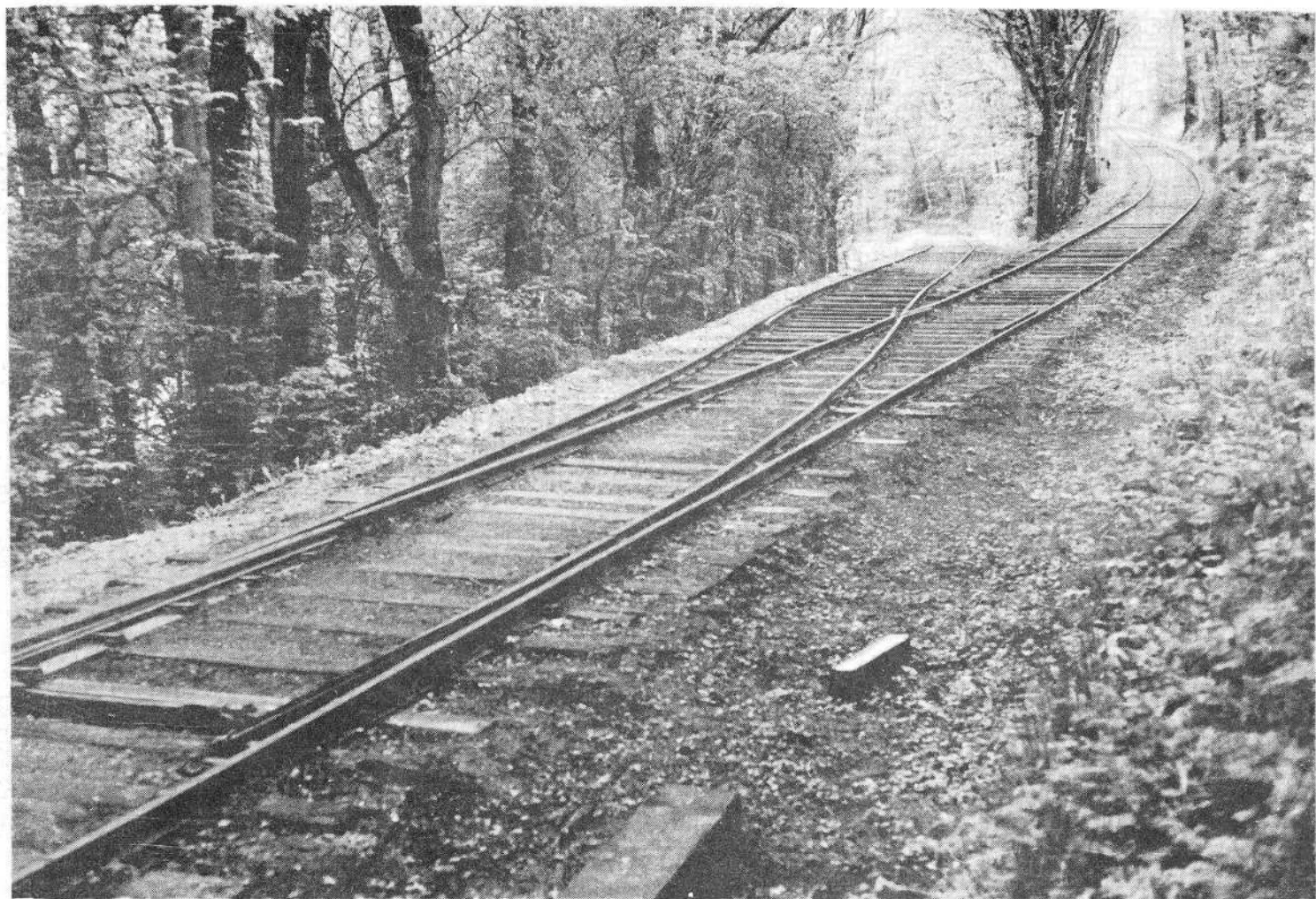
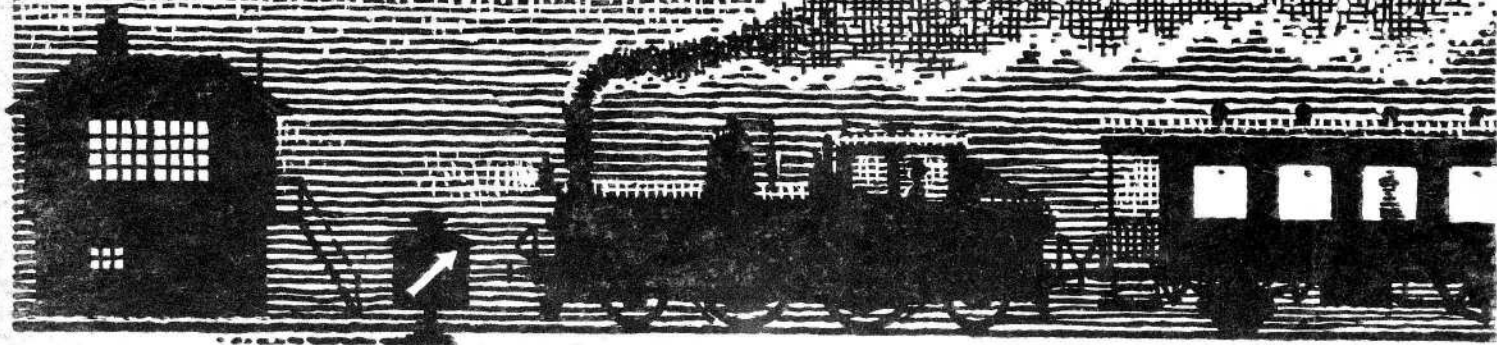


# SIGNALPOSTEN



**10** ÅRG  
1974

NR **1**  
JAN

# Nyt fra Redaktionen

Kære læser!

Allerførst vil jeg ønske alle vore læsere, såvel faste og direkte abonnenter, som de mere ustadige, der enten køber vort tidsskrift i løssalg eller benytter vore bibliotekers tilbud på læsesalene, et forhåbentlig lykkeligt og jernbane-rigt nytår 1974.

Medens disse linier skrives (nytårsdag 1974) ser det oprigtigt talt ikke alt for lyst ud. Ener-gikrisen og de deraf følgende restriktioner og prisfordyrelser, der ligger lige om hjørnet, vil nok sætte sine spor overalt, og også på vort lille foretagende.

"Heldigvis" var vi så "forudseende" at forhøje abonnementsprisen for den årgang, der begyn-der med dette nummer, men det var rigtignok med den skumle bagtanke at kunne give læseren mere igen (flere sider til store billeder o.l.) og ikke for at fodre en umættelig statskasse (højere MOMS?), papirfabrikerne (prisstigning på 40% varslet!) eller oliesheikerne. Vi må nok se i øjnene, at det bliver nødvendigt at spare; men da alt det arbejde, forfattere, re-daktion og forsendelsespersonalet lægger i bla-det, nu som før er hobbyarbejde og derfor helt ulønnet, er det temmeligt umuligt at hente no-get her, og derfor bliver det den professionelle part, der må "betale gildet" og læseren mær-ker det i form af færre sider i bladet.

Nå, lad os ikke tage sorgerne på forskud. Fore-løbig strømmer det da ind med abonnements-fornyelser, og jeg har her pr. 1. januar 1974 bogført fornyelse nr. 438 (mod i fjor på sam-me dag nr. 387), så det ser da lovende ud.

I 9. årgang nåede vi op på 826 abonnenter af den direkte og dermed mest givtige slags. Nu er et par afbestillinger indløbet og der er jo desværre også hvert år abonnenter, der afgår ved døden, mender er allerede tilkommet flere nye abonnenter end der er afgået, så også det giver jo et behageligt rygstød for redaktionens videre arbejde.

Jeg må huske at takke for alle de mange dejlige breve og meningstilkendegivelser iøvrigt, som vi modtager i en stadig glidende strøm. Tak for de venlige ord og tak for de mange forslag til

bladets indhold, som vi vil gøre alt for at følge op.

Som alt tidligere sagt, mangler vi i efterhån-den helt uhyggelig grad stof for modeljernba-neenthusiasten. Det ser ikke alt for lyst ud på dette område, da det ikke har vist sig muligt for redaktionen at finde produktive forfattere. Vi har spurgt i øst og vest, vi har tryglet på vore ømme knæ for de forfatterremner, vi har kunnet opspore, men intet hjælper. Kan en bøn i denne rubrik mon hjælpe?

Kære modelbyggere ude i klubberne: Giv os materiale til artikler om: bygning af materiel, bygning af anlæg, bygning af sekundær udsmyk-ning, småfiduser til landskabsdetaljer, for-trådning i sikringsanlæg - hvad som helst og helst straks som helst!

Skriv los af karsken bælg, - stavefejl og sprog-lige skrubbudser er ingen hindring! Fortæl om alt i alle detaljer - og husk at medsende illu-strationsmateriale. På forhånd mange tak.

Regnskabet for 1973, endnu urevideret, er ud-arbejdet i hovedtrækkene og kan findes et eller andet sted i bladet, hvor der ellers ville have været en alt for hvid plet.

Året blev ikke så dårligt endda, og omend der blev et underskud på samlet godt 1000 kr., så balancerede 9. årgang smukt og "tabet" kan udelukkende tilskrives, at fotohefterne nr. 3 og 4 (forstå det, hvo som kan) indtil nu er afsat i noget ringere omfang end redaktøren forventede. Nå, salget er da ikke gået helt i stå, og det må da håbes, at året 1974 bringer et accepta-belt salg - af såvel fotohefter (nr. 1, 2, 3 og 4), ... og så kommer toget, Trine, DSBs S-TOG, Romantik i Røg og Damp, håndbog nr. 1 og (vi håber på mulighed for udgivelse i april -maj) håndbog nr. 2.

Nu er siden opbrugt, og jeg må derfor slutte for denne gang.

10. årgang nummer 2 vil vi stile efter at leve-re i dagene omkring - eller lige efter - den 1. april 1974.

På genhør!

Holtrup

# SIGNALPOSTEN

upolitisk tidsskrift om jernbaner - i virkelighed og i model

10. ÅRGANG, NUMMER 1

JANUAR 1974

## INDHOLD I DETTE NUMMER:

Nyt fra redaktionen .....	omsl.	2
Vore banegårde, Fredericia 3. banegård .....		2
Byggetegninger .....		14
Danske jernbanefærger, tresporede motorfærger (6. del).....		15
Oversvømmelse i Ringsted .....		27
Nedlagte baner: Skive-Glyngøre-Nykøbing M .....		32
Kupesnak .....		49
En sporplan .....		54
Gamle reglementer .....		55
Fra sidegangen, bl.a. regnskabet for 1973 .....		60

Forsidebilledet: Forårsstemning, VLTJ, havnesporet i Lemvig, 22/5 1972.  
Bøgen lige udsprunget! (Foto: Asger Christiansen)

Bagsidebilledet: På strækningen mellem Holte og Birkerød, 1959.  
(Foto: H. Jørgensen)

SIGNALPOSTEN samarbejder gerne med alle kredse af jernbaneinteresserede.

REDAKTION & EKSPEDITION: Ulf Holtrup,  
Dalbyvej 12,  
2700 Brønshøj.  
Tlf. (01) 71.79.03

ANNONCER: P. Adamsen,  
Gentoftegade 52,  
2820 Gentofte.  
Tlf. (01) GEntofte 1060.

TRYK: Sven Jensen & Co.,  
Brudelysvej 26,  
2880 Bagsværd.  
Tlf. (01) 98.29.29

SIGNALPOSTEN udsendes ultimo januar, medio marts, maj, august og oktober og primo december måned.

ABONNEMENTSPRIS for 10. årgang andrager kr. 40,- incl. moms og tilsendes frit i lukket konvolut. Abonnement tegnes ved indbetaling på giro 9.47.22, SIGNALPOSTEN, Dalbyvej 12, 2700 Brønshøj, evt. postanvisning eller check til samme adresse.

EFTERTRYK TILLADT MOD  
TYDELIG KILDEANGIVELSE



# DANSKE BANEGÅRDE

Fredericia, 3. banegård.

Fra den tidligere artikel om Fredericias banegårde husker man måske, hvilke trafikale vanskeligheder man havde, fordi den 2. banegård var blevet for lille på grund af den stadig voksende trafik. Egentlig tror jeg, at de rejsende var så temmelig ligeglade med, om Fredericia station var for lille, det måtte være jernbanemændenes hovedpine. Derimod mærkede de rejsende generne, når man kom til Lillebælt; det var absolut ikke særligt morsomt at

Denne artikel er valgt illustreret med en række foto (stillet til rådighed for SIGNALPOSTEN af DSB) af de omfattende byggearbejder ved Fredericia. Desværre er oplysningerne ikke særlig fyldestgørende, men de kendte oplysninger noteres her. Her billede 1: Overkørslen ved Prangervej, 29/5 1926 (udkørsel mod Horsens).

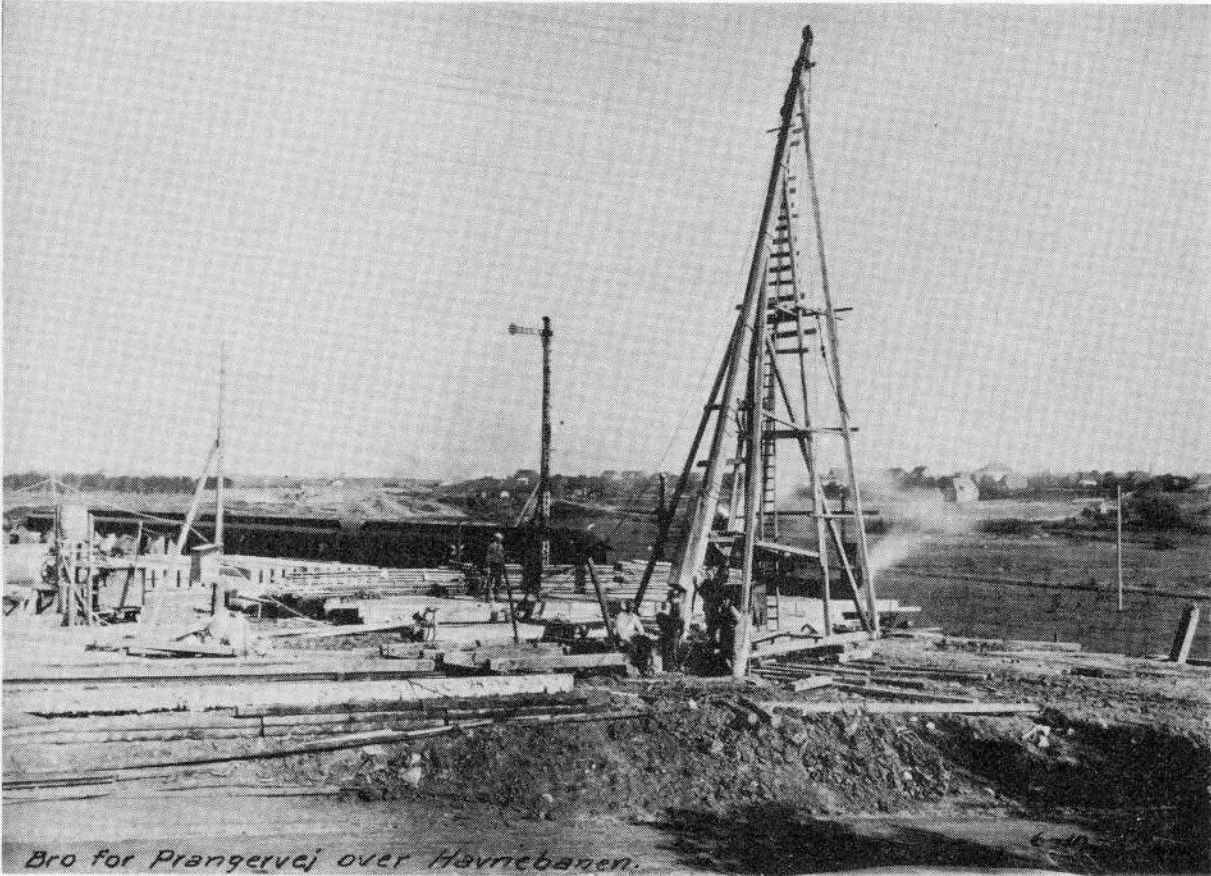
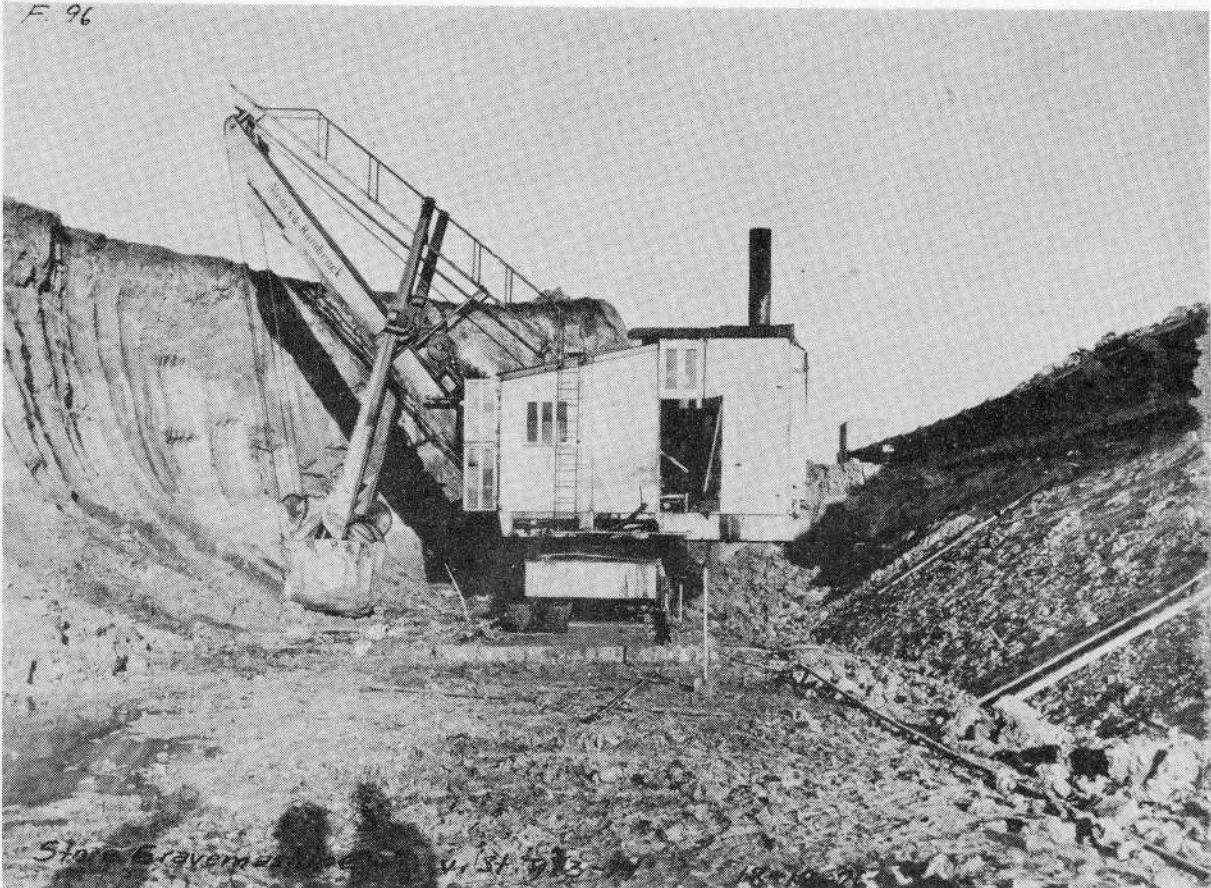
Side 3 øverst: Store gravemaskine i arbejde ved st. 973-74, 18/12 1926. Nederst: Bro for Prangervej over havnebanen, 6/10 1927, indkørsels-signalet må være det samme som ses på billedet side 2.

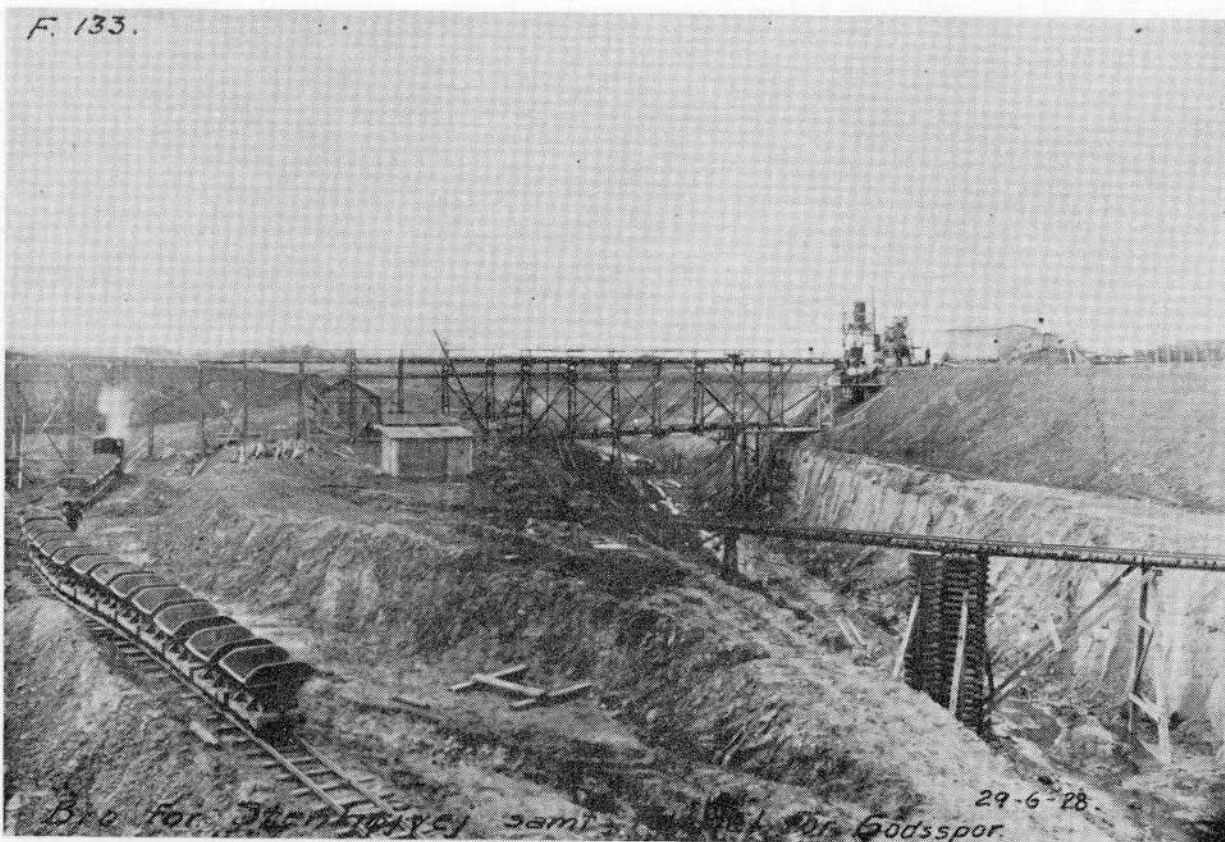
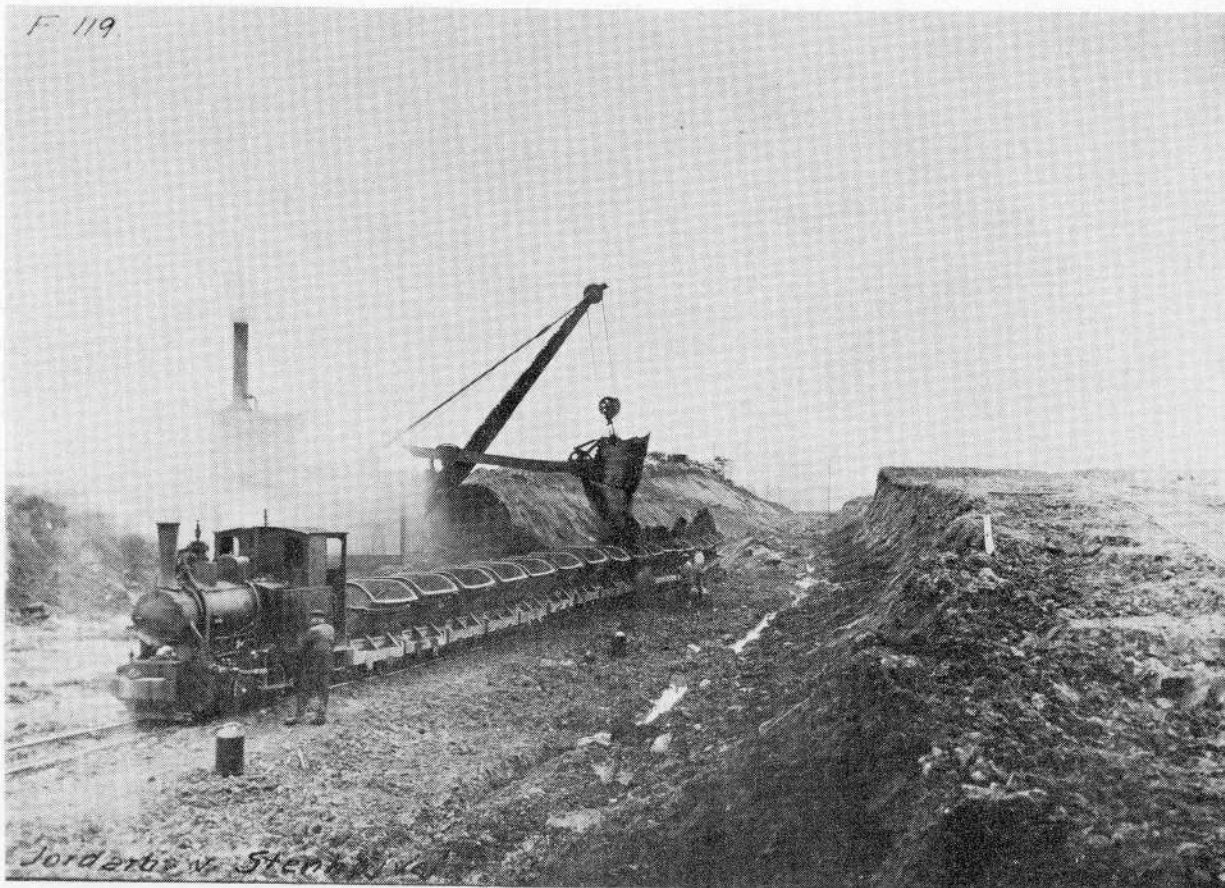
skulle afbryde rejsen og skifte fra tog til færge i al slags vejr. Det man derfor talte mest om i offentligheden var ikke, at Fredericia station var for lille, men om mulighederne for at etablere en broforbindelse over bæltet.

Allerede i 1884 kom de første forslag til en sådan broforbindelse, og igennem årene fremkom flere forslag, sågar en hængefærge blev foreslået, men ingen af projekterne vandt gehør i Rigsdagen. Først i 1924, nærmere betegnet den 29. marts, blev loven om tilvejebringelse af en dobbeltsporet jernbanebro over Lillebælt m.v. vedtaget. Der havde været forbavsende enighed blandt alle Rigsdagens parti-











Side 4 ø: Jordarbejde ved Stenhøjvej 6/10 1927. (Stenhøjvej føres over banen knap 2 km nord for hovedbygningen). Nederst: Bro for Stenhøjvej, samt tunnel for godsspor, 29/6 1928.

er om det nødvendige i at bygge broen. Dog var de konservative betænkelige ved de store udgifter og ønskede bl.a. rentabilitetsspørgsmålet nøje undersøgt.

1. behandling af lovforslaget fandt sted i december 1923, men ved 3. og sidste behandling, hvor lovforslagets 15 modstandere alle var mødt, blev som nævnt loven vedtaget efter en lang debat. Trafikminister Slebsager havde flere gange ordet for sit hjertebarn, som en avis dengang skrev. Han understregede broens rentabilitet og nødvendigheden af at skride til handling. Hvis man ikke byggede broen, ville man blive tvunget til at bevilge betydelige beløb til forbedring af færgefarten og forholdene ved Fredericia station. Som man ser, ligegyldigt om der kom en bro eller ikke, måtte der nu gøres noget ved forholdene ved Fredericia. Den opmærksomme læser bemærkede måske, at i lovens tekst stod der oprindeligt intet om en vejbro. Først i 1927 kom der er tilføjelse til det oprindelige forslag, idet loven om udvidelse af den dobbeltsporede jernbanebro over Lillebælt med en færdselsbro blev vedtaget den 16. juli.

De kolossale jordarbejder i forbindelse med det nye banegårdsanlæg blev påbegyndt i 1926. Det var et helt nyt terræn man lagde det nye anlæg på, nemlig på markerne uden for voldene, og det skete ikke så sjældent, at man stødte på nogle ubehagelige minder fra treårskrigen, nemlig granater, der bl.a. stammede fra kampene omkring Fredericia hin berømte nat den 6. juli 1849, da danskerne brød belejrerens ring omkring byen. Men lad os vende tilbage til jernbaneanlægget.

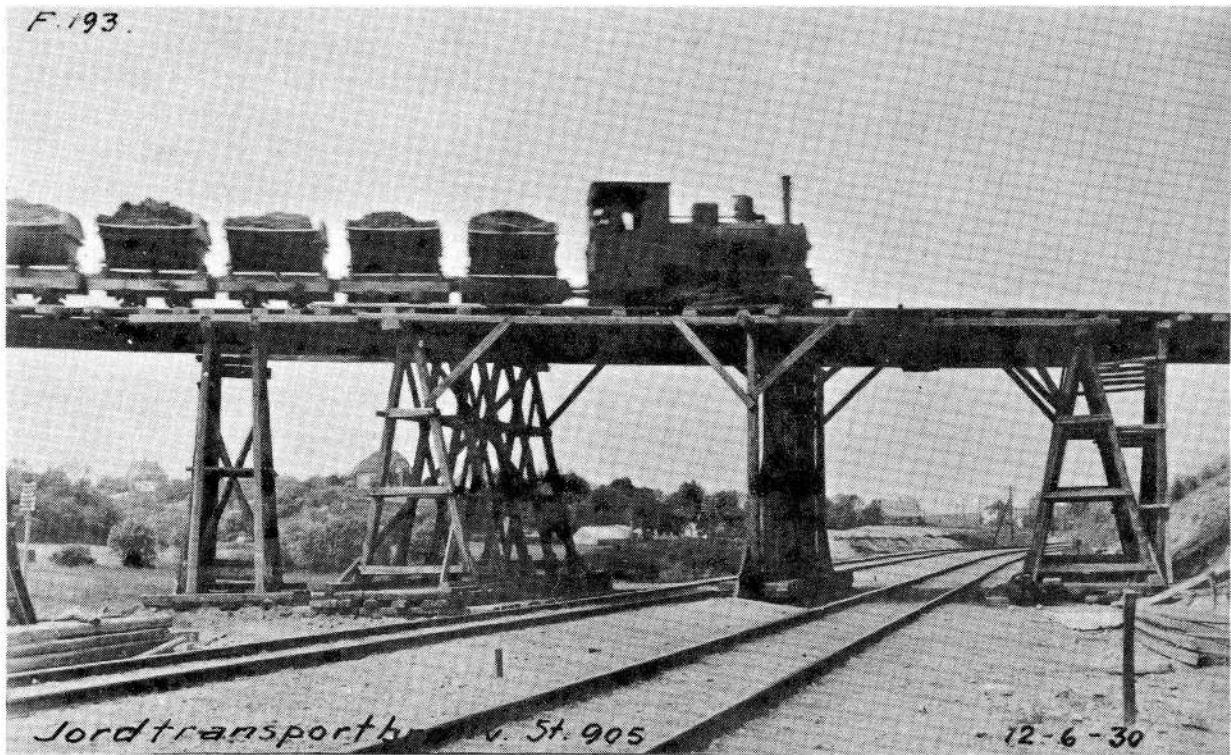
Arbejdet blev udført dels af københavnske, dels af jyske firmaer, der selvfølgelig var underkastet kontrol af statsbanernes egne ingeniører. Det var et stort areal man gik igang med at indrette til formålet, idet området dækkede ikke mindre end 700.000 m<sup>2</sup>, det svarer til næsten 100 gange det areal, Rådhuset i København dækker, hvis det da siger en noget.

Man gik igang med forlægning af den eksisterende bane samt begyndte på forskellige jord- og broarbejder. Forlægningen fandt sted imellem Pjedsted og den nye stations nordende. Alt gik nogenlunde planmæssigt, arbejdet skred frem støt og roligt, men - med ét lå det meste af den store arbejdsplads stille, idet der udbrød strejke. Først i midten af april 1930 - efter 11 måneders forløb - blev arbejdet genoptaget, og så fik man travlt.

Jordtransportbro ved st. 905, 12/6 1930.







Jordtransportbro ved st. 905, 12/6 1930. (Der kan ikke ses påskrifter eller plader på smalsporslokoet).

Sommeren igennem blev der nu arbejdet i toholdsdrift således, at man i begyndelsen af 1931 alligevel havde fået flyttet 1.300.000 m<sup>3</sup> jord, hvilket svarede til 80% af den jordmængde, der skulle flyttes. Denne jordmængde svarer til ca. 208.000 fuldt lastede PFR-vogne, den lave åbne godsvogn med det høje bremsehus. Samtidig med jordarbejdet opførte man ikke så få broer, hvoraf flere omgående blev taget i brug af den almindelige vejtrafik. Hertil kom diverse broer beregnet kun for jernbanen i forbindelse med sporudfletninger og forbindelsen med havnebanen. I løbet af 1932 var det egentlige jordarbejde afsluttet og der var da ialt blevet flyttet over 2 mill. m<sup>3</sup> jord.

Broerne for udfletning af Nyborg- og Koldingbanernes spor blev også færdige i samme periode, og så var samtlige broer i forbindelse med sporkrydsning ude af niveau færdige. Samtidig var man i fuld gang med at lægge sporene på strækningsristene. Nu begyndte man også på hovedbygningen, idet funderingen med jernbetonpæle fandt sted, man brugte 875 pæle, hvilket svarede til ikke mindre end 6700 løbende meter.

I løbet af 1933 blev sporarbejderne i det væsentlige afsluttet på rangerterrænet og man

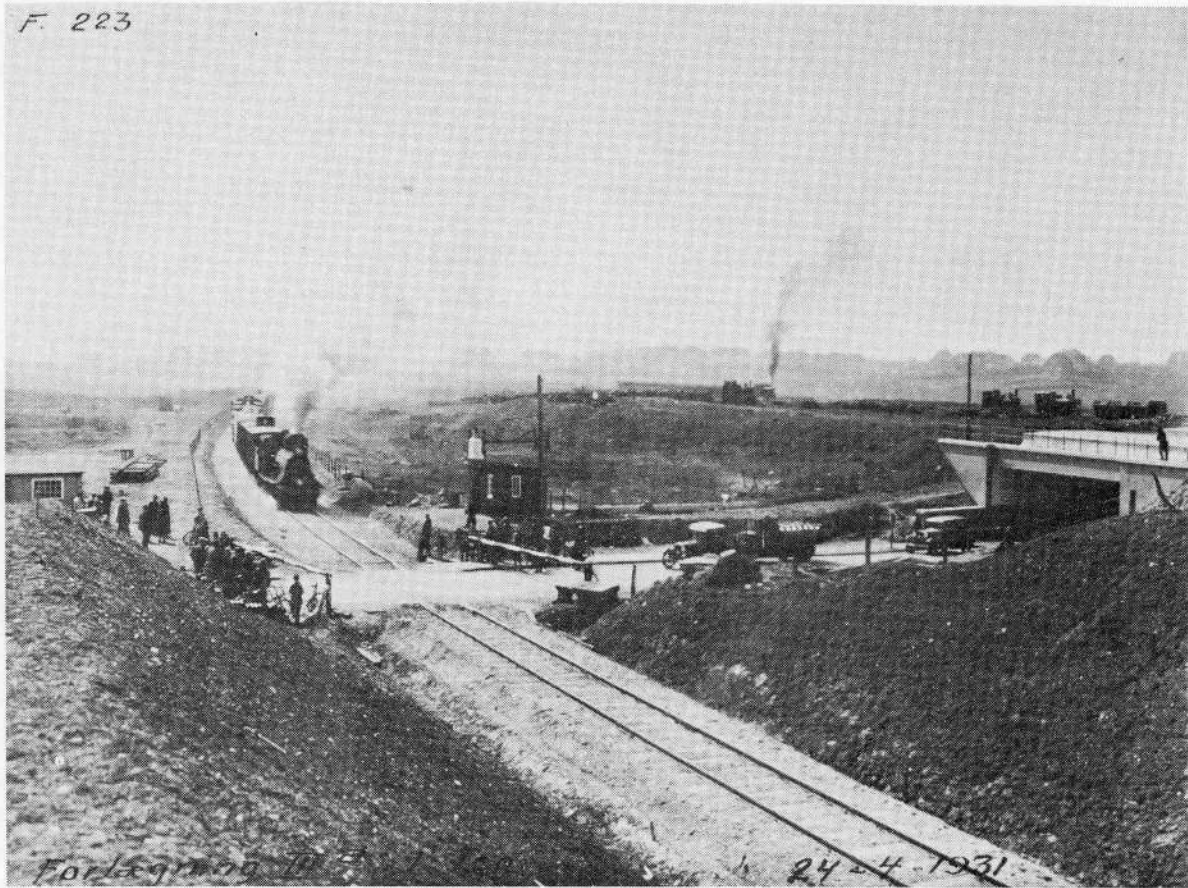
var i fuld gang med monteringen af de store sporskiftegrupper på personbanegården. Spormæssigt manglede man efterhånden kun perronsporene og den endelige tilslutning til hovedsporene. Signalposterne var også under opførelse og man var travlt beskæftiget med murer-, tømrer- og blikkenslagerarbejdet på hovedbygningen. Samtidig var man godt igang med arbejdet på remisen.

Sådan fortsattes arbejdet på det store jernbaneterræn, den ene ting efter den anden blev færdig i løbet af 1934, men da Lillebæltsbroen skulle åbnes den 15. maj 1935, blev man alligevel i løbet af 1934 nødt til at fremme arbejdet således at også Fredericias nye station var klar til brug på denne dag.

Dele af anlægget havde været prøvekørt, hvilket medførte, at man blev klar over visse ting, der burde ændres. F.eks. fandt man ud af at ændre tilkørselsforholdene til remisen således, at lokomotiverne ikke kom i karambolage med rangerhovedets bevægelser for omladeperronnens spor. En ny depotsporgruppe til hjælp for personvognsdepotet blev oprettet. Men alle de mange ting som tilslutning til de kommunale værker, stationsforpladsens vejarbejder, kulkraner, perronnernes færdiggørelse og oprettelse af kiosker, transformere,

Side 7 øverst: Forlægning III a, første tog, 24/4 1931. Nederst: Forlægning III a, 24/4 1931.

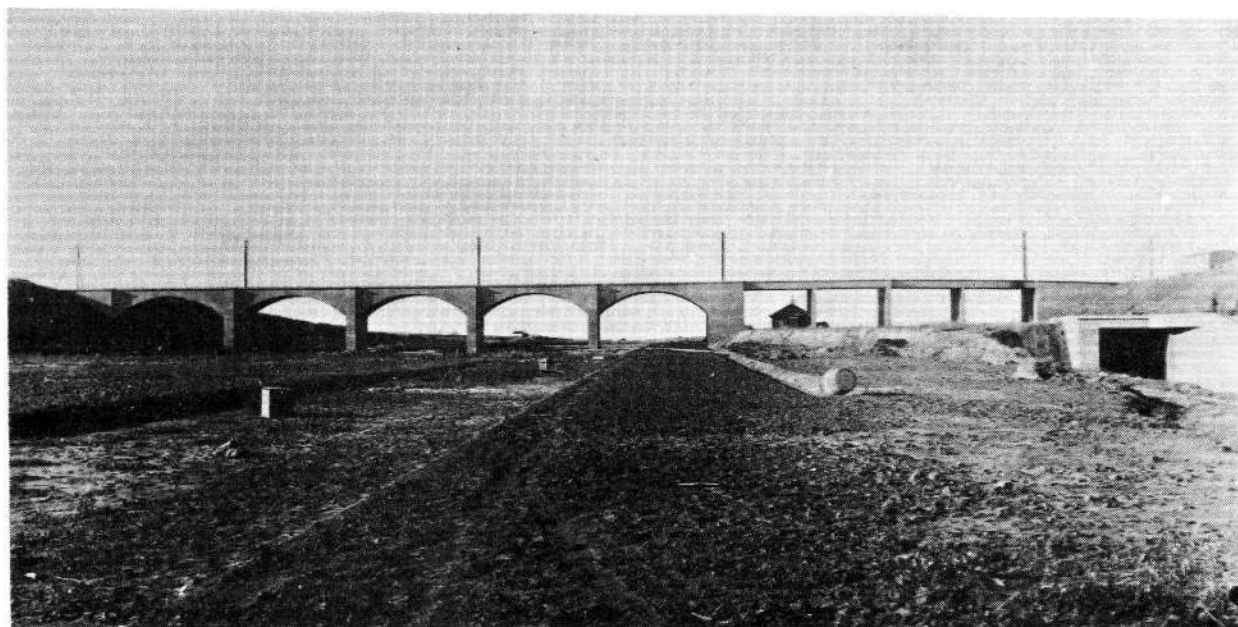
F. 223



F. 224.







Stenhøjvejsbroen og tunnel for godsspor, 24/10 1931.

lystårne, ja alt det der skal til for at få en stor station til at fungere, blev der arbejdet på omtrent i døgn drift for at få det hele klart til den store dag.

Men man havde også haft travlt andre steder end i Fredericia. På køreplankontoret havde man arbejdet intenst med den helt nye struktur, som køreplanen fik med de gennemgående vogne og lyntog i forbindelse med Lillebæltsbroens åbning. Nogle erindrer måske de gamle navne lyntogene havde: Kronjyden (København-Ålborg), Østjyden (København-Århus) og Vestjyden (København-Esbjerg). De der skulle tilrettelægge festlighederne i forbindelse med åbningen, havde i lang tid i forvejen arbejdet febrilsk med arrangementet. Og så - den 14. maj 1935 skulle alt det nye indvies.

Utallige pressefotografer, journalister og tilskuere, der i løbet af aftenen og natten kom til Middelfart og Fredericia, for straks næste morgen at være klar til henholdsvis arbejde og fornøjelse, fik en ubehagelig overraskelse, idet det viste sig at alle hoteller og alle værelser hos private forlængst var optaget. Man måtte så tilbringe natten siddende i sine biler, mens man frøs så det knagede. Ganske vist var vi i midten af maj, men alligevel var temperaturen under frysepunktet og snebyger føg langs gader og veje, mens blæsten peb.

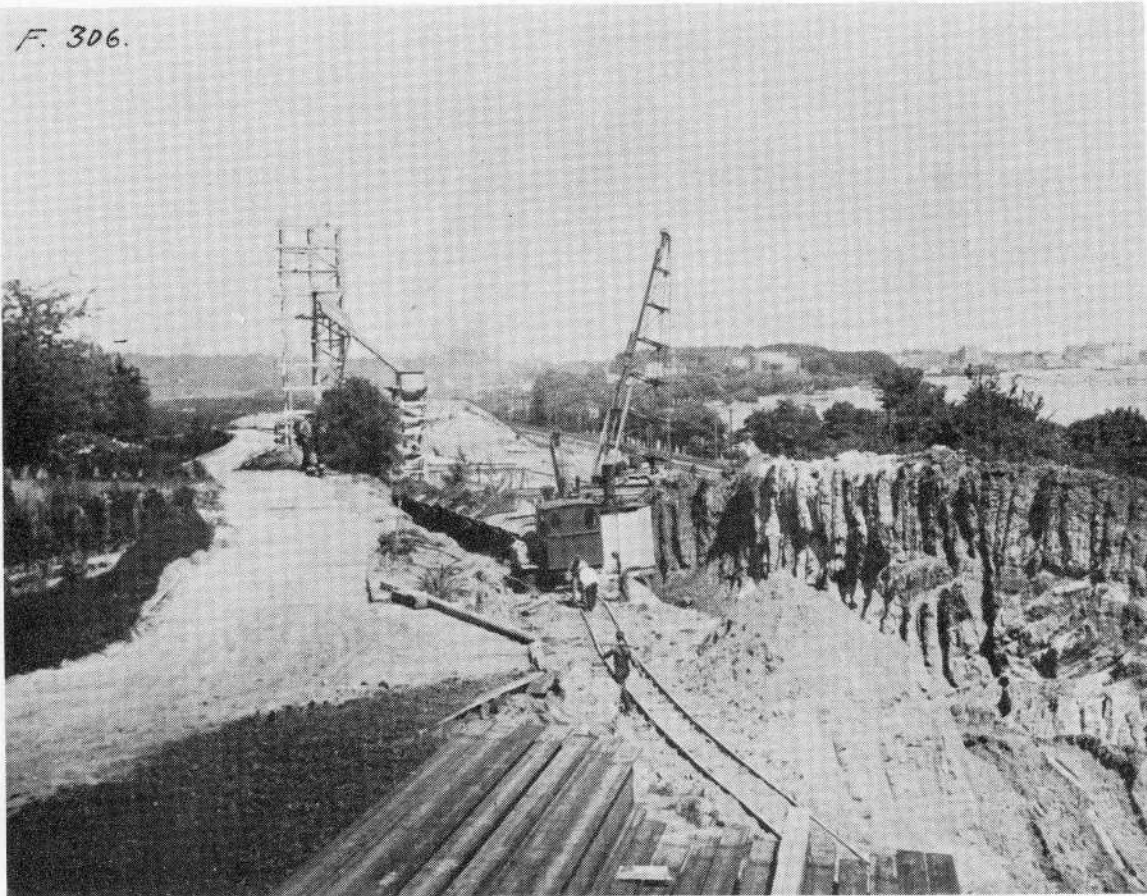
Den næste morgen var genvordighederne dog glemt, den store dag var kommet, og ind

imellem skinnede solen. Trods det ret kølige vejr strømmede folk til fra nær og fjern, selv om åbningshøjtideligheden først skulle begynde kl. 14. Ser man aviserne fra dengang er det kun Lillebæltsbroen, man hører om - der står næsten ikke et ord om Fredericias og Middelfarts nye stationer. Kl. ca. 15 rullede et af de nye (de nu udrangerede) lyntog, med kongen som passager, over broen fra Middelfartsiden. Inden da havde der været diverse taler og der havde været afholdt forskellige højtideligheder. Lillebæltsbroen var indviet.

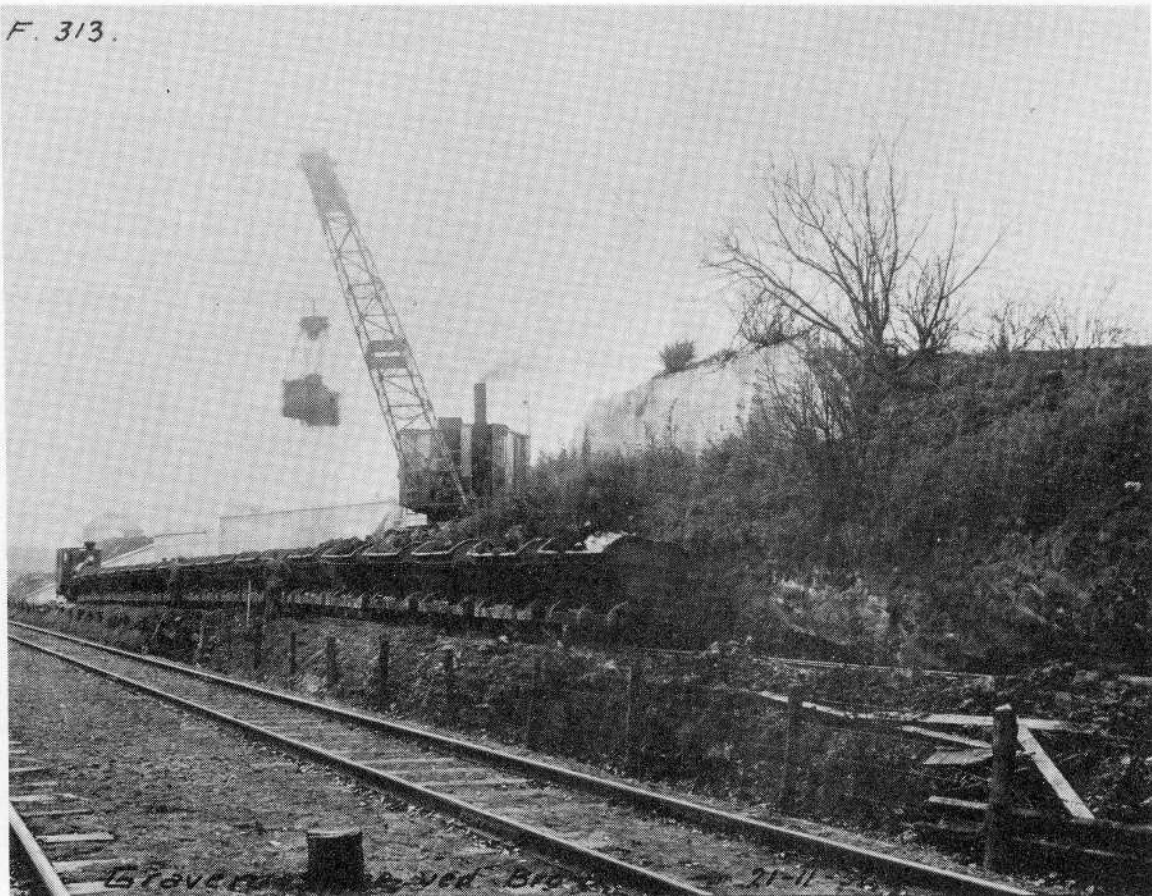
Men derfor var Fredericia nye station dog ikke taget i brug. Først om morgenen ved nittiden (den 15. maj) blev det sidste tog ekspederet over den gamle Fredericia banegård og ført med færge over Lillebælt. Fra morgengry var en stor skare arbejdere igang med at gøre sporene klar til at tage Lillebæltsbroen i brug for alvor. Mange mennesker var forsamlede i Fredericia og Strib færgehavne for at overvære den sidste tur over bæltet. 3 færger lå i Fredericia og med "Fyn" i spidsen sejlede alle tre færger ud af havnen mens flaget blev strøget i færgeløjet. Ude på bæltet lå overfartens fjerde færge, og den sluttede sig nu til de tre andre. Efter at de fire færger havde anløbet Strib, blev flagene på kommando fra "Fyn" strøget og samtidig sænkede Strib station også sit flag. Lillebæltsoverfarten og dermed en betydningsfuld epoke i dansk trafiks historie var forbi. Det



F. 306.



F. 313.



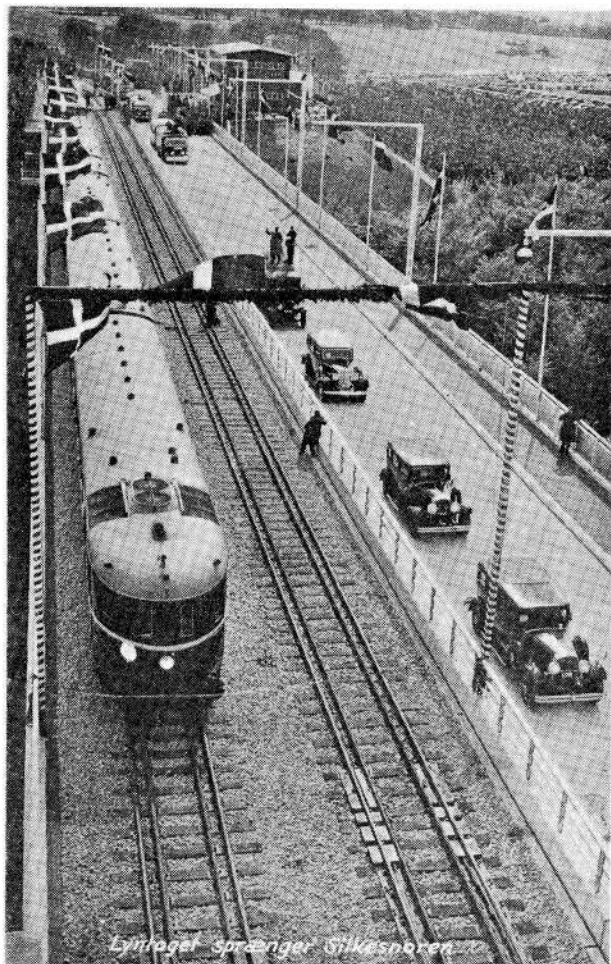
Government - 2nd Div - 21-11

bør måske bemærkes, at der efter den sidste færgetur var en højtidelighed for færgernes mandskab ombord på "Fyn" og efter denne sejlede de færger, der skulle gøre tjeneste andre steder, til deres respektive nye overfarter.

Efter at alt var klart i Fredericia kørte det første tog over broen. Måske ligger der noget symbolsk i, at dette tog var et motortog, et varsel om, hvad man ventede af fremtiden.

Men på Fredericia banegård var alt ikke lutter idyl den 15. maj 1935. De eneste tog, der kom nogenlunde rettidigt igennem var lyn-togene. Alle andre tog fik store forsinkelser og til sidst var alt nærmest kaos. Stationsforstanderen brød sammen og andre måtte overtage ledelsen og ansvaret. Der gik adskillige dage før trafikken kunne klare sig igennem uden alt for store forsinkelser.

Men lad os se lidt på stationen som den var dengang, da den lige var blevet færdig. Det havde kostet 11 millioner kroner at anlægge stationen. Dens spor havde en samlet længde af ialt 60 km, eller som en enkeltsporet bane fra København til Ringsted, eller som fra Fredericia til Horsens, og 217 sporskifter for-



Lynløbet sprænger Silkesporen

bandt de mange spor. Banegården var delt i en nordlig og en sydlig del. Længst mod nord lå rangerbanegården og mellem den og den mod syd liggende personbanegård lå anlægene for betjening af lokomotiver og altså også remisen. Til personbanegården hørte også et depot for personvogne. Den gamle banegård blev ikke helt opgivet, den ligger der forøvrigt stadig, men blev indrettet som godsbanegård for lokalt stykgods- og vognladningsgods samt for havnetrafikken. Her blev desuden også indrettet et anlæg for sammensvejsning af jernbaneskiner.

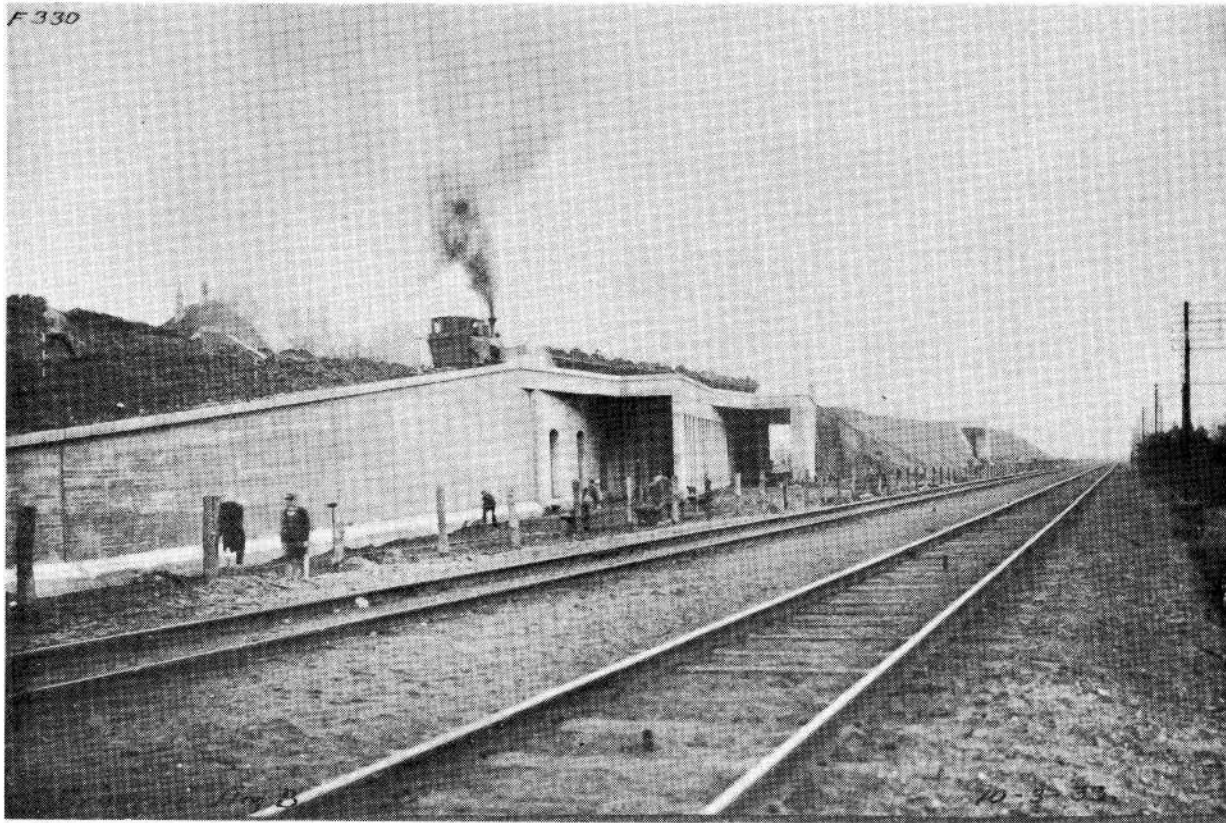
Personbanegården har 4 perroner og 9 hovedspor. Det var også herfra at forbindelsessporet til den gamle station og havnen udgik. Perronerne var efter datidens målestok meget lange og hævet 3 m over forpladsen. Ved tre af perronerne var der indrettet restaurant, vi ville vist i dag kalde noget tilsvarende for cafeterier.

Hovedbygningen var blevet opført af røde mursten, og når man trådte ind i bygningen fra gaden, kom man ind i en stor forhal på 270 m<sup>2</sup>. Fra forhallen førte en 72 m lang perrontunnel de rejsende til de 4 perroner, hvortil man nåede ad brede og ret korte trapper. Hovedbygningen indeholdt selvfølgelig alle de faciliteter, der var nødvendige for publikums betjening. Børnene beslaglægger den sydlige del af stueetagen, mens postvæsenet råder over den nordlige del. På førstesalen er der kontorer, stationsforstanderbolig og plads til telegrafstation samt ekspeditionslokaler.

Maskindepotet rådede over en 20 m lang skydebro, elektrisk drevet. Der var en særlig finesse ved denne skydebro, idet den også kunne anvendes som drejeskive. Lokomotiver kræver som bekendt temmelig god plads og derfor var den rektangulære hal indrettet til at huse ikke mindre end 21 store damplokomotiver af H- og R-typen. Selve hallens gulvareal var på godt 4000 m<sup>2</sup>. I forbindelse med remisen var der anlagt værksteder og magasiner. Lige ved remisen var der opført en bygning beregnet til det kørende personales ophold, med venlige og tiltalende værelser og der forefandt bl.a. læseværelser, opholdsværelser, spisestuer, tekøkkener m.v. Selvfølgelig var der også en kulgård med vandforsyning.

Denne vandforsyning var et særligt kapitel, idet man dels kunne få vand fra de kommunale anlæg, dels fra skyerne. Da regnvand er kalkfattigt og billigt og da damplokomotiver





Broerne A og B, 10/3 1953

bruger temmelig meget vand, havde man nemlig fået den ide at opsamle regnvandet fra rangerbanegårdens store terræni i et særligt vandreservoir. Her kunne man årligt hente ca. 100.000 m<sup>3</sup> vand, hvilket svarede til en besparelse hvert år på vandregningen på 25.000 kr.

Fra hele landet kom og afgik godsvogne i stort tal og der fandt en meget intens rangering sted. Men da man desuden havde megen rangering med vogne med passagerer, blev det af sikkerhedsmæssige grunde bestemt, at personbanegården og visse spor på rangerbanegården yderligere skulle sikres med dværgsignaler. Når et godstog ankom blev det ført til ankomstristen, hvor maskinen blev afkoblet og kørt til remisen. For at spare rangermaskiner var ankomstristen placeret 13 m højere end afgangstristen. Herved opnåede man, at vognene i det store og hele selv var i stand til at kunne køre ved tyngdekraftens hjælp under rangeringsforløbet. Når maskinen havde forladt togstammen sørgede en sporbremse for, at stammen ikke begyndte at rulle ned ad den store stigning før man ønskede det. Når man var klar til rangering, og det varede normalt ikke længe, før der var mange godstog der skulle ekspederes hver dag, gled vognen eller vognene efter afkoblingen ned mod strækningsristen, hvor vog-

nene sorteredes efter hvilken strækning, de var bestemt for. Lige før strækningsristen var der igen indbygget en bremse.

De her omtalte bremser arbejdede med vand med et tryk på 100 ato og blev styret fra post V, hvis mandskab var meget dygtige til at give vognene netop den rette fart, således at de, når de nåede ned på strækningsristen, var forholdsvis nemme at bremse med en hemsko. Man var i stand til at splitte et godstog på 50 vogne på godt 10 minutter. Strækningsristen havde 8 spor, men desuden var her spor til den lokale godsstation, havnen og omladehallen. Omladehallen var beregnet for omlæsning af transitgods mellem Jylland og Øerne og havde til huse i en 2100 m<sup>2</sup> stor bygning med tilhørende kontorer. Efter at vognene var blevet sorteret til de forskellige strækninger, skulle de videre til sortering i stationsorden på stationsristen. Ved nedløbet hertil var der en stigning på 1,25 m, som vognene ikke selv kunne klare. For at overvinde denne bakke brugte man et rangerlokomotiv - normalt en Q-er - som trykkede vogn eller vogne over i den rigtige rækkefølge til de forskellige stationer. Resten af turen til afgangstristen klarede vog-





Side 12 øverst: Fredericia 3. banegård set fra NØ. Efter biler m.v. at dømme er årstallet ca. 1935. (arkiv: JG).  
 Nederst: Fredericia 3. banegård, set fra SØ. Postkort ca. 1960. (arkiv:hol)

nene selv udelukkende ved tyngdekraftens hjælp. Efter samling af vognenes koblinger og bremseslanger var togstammen så klar til afgang.

En station af Fredericias størrelse med en så intensiv toggang krævede et effektivt sikringsanlæg. Anlægget var selvfølgelig elektrisk og blev styret fra 5 poster. Post II var kommandoposten. Jeg har tidligere nævnt dværgsignalerne, men herudover var selvfølgelig også alle de andre signaler, vi kender fra banerne. Måske vil vor signalkyndige medarbejder tage dette emne op ved lejlighed? I hvert fald er hele dette komplicerede signalanlæg hovednerven i trafikens afvikling i Fredericia.

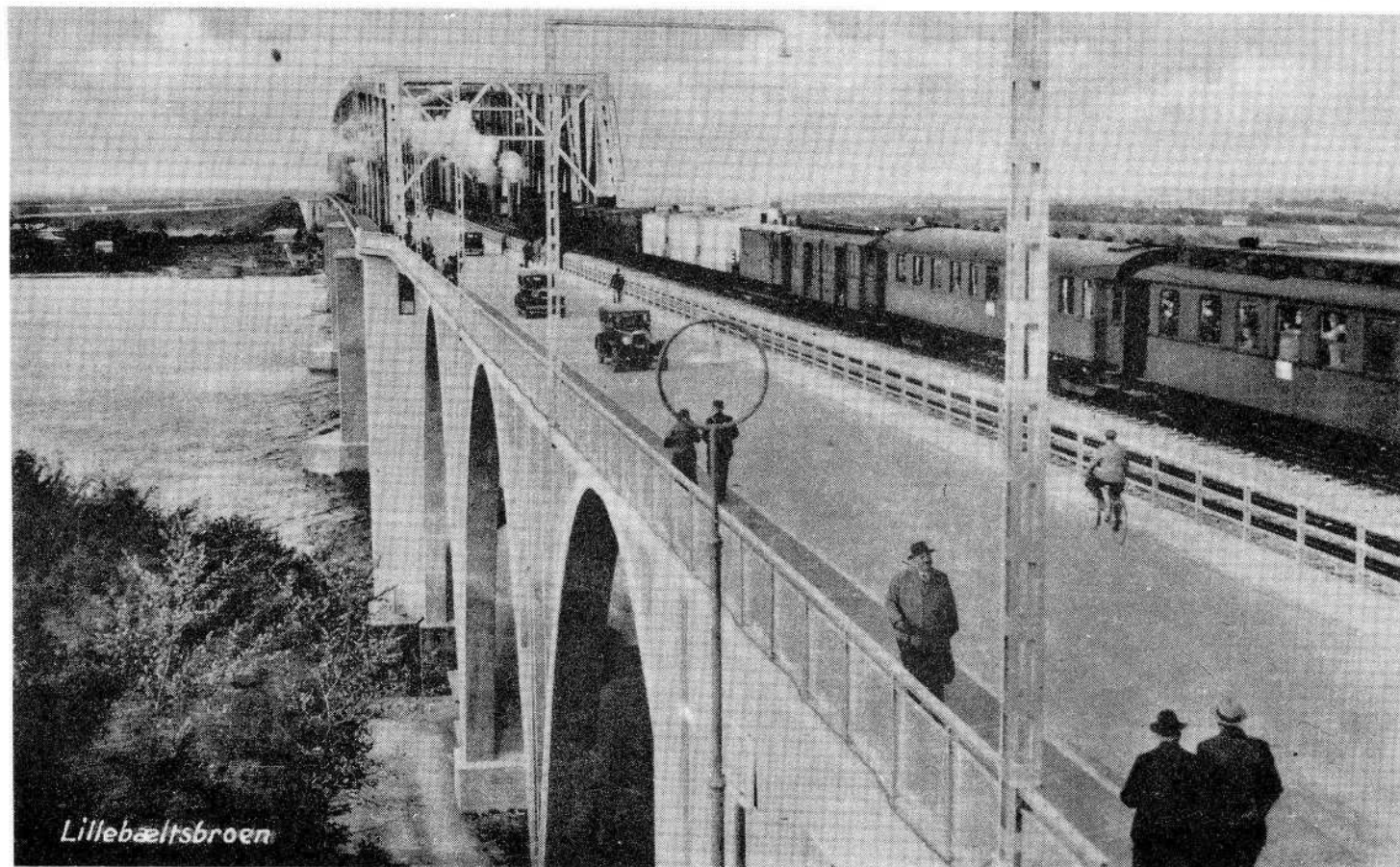
Da banegården åbnedes var der 7 hovedindkørselssignaler udført som armsignaler, 32 daglyssignaler og 126 dværgsignaler. For at få sporskifter, signaler m.v. til at fungere var der 240 håndtag i signalposterne, styret af 900 relæer, der sørger for afhængighed mellem an-

læggets forskellige dele. 10.000 kontakter blev indkoblet i sikringsstrømløbene. 85 km ledning fører strømmen fra kontakt til kontakt, 85 km kabel blev nedgravet til forbindelse med signaler og sporskifter. Disse kabler var mange-trådet og indeholdt ikke mindre end 1500 km tråd, d.v.s. 6 gange København-Fredericia.

Om natten oplystes stationspladsen fra fem, 30 m høje, tårne med 6-8 projektører á 600-1000 Watt, der kunne lyse ud i natten, så 300-350 m terræn blev klart oplyst. Sikken en elregning, der måtte betales. Da stationen åbnede brugte man over 450.000 kWh årligt, men man bruger sikkert betydeligt mere i dag.

Faktisk var det en god station man fik i Fredericia i 1935. Kun en kedelig ting overtog man fra den gamle station: Det viste sig umuligt at bygge stationen som en ren gennemkørselsstation, og som i gamle dage måtte man for strækningen Kolding-Fredericias vedkommende bibeholde rebroussementet, men det slap man da for med hensyn til de øvrige strækninger.

Trafik over Lillebæltsbroen kort efter indvielsen. Set fra Fynssiden. Postkort (arkiv:hol)





Fredericia er en by med mange minder og måske af den grund og vel også fordi byen var et af de betydeligste trafikknudepunkter i Danmark jernbanemæssigt set, anlagde man på en af byens bastioner i 1939 en mindelund for jernbanemænd, forulykket i tjenesten siden 1900. Deres navne er indhugget på en række lave sten. En 4 m høj granitsten står i baggrunden og under det kronede vingehjul står følgende inskription:

Jernbanemændenes Gerning,  
Mellem de blanke Skinner,  
Arbejdets hastige Rytme,  
Togene Dag og Nat,  
Kræver af alle en Indsats,  
Af nogle den største: Livet.  
Dem til Ære og Minde  
Stenene her er sat.

Lad disse linier være afslutningen på beskrivelsen af Fredericias tre banegårde, et emne som såmænd godt kunne udvides så det kom til at fylde en hel bog. Fredericiabanegård er vel et glimrende eksempel på de manende ord ovenover: her kræves der virkelig en indsats af jernbanefolkene for at få hjulene til at rulle så vi andre kan fortsætte ræset!

J.G.

#### EFTERLYSNING.

Som medlem af JMJK i Århus er det min hensigt at bygge en del materiel fra min barndoms kollektive transportmiddel: den Østsjællandske Jernbane, til vores nye privatbane.

Desværre synes det som om, det er yderst sparsomt, hvad der findes af oplysninger, fotos, tegninger m.v. fra denne herlige jernbane som havde fornøjelsen af at transportere mig og min familie i årene fra 1941 til 1961.

Skulle der blandt læserne findes nogle, som kan hjælpe med data, skitser, fotos m.m. bedes de venligst henvende sig til

Jørgen Henneke,  
Solbakken 22  
8240 Risskov.

# Byggetegninger

På udfoldningsarket bringes en tegning af DBJs ældste personvogne. De bornholmske Jernbaner, der som bekendt var smalsporede, (1000 mm), fik da banen åbnedes i 1900 leveret 5 stk. bogiepersonvogne nr. 1-5.

De blev leveret af vognfabrikken i Hannover og var for den tid, og for en så afsides liggende bane, meget moderne. De var letløbende gode rummelige vogne med meget store spejlglasruder og var forsynet med et - det var "in" på den tid - ruftag, men naturligvis ikke som på andre baner pænt afrundet i enderne, men derimod skarpt afskåret ved gavlene.

Endeperronerne var ikke store (1 m) men til gengæld var rækværket bygget ud over perronblikket og endelig var perronen lukket af med de berømte låger - en bornholmsk specialitet. Det indre af vognen var som nævnt rummeligt og lyst, og selv om alle 48 pladser har været besat, tror jeg ikke den har virket overfyldt. Den havde ikke toilet så man må regne med, at bornholmerne altid har kunnet vente til næste station og så håbe på, at der ikke har været optaget her.

Vognen har vel helt fra starten været dampopvarmet (fra lokomotivet) og den oprindelige belysning har været med petroleum som flere billeder viser (SP, 4. årg. nr. 6, side 156).

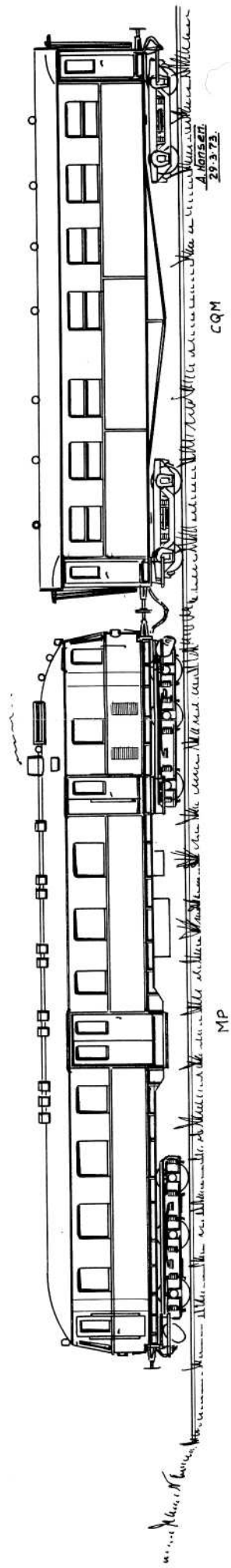
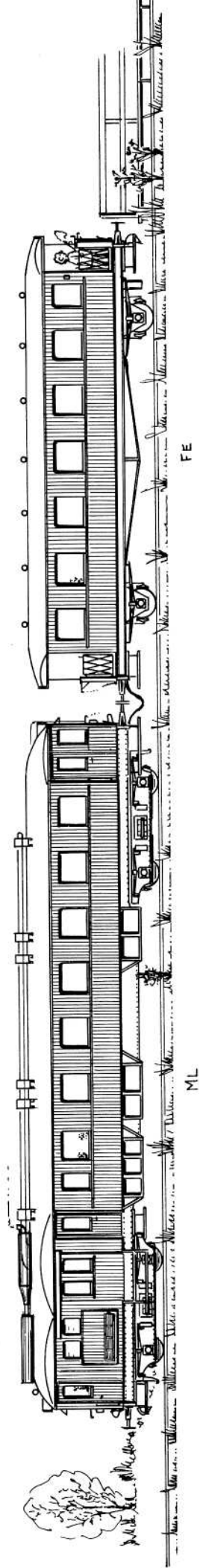
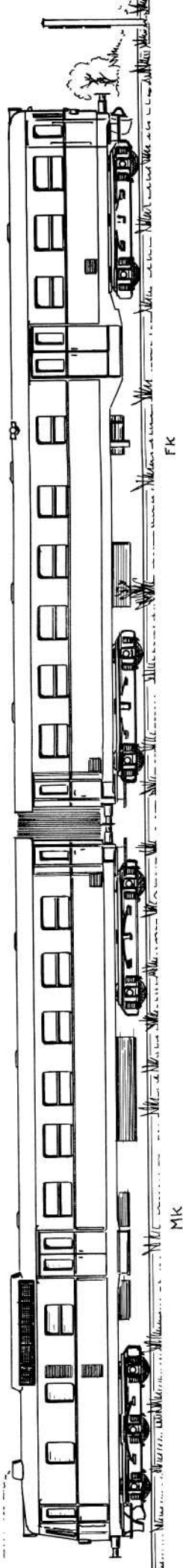
Bogien på tegningen er jeg ikke helt sikker på, men det er det bedste som nogle gamle fotos kunne bringe. Ligeledes har jeg med vilje ikke tegnet vacuumbeholder m.m., da jeg ikke aner, hvor og hvordan de har været placeret.

Alle vognene er iøvrigt udrangeret omkring 1950. Mere er der vel ikke at sige om disse gamle vogne, og dog. Jeg glemte at bemærke, at slutsignalet faktisk så ud som vist.

En anden gang håber jeg at kunne lave en byggebeskrivelse af køretøjet.

Jesper

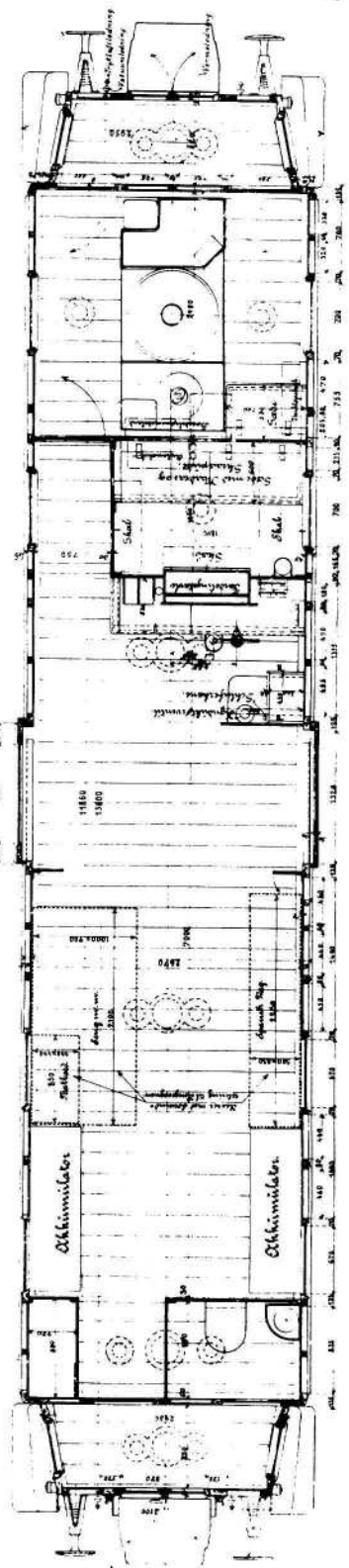
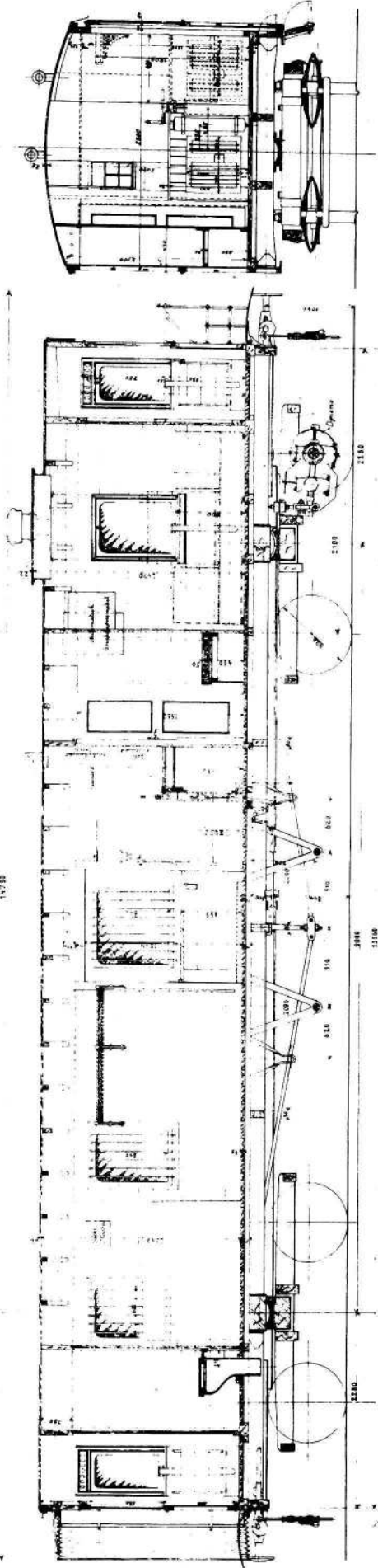
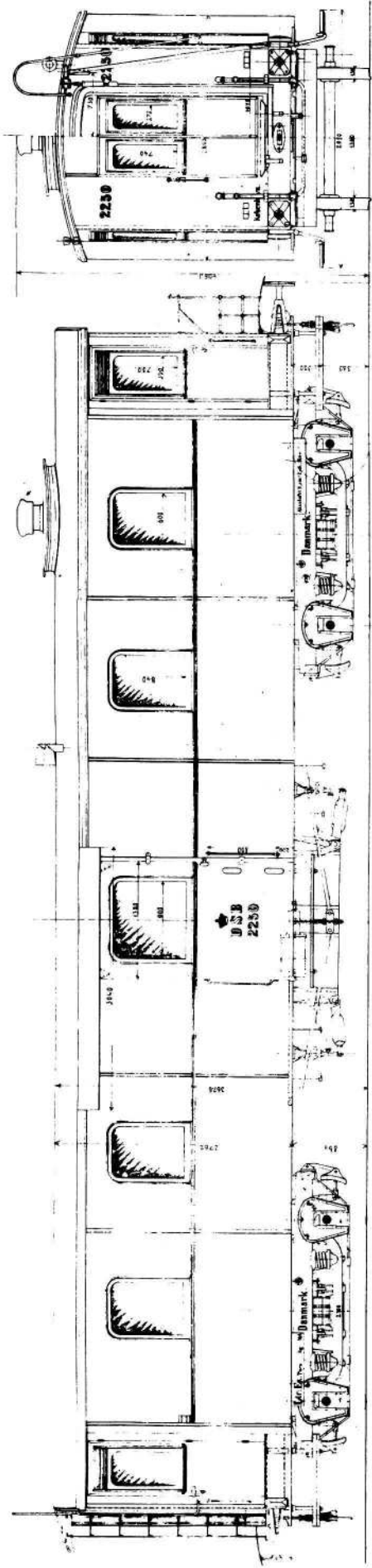












Den danske Stats Løve- og Hvaldeejendomme

**Boogagervej 11**  
 Nr. 148  
 København (vestre) Dakt. 102, 103, 104

Boogagervej 11  
 Nr. 148  
 København (vestre) Dakt. 102, 103, 104

Dansk

*[Handwritten signature]*

nr. 148



# Danske Jernbanefærger

af Ib V. Andersen

TRESPOREDE MOTORFÆRGER (6. del):

M/F KNUDSHOVED og  
M/F SPROGØ.

M/F KNUDSHOVED

Som det vil være bekendt steg antallet af automobiler til overførsel over Storebælt betydeligt fra begyndelsen af halvtredserne. Udviklingen i trafikken var så voldsom, at det i en tidligere artikel nævnte begreb "Flaskehalsen Storebælt" opstod, hvilket fik til følge, at Folketinget i 1954 vedtog loven om etableringen af automobiloverfarten mellem Halsskov og Knudshoved som aflastningsrute for den hidtidige kombinerede jernbane- og automobiloverfart mellem Korsør og Nyborg.

I forbindelse med etableringen af den nye automobilfærgerute blev der anskaffet en ny automobilfærge, M/F Halsskov, der som den første af statsbanernes bilfærger var forsynet med 2 bildæk og som følge deraf havde en væsentlig større overførselskapacitet end statsbanernes ældre bilfærger. Den nye færge viste sig så hensigtsmæssig, at man, da nye færgeanskaffelser til Storebæltsoverfarten viste sig nødvendige omkring 1958/59, besluttede at fortsætte anskaffelsen af 2-dækkerfærger under skyldig hensyntagen til de med M/F Halsskov indhøstede erfaringer, og med den ændring at den nye færge udstyredes med jernbanespor på nederste dæk, således at den kunne sejle med automobiler på Halsskov-Knudshovedoverfarten i dagtimerne, hvor trafikken er størst, medens færgen i aften- og nattetimerne, hvor godsvognsoverførslerne mellem Korsør og Nyborg er størst, da kunne assistere her. Resultatet blev en færge, som i det ydre ligner M/F Halsskov meget, men som i sin indre konstruktion afviger fra denne færge på en lang række punkter.

Efter at de fornødne bevillinger var opnået, blev den nye færge kontraheret med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri den 24. juni

1959. Færgen, der fik navnet KNUDSHOVED blev søsat den 7. oktober 1960 og afleveret til statsbanerne den 15. marts 1961.

M/F Knudshoved, der blev bygget som et dobbeltskruet, helsvejst stålskib, har følgende hoveddimensioner (efter ombygning 1963/64):

Største længde over stævnene: 109,16 m

Største bredde på spant: 17,21 m

do. over fenderlisten: 17,70 m

Dybgang middel på last: 4,60 m

Sporlængder:

Midterspor fra stopbom til stopbom: 93,10 m

Sidespor fra stopbom til stopbom: 99,02 m

Midterspor fra agterste stopbom til frispormærke: 63,81 m

SB sidespor fra agterste stopbom til forreste stopbom: 99,02 m

BB sidespor fra agterste stopbom til frispormærke: 82,25 m

Største effektive sporlængde: 245,08 m

Bruttoregister-tonnage: 3882 tons

Maskinanlæg:

Fremdrivning: 2 stk. direkte gangskiftelige 7-cylindrede 2-takts Burmeister & Wain dieselmotorer, type 750-VBF-90 bygget af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri. Cylinderdiameter: 500 mm, slaglængde 900 mm.

Max. omdrejninger pr. minut: 200

Samlet max. hestekraft: 8700 ihk.

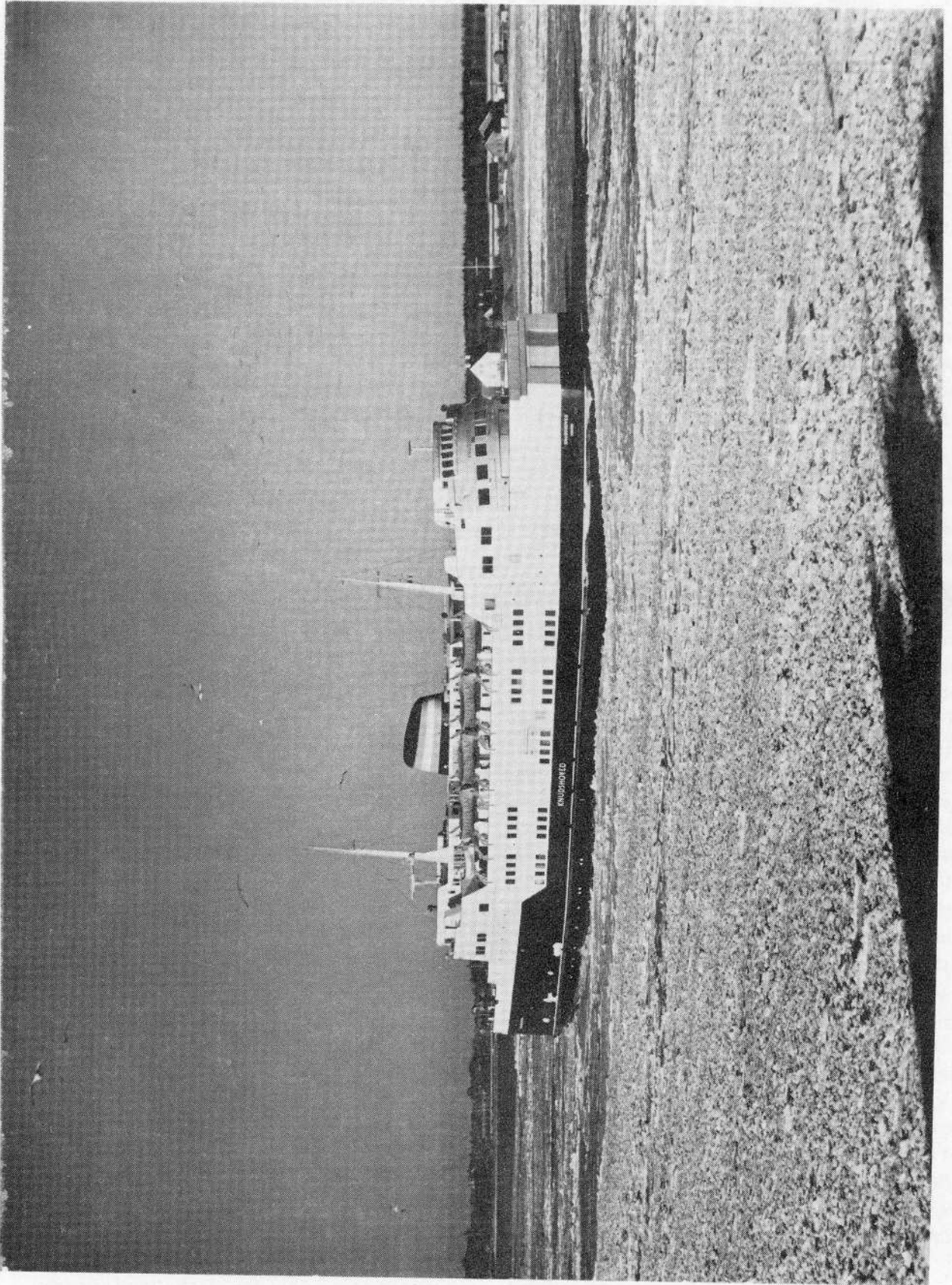
Hjælpemotorer: 4 stk. 6-cylindrede Burmeister & Wain dieselmotorer, type 625-MTBH-40 med ladeluftkølere, hver med en effekt på 550 ehk ved 500 o/m, direkte koblet til hver sin generator på 460 kW.

Max. fart: 18,25 knob.

Overførselskapacitet: 600 tons vognlast (30 almindelige store godsvogne eller ca. 200 automobiler) samt 1500 rejsende.

Byggeår: 1961.

Foto side 16: M/F Knudshoved i is.  
(DSB Reklame, foto RodeVang)  
Side 17! M/F Knudshoved (HS&M).







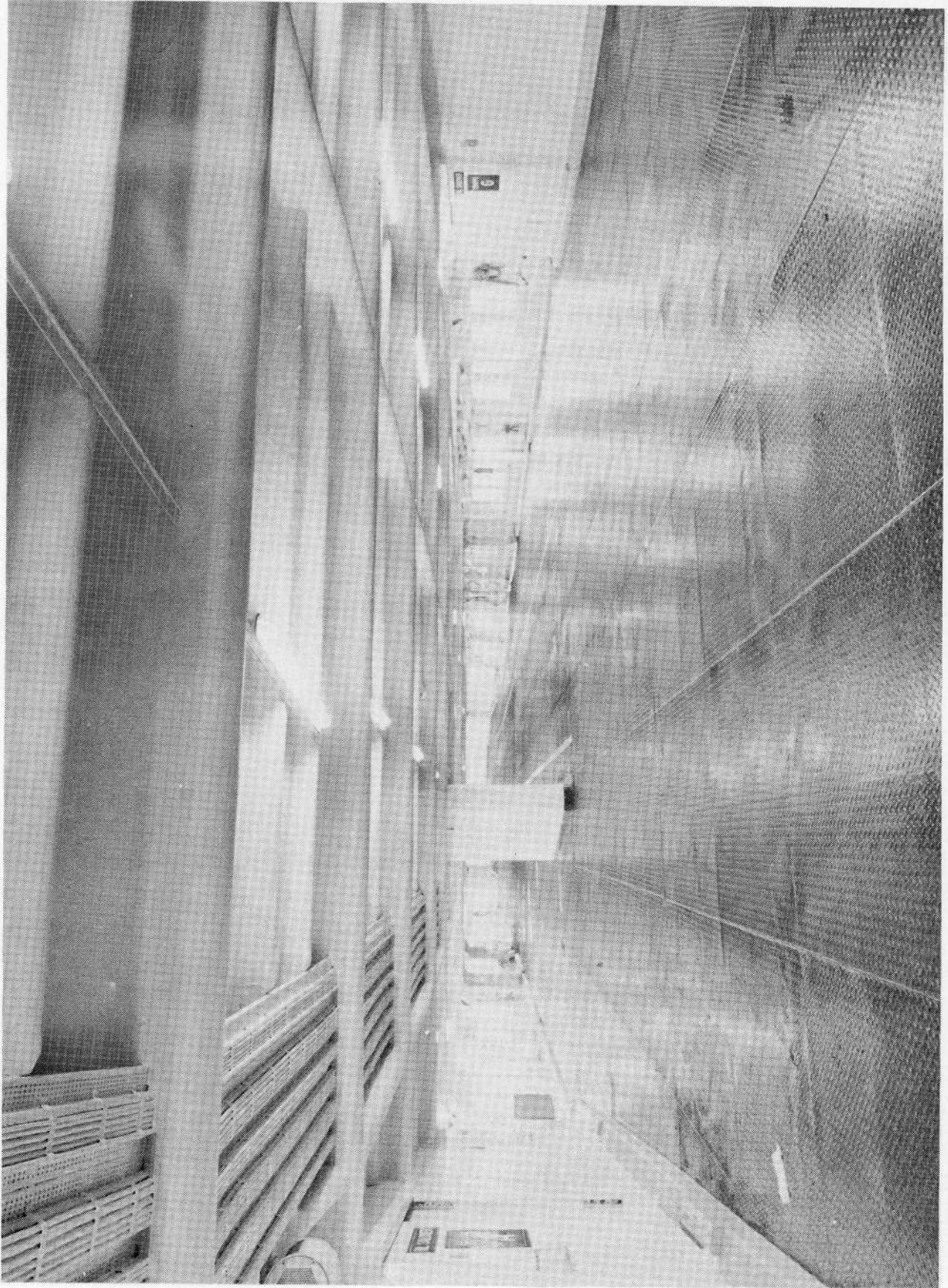




Foto side 18: M/F Knudshoved, bildækket (HS&M).

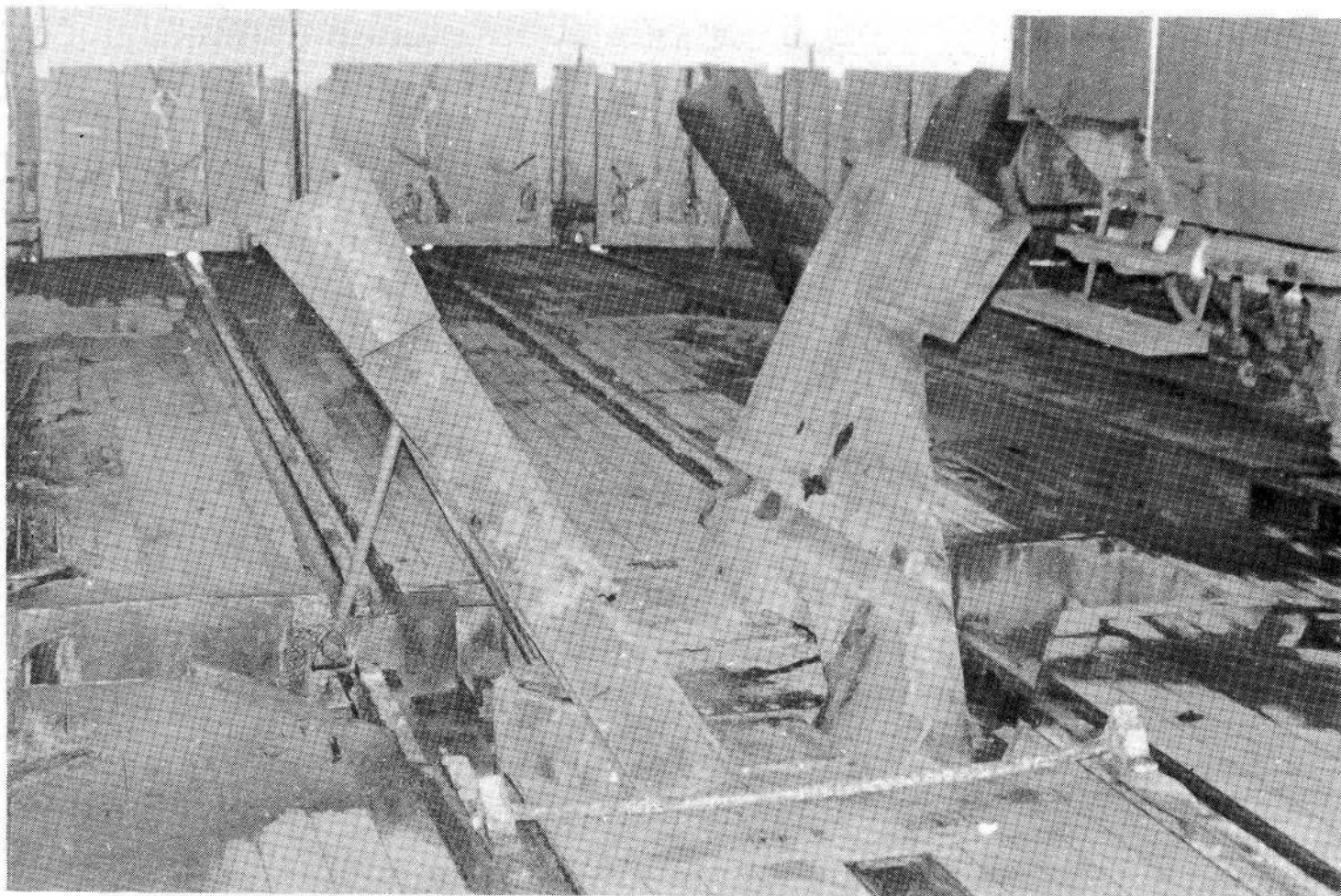
M/F Knudshoved blev som nævnt bygget af stål. Undtagen herfra er dog husene på salondækket og brodækket, der blev udført af søvandsbestandigt aluminium. Endvidere blev masterne og skorstenen bygget af aluminium, alt af hensyn til en forbedring af færgens stabilitet.

Indretningen af færgens aptering på mellemdækket fulgte iøvrigt samme retningslinier, som ved de dengang nyeste tresporede jernbanefærger. Foran maskinrummet blev der indrettet kamre for maskinofficerer, den menige maskin- og dæksbesætning samt restaurationspersonale med tilhørende garderobe og bade-faciliteter. Agten for maskinrummet blev der indrettet II kl. saloner samt stirrids, der med en vareelevatør har forbindelse med den på brodækket værende kabys. II kl. salonerne under vogndækket blev indrettet således, at de kan anvendes dels som cafeteria og dels som spisesalon med tjenersservering.

Nederste vogndæk blev indrettet med tre jernbanespor og har en fri højde på 4,35 m, medens det ovenover værende automobil-dæk har en fri højde på 2 m. På nederste vogndæk, der er helt lukket, kan foruden jernbanevogne overføres alle arter automobiler, medens der på øverste bildæk, der lukkes af rulleporte i begge ender, kun kan medtages almindelige personautomobiler. Begge vogndæk står ved trapper i sidehusene og et i styrbords side næsten midtskibs værende trappehus i forbindelse med såvel det ovenover værende salondæk som med salonerne på mellemdækket. Endvidere fik færgen som den første statsbanefærge en personelevatør mellem de to vogndæk og salondækket, fortrinsvis beregnet for ældre og svagføre rejsende.

Salondækket blev indrettet med store lyse saloner i hver ende af færgen, alle forsynet med "Panoramavinduer", hvorved de rejsende

M/F Knudshoved, "sommerfuglen" på vogndækket (IBVA)





M/F Knudshoved (DSB Reklame,  
Foto-Service)

har de bedste muligheder for at nyde udsigten over bæltet under overfarten. I forenden findes en rygesalon, hvilket svarer til indretningen af de ældre jernbanefærger, dernæst adskilt fra rygesalonen ved en buffet en spisesalon. I styrbords side er indrettet en ganske lille ikke-rygersalon. Når færgen sejler som jernbanefærge er disse saloner I kl.

Fra forreste spisesalon findes i færgens bagbords side en tjenergang, hvorfra der er adgang til stirridset m.v. beliggende midtskibs. I styrbords side er der fra spisesalonen udgang til en hall, hvorfra der videre er adgang til toiletter og inspektørkontor samt til en passagergang, der fører til en hall i færgens modsatte ende. Fra denne hall er der elevatorforbindelse med vogndækkene og adgang dels til toiletter, dels til agterste spisesalon og længst agter en rygesalon. Midtskibs mellem tjenergang og passagergang findes færgens re-

staurationsafdeling bortset fra kabyssen, der er placeret på brodækket ovenover.

Ovenover salondækket findes brodækket og på forkanten af dette forreste kommandobro med styrehus. I aptringen bagved styrehuset er indrettet kamre for færgens fører samt øvrige dæksofficerer, telegraftrum og en privatsalon beregnet for særligt prominente rejsende. Midtskibs findes færgens skorsten og bag denne kabyssen med tilhørende birum samt messe for restaurationspersonalet. Derefter fandtes et åbent soldæk med faste træbænke og -borde og endelig agterste kommandobro med styrehus til brug når færgens agterende under sejlads er forrest.

På badedækkets sider blev placeret 8 store aluminiumsredningsbåde og 2 plasticjoller. Desuden blev færgen udrustet med 55 redningsflåder.

Hovedmaskinanlægget i M/F Knudshoved svarer til maskinanlægget i M/F Prinsesse Benedikte, og færgens maksimale fart er da også den samme, 18,25 knob. Derimod er hjælpe-



maskineriet i M/F Knudshoved kraftigere end i M/F Prinsesse Benedikte. Ligesom denne færge blev M/F Knudshoved udstyret med en i forskibet indbygget tværpropel af Kamewas fabrikat med vendbare blade anbragt i en cylindrisk tværkanal i forpeaken. Propelleren trækkes af en elektromotor på 500 hk, der er anbragt i forreste styremaskinrum, og kan give et sidetryk på op til 6 tons til henholdsvis styrbords og bagbords side (propelleren i M/F Prinsesse Benedikte kan give et sidetryk på op til 3,5 t). Forøgelsen er muliggjort af hjælpemotorernes større effekt. Tværpropelleren er af meget stor værdi ved besejling af færgelejerne, da færgen grundet den meget store overbygning er særligt udsat for vindens påvirkninger. Ligeledes som følge af den store overbygning medfører færgen permanent ca. 250 t vandballast.

Opvarmningen af færgen sker dels ved elektriske radiatorer og dels ved luft, der forvarmes af elektriske varmebatterier. Endvidere er der i maskinrummet anbragt en oliefyret kedel af Helsingør Skibsværft- og Maskin-

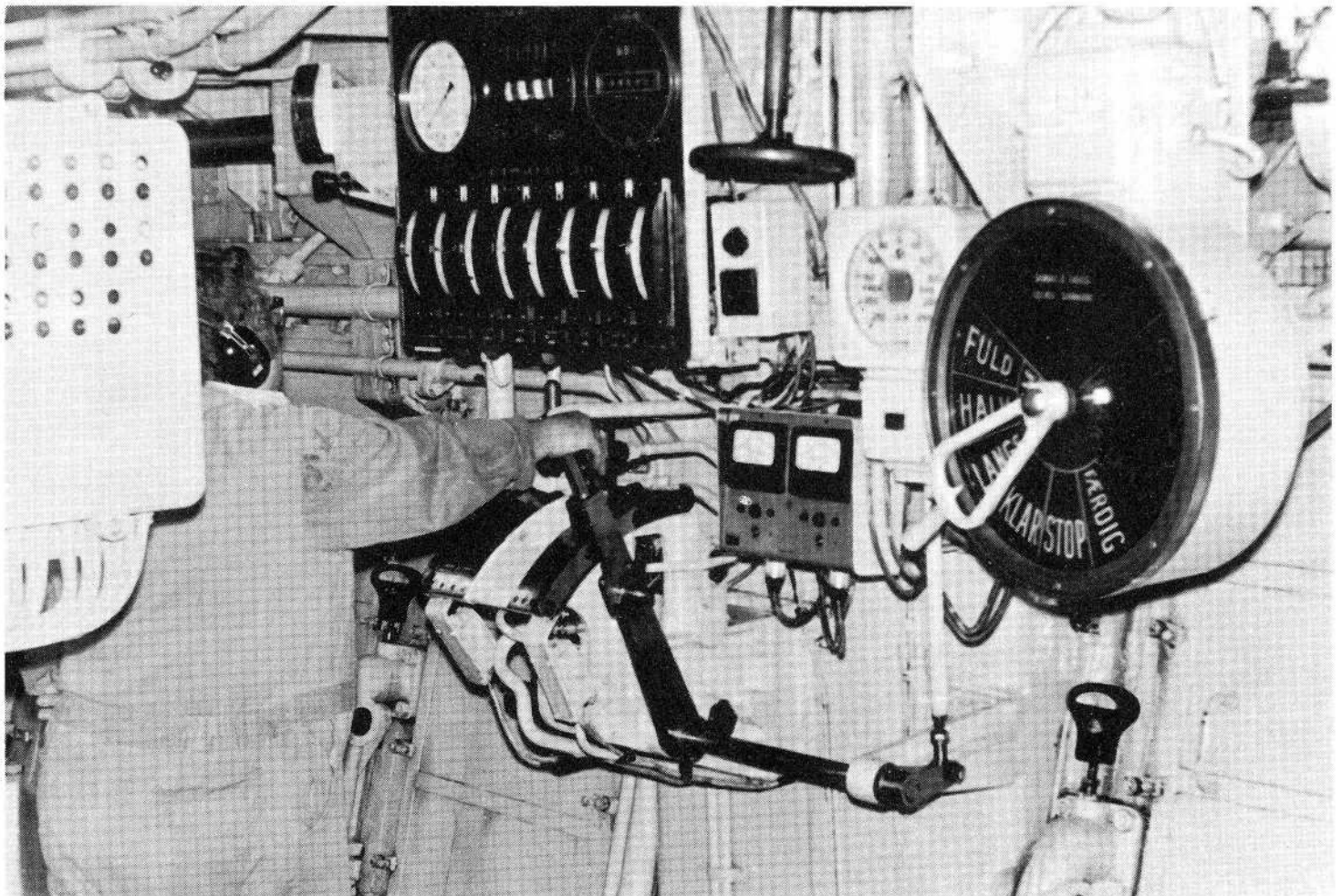
Foto side 22: M/F Sprogø med Kronborg om styrbord. (HS&M)

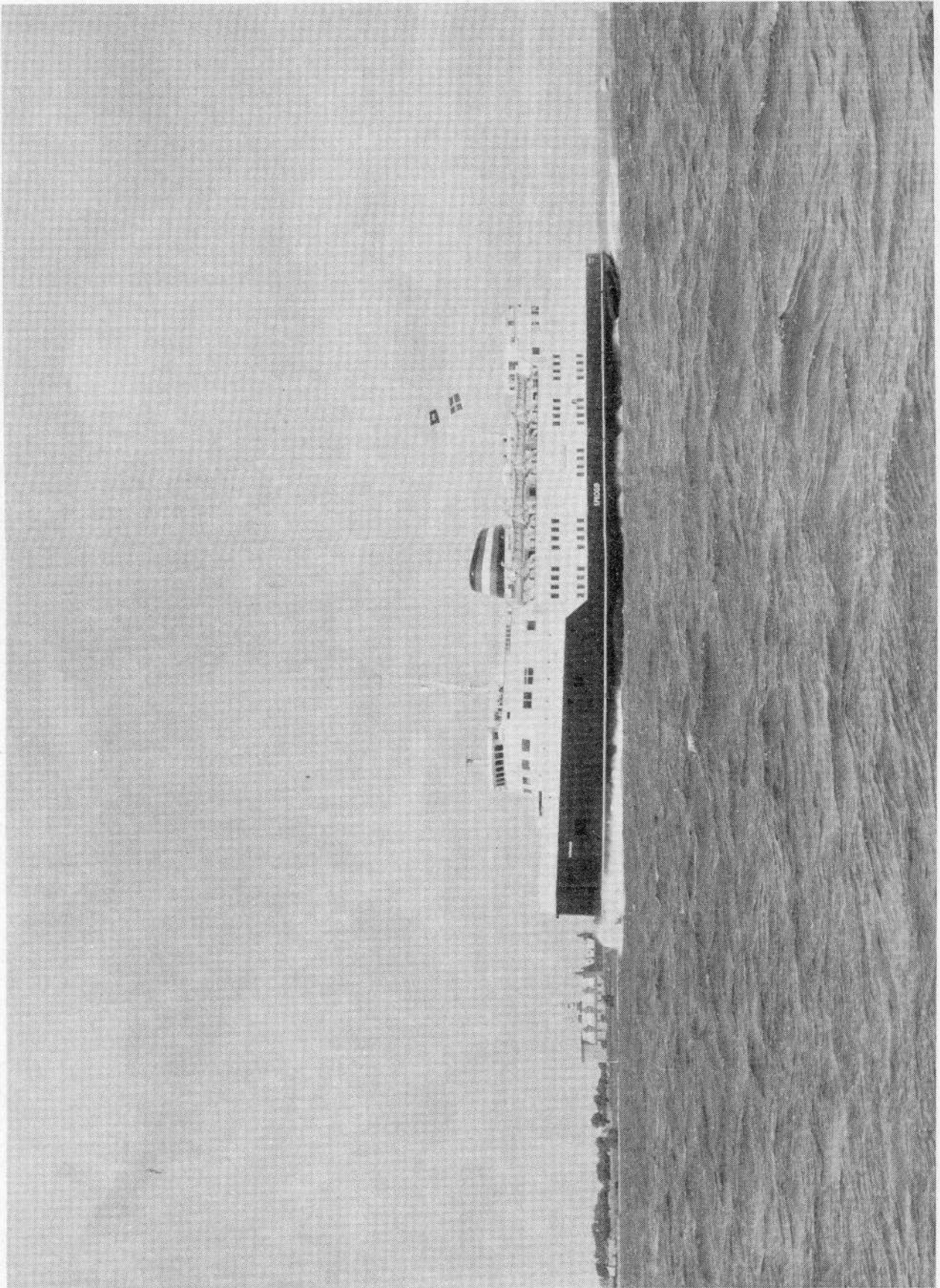
byggeris fabrikat, der leverer damp til varmtvandsbeholdere, varmesnegle i tanke, uddampning af tanke, suppekogere, varme i maskinrum samt opvarmning af 10 stk. sidde- og sovevogne til plus 20° C ved minus 14° C udenfor.

M/F Knudshoved blev iøvrigt udrustet med enhver form for moderne navigationsudrustning ligesom der i brandteknisk henseende blev truffet omfattende foranstaltninger for at sikre de ombordværende. Som alle statsbarnes nyeste færger er den forsynet med vandtætte skotter (ialt 12 stk.) og den kan holdes flydende selvom 2 ved siden af hinanden værende vandtætte rum ved en kollision skulle komme i fri forbindelse med søen.

I efteråret 1963 blev det besluttet, at M/F Knudshoved også skulle anvendes som dobbelt-dækkerfærge ved Rødby-Puttgardenoverfarten. Denne beslutning indebar en ret omfattende ombygning af færgen, som blev udført af byggeriet i efteråret 1963 og vinteren 1964.

M/F Knudshoved, manøvreplads i maskinrum (IBVA)







Ombygningen kom i første række til at omfatte en ændring af sporarrangementet i færgens agterende, hvor sporene oprindelig var ført helt ud til hækken og trukket så meget fra hinanden, at der var det nødvendige fritrumsprofil ved enden af sporene. Sidesporene var forsynet med faste stopbuffere, medens midtersporet havde en bevægelig stopbuffer (en såkaldt sommerfugl), der nedfældet i dækket muliggjorde udkørsel af automobiler gennem rulleporten agter ved anløb af Knudshoved færgehavn.

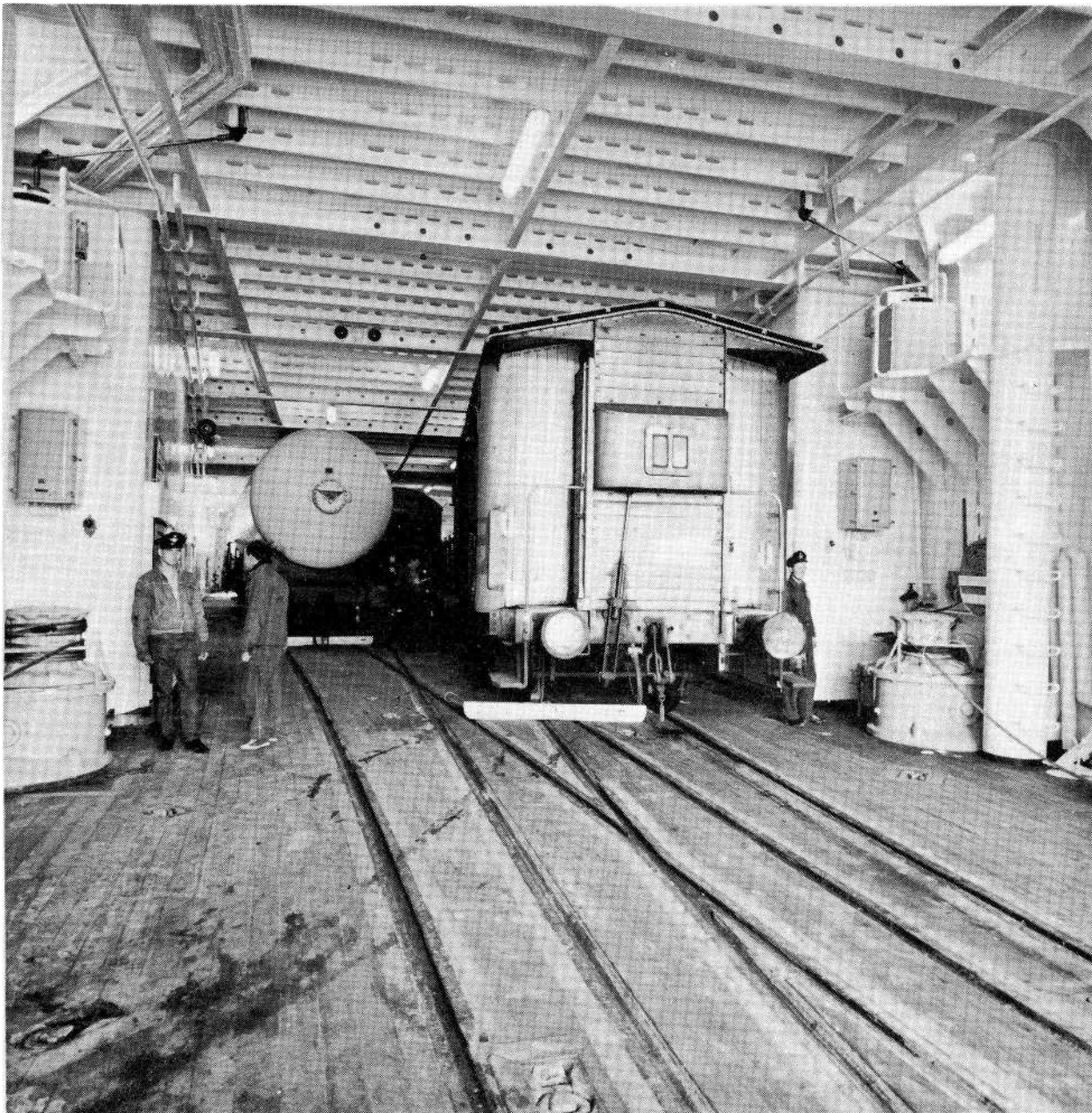
Ved ombygningen blev forløbet af sidesporene ændret i en afstand af ca. 20 meter fra færgens agterende, idet de blev trukket ind mod færgens midte samtidig med indbygning af nye

skinnedragere under vogndækket. De faste stopbuffere blev erstattet med bevægelige, medens stopbufferen for midtersporet af hensyn til fritrumsprofilen måtte flyttes fremefter.

Sporændringerne formindskede den effektive sporlængde med ca. 4,10 m.

Den hidtidige rulleport agter, der havde en lysning på 3600 mm, måtte erstattes af en ny med en lysning på 8600 mm af hensyn til iland- og ombordkørslen af jernbanevogne til og fra alle tre jernbanespor. Den nye rulleport blev, da den skal kunne modstå bølgeslag under udsejling i hårdt vejr, hvor agterenden er forrest, udført i 2 halvdele, der igen er leddet

M/F Sprogø, vogndækket (HS&M)

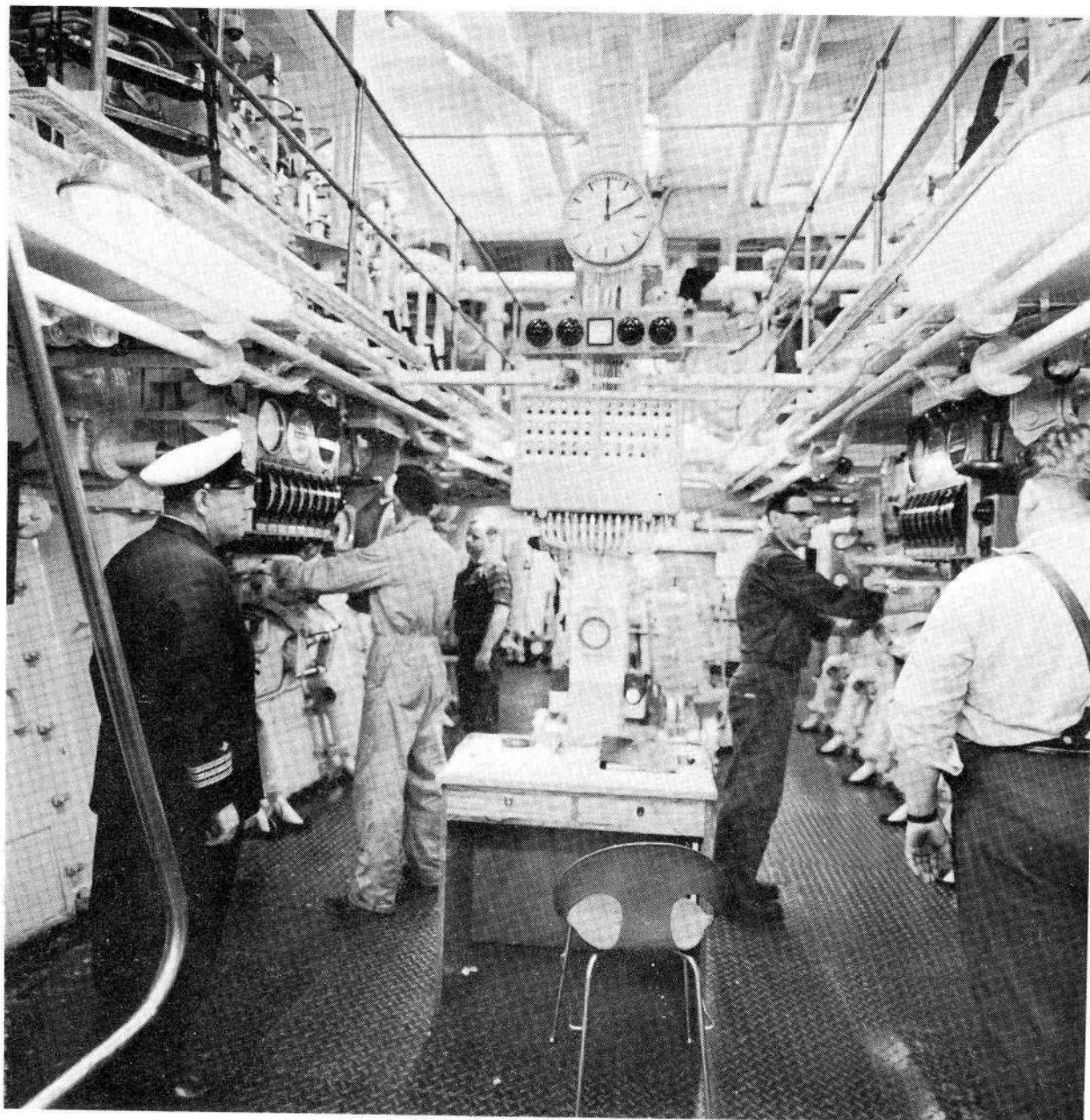


af pladshensyn ved åbning og lukning af porten. Iøvrigt nødvendiggjorde den nye rulleport og øvrige nævnte ændringer en ombygning af sidehusene og af fortøjningsarrangementerne agter samt endel andre mindre ombygningsarbejder.

I Puttgarden kører bilerne på øverste bil-dæk i land og ombord over skibssiden i mod-sætning til arrangementet i Knudshoved, hvor kørslen - indtil anskaffelsen af M/F Arveprins Knud - altid foregik over agterstævnen. Der måtte derfor bygges en sideport i hver side af færgen agten for overbygningen, begge udført som rulleporte.

M/F Sprogø, i maskinrummet (HS&M)

Udover de her nævnte forandringer måtte der foretages etablering af landgangsporte for passagererne afpasset efter landgangsforholdene i de respektive færgenhavne. Endvidere udvidelse af kioskarrangementerne, hvilket skete ved udførelsen af et stort butikstov, der blev placeret hvor det hidtidige soldæk havde været. Der blev her indrettet 4 forskellige kiosker med tilsammen 11 ekspeditionsluger. Yderligere blev der foretaget en del ændringer af restaurationsforholdene og endvidere blev færgens radioanlæg udvidet af hensyn til sejladsen i udenrigsfart. Endelig blev der udover det her nævnte foretaget mange mindre forandringer, hvoraf kan nævnes ændring af skilte-





arrangementet til skiftevis anvendelse ved de to overfarter, færgen anvendes ved.

M/F Knudshoved er ikke siden ovennævnte ombygning gjort til genstand for større forandringer. Det kan dog nævnes, at 4 af færgens redningsbåde i 1973 er erstattet af 42 oppustelige redningsflåder til hver 25 personer.

Færgen er iøvrigt ud over det foran omtalte også blevet benyttet som personfærge på Korsør-Nyborgoverfarten, hvor den har sejlet i tur med de øvrige jernbanefærger under afløsninger. Ombordstigningen fra land sker da via de høje landgangstrapper, hvorfra de rejssende kommer ombord på færgens øverste vogndek og derfra fortsætter op på salondækket via de sædvanlige trapper. Øverste vogndek kan ikke benyttes på denne overfart.

### M/F SPROGØ

Allerede den 30. september 1960 kunne der sluttes kontrakt med Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri om bygning af en ny færge til Storebæltsoverfarterne. Færgen, der ved søsætningen fik navnet SPROGØ er i næsten alle detaljer et søsterskib til M/F Knudshoved inden denne færges ombygning i 1963/64, omend naturligvis en række enkeltheder er forskellige, hvoraf kan nævnes enkelte trappearrangementer. M/F Sprogø blev søsat den 5. januar 1962 og afleveret til statsbanerne den 30. juni 1962.

M/F Sprogø har følgende hoveddimensioner:

Største længde over stævnene: 109,10 m

Største bredde på spant: 17,21 m

do. over fenderlisten: 17,70 m

Dybgang middel på last: 4,60 m

Sporlængder:

Midterspor fra stopbom til stopbom: 97,49 m

Sidespor fra stopbom til stopbom: 96,45 m

Midterspor fra agterste stopbom til frispormærke: 70,82 m

SB sidespor fra agterste stopbom til forreste stopbom: 96,45 m (96,88 m)

BB sidespor fra agterste stopbom til frispormærke: 82,00 m (82,53 m)

Største effektive sporlængde: 249,27 m. (Efter en revision, foretaget i 1968, angives den effektive sporlængde at være 250,23 m).

Bruttoregistertonnage: 3836 tons.

M/F Sprogø, stabelafløbning (HS&M)

### Maskinanlæg:

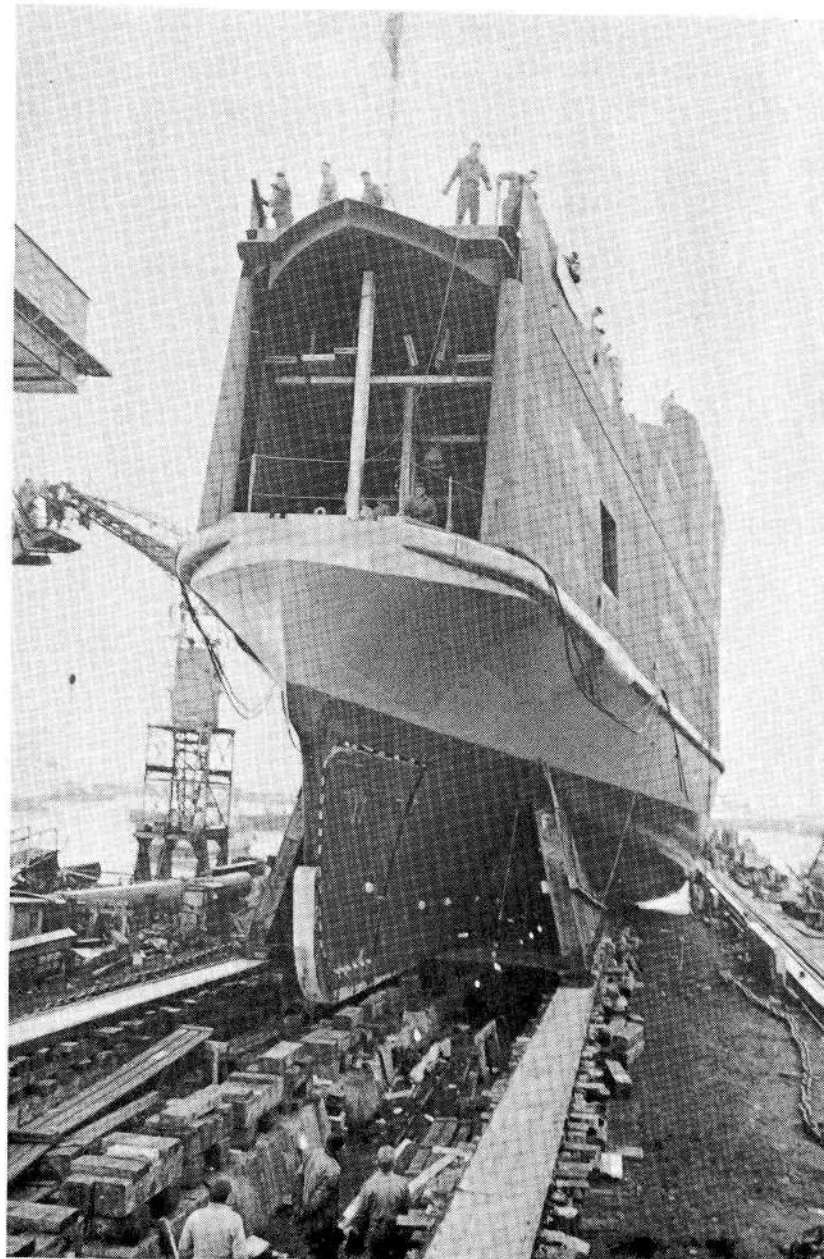
Fremdrivning: 2 stk. direkte gangskiftelige 7-cylindrede 2-takts B&W dieselmotorer, type 750-VBF-90, bygget af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri. Cylinderdiameter: 500 mm, slaglængde 900 mm.

Max. omdrejninger pr. minut: 200

Samlet max. hestekraft: 8700 ihk.

Hjælpemotorer: 4 stk. 6-cylindrede B&W dieselmotorer, type 625-MTBH-40 med ladeluftkølere, hver med en effekt på 550 ehk ved 500 o/m, direkte koblet til hver sin generator på 460 kW.

Max. fart: 18,25 knob.



Overførselskapacitet: 600 t vognlast (30 almindelige store godsvogne eller ca. 200 automobiler) samt 1500 rejsende.

Byggeår: 1962.

Også maskinanlægget i M/F Sprogø er magen til maskinanlægget i M/F Knudshoved, ligeledes de to færgers maksimale fart, samt udstyrelsen med bovpropel.

M/F Sprogø har været fast stationeret ved de to Storebæltsoverfarter, således at den i dagtimerne fortrinsvis har sejlet med automobiler mellem Halsskov og Knudshoved og i aften- og nattetimerne assisteret ved godsvognsoverførslen mellem Korsør og Nyborg. I 1973 har den i to perioder udenfor sommerkøreplanen efter tilkomsten af den nye automobilfærge ROMSØ sejlet som 5. jernbanefærge på Korsør-Nyborgoverfarten, og herunder bl.a. overført lyntog. Færgen har endvidere ved enkelte lejligheder sejlet på hurtigruten mellem Kalundborg og Århus.

M/F Sprogø (DSB Reklame, Foto-Service)

Copyright for denne artikelserie:

Ib V. Andersen

Illustrationerne til denne artikel:

De i artiklen bragte villeder er teksten i umiddelbar nærhed af billedet, hvilket er et forsøg, som har kostet megen planlægningstid, og hvis resultat, jeg selv er meget spændt på at se i det færdige tryk.

På udfoldningsarkene bringes tegninger af de i artiklen omtalte færges, M/F Knudshoved og M/F Sprogø. De er stillet til rådighed af DSB, Søfartstjenesten.

Jeg vil benytte et par linier til en efterlysning. Vi har til disse artikler bragt mange billeder af såvel færgerne som fægehavnene, men der findes mange flere, og hvis De i Deres gemmer skulle have nogle sådanne, så vil vi i redaktionen være meget glad for en kopi - eller lån af billedet til affotografering.

Holtrup





# Oversvømmelse i Ringsted

Den 27. juni 1933, altså for godt 40 år siden, blev midtsjælland opsøgt af et voldsomt uvejr med torden og skybrud. Aviserne berettede den følgende dag om store skader på afgrøderne på markerne, ligesom der fortaltes om vandfyldte kældre og lagerrum i de ramte byer. Dette uvejr betragtede det tilstedeværende personale, blandt andet jeg, fra signalposten på Ringsted station. Regn og hagl piskede på ruderne, og slog med så voldsom kraft mod peronens asfalt, at tilbageslaget stod som strålerne fra en mægtig fontaine.

Pludselig fossede en vandflom fra stationens østre ende ned mod stationspladsen, forbi denne, ud mod vest, hvor der er fald ned mod åen. - Et forbløffende syn. - Det stod kun på i ca. 10 minutter, men alligevel var hele spornettet dækket af vand, omtrent i perronhøjde, og den 4 m brede og ca. 38 m lange perrontunnel fuld af vand. Vand allevegne. Hvor kom det fra? Nok var det en voldsom mængde vand, byggen lod falde, men den alene kunne ikke fremkalde denne syndflod.

Forklaringen var, viste det sig, at kloaksystemet ikke havde kunnet tage det store pres. Der skete brud på hovedledningen, og vandet fra den højtliggende by tog retning mod banegraven i Ringsted stations østre ende.

Da uvejret var ovre, var der, bortset fra det fredeligt udseende vandspejl, intet tegn på skader på banelegemet, dog kun tilsyneladende. De fossende vandmassers kraft havde været mere end baneskråningen i stationens vestlige ende kunne holde til. Kl. ca. 15.30 skred nordre dæmningsside ud, tynget af de på skråningen stående telefonpæle, som skredet tog med sig i faldet. Hovedspor I mod vest kunne ikke længere befares. Også i stationens østre ende skred der jord ned over sporet (højre spor mod Kværkeby).

Til alt dette kom, at motorerne til de elektrisk drevne sporskifter havde taget skade af fugtigheden, således at al sporskiftning herefter måtte ske ved håndkraft. Det sidste medførte, at samtlige tog måtte rangeres ind og ud af stationen.

Om alle de nævnte uregelmæssigheder, der krævede særlige driftsforholdsregler sat i kraft, havde stationen selvsagt holdt distriktets togkontor løbende underrettet.

Den tilsynsførende trafikinspektør tog til Ringsted, og med fornødne grafiske køreplaner m.m. foran sig på bordet, dirigerede han slagets gang.

Det vil føre for vidt at beskrive det arbejde, som under de vanskeligste forhold blev udført af stationspersonalet den dag. Men det skal siges, at det skete på en sådan måde, at der på intet tidspunkt opstod kaos, endsige skete skade på tog, personer eller gods.

Af ekstraordinære foranstaltninger skal nævnes:

"Eksprestoget fra Korsør kl. 17,47, ank. København H kl. 19,34 dirigeredes over Slagelse-Næstved-Køge.

Eksprestogene mellem København og Gedser førtes over Roskilde-Køge, i stedet for over Ringsted.

På strækningen Hvalsø-Ringsted var der sket et dæmningsskred mellem Jydstrup og Oldgaard, hvorfor toggangen Hvalsø-Ringsted blev indstillet og erstattet af bilbefordring.

På strækningen Ringsted-Næstved var der sket et mindre skred mellem Ringsted og Glumsø."

Distriktets officielle meddelelse til bladene gik endvidere ud på følgende: "Efter kl. 19 i dag kan alle tog på vestbanen føres over Ringsted. Bortset fra uundgåelige forsinkelser er trafikken på vestbanen atter normal."

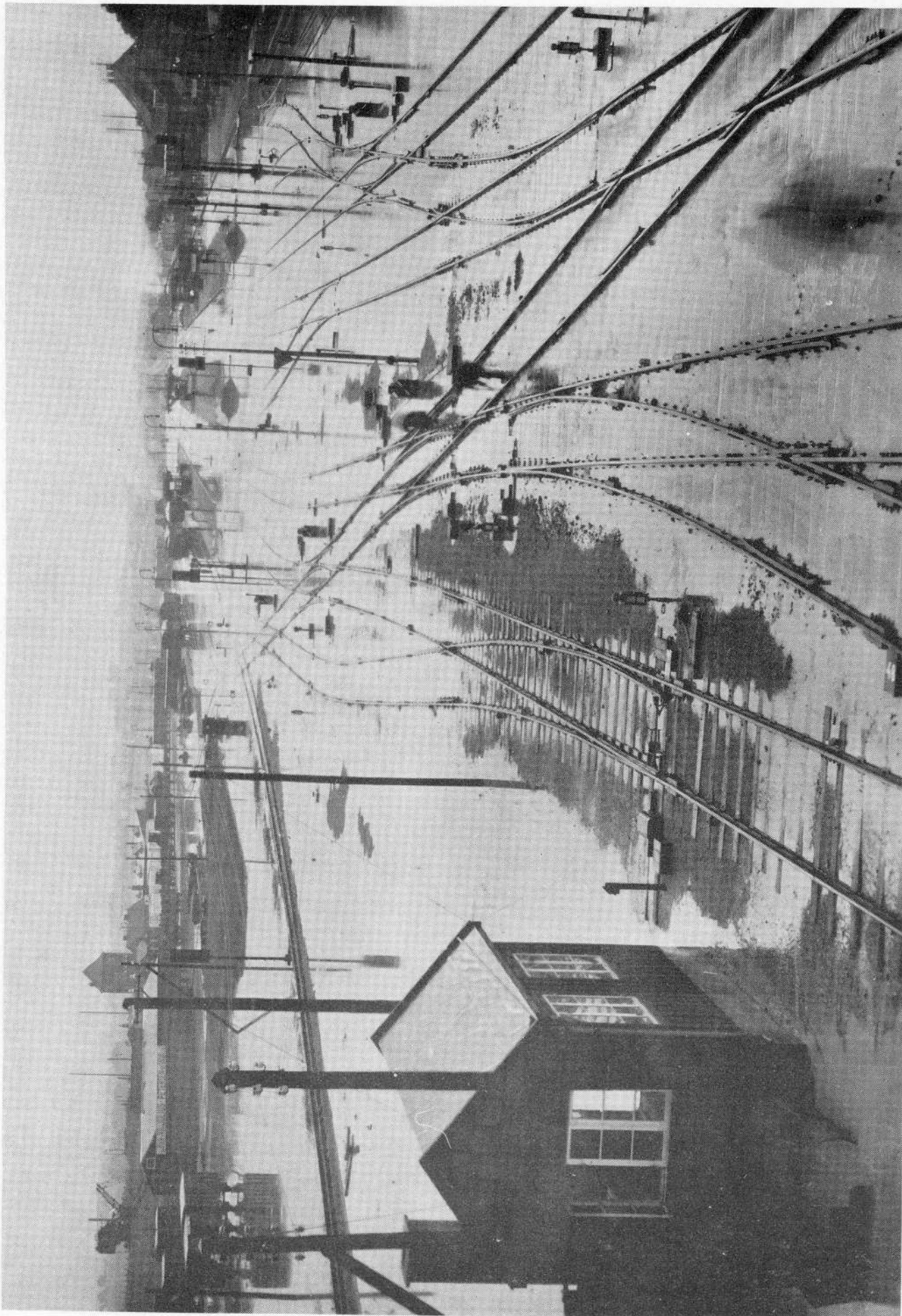
For at komme lidt væk fra det mere alvorlige i nærværende beretning, skal jeg slutte med en lille munter episode hin mindeværdige dag:

Mellem de mange tilskuere på Ringsted station opdagede jeg en yngre mand som i parentes bemærket ikke hørte til de mest energiske. Ham tilbød jeg et job - at ride damer og børn over de vandfyldte spor. (De husker jo, at tunnellen var fuld af vand?). Han tog mod tilbudet, og tilsyneladende morede det ham at agere hest, ligesom tilskuerne undrende morede sig over at se ham i funktion.

Det var det. Vi var selvsagt godt trætte ved vagtens slutning kl. 22.00, men vi var tilige glade over, at alt var forløbet så godt.

Med venlig hilsen til læseren

E.F.G.H. Nielsen



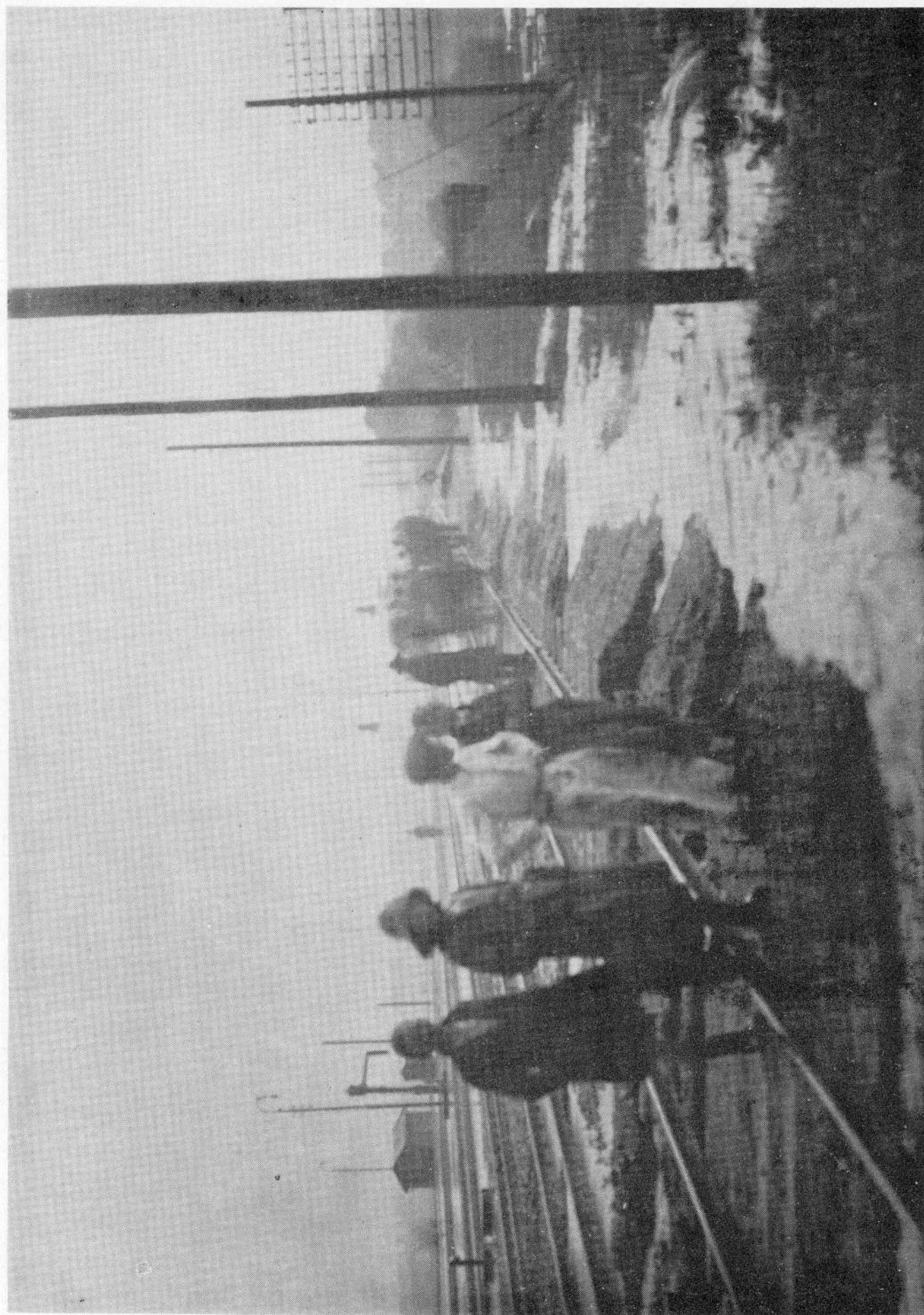
27/6 1933: Bemærk vandstanden mellem perronerne. Stationen har faldt mod vest. Trods det mægtige "afløb" mod vest gennem skredet, var tilgangen af vand fra overfladen og fra 2 brud på hovedkloak så stærk, at vandfladen lå således 1 time. (Hannibal). (Jernbanemuseet).





27/6 1933: Tog 31 (på vestbanens venstre spor, da højre svævede i luften). Vandet begynder at falde, det fosser over svelleovergangen. Bemærk tværsvellen, hvorpå ca. 50 rejsende blev redet over på ryggen af "Bagerhans". (Hannibal). (Jernbanemuseet).





27/6 1933: Mange bække små! ... Bemærk i baggrunden af billedet hvorledes vandet står mellem sporene fra hvilke der ikke er bleven afløb. (Hannibal). (Jernbanemuseet).





28/6 1933, formiddag: Vestbanens daglyssignal er væltet. Man ser kablerne til sporskifter og signaler, som mærkværdigt nok i det store og hele holdt trods de store skred. (Hannibal). (Jernbanemuseet).

# N E D L A S T E B A N E R

## jske statsbanestrækninger

Af A. Gregersen

### SALLINGBANEN

Skive-Glyngøre-Nykøbing Mors.

De første planer om en Sallingbane stammer fra 1874 og en lov af 4. maj 1875 gav bemyndigelse til at uddele koncession på anlæg af en bane Skive-Glyngøre med løfte om et tilskud af 80.000 kr. pr. banemil. Der blev ført nogle forhandlinger om baneanlægget, der dog forblev uden resultat.

I 1878 blev sagen taget op igen, men denne gang som et statsbaneanlæg, dog betinget af, at kommunerne stillede et beløb på 81.000 kr. pr. banemil til rådighed. Samtidig kom et nyt forslag til et privat anlæg, men ingen af dem blev vedtaget i 1879-80.

I næste rigsdagssamling blev forslaget genfremsat og stadfæstedes derefter ved lov af 18. februar 1881, hvor regeringen fik bemyndigelse til at bygge en let bane fra Skive til Glyngøre - eller til et vest herfor liggende punkt. Dertil bestemtes det, at det offentlige måtte anvende 229.000 kr. pr. banemil og yderligere 35.000 kr. pr. banemil til driftsmateriel, samt at kommunerne afdragsvis (over 15 år) skulle yde 80.000 kr. pr. banemil.

Anlægsarbejdet påbegyndtes i efteråret 1882 og indvielsen fandt sted den 14. maj 1884, hvor, foruden stiftsamtmanden og nogle lokale

Skive, ved Nordbanegården. Postkort stemplet 1911. (Jernbanemuseet).



SKIVE.

Ved Nordbanegården.



politikere, direktør Holst deltog. Ved festmiddagen i Nykøbing M. udtalte sidstnævnte håbet om, at det snarest måtte blive muligt at overføre jernbanevogne til Mors.

Den 15. maj 1884 åbnedes driften med 3 daglige togpar. Banens længde blev 28,4 km. Den var med ucentraliseret sporaflysning og var anlagt med et spor med lette skinner, vist nok 17,5 kg/m. I løbet af 1890erne fik man 22,5 kg/m skinner, der omkring 1930 blev erstattet med 37 kg/m skinner. Banens maksimalhastighed var 45 km/t, der senere, efter at de fleste vejkryds var forsynet med blinklyssignaler, blev hævet til 75 km/t.

Banens anlæg skulle tjene 2 formål. For det første skulle den virke som oplandsbane for Salling, dernæst skulle den bringe Mors og især Nykøbing M i bedre forbindelse med de øvrige landsdele. De første år sejlede et privat selskab på ruten Glyngøre-Nykøbing M, men fra 1/10 1889 åbnedes en DSB-færgerute. De 2 første Lillebæltsfærger, der hurtigt viste sig at være alt for små til denne overfart, forvistes hurtigt til de to overfarter i Limfjorden.

Skive Nord station, 26/3 1961 (hol)

## 27. Skive-Nykjøbing M. | 27. Nykjøbing M.-Skive.

km	1161 P	1163 B	1167 B	Nr.	Alle Tog fører kun II og III Vognklasse.	Nr.	1162 B	1166 B	1170 B
—	727	1206	—	812	Af. Viborg 18	—	751	—	357
—	527	114	—	612	Af. Struer 18	—	933	—	305
—	710	—	—	742	Af. Kjøbenhavn 12. 14. 18	An.	590	—	819
0,0	810	250	—	921	Af. Skive	—	640	—	115
0,8	815	254	—	925	Af. Skive Holdeplads	—	636	—	108
9,2	901	317	—	912	Af. Lyby	—	617	—	1246
12,8	912	333	—	931	Af. Jøbjerg	—	605	—	1233
17,2	924	350	—	1002	Af. Roslev	—	545	—	1212
22,6	937	407	—	1014	Af. Durup	—	532	—	1152
28,6	1004	435	—	1037	Af. Glyngøre	—	512	—	1129
—	1029	505	—	1107	An. Nykjøbing M.	—	433	—	1055

\* over Kalundborg 750 og kun lige Datoer. Vinterkøreplan  
§ over Kalundborg 812 og kun ulige Datoer. 1917.

Sallingsundoverfarten havde i de første år H/F Fredericia, der i 1892 erstattedes af H/F Lillebelt. Begge færger blev på Limfjordsoverfarterne til de i 1922 blev udrangeret - i deres seneste leveår var det for det meste som reservefærge. S/F Marie var i tiden 1916-1933 fast færge på overfarten, hvorefter den et par år var reserve. I 1933 indsattes den lille, kun 40 m lange, motorfærge Morsø og fra 1946 havde den S/F Hålsingborg, der nu fik navneændring til Glyngøre, som reserve. I nogle år var S/F Valdemar, der ligesom S/F Marie var bygget som isbryderfærge, stationeret i Limfjorden, hvor især Valdemar har taget nogle







Men nu tilbage til Salling. De første år afvikledes trafikken med 3 daglige togpar, kørt at et loko og af 1 togstamme.

Køreplanen 1/5 1894:

Nykøbing	5.40	9.50	15.25	17.45
Glyngøre	6.05	10.15	15.50	18.10
Glyngøre	6.25	10.50	-	18.25
Skive	7.40	12.15	-	19.40

Skive	-	9.15	15.15	21.52
Glyngøre	-	10.25	16.39	23.00

Glyngøre	7.10	10.45	17.00	23.20
Nykøbing	7.35	11.10	17.25	23.45

I 1906:

Tog nr.	1162	1164	1166	1170
Togart	B	B	HG	P
Glyngøre	5.27	6.46	10.05	18.18
Skive	6.47	8.05	11.38	19.27

Tog nr.	1161	1163	1165	1167
Togart	P	HG	HG	P
Skive	8.37	14.50	17.45	21.24
Glyngøre	9.57	16.25	19.20	22.30

Kørselsfordeling, 4 litra E kl. VI:

1. dag: 1162, 3024 Skive-Struer, forspand 1009 Struer-Skive, reserve i Skive, 1163, reserve i Glyngøre til 19.28.

2. dag: 1164, 1161, 1170, 1167 samt reserve i Glyngøre kl. 9.57-17.45

3. dag: 1166, 1165.

4. dag: Udvaske hver anden gang, reserve hver anden gang.

Sommeren 1913 var køreplanen som i 1906 blot med små ændringer i tiderne. Der var stadig 4 E-maskiner i følgende tur:

1. dag: reserve kl. 8.31-10.08, 1166, 1163, 1170, 1167.

2. dag: reserve kl. 5.50-7.10, 1164, reserve i Skive, 1165, reserve kl. 20.30-21.36.

3. dag: 1162, 1161, reserve kl. 11.32-13.05, reserve kl. 14.50-16.15 og reserve kl. 17.45-19.20.

4. dag: skiftevis reserve og udvaske.

I tilslutning til artiklen bringes affotografinger af publikums- og tjenestekøreplaner

### 113. Skive H.-Nykøbing Mors.

(Læses fra oven nedad.)

km	Nr.	1161		731		1165		735		3967		1167		741		1171		745		E
		A	P 2.3	M 3	B 2.3	M 3	B 2.3	M 3	B 2.3	M 3	B 2.3	M 3	B 2.3	M 3	B 2.3	M 3	B 2.3	M 3		
-	Kbhvn. o. Langaa Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Kbhvn. over Give Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Aarhus H. 45, 98 Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Struer 98 - - - - Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0.0	Skive H. $\times$ 100 - - Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0.8	Skive Nord 100 - - Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.8	Dølbyvad - - - - Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9.2	Lyby - - - - - Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12.8	Jehjerg - - - - - Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17.2	Roslev - - - - - Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19.5	Tinghøj - - - - - Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22.6	Durup - - - - - Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25.3	Bysted - - - - - Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
28.6	Glyngøre - - - - - Af	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Nykøbing Mors $\times$ 100 An	6.10	8.10	9.53	11.55	13.12	15.00	16.15	18.38	21.20	22.26	22.30	-	-	-	-	-	-	-	-
-	c over Kalundborg 9.46. e over Esbjerg.	6.35	8.35	10.13	12.20	13.32	15.25	16.40	18.58	21.45	22.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-

### 113. Nykøbing Mors-Skive H.

Nr.	1160		730		1164		734		1166		736		1168		1170		744		E
	B 2.3	M 3	B 2.3	M 3	B 2.3	M 3	B 2.3	M 3	B 2.3	M 3	B 2.3	M 3	B 2.3	M 3	B 2.3	M 3			
Nykøbing Mors $\times$ 100 Af	4.47	6.48	-	9.20	-	11.05	12.45	-	14.33	17.38	20.16	21.30	-	-	-	-	-	-	-
Glyngøre - - - - - Af	5.24	7.13	8.25	9.45	10.55	11.38	13.05	14.18	15.11	16.35	17.12	18.20	19.22	20.22	21.22	22.20	-	-	-
Bysted - - - - - Af	1	7.17	8.17	9.20	10.33	11.33	12.45	13.58	14.58	16.20	17.12	18.20	19.22	20.22	21.22	22.20	-	-	-
Durup - - - - - Af	5.40	7.26	8.43	-	11.08	11.56	-	13.30	15.26	16.48	20.24	-	-	-	-	-	-	-	-
Tinghøj - - - - - Af	1	7.23	8.17	-	11.11	12.01	-	13.33	15.27	16.48	20.24	-	-	-	-	-	-	-	-
Roslev - - - - - Af	5.50	7.40	9.01	-	11.20	12.13	-	13.41	15.30	16.50	20.35	-	-	-	-	-	-	-	-
Jehjerg - - - - - Af	6.03	7.48	9.18	-	11.29	12.30	-	13.40	15.51	17.10	20.45	-	-	-	-	-	-	-	-
Lyby - - - - - Af	6.13	7.54	9.30	-	11.35	12.42	-	13.56	15.51	17.17	20.52	-	-	-	-	-	-	-	-
Dølbyvad - - - - - Af	6.35	8.17	9.55	-	11.40	12.47	-	14.00	16.08	17.19	21.04	-	-	-	-	-	-	-	-
Skive Nord 100 - - Af	6.31	8.10	9.50	-	11.51	13.01	-	14.11	16.17	17.32	21.07	-	-	-	-	-	-	-	-
Skive H. $\times$ 100 An	6.35	8.12	9.55	-	11.53	13.05	-	14.13	16.20	17.35	21.09	-	-	-	-	-	-	-	-
Struer 98 - - - - An	8.03	9.11	11.08	-	12.58	15.00	-	16.20	18.43	20.53	22.18	-	-	-	-	-	-	-	-
Aarhus H 98, 45 An	10.24	11.09	14.20	-	-	16.18	-	-	19.39	22.47	0.43	-	-	-	-	-	-	-	-
Kbhvn. over Give An	-	20.00	22.39	-	-	-	-	-	7.43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kbhvn. o. Langaa An	-	20.00	22.39	-	-	-	-	-	7.43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

d over Kalundborg 18.43. g Sen- og Helligdage 15.20. \* Sen- Helligdage M 3.

### Vinterkøreplan 1930

for forskellige år, de skulle alle være tydeligt mærkede, og her i teksten skal jeg indskrænke mig til enkelte kommentarer.

I 1924 var der 2 E-maskiner i følgende tur:

1. dag: 1162, 1161, reserve kl. 11.34-13.15, 14.50-16.25 og derefter togene 1170, 1167.

2. dag: reserve kl. 5.18-6.40, kl. 8.20-9.49, togene 1166, 1163, reserve kl. 18.16-21.50.

Der var 4 sæt personale i denne tur:

1. dag: 1170, 1167.

2. dag: reserve kl. 5.18-6.40, kl. 8.20-9.40, togene 1166, 1163 og reserve kl. 18.16-21.50.

3. dag: 1162, 1161, reserve kl. 11.34-13.15, reserve kl. 14.50-16.25 (plus eventuelle særtog).

4. dag: hver femte gang udvaske, øvrige gange fri.

Lokostationeringer: 1884-85: 2 P-maskiner med 1 P i reserve. Endnu i 1896 havde man kun P-maskiner og endnu de lette 17,5 kg/m skinner.

1898/99 havde Thybanen og Sallingbanen alle 12 P-maskiner, samt af L-maskinerne nr. 110-118 to stk. (de øvrige af disse var i Viborg).

## Skive H.—Nykøbing Mors. Sommer 1937

Sk-Ny

km fra Skive H.		Indkørselsbane, km til Videsnor	Maksimalhast i km ad Gennem- kørselsstret	771 □			ML 773 □			ML 1775			779																							
				G 18 (ML 2)			ML 2 (G 14)			ML 2			G 18																							
				An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog															
—	Skive H. (Sk).....	—	—	7 <sup>54</sup>	772	—	10 <sup>00</sup>	—	—	11 <sup>32</sup>	—	—	13 <sup>20</sup>	1778	—	—	—	—	—																	
0,8	F Skive Nord (Ski) ..	45	—	7 <sup>56½</sup>	757	—	10 <sup>02</sup>	10 <sup>03</sup>	—	11 <sup>34</sup>	11 <sup>35</sup>	—	13 <sup>22½</sup>	13 <sup>24</sup>	—	—	—	—	—																	
5,8	A Dølbyvad B&S (Døl)	"	—	X	8 <sup>06</sup>	—	X	10 <sup>12</sup>	—	X	11 <sup>44</sup>	—	X	13 <sup>33</sup>	—	—	—	—	—																	
9,2	A Lyby (Yb) I.....	"	—	8 <sup>12</sup>	8 <sup>12½</sup>	—	10 <sup>18</sup>	10 <sup>18½</sup>	—	11 <sup>50</sup>	11 <sup>50½</sup>	—	13 <sup>39</sup>	13 <sup>41</sup>	—	—	—	—	—																	
12,8	A Jebjerg (Jr) .....	"	30	8 <sup>19</sup>	8 <sup>22</sup>	774	10 <sup>24½</sup>	10 <sup>25</sup>	1776	11 <sup>56½</sup>	11 <sup>57</sup>	—	13 <sup>48</sup>	13 <sup>56</sup>	—	—	—	—	—																	
17,2	B Roslev (Rl) .....	"	"	8 <sup>29½</sup>	8 <sup>31</sup>	—	10 <sup>32½</sup>	10 <sup>33½</sup>	776	12 <sup>04½</sup>	12 <sup>05</sup>	—	14 <sup>04</sup>	14 <sup>11</sup>	782	—	—	—	—																	
19,5	A Tinghøj T (Tht) ..	"	—	X	8 <sup>35</sup>	—	X	10 <sup>38</sup>	—	X	12 <sup>10</sup>	—	—	14 <sup>15</sup>	—	—	—	—	—																	
22,6	F Durup (Dp).....	"	—	8 <sup>41½</sup>	8 <sup>42</sup>	—	10 <sup>44</sup>	10 <sup>45</sup>	—	12 <sup>16</sup>	12 <sup>17</sup>	1778	14 <sup>20</sup>	14 <sup>26</sup>	—	—	—	—	—																	
25,3	C Bysted T (Byt) ....	"	—	X	8 <sup>47</sup>	—	X	10 <sup>50</sup>	—	X	12 <sup>22</sup>	—	—	14 <sup>31</sup>	—	—	—	—	—																	
28,6	B Glyngøre (Gy) ....	—	30	8 <sup>53</sup>	9 <sup>00</sup>	—	10 <sup>55</sup>	11 <sup>00</sup>	—	12 <sup>28</sup>	13 <sup>00</sup>	—	14 <sup>36</sup>	15 <sup>00</sup>	784	—	—	—	—																	
—	Nykøbing Mors (Ny) ..	—	—	9 <sup>17</sup>	—	—	11 <sup>17</sup>	—	—	13 <sup>11</sup>	—	—	15 <sup>17</sup>	—	—	—	—	—	—																	
Toget er:				Bl. Tog □			Motortog □			Motortog			Bl. Tog																							
Største tilladte Hastighed km i Timen:				45			45			45			45																							
Løber:				Daglig			Daglig			Sk-Gy S Gy-Ny Daglig			Daglig																							
				ML 781			785			ML 789			793			ML 797			1799																	
				ML 2			G 14			ML 2			G 18			ML 2			G 14																	
				An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog															
Skive H. ....	—	14 <sup>55</sup>	782	—	16 <sup>20</sup>	—	—	17 <sup>43</sup>	786	—	19 <sup>33</sup>	—	—	21 <sup>55</sup>	—	—	23 <sup>10</sup>	1796	—	—																
Skive Nord .	1457	1458	—	16 <sup>22</sup>	16 <sup>23</sup>	—	17 <sup>45</sup>	17 <sup>46</sup>	—	19 <sup>36</sup>	19 <sup>37</sup>	—	21 <sup>57</sup>	21 <sup>58</sup>	—	23 <sup>12</sup>	23 <sup>13</sup>	—	—	—																
Dølbyvad B&S	X	15 <sup>07</sup>	—	—	16 <sup>31</sup>	—	X	17 <sup>54</sup>	—	X	19 <sup>46</sup>	—	X	22 <sup>06</sup>	—	X	23 <sup>21</sup>	—	—	—																
Lyby I.....	15 <sup>13½</sup>	15 <sup>14</sup>	—	16 <sup>36</sup>	16 <sup>37</sup>	—	18 <sup>00½</sup>	18 <sup>01</sup>	—	19 <sup>52</sup>	19 <sup>53</sup>	—	22 <sup>12½</sup>	22 <sup>13</sup>	—	23 <sup>27½</sup>	23 <sup>28</sup>	—	—	—																
Jebjerg ....	15 <sup>20</sup>	15 <sup>24</sup>	784	16 <sup>43</sup>	16 <sup>51</sup>	786	18 <sup>07</sup>	18 <sup>07½</sup>	—	20 <sup>00</sup>	20 <sup>05</sup>	—	22 <sup>19</sup>	22 <sup>21</sup>	1796	23 <sup>34</sup>	23 <sup>35</sup>	—	—	—																
Roslev.....	15 <sup>31½</sup>	15 <sup>32</sup>	—	16 <sup>59</sup>	17 <sup>05</sup>	—	18 <sup>15</sup>	18 <sup>21</sup>	788	20 <sup>13</sup>	20 <sup>20</sup>	792	22 <sup>29</sup>	22 <sup>30</sup>	—	23 <sup>42½</sup>	23 <sup>43</sup>	—	—	—																
Tinghøj T .	X	15 <sup>36</sup>	—	—	17 <sup>08</sup>	—	X	18 <sup>26</sup>	—	X	20 <sup>24</sup>	—	X	22 <sup>35</sup>	—	X	23 <sup>47</sup>	—	—	—																
Durup .....	15 <sup>42½</sup>	15 <sup>43</sup>	—	17 <sup>13½</sup>	17 <sup>16</sup>	—	18 <sup>32</sup>	18 <sup>33</sup>	—	20 <sup>30½</sup>	20 <sup>33½</sup>	—	22 <sup>41</sup>	22 <sup>42</sup>	—	23 <sup>53½</sup>	23 <sup>54</sup>	—	—	—																
Bysted T ...	X	15 <sup>48</sup>	—	—	17 <sup>20</sup>	—	X	18 <sup>38</sup>	—	X	20 <sup>39</sup>	—	X	22 <sup>47</sup>	—	X	23 <sup>59</sup>	—	—	—																
Glyngøre ...	15 <sup>54</sup>	16 <sup>00</sup>	786	17 <sup>25</sup>	18 <sup>00</sup>	—	18 <sup>44</sup>	19 <sup>00</sup>	—	20 <sup>45</sup>	21 <sup>00</sup>	—	22 <sup>53</sup>	23 <sup>00</sup>	—	0 <sup>05</sup>	—	—	—	—																
Nykøbing Mors	16 <sup>17</sup>	—	—	18 <sup>17</sup>	—	—	19 <sup>17</sup>	—	—	21 <sup>17</sup>	—	—	23 <sup>17</sup>	—	—	—	—	—	—	—																
				Motortog			Blandet Tog			Motortog			Bl. Tog			Motortog			Persontog																	
				45			45			45			45			45			45																	
				Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			S.																	
Færgetur				—			A			B			D			—			F			J			—			N			P			T		
Glyngøre..... Af.				—			7 <sup>00</sup>			8 <sup>00</sup>			10 <sup>00</sup>			—			12 <sup>00</sup>			14 <sup>00</sup>			—			17 <sup>00</sup>			20 <sup>00</sup>			22 <sup>00</sup>		
Nykøbing Mors..... An.				—			7 <sup>17</sup>			8 <sup>17</sup>			10 <sup>17</sup>			—			12 <sup>17</sup>			14 <sup>17</sup>			—			17 <sup>17</sup>			20 <sup>17</sup>			22 <sup>17</sup>		
Seiler:				Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig		

Alle Færgerne er optaget paa Opslagskøreplanen.

□ S. M.L. 771 Motortog).

□ S. Dampfog (Persontog).



Nykøbing Mors—Skive H Sommer 1937

km fra Glyngøre	Stationsnavn	Maksimalh. i km ad Gennemkørsln.	Indh. i km til Vægsport	ML 1772			772			ML 774 ■			ML 1776			776		
				ML 2			G 18			ML 2 (G 14)			ML 2			G 18		
				An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
—	Nykøbing Mors (Ny)	—	—	—	530	—	—	600	—	—	730	—	—	930	—	—	930	—
—	Glyngøre (Gy)	—	—	547	552	—	617	630	—	747	750	—	947	950	—	947	1000	—
3,3	A Bysted T (Byt)	45	—	X	558	—	—	636	—	X	756	—	X	956	—	X	1006	—
6,0	A Durup (Dp)	—	—	603	605	—	641	644	—	802	802½	—	1002	1002½	—	1012	1016	—
9,1	D Tinghøj T (Tht)	—	—	X	610	—	—	649	—	X	807	—	X	1008	—	X	1022	—
11,4	C Roslev (RI)	—	—	615	617	—	653	657	—	813	814	—	1013	1014	—	1027	1035	773
15,8	A Jebjerg (Jr)	—	—	624½	626	—	705	709	—	821½	822½	771	1021½	1025½	773	1043	1049	—
19,4	D Lyby (Yb) I	—	—	632	633	—	715	716	—	828½	829	—	1031½	1032	—	1055	1056	—
22,8	A Dølbyvad B&S Døl	—	—	X	639	—	X	722	—	X	835	—	X	1038	—	X	1102	—
27,8	B Skive Nord (Ski)	—	—	647	648	—	730½	732	—	843	844	—	1045½	1046	—	1110½	1112½	—
28,6	F Skive H. (Sk)	—	30	650	—	—	735	—	771	846	—	—	1048	—	—	1115	—	—
Toget er:				Motortog			Blandet Tog			Motortog ■			Motortog			Blandet Tog		
Største tilladte Hastighed km i Timen:				45			45			45			45			45		
Løber:				S			Hv			Daglig			S			Hv		

	1778			ML 782			784			ML 786			788			ML 792			1796		
	G 14			ML 2			G 14			ML 2			G 14			ML 2			G 14		
	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog
Ny	—	1130	—	—	1330	—	—	1430	—	—	1530	—	—	1730	—	—	1930	—	—	2130	—
Gy	1147	1155	—	1317	1350	—	1447	1455	779	1547	1619	781	1747	1800	—	1947	1952	—	2147	2150	—
Byt	X	1201	—	—	1355	—	—	1500	—	X	1625	—	—	1805	—	X	1959	—	X	2156	—
Dp	1207	1218	1775	1400	1100½	—	1505	1505½	—	1630½	1631	—	1810	1811	—	2005	2006	—	2201½	2202	—
Tht	X	1223	—	—	1405	—	—	1510	—	X	1636	—	—	1816	—	X	2013	—	X	2207	—
RI	1228	1230	—	1409	1410	779	1514	1516	—	1641	1641½	—	1820	1822	789	2019	2021	—	793	2212	2212½
Jr	1237	1239	—	1417½	1418	—	1523	1524½	781	1619	1650	785	1829½	1830	—	2029	2030	—	2220	2223	797
Yb I	1245	1246	—	1421	1421½	—	1530½	1531	—	1656½	1657	—	1836	1836	—	2036	2037	—	2229	2229½	—
Døl	X	1252	—	X	1430	—	—	1536	—	X	1703	—	—	1841	—	X	2043	—	X	2236	—
Ski	1300	1301	—	1438½	1439	—	1544	1545	—	1711	1712	—	1849	1850	—	2051	2052	—	2241	2245	—
Sk	1303	—	779	1441	—	781	1547	—	—	1714	—	789	1852	—	—	2054	—	—	2247	—	1799
Persontog				Motortog			Persontog			Motortog			Persontog			Motortog			Persontog		
45				45			45			45			45			45			45		
Ny-Gv. Daglig Ge.Sk. S				Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Daglig			Ny-Gv. Daglig Ge.Sk. S		

Færgetur		C	E		H		L	O	R		U	
Nykøbing Mors	Af	—	830	1030	—	1230	—	1630	1830	2030	—	2230
Glyngøre	An	—	847	1047	—	1247	—	1647	1847	2047	—	2247
Sejler:		Daglig		Daglig		Daglig		Daglig		Daglig		Daglig

Alle Færgerne er optaget paa Opslagskoreplanen.  
 ■ S Dampfog (Persontog).

## Skive H.—Nykøbing Mors. Sommer 1945

km fra Skive H.	Faldtal	Stigningsretning	Maksimumshast. i km ad Vognspor	Maksimumshast. i km ad Gennemg. H.kpor	Færge A			771 P.			2773 B.			785 O 180			
					An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	
—	—	F	Skive H. (Sk).....	—	—	—	—	915	—	—	1230	—	—	2105	—	—	—
0,8	0	F	Skive Nord (Ski) ..	45	—	—	—	917	918	—	1234	1239	—	2107	2110	—	—
5,8	7	A	Dølbyvad T (Døl)..	70	—	—	—	X	928	—	—	1250	—	X	2119	—	—
9,2	10	A	Lyby (Yb) I.....	"	—	—	—	935	936	—	1257	1303	—	2125	2127	—	—
12,8	0	A	Jebjerg (Jr) .....	"	15	—	—	945	947	—	1313	1328	—	2135	2137	—	—
17,2	10	B	Roslev (RI) .....	50	"	—	—	954	957	—	1337	1352	—	2145	2151	—	—
19,5	1	A	Tinghøj T (Tht) ...	70	—	—	—	X	1003	—	—	1358	—	X	2155	—	—
22,6	5	F	Durup (Dp) .....	"	—	—	—	1009	1012	—	1403	1418	—	2202	2208	—	—
25,3	6	C	Bysted T (Byt) ....	"	—	—	—	X	1017	—	—	1423	—	X	2213	—	—
28,6	10	B	Glyngøre (Gy) ....	—	30	—	730	1023	1039	—	1430	1550	—	2219	2237	—	—
—	—	—	Nykøbing Mors (Ny)..	—	—	—	—	751	—	—	1100	—	—	2258	—	—	—
Toget er:					Personf			Persontog			Ikke personf.			Bl. Tog			
Største tilladte Hastighed km i Timen:					—			60			45			45			
Løber:					Tirsd., Torsd. Lørd.			Tirsd., Torsd. Lørd.			Hv			Tirsd., Torsd., Lørd.			

*alle tog SK K*  
Nykøbing Mors—Skive H.

km fra Glyngøre	Faldtal	Stigningsretning	Maksimumshast. i km ad Vognspor	Maksimumshast. i km ad Gennemg. H.kpor	774 P.			Færge B			780 P.			2784 B.					
					An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog	An.	Af.	× Tog			
—	—	—	Nykøbing Mors (Ny) ..	—	—	—	530	—	—	945	—	—	1500	—	—	1621	—	—	
—	—	—	Glyngøre (Gy) ....	—	—	—	551	607	—	1006	—	—	1521	1541	—	1642	1700	—	—
3,3	0	A	Bysted T (Byt) ....	70	—	X	614	—	—	—	—	X	1548	—	—	1707	—	—	
6,0	0	A	Durup (Dp) .....	"	—	—	621	623	—	—	—	—	1555	1600	—	1714	1735	—	—
9,1	0	D	Tinghøj T (Tht) ...	"	—	X	629	—	—	—	—	X	1606	—	—	1741	—	—	
11,4	8	C	Roslev (RI) .....	50	15	—	635	637	—	—	—	—	1612	1617	—	1745	1810	—	—
15,8	5	A	Jebjerg (Jr) .....	70	"	—	646	648	—	—	—	—	1626	1629	—	1821	1856	—	—
19,4	10	D	Lyby (Yb) I.....	"	—	—	654	655	—	—	—	—	1635	1637	—	1903	1913	—	—
22,8	6	A	Dølbyvad T (Døl)..	"	—	X	702	—	—	—	—	X	1644	—	—	1921	—	—	
27,8	10	B	Skive Nord (Ski) ..	45	—	—	711	713	—	—	—	—	1653	1657	—	1931	1937	—	—
28,6	1	F	Skive H. (Sk).....	—	30	—	716	—	—	—	—	—	1700	—	—	1940	—	—	
Toget er:					Persontog			Personf			Persontog			Ikke personf.					
Største tilladte Hastighed km i Timen:					60			—			60			45					
Løber:					Tirsd., Torsd. Lørd.			Tirsd., Torsd. Lørd.			Tirsd., Torsd. Lørd.			Hv					

I 1902 havde Glyngøre 4 J-maskiner (af nr. 1-20) og i 1904 af J-maskinerne mellem nr. 50-58 (kl. VIII).

Fra 1906 kom der E-maskiner til og dem havde man endnu i 1925, men i løbet af 1920-erne kom der af og til G-maskiner til Glyngøre (nr. 77-81, 106-109 og 160-173) og periodevis også en B og/eller en J.

I slutningen af 1920erne udvidedes køreplanen ved at man indsatte de små Triangel-

vogne (stationeret i Viborg og Struer) og køreplanen i 1930 viser 4 motortog, 4 damptog (litra G og E, idet man da havde litra E nr. 33 og litra G nr. 167 og 171 i Glyngøre).

Fra 1932 havde man kun et loko i Glyngøre, idet maskinerne udveksledes fra Viborg og kørte fra udvask til udvask (de høje numre

Foto, side 39, øverst: Skive Nord, ny, efter omlægning 1962 (hol).  
Nederst: Durup st. 3/7 1958 (IBVA)





## Skive H.—Nykøbing Mors. Vinter 1945

km fra Skive H.	Faldtal	Stigningsbestev	Maksimalkast, i km ad Vigespor	Maksimalkast, i km ad gennemgående H.spor	Færge		771			1773		2773			775			
					A		P.			H. P.		B.			P.			
					An.	Af.	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	
—					—	—	—	720	—	—	852	—	910	—	—	1120	—	
0,8	0	F	Skive H. (Sk).....	(30)	30	—	—	—	720	—	—	—	910	—	—	1120	—	
			Skive Nord (Ski) ..	45	—	—	—	722	723	—	854	855	914	919	—	1122	1123	—
5,8	7	A	Dølbyvad T (Døl)..	70	—	—	—	X	733	—	X	904	—	930	—	X	1133	—
9,2	10	A	Lyby (Yb) I.....	"	—	—	—	740	741	—	911	912	937	943	—	1140	1141	—
12,8	0	A	Jebjerg (Jr) .....	"	15	—	—	750	754	774	920	921	953	1008	—	1150	1152	—
17,2	10	B	Roslev (Rl) .....	(50)	"	—	—	801	803	—	928	929	1017	1032	—	1159	1203	778
19,5	1	A	Tinghøj T (Tht) ...	70	—	—	—	X	809	—	X	934	—	1038	—	X	1209	—
22,6	5	F	Durup (Dp) .....	"	—	—	—	815	817	—	939	940	1043	1058	—	1215	1217	—
25,3	6	C	Bysted T (Byt) ....	"	—	—	—	X	822	—	X	945	—	1103	—	X	1222	—
28,6	10	B	Glyngøre (Gy) ....	"	30	—	725	828	844	—	951	1002	1110	1130	778	1228	1245	—
—			Nykøbing Mors (Ny)..	—	—	746	—	905	—	—	1023	—	1151	—	—	1306	—	—
Toget er:					Personf.	Persontog			Persontog			Personf. Godstog			Persontog			
Største tilladte Hastighed km i Timen:						60			70			45			60			
Løber:					Daglig	Daglig			S			Hv			Daglig			
km fra Skive H.	Faldtal	Stigningsbestev	Maksimalkast, i km ad Vigespor	Maksimalkast, i km ad gennemgående H.spor	Færge		779			1779			785					
					E		P.			P.			P.					
					An.	Af.	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog	An.	Af.	X Tog
			Skive H. ....	(30)	30	—	—	—	1620	—	—	1645	—	—	2040	786		
			Skive Nord .....	45	—	—	—	1622	1624	—	1647	1648	—	2042	2043	—		
			Dølbyvad T .....	70	—	—	—	X	1634	—	X	1658	—	X	2053	—		
			Lyby .....	"	—	—	—	1641	1642	—	1705	1706	—	2100	2101	—		
			Jebjerg .....	"	15	—	—	1651	1653	—	1715	1716	—	2110	2111	—		
			Roslev .....	(50)	"	—	—	1700	1703	2784	1723	1728	1780	2118	2119	—		
			Tinghøj T .....	70	—	—	—	X	1709	—	X	1734	—	X	2125	—		
			Durup .....	"	—	—	—	1715	1717	—	1740	1741	—	2131	2132	—		
			Bysted T .....	"	—	—	—	X	1722	—	X	1746	—	X	2137	—		
			Glyngøre .....	"	30	—	1420	1730	1745	—	1754	1809	—	2145	2200	1796		
			Nykøbing M. ....	—	—	1441	—	1806	—	—	1830	—	—	2221	—	—		
Toget er:					Personf.	Persontog			Persontog			Persontog						
Største tilladte Hastighed km i Timen:						60			60			60						
Løber:					Daglig	Hv			S			Daglig						

af G II nr. 160-173). I 1937 kom også litra G i 600 serien ind i billedet (nr. mellem 639 og 651) og fra 1938 O-maskinerne. ML-vognene indsattes i den første halvdel af 1930'erne.

Under krigen kørtes kun med damp, mest O-maskiner, men også K-maskiner. Litra O nr. 308, 310 og 330 var længe på Salling, men var stationeret i Viborg. De forsvandt omkring nytår 1945 og erstattedes af litra K fra Struer.

Så snart det blev muligt at motorisere indsattes ML og MC (ombyggede Triangelvogne) og også litra MQ var der vist ganske kort. Men med anskaffelsen af de mange MO forsvandt de gamle motorvogne, og først i 1950-

erne blev dampdriften indskrænket til et enkelt godstog, kørt med en D-maskine fra Struer. MT og MX gjorde banen dampfri, idet de kom til at køre et godstog samt et enkelt persontog, først med MT og senere med MX.

For at stimulere persontrafikken lod man 2 togpar løbe på strækningen Århus havn-Langå-Skive-Struer (tog nr. 781-785-774-782) kørt som MO-tog med styrevogn (CPS). Alligevel faldt persontrafikken stadig, hvorfor man besluttede at indstille den fra 22. maj 1971. Nu kører et godstog mandag til fredag med Randers MT-maskine, der kører tog 2321 (MT 250) afgang Randers 05.37, ankomst Skive 08.52.





## 41. SKIVE H—NYKØBING MORS Sommer 1955

Km fra Skive H.	Faldtal	Stigningsbogstav		Maks. hastighed i km ad gennemgående h.spor	Maksimalhast. i km ad vigespor			Færges A		Færges C		771 MO 102			1771 MO 142								
						An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog						
—	0	F	<b>Skive H. (Sk) ...</b>	(30)	30	—	—	—	—	—	—	—	<b>635</b>	—	—	<b>715</b>	—						
0,8	7	A	Skive Nord (Ski) .	45	—	—	—	—	—	—	—	637	38	—	717	18	—						
5,8	10	A	Dølbyvad T (Døl)	75	—	—	—	—	—	—	—	—	43	—	X	22	—						
9,2	0	A	Lyby (Yb) I ....	•	—	—	—	—	—	—	—	46½	47	—	27	28	—						
12,8	10	B	Jebjerg (Jr) .....	•	15	—	—	—	—	—	—	53	54	—	34	35	—						
17,2	1	A	Roslev (Rl) .....	(50)	15	—	—	—	—	—	—	59	700	—	41	42	—						
19,5	5	F	Tinghøj T (Tht) ..	75	—	—	—	—	—	—	—	X	02	—	X	45	—						
22,6	6	C	Durup (Dp) .....	•	—	—	—	—	—	—	—	706	07	—	50	51	—						
25,3	10	B	Bysted T (Byt) ..	•	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	X	55	—						
28,6			<b>Glyngøre (Gy) ...</b>	•	30	—	—	—	<b>100</b>	—	<b>541</b>	<b>715</b>	<b>725</b>	—	<b>800</b>	<b>820</b>	<b>774</b>						
—			<b>NykøbingMors(Ny)</b>	—	—	—	—	<b>118</b>	—	<b>559</b>	—	<b>743</b>	—	—	<b>838</b>	—	—						
Toget er:								Personf.		Personf.		Persontog			Persontog								
Største tilladte hastighed km i timen:												70			70								
Løber:								Daglig		Daglig		Hv			S Færgen daglig								
						<b>2773 B</b>			<b>1773 ML 69</b>			<b>775 MO 185</b>			<b>777 D 200 (ML 69)</b>			<b>Færges S</b>			<b>779 MO 142</b>		
						An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog			
<b>Skive H. ....</b>						—	<b>720</b>	—	—	<b>910</b>	<b>774</b>	—	<b>1007</b>	—	—	<b>1230</b>	—	—	—	<b>1357</b>	<b>778</b>		
<b>Skive Nord .....</b>						<b>722½</b>	23	—	<b>912</b>	13	—	<b>1009</b>	10	—	<b>1232</b>	33	—	—	<b>1359</b>	<b>1400</b>	—		
<b>Dølbyvad T .....</b>						—	33	—	X	19	—	X	16	—	X	40	—	—	—	05	—		
<b>Lyby I .....</b>						40	44	—	<b>24½</b>	25	—	20	21	—	44	45	—	—	<b>1408½</b>	09	—		
<b>Jebjerg .....</b>						54	<b>804</b>	—	32	33	—	27	29	—	52	53	—	—	15	16	—		
<b>Roslev .....</b>						<b>813</b>	33	<b>774</b>	39	40	—	36	40	<b>776</b>	<b>1300</b>	<b>1302</b>	<b>778</b>	—	—	22	23	<b>1780</b>	
<b>Tinghøj T .....</b>						—	39	—	X	44	—	X	44	—	X	06	—	—	—	26	—		
<b>Durup .....</b>						44	58	—	49	50	—	49	51	—	11	12	—	—	<b>29½</b>	30	—		
<b>Bysted T .....</b>						—	<b>903</b>	—	X	54	—	X	55	—	X	16	—	—	—	33	—		
<b>Glyngøre .....</b>						<b>910</b>	—	—	<b>1000</b>	<b>1015*</b>	<b>776</b>	<b>1100</b>	<b>1114</b>	—	<b>1322</b>	<b>1330</b>	—	—	<b>1324</b>	<b>1438</b>	<b>1442</b>	—	
<b>Nykøbing Mors ..</b>						—	—	—	<b>1033*</b>	—	—	<b>1132</b>	—	—	<b>1348</b>	—	—	<b>1342</b>	<b>1500</b>	—	—		
Toget er:						Ikke personf.		Persontog		Persontog		Persontog		Personf.		Persontog							
Største till. hast. km/t:						60		75		70		70 (75)					75						
Løber:						Hv		S Færgen daglig		Daglig		Daglig Færgen Hv		S		Daglig							

□ Færges E.  
 ★ Færges 773.



## 41. SKIVE H.—NYKØBING MORS Sommer 1955

	Maks. hastighed i km ad gennemgående h.spor	Maksimalhast. i km ad vigespor	Færgen P		781 MO 142			785 MO 142			Færgen H			793 MO 142		
			An.	Af.	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog
Skive H. ....	(30)	30	—	—	—	<b>16</b> 31	<b>78</b> 2	<b>18</b> 29	<b>18</b> 32	<b>78</b> 6	—	—	—	—	<b>22</b> 30	—
Skive Nord.....	45	—	—	—	<b>16</b> 33	35	—	34	35	—	—	—	—	2232	33	—
Dølbyvad T .....	75	—	—	—	X	40	—	—	40	—	—	—	—	X	38	—
Lyby I .....	•	—	—	—	44	45	—	44	45	—	—	—	—	42	43	—
Jebjerg .....	•	15	—	—	51	52	<b>278</b> 4	51	52	—	—	—	—	49	50	—
Roslev .....	(50)	15	—	—	58	59	—	58	59	—	—	—	—	57	59	—
Tinghøj T .....	75	—	—	—	X	<b>17</b> 02	—	—	<b>19</b> 02	—	—	—	—	X	<b>23</b> 02	—
Durup .....	•	—	—	—	<b>17</b> 06	07	—	<b>19</b> 06	07	—	—	—	—	<b>23</b> 06½	07	—
Bysted T.....	•	—	—	—	X	13	—	—	10	—	—	—	—	X	11	—
Glyngøre .....	•	30	—	<b>15</b> 40	<b>17</b> 16	<b>17</b> 32	<b>78</b> 6	<b>19</b> 15	<b>19</b> 22	—	—	<b>20</b> 40	—	<b>23</b> 16	<b>23</b> 22	<b>79</b> 4
Nykøbing Mors ..	—	—	<b>15</b> 58	—	<b>17</b> 50	—	—	<b>19</b> 40	—	—	<b>20</b> 58	—	—	<b>23</b> 40	—	—
Toget er:			Personf.		Persontog			Persontog			Personf.			Persontog		
Største tilladte hastighed km i timen:					75			70						70		
Løber:			Daglig		Daglig			Daglig			Daglig			Daglig		

## 41. NYKØBING MORS—SKIVE H

Km fra Glyngøre	Faldtal	Stigningsbogstav		Maksb. i km ad gennemg. h.spor	Maksimalhast. i km ad vigespor	Færgen B		Færgen D		774 MO 142			776 D 200 (ML 69)			
						An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	
—	—	—	NykøbingMors(Ny)	—	—	—	<b>5</b> 10	—	<b>6</b> 47	—	<b>7</b> 53	—	—	<b>9</b> 50	—	
—	—	—	Glyngøre (Gy) ...	75	30	—	—	<b>5</b> 28	—	<b>7</b> 05	—	<b>8</b> 11	<b>8</b> 15	<b>10</b> 08	<b>10</b> 17	<b>17</b> 73
3,3	7	A	Bysted T (Byt) ..	•	—	—	—	—	—	—	—	—	19	X	22	—
6,0	0	A	Durup (Dp) .....	•	—	—	—	—	—	—	23½	24	—	28	29	—
9,1	0	D	Tinghøj T (Tht)..	•	—	—	—	—	—	—	—	28	—	X	34	—
14,4	8	C	Roslev (Rl) .....	(50)	15	—	—	—	—	—	31	32	<b>27</b> 73	39	41	<b>77</b> 5
15,8	5	A	Jebjerg (Jr) .....	75	15	—	—	—	—	—	38½	39	—	48	49	—
19,4	10	D	Lyby (Yb) I .....	•	—	—	—	—	—	—	43½	44	—	54	55	—
22,8	6	A	Dølbyvad T (Døl)	•	—	—	—	—	—	—	—	48	—	X	59	—
27,8	10	B	Skive Nord (Ski) .	45	—	—	—	—	—	—	53	54	—	<b>11</b> 05	<b>11</b> 06	—
33,6	1	F	Skive H. (Sk) ...	(30)	30	—	—	—	—	—	<b>8</b> 56	<b>9</b> 01	<b>17</b> 73	<b>11</b> 08	—	—
Toget er:							Personf.		Personf.		Persontog			Persontog		
Største tilladte hastighed km i timen:											70			70 (75)		
Løber:							Daglig		Hv		Daglig			Daglig		

**41. NYKØBING MORS—SKIVE H Sommer 1955**

	Maks. hastighed i km ad gennem- gående h. spor	Maksimalhast. i km ad vigespor	Færge F			778 MO 185			1780 ML 49			Færge O		782 MO 142		
			An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	An.	Af.	× tog
<b>Nykøbing Mors ..</b>	—	—	—	<b>10</b> <sup>42</sup>	—	—	<b>12</b> <sup>00</sup>	—	—	<b>13</b> <sup>43</sup>	—	—	<b>14</b> <sup>10</sup>	—	<b>15</b> <sup>10</sup>	—
<b>Glyngøre .....</b>	75	30	<b>11</b> <sup>00</sup>	—	—	<b>12</b> <sup>18</sup>	<b>12</b> <sup>35</sup>	—	<b>14</b> <sup>01</sup>	<b>14</b> <sup>02</sup>	—	<b>14</b> <sup>28</sup>	—	<b>15</b> <sup>28</sup>	<b>15</b> <sup>32</sup>	—
<b>Bysted T.....</b>	•	—	—	—	—	X	41	—	X	06	—	—	—	—	36	—
<b>Durup .....</b>	•	—	—	—	—	46	48	—	11 $\frac{1}{2}$	12	—	—	—	40 $\frac{1}{2}$	41	—
<b>Tinghøj T .....</b>	•	—	—	—	—	X	52	—	X	16	—	—	—	—	45	—
<b>Roslev .....</b>	(50)	15	—	—	—	57	1301	<b>777</b>	20	22 $\frac{1}{2}$	<b>779</b>	—	—	48	49	—
<b>Jebjerg .....</b>	75	15	—	—	—	<b>13</b> <sup>09</sup>	10	—	29 $\frac{1}{2}$	30	—	—	—	55 $\frac{1}{2}$	56	—
<b>Lyby I .....</b>	•	—	—	—	—	15	16	—	34 $\frac{1}{2}$	35	—	—	—	1600 $\frac{1}{2}$	1601	—
<b>Dølbyvad T .....</b>	•	—	—	—	—	X	20	—	X	39	—	—	—	—	05	—
<b>Skive Nord.....</b>	45	—	—	—	—	26	28	—	44 $\frac{1}{2}$	45	—	—	—	10	11	—
<b>Skive H. ....</b>	(30)	30	—	—	—	<b>13</b> <sup>30</sup>	—	<b>779</b>	<b>14</b> <sup>47</sup>	—	—	—	—	<b>16</b> <sup>13</sup>	—	<b>781</b>

<b>Toget er:</b>	Personf.	Persontog	Persontog	Personf.	Persontog
<b>Største tilladte hastighed km i timen:</b>		70	75		75
<b>Løber:</b>	Daglig	Daglig	S	Hv	Daglig

	2784 B			786 MO 142			Færge G		792 MO 142		794 MO 102			Færge K	
	An.	Af.	× tog	An.	Af.	× tog	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	× tog	An.	Af.
<b>Nykøbing Mors ..</b>	—	—	—	—	<b>16</b> <sup>58</sup>	—	—	<b>18</b> <sup>45</sup>	—	<b>20</b> <sup>10</sup>	—	<b>22</b> <sup>52</sup>	—	—	<b>23</b> <sup>50</sup>
<b>Glyngøre .....</b>	—	<b>15</b> <sup>41</sup>	—	<b>17</b> <sup>16</sup>	<b>17</b> <sup>36</sup>	<b>781</b>	<b>19</b> <sup>03</sup>	—	<b>20</b> <sup>28</sup>	<b>20</b> <sup>43</sup>	<b>23</b> <sup>10</sup>	<b>23</b> <sup>28</sup>	<b>793</b>	<b>0</b> <sup>08</sup>	—
<b>Bysted T.....</b>	—	48	—	X	41	—	—	—	X	48	X	32	—	—	—
<b>Durup .....</b>	15 <sup>55</sup>	16 <sup>12</sup>	—	46	47	—	—	—	53	54	36 $\frac{1}{2}$	37	—	—	—
<b>Tinghøj T .....</b>	—	18	—	X	51	—	—	—	X	58	X	41	—	—	—
<b>Roslev .....</b>	16 <sup>22</sup>	38	—	55	56	—	—	—	21 <sup>02</sup>	21 <sup>03</sup>	44 $\frac{1}{2}$	45	—	—	—
<b>Jebjerg .....</b>	48	17 <sup>03</sup>	<b>781</b>	18 <sup>03</sup>	18 <sup>04</sup>	—	—	—	10	11	50 $\frac{1}{2}$	51	—	—	—
<b>Lyby I .....</b>	17 <sup>10</sup>	13	—	09	10	—	—	—	15	16	55 $\frac{1}{2}$	56	—	—	—
<b>Dølbyvad T .....</b>	—	20	—	X	14	—	—	—	X	20	X	59	—	—	—
<b>Skive Nord.....</b>	28 $\frac{1}{2}$	29	—	20	22	—	—	—	26	27	004	005	—	—	—
<b>Skive H. ....</b>	<b>17</b> <sup>32</sup>	—	—	<b>18</b> <sup>24</sup>	—	<b>785</b>	—	—	<b>21</b> <sup>29</sup>	—	<b>0</b> <sup>07</sup>	—	—	—	—

<b>Toget er:</b>	Ikke personf.	Persontog	Personf.	Persontog	Persontog	Personf.
<b>Største till. hast. km/t:</b>	60	70		70	75	
<b>Løber:</b>	Hv	Daglig	Daglig	Daglig	Daglig	Daglig





Herover: Roslev st. 3/7 1958. Herunder: Jebjerg st. 15/5 1971 (IBVA)



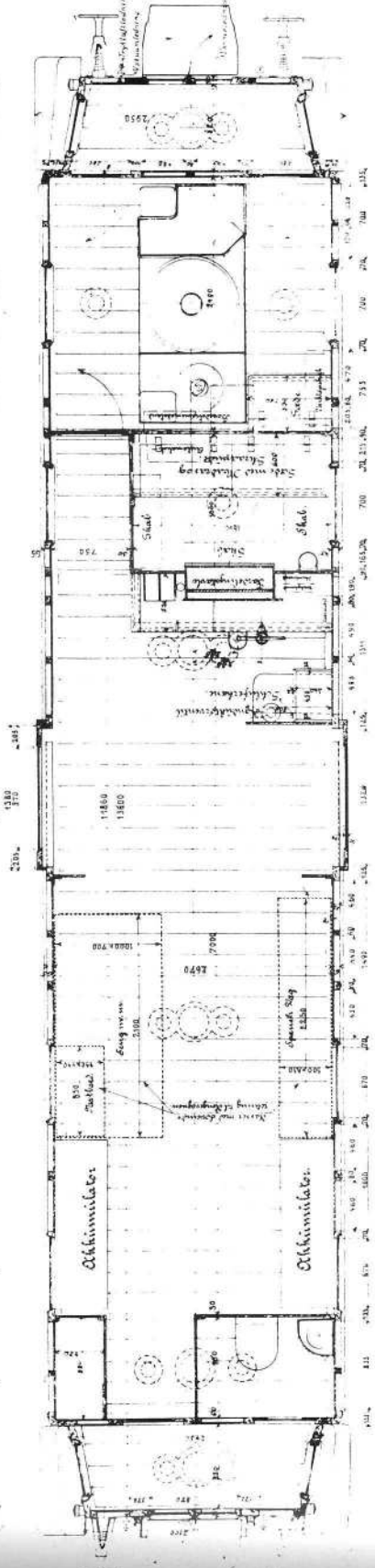
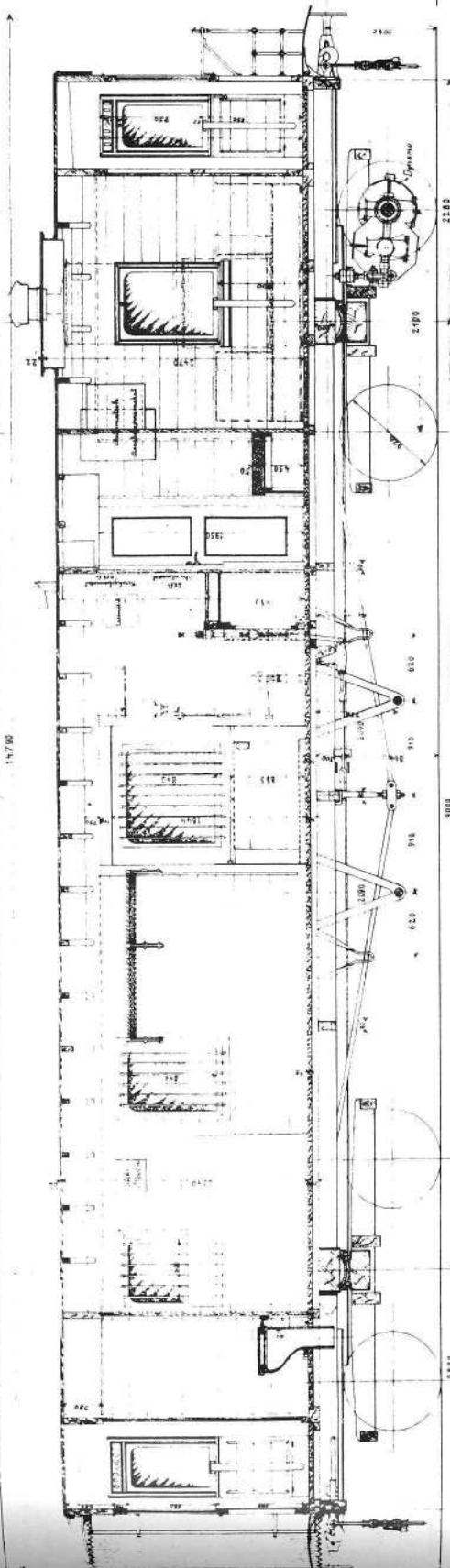
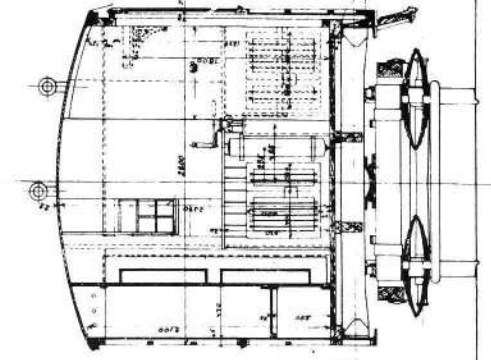
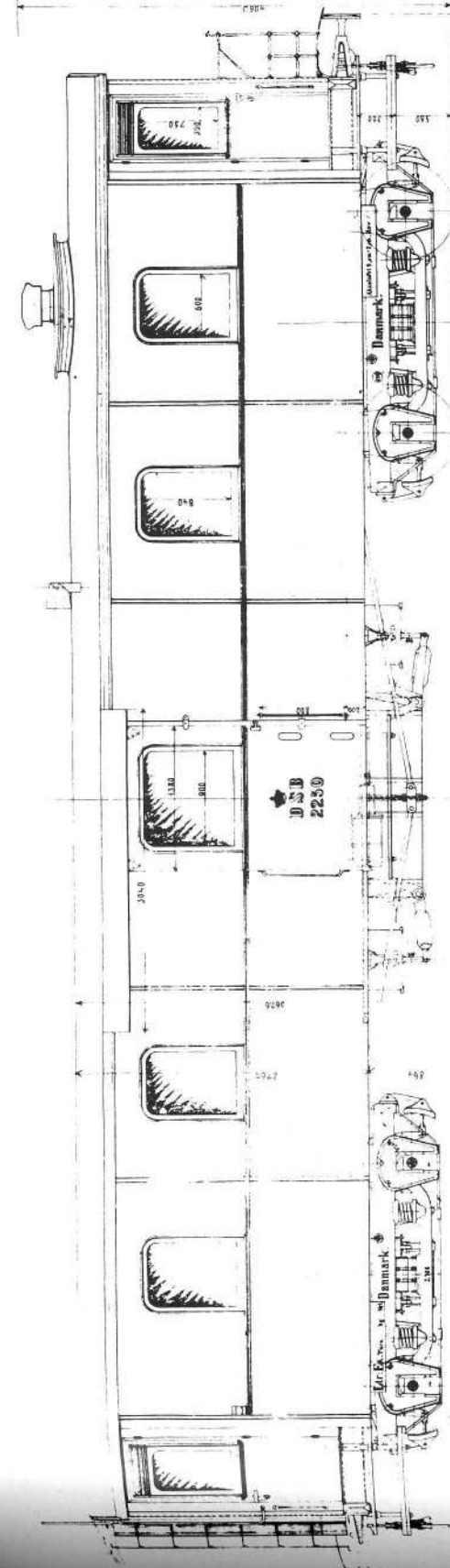
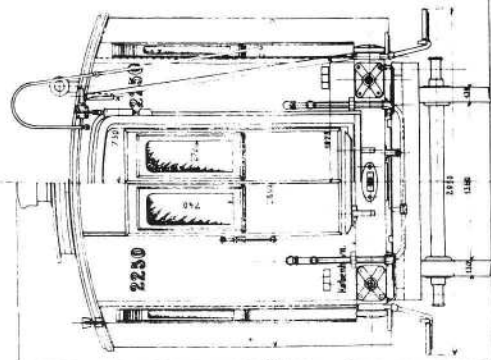
41. SKIVE H—NYKØBING MORS Sommer 1965

Km fra Skive H	Faldtal	Stigningsbøgestav		Maks. hastighed i km ad gennemgængende bane	Maksimalkraft i km ad vige spor	771 MO 142		2773 MX 600 (MT 150)			1771 MO 102			Færgen F		Færgen G			775 MO 185 (MX 150)			
						An.	Af.	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog
—			Skive H (Sk) ...	75	30	—	6 <sup>30</sup>	—	7 <sup>07</sup>	—	—	7 <sup>08</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	10 <sup>09</sup>	—
3,1	4	A	Skive Nord T (Ski)	»	—	X	35	—	13	—	X	13	—	—	—	—	—	—	—	X	14	—
10,2	10	A	Lyby (Yb) I ....	»	—	6 <sup>43</sup>	44	S	23	—	7 <sup>20</sup> <sub>3</sub>	21	—	—	—	—	—	—	—	10 <sup>23</sup>	24	—
13,8	0	A	Jebjerg (Jr) Δ ..	»	40	50	51	7 <sup>30</sup>	32	—	26	27	—	—	—	—	—	—	—	30	32	—
18,2	10	B	Roslev (RI) Δ ..	(50)	30	57	58	39	54	—	32	33	—	—	—	—	—	—	—	38	40	776
20,5	1	A	Tinghøj T (Tht) ..	75	—	—	7 <sup>01</sup>	—	58	—	—	36	—	—	—	—	—	—	—	X	44	—
23,6	5	F	Durup (Dp) I ..	»	—	7 <sup>04</sup> <sub>2</sub>	05	S	8 <sup>02</sup>	—	39	40	—	—	—	—	—	—	—	49	51	—
26,3	6	C	Bysted T (Byt) ..	»	—	—	09	—	07	—	—	43	—	—	—	—	—	—	—	X	55	—
29,6	10	B	Glyngøre (Gy) ..	(20)	20	7 <sup>12</sup>	7 <sup>22</sup>	8 <sup>12</sup>	8 <sup>30</sup>	774	7 <sup>48</sup>	8 <sup>18</sup>	774	—	9 <sup>20</sup>	—	10 <sup>18</sup>	—	—	11 <sup>02</sup>	11 <sup>14</sup>	—
—			NykøbingMors(Ny)	—	—	7 <sup>10</sup>	—	8 <sup>48</sup>	—	—	8 <sup>36</sup>	—	—	9 <sup>38</sup>	—	10 <sup>36</sup>	—	—	—	11 <sup>32</sup>	—	—
Toget er:						Persontog		Ikke personf.			Persontog			Ikke personf.		Ikke personf.			Persontog			
Største tilladte hastighed km i timen:						75		70			75								70			
Løber:						Hv		Hv			S			Hv og kun efter behov		Hv og kun efter behov			Daglig			

	777 MX 150 (MT 100, MO 185)			779 MO 136 (MX 150)			781 MO 136			Færgen M		1781 MO 173			
	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	An.	Af.	X tog	
Skive H .....	—	12 <sup>35</sup>	—	—	13 <sup>53</sup>	778/1778	14 <sup>11</sup>	14 <sup>44</sup>	—	—	—	—	15 <sup>15</sup>	1782	
Skive Nord T ...	X	40	—	X	58	—	X	49	—	—	—	X	51	—	
Lyby I .....	12 <sup>48</sup>	49	—	14 <sup>05</sup> <sub>2</sub>	14 <sup>06</sup>	—	56 <sup>1</sup> <sub>2</sub>	57	—	—	—	15 <sup>59</sup> <sub>2</sub>	16 <sup>00</sup>	—	
Jebjerg Δ .....	55	56	—	11 <sup>1</sup> <sub>2</sub>	12	—	15 <sup>02</sup> <sub>2</sub>	15 <sup>03</sup>	—	—	—	16 <sup>06</sup>	07	—	
Roslev Δ .....	13 <sup>02</sup>	13 <sup>07</sup>	778/1778	17 <sup>1</sup> <sub>2</sub>	18	—	08 <sup>1</sup> <sub>2</sub>	09	2782	—	—	13	11	—	
Tinghøj T .....	X	10	—	—	22	—	—	12	—	—	—	X	18	—	
Durup I .....	15	16	—	25 <sup>1</sup> <sub>2</sub>	26	—	15 <sup>1</sup> <sub>2</sub>	16	—	—	—	23	24	—	
Bysted T .....	X	20	—	—	29	—	—	19	—	—	—	X	28	—	
Glyngøre .....	13 <sup>27</sup>	13 <sup>37</sup>	—	14 <sup>32</sup>	14 <sup>36</sup>	1782/2782	15 <sup>22</sup>	15 <sup>30</sup>	782	—	16 <sup>42</sup>	16 <sup>35</sup>	16 <sup>42</sup>	784	
Nykøbing Mors	13 <sup>55</sup>	—	—	14 <sup>54</sup>	—	—	15 <sup>18</sup>	—	—	17 <sup>00</sup>	—	17 <sup>00</sup>	—	—	
Toget er:		Persontog			Persontog			Persontog			Personf.		Persontog		
Største till. hast. km t:		75(70)			75			75					75		
Løber:		Daglig			Daglig			Hv			Hv		S		

	783 MX 150 (MT 100, MO 136)			Færgen N		785 MO 173			Færgen R		1793 MO 142			
	An.	Af.	X tog	Af.	An.	An.	Af.	X tog	An.	Af.	An.	Af.	X tog	
Skive H .....	—	16 <sup>45</sup>	—	—	—	18 <sup>53</sup>	18 <sup>55</sup>	786	—	—	—	22 <sup>14</sup>	—	
Skive Nord T ...	X	51	—	—	—	X	19 <sup>00</sup>	—	—	—	X	19	—	
Lyby I .....	17 <sup>09</sup>	17 <sup>01</sup>	—	—	—	19 <sup>08</sup> <sub>2</sub>	09	—	—	—	22 <sup>27</sup>	28	—	
Jebjerg Δ .....	07	08	784	—	—	11 <sup>1</sup> <sub>2</sub>	15	—	—	—	34	35	—	
Roslev Δ .....	14	15	—	—	—	20 <sup>1</sup> <sub>2</sub>	21	—	—	—	41	42	—	
Tinghøj T .....	X	19	—	—	—	—	25	—	—	—	X	45	—	
Durup I .....	23	24	—	—	—	28 <sup>1</sup> <sub>2</sub>	29	—	—	—	49	50	—	
Bysted T .....	X	28	—	—	—	—	32	—	—	—	X	51	—	
Glyngøre .....	17 <sup>33</sup>	17 <sup>37</sup>	786	—	17 <sup>37</sup>	19 <sup>37</sup>	19 <sup>42</sup>	—	—	21 <sup>05</sup>	22 <sup>59</sup>	23 <sup>10</sup>	1794	
Nykøbing Mors ..	17 <sup>55</sup>	—	—	17 <sup>55</sup>	—	20 <sup>00</sup>	—	—	21 <sup>23</sup>	—	23 <sup>28</sup>	—	—	
Toget er:		Persontog			Personf.		Persontog			Personf.		Persontog		
Største till. hast. km t:		75(70)					75					75		
Løber:		Hv			S		Daglig undt. 21/12			Daglig undt. 21/12		S		





Danske Statsbaner - Postkontorbygningen

Byggetegning nr 11

Altia bet 28/2/20

Myndighed: Landstings Byggeskissekontor

Byggeskisser

*Oluf*

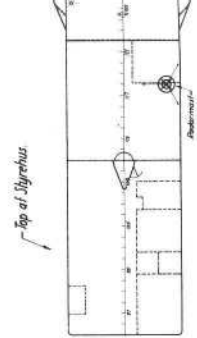
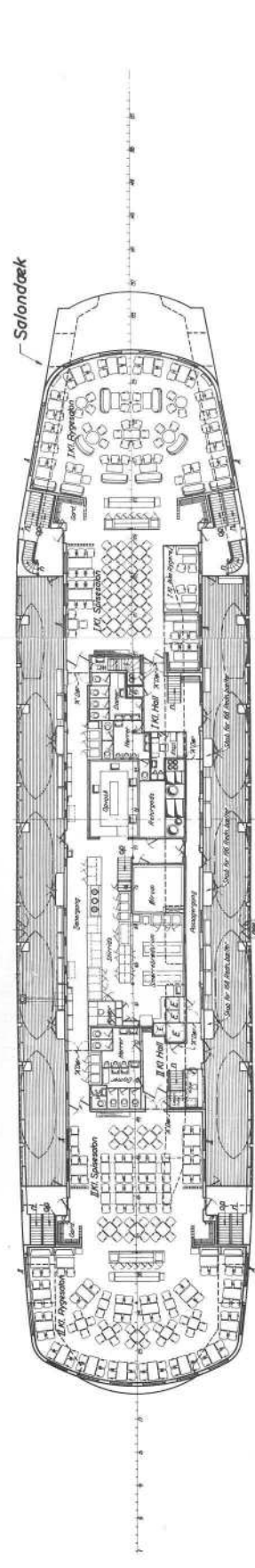
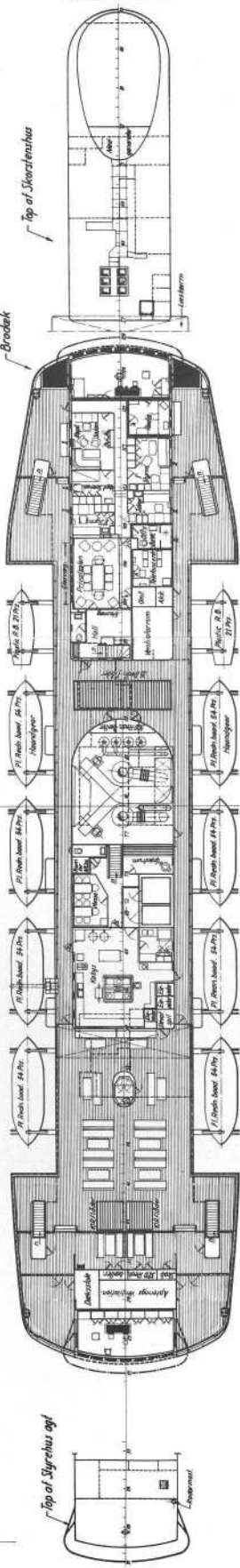
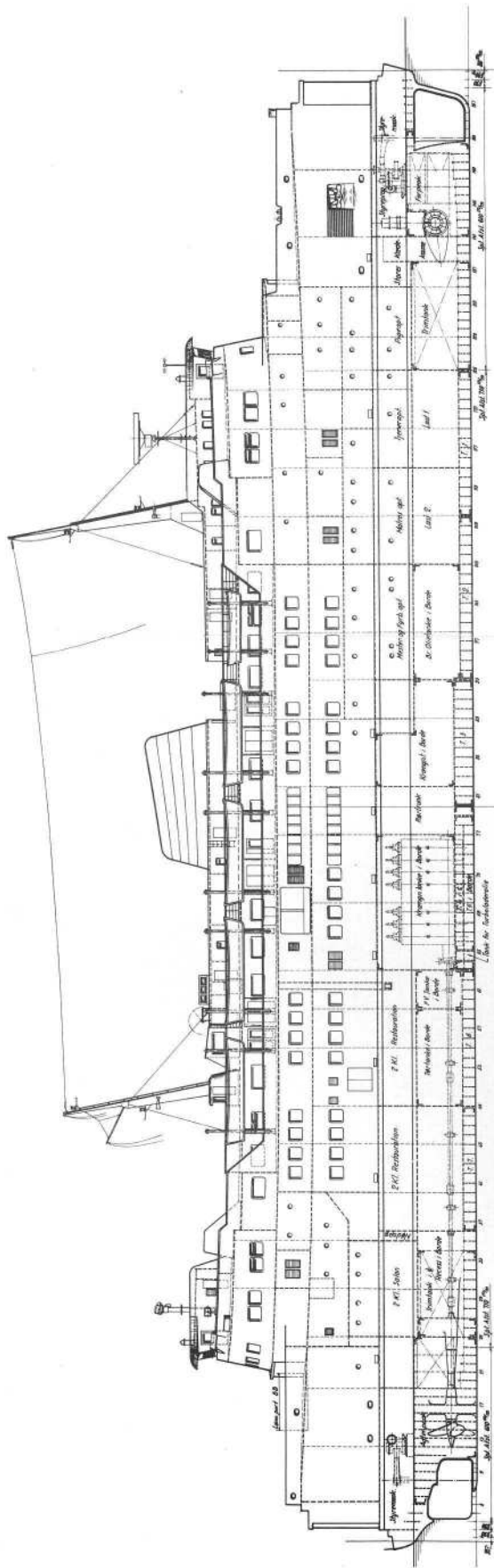
28/2/20

# M/F Sprogø

Bygget på A/S Helsingørskværn af Makthvergen  
1962

Skala 1:200

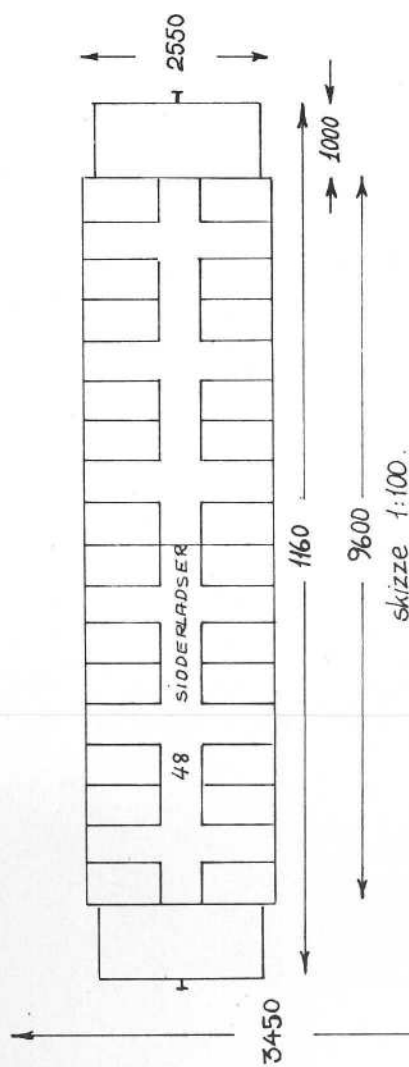
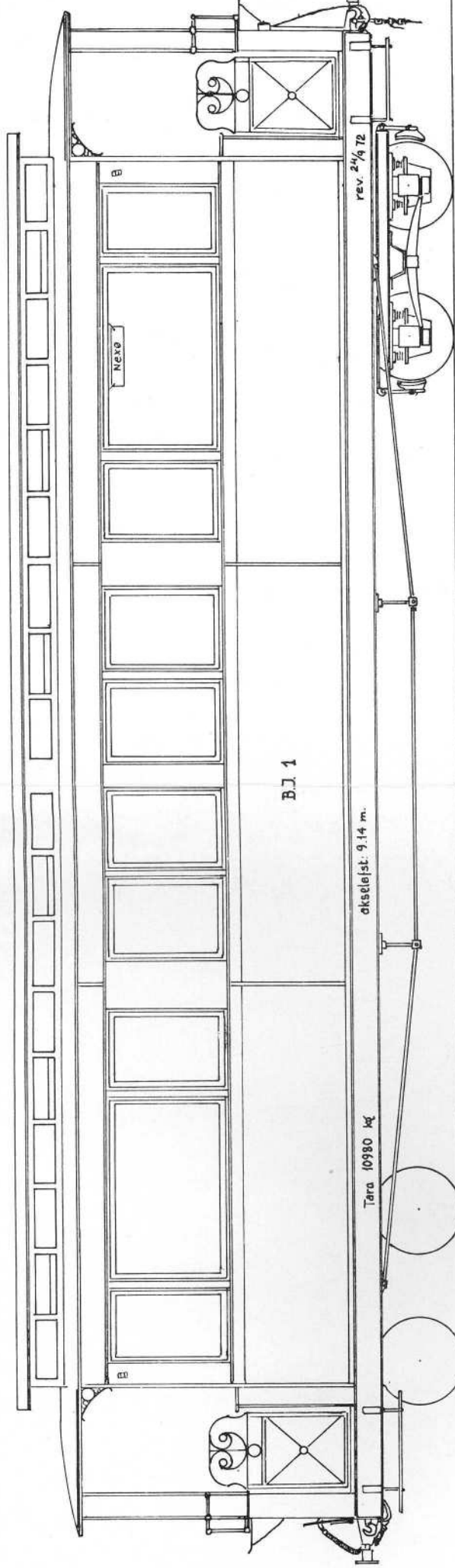
Langhøj, overhøj	108,00 m
Langhøj, underhøj	107,00 m
Bredde	12,70 m
Iskædet	12,71 m
Sidestude	7,00 m
Styrbordstude	25,00 m
Stævningstude	25,00 m
Fri højde på vandret A/S	4,30 m
Styrbordstude	2,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	95,20 m
Målningerne for afprøvet af karbid	76,45 m
Målningerne for afprøvet af karbid	90,45 m
Målningerne for afprøvet af karbid	85,20 m
Målningerne for afprøvet af karbid	80,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	75,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	70,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	65,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	60,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	55,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	50,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	45,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	40,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	35,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	30,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	25,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	20,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	15,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	10,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	5,00 m
Målningerne for afprøvet af karbid	0,00 m





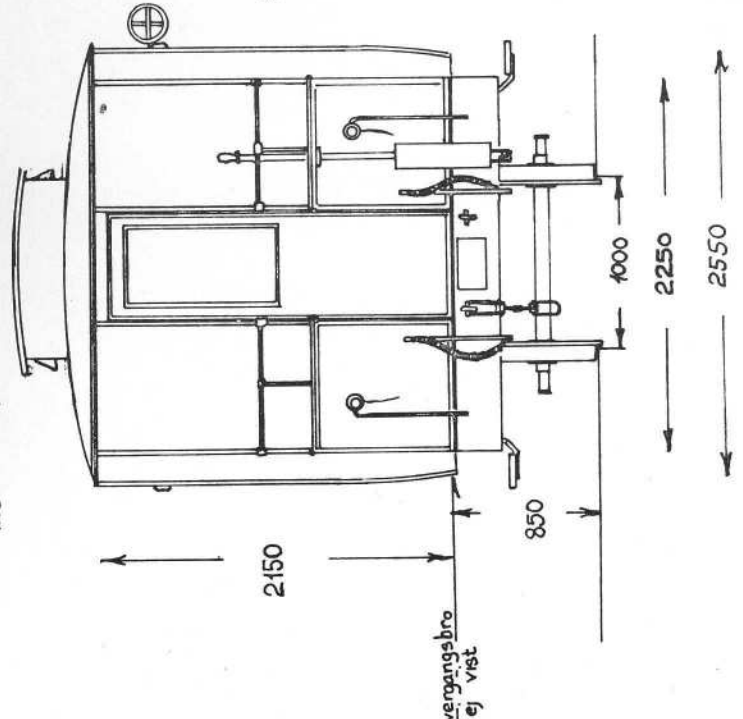


RNJ 1-5



Rønne - Nexø Jernbane. 1-5  
Leveret 1900 ogerfremstillet i Hannover.

Forskellige "dimser" under vognen er udeladt p.gr. af manglende oplysninger.  
Vognen havde oprindelig petrolümsbelysning, men fra ca 1912-15 ændret til EI-belysning.  
Polstrede sæder.





41. NYKØBING MORS—SKIVE H Sommer 1965

Km fra Glyngøre	Faldtal	Stigningsbogstav	Maks. i km ad gennemg. h. spor	Maksimalhast. i km ad v. spor	Færge D		774 MO 173			Færge E		776 MX 150 (MT 100, MO 185)			Færge H		778 MO 185		
					An.	Af.	An.	Af.	X tog	An.	Af.	An.	Af.	X tog	An.	Af.	An.	Af.	X tog
					—	—	NykøbingMors(Ny)	—	—	—	6 <sup>51</sup>	—	7 <sup>55</sup>	—	8 <sup>54</sup>	—	—	—	—
—	—	Glyngøre (Gy) ..	60	20	7 <sup>12</sup>	—	8 <sup>13</sup>	8 <sup>17</sup>	1771 12773	9 <sup>12</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3,3	7 A	Bysted T (Byt) ..	75	—	—	—	—	22	—	—	—	10 <sup>08</sup>	10 <sup>14</sup>	—	11 <sup>00</sup>	—	12 <sup>18</sup>	12 <sup>33</sup>	—
6,0	0 A	Durup (Dp) I ..	»	—	—	—	21 <sup>1/2</sup>	25	—	—	—	X	19	—	—	—	X	39	—
9,1	0 D	Tinghøj T (Tht) ..	»	—	—	—	—	30	—	—	—	25	26	—	—	—	44	47	—
11,4	8 C	Roslev (Rl) Δ ..	»	—	—	—	32 <sup>1/2</sup>	33	—	—	—	X	31	—	—	—	X	52	—
15,8	5 A	Jebjerg (Jr) Δ ..	(50) 75	30	—	—	39 <sup>1/2</sup>	40	—	—	—	36	39	775	—	—	58	1303	777
19,4	10 D	Lyby (Yb) I ....	»	—	—	—	44 <sup>1/2</sup>	45	—	—	—	46 <sup>1/2</sup>	47	—	—	—	1310	11	—
26,5	10 B	Skive Nord T (Ski)	»	—	—	—	X	53	—	—	—	51 <sup>1/2</sup>	52	—	—	—	16	17	—
29,6	10 C	Skive H (Sk) ...	»	30	—	—	8 <sup>58</sup>	9 <sup>02</sup>	—	—	—	X	1101	—	—	—	X	25	—
					til Lg som tog 322					11 <sup>00</sup> — —					13 <sup>30</sup> — 779				
Toget er:					Personf.		Persontog			Ikke personf.		Persontog			Ikke personf.		Persontog		
Største tilladte hastighed km i timen:							75					75(70)					70		
Løber:					Hv		Daglig			Hv og kun eft. behov		Daglig			Hv og kun efter behov		Hv		

	1778 MX 150			Færge K		1782 MO 136			2782 MX 400 (MT 200)			782 MO 136			784 MO 142 (MX 200)		
	An.	Af.	X tog	An.	Af.	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog
Nykøbing Mors	—	12 <sup>15</sup>	—	—	14 <sup>15</sup>	—	14 <sup>15</sup>	—	—	—	—	—	15 <sup>05</sup>	—	16 <sup>20</sup>	—	—
Glyngøre .....	12 <sup>33</sup>	12 <sup>42</sup>	—	14 <sup>33</sup>	—	14 <sup>33</sup>	14 <sup>36</sup>	779	—	14 <sup>45</sup>	779	15 <sup>23</sup>	15 <sup>28</sup>	781	16 <sup>38</sup>	16 <sup>42</sup>	1781
Bysted T .....	X	47	—	—	—	—	40	—	—	51	—	—	32	—	—	46	—
Durup I .....	51 <sup>1/2</sup>	52	—	—	—	43 <sup>1/2</sup>	44	—	14 <sup>55</sup>	56	—	35 <sup>1/2</sup>	36	—	50 <sup>1/2</sup>	51	—
Tinghøj T .....	X	56	—	—	—	—	48	—	—	15 <sup>02</sup>	—	—	40	—	—	55	—
Roslev Δ .....	13 <sup>00</sup>	13 <sup>03</sup>	777	—	—	—	51	52	—	15 <sup>05</sup>	20	781	43	44	—	58	59
Jebjerg Δ .....	10	11	—	—	—	—	58	59	—	29	31	—	50 <sup>1/2</sup>	51	—	17 <sup>05</sup>	17 <sup>07</sup>
Lyby I .....	16	17	—	—	—	15 <sup>03</sup>	15 <sup>04</sup>	—	—	36	—	—	55 <sup>1/2</sup>	56	—	12 <sup>1/2</sup>	13
Skive Nord T ...	X	25	—	—	—	X	12	—	—	42	—	—	X	16 <sup>04</sup>	—	X	20
Skive H .....	13 <sup>30</sup>	—	779	—	—	15 <sup>17</sup>	—	1781	15 <sup>48</sup>	—	—	—	16 <sup>09</sup>	16 <sup>13</sup>	—	17 <sup>26</sup>	—
til Lg som tog 370																	
Toget er:	Persontog			Personf.		Persontog			Ikke personf.			Persontog			Persontog		
Største till. hast. km/t:	75					75			70			75			75		
Løber:	S			Hv		S			Hv			Hv			Daglig		

	786 MX 300 (MT 150, MO 142)			Færge O		792 MO 185			1794 MO 102		
	An.	Af.	X tog	An.	Af.	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog
Nykøbing Mors ..	—	17 <sup>10</sup>	—	—	18 <sup>55</sup>	—	20 <sup>25</sup>	—	—	22 <sup>10</sup>	—
Glyngøre .....	17 <sup>28</sup>	17 <sup>50</sup>	783	19 <sup>13</sup>	—	20 <sup>43</sup>	20 <sup>55</sup>	—	22 <sup>58</sup>	23 <sup>12</sup>	1793
Bysted T .....	X	56	—	—	—	X	21 <sup>00</sup>	—	—	16	—
Durup I .....	18 <sup>00</sup>	18 <sup>01</sup>	—	—	—	21 <sup>05</sup>	06	—	23 <sup>19</sup>	20	—
Tinghøj T .....	X	06	—	—	—	X	10	—	—	24	—
Roslev Δ .....	10	11	—	—	—	15	16	—	26 <sup>1/2</sup>	27	—
Jebjerg Δ .....	19	20	—	—	—	23	24	—	32 <sup>1/2</sup>	33	—
Lyby I .....	25	26	—	—	—	28 <sup>1/2</sup>	29	—	37 <sup>1/2</sup>	38	—
Skive Nord T ...	X	35	—	—	—	X	37	—	X	45	—
Skive H .....	18 <sup>10</sup>	—	785	—	—	21 <sup>43</sup>	—	—	23 <sup>50</sup>	—	—

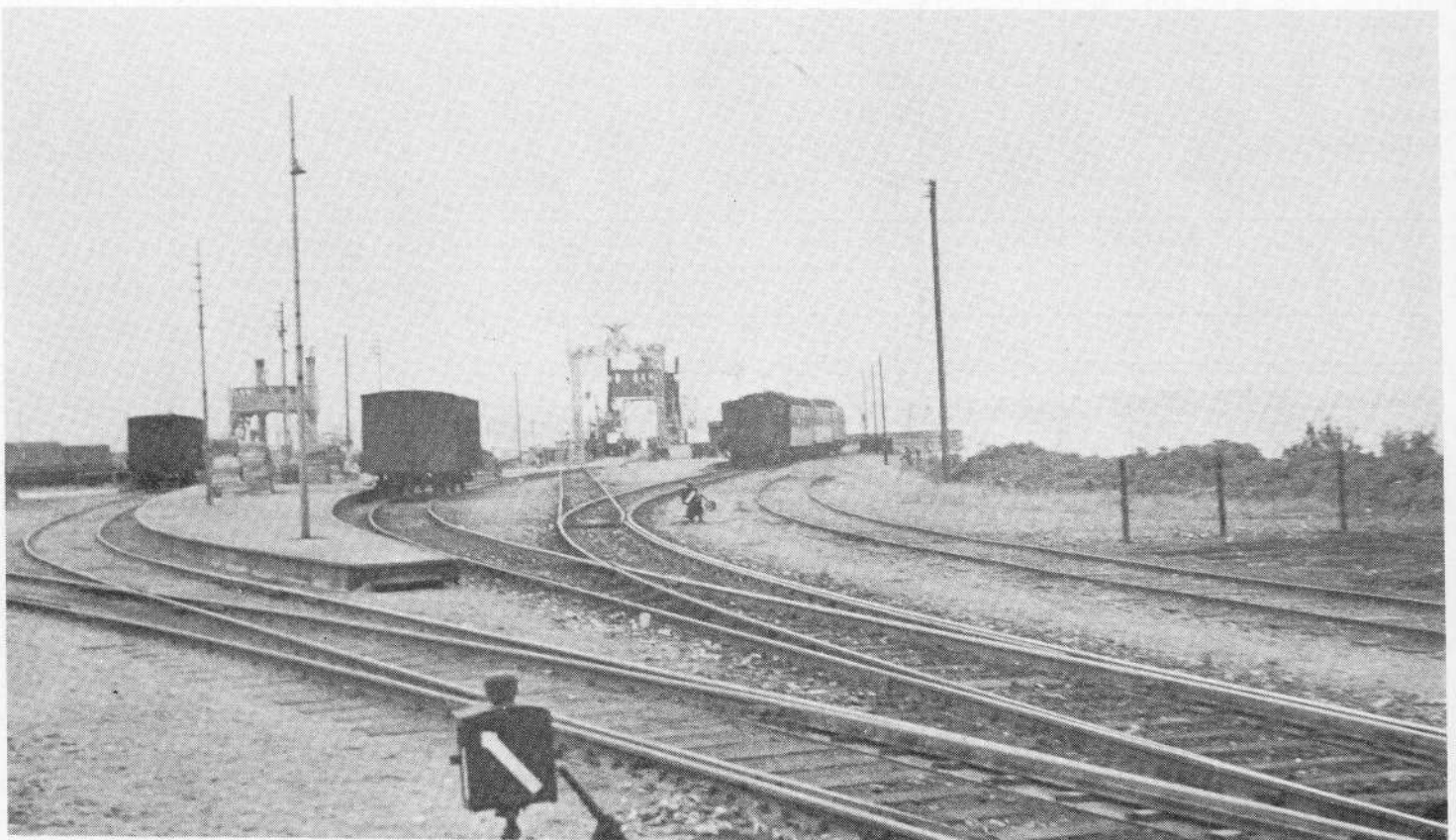
Toget er:	Persontog	Personf.
Største till. hast. km/t:	75(70)	
Løber:	Daglig	Daglig undt. 21/12

786 Færge O

Persontog	Persontog
70	75
Daglig undt. 24/12	S
792	1794



Øverst: Glyngøre st., nederst Glyngøre fergehavn. 7/9 1957 (IBVA)





# KUPESNAK

## NEDFOTOGRAFERING AF TEGNINGER

Som tidligere anført, er jeg af den opfattelse, at antallet af tilgængelige tegninger til brug ved modelbygning er mindre, end det behøver at være, idet der findes mange hidtil utilgængelige tegninger i Tegningsarkivet, i klubber og hos private. Enkelte andre læserbrevskrivere synes at være af samme opfattelse. Tilgængelige bliver tegningerne imidlertid kun, hvis nogen går i gang med at kopiere dem.

På dette punkt vil jeg gerne yde hjælp, men folk, klubber og arkiver, som er i besiddelse af jernbanemæssigt interessante originaltegninger i form af kalker, lystryk, zinktryk eller lignende, må hjælpe med. Man opfordres med andre ord til at udlåne sådanne tegninger til affotografering. Over de tegninger, jeg får til affotografering, laver jeg en liste, som jeg offentliggør i SIGNALPOSTEN, hver gang den er vokset et stykke. Enhver kan så bestille kopier af tegningerne på denne liste.

Det hele må naturligvis foregå under overholdelse af ophavsretsloven, som jeg ikke skal indlade mig på at gengive, endsige udlægge. Jeg skal blot nævne, at den altid tillader fremstilling af enkelte kopier af hver tegning til ejerens eget brug, men at det kan være nødvendigt at spørge rette vedkommende om lov, hvis der skal fremstilles kopier i vilkårligt antal til andre mennesker. Jeg vil forudsætte, at indsendere af tegninger til optagelse på listen har sørget for, hvad der måtte være fornødent i så henseende. Tegninger, som indsenderen ønsker kopieret til eget brug, men ikke optaget på listen, vil naturligvis blive behandlet i overensstemmelse hermed.

Gode venner har sagt til mig, at ingen vil sende tegninger til et fremmed menneske, som ovenikøbet vil sælge af kopierne. Her ligger unægteligt et problem eller to. Men tegninger, som skal nedfotograferes, må nødvendigvis sendes til den, der skal nedfotografere dem, og skal flere have glæde af dem, må én eller anden jo stå for katalogisering og mangfoldiggørelse. Tegningerne beskadiges ikke på nogen måde ved affotograferingen, og det er en selvfølge, at indsendt materiale i det hele taget behandles meget forsigtigt. Nedfotografering af

tegninger kan desværre ikke foregå uden omkostninger, hvilket alle med lidt fornemmelse for posttakster og priser på apparater og materialer vil kunne indse. På den anden side skal der ikke spindes guld på foretagendet, og man vil forhåbentligt finde priserne i overensstemmelse hermed. Folk, der velvilligt sender tegninger, som må optages på listen, får vederlagsfrit én kopi af hver tegning, ligesom de slipper for at betale porto for tilbagesendelsen af tegningerne.

Tegninger af den omhandlede art er som regel uerstattelige, hvorfor de bør sendes forsvarligt indpakkede og anbefalet. Det vil være ubehageligt, ikke mindst for undertegnede, hvis en sending tegninger bliver væk undervejs! Man bør undlade at false tegninger, som ikke allerede er falsede; de kan sendes sammenrullede i et paprør som brev.

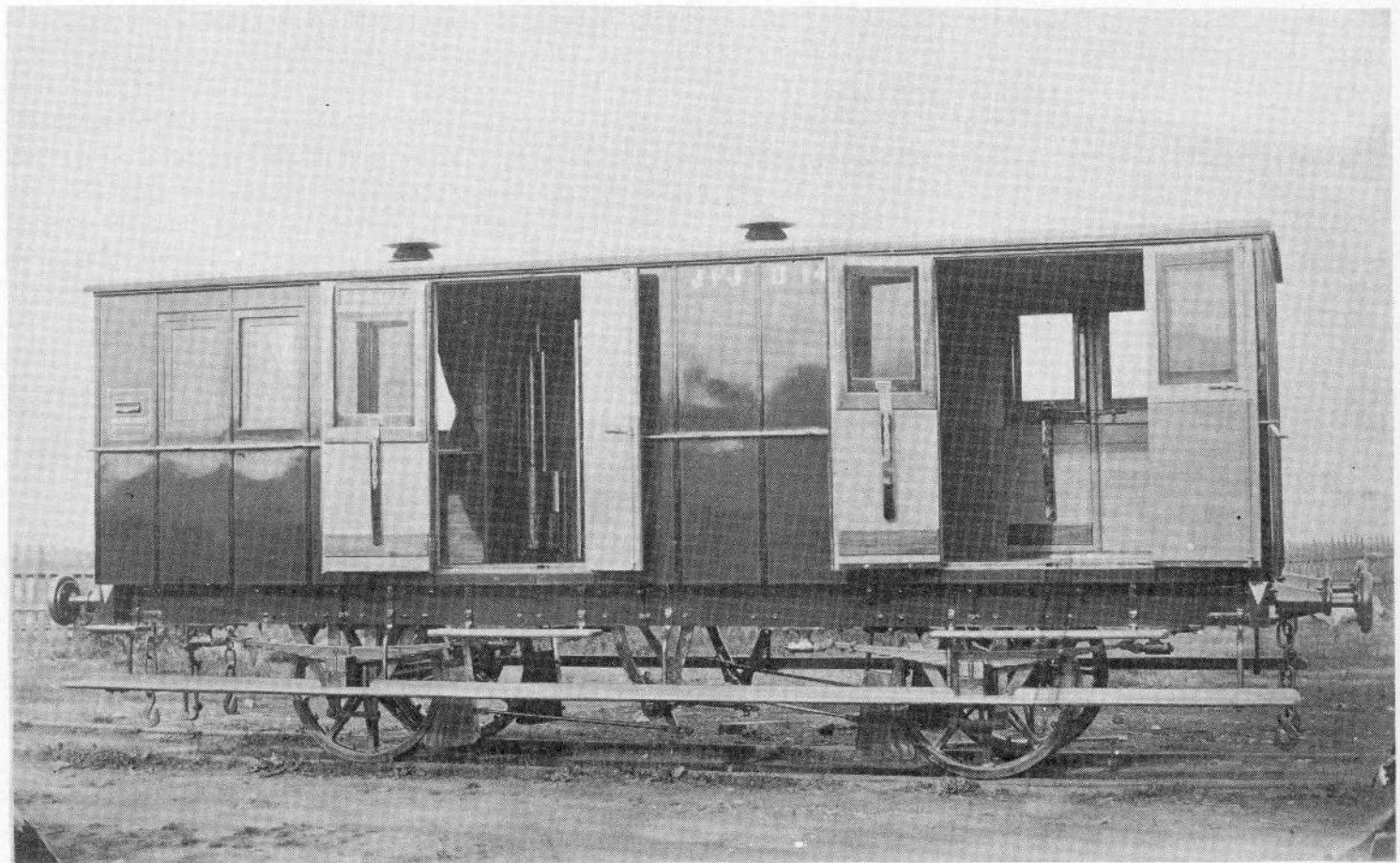
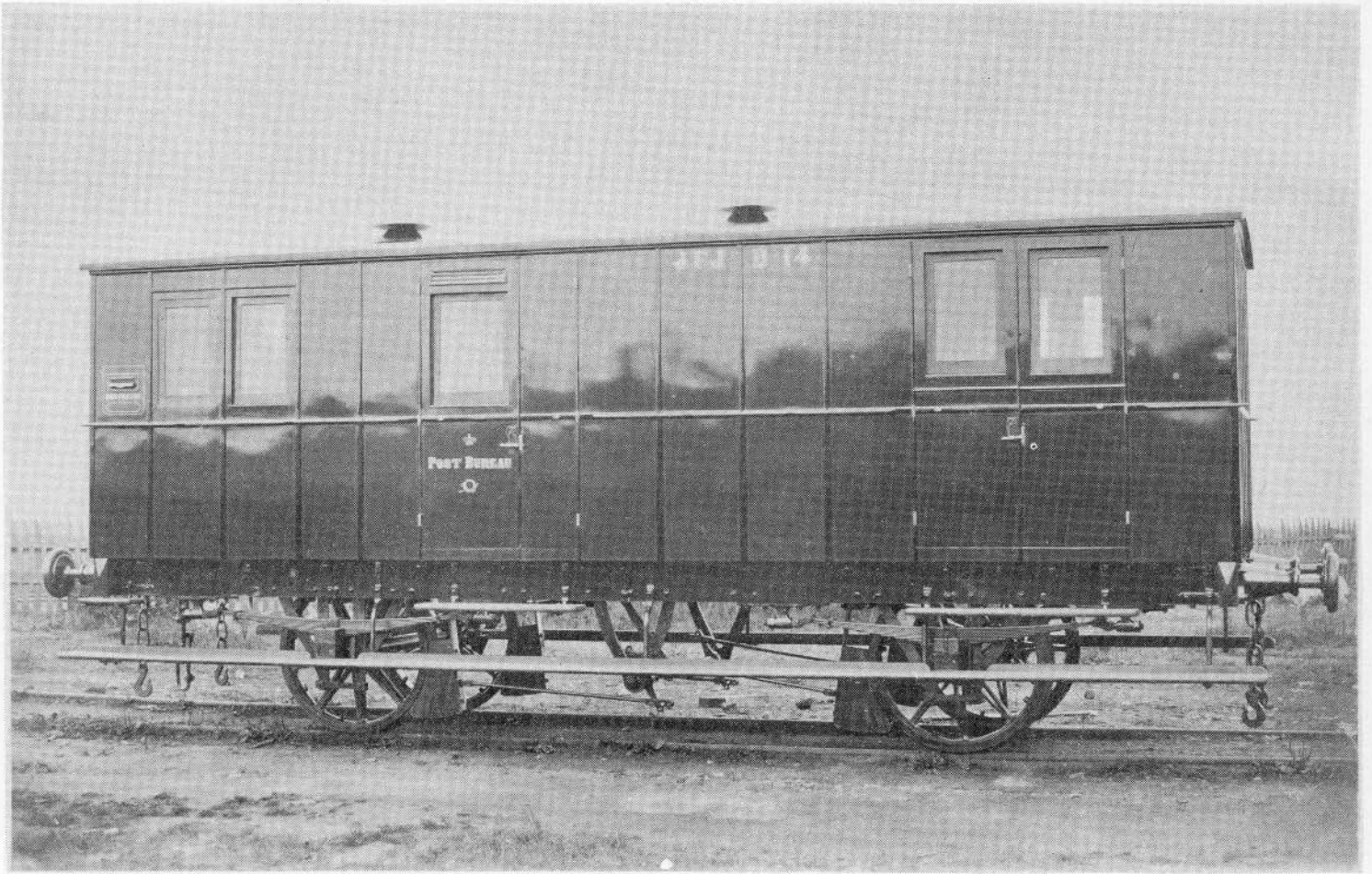
Nedfotograferingsproduktet bliver en positiv gengivelse af forlægget på teknisk fotopapir i A 3 eller A 4 eller, for 1:87, en Xeroxkopi i A 4. Målforholdet for kopien kan vælges efter behag, dog begrænset af papirformatet. Grænsen for målforholdet vil blive angivet ved hver tegning på listen. For hver kopi, der bestilles, angives enten kopiens målforhold overfor forlægget eller kopiens målforhold overfor forbilledet. Man kan f.eks. angive, at man ønsker en kopi i 1:4,22 af originaltegningen, eller at man ønsker en kopi i 1:43,5 af forbilledet, altså dobbelt H0-størrelse. Ordrebøbet, der udregnes efter nedenstående prisliste, bedes indbetalt på giro 22.92.65 til undertegnede, Frodesvej 26, 2., 8230 Åbyhøj, samtidig med ordrens afgivelse. Man kan eventuelt bede mig om at sende pr. efterkrav.

Priser i hele kroner	A 3	A 4	A 4 Xerox
Kopi efter tegning, som ikke må optages på listen	10	8	8
Kopi, bestilt efter listen	6	4	2

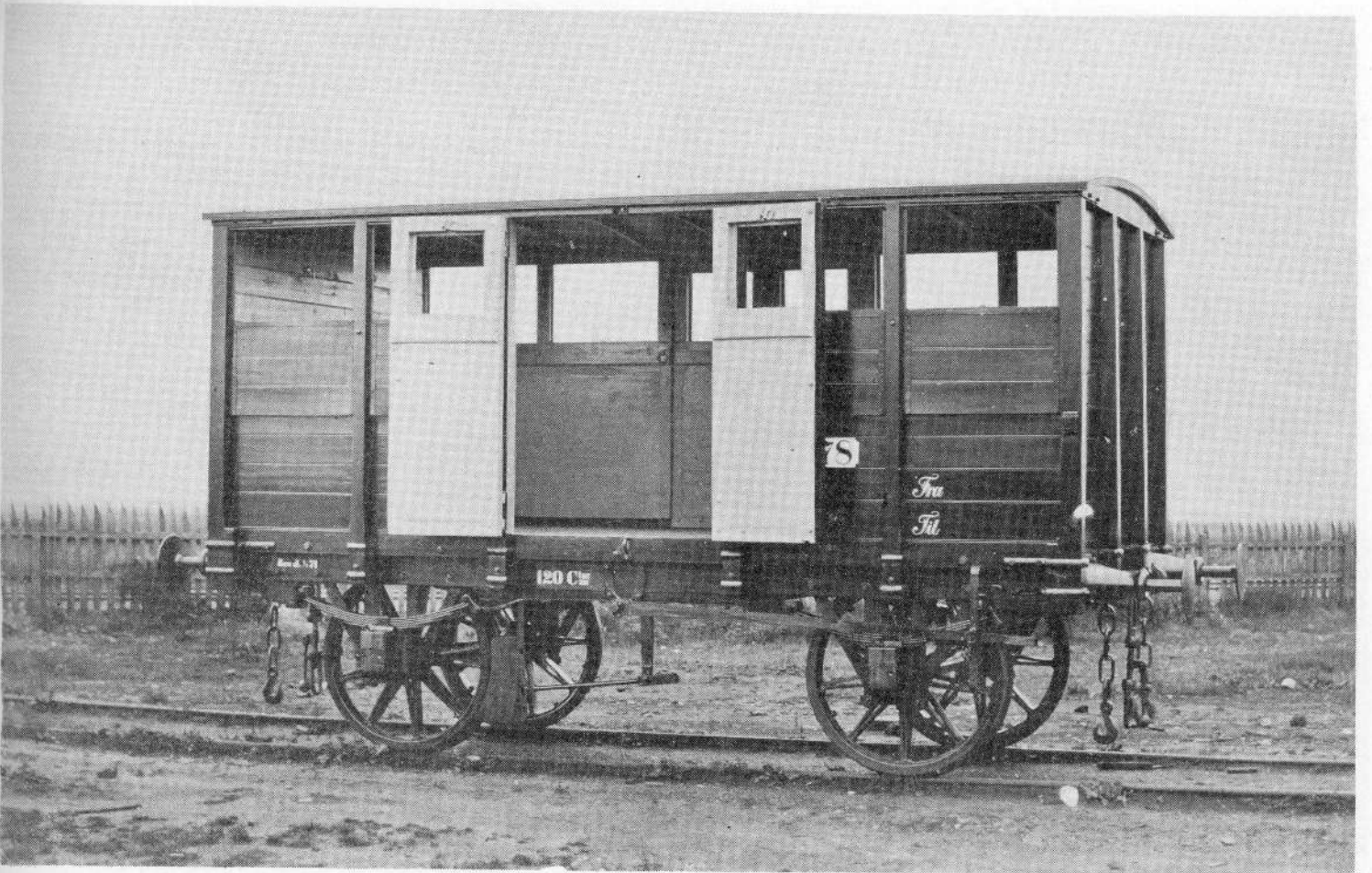
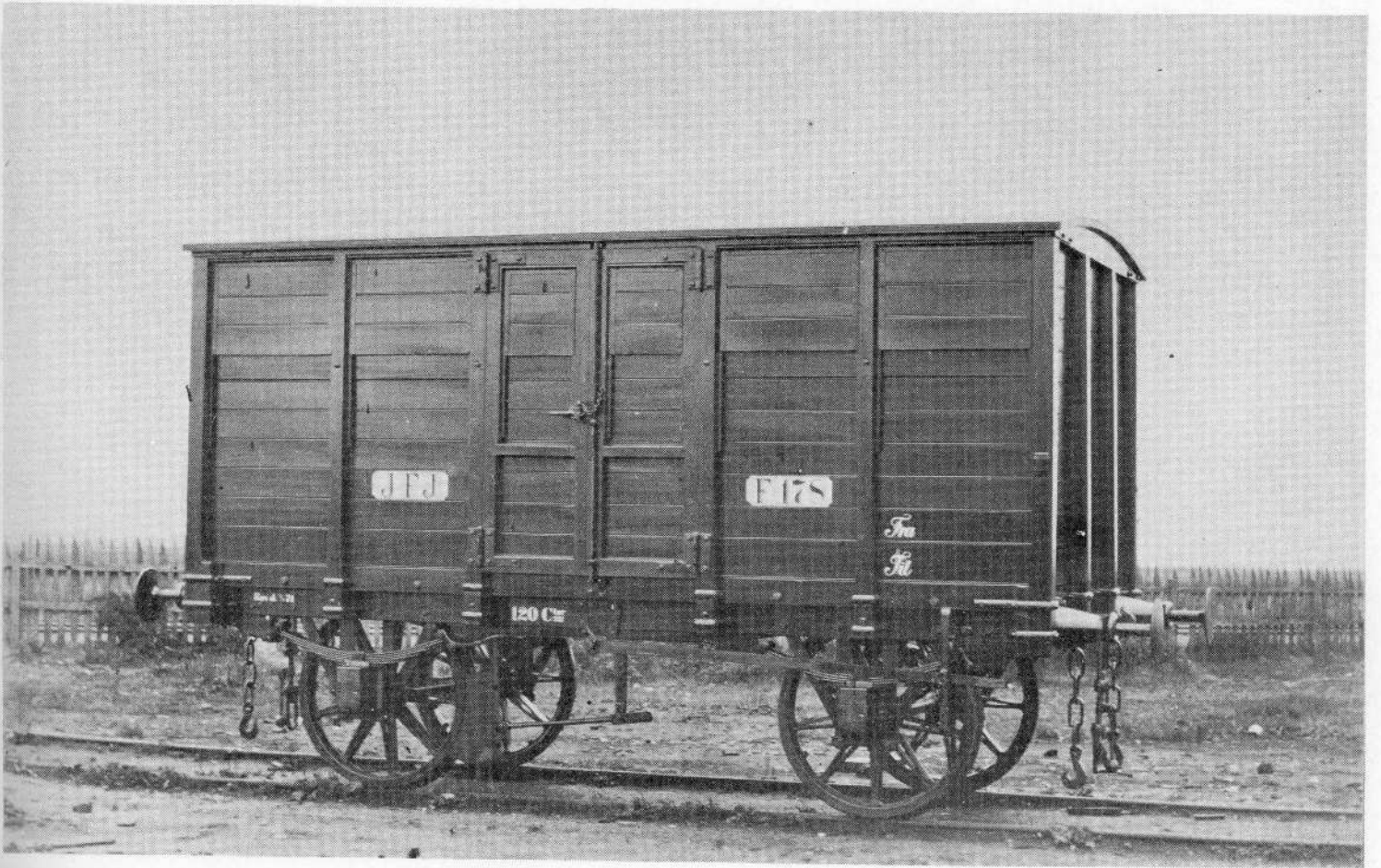
For tilbagesendelsen af originaltegninger, der ikke må optages på listen, erlægges et beløb lig med portoen ved indsendelsen. Ved hver bestilling efter listen betales portoen for brev indtil 100 g.

Side 50: JFJ D 14, postvogn fra 1871 (Jernbanemuseet).

Side 51: JFJ F 178, gods- og bänkevogn fra 1871 (Jernbanemuseet).







Disse priser og betingelser gælder kun i forbindelse med jernbanetegninger af en vis lødighed, men andre opgaver kan løses efter aftale.

Det ikke helt ringe nedfotograferingsarbejde skal foregå i en sparsom fritid. For at udnytte denne bedst muligt må det være rimeligt at samle flere ordrer sammen og udføre dem på én gang. Der må altså regnes med en leveringstid på nogle uger. Xeroxkopier af tegninger, som allerede findes på listen, kan dog ekspederes ret hurtigt, men det skal bemærkes, at disse kopier er af ringere kvalitet end de sædvanlige fotografiske.

Som arbejdsprøve har jeg indsendt to kopier af en tegning i 1:20 af DSB EK 2250, den ene i 1:87, den anden i ca. 1:67. Jeg håber, redaktøren vælger den sidste, eller for sammenligningens skyld begge, og at trykket bliver heldigt i hele oplaget. Det er i grunden overraskende, hvor meget tegning, der kan være på et enkelt ark i SP, når formatet udnyttes fuldt ud.

Lad os nu prøve at få en tegningsliste klar til martsnummeret!

Torben Hove Jensen

#### TILBUD I FARVEBILLEDER FRA DANSKE PRIVATBANER (1)

Med denne overskrift har en af vore abonnenter udsendt en liste over 10 serier á 3 stk. farvebilleder i 9 x 12 cm. Prisen for en serie er kr. 8,- incl. porto.

Jeg synes, teksten på de enkelte billeder lyder virkeligt spændende, og jeg tror at kunne garantere, at også kvaliteten vil være helt i top, i hvert fald den del, som vedrører selve optagelsen. Fotografen er nemlig Hans Gerner Christiansen, Bernstorffsvej 17, 5000 Odense, fra hvem De kan rekvirere den fuldstændige tilbudsliste ved fremsendelse af adresseret og frankeret svarikonvolut.

Jeg bringer lige et par smagsprøver fra listen:

#### Serie 3: FFJ

M1 5206 med blandetog ved Vester Hassing,  
M1 1208 med godstog samt skinnebus i Halvrimmen,  
M 1205 i Aså.

#### Serie 6: TFJ

M 1 med post- og personvogn ved Tovsild,  
Skinnebustog i Thisted,  
M1 3 med persontog i sne.

Hans Gerner efterlyser i følgebrevet til redaktionen nye tilbudsliste fra fotoarkivet og andre efterlyser tilsvarende fra tegningsarkivet - begge under JS/DMJKs regie.

Det er rigtigt, at det snart er længe siden, der har været nyheder fra nævnte arkiver, men det skyldes ikke manglende iver fra SPs redaktør eller pladsmangel, men simpelthen, at begge arkivers forvaltere ikke har haft den fornødne tid til dels at udarbejde tilbudsliste og dels til at effektuere bestillinger efter de udsendte liste. Ikke mindst det sidste punkt er nemlig meget tidrøvende, og det er jo nu engang rent hobbyarbejde.

Jeg tror dog at kunne love, at der inden alt for længe vil fremkomme nyheder, omend ingen af arkivarerne endnu har sagt ja.

Hans Gerner spørger også, hvad det koster at få omtale i SIGNALPOSTEN af aktiviteter, som det han selv praktiserer.

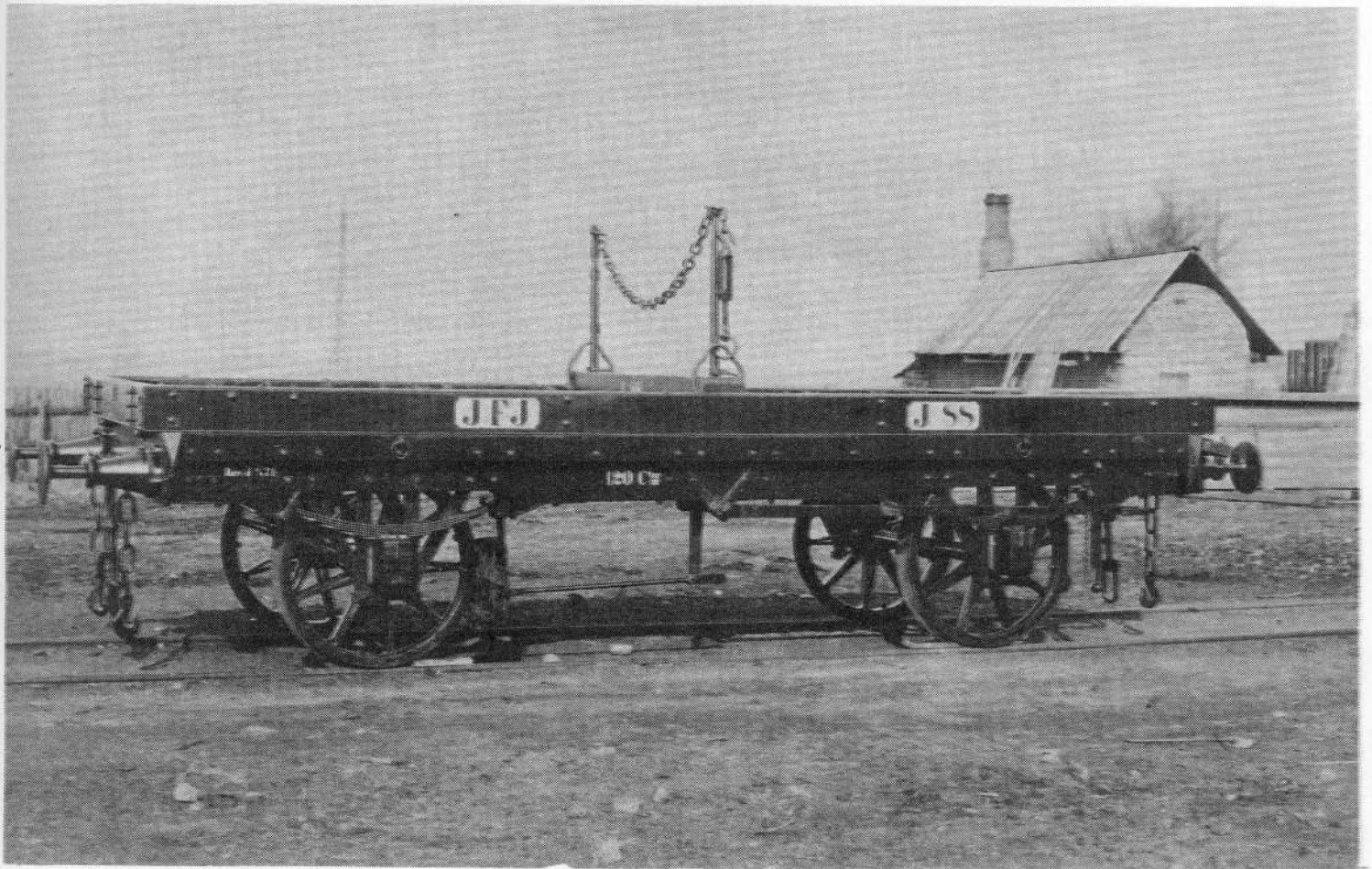
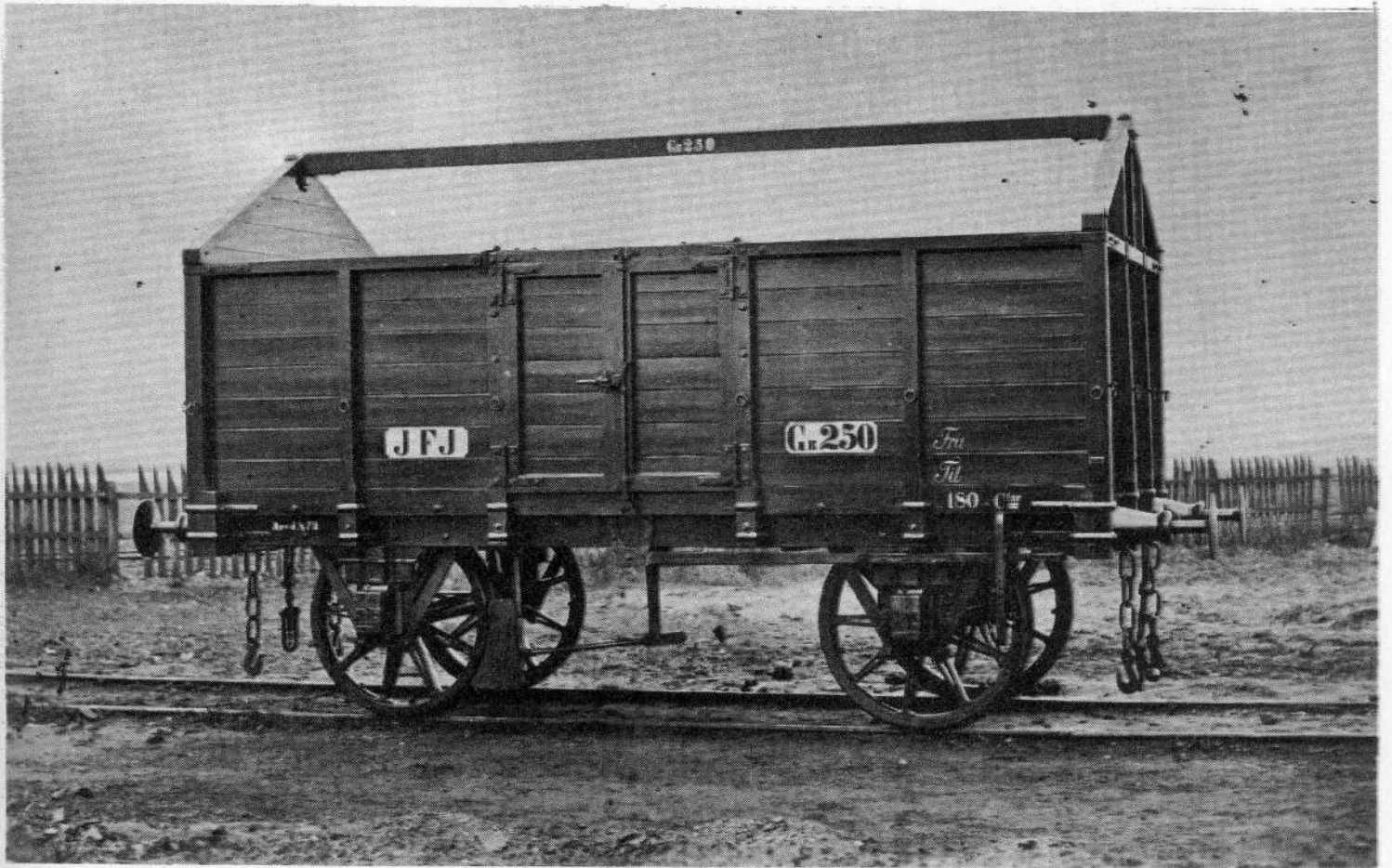
Jeg har vistnok tidligere nævnt det et sted, men skal gerne gentage, at redaktionel omtale - og "miniannoncer" - af emner, der udføres på hobbybasis af jernbaneentusiaster, herunder selvfølgelig specielt blandt vore abonnenter, er ganske gratis og omkostningsfrie.

Dog kunne jeg godt tænke mig som en form for "taknemmelighed" at få et par ord om, hvordan omtalen har virket - og eventuelt en prøve på de omtalte produkter.

Endelig oplyser Hans Gerner Christiansen, at den i forrige nummer anmeldte bog, Modeljernbane for begyndere, er ment som det første bind i en serie på indtil videre 3 bøger. Han efterlyser forfattere til de følgende bøger, hvis emner formodes at være: Opbygning af landskab, Sikringsanlæg og Lokomotivbygning. Skulle De have den fornødne tid til arbejdet - og mener De Dem kapabel til opgaven, vil Hans Gerner meget gerne høre fra Dem.

Side 53: JFJ GB 250, åben godsvogn fra 1872 (Jernbanemuseet).  
Nederst: JFJ J 88, godsvogn med tømmerskammel fra 1871 (Jernbanemuseet).





# En Sporplan

Under en Rejse fra Frederikshavn mod Aalborg med et standsende Tog benyttede jeg Lejligheden til at kigge paa Spornettet paa de fire tiloversblevne Landstationer paa Strækningen. Disse er alle af den lange Type, hvor Læssesporet ligger paa samme Side af Hovedsporet som Stationsbygningen, og de er ganske tydeligt Variationer over en fælles Grundform. De er her vist i en yderst skematisk Form, da Stationsopholdenes Længde ikke tillod mere indgaaende Undersøgelser.

Den første Mellemstation er Kvissel, der nærmest maa betegnes som Grundformen for samtlige Stationer. Samtidig kan den næsten betegnes som Prototypen paa en lang Station.

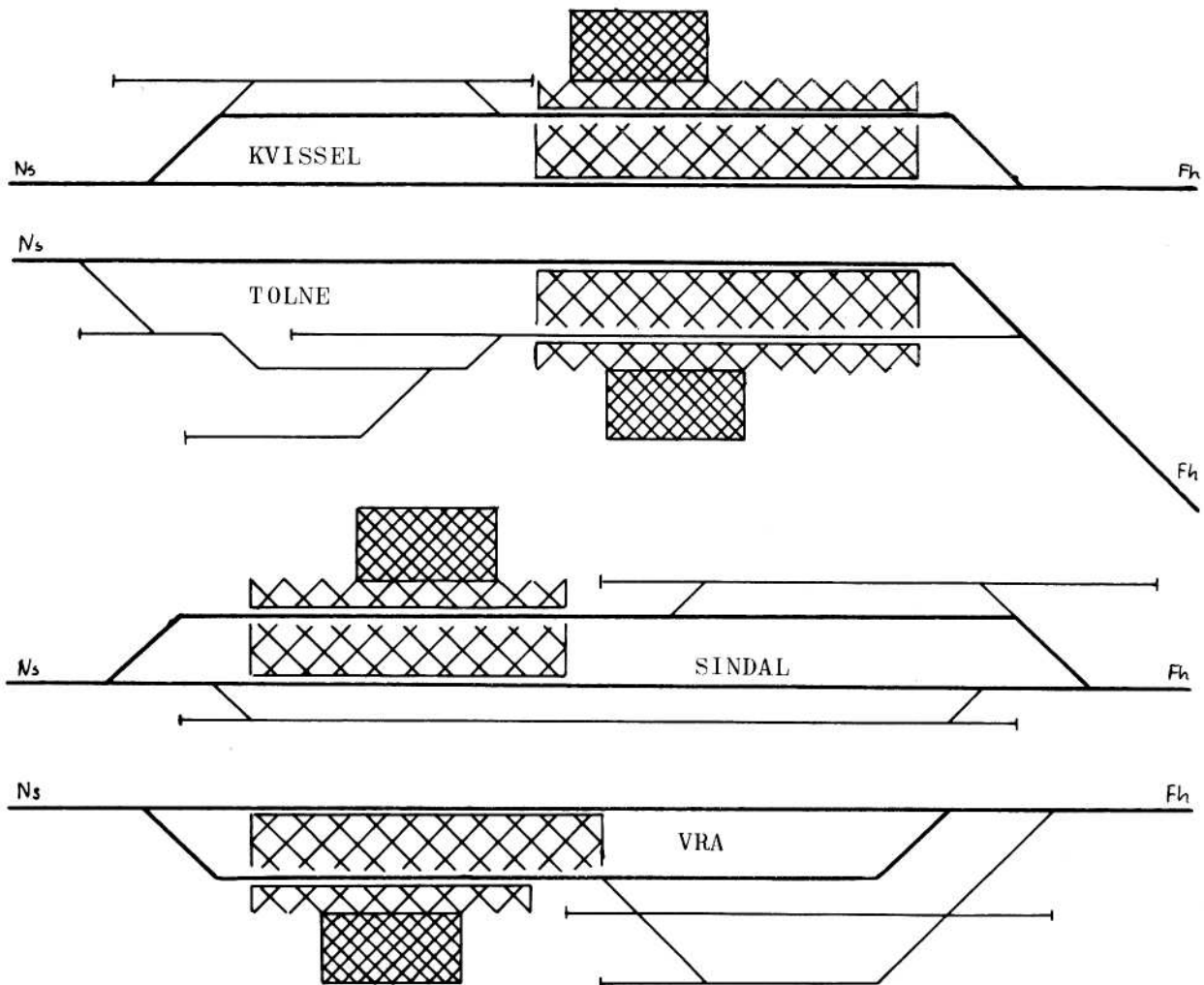
Derefter følger Tolne, der ligger i et meget bakket Omraade, og derfor har Hovedsporet liggende i Kurve gennem Stationen. Dette giver den virkelige Sporplan et ret pudsigt Udseende, der kun daarligt kan gengives i den

skematiske Tegning, men da man formentlig vil have vanskeligt ved at gengive disse Kurveforhold paa en Modelbane, har jeg slaaet mig til Taals med at gengive Stationen paa den Form. Det vil ses, at Stationen er forsynet med et udvidet Læssesvejsanlæg, men at man samtidig - jeg ved ikke hvorfor - har pillet et Stykke af Krydsningssporet op. Alt i alt synes jeg, at Stationens Sporplan virker højst ejendommelig, men derfor ikke mindre underholdende.

Efter Tolne følger Sindal, der er en større By end de to foregaaende. Dette ses ogsaa paa Stationsbygningen, medens Sporplanen i Forhold til Kvissel kun er udvidet med et enkelt Spor paa den anden Side af Hovedsporet.

Syd for Hjørring er Vraa den eneste tiloversblevne Landstation med Publikumsexpedition. Ogsaa paa denne er Læssesvejsanlægget udvidet i Forhold til i Kvissel, og det er endog i den ene Ende tilknyttet Hovedsporet gennem et særskilt Sporskifte, hvilket ellers er en Konstruktion, der maa anses for ret uheldig.

O. Buskgaard





# Gamle Banereglementer

EN MORSOM GAMMEL BOG.

Sidste år var jeg temmelig lang tid på Bornholm, og selv om DBJ på det tidspunkt havde været nedlagt i flere år, kan en sådan oplevelse ikke gå upåagtet hen, rent jernbanemæssigt altså.

Det gjorde det heller ikke og blandt de ting, jeg fik støvet op, var som overskriften antyder, en morsom gammel bog. Nu er jernbanebøger selvfølgelig altid morsomme (ha!) men med denne er det noget ganske særligt, idet det er DBJs ældste reglement, eller rettere BJs reglementer, for den består af 12 reglementer, smukt indbundet i sort lærred med guldtryk. Ja, den er faktisk så smuk, at den har kunnet tåle at stå i de impliceredes bogreol ved siden af biblen, salmebogen o.s.v. uden at vække for megen opsigt, hvad hensigten nok også har været.

Nu har de fleste jernbaneentusiaster vel nok et eller flere reglementer stående i deres bogreol, nemlig de velkendte små hefter såsom "Fribefordringsbestemmelser for Køge-Ringsted Jernbane" o.s.v., men ved første øjekast i disse taber de fuldstændig "ansigt" i forhold til DBJs.

Nu skal læseren dog ikke fortvivle, for en superlang artikel bliver dette ikke, kun lidt udpluk hist og her. Vi starter med at slå op på første side og ser her indholdsfortegnelsen, hvor der står:

Befordringsreglement, Ekspedition af Personer og Gods, Fribefordringsreglement, Lønningsreglement, Politireglement, Signalreglement, Sikkerhedstjenesten, Sygekassen, Taxtbestemmelser, Telefontjenesten, Tjenestereglement og Uniformsbestemmelser.

Vi blader igen og kommer til første side i Almindeligt Befordringsreglement for Danske Privatbaner, Approberet ved Skrivelse af 27. Oktober 1900 fra Ministeriet for offentlige Arbejder. Øverst på siden står: Den bornholmske Jernbane, og neden under: Rønne-Nexø med sidespor til Almindingen. Reglementet er trykt hos Colbergs Bogtrykkeri, år 1900. På bagsiden står der hvilke privatbaner, der bruger samme reglement, og disse er: ANSJ, HHJ, HFJ, OHJ, HBJ, HJJ, HTB, KB, KEJ, LTJ, NFJ, FFJ, RHJ, FSB, VGJ, VVJ, VLJ og DBJ.

Vi springer lige ind til § 9, der siger noget om "Personer, der ere udelukkede fra eller kun betingelsesvis modtages til Befordring". Paragraffen lyder således:

Berusede Personer ere udelukkede fra Befordring.

Naar Syge ønskes befordrede med Jernbanen, maa der fremlægges en Lægeattest, af hvilken det navnlig maa fremgaa, om Sygdommen er smitsom. Forøvrigt gælde følgende Bestemmelser:

A: Personer, som ere eller antages at være angrebne af nogen af de Sygdomme, der efter Lovgivningen kunne blive Genstand for offentlig Behandling (saasom asiatisk Kolera, gul Feber, Dysenteri, eksantematisk Tyfus, Børnekopper, Difteritis og Pest) ere udelukkede fra Befordring.

B: Personer, som ere eller antages at være angrebne af andre smitsomme Sygdomme, befordres kun under Iagttagelse af følgende Forskrifter:

1°. Befordringen skal med en passende Varsel forudbestilles paa Afgangsstationen.

2°. Rejsen skal foregaa under tilstrækkelig Ledsagelse.

3°. Befordringen maa kun ske i lukkede Godsvogne, og Ledsagerne skulle tage Plads i samme Vogn som den Syge.

4°. Indstigningen i Vognen skal ske, uden at den Syge eller Ledsagerne komme i Berøring med Stationsbygningen og dennes Perroner, mindst 1/2 Time forinden Togets Afgang, og medens Vognen staar paa et Sidespor.

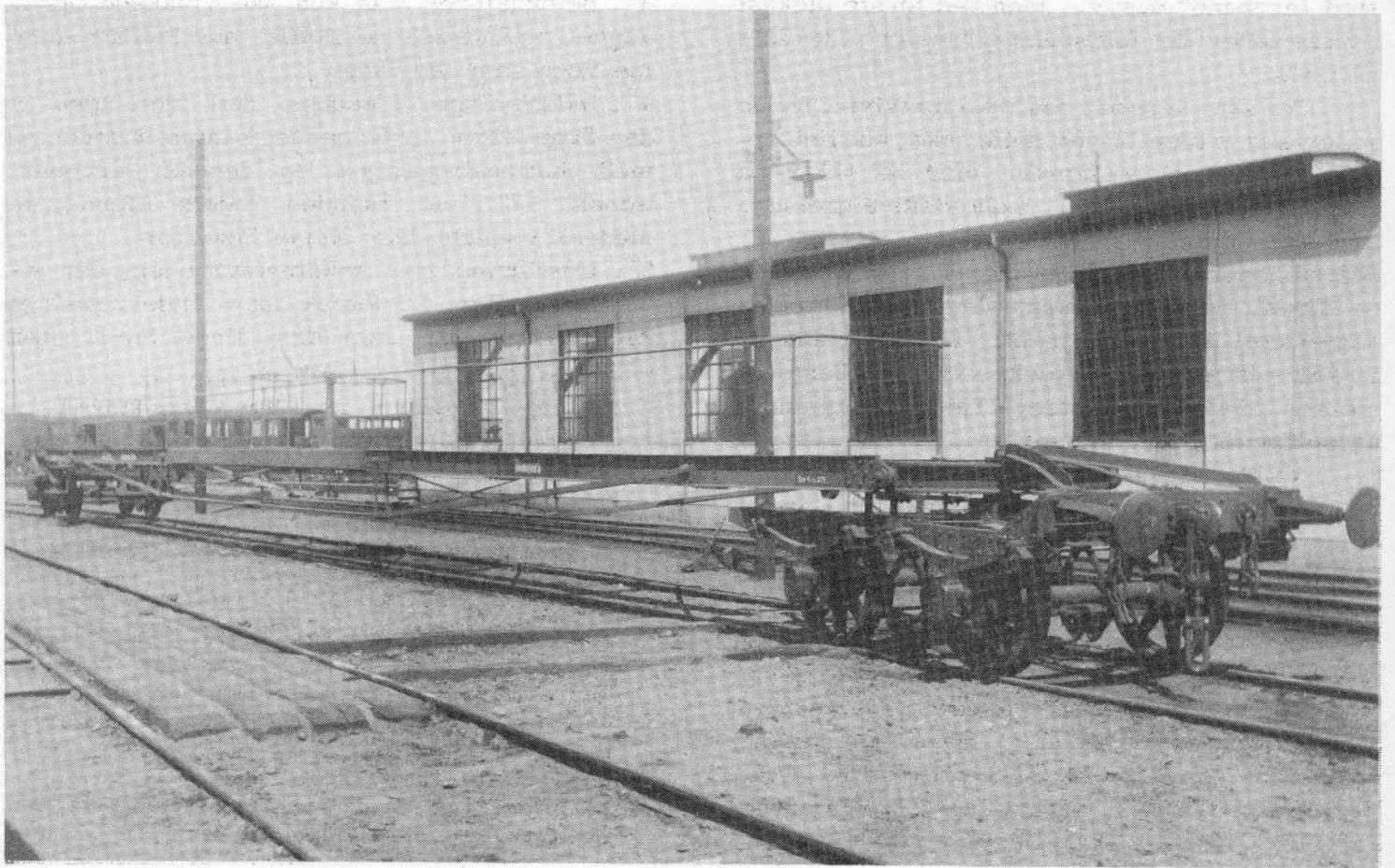
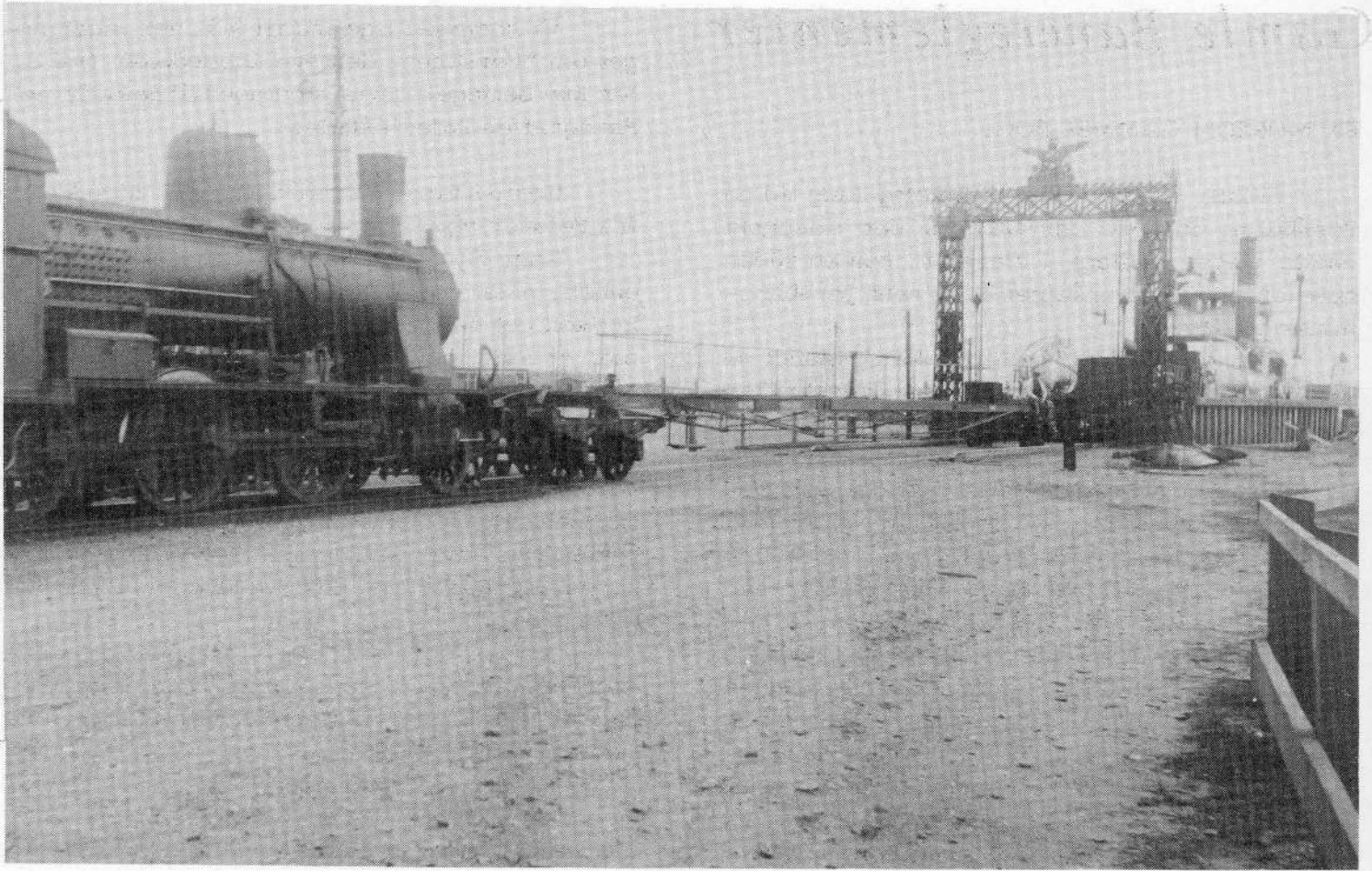
5°. Udstigning paa Ankomststationen, der telegrafisk eller telefonisk skal underrettes af Afgangsstationen, maa først finde Sted, efter

Foto side 56, øverst: Færgevogn i arbejde i Oddesund i 1938 (Jernbanemuseet, foto: Johan A. Poulsen, Struer) Nederst: Færgevogn i Oddesund 1938. Nr. 1 var bygget i Århus i 1881, nr. 2 af Atlas i 1884 og nr. 3-6 i 1903 i København. (Jernbanemuseet, foto Johan A. Poulsen, Struer).

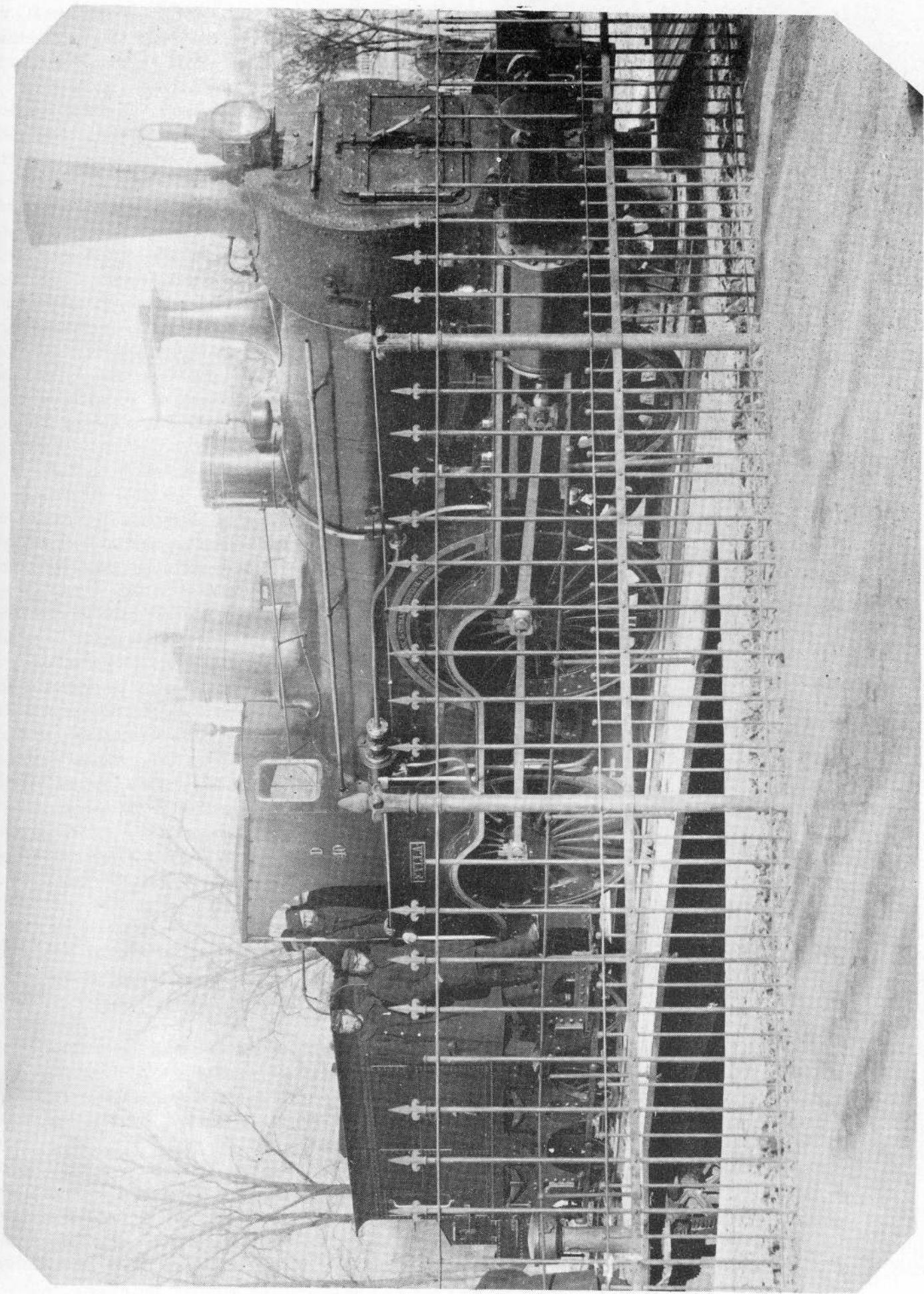
Side 57: D(S) 40, fotografi fra 1870-1871. "Således så en DS-maskine ud da den kom fra England, altså før de havde fået nye kedler. Lokf. på billedet er Hendriksen".

Kbh. 23/10 1899, sign. Busse.

Fotograferet på drejeskiven ved Vesterbrogade. (Jernbanemuseet).







at Vognen er bragt paa et Sidespor; iøvrigt skal ogsaa Udstigningen foregaa uden Berøring med Stationsbygninger og dens Perroner. Under Vejs maa ingen Udstigning finde Sted, ej heller af Ledsagerne.

6°. Ledsagerne, hvis Navn og Bopæl skulle opgives saavel for Afgang- som for Ankomststationen, maa ikke videre- eller tilbagebefordres, forinden de have forevist en Lægeerklæring, hvorefter deres Befordring kan ske uden Fare for Smitte; i Mangel af en saadan Erklæring komme foranstaaende Bestemmelser til Anvendelse paa Ledsagernes Tilbagerejse, kun at denne kan foregaa uden Ledsagelse.

C: Syge (herunder Sindssyge), der ikke lide af nogen smitsom Sygdom, kunne befordres i særskilte Vognafdelinger. Sindssyge Personer skulle ledsages af fornødne Vogtere.

For særskilte lukkede Godsvogne, som afgives til Befordring af Syge, betales 10 III Klases Billetter, dog mindst 5 Kr. To Ledsagere kunne medfølge i Vognen uden særlig Betaling; for hver yderligere Ledsager betales en III Klases Billet. I Vognen kan frit medføres Sengerevisitter og andre Fornødenheder til den eller de Syges Bekvemmelighed, men Rejsegods befordres ikke frit paa Billetterne.

Er Sygdommen smitsom, betales for Vognens Desinfektion 1 Kr.

For særskilte Vognafdelinger til Syge (herunder Sindssyge) betales almindelig Billetpris for hver Rejsende i Vognafdelingen, mindst 4 Billetter til den paagældende Vognklasse.

Fattige, der sendes under Ledsagelse ved offentlige Myndigheders Foranstaltning, befordres i III Vognklasse, mod at der saavel for dem som for Ledsagerne betales almindelig Fragt. Forsaavidt de Paagældende imidlertid efter Stationsbestyrerens Skøn øjensynlig ville blive til Besvær for Medrejsende, eller Transportanden er en Sindssyg, befordres de kun i særskilt Vognafdeling, der dog - naar den bestilles med 24 Timers Varsel - vil blive leveret mod, at der for Transportanderne betales dobbelt Fragt og for Ledsagerne almindelig Fragt for hele Befordringsstrækningen.

Personer, der som anholdte eller desl. sendes over Banerne under Politiledsagelse, befordres kun i særskilt Vognafdeling; naar vedkommende Politiøvrighed be-

stiller Befordringen med 24 Timers Varsel, vil Vognafdelingen dog blive leveret mod, at der for den anholdte betales dobbelt Fragt, for Ledsagerne almindelig Fragt.

Har en Person, paa hvem de foranstaaende Bestemmelser finde Anvendelse, faaet Adgang til et Tog, uagtet hans Befordring med Toget er udelukket, eller uden at han fyldestgør de for hans Befordring foreskrevne Betingelser, kan han paa den nærmeste Station udvises af Toget. Hvis dette sker, har han Krav paa at faa den erlagte Betaling med Fradrag af Prisen for den alt tilbagelagte Strækning tilbagebetalt, en saadan Tilbagebetaling finder dog ikke Sted, hvis han har skaffet sig Adgang til Toget efter at være afvist af Jernbanepersonalet, eller det godtgøres, at han har været vidende om, at hans Tilstedeværelse i Toget var ulovlig.

Fra det næste reglement, Instruks for Ekspedition af Personer og Gods, Regnskabsaflæggelse paa Stationerne m.m., tager vi stk. 43, der lyder:

VOGNRUDER, der ituslaas af rejsende vil være at tilsvare med:

For et stort Vindue i en Personvogn 10 Kr. 50 Øre, for et lille Vindue i en Personvogn 3 Kr. 00 Øre, for et Vindue i en Personvogn, Lyskasse 1 Kr. 50 Øre, for et Vindue i en Bagagevogn, Udkigskasse 1 Kr. 50 Øre, for et Vindue i en Godsvogn, Bremsekupe 75 Øre, for et Vindue i en Kuppel til Vognlygter 3 Kr. 00 Øre.

Beløbene føres til Indtægt som tilfældige Indtægter.

Stk. 49 i samme reglement er ogsaa meget interessant, idet det fortæller lidt om Opvarmning, Belysning og Rengøring:

Stationernes Lamper og Lygter skulle holdes vel ren-gjorte og pudsede.

Ventesalene skulle være oplyste 1/2 Time før hvert Togs Afgang og 1/2 Time efter hvert Togs Ankomst.

I det Tidsrum, da Togene opvarmes, skulle Ventesalene ligeledes. Indfyringen skal ske saa betids, at der i det Tidsrum Ventesalene ifølge det ovenstaaende skulle belyses, tilvejebringes en Temperatur paa 10 á 12° Reamur.



Semaforygten tændes senest 15 Minutter, øvrige Lamper 30 Minutter før Togets planmæssige Ankomst.

Stationerne skulle stedse holdes i ren og ordentlig Stand. Foruden den daglige Rengøring maa der mindst en Gang maanedlig foretages Afsøbning og Aftørring af oliemalet Træ- og Murværk, Afstøvning af alle ikke oliemalede Vægge. Mindst en Gang ugentlig maa Vinduerne poleres og Stationspladsen befries for Halm og Urenheder; Ballasten foran Stationen rives. Pakhuset maa saavidt gørligt daglig fejes. Udtømningen af indvendige Klosetter maa ske daglig, af udvendige en Gang ugentlig. Klosetterne desinficeres, de indvendige med Karbolvand, de udvendige med Klorkalk. Pissoirer maa daglig udskylles (i den varme Aarstid mindst 2 gange) med en Blanding af koldt Vand og Karbolsyre.

Med Undtagelse af de Stationer, for hvilke anden Bestemmelse træffes, vil der blive tilstaaet Stationerne et Beløb til Bestridelse af Udgifterne ved Kontorhold, Rengøring, Opvarmning og Belysning af tjenstlige Lokaler. For dette Beløb skulle Stationsbestyrerne afholde Udgiften til alle Kontorrekvisitter som: Almanakker, Blyanter, Blæk, Dekstrin, Klister, Knappenaale til Kontorbrug, Konvolutter, Kridt, Lak, Linealer, Lommebøger, Papir, Papirsakse, Passere, Penne, Penneholdere, Penneknive, Pensler, Raderknive, Regnetavler, Ridsefjedre, Sejlgarn, Skrivestifter og Zinkplader til Brug ved Gennemskrivning, Sværte til Mærkning af Gods, Traad, Tændstikker, Viskelæder, Voksstabler, Karaffer og Glas samt alle til Stationens Rengøring, Opvarmning, ud- og indvendige Belysning fornødne Rekvisitter og Materialier, herunder indbefattet Lampeglas, Kupler, Lampevæger, Pudsesager m.m.

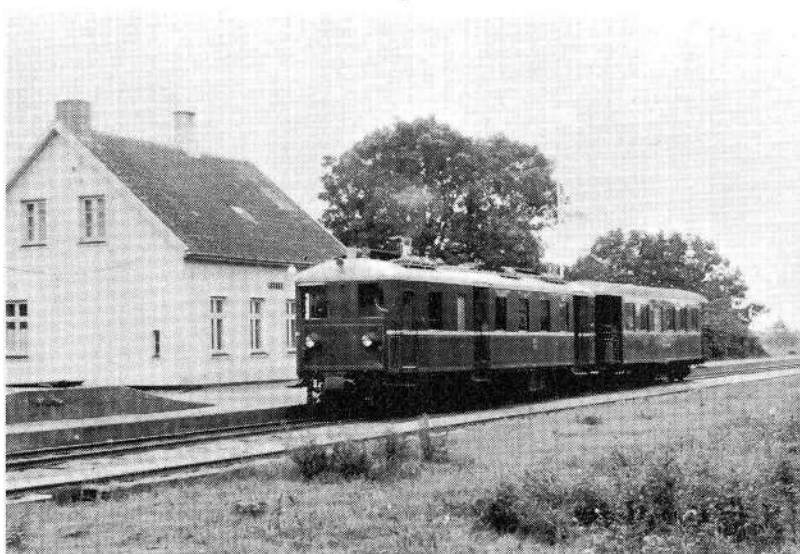
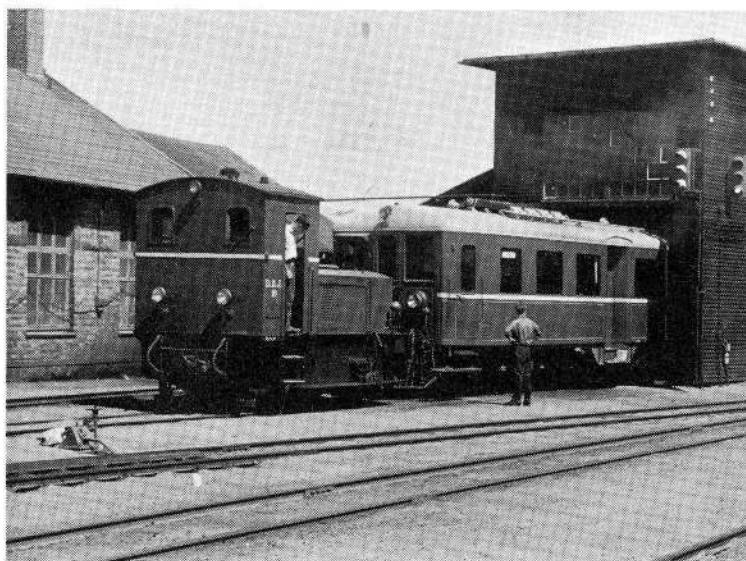
Den, til hvem Godtgørelsen udbetales, er ansvarlig for, at alle fornødne Genstande ere tilstede i tilstrækkelig Mængde og af god Beskaffenhed.

Godtgørelsen betales kvartalsvis forud.

I Tilfælde af, at det tilstaaede Vederlag maatte anses utilstrækkeligt, vil der blive forlangt specificeret Regnskab over de anskaffede Sager.

Jeg skal slutte her for denne gang med de gamle reglementer, dels for ikke at trætte læseren, men så sandelig også for den "gamle redacteurs" skyld.

Jesper Reinfeldt.



SM, SP og SB ved Kølleregårde, juli 1967. I midten: DBJ M 10 og M 3 i Rønne, 8/7 1967. Nederst: M 5 og 324 i Lobbæk, 21/9 1968. (Alle JR)

# FRA SIDEGANGEN

SIGNALPOSTEN, Driftsregnskab for 1973.

	Indtægter	udgifter
9. årgang	28.894,25	28.880,96
Gamle årgange	2.040,12	1.747,24
Jubilæumsskrifter	390,85	110,48
Fotohefter, 1 og 2	471,98	75,40
Fotohefter, 3 og 4	6.176,89	9.548,89
Håndbog nr. 1	489,43	55,24
Håndbog nr. 2	-	343,65
Romantik i Røg..	1.065,10	110,48
Trine...	1.518,11	1.220,96
Årets underskud	1.046,57	
Balance	<u>42.093,30</u>	<u>42.093,30</u>

Status pr. 31. december 1973.

	Aktiver	Passiver
Beholdninger, giro, kontant, sparekasse	23.211,25	
Forudbetalte abon.		13.807,18
MOMS-gæld		1.717,35
Diverse deb., kred.	-	-
Turfond (uændret)		43,92
Formue 1/1: 8.689,37		
underskud + 1.046,57		<u>7.642,80</u>
Balance	<u>23.211,25</u>	<u>23.211,25</u>

Redaktionen har følgende inventar:

- 1 Olympia Excellence skrivemaskine
- 1 bord for do.
- 1 lyspult
- 1 Adrema adresseringsapparat
- 1 arbejdsreol
- 3 heftemaskiner
- 1 skæremaskine
- 3 lagerreoler

HELSINGØR JERNBANEKLUB har iøvrigt udsendt et samlekatalog over alt, hvad klubbens salgssafdeling p.t. har at tilbyde. Det er meget omfattende og alsidigt, og De kan erhverve det ved at indsende frankeret og adresseret svarkonvolut (90 øre!) til Helsingør Jernbaneklub, Handelsafdelingen, Fredericiavej 36, 3000 Helsingør.

## NÆSTVED MODELJERNBANE KLUB

Den 21. november 1973 stiftedes Næstved Modeljernbane Klub. Man da der på grund af problemerne med at komme i kontakt med folk gennem annoncering kun var mødt ganske få frem, vedtoges kun dette ene: at køre H0 - resten skulle stå åbent til en senere og forhåbentlig meget større generalforsamling.

Vi mangler også stadig lokaler, men får forhåbentlig straks i det nye år (1974, red. bem.) anvist nogle af kommunen, så vi kan komme igang med det mere praktiske.

Vi vil altså meget gerne i kontakt med interesserede, så alle kan henvende sig hos:

Ole Olsen  
Lindeparken 53  
4700 Næstved  
tlf. (03) 72.51.25

## SØGES / KØBES

Fleischmann El-lok, katalog nr. 1330,  
Ee 3-3. Farve grøn.

F. Stenderup  
Østerbrogade 109  
2100 København Ø  
tlf. forretning RYvang 9026  
- privat ØBro 8967 ulla.

## AFSLUTNING

Ja, kære læser, så kom jeg da igennem det første nummer i 10. årgang. Det drillede noget, og jeg måtte ty til at "sy" lidt på de i serien nedlagte baner bragte tjenestekøreplaner, for at få kabalen til at gå op med et nogenlunde seværdigt resultat til følge.

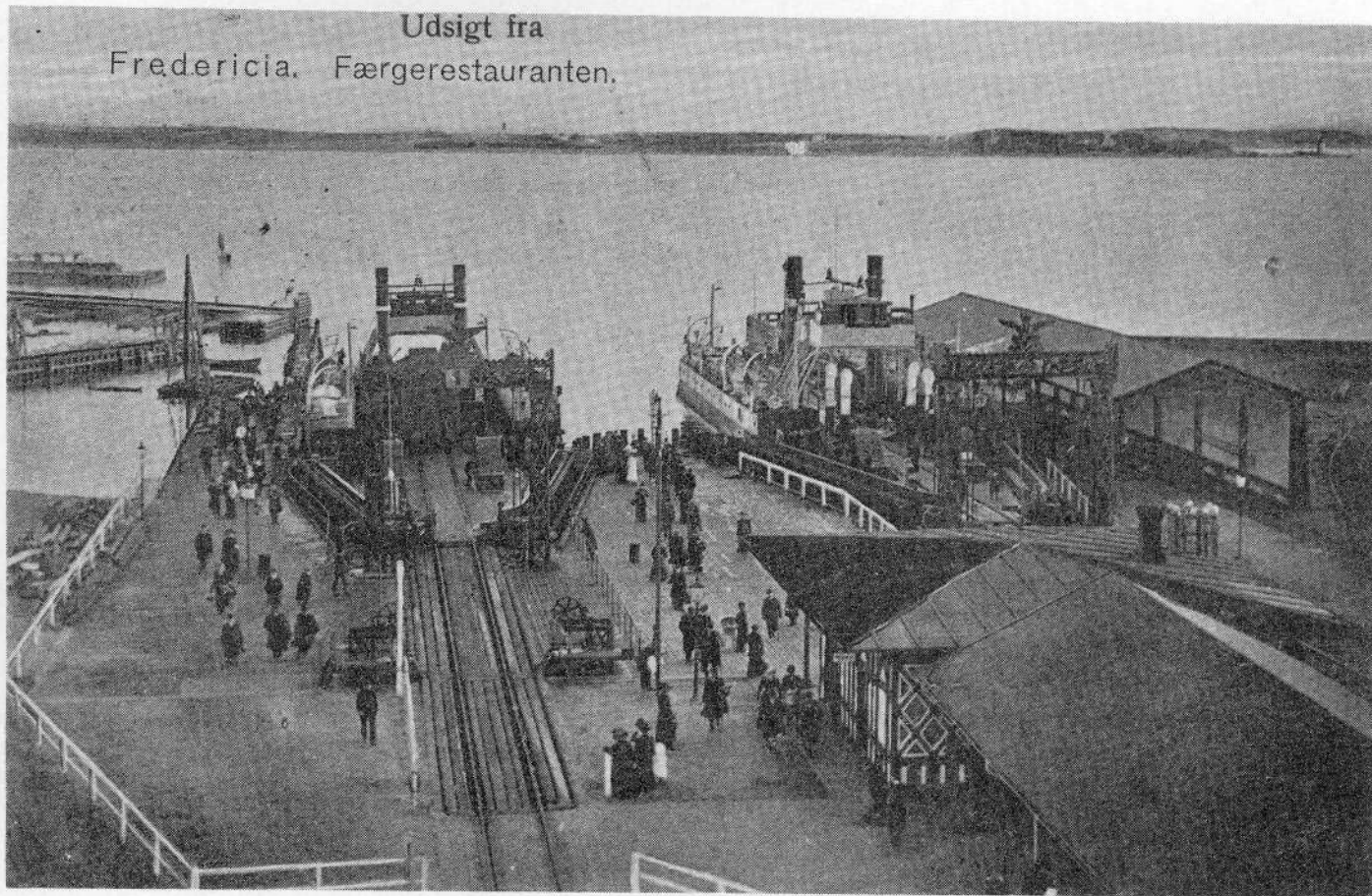
Min sidste bemærkning skal være, at jeg i dette nummer har bestræbt mig på at bringe billedteksterne så nær billederne som muligt, hvilket jeg håber, læseren vil påskønne.

Holtrup

På næstsidste side, omsl. 3, bringer vi endnu et par billeder fra færgelejerne i Fredericia. Det øverste er poststempelt 15/7 1910, det nederste må være ældre. (arkiv: hol).



Udsigt fra  
Fredericia. Færgerestauranten.



FREDERICIA

Færgelejerne



