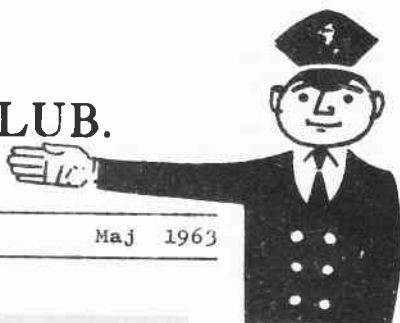


meddelelser fra DANSK JERNBANE-KLUB.



M 4/63

Maj 1963



P 917, sidste P-maskine i drift, foran maskin depotet på Københavns Godsbanegård, april 1960.
Foto: W.E. Dancker Jensen.

Dansk Jernbane-Klub's indvielse og præsentation af "Fugleflugt-linien" finder sted ved en udflugt torsdag 23. maj 1963 (Kristi Himmelfartsdag).

Udflugten bliver foreningens største arrangement i 1963 - et arrangement, hvor nyt og gammelt mødes - til glæde for alle interessegrupper - idet, der udover hovedformålet, vil blive taget afsked med en af DSB's mest veltjente lokomotivtyper, og afholdt "generalprøve" på museumsbanens 63-sæson.

Programmet er følgende:

udrejse:

København H. afg.	8.00
Roskilde -	8.30
Køge -	8.50
Næstved -	9.55
Nykøbing Fl. -	10.45
Rødby Færge ank.	11.30

hjemrejse:

Rødby Færge afg.	18.10
Nykøbing Fl. ank.	18.40
Næstved -	x)
Køge -	x)
Roskilde -	20.35
København H. -	21.00

Anm. x): DJK's særtog (Nykøbing Fl. afg. 19.07) kører uden stop Nykøbing Fl.-Roskilde; deltagere fra Næstved benytter derfor plantog P 1176 (Nykøbing Fl. afg. 19.16 - Næstved ank. 20.35), deltagere fra Køge rejser hjem via Roskilde (m/bus til Køge).

Særtoget, der oprangeres således: P nr. 917 - ECO - CMR - CO - BL - BL, vil køre som arbejdstog mellem Haslev og Næstved, hvor der bliver diverse fotostop. (Instruktion sker via togets højt-taleranlæg). Fotomulighed gives endvidere ved ophold på ubetjent

krydsningsstation Lolland midt (krydsning med tysk lyntog "København Express"). Rødby Færgestation vil blive forevist ved en rundvandring mellem kl. 12.00 og 13.30. Rundvandringen slutter på Rødby Havn (LJ)-station, hvor deltagerne i tillægstur A afrejser med "Faxe" og museumsmateriellet mod Maribo og Bandholm (fotostop undervejs). Museumstoget returnerer til Maribo, hvorfra deltagerne køres med LJ-særtog til Rødby Havn (strækningen lukkes for persontrafik 25/5) og videre til Rødby Færge (ad forbindelsessporet) med ankomst dertil kl. ca. 18.00. I Nykøbing Fl. kan deltagerne foretage en personlig besigtigelse af nyanlæggene (ca. 25 min. ophold). Ved non-stop kørslen mellem Nykøbing Fl. og Roskilde vil P-maskinens maksimalhastighed søges opnået.

Tillægstur B, for deltagere med interesse for anlæggene på tysk side, afgår fra Rødby Færge kl. 12.25 med ankomst til Puttgården kl. 13.40. Der returneres fra Puttgården kl. 16.40 - ankomst til Rødby Færge kl. 17.45.

Priserne for deltagelse er følgende:

fra København	kr. 38,-	
- Roskilde	- 34,-	(deltagere fra stationer på Nordvestbanen og Vestbanen (bl.a. deltagere fra Fyn og Jylland) benytter Roskilde som omstigningsstation).
- Køge	- 30,-	(gyldig på tilbagereisen til Roskilde).
- Nykøbing Fl.	- 12,-	(deltagere fra <u>Næstved</u> løser alm. D-billet til Nykøbing Fl. og "klubbillet" derfra).

Tillægstur A	- 10,-
- B	- 18,-.

Tilmelding sker ved snarest og senest torsdag 16. maj at indbetale ovennævnte beløb (hovedtur + evt. tillægstur) på postgirokonto 67394, adresseret P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup. (Checks og postanvisninger skal være sekretariatet i hænde lørdag 18. maj - personlig afhentning af billet kan ske mandag 20. maj mellem kl. 16.00 og 17.30).

Spisning (madpakker særdeles velegnede) kan ske i "spisevognene" (CMR og CO) (åbne for salg af øl, vand og kaffe kl. 9.00-12.00 og 18.00-21.00), eller evt. på restauranterne på Rødby Færge og Nykøbing Fl. stationer (for tillægstur B's vedkommende endvidere ombord på færgerne).



Højttaleranlæg. En række af DSB's personvogne er forsynet med højttaleranlæg. Nedenfor gives en beskrivelse af anlæggene, der ikke er helt ens - de kan opdeles i følgende grupper:
A. Højttaleranlæg i AV 241-255, 293-312, 321-330, CC 1069-1098 og 1180-1189.

I disse vogne findes der en højttaler i hver kupe og tre højttalere i sidegangen. Lydstyrken af højttalerne i kupeerne kan reguleres særskilt med en volumenkontrol i hver kupe. Lydstyrken af højttalerne i sidegangen kan derimod ikke reguleres. Alle højttalerne er forbundet til en fælles ledning, der er ført til to stikdåser (mærket "A"), som er anbragt i loftet på hver sin endeperron. Fra disse stikdåser kan der med et særligt koblingskabel etableres forbindelse med nabovognenes højttaleranlæg.

I hver af de nævnte vogne findes desuden en gennemgående mikrofonledning, der i hver ende af vognen er forbundet til en stikdåse (mærket "B"), som er anbragt i loftet på endeperronerne ved siden af de ovenfor omtalte stikdåser for højttalerledningerne.

B. Højttaleranlæg i AL 341-350 og BL 1321-1330.

I disse vogne findes der flere højttalere både i rygerkupeen og i ikke-rygerkupeen. Lydstyrken af alle højttalerne i én kupe reguleres med en fælles volumenkontrol.

Højttalerledningen og den gennemgående mikrofonledning er ligesom ved de under A nævnte vogne ført til stikdåser på endeperronerne.

C. Højttaleranlæg i CAR-vogne med lysrørbelysning (p.t. 1281-1285 og 1288-1290).

Anlægget i disse vogne er udført som angivet foran, idet kupeerne er udstyret med højttalere som angivet under A og restauranten som angivet under B, og højttaler- og mikrofonledningerne er ligeledes ført til stikdåser på endeperronerne. I sidegangen findes kun een højttaler.

D. Højttaleranlæg i udflugtsvogne CMR 2119-2124 og kinovogne CP 2981, 2982.

I disse vogne findes der et antal højttalere, der ligesom mikrofonledningen er forbundet til stikdåser på endeperronerne.

Desuden er vognene forsynet med et forstærkeranlæg, der er anbragt i rejselæderrommet henholdsvis operatørrummet, således at der kan foretages udsendelser fra vognene. Der er anbragt mikrofonstik forskellige steder i vognene.

Til forsyning af højttaleranlægget under længere ophold på en station findes der udvendig på vognene i den ene ende en stikdåse, hvortil der kan tilsluttes 220 volt vekselstrøm fra stationens elektriske installation. Til anvendelse sammen med udflugtsvognene er nogle CO- (2526, 2741, 2747, 2762) og CP- (2859, 2878, 2879, 3207) vogne udstyret med fire fast installerede højttalere samt gennemgående højttalerledning med stikdåser på endeperronerne.

E. I vognene litra AC 43-52, AV 331-340, CC 1115-1178, 1190-1199 og CD 1207-1212 findes gennemgående højttaler- og mikrofonledninger, der er forbundet til stikdåser på endeperronerne, men der findes ikke faste højttalere i vognene. Der er derimod i sidegangen anbragt stik-kontakter, hvortil løse højttalere kan sluttes.

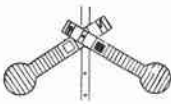
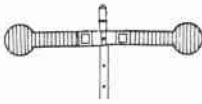
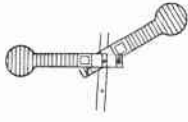
I vognene CC 1144 og 1190 kan en kupe indrettes som speakerrum, idet et forstærkeranlæg er anbragt under den ene sæderække.

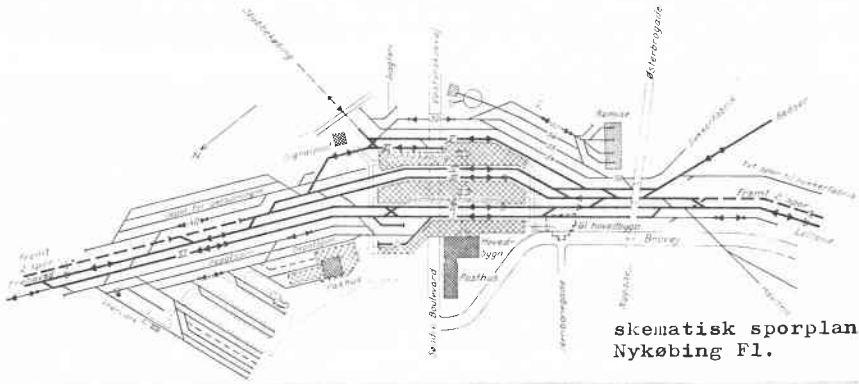
(EBJ)



Der er en del privatbaner, der stadig anvender armsignaler, hvor armene for begge togretninger er anbragt på samme signalmast. DJK har selv opstillet et sådant signal (fra Stensved på Kalvehavebanen) ved indkørslen til Bandholm. Det har imidlertid vist sig, at der må herske tvivl blandt medlemmerne om, hvordan signalet betjenes, for når medlemmerne sidste sommer skulle sætte signal, er det ofte blevet de mest fantasifulde kombinationer, hvor den ene arm har vist ubetjent station og den anden kør. Vi skal derfor inden sæsonen kort "repetere":

Kun den arm, der ses til højre for masten, har betydning for et mod signalet kørende tog.

		
STATIONEN UBETJENT	Signal nr. 1 "S T O P"	Signal nr. 2 "K Ø R"
Signalets arme hænger nedad i en vinkel af højst 45° fra masten	Signalets arm vandret	Signalets arm peger skråt opad i en vinkel af højst 45°



Nykøbing Fl station

Sporplan og billede af station og kommandopost er fra heftet "Ændring af bane- og vejforhold i Nykøbing Fl. 25. oktober 1962", udgivet af "Vingehjulet" i forbindelse med indvielsen af den nye station.



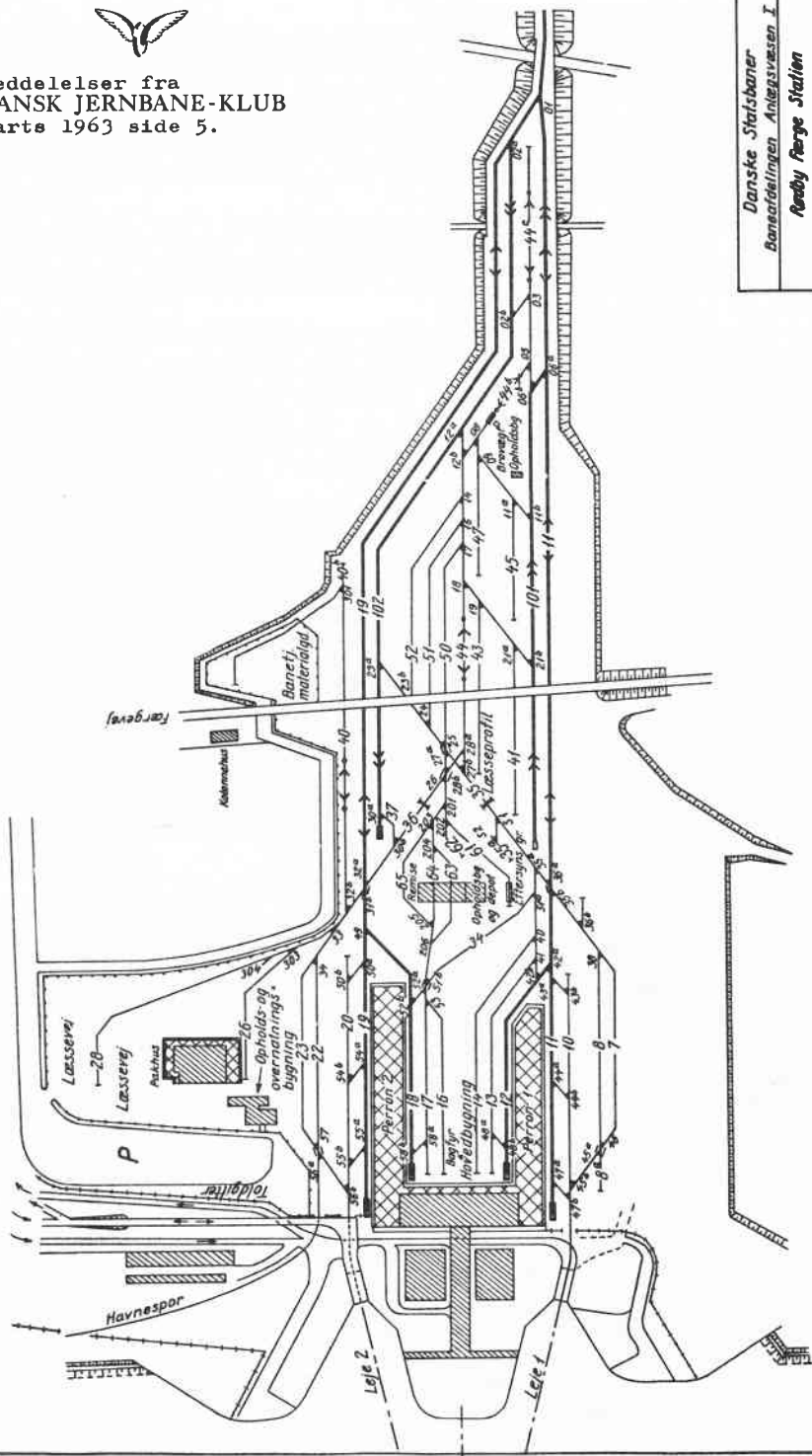
FUGLEFLUGTSLINIEN PÅ TYSK SIDE:

På tysk side omfatter anlægsarbejderne bygning af en højbro over det ca. 1300 m brede Fahmarnsund. Broen er 963 m lang og 21 m bred. Jernbanelinien over broen er enkeltsporet, der er en 11 m bred vejbane og et 1,6 m bredt fortov. Gennemsejlingsåbningen er 240 m bred og ved normal vandstand er den frie højde under broen 23 m. Forbindelsen mellem Fehmarn og fastlandet har tidligere været opretholdt af Deutsche Bundesbahn med m/f "Schleswig-Holstein" og m/f "Fehmarn", enkeltsporede jernbane- og bilfærger. Jernbanen Lübeck-Grossenbrode er blevet forstærket og en ny 18 km lang enkeltsporet strækning er anlagt fra Grossenbrode til Puttgarden. Denne bane er bygget til maksimal hastighed 120 km/t og der findes 7 broer, således at niveauekrydsninger med veje er undgået. I Puttgarten er bygget et nyt stationsanlæg. Det forsynes med 6 perronspor, der hver tre og tre har forbindelse med et af de to færgelejer i den ligeledes nybyggede færgehavn. Mellem banegårdens ankomst- og afgangspor findes ca. 3 km opstillingsspor. Banegården forsynes gennem en ca. 25 km lang rørledning med ferskvand fra fastlandet.



Meddelelser fra
DANSK JERNBANE-KLUB
Marts 1963 side 5.

Opmarschplads for biler



Danske Statsbaner	
Baneforfeilingen Anlægsvesen I.	
Rødby Færge Station	
Stationsplan	
Dokument: 2A	147887
Dato: 1.1.1963	
Udarbejdet af: H.L.P.	
981	

LISTE OVER DJK'S POSTKORT. Nedenstående kan stadig leveres á 1 kr. pr.stk. porto 0,25
anset antal. Postgiro 673 94, P. Thomassen, Strandvejen 291, Hellerup.

AB 1 Amagerbro st. 1907
AB 2 Loko 6 med godstog ved Tømmerup (1956)
AB 3 Loko 5 med persontog ved Kløvermarksvej 1940
APB 1 "FJ loko 10
APB 2 AHJ loko 16 efter ombygning
APB 3 AHB loko 26
APB 4 FFJ loko 38 (Nørresundby Havnestations rangermaskine)
DJK 1 Loko nr. 3 "FAXE" ved remisen i Maribo 1962
DJK 2 Loko nr. 3 "FAXE" med persontog i Merretskov 1962
GDS 1 Dampvognen ved Gribss I 1881
GDS 2 Loko III i Grøsted 1890
GDS 3 Loko IV ca. 1890
GDS 4 Loko II (dampvognsmaskinen) i Grøsted ca. 1895
GDS 5 Gribss trinbræt ca. 1907
GDS 6 GDS-stationen i Hillerød ca. 1920
ETJ 1 Loko 1 ved "Vulcan", Maribo 1900
ETJ 2 Loko 2 med persontog, bl.a. generatormotorvogn, Ebeltoft 1946
HHGB 1 Hornbæk st. med tog 1907
HHGB 2 Sentinel dampvogn i Hellebæk 1926
HHGB 3 Odinshøj trinbræt 1907
HHGB 4 Loko HHB 4 (senere GDS 11) 1907
HBS 1 Mallet-loko på østbirk st. ca. 1900
HBS 2 Persontog med Mallet-loko på broen over Drødstrup å ca. 1900
HBS 3 Loko HV 1 106 med DJKs særtog ved Vinding bakker 1961
HV 1 Persontog med smalsporloko på Morsens st. ca. 1920
HV 2 2 smalsporloko afsporet under snerydning ved Rask Mølle 1908
KB 1 loko 2 med udflugtstog i Kalvehave 1959
KRB 1 Loko 1 med åbningstoget på Bjæverskov st. 1917
KRB 2 Loko 2 med blandet tog i Lellingeskoven 1918
KRB 3 AHTJ M 3 (omnibuslignende motorvogn) lejet af KRB 1926
KSB 1 Toget på Slangstrup st. 1907
KSB 2 Loko 9, København L. 1946
KSB 3 M 4, Lyngby st. 1947
LB 1 Rudkøbing st. ca. 1920 med dampstog
LB 2 Loko 2 rangerer på færgen i Rudkøbing havn 1926
LB 3 Skråbelev krydsningsstation 1959
LB 4 Loko 1, E 41 og bankevogn J 146 på Humble st. 1911
LB 5 Skinnebus på Spodsbjerg st. 1959
NPMB 1 Loko 4 med persontog på Bøgesø st. snevinter 1960
NPMB 2 Loko 4 med persontog på Tapperneje st. snevinter 1960
NPMB 3 Loko 4 med DJKs særtog på Bøgesø st. 1961
RGGJ 1 Dampstog på Ryomgård st. 1911
RGGJ 2 Sidste dampstog på Gjerrild st., medbringende sneplov og andet materiel
SFJ 1 Loko 3, "St. Knud" 1876
SFJ 2 Fåborg st. med tog fra Nyborg (1904)
SFJ 3 Fåborg st. med loko 8 "Freia" i forspand til Nr. Broby 1911
SFJ 4 Brobyværk st. med tog mod Odense 1912
SFJ 5 Loko nr. 21 i Korinth 1947

DJK 3-6: 4 forskellige trykte postkort fra museumsbanen på MBJ, tilsammen kr.2,00.

TIL SALG FOR HØJESTE BUD: Billetstemplemaskine (1911) (evt. forsendelse kr.2,00)
Emil Opffer: Kjøge-Ringsted Jernbane. (Ill.) Udførlig beskrivelse af banens tilblivelseshistorie med mange interessante oplysninger.
Køge-Ringsted Jernbanes TOGREGLEMENT (første udgave) med nogle gamle køreplaner.
Lærebog i maskinvæsen (lokomotivlære) DSB 1909
Samme, 1925 i 2 bind.

Bud på disse sager bedes sendt til sekretariatet, se øverst på denne side. Sekretariatets kontortid: Kun tirsdag-fredag kl.10-14, tlf. ME 794 V, kun indenfor samme tider.

Ebeltoftturen:



Hovedgevinsten i gult lotteri på ETJ-turen blev vundet på nr. 37, der bedes indsendt til sekretæren, hvorefter gevinsten tilsendes.

ETJ-turen den 21/4:

Deltagerne fra København startede fra Kh Kl. 6.19, hvor HFHJ-personvognen nr. 61 var reserveret. Overfarten Hundested-Gr. foretoges i tæt tåge, der ikke lovede godt fotovejr for dagen. Kl. 8.58 var særtoget startet fra Århus H mod Grenå. Det var op rangeret af D 900 (Frichs 41/1922) forsynet med tenderen fra K 593, der udrangeredes i 1959 (Hanomag 3580/1901) samt 2 velholdte CU'ere og en EH'er. På Århus H var distriktchef Haldbo, dc. 2 mødt op, for at ønske god tur. I Lystrup krydsedes tog 618 i Kyomgård tog 620. I Kyomgård var der et lille ophold, nok til at konstatere, at der endnu var petroleumslampe i et stopsignal på perronen. Ved udkørslen fra kyomgård kunne man endnu gennem tågen skimte banedæmningen fra RGGJ, der indstillede driften 30/6 1956. Efter ankomsten til Grenå rangerede stationens Ardeltraktor ETJ C 1, C 2 og E 1 til særtoget, mens D 900 blev vendt og fik vand og ETJ M 3 afgik som plantog til Tu-Ef. Så bakkede særtoget ned til havnen, en 3 km lang tur, hvor kurver kræver slækkede koblinger mellem vognene og en mængde krydsende veje kræver forsigtig kørsel. På havnen stod deltagerne fra København parat til at stige på, hvorefter toget afgik til stationen igen. I Tu var der et lille ophold, hvor de mest energiske deltagere nåede ud til ETJs lille remise, hvor damploko 5 og D 1, "personvogn" ombygget fra M 1 holdt, D 1 udenfor.- Togføreren havde allere-de i Grenå udtalt, at vi slet ikke kunne nå de ønskede fotostop med den køreplan, vi havde, så han forlagde krydsningen fra Skærso til Hyllested. - I Balle var en lastbil kørt op på stenlæsserampen, så vi kunne se, hvordan man læsser godsvognene. Ved Ny Balle holdt vi fotostop, her stod bl.a. flere gamle godsvogns- og en personvognskasse som skure, og i en flot underføring løb et tipvognsspor. I Hyllested krydsede vi plantog 3, ETJ M 2 og E 2. At det ikke var hver dag, der kom damptog på ETJ sås flere gange, bl.a. på en flok fårs og nogle hestes reaktion. I Skærso besås bl.a. banemesterens mortrollie, der i dagens anledning var kørt ud af sin remise, en gammel godsvognskasse, hvor den ene endevæg manglede. Sporskiftet til "remisen" og et spor ved siden af var 3 strenget! Efter endnu et par fotostop ankom vi til Ebeltoft. Her havde banen fundet alle sine motorvogne og lokomotiver frem fra de mange små remiser langs fjorden. Der var M 1 (tidl RØHJ M 3), et dieselloko med lænkeakslar, der var M 3, den lange motorvogn (tidl SVJ M 6), M 4, diesellokoet fra KS (M 3) og M 6, tidl. ME-vogn fra DSB. Kun M 5, en ME'vogn, der tidl. har tilhørt LNJ blev indendørs. Det mest bemærkelsesværdige ved ETJs motormateriel er at der står General Motors på kølerne; alt, undtagen RØHJ-lokoet, der fornylig er overtaget, er ombygget og forsynet med en eller to GM-dieselmotorer. - Opholdet i Ebeltoft blev kun kort; da plantog 24 ankom afgik særtoget mod Tu, denne gang uden stop og maskinen med tenderen forrest. I Gr. fortsatte toget straks til havnen for at opnå forbindelse med "Marsk Stig" til Hundested, hvorfra HFHJ 61 igen var reserveret til Kh. Mens særtoget holdt på havnen i Gr. ankom ETJ M 3 fra Ef. med E 2. Den tog C 1, C 2 og E 1 med hjem. D 900 blev vendt og fik vand i remisen, og så gik det igen mod Ar, hvortil særtoget ankom kl. 20.12. Det havde været en dejlig tur, men morgentågen blev dyr for DJK. Havde vejret været lige så godt om morgenen, som det blev om eftermiddagen, havde vi haft 20-25 deltagere flere, og så havde der været balance i regnskabet.

Dampnyt fra DSB:

I Korsør mdt. har i de senere år af damploko foruden litra E og F været stationeret en mindre maskine til brug ved særtogskørsel på strækninger, hvor E-maskinerne ikke kan anvendes, f.eks. (Kø)-Sg-Kb/Næ. Det sidste år har dette "lille" loko været P 909. Imidlertid er denne maskine nu hensat i det fri; lanterner, koblingsstænger, frontnummerplade m.m. er afmonteret, og man må formode, at maskinen nu kun venter på afgang til ophugning. I stedet er som "lille" maskine stationeret D 850, indgået fra dc.2.

P 916 og P 928 henstår stadig i Sorø afventende afgang til ophugning. Af P'ere er således 917 den eneste "levende", idet P 913 i nogle år har været hensat i Næ.

I Skanderborg mdt. henstår O 318, K 563, A 159, HS 403, F₂ 665 og MX 132. Udenfor remisen henstår: E 965, E 968, R 954, R 955, R 960, R 961, H 784, H 787, P 925, P 927, PR 905, F 689 og T 299.

E 995 og E 998 er overført til 2. distrikt i marts måned og er nu stationeret i Ar, men vil om kort tid indgå til S-rep på cva. R 963, der blev hensat i Lg 1958 og E 969, der blev hensat i Hs 1962 er indgået til S-rep på cva.

D 871 (jernbanemuseet) er hensat i Vg. D 848 og 877 er hensat.

Følgende R-maskiner er endnu kørende: k 937 i Es, 944 i Fa, 948 i Str, 953 i Ar, 958 i Fh, 959 i Fa.

meddelt af J.K. Petersen, Kø og P. Thiesen, Fa og A. Berggreen, Ar



PERSONALE TIL MARIBO-BANDHOLM TIL SOMMER.

Har De ikke lyst til at deltage i kørslen med museumstoget til sommer? Som bekendt begynder vi at køre den 26/5. De, der er interesseret i at medvirke som lokomotivfyrbøder, togfører, togbetjent, bremsere m.v. bedes henvende sig herom til:

Svend Jørgensen, Blichersvej 5, I, Helsingør (tjeneste som lokomotivfyrbøder og motorvognsfører)
B. Chorfitzen, Havsgårdsvej 12, Hellerup (togtjenesten)
telf. HELLERUP 7109
TAgA 5743

Henvendelsen bedes såvidt muligt rettet skriftligt, og gerne med angivelse af hvilke søndage, der har interesse. På brevkortet bedes evt. telefonnummer anført, De vil så i god tid blive underrettet om hvilke dage, De er tjenestgørende.

===== Kan De huske ?

at vi i M 1/63 efterlyste forskellige dele, der var fjernet fra loko nr. 2 "Kiøge", da det henstod i Nykøbing Fl.

Nu er kedelmærkepladen dukket op!

Vi mangler stadig en fabriksplade, klokken og fløjten, men vi lover frit lejde til den, der afleverer disse dele til os.

Kedelmærkepladen var lagt i en kuvert med Svend Jørgensens navn udenpå på et sæde i en af kupéerne i den ene CU'er på ETJ-turen.

Udsendt af DANSK JERNBANE-KLUB, Strandvej 201, Hellerup.
Dette nummer er redigeret af Poul Skebye Rasmussen.
Redaktionen sluttet 25/4 1963.