



Dansk Model-Jernbane Klub

Medlemsliste nr. 191

Hvor herligt dog at være dampentusiast netop nu!

I snart lange tider har man været her og troet, at dampdriften vandede sig i die af giftningens sidste krampetrækninger og så komme med mindst en ny køreplan, hvor fløjten havde fået en helt anden lyd, og hvor E- og S-maskiner i store tal ruller gennem sommerlandskabet med røgfanerne stolt viftende over, at dampen igen er kommet til ære og værdighed, ja endog er blevet uundværlig for afviklingen af trafikken, i hvert fald i 1. distrikt.

Ikke mindst interessant er den indstilling, som nyhedsformidlerne, radio, T.V. og dagspresse, indtager til den skete ændring. Efter i lang tid, med passende mellemrum, jublende at have proklameret død og endeligt for de "forældede, røg- og sodspredende, urentable damplokomotiver" fremhæver man nu "hvor strålende disse fortræffelige gamle maskiner stadig passer deres dont til alles tilfredshed." Ak, ja, det er ikke være let at være journalist.

A propos damplokomotiver har DMJK netop for nylig haft den glæde, at man på generaldirektør P.E.N. Sørensen's personlige foranledning af DSB har fået overdraget en række nummerplader fra udrangerede damplokomotiver til sine samlinger. Pladerne er nu ved at blive gjort i stand, og de vil snarest blive ophængt i klublokalerne til glæde for såvel medlemmer som gæster.

Hermind, DMJK.

ProgramoversigtDANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Lørdag den 27. juli 1963: Forevisning af de nye lyntog.

Ved Statsbanernes store velvilje er det lykkedes at arrangere en besigtigelse af de nye lyntogsstammer. Alle 5 halvtog forventes at være i drift til den tid og heraf vil de 3 formentlig være disponible for rundvisningen, der foregår under kyndig vejledning.

For nærmere introduktion: Se VINGEHJULET, 20. årg. nr. 9 a, maj 1963.

Mødested: Indgangen til Helgoland maskindepot, Strandvænget, Ø., kl. 14,00. Varighed ca. halvanden time.

Turleder: sekretæren, E. Mikkelsen.

Kommende programpunkter:

Vi forventer i slutningen af august eller begyndelsen af september at kunne aflægge besøg i Helsingør for besigtigelse af den nye 3-dækker færge, og til efteråret besøger vi Rødby Færge og de tyske anlæg med tilknytning til Fugleflugtslinien.

E. Mikkelsen, DMJK

HELSINGØR JERNBANEKLUB

I anledning af at Helsingør fik sin første jernbaneforbindelse ved Nordbanens gennemførelse, for snart 100 år siden, nærmere betegnet i året 1864, påtænker Helsingør Jernbaneklub at arrangere en udstilling til næste år, har projekteret et anlæg, der viser den gamle Hg.banegård, hvis bygning stadig står, og der er stadig liv og glade dage, fordi den nu fungerer som børneinstitution.

Vi har med hjælp af DMJK, DSB, Rigsarkivet, Helsingør byhistoriske arkiv og Jernbanehistorisk Selskab fået tegninger og planer, så vi kan opbygge anlægget, men der er mange oplysninger vi mangler, og derfor beder vi SIGNALPOSTENS læsere om at være os behjælpelig med billeder o.l. fra Nordbanen (selvfølgelig kun til låns).

Henvendelse kan ske til Helsingør Jernbaneklub, sekretæren, Bovænget 6, Ålsgårde, telf. Hellebæk 9.

John Hansen, HgJK

DANSK MODEL-JERNBANE UNIONX. MOROP-KONGRES

Vi har nu modtaget programmet for den X. Morop-kongres, der som tidligere meddelt afholdes i Luzern i dagene 2. - 7. september.

Af det udførlige program skal nævnes, at kongressen åbnes om formiddagen den 2. september i "Verkehrshaus der Schweiz", hvorefter der er rundvisning i trafikmuseet.

Medens Morops forskellige udvalg holder sine møder, er der for kongressens øvrige deltagere arrangeret besøg på nogle modeljernbaneanlæg, bl.a. på et par friluftsanlæg i 1:10 (elektr.) og 1:8 og 1:4 (damp).

Mandag aften er der arrangeret fælles spisning, hvorefter der afholdes generalforsamling, vises film m.m.

Onsdag, torsdag, fredag og lørdag er helliget hel-dagsudflugter, der vil føre deltagerne ad mange smukke strækninger på såvel forbunds- som privatbanerne. Der skulle således være nok at se på for både modeljernbane-folkene og deres koner.

Morop-kongressen slutter ved hjemkomsten fra lørdags-turen.

Tilmeldelse til kongressens arrangementer - det være sig dem alle eller blot et enkelt - samt reservation af hotelværelse kan ske ved henvendelse til undertegnede, hvor nærmere oplysninger vedrørende programmet ligeledes kan fås. Det bemærkes, at tilmeldelserne skal være arrangerererne i Schweiz ihænde inden 1. august.

E. Falk-Sørensen, Lykkesholmsalle 44, Viby J.

Der er til klubberne udsendt et spørgeskema angående udenlandske besøg. Da skemaet skal videresendes til MOROP vil vi gerne have dem så ensartet som muligt og sender herigennem en slags rettesnor for udfyldelsen.

Under A : Klubbens navn og hjemsted.

Under B : Adressen man henvender sig til angående besøg, eventuelt telefonnummer.

fortsættes side 104

Lidt om O.M.B.

I anledning af at DMJK's forårstur i år gik over Nordvestfyns jernbane, vil jeg forsøge at give en ganske kort oversigt over banen:

Odense-Brenderup-Middelfart, Bogense-Brenderup, OMB, åbnet 5/12 1911, 49+13 km. Skinner 22,4 kg/m. Min. kurveradius: 220 m. Max. stigning: 1:100.

Hensigten med banen var at udfylde det jernbanetomme rum mellem statsbanelinien Odense-Tommerup-Aarup-Middelfart, der mellem de to endestationer løber i en svag bue mod syd og Nordfyns jernbane (NFJ), der til Otterup løber mod nord og derefter drejer skarpt mod vest til Bogense. Banen blev en udpræget lokalbane, men satte desuden Bogense i god og direkte forbindelse med Vestfyn og Jylland.

Til omkring 1921 kørtes 4-5 tog, derefter 6-7 og fra 1927 til 1939 8-10 tog og efter krigen 6-8 tog.

Togkm.:

1914/15	177.500 (min.)	1944/45	206.400
1923/24	290.600	1952/53	346.400
1931/32	381.500	1959/60	347.400
1938/39	420.100 (max.)		

Persontrafikken har været ret god og jævnt fordelt over både tog og dage. 1913/14 378.000 pass., stigende til 507.000 i 1919/20; der indtrådte derefter et jævnt fald til 333.000 i 1938/39, igen en stigning til 576.000 i 1946/47 (max.), hvorefter der igen indtrådte først et stærkt, senere et ret svagt fald til 305.000 i 1959/60.

Godstrafikken har aldrig været ret stor, idet der kun kunne blive tale om lokaltransporter. Der har været en ret god roekørsel på banen, men i de senere år er den gået så meget ned, at der nu kun yderst sjældent køres særlige roetog.

Tons:

1913/14	53.000	1943/44	91.300
1919/20	100.400 (max.)	1952/53	33.600
1930/31	66.600	1959/60	25.000
1939/40	44.300		(min.)

Administration: Fra 1911 værksted og hovedkontor fælles med OKMJ og driftsbestyrer tillige fælles med SFJ.

Fra 1915 til 1949 fælles godsvognsbenyttelse mellem SFJ, OMB og OKMJ.

Da SFJ blev overtaget af DSB i 1949 ophævedes naturligvis alt fællesskab med denne bane, men til gengæld kom man i nærmere samarbejde med NFJ og i det sidste årstid har OMB, NFJ og OKMJ haft fælles direktør og hovedkontor og har oprettet en fællesdrift.

Rullende materiel.

Damploko: 1-6, 1-C-1 T.

1911, Henschel nr. 10024, 9983-86, 10023.

Nr. 3 solgt 1932 til HFHJ som nr. 8, udrangeret 1959.

Nr. 5 solgt 1951 til OKMJ som nr. 15.

Nr. 6 udrangeret 1956.

Drivhjul: 1300 m/m, vægt 38 t.

Gode letløbende og økonomiske maskiner, særdeles velegnede til persontog på 100-120 t og til godstog på 300-350 tons.

Motorvogne:

M 1-2 anskaffet 1926, Scandia.

150 Hk benzinmotor, 76 pl., L.o.p. 18,3 m.

Ax.Afstand: 14,0 m + T 25.

Begge vogne kørte under krigen med gasgenerator.

1950: 190 Hk Hercules-dieselmotor og Mh.

M 3-4, 1932, Odense.

330 Hk, 6 cyl. B&W diesel bogievogne, med særlig motorbogievogne under vognmidten. L.o.p. 20,93 m, 76 pl.

Ax.afstand: 13,6 m + T 30 + (T 62 motor).

Reservemotor + bogievogne, 1932, i denne og M 4 har OKMJ 40% part.

M 3 brændt i 1949. Ny M 3 i 1949, ex. SFJ MD 10 (som OMB M 3-4). M 3 og 4 fik i 1952 og 1953 ny dieselmotor: 400 Hk M.A.N.

M 5, 1949, opbygget af ovennævnte reservemotor + bogievogne samt af vognkassen fra SFJ MD 9.

1952: 400 Hk M.A.N. M 5 = M 3-4 - OKMJ parthaver.

M 6, SFB M 2 (Svendborg-Fåborg)

1949: DSB: MBF 482. 1950: 190 Hk Hercules.

1952: Solgt til OMB som M 6. M 6 = M 1-2.

Skinnebus: I 1961 indkøbtes en SM+SP fra den nedlagte Ørn-høj-bane.

Person-, post- og rejsegodsvogne:

1911: vogne fra Scandia og Arlöff:

B 1-5, 2 ax. sidegangsvogne: 2 II. + 3 III., 12+22 pl.

- C 11-18, 2 ax. midtgangsvogne: 2 afdelinger, 44 pl.
 D 31-33, 2 ax. person- og postvogne, sidegang: 4 III., 32 pl. + postkupe.
 B-C-D: Ax.Afstand: 7220 m/m. L.o.p. 12.970 m/m.
 E 41-44, rejsegodsvogne. 41-43 forsynet med varmekedel. Ax. afstand: 4200 m/m. L.o.p. 8910 m/m.
 1923/24: anskaffet 2 person- og rejsegodsvogne:
 BE 6, 2 ax. sidegangsvogn 1 II. + 2 III., 6 + 16 pl. + rejsegods. Ax.afstand: 6800 m/m. L.o.p. 12.320 m/m.
 BE 7, bogievogn: 1½ II. + III. 9 + 40 pl. + rejsegods. Ax. afstand: 14.800 m/m + T 21. L.o.p. 18.470 m/m. II. kl. sidegang, III. kl. midtgang.

Omkring 1933 er II. kl. afskaffet og II. kl. kupeerne anvendt som III. kl. Senere er i det mindste 7 III. kl. vogne forsynet med polstrede sæder.

Efter krigen er anskaffet en ny bogievogn C 19. Vognen har fællesklasse - nu II. kl. - og er en midtgangsvogn.

Med indførsel af motordrift blev det nødvendigt at udstyre en del af vognene med trykluftbremse eller -ledning, samt med egenvarme.

Godsvogne:

Bænkevogne: J 60-67: Vognene er indrettet til transport af let gods og til reservepersonvogne og er forsynet med løbebrædder og 3-4 døre i hver side. Last 7,5 t eller 34 pl. L.o.p. 60,65: 9270 m/m, øvrige 8440 m/m. Ax.afstand: 4200 m/m (alle), bygget 1913 og 1914.

Lukkede godsvogne: QB 495-529: last 10 t, senere er en del ændret til 12,5 t. Vogne, hvis nr. ender på 0 eller 5, har skruebremse og ax.afstand: 3900 m/m, L.o.p. 8000 m/m, de øvrige har håndbremse og ax.afstand: 3660 m/m. L.o.p. 7700 m/m. Bygget 1911 og 1915. De i 1911 byggede vogne havde til 1915 nr. 101-130.

Åbne godsvogne: PC 1051-75: last 12,5 t. Ax.afstand: 4200 m/m. L.o.p. 8960 m/m. Bygget 1911, 1911-15 nr. 171-195. PD 1174-83: last 12,5 t. Ax.afstand: 4200 m/m. L.o.p. 8960 m/m. Bygget 1911, 1911-15 nr. 151-60. PC svarer til DSBs PC og PD til DSBs T-vogne. PD 1175 og 1180: skruebremse, øvrige PD og alle PC: håndbremse.

Af disse 78 vogne er indtil 1961 ialt 11 solgt eller udrangeret og en del af de resterende forsynet med trykluftbremse eller -ledning. Vogne med skruebremse er ombygget, idet bremsehuset er fjernet og erstattet med bremseplatform.

Bilruter:

OMB driver selv 3 ruter:

Brenderup-Odense, åbnet 2. oktober 1949.

Brenderup-Bogense, åbnet 2. oktober 1949.

Brenderup-Middelfart, åbnet 14. maj 1950.

Ialt 68 km og 5 rutebiler.

Fælles med DSB:

Odense-Fjeldsted-Middelfart, administreres af DSB.

Fælles med NFJ, administreres af NFJ:

Odense-Søndersø-Bogense.

Det sker ofte at man på OMB ser OKMJ- eller NFJ-materiel - eller at OMB-materiel træffes på NFJ eller OKMJ - årsagen hertil er det før omtalte driftsfællesskab, hvor motorvogne og tildels også person- og postvogne kører i ring, og derfor ofte ses på fremmed bane.

A. Gregersen, DMJK.

ADAMs HJØRNE

Modelbane-pusleriet trives bedst i vinterhalvåret, og nu da solen titter frem og pigerne kommer i badedragten må selv den ihærdigste bygmester give op og hengive sig til sommerens glæder, om ikke for andet, så da i alle tilfælde for at erhverve en solskoldet ryg og et passende antal myggestik. Sommerferien og dens planlægning griber også forstyrrende ind, eller gør den nu også det. Mon ikke den øvrige del af familien er ganske på det rene med, at når farmand højlydt protesterer mod enkelte af de fremsatte forslag, skyldes dette ikke den lokale badestrands beskaftethed eller at hotellets køkkenchef er forhenværende asfaltkoger, men ganske enkelt, at omegnen er blottet for enhver form for transport ad skinnevej; for selvfølgelig må ferien benyttes til at samle inspiration til vinterens arbejde. Jernbaneslagterne har travlt for tiden, men selv om det sædvanlige feriested skulle være berøvet netop det, der havde din særlige interesse, er mulighederne for et godt "studieophold" endnu mange, og som sande jernbaneven-

ner må vi ikke nøjes med at se til, men også give dem noget at køre med. En nærmere omtale af banerne i Nordsjælland og Odsherred skulle ikke være nødvendig, dem kender vi alle ud og ind, "Sydhavsøerne" er vi måske ikke så fortrolige med, men jeg kan betro dig, at Lolland holdes sammen af jernbaneskiner, det normalsporet ikke kan overkomme, sørger de smalsporede roebaner for. Rødby Færge har i dagspressen været omtalt indtil bevidstløshed, men læg mærke til sporforbindelsen mellem denne station og Rødby Havn, lige netop det arrangement som benyttes på en modelbane, der er anlagt som en punkt til punkt bane, men som også skal give ringbanens muligheder for kontinuerlig kørsel. Endelig må vi ikke glemme vore venner i Dansk Jernbaneklub, som på Danmarks ældste privatbanestrækning, Mari-bo-Bandholm om søndagen kører persontog, oven i købet med damp. Fyn byder også på både stats- og privatbaner, roebanen i Assens er nedlagt, men i byens park findes udstillet et af fabrikkens smalsporede loko samt en roevogn. Hopper vi nu herfra og til Skagen for så langsomt at glide ned igen, nævner vi først Skagensbanen, righoldigt udvalg af diesel og damploko, sidstnævnte på stald. Frederikshavn - trafikknudepunkt, så der sker noget hele tiden. Hjørring privatbaner har stærk trafik mellem Hjørring og Hirtshals, strækningen til Åbybro er i farezonen, så det er måske sidste chance for at køre der. Lemvig er en hyggelig by, fredag er markedsdag - rigtig gammeldags marked på byens torv, som det vil fornøje din kone at se. - På stationen og havnebanen køres der med damp, i Thyborøn huserer vandbygningstjenesten - smalspor og diesel. Ålborg er kilden til megen jernbanevirke; de første morgentog ad privatbanestrækningerne har i reglen en godsvogn eller to på krogen og der rangeres undervejs efter behov, Svovlsyrefabrikken og Cementfabrikkerne er en myretue af tipvogne, diesel samt enkelte damploko, men ikke altid lige nemme at komme på nærmere hold.

Brunkulslejerne omkring FASTERHOLT og SØHOLT er i sig selv et kuriosum og nok værd at stifte nærmere bekendtskab med. Tidligere fremførtes kultog til Vestkraft i Esbjerg og Midtkraft i Århus af litra N, H og PR, nu er det nok snarere MY, men hvem ved, diesel kan jo gå i stykker. Privatbanestrækningen Horsens-Bryrup-Silkeborg udnævner jeg til den smukkeste i Danmark og Funder St. ved Silkeborg som den skønnest beliggende. - Og sådan kunne man blive ved, helt ned til grænsen, men tag selv ud og oplev det,

lad ferierejsen foregå pr. jernbane og vær i det hele taget med til at holde det i live, som danner forbilledet for vore fritidsinteresser.

GOD FERIE.

Referat af klubbens forårstur d. 8./9. juni 1963

Turens deltagere mødtes om lørdagen ved Kh, perron 3, umiddelbart før afgang for tog 7043 (MY 500). Efter ankomsten til Kø (3 min. før tid), var der lejlighed til at bese stationen og få en kop kaffe.

Kl. 15.17 afsejlede vi til Ngf med D/F "Christian IX". Denne gamle dampfærge fra 1908 er nu i en sådan forfatning at den ikke må være personførende; dens skrog er snart rustet væk. Den bruges som reservegodsfærge, og det var på en sådan ordinær godstur, vi sejlede med den som de eneste passagerer ombord. Det blev en pragtfuld sejltur.

Vi blev budt velkommen af kaptajn Kolster, som derefter tog os på en rundgang fra mastetop til køl; kommandobroen med den gamle maskintelegraf og dampstyringsanlæg for rorgængerer samt det nymodens Decca og radaranlæg (det sidste fik deltagerne selv lov at prøve), de gamle saloner med "plydsmøbler" og tilsidst maskinrummet, hvor maskinmester Leif Jensen overtog føringen. Det var interessant at se denne gamle 1000 hestes, dobbeltvirkende dampmaskine i funktion. Vi kravlede omkring mellem plejlstænger, vippearme, høj- og lavtrykscyindre, skrueaksler, fyr og kulbunker, vi blev sorte som negre og morede os dejligt. Præcis kl. 16,43 ankom vi til Ngf; det var færgens sidste tur, og den blev derefter oplagt i Nyborg Havn, måske for altid.

I færgeløbet blev vi modtaget af stationsforstander K. E. Laursen og signalingeniør E. Vibjerg Petersen. Her fik vi først forevist det nye radiatoranlæg med telefonforbindelse mellem færgeløbet, MH-loko og kommandopost, og derefter begav vi os til den sidstnævnte, hvor vi beså det store sikringsanlæg. Og her var nok at se og høre: 690 betjeningsknapper til 172 signaler og 148 sporskifter, ind- og udkørende tog (228 togveje), radiokontakt med 7 arbej-

dende rangerlokomotiver (260 rangertogveje) og 2 ankommande færger med 3 eksprestog ombord (50-gruppen). Færgerne var forsinkede, hvilket medførte ranger- og togomlægninger i stor stil. Vi var meget imponerede og noget stakåndede, da vi trak os tilbage for at se relærummet.

Kl. 18,28, 8 min. forsinket, var der afgang til Svg. med tog 190 (MT 50). Denne smukke banestrækning er jo i stor nedlægningsfare, og vi ville derfor benytte lejligheden til en køretur på den. MT loko nr. 159 viste, at denne maskintype godt kan køre til, idet den trods standsning ved alle stationer satte sin stamme i Svendborg præcis efter planen kl. 19,24. I Svendborg spiste vi middag og kørte derefter med tog 235 (MO 136) til Ringe, hvor vi overnattede.

Søndag morgen kørtes til Odense med tog 207 (MO 136), (både tog 235 og 207 var styrevognstog med CPS-vogne). Vel ankommet i Odense blev vi modtaget af vor elskværdige cicerone fra den foregående dag, signalingeniør E. Vibjerg Petersen. Vi besteg straks kommandoposten og fik her demonstreret stationens sikringsanlæg og FC-centralen, der leder al toggang mellem Ng og Fa. Det var uhyre interessante timer, vi tilbragte her under betjeningspersonalets grundige vejledning, derefter var der en kort rundgang i privatbanernes remiseafdeling, og så var afgangstiden inde for vort særtog.

Dette var opformeret som følger: Damploko OKMJ nr. 14 kombineret pak- og personvogn OMB D 31, III. kl. vogn OMB C 18, kombineret II. og III. kl. vogn OMB B 5 og postvogn NFJ D 31. Kl. 11,00 fløjtede togfører E. Slettemose afgang og vi kørte ud af strækningen mod Brenderup. Deltagerne fik efter tur kørelejlighed på lokomotivet hos lokofører P. Lind og lokofyrbøder A. Andreassen. Vi krydsede tog 105 i Korup og havde iøvrigt mange fotostop og tilbagerykninger på linien. Efter ankomsten til Brenderup kl. 13.40 spiste vi middag i Brenderup kro. OMB D 31s ene akselleje var løbet varm, og vognen måtte sættes ud inden afgang fra Brenderup mod Middelfart kl. 15,09. Kryds tog III i Røjle, flere fotostop, mere røg og damp, mere sand i skoene, mere sorte i ansigterne, endelig efter en dejlig køretur ankom vi til Middelfart kl. 16,30. Der var lige tid til en kort rundtur i byen inden toget returnerede til Odense kl. 18,05, denne gang med OMB M 6 indkoblet bagest, i frigear. Toget var plantog P 113, men fremført af vort damploko og ankom til Odense planmæssigt kl. 19,35.

Herfra hjem til Kh med tog 1090 (til Ngf MY 400, over med M/F "Storebælt", fra Kø. MX 300). Det var en dejlig og vellykket tur. Hertil bidrog ikke mindst det strålende vejr (kun søndag eftermiddag var der lidt byger i Brendrup) samt den fremragende tilrettelægning ved turlederen Ole Søndergaard samt James Steffensen. Endvidere kunne turen ikke være gjort uden Statsbanernes (sædvanlige) store velvilje. Kun skade at ikke mange flere af vore medlemmer følte sig fristet til at deltage, hvorimod Dansk Jernbane Klubs medlemmer var lovligt undskyldt, idet deres bestyrelse ikke havde ønsket, at medlemmerne blev gjort bekendt med vort turprogram.

E. Mikkelsen, DMJK

(fortsat fra nr. 5,
Lyngby-Nærum Jernbane)

NEDLAGTE BANER

Af A. Gregersen, DMJK

I banens første periode 1900-25 var det en lille lokalbane, det lille tog bestod af loko, 1 bogievogn (evt. også en 2 ax.) + rejsegodsvogn samt hvad der var af godsvogne. Det var udmærket til omkring 1920, da udflytningen til egnen begyndte. Det stadige stigende krav om tættere toggang var ikke mulig med det daværende materiel.

Den anden periode 1926-52 domineres af motorvognsdriften. De små 2 ax. triangelvogne klarede sig i det store og hele godt, som regel kørte de alene, dog var enkelte hverdagstog og sommersøndagstog forstærket til M-C eller M-C-M; de ganske få godsvogne blev befordret i særgodstog om natten (trukket af motorvogne).

I denne periode lejede man ofte ME og FD hos DSB. Under krigen så man de mærkeligste sammensætninger i myldretiderne, f. eks. M-B-C-M-C-M.

I 1952 begyndte den 3. periode med skinnebusdriften. Der køres som regel SM, undertiden SM-SB eller SM-SB-SM og denne drift og køreplan må siges at tilfredsstillende alle rimelige krav. Siden 1955 befordres al styk- og ilgods med LNJs lastbiler til og fra Lyngby - de få godsvogne tilkøbes en SM.

Nedlæggelsen af Nærum-Vedbæk skyldtes mangel på trafik. Det var forøvrigt den første bane, der her i landet blev nedlagt (bortset fra enkelte strækninger i København).

Til 1936 udgik banen fra en blind perron i sydenden af Lyngby Station og førtes over Kongevejen. For at undgå denne krydsning og samtidig give Lyngby bedre udvidelsesmuligheder forlagdes banen til Jægersborg. Den sidste baneforlægning i Nærum til den ny, vest for byen beliggende, station skyldes udelukkende hensyn til den ny Hørsholmvej.

Siden 1951 har LNJ også drevet buslinier i oplandet og derved yderligere forbedret transportmuligheden for egnens befolkning.

Banens fremtid afhænger af den projekterede S-bane til Lundtofte. Når den fuldføres, bliver det sandsynligvis nødvendigt at nedlægge LNJ.

RETTELSE TIL AB

Det ny MAK dieselloko er bygget i 1956 - og ikke i 1950, den er mærket nr. 1, ej M 1.

KJØGE-RINGSTED, KRB

Køge-Ringsted banen åbnedes for drift den 4/8 1917.

Længde: 33,2 km., - max. stigning 10 o/oo, - min.kurveradius 410 m.

Denne så udprægede lokalbane var en af de sidste i rækken af baner, der blev anlagt efter parolen "hver egn sin bane". Kom den sent, var den tidlig på tale. Allerede omkring 1860 var der planer om en bane fra Kjøge til Ringsted. Dengang med det formål at sætte det syd-østlige Sjælland i forbindelse med den nyanlagte vestbane. Først omkring 1900 kom der igen fart over planerne. De sædvanlige diskussioner om linieføring sinkede anlægget. En tid så det ud til, at det nordlige endepunkt skulle blive Borup; Kværkeby var en tid også på tale, men endelig bestemte man sig for Ringsted og anlægget påbegyndtes i 1915. Banen fik en uheldig start derved, at krigen betød høje anlægskostninger, materiale-mangel, dyrt anskaffet rullende materiel, og hvad der måske var værst af alt, at skulle begynde driften på en tid, hvor brændselsmangel - og høje kulpriser - nødvendiggjorde en skrabet toggang. Dyrtiden opførte ikke med krigen, dertil kom, at man nu kom til at

føle konkurrencen fra bilerne. Var blot banen blevet åbnet 4 år før, var dens anlæg og anskaffelse blevet betydelig billigere og den havde fået indarbejdet en trafik og desuden haft fordel af de stigende takster, som krigen medførte.

Kun ganske få år har driften været rentabel; takket være den meget enkle drift - og en jævn trafik, der ikke krævede de store reserver af materiel, har underskuddet dog aldrig været særligt stort.

Toggang: 1917-21: 2-3 tog daglig, derefter 3, senere 4. 1927 indførtes motordrift, stadig med 4 tog. Oktober 1928: daglig 4 M. Damp tog: hverdage 2, søndage 3. Maj 1932: hverdage, 1 damp + 4 M, søndage 5 M. Stærk nedgang i dampkørslen i den første halvdel af 30'erne. Fra 1937 ingen dampdrift, men 5-6 motortog daglig. Juni 1943: hverdage 3, søndage 4. Juni 1945: hverdage 2, søndage ingen toggang. Juli 1947: hverdage 4, søndage 5. Maj 1954: hverdage 6, søndage 5. Maj 1962: hverdage 7, søndage 6.

Persontrafik

Bortset fra krigsårene, hvor der var ca. 110.000 rejsende årlig, har trafikken ikke svinget stærkt; fra ca. 65.000 til ca. 85.000 rejsende årlig, dog med et par enkelte "dale" grundet, at der ingen påske faldt i det pågældende driftsår. Trafikken har også været ret jævnt fordelt både over strækningen og i togene. Togforstærkninger var sjældne. Damp togene bestod af 1-2 personvogne og motortogene havde kun sjældent påhængsvogn.

Godstrafik

Også godstrafikken har været jævn og uden større svingninger, fra 14.000 til 35.000 t. årlig. Da man indstillede de dampdrevne blandede tog, indførtes godstog, trukket af motorvogne - undertiden af 2 vogne. Ringsted har været KRB en ret god aftager, flere købmænd og industrivirksomheder har brugt den til transporter til og fra Kjøge havn. Kul til Ringsted gasværk har været blandt banens bedste transporter. Så kørtes der kultog 2 M + 4 kulvogne. Man har kaldt KRB for Ringsted havnebane, og det var ikke helt galt. I de sidste år, hvor der har været et vist driftsfællesskab med ØSJS har man ofte brugt ØSJS dieselloko til godstog, som én M ikke kunne trække.

Statistik

År	<u>Ax.pr.tog</u> stk.	<u>tog.km.</u>	<u>rejser person.km</u> i tusinder	<u>t.gods</u>	<u>t.km.</u>
1918/19	11,7+	62÷	87	1.125	43 647
1919/20	10,9	70	97	1.248	45+ 692+
1923/24	9,5	84	80	988	36 604
1928/29	4,8	147	78	849	34 632
1932/33	4,0	131	49÷	448÷	23 522
1938/39	3,4	136	61	690	21 442
1943/44	3,5	99	85	848	28 462
1946/47	3,4	119	120+	892	29 452
1951/52	2,9	134	82	1.101	21 286
1956/57	2,6	145	75	1.187	14 215
1957/58	2,5	161	76	1.265+	17÷ 146
1958/59	2,8	169+	78	1.210	21 160
1959/60	2,3÷	164	68	1.046	23 131÷

+ Max. ÷ Min.

Rullende materiel

Damploko: Nr. 1-2, 1-C-0 T, 1916, Nydqvist nr. 1101 - 1102. Udrangeret i 1949 og 1937. Nr. 3, 1-B-0, 1892, Stettin nr. 1300, bygget til Gedserbanen (nr. 13), til DSB i 1893 som S 355, solgt til KRB i 1918, udrangeret 1931.

KRB's plan har aldrig krævet mere end 1 loko i drift, så maskinerne blev brugt på skift. For at spare købte man kun 2 nye loko - loko 1 og 2 var ikke særlig gode, de løb dårligt, da overhederen var længe om at "komme igang". I blandede tog gjorde de ret god fyldest, men var for store og klodsede i persontog på 2-3 små vogne og i erstatningstog for motorvogne. Nr. 3 var ej heller velegnet for banen når det gjaldt blandede tog, men klarede sig helt godt i persontog, i hvert fald før man fik de mange trinbrædder. Med den ringe trafik var det ganske naturligt, at KRB på et ret tidligt tidspunkt anskaffede motorvogne.

M 1 1927, 100 Hk, 40 pl.

M 2 1928, 100 Hk, 44 pl.

M 3 1927, 100 Hk, 33 pl., købt 1936 hos DSB, ME 32.

M 4 1926, 100 Hk, 41 pl., købt 1947 hos VaGJ, M 2.

Med anskaffelsen af M 3 i 1936 var man sådan stillet, at det var muligt helt at indstille dampdriften. Når man af

og til manglede en motorvogn, lånte man sig frem hos ØSJS eller DSB.

M 2 var bygget som benzin-elektrisk vogn, og den var iøvrigt et helt lille - meget lille - blandet tog, idet den foruden at rumme plads til 44 rejsende, havde en lille postkupe. Det ret store førerrum benyttedes til rejsegods, et nedklappeligt stativ foran køleren blev brugt til befordring af fiskekasser, under vognen var der et par "hyl-der" til lettere gods; desuden var undervognen forsynet med bøjler og spænder til transport af rør og profiljern. Anskaffelsen af M 4 i 1946 gjorde det muligt, at den lille M 1 kun blev brugt sjældent.

I lighed med Alborgbanen og TKVJ fik KRB i 1941 en rutebil på jernbanehjul; den blev kaldt "Midtsjællænderen" og gjorde ret god fyldest i ca. 10 år. Den blev udrangeret i 1957. Samme år indkøbte man en SM (5) fra den nedlagte VVGJ og siden da har den normale drift været opretholdt af 1 SM + 1 M.

Banens vognpark bestod af:

- 3 personvogne A 1 og 3, III. kl., 53 pl.
- B 2, II. - III. kl., 16-29 pl.
- 1 post- og rejsegodsvogn D 11.
- 2 stykgodsvogne GM 40-41, 21,3 m², 15₂t.
- 5 kreaturvogne Q 30-33 og 35, 16,3 m², 12 t.
- 6 overdækkede vogne PL 61-66, 18,1 m², 12 t.
- 13 åbne vogne, P 70-82, 18,1 m², 12 t.
- 7 åbne vogne, PJ 91-97, 18,4 m², 15 t.

Alle disse vogne var af meget almindelig type. A 1 og 3 blev udrangeret i 1947 og B 2 i 1958. Samme år købte KRB en FE-vogn hos DSB. I de sidste 10 år er også en hel del af godsvognene blevet udrangeret.

I mange år har KRB haft rutebildrift fra Ringsted til Køge og Haslev.

Den stadig stigende konkurrence i forbindelse med stigende udgifter og udslidt skinnelegeme og rullende materiel har bevirket, at man indstillede driften den 31/3-1963. Selv den enkleste drift og den mest gennemførte sparsommelighed retfærdiggør ikke en fortsættelse af driften, dertil er trafikken - især for godsets vedkommende - for lille.

Men banen var nær blevet nedlagt i utide, idet en kraftig brand ødelagde KRBS remise- og værkstedsbygning i Køge i januar 1963. Skinnebussen blev reddet, men de 3 motorvogne M 2-3-4 blev ødelagt. ØSJS, med hvem man de sene-

re år har haft et nært samarbejde, trådte hjælpende til med M 4, men da ØSJSs depot i Haarlev blev hærget af brand en uge senere, blev den ødelagt. Nu fik man M 1, men den var uegnet, hvorfor KRB lejede HVJ M 5 hos OHJ, men også det gik galt, idet den afsporedes ved et sammenstød med en stor lastbil i nærheden af Gummersmarke. Medens den repareredes i Holbæk, lånte man en ØSJS-motorvogn.

FARUM-SLANGERUP.

København-Farum-Slangerup (KSB) åbnedes den 20. april 1906. Længde 34,2 km - overtaget af DSB den 1/4 1948. Delstrækningen Farum-Slangerup - 13,6 km - blev nedlagt den 22/5 1954.

Ved banens åbning løb der over hele strækningen 4 tog på hverdage og 5 på søn- og helligdage, samt 2 Farumtog på hverdage og 4 på søn- og helligdage.

Persontrafik

Banens sydlige del har ganske naturlig altid haft det største antal rejsende, men da banen i de første 10-15 år kun havde en ret ringe erhvervskørsel for folk med beskæftigelse i København, var det først, da man i begyndelsen af 20'erne for alvor begyndte at flytte ud langs banen til Farum, at den store aftrapning begyndte og hurtigt tog til. Deling af persontogene i Farum begyndte først i 30'erne og kun på søn- og helligdage; derimod har kørslen været delt i hele DSB-perioden. Fra 1907 til 1917 fordobledes de rejsendes antal og var næsten 3-doblet til 1920, derefter skete der et stærkt fald til 1929 - efterfulgt af 3-4 års stigning (forbedret toggang); resten af tiden til 1940 ingen større ændring. Under krigen steg trafikken igen stærkt. For Farum-Slangerup skete der i alle disse år kun små ændringer; linien fik ingen nævneværdig del i trafikstigningen, derimod faldt de rejsendes antal meget i 30'erne og ret stærkt efter sidste krig.

Godstrafik

Godstrafikken har i mange år været ret god - til tider svingede godsmængden ret stærkt. Et mærkbart fald kom i tiden 1930-40, efterfulgt af en stærk stigning under

krigen. Farum grusgrav (beliggenhed i Vassingerød, kontor i København - deraf navnet) var den bedste kunde. "FG" befordrede sine vogne - med egen trækraft og på egne spor fra grusgraven til Vassingerød st. Efter overtagelsen anmodede man DSB om selv at udveksle vognene i grusgraven samt overtage sidesporet og vedligeholdelsen deraf; dette afslog DSB, men tilbød gratis at stille nogle brugte skinner til rådighed for FG mod at selskabet selv bekostede udvekslingen. FG havde på dette tidspunkt fået yderst favorable tilbud fra flere vognmænd om kørsel, hvorefter DSBs tilbud blev afvist. Det betød, at man måtte se i øjnene, at banens godstog ville komme til at bestå af nogle ganske få vogne, og at persontrafikken nord for Farum ville blive mindre og mindre. Der var derfor intet andet at gøre end at nedlægge Farum-Slangerup, det skete den 22/5 1954. DSB oprettede nu en bilrute Slangerup-Allerød/Farum. Den betød flere forbindelser til og fra Slangerup og må siges at være en trafikal forbedring. - Som et kuriosum bør nævnes, at såsnart sporet nord for Farum var taget op, kunne de private vognmænd "desværre" ikke mere køre for de samme takster; hele repertoiret med de stigende omkostninger, den høje danske arbejds løn m.m. blev rullet frem. For DSB betød det imidlertid, at en industriel virksomhed i Budinge begyndte at bruge DSB mere end før, idet man frygtede en lignende udvikling, hvis DSB indstillede godstoget Nøl-Farum (det var på tale).

KSB drev ingen busruter, de private busruter Søborg-Bagsværd, Lyngby-Hareskov og Husum-Hareskov tog i mellemkrigstiden meget fra banen, og igen idag, hvor disse ruter blevet stærkt udbyggede, er de slemme konkurrenter.

Det er blevet sagt om KSB, at det var en bane uden ende og begyndelse - og helt galt var det vel ikke! Med Lygten st. (Nøl) som udgangspunkt havde banen kun sporvejsforbindelse til bycentret. Den eneste sporforbindelse til DSB var - indtil Lersøen godsstation blev åbnet - et godsspor til Nørrebro st.

Der har i tidens løb været mange forskellige projekter for indførsel til bycentret og nu lader det til, at det dårligste af dem alle bliver udført. I de sidste 40 år har elektrificering af banen syd for Farum undertiden spøgt, men da ingen mere tror på spøgelse, blev det ikke til noget. I begyndelsen af 30'erne var der en tid tale om at omdanne banen til hurtigsporvogn: det havde ivrige forkæmpere - og ivrigere modstandere. De sidste hævdede bl.a.

at det næstbedste er det godes værste fjende - ja men, tænk nu på, hvor mange, der dog så i hvert fald havde oplevet det næstbedste. Det var tanken at føre banen fra "Nøl" tværs over Nørrebrogade langs sporvejenes skinneplads ad Ågade-Åboulevard og Gyldenløvesgade til Jarmers Plads. I Gyldenløvesgade er sporvejsskinnerne lagt i større afstand end normalt, for at man kunne benytte vogne som KS 501, dog med dobbeltsæder på hver side af vognens midtergang. Nå, denne plan var ikke blevet dyr nok og blev hurtigt skrinlagt, bl.a. med den motivering, at det var uheldigt, at man krydsede "den stadig stigende strøm af privatbilister" ad Nørrebrogade. KS linie 5 og 16, der befordrede de mange passagerer, blev ikke nævnt i denne forbindelse - selvfølgelig.

Køreplan

	Hverdage/Søn- og helligdage			
	København til:		Farum til	
	Slangerup	Farum	Værløse, Hareskov, el. Bagsværd	Slangerup
1906	4/5	2/4		
1917	5/5	1/2		
1925	5/5	3/7	1/5	
1932	7/8	5/13	8/3	
1939	9/0	6/11	9/8	0/9
1943	5/5	5/10	1/0	
1945	2/0	5/0		
1947	6/6	5/8		
1948	0/0	17/16	0/2	9/9
1954		21/16		
1962		$\frac{1}{2}$ time/ 1/1 time + 5 tog		

Godstog: 1 på hverdage.

Statistik

Indtil 1930 havde KSB overskud, omend det siden 1920 var meget beskedent - og stærkt dalende. 1942/43-1945/46 udviste igen overskud; det største underskud, kr. 115.550, fremkom i 1938/39 - så alt i alt har det rent regnskabsmæssige været ret godt.

(fortsættes)

DANSK-SVENSKE LOKOBYTTE

Den 18. juni i år har en lokobytning mellem DSB og SJ fundet sted, idet DSBs E 964 i Helsingør er blevet byttet med SJs R 975.

Som bekendt købte DSB i 1937 af SJ 11 Pacific-loko, SJ litra F nr. 1200-09 og 1271.

De var alle bygget hos Nydqvist & Holm (nu NOHAB).

F 1200	år 1914	nr. 1020
F 1200-05	år 1915	nr. 1061-65
F 1206-09	år 1916	nr. 1066-69
F 1271	år 1916	nr. 1070

De indsattes først på Stockholm-Göteborg, derefter på Malmö-Stockholm og til sidst (med nedsat axeltryk) på Malmö-Göteborg, men da alle 3 baner var elektrificerede, blev de overflødige og stod nogle år som reserveloko.

DSB istandsatte dem og ombyggede dem, så de blev højrestyrede; de fik ved DSB litra E, nr. 964-74 og indsattes i hurtigtog på hovedbanerne, men er nu, efter DSBs gennemgribende motorisering tildels overflødige. Enkelte er hensat urepareret og E 973 blev udrangeret i 1961, og for en tid siden har SJ ytret ønske om at måtte få 964 tilbage for at kunne anbringe den på sit jernbanemuseum, når den stod for udrangering hos DSB.

Imidlertid har man her i landet endnu udførselsforbud for gammelt jern, hvilket resulterede i, at DSB og SJ endes om et bytte, således at DSB fik R 975 for E 964.

De svenske R-maskiner blev bygget i 1908-09 til malmtoget på Rigsgrænsebanen og gjorde tjeneste her til banens elektrificering omkring 1920, hvorefter de flyttedes til Nordlandsbanen.

R 974-75: 1908, Motala mek. verkstad, fab. nr. 418-19 solgt til Gävle Dala J. (G.D.J.) i 1935 som R₃ nr. 69-70. Da SJ overtog GDJ i 1948 blev de igen R 974-75. 975 blev udrangeret i 1957 og venter nu kun på, at DSB skal sælge den til ophugning. Den er hensat på godsbanegårdens maskindepot.

R 976-78: Bygget i 1909 af Nydqvist. Type Eh-2 T2'2'. Den midterste axel er drivaxel, og 1. og 5. axel er sideforskydelige. Førerhuset er helt lukket.

Cylinderdiameter	700 mm
Slaglængde	640 mm
Hjuldiameter	1300 mm

Ristareal	3,15 m ²
Hedeflade, fyr	13,0 -
rør	183,0 -
overheder	58,9 -
total	254,9 -
Vægt	84,8 t
Axelafst.: (3200)+4x1450+3600+3x1800+(1850)=	14800 mm
Heraf fast: 2900 mm.	
L.o.p.	19850 mm.
Tender: 4 ax. bogietender, 20 m ³ vand - 4 t kul.	
Tomvægt	21,2 t
Tjenstvægt	45,2 t
Hjuldiameter	970 mm.

A. Gregersen, DMJK.

 Fortsat fra side 87

Under C : Sporvidde (f.eks.) "0" 1/45, spænding: 20 v.
 jævnstrøm.

Under D : Type (f.eks.) indendørs 4,5x22 m. 340 m spornet.

Under E : Driftsform (f.eks.) ringbane med een punktstation. Privatbane punkt til punkt.

Det ovenfor anførte er et eksempel (JMJKs anlæg) på, hvordan skemaet kan udfyldes og returneringsdatoen bedes nøje overholdt af hensyn til den videre fremsendelse.

Sekretæren, Mogens W. Nielsen,
 St. Blichersvej 67a, Åbyhøj.

Næste nummer af "SIGNALPOSTEN"

forventes udsendt medio september og stof til dette nummer bedes sendt til redaktionen (enten Hermind, Lejre, eller et af bestyrelsens andre medlemmer), såsnart stoffet foreligger og senest den 1. august 1963.

 Udgivet af Dansk Model-Jernbane Klub, Nørrebro st., Kbhv.
 Ekspedition: F. Hermind, Lejre. Løssalg 1,00 kr.

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB
JERNBANEHISTORISK SELSKAB

Tillæg til SIGNALPOSTEN nr. 8/1963.

O V E R S I G T O V E R D A M P D R I F T

S J Æ L L A N D

S O M M E R E N 1 9 6 3

Udarbejdet af
A. Gregersen, DMJK.

E-maskiner:Fra København:

<u>Tog nr.</u>	<u>afg. Kh.</u>	<u>løber</u>
2205	3.20	hverdage
19	7.30	lø, sø, ma.
127	8.50	daglig
1129	9.47	sø.
2643	12.50	lø.
7049	13.00	lø.
7051	13.15	lø.
7843	14.00	lø.
7159	14.18	lø.
7157	14.23	lø.
2065	15.12	fr, lø.
255	15.20	hverdage
359	16.37	ma-fr.
169	18.50	hverdage
1169	19.10	sø.
2087	G 20.42	hverdage
2097	G 22.45	hverdage

Til København:

18	ank. 6.27	ma.
322	8.20	hverdage
24	9.01	daglig
130	10.51	to-lø.
8332	10.55	sø.
142	13.02	daglig
7242	14.34	lø.
7158	15.42	lø.
2046	G 15.57	sø.
46	16.20	daglig
54	18.43	21/6 - 12/8
7054	18.43	lø, ej 21/6-12/8
254	19.27	hverdage
2160	G 21.35	lø.
1176	22.16	sø.
1180	23.25	sø.
280	0.12	ma, fr, lø.
2090	G 3.48	daglig
2096	G 2.25	daglig

G foran klokkeslet betyder Godsbanegården.
Desuden 3 E-maskiner til Helgoland (baglæns)
for at hente tog 7843, 7159 og 7157.

S-maskiner:Nordbanen

<u>tog nr.</u>	<u>afg. Kh.</u>	<u>tog. nr.</u>	<u>ank. Kh.</u>	<u>løber</u>
	7.19		9.40	daglig
	9.59		11.58	sø.
	10.19		12.40	daglig
x	11.19		13.40	lø.
	12.39	G	15.26	lø.
	13.19		15.40	daglig
	13.59	G	18.23	lø.
x	14.19		16.40	lø.
	14.39	G	18.05	lø.
	15.19		17.40	ma-fr.
	16.19		18.40	lø, sø.
	16.39		18.40	ma-fr.
	18.19		20.40	ma-fr.
	18.59		21.00	sø.
	19.19		21.40	daglig
G	18.55		22.12	sø.
	21.39		23.20	sø.
x	22.19		0.40	daglig

x = evt. MX.

Kystbanen

453	16.14	468	19.20	ma-fr.
455	16.18	F 468	19.20	ma-fr.
7443	14.14	468	19.20	lø.

Rungsted

663		614		hverdage
663		664		ma-fr.

Malmø færge og ydre godslinie

		610	8.04	daglig
665	17.35	2676	18,25	hverdage
675	21.07			hverdage
2985	x 21.06	2990	0.29	fr.

Ballerup

2505	G 1.05	2506	G 5.31	daglig
------	--------	------	--------	--------

Roskilde

355 løber ma-fr, 314 hverdage og 7339 lørdage.

Køge

3169	G 17.35	1164		sø.
------	---------	------	--	-----

P-maskiner:

Kører i togene nr. 1878 - 1883,
Næstved - Slagelse - Næstved.

C-maskiner:

Kører i togene 7806 - 7809,
Kalundborg - Slagelse - Kalundborg.

D-maskiner:

1. hverdage:

Afg. godsbanegården 7.29 via Frederiks-
berg til Lersøen, hvor der rangeres ca.
9-11, derfra til Østerport (12.18) og
Kh.

Husk: Ingen adgang til Lersøen.

2. mandag - fredag:

Afg. godsbanegården 16.25 til Lersøen-
Østerport, videre med godstog 2678.
Ank. Kh 18.44.

3. daglig:

884 - 2861 (6.52),
Næstved - Slagelse - Næstved.

NB: Visse af de i oversigten anførte tog kan
dog fremføres med MX eller MY.

Eventuelle ekstra eksemplarer af denne
oversigt kan rekvireres fra Dansk Model-Jern-
bane Klubs ekspedition, Lejre.

Medsend frankeret svarkuvert.