil lufthavnsbusserne få endestation ved Hovedbanegården. Oven på terminalen indrettes et ventelokale med cafeteria, hvorfra der bliver udsigt over banegården.

I en senere etape vil de to nuværende afgangs- og ankomsthaller blive slået sammen til én stor trafikhal. Det sker ved at flytte de ekspeditionssteder og andre funktioner, der i dag ligger som en »ø« midt på Hovedbanegården. I den kommende trafikhal vil alle trafikstrømme fra perronerne og fra de omkringliggende gader blive samlet. Det vil gøre det lettere at orientere sig, og DSB vil ved hjælp af skilte og informationstavler bedre kunne hjælpe de passagerer, som ikke er stedkendte eller måske er mindre rejsevante. Omkring 40.000 mennesker passerer Hovedbanegården på en hverdag.



Den tværgående hovedpassage set fra forhallen.

Baggrunden for ombygningen er bl. a. det ændrede rejse-mønster. Mange mennesker har i dag abonnementskort, og kun få indskriver rejsegods. Hovedindgangen gennem forhallen med billetsalgene er derfor ikke længere den eneste naturlige adgangsvej til banegården. På grund af

»øen«s placering midt i banegården kan man også tit opleve, at f. eks. afgangshallen er så fyldt med mennesker, at man dårligt kan mase sig igennem, samtidig med at ankomsthallen ligger næsten øde hen. Denne ulige udnyttelse af de to haller samt ønsket om større overskuelighed er nogle af de væsentligste argumenter for at ændre hallens udnyttelse.

DSB er indstillet på, at ombygningen af den 66 år gamle hovedbanegård skal ske nænsomt og med virkelig respekt for det værdifulde arkitektoniske værk, som professor Heinrich Wencks bygning i realiteten er. DSB har i den forbindelse allieret sig med arkitektfirmaet Dissing og Weitling (Arne Jacobsens efterfølger), som i samarbejde med en koordinerende DSB-arbejdsgruppe skal sørge for projektets gennemførelse.

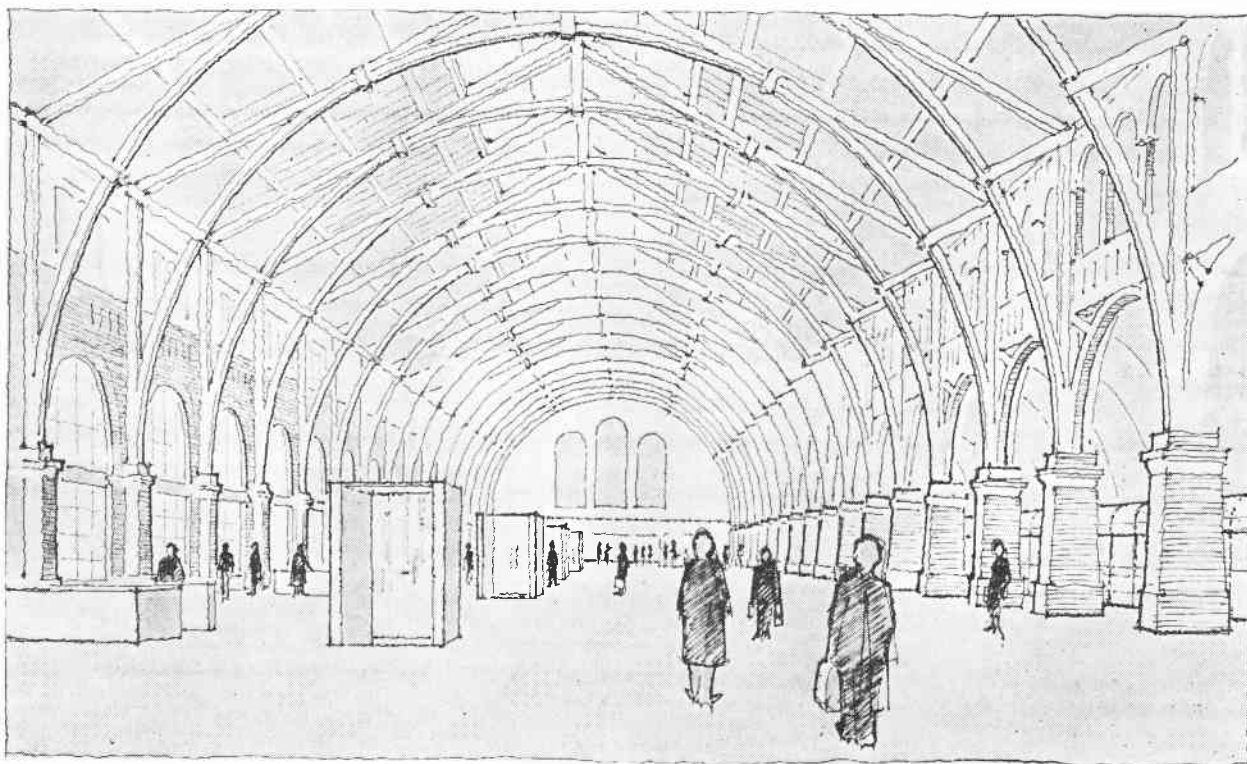
Uddrag af arbejdsgruppens rapport er aftrykt nedenfor.

Beskrivelse – hoveddisposition

Hallen i Københavns Hovedbanegård er et begreb. Den opfattes som et smukt rum, og de færreste forestiller sig, at noget kunne være anderledes. Men der er selvfølgelig, siden banegården blev bygget i 1911, sket store ændringer i rejsemønsteret, i ekspeditionsforholdene og i DSB's serviceudbud, og man har måttet foretage utallige om- og tilbygninger, der har tilsløret bygningens arkitektur og har gjort indtrykket af hallen temmelig kaotisk. Dertil kommer, at banegården i dag ikke fungerer tilfredsstillende, og at mange af de ansatte arbejder under meget utilfredsstillende forhold. Opdelingen i to haller er ikke mere rimelig. »Øen« ligger i vejen, den gør det vanskeligt at orientere sig og giver unødigt lange omveje. Dertil kommer, at de enkelte haller er for små på de store rejsedage.

Ved ombygningsforslagets udformning (se plan af hallen – side 148) har det været afgørende at gøre forholdene enkle og overskuelige og gøre hallernes bufag opfattede. Frilæggelsen af nordvæggen og af søjlerækkerne i midten har stor arkitektonisk værdi, idet det vil blive muligt at opfatte de to haller som selvstændige rum. Det sydlige bufag frilægges som en egentlig trafikhal. I det nordlige bufag opføres **et antal pavilloner** indeholdende bagage- og garderobeekspedition orienteret mod trafikhallen samt en række forretninger. Pladsbestilling, information og rejsebureau samles i området langs nordvæggen bag en mere åben og overskuelig facade.

Pavillonerne opføres i lette konstruktioner i moduler (213x380 cm), der er tilpasset hallens eksisterende konstruktion. Alle skillevægge kan flyttes efter behov, og der findes et særligt facadeelement, der er uafhængigt af den bærende konstruktion. Dette facadeelement indeholder belysning af skiltebånd, og der kan indbygges dørpartier, udstillingsmontrer, skranke eller tætte vægge. Ved materialevalg og detaljering er der lagt vægt på at gøre pavillonerne så lidt dominerende som muligt uden at konkurrere med, men tværtimod at underordne sig og fremhæve hallens arkitektur.



Trafikhallen (den nuværende ankomsthall) set fra udgangen til Bernstorffsgade.

Samtlige nordtrapper nedlægges, og adgangen til og fra perronerne foregår udelukkende fra trafikhallen enten ad escalatorer, elevatorer eller nyindrettede trapper.

Tilkørselsforholdene til forpladsen bibeholdes uændret, medens al gods- og varetransport fjernes fra pladsen mod Bernstorffsgade. Her indrettes en holdeplads for SAS busser og som hidtil opmarchbaner for taxi, men med overdækning af de forreste taxirækker. DSB godstransport foregår fremtidig i en ny godstunnel og ad kongeperronen gennem elevatoren i administrationsfløjen til Bernstorffsgade, hvorfra videretransport sker med bil. (Ekspressgodsekspeditionen er allerede i september flyttet til Godsbanegården.)

Beskrivelse af enkeltdelene i opbygningen

Placering af **billetsalg** (vestre billetkontor) bibeholdes, men kontoret moderniseres og udvides i mindre omfang. **Information** indrettes i nuværende lokaler i østre billetkontor, og der etableres gennemgang fra vestibulen til pladsbestillingen og rejsebureauet, idet herretoiletet nedlægges. Placering og indretning af **pladsbestilling** er uændret. Placeringen af **rejsebureau** er uændret, men der påregnes en udvidelse i forbindelse med nedlægning af nuværende dametoilet.

Ind- og udlevering af **indskrevet bagage** sker fra trafikhallen, og Dragerforeningens kontor samt Toldvæsenet placeres i samme område. Ind- og udlevering af **garderobe-gods** foregår fra trafikhallens vestende, og garderobebokse anbringes ved siden af garderoben. Opbevaring af garderobegodset sker dels i hallen, dels i nuværende under-

jordiske gennemgang til spor 9/10. Garderoben i gennemgangen er kun tænkt åbnet i sommermånederne, idet antallet af bokse er øget, så de sammen med garderoben i hallen kan klare behovet resten af året.

Mod Bernstorffsgade indrettes for SAS passagerer en ca. 150 kvm stor **terminal** med portierskranke og chaufførurum. Terminalen får direkte adgang til en bar og til en ovenover liggende balkon med servering.

Placeringen af **depot for fundne sager** bibeholdes, men depotet ombygges og udvides, så det bliver mere tidsvarende. Der indrettes nyt lokale til **portieren** i trafikhallens midte. Stedet søges udformet, så det kan benyttes som **modested** for kunder (som erstatning for »underuret«). Over SAS terminalen og vindfanget etableres en balkon i hele hallens bredde med **ventefaciliteter** og cafeteria med plads til ialt ca. 160 pers. Cafeteriet er omtalt nedenfor.

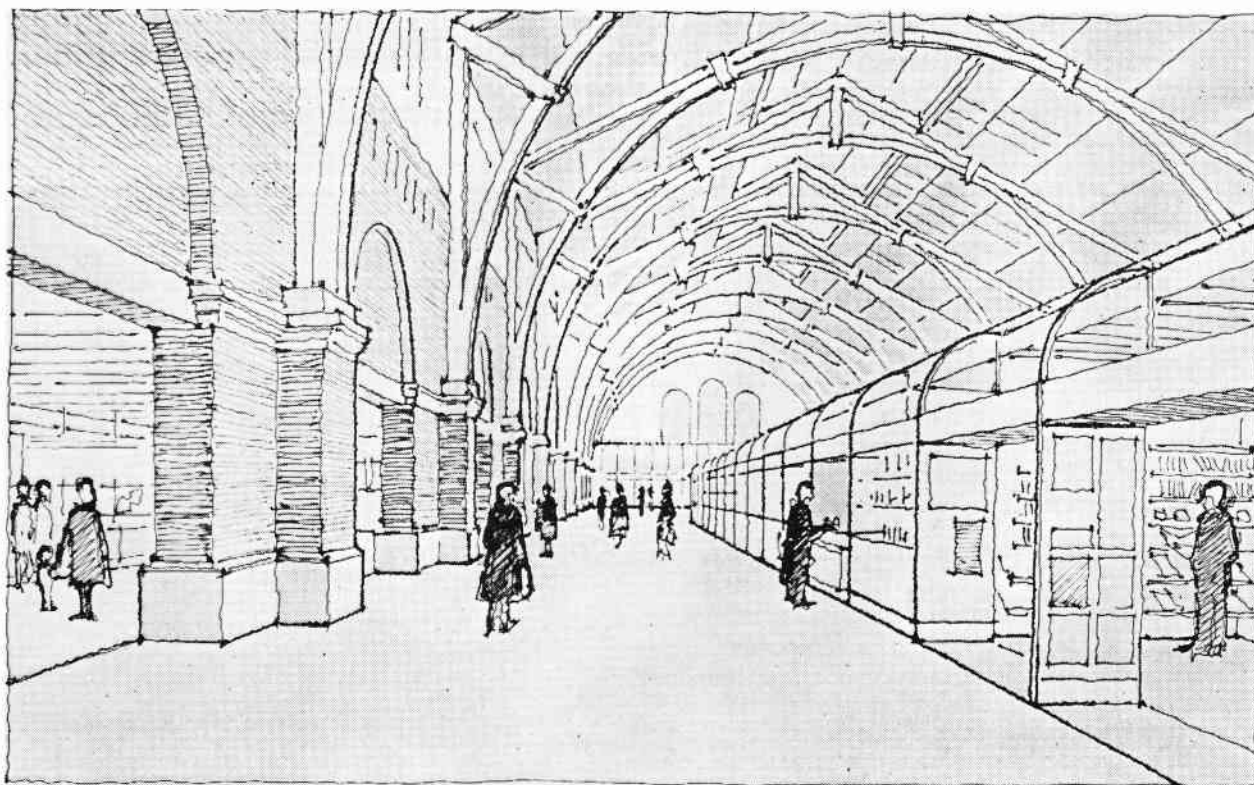
Placeringen af **postkontoret** forbliver uændret, men der er tilbudt P&T et mindre areal til udvidelse af ekspeditionslokaler. Endvidere er der tilbudt P&T medafbenyttelse af DSBs velfærdsfaciliteter. Placering og indretning af **politivagt** forbliver uændret. Der er afsat plads til **værelsesanvisning** i forretningsarealet, og samtidig undersøges behov og krav for **turistinformation** og en kongresskranke til brug ved større persontransporter. Placering og indretning af de to **bankafdelinger** forbliver uændret.

Af de nuværende forretninger bibeholder kun Citymarkedet sin placering, men udvides i mindre omfang. De eksisterende kiosker langs nordvæggen fjernes, og alle nye

The floor plan of the first floor of the 'Haus der Kunst' in Munich is a complex layout. It features a large central hall with a high ceiling, which is divided into several sections. On the left side, there is a long, narrow room labeled 'Kunsthalle'. To the right of the central hall, there is a large room labeled 'Kunstmuseum'. The building is surrounded by a garden and a parking area. The plan is oriented with North at the top.

Nuværende **cafeteria, restaurant og grillbar** berøres ikke af projektet. **Transitbaren** flyttes til trafikhallens vestlige ende. Snackhjørnet nedlægges på grund af indretningen af SAS terminalen, men der etableres en bar i denne. Som nævnt tidligere etableres der over SAS terminalen og vindfanget en balkon med ventefaciliteter og **cafeteria**. Forsyninger til restauranten foregår gennem en elevator fra for-

Ved indgangspartierne fra forpladsen og fra Bernstorffsgade etableres **vindfang**.



Forretningsstrøget i nordhallen (den nuværende afgangshal) set mod SAS-terminalen.

I forbindelse med nedlægningen af nordtrappen kan **velfærdsforholdene** forbedres, idet det er muligt at samle skabs- og vaskefaciliteter for dragerpersonale og DSB personale i de nuværende underjordiske gennemgange til sporene 3/4 og 7/8. Samme steder kan der endvidere skaffes plads til forretningspersonalet (som påkrævet i den nye lov om arbejdsmiljø) samt til personale fra posthuset. Der er plads til i alt 336 stk. 40 cm skabe.

Den interne godstransport på Hovedbanegården vil foregå med 5 nye godselevatore, hvoraf de 2 føres op i hallen, medens alle 5 føres til en **ny godstunnel**, der under sporene forbinder kongeperronen og de 4 bagageperroner ved sporene 2-9.

Der etableres en holdeplads til SAS busser ved Bernstorffsgade ud for SAS terminalen. Omlægning af tilkørselsforholdene ved Bernstorffsgade giver teknisk og arkitektonisk mulighed for etablering af en let tagkonstruktion over de forreste taxirækker.



Kilde: Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende ombygning af København H. – bearbejdet af Erik B. Jonsen.

Tegninger m. v.: DSB/Bygningstjenesten og Arkitektfirmaet Dissing og Weitling, Hellerup.



Støtteforeningen Danske Dampvenner

udsender i december årets sidste porcelænsplatte, denne gang med motiv af litre L 2 »Gamle Ole« fra De Jysk-Fynske Statsbaner.

Platten er tegnet af den kendte kunstnerinde Bertina Kærager. Platterne, der udsendes i 200 nummerede eksemplarer, bestilles lettest ved at indbetale 95 kr. + 10 kr. i forsendelsesomkostninger til:

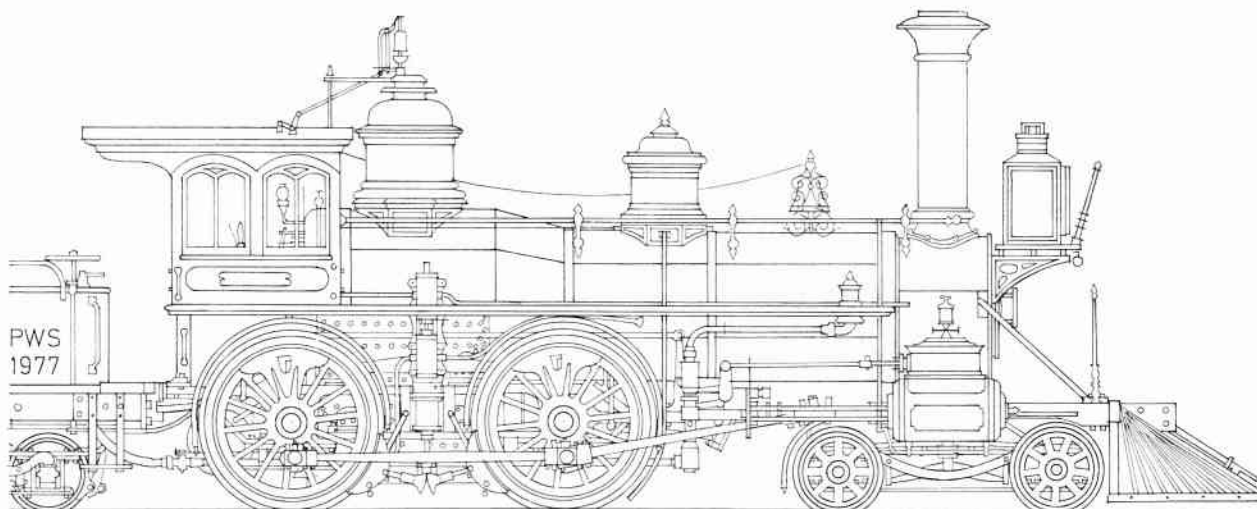
Støtteforeningen DANSKE DAMPVENNER
Blichersvej 3 – 3000 Helsingør
Giro 8 29 47 63

NB.: På opfordring tilsendes ansøgningsskema til støtte for arbejde med bevaring og restaurering af dampmaskineri af enhver art.

KÆRT BARN HAR MANGE NAVNE

4. del

Af Povl Wind Skadhauge



Efter lang og tro tjeneste vil denne damplokomotivkliché nu blive hensat. Den ses her på sin i hvert fald forelobig sidste tur foran et særtog op-rangeret af rettelser og tilføjelser. Blandt dem findes en del interessante oplysninger, som er fremkommet, siden KÆRT BARN HAR MANGE NAVNE blev affattet for trekvart år siden. De fremføres her sammen med berigtigelsen af diverse trykfejl samt udryddelsen af et par misforståelser.

SUPPLEMENT

American. Årstallet 1943 nederst side 61 er naturligvis en trykfejl. Der skulle stå 1843. – i den givne sammenhæng kan bemærkningen om, at Pennsylvania Railroad byggede de sidste af denne art i 1905, i øvrigt misforstås som gældende for hele USA. Det var imidlertid ikke tilfældet. Andre af nationens jernbaneselskaber anskaffede også i det følgende tiår American-maskiner, og endnu i 1927 leverede American Locomotive Company nogle stykker til Chicago & Illinois Midland Railroad.

Bicycle er en trykfejl. Rigtig stavemåde: bicycle.

Bulgaria. Iflg. en enkelt kilde skulle denne betegnelse gælde for 1F2 = 2-12-4. Tanklokomotivet med dette hjularrangement er da også benyttet i Bulgarien til kultog fra 1931, men var allerede i brug på indonesiske baner med 1067 mm sporvidde omtrent 20 år tidligere.

Camel. Af de godt 200 camels, som Ross Winans byggede, gik kun de 120 til B&O. Også andre jernbaneselskaber, fx Pennsylvania Railroad, Philadelphia & Reading og New York & Erie, var blandt aftagerne.

Center-cap er en trykfejl. Der skal stå -cab. (Cab er en forkortelse af cabin, som betyder hytte, kahyt, førerhus etc., hvorimod cap betyder hue eller anden hovedbeklædning.) – Ordet »for« mangler i 3. linie af afsnittet.

Colerado er en trykfejl. Rigtig stavemåde: Colorado.

Confederation. Det var på Canadian National Railways, denne betegnelse blev brugt. Det er derfor ikke de 13 staters forbund, der sigtes til, men det af canadiske provinser i 1867 dannede forbund, der fik dominion-status. Sammenhængen er, at CNRs 4-8-4 maskiner kom frem i 1927 ved 60-årsdagen for begivenheden.

Consolidation. Der kan gives mere nøjagtige oplysninger om både hjularrangementets og navnets oprindelse. Efter projekt af Alexander Mitchell, der var maskinchef ved Lehigh & Mahony Railroad, byggede Baldwin Locomotive Works helt tilbage i 1866 det første 2-8-0 lokomotiv med tender. Det var en for sin tid ualmindelig kraftig maskine, som fik navnet Consolidation i anledning af den netop stedfundne sammenslutning mellem fornævnte jernbaneselskab og Lehigh Valley Railroad. Andre maskiner med samme hjularrangement fulgte som bekendt efter, og egen-navnet på den første blev – som man har set det i ikke så få tilfælde – typenavn. Man mener, at der alene til jernbanerne i USA er bygget omkring 33.000 consolidations – et i enhver sammenligning og sammenhæng forbløffende antal.

Decapod. »Derimod« i afsnittets 2. linie er en trykfejl. Der skal stå: Decapod betyder...

Dominion. Hjularrangementet 2B2 = 4-4-4, som også kendes under navnene Reading, Jubilee og – i visse tilfælde – double ender, skal tillige være kaldt dominion, hvilket betyder herredømme, magtområde etc. Forklaring ikke fundet.

Double Pacific. Læs Beyer i stedet for Beeyr.

Eight coupled. G8° er en trykfejl. der skal stå G8¹.

Engerth. Den sidst i afsnittet givne forklaring på støtte-tendertypen er desværre ikke strøget af censuren og skyldes en ukritisk godtagelse af en i et engelsk værk trykt oplysning. Den korrekte forklaring er jo lige modsat: fyr-kassen eller den bageste del af lokomotivrammen støttes på tenderen, hvis ramme ligesom er »skudt ind« under lokomotivet.

Hungary = Ungarn er i et tilfælde, dog uden dokumentation, nævnt som betegnelse for 1B2 = 2-4-4.

Long-boiler. Der fandtes også fireakslede lokomotiver af long-boiler type, vistnok kun med hjularrangement D = 0-8-0, og de var ret sjældne. Som eksempler kan dog nævnes både nogle østrigske og russiske lokomotivklasser.

Mogul. Udviklingen i England sluttede ikke med de nævnte store maskiner fra 1920'erne. Der blev også bygget mogul-ler sidenhen, og under det efter nationaliseringen af de britiske jernbaner 1. januar 1948 følgende stort anlagte, men på grund af overgangen til el- og dieseldrift efter forholdsvis få år afbrudte standardiseringsprogram for damp-lokomotiver blev der anskaffet 200 mogul-er fordelt på 3 klasser, alle til passagertog, fra 1953 til 1957.

Mother Hubbard. Læs Wootten i stedet for Wotten.

Mountain. Trykfejl: Chesopeake skal være Chesapeake. Mountain-typen opstod i øvrigt tidligere end anført. I hvert fald kom den New Zealandske X-klasse frem i 1906 og omfattede sandsynligvis de første 4-8-2 lokomotiver i verden.

Niagara. I 3. linie skal læses »som« i stedet for »men«.

Northern. Det er rigtigt, at Great Northern Railway (med y) indførte typen i 1929 til Empire Builder. Men navnet skal henføres til Northern Pacific Railroad (ligeledes USA), der allerede i 1926 havde de første 4-8-4 lokomotiver på skinnerne.

Reading. Der er en meningsforstyrrende trykfejl i næstsidste linie. Læs »truck« i stedet for »tender«.

Sentinel. Det rigtige ord i linie 9 er »oliefyret«. – Der mangler punktum efter »udformning« i linie 17.

Six coupled. Den rigtige stavemåde i linie 4 er Hackworth.

Spinnrad betyder spinderok og var et i Tyskland måske mest i senere tid benyttet tilnavn for typen 1A1 = 2-2-2.

Tram. I linie 5 mangler ordet »et« mellem »man« og »som«.

Jernbanenyt – kort fortalt

DSB

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

Fra »AB Bofors-NOHAB«, Trollhättan (og underleverandører) er leveret 4 stk. diesel-elektriske lokomotiver, litra MZ 1447-1450.

Fra »A/S Frichs« og Scandia-Randers A/S« er leveret 3 stk. elektriske motorvogne (uden førerrum), litra MU 8546, 8548, 8549 og 3 stk. elektriske mellemvogne, litra FU 8046, 8048, 8049.

Fra »Scandia-Randers A/S« er leveret 7 stk. personvogne (2. klasse), litra Bn 20-84 853 – 20-84 859 (Værkstedsområde øst (København)) samt 18 stk. containerbærevogne, litra Sgs 444 0 000 – 444 0 017. I »Centralværkstedet Århus« er 2 stk. person- og bagagevogne, litra BD 82-84, 000, 009 ombygget til personvogne m/ kiosk (2. klasse), litra Bk 85-83, 035, 043; 6 stk. åbne godsvogne af litra Elo er ombygget til hydrogéncontainervogne, litra LI 402 5 100 – 402 5 105 (vognene er stillet til rådighed for »Hede Nielsen A/S«, Horsens).

I forbindelse med installation af elektrisk varmeanlæg (1500 volt – 50 hertz) er 5.-8. ciffer i »cifferlitreringen« ændret således på følgende vogne: A 18-84, 015, 016, 021-024 til »18-83« og B 20-84, 000, 005, 043, 054, 071, 077, 079, 099, 104, 119, 147, 152 til »20-83«. (Samtlige An-, Bn(o)- og Bns-vogne i drift pr. 30. september var forsynet med elektrisk varmeanlæg).

Følgende personvogne er omstateret fra Værkstedsområde øst (København) til Værkstedsområde vest (Århus): BDh 82-24, 259, 260, 264-268, 270, 271, 275, 276 – Cls 29-27, 701-706 (sidstnævnte litra blev overtalligt i østområdet i forbindelse med Hareskovbanens elektrificering).

Følgende 64 stk. personvogne er udrangeret: Ah 17-21, 018, 020, 026, 027, 030-032 (litra'et udgået) – ABh 38-61, 275, 284 – ABh 38-21, 262, 270, 271 – Bah 27-21, 011, 014, 015, 017, 019, 025, 035, 071 – Bxh 28-21 391 – Cl 29-25, 503, 506, 507, 513-515, 518, 523, 536, 540, 560, 561, 573, 577, 580, 583-586, 594, 596, 598, 603, 609, 613, 614, 617, 618, 621-623, 626, 628-631 – Cle 82-25 686 – CII 29-26, 480, 483, 489, 492, 493, 499 – samt postvogn Pa 90-28 015.

Ovenstående ændringer vil være indarbejdede i en ny udgave af »DSB person-, post- og bagagevogne 1977« i næste nummer af »Jernbanen«.

Pr. 30. september 1977 bestod vognparken af:

907 stk. personvogne (styre- og bivogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) (samt 3 stk. personvogne (sovevogne) lejet hos CIWLT). I juli kvartal er der tilgået driften 7 vogne – og der er udrangeret 64 vogne.

108 stk. post- og bagagevogne. I juli kvartal er der udrangeret 1 vogn.

5801 stk. lukkede godsvogne. I juli kvartal er sket en afgang på 268 vogne.

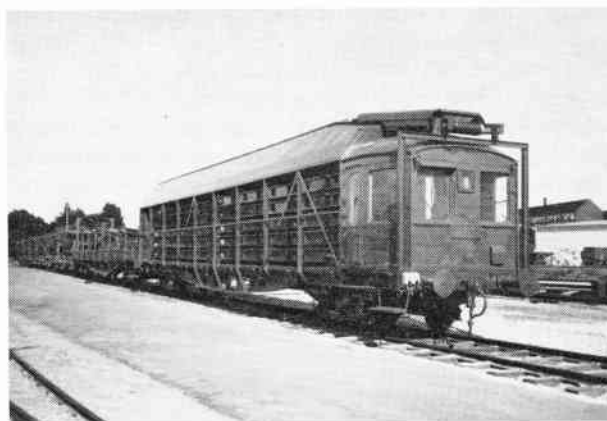
2887 stk. åbne godsvogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 18 vogne – og en afgang på 78 vogne.

566 stk. tjenestevogne. I juli kvartal er sket en tilgang på 13 vogne: Nr. 264 »Båndtransportør (Bafd), nr. 266 »Ballastrensemaskine« (Bafd.), nr. 479 og 487 »Mandskabsvogne for sporværktøjsdepotet« (Bafd.), nr. 773 »Værkstedsvogn for vognopsynet« (Mafd.), nr. 1214–1221 »Skinnetransportvogne« – og en afgang på 6 vogne: Nr. 405 og 407 (Mafd.), nr. 622 (Bafd.), nr. 779 (Mafd.), nr. 1196 og 1199 (Bafd.).

603 stk. privatejede godsvogne (samt 9 stk. godsvogne lejet hos DSB). I april og juli kvartaler er sket en afgang på 19 vogne: 022 1, 010, 011 (»Indkøbsselskabet Danvin«), 070 0, 177, 225 (»Dansk Esso A/S«), 070 0 814 (»A/S Dansk Shell«), 070 1, 225, 231, 235, 239 (»Gulf Oil A/S«), 081 5, 002, 005, 009, 020–022, 068, 082, 092 (»Carlsberg Bryggerierne«), 095 0 982 (»Jydsk Teknologisk Institut«). (Denne sektion vedrørende privatejede godsvogne var ved en fejl »faldet ud« af sidste nummer af »Jernbanen«).



I juli kvartal er der i »Centralværkstedet Århus« moderniseret følgende vogne i det såkaldte »up-to-date-moderni-



Tjenestevogn 264 (gulmalet, selv om det ikke ganske fremgår af foto'et) er båndtransportør for ballastrensemaskine (tjenestevogn 266) - og er fremstillet ved hjælp af en litra S-vogn og forpartiet af FS 959.

Foto: J. O. Christensen.

seringsprogram»: 2 stk. Bk-vogne (se ovenfor) og 3 stk. BD-vogne (82-80, 024, 028 og 82-83 019). Ved udgangen af september måned befandt der sig elleve vogne (2 Bk (tidl. BD) og 9 BD) i værkstedet. I »Centralværkstedet København« er der i samme periode moderniseret én Bf- (27-65 336) og én BMk-vogn (534), og der var ved kvartalets udgang to Bf-vogne og en BMk-vogn (535) under modernisering.

I september afleverede »Centralværkstedet København«, efter hovedeftersyn, MY 1154, som den første prototype for det forestående program, hvor dampvarmekedlen udskiftes med et el-varmeanlæg. El-varmeanlægget består af en 6 cyl. hjælpedieselmotor direkte koblet til en 280 kW 3-faset el-varmegenerator (vekselstrøm) samt et omformerskab. Prototype nummer to bliver MY 1155.

I »Jernbanen«, nr. 3/77 bragtes en oversigt over »design-lakerede« trækraftenheder. Den var ikke fuldstændig – og endda behæftet med fejl. På grundlag af informationer fra bl.a. Peter Øgaard Pedersen, Odder, Kurt Ethelberg,



*Jernbanen ønsker
sine annoncører og læsere
en god jul og et godt nytår*

Randers og Rolf Berg. Täby (Sverige) bringes hermed en ny oversigt – **pr. 30. september** (redaktionen håber på bedre held denne gang, ellers må vi udbede os nye korrektioner): **MA** 463, 466, 469, 470 – **MH** 301, 302, 305, 312, 327, 334, 346, 355, 365, – **MT** 167 – **MX** 1001, 1010–1025, 1027, 1028, 1030, 1032, 1034, 1038, 1041–1045 – **MY** 1146, 1147, 1153, 1154 – **MZ** 1401, 1427–1450. (Den omtalte »sparelakering« er udført på MY 1132, 1149 og 1150).



Den dobbeltsporede indføring til **Ballerup** station (mod Herlev) blev taget i brug den 2. august. 10 minutters-driften på hverdage er dermed ikke længere så følsom overfor forsinkelser.

På strækningen **København H.-Svanemøllen** blev AM-signalerne udskiftet den 19. august med signaler (fire lanterner, der er indrettet til at vise signal »betinget stop«). For at kunne indføre korsel på HKT blev sikringsanlægget på **Østerport** (nær) udskiftet med et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1969) den 17. september – i den forbindelse fjernedes SI-signalerne på stationen (det samme var tilfældet med SI-signalerne på Svanemøllen, de fjernedes ligeledes den 17. september). Fr.o.m. den 18. september modtages HKT-informationer på strækningen København H.-Svanemøllen-Farum, d.v.s. korsel på hastighedsinformationer (førerrumssignal) med signal »forbikørsel tilladt« (fra PU) og signal »betinget stop« (fra I, U og AM). Der køres dog p.t. 20/11) på »ydre signaler« (med de traditionelle signalbilleder.



Et af de i Jernbanen nr. 5-77 omtalte BBC-lokomotiver (BR 202 ved DB) blev prøvekort på DSB's sjællandske strækninger i dagene 1.-4. novbr. Her ses DB 202 004 med regionaltogstamme under passage i Glostrup på vej mod Kalundborg den 3. november 1977. Foto: Erik Helleesen.

Som led i moderniseringen af stations- og strækningssikringsanlæggene Århus-Randers blev et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1972) med tilhørende nye signaler (af daglotype) taget i brug på **Hadsten** station den 20. september; dagen efter blev automatiske linieblokanlæg (med tilhørende AM-signaler) taget i brug på strækningen **Hadsten-Langå**, hvorefter **Lerbjerg** kunne nedlægges (kun betjent af stationspasser af hensyn til overkørsel nr. 313). Strækningen **Langå-Randers** overgik til fjernstyring, den 8. november – fra FC Århus, der er placeret i post 5 på Århus H. Den 22. november blev et nyt relæsikringsanlæg (DSB type 1972) taget i brug på **Hinnerup** station (her afløstes ligeledes F- og I-signalerne af armsignalttype af I-, U- og PU-signaler af daglotype). Automatiske linieblokanlæg på strækningen **Hinnerup-Hadsten** (med tilhørende

AM-signaler) blev taget i brug den 23. november. (Totalt over strækningssafsnittet Hinnerup-Langå er fire manuelt betjente bomanlæg erstattet af automatiske helbomanlæg – der resterer herefter kun at ændre fire bomanlæg mellem Mundelstrup og Hinnerup, inden DSB kan sige farvel til sin sidste ledvogter på fri bane).



Stationsbygningen i Kibæk er nu nedrevet, men i juni var endnu alt idyl omkring stationsbygningen. Foto: Jens Larsen.

Automatisk linieblokanlæg for korsel ad venstre spor mellem **Horsens og Skanderborg** og v.v. blev taget i brug den 1. november; nye VM-signaler blev i den forbindelse taget i brug i **Tvingstrup og Hylke**.

På grund af etablering af automatisk linieblok på DB-strækningen Flensburg/Flensburg Weiche-Padborg er det danske U-signal mod Harrislee udskiftet med et tysk ud-kørselssignal, den 26. oktober; det tyske signal er et hovedsignal af daglotype suppleret med »Ersatzsignal«. **DSB-medarbejdere i Padborg: Foto udbedes venligst).**

Arbejdet med immunisering af strækningerne København H.-Korsør, Ringsted-Rødby Færge og Roskilde-Kalundborg – af hensyn til elektrisk togopvarmning – afsluttedes således, at korsel med el-opvarmede tog kunne tillades fra koreplansskifte, den 25. september. Immunisering af strækningen Roskilde-Køge-Næstved og Nykøbing F.-Gedser foretages i foråret 1978.



Der blev i foråret 1977 opnået enighed mellem forhandlere fra Århus og Rosenholm kommuner samt DSB om en aftale om etablering af en nærbane mellem Århus og Hornslet. Denne aftale har været til debat i de to kommunalbestyrelser. Der foreligger nu et tilsagn fra Århus – og **et afslag fra Rosenholm**. Det har siden starten på forhandlingerne været DSBs opfattelse, at enten forbedredes udbudet på strækningen radikalt, eller også indstilledes trafikken – idet den nuværende betjening er utilfredsstillende og benyttelsen derfor ringe. **Rosenholm holder altså mere af rutebiler**, så det må vel derfor forventes, at DSB foreslår ministeren for offentlige arbejder, at persontrafikken indstilles – hvilket vil medføre en årlig reduktion af driftsomkostningerne på ca. 7 mio. kr. MR-tog-sættene, der var forudsat anvendt på Grenåbanen, vil i givet fald blive benyttet på strækningen Fredericia-Esbjerg.

Et nyt sidespor, benævnt »**Kjersing**«, i km 60,3 mellem Esbjerg og Guldager blev taget i brug den 29. september. Sidesporet og det allerede eksisterende Spangsberg side-

spor) er sikret ved aflåsningsanlæg i afhængighed af U-signalet i Esbjerg og et (nu udflyttet) DS-signal for køreretningen Guldager-Esbjerg. Sidesporet til fa. »Brdr. Jacobsen« (privat firmaspor) beliggende i km 14,9 mellem Lystrup og Hornslet nedlagdes den 28. september.

I oktober og november er tre nye typer billetautomater afprøvet i en MO-vogn (kun teknisk afprøvning), der har været indsat i plantog på Frederikssundbanen og i særtog på Nordvestbanen. Prøverne skal afgøre, hvilket fabrikat – Makomat, ELGEBÅ (repræsenteret her i landet ved »Sophus Berendsen A/S«) eller AEG – der skal opstilles i de nye MR-togsæt; det er et krav til en automat af den art, at den skal kunne tåle kraftige opbremsninger og den slingrende kørsel i sidespor m. v.

Kørsel med ITC-styreledningstog (MX-Bn (én eller flere) -Bns) indledes i januar 1978.

Sallingsundoverfarten, Glyngøre-Nykøbing Mors, der åbnedes for drift den 1. oktober 1889, nedlagdes med udgangen af september måned. M/F »Morsø« er udbudt til salg. Salg af DSB-billetter m. v. i Nykøbing er overgået til rutebilstationen.

Der er med Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivmands Forening indgået aftale om stationspersonalets gradvise integrering i betjeningen af MH-lokomotiver på en række stationer, dels til fast betjening af disse lokomo-



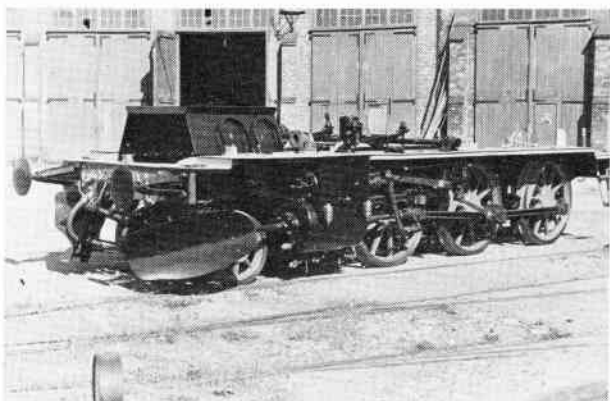
Traktor 255 rangerer den sidste vogn til Nykøbing Mors ombord på færgen MORSØ, den 30. september 1977. Foto: Jens Larsen.

tiver og dels til afløsning. I den nærmeste fremtid forventes denne integrering at blive aktuel ved følgende stationer: Gedser, Haderslev, Kolding, Randers og Vejle. Der er indkaldt ansøgere blandt portorpersonalet til det første kursus i betjening af litra MH, der påregnes afholdt i Århus, begyndende i sidste halvdel af januar 1978.



»DSB« redigeres af Erik B. Jonsen.

**Det bliver spændende
hvornår FFJ nr. 34
atter kan køre for
egen damp!**



Et stort arbejde er gået forud for dette billede i sommer kunne tages af den nydeligt istandsatte undervogn til damplokomotivet FFJ nr. 34.

Foto: Kristian Bindeballe.



NYHED

**Nyt hæfte
i serien**

**»Hvad man ser
fra Toget«**

På grund af den store interesse for det første hæfte i serien (København-Helsingør), som kom i september måned, kan vi allerede nu tilbyde et nyt hæfte, nemlig: København-Korsør.

Dette hæfte er bygget op på samme måde som det første – altså en beskrivelse af, hvad man passerer på sin rejse: landskaber, stationer samt seværdigheder af topografisk og historisk art. Bag i bogen er der igen et smukt gammelt kort trykt i farver.

De kan rekvirere bogen ved at indbetale **kr. 15,25 på postgiro nr. 7 20 12 06, BENT CARLSSENS FORLAG ApS., Lindegårdsvej 34, 3520 Farum**, hvorefter den vil blive tilsendt Dem portofrit.

P. S.: Det første hæfte i serien (København-Helsingør) kan stadig fås. Prisen er kr. 15,25.

Elite Marked

v/ Gerhardt Sindberg

Jerismosevej 9

Greve Strand

Tlf. (02) 90 03 32

kolonial – konserves – vine – spirituosa –
tobaksvarer

Alt i årstidens friske frugt og grønt

BODEGA SPAR 2

v/ Preben Svendsen

Lodsvej 1 – Dalmose

Telefon (03) 58 84 44

Stedet hvor man mødes
og hygger sig med vennerne

ARNE T. ARENTSEN KORSØR VULKANISERING

Skovvej 57 – Tlf. (03) 57 07 27

Alt i nye dæk, slanger og slidbaner

Restaurant ROARSLUND

v/ B. L. Petersen

Jernbanegade 19 – Roskilde

Tlf. (03) 35 14 98

– et godt sted at gæste

MODELBYGGER?

Mangler du

- Messingprofiler
- Træprofiler
- Fræsede træplader til vogn- og husbygning
- Tagventiler, akselbokse spor O
- Skinner, skinnerøm

Skriv efter prisliste

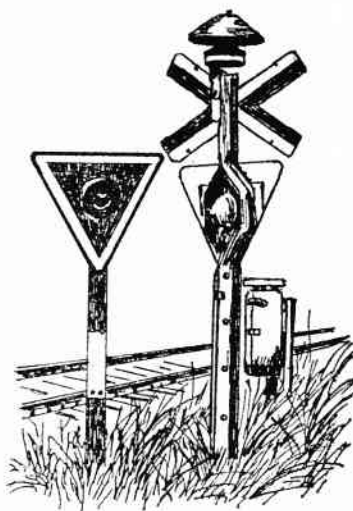
JP HOBBY

v/ Erik Juul-Pedersen

Fiskene 47

3650 Ølstykke

Tlf. (03) 17 63 12



PRIVAT-
BANERNE
HILLERØD

Gribskovbanen og
Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane

JERNBANEHOTELLET

v/ Rosa og Peter Schultz

Rødekro – Tlf. (04) 66 21 42

Det gode spisested

Både VARMT og KOLDT leveres
også ud af huset

RESTAURANT BØRSEN

v/ Chr. Jensen

Danmarksgade 55

Fredericia

Telefon 05 – 92 62 55

Diskoteket har åbent alle hverdage kl. 20–1

Stedet hvor man hygger sig

LEIF CHRISTENSEN ApS

Murermester

Koustedvej 30 – Asferg

Tlf. (06) 44 35 04

Alt murerarbejde udføres, såvel nyt som
reparationer.

Tilbud gives uden forbindende

P. NIELSENS MASKINVÆRKSTED ApS

Industrigade 11

Assens

Tlf. (08) 58 35 61

M.M. Miljø Møbler

v/ Alex Schmidt

Industrivej

Assens

Telefon (08) 58 34 54

Stort udvalg i moderne møbler og tæpper

MARIAGER SMEDE- OG MASKINFORRETNING

v/ Arne Christensen

Kirkegade 7 – Tlf. (08) 54 16 69

Smedearbejde - Blikkenslagerarbejde - VVS

Installation af Swimming Pools

Tilbud gives uden forbindende