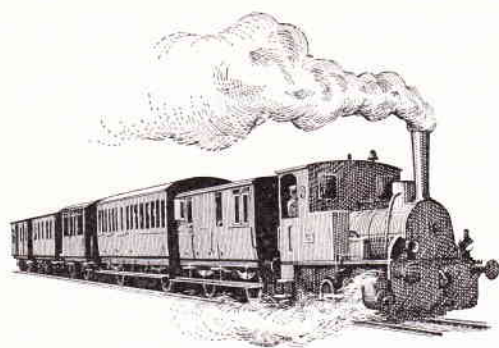




# Dansk Jernbane - Klub

NR. 2

MARTS 1965

5. ÅRGANG

## FORENINGEN DRIVER

MUSEUMSTOGET  
*Maribo-Bandholm*

## FORENINGEN ER TILSLUTTET

*Dansk Model- og  
Jernbane Union (DMJU)  
og MOROP*

## FORENINGEN SAMARBEJDER MED:

*Svenska Järnvägsklubben,  
Stockholm  
Setesdalsbanens Hobby-  
klub, Kristiansand  
Freunde der Eisenbahn  
e.V., Hamburg  
samt modeljernbane-  
klubberne i provinsen*

## REDAKTØR:

*Poul Skebye Rasmussen  
Ny Ordrup Sideallé 1  
Charlottenlund  
ORdrup 5018 u*

## ANNONCE-EKSPEDITION:

*Boulevarden 63,  
Kgs. Lyngby  
Tlf.henv. vedr. annoncer:  
Tlf. 88 22 23*



*Malmtog på den svenske privatbane Grängesberg-Oxelösunds  
Järnvägar (TGOJ) fremført af elektrisk lokomotiv litra Ma  
(4500 hk).*

*Foto: ASEA*



**ALSTHOM**

Generalrepræsentant

**Jørgen Schiøtt A/S**

Tjørnevej 18 - Kgs. Lyngby  
(OI) 871379

# ALT I MARMOR

(se vor prøveudstilling)

Gotlandsten — Nexøsten — Sandsten  
Trædgårdssten — Ølandssten — Opdalsten  
Skifer — billige Opdal-, Gotland- og Ølandsfliser  
til havebrug  
Ildfaste sten tilskæres

Rep. udføres — Hurtig levering

**Brdr. Laursens Eftf.**  
**STENHUGGERI A/S**

Glentevej 53 — NV — Tlf. CE 10.442

# Dansk Jernbane - Klub

## FORMAND:

politiadvokat, cand. jur.  
Birger Wilcke  
Søbakken 24, Charl.  
OR 2209

\*

## SEKRETÆR:

frimærkehandler  
P. Thomassen  
Strandvejen 201, Hellerup  
tirsdag-fredag kl. 10-14

\*

## MUSEUMSTOGET:

Oplysning hos:  
B. Chorfitzen, TA 5743  
Turistforen., Maribo 496

\*

## DJK's Odenseafdeling

Hans Gerner Christiansen  
Bernstorffsvej 17, Odense

## DJK's Nordjyllandsafdeling:

lærer B. Dyrholm  
Saxovej 6, Randers  
(064) 2 74 73

## DJK's sydjydske afdeling:

bankassistent Erik M.  
Dalgaard Eriksen  
Langelinie 48, Vejle

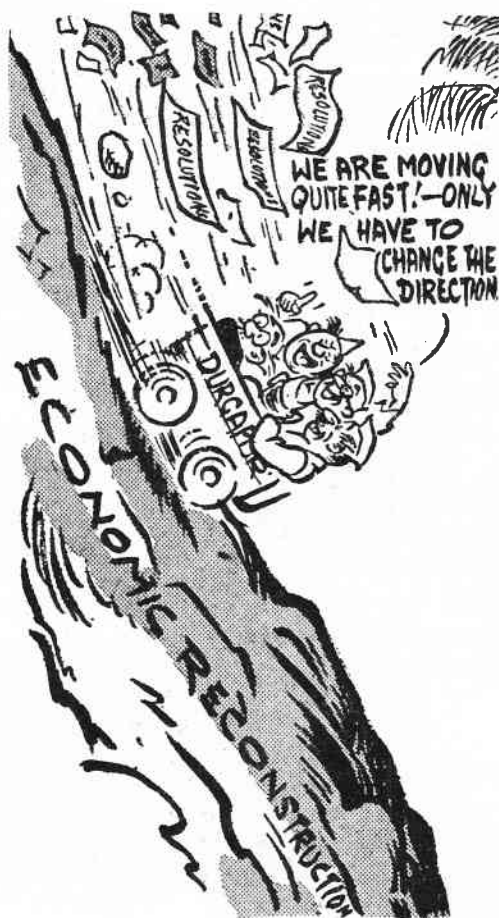
## DJK's repræsentant på Lolland:

trafikass. O. K. Jensen  
Gartnervænget 15  
Maribo

\*

NATIONAL-TRYKKERIET . KBH.N.

## NED AD BAKKE



Blandt de midler, man de sidste gange har grebet til, når statens finanser var ved at forværres, har været forhøjelse af jernbane- og posttakster. Dette kan måske være en god idé for så vidt angår det sidste, hvor staten har et monopol, men det turde være lidt mere tvivlsomt, om ideen er slet så god, hvor det drejer sig om bane-taksterne. For at tage et eksempel, så koster i dag en returbillet fra København til Maribo 42,50 kr. eller i forhold til lande-vejsafstanden 16,3 øre pr. km. Er man to personer, der rejser sammen, bliver udgiften 32,6 øre, og er man tre personer 48,9 øre. Sammenligner man den pris, det koster at køre i egen bil, ja, så vil udgiften

hertil, hvis man anvender en mindre vogn og kører 20.000 km om året, være ca. 27 øre pr. km, således at det altså er billigere at køre med toget, hvis man er alene, men ikke hvis man er to personer. Regner man kun med de direkte udgifter – benzin, olie og gummi – koster det ikke mere end godt det halve af, hvad en dobbeltbillet til toget koster, at bruge sin egen vogn.

Regner man med, at toget kun anvendes af personer, der ikke selv har bil, er det givet, at kun en ringe brøkdelen af de rejsende falder bort fordi man yderligere forhøjer priserne, men da man må påregne, at en stor del af banernes kunder er bilejere, kan forholdet antages at være et ganske andet. Spørgsmålet bliver da, om banerne kan tillade sig at se bort fra bilisterne som kunder, og dette må formentlig besvares med nej allerede nu, og endnu mere i fremtiden. En nylig foretaget beregning af, hvorledes gennemsnitsdanskeren bruger sine penge, udviste, at denne brugte 8,5 pct. til transport, og her hovedsagelig egen bil, medens han kun brugte 7,9 pct. til boligen. Dette kan forekomme tåbeligt, men er ikke desto mindre en realitet og viser til fulde,

# PAUL BERGSØE & SØN



POSTADRESSE: GLOSTRUP, DANMARK

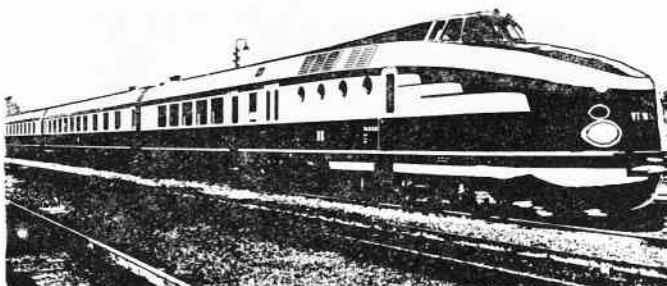
TELEFON: (01) 961285



Midtjysk Reservedelslager

Tlf. Viborg 2895

## Skal De til Berlin?



Også i vinterhalvåret kører det moderne, gennemgående lyntog »Neptun«, således at De i løbet af ca. otte timer — der også indbefatter en behagelig sejltur mellem Gedser og Warnemünde — hurtigt og bekvemt når Berlin.

Besøg under Deres ophold de mange museer, udstillinger og kulturelle arrangementer i DDRs hovedstad.



**DDR's TURIST- & TRAFIKINFORMATION**

Telefon Eva 6866

Vesterbrogade 84, København V

hvor fantastisk stor rolle ønsket om egen bil spiller for størsteparten af befolkningen. Med den udvikling i transportvaner og velstand, der har været de senere år, må man derfor påregne, at alle, der er i stand til at få kørekort, og som har en blot nogenlunde normal indtjeningssevne, i løbet af en halv snes år vil have egen bil og regne denne for en livsnødvendighed på samme måde som fjernsyn og radio allerede er det, men i så fald står banerne overfor, at deres priser skal sammenlignes med de direkte udgifter, en bilejer vil have til at bruge egen bil, medens de faste udgifter til bilen er noget, han under alle omstændigheder skal afholde. Står man derfor overfor valget mellem at skulle tage tog eller bil, når man skal på forretningsrejse eller ferierejse, ja, så vil det, selv hvis man skal rejse alene, være en luksus at tage toget til 16,3 øre pr. km i stedet for bilen til mindre end 10 øre pr. km, og er man flere personer i familien, bliver det naturligvis værre endnu. Jo højere man sætter priserne op, des flere vil man derfor alene af økonomiske grunde tvinge til at bruge bil, selv i tilfælde, hvor de meget hellere ville køre med toget. Skal DJK f. eks. sende tre mand til Maribo en weekend om sommeren, så er forholdet allerede i dag det, at vi kan leje en vogn til godt 100 kr., medens tre returbilletter koster 127,50 kr. Har en af de tre egen vogn, ja, så har han fået god betaling, hvis han får 50 kr., og vi har sparet godt 75 kr.

Drejer det sig om privatbanerne, er forholdet endnu mere grelt. Et par eksempler fra nordsjællandske baner vil belyse det. På Gribskovbanen fra Hillerød til Gribsø betaler man for en enkeltbillet 2,20 kr. for 7 km, eller 31 øre pr. km, og for en dobbeltbillet 3,00 kr., eller 21 øre pr. km. På Hornbækbanen har

man endda yderligere rekord. Fra Helsingør til Skibstrup, 9 km, koster en enkeltbillet 3,00 kr. og en dobbeltbillet 5,10 kr., eller hhv. 33 og 28 øre pr. km.

Hertil kan naturligvis svares, at man f. eks. på den sidstnævnte bane til gengæld har nogle særdeles billige månedskort og skolekort, men hertil kan jo så igen svares, at disse kan banerne ikke leve af, da det netop er de øvrige rejsende, der skal betale for de billige kort.

De planer, der har været fremme om at forhøje taksterne med 10 pct. eller at sløjfe weekend-billetterne, kan derfor nemt blive yderligere en pind til banernes ligkiste, i stedet for en støtte til disse. Ved at gøre det at rejse med tog til en urimelig luksus for det bilejende flertal, fremmer man let en udvikling som den, der er foregået i USA, hvor alle enten kører i egen bil eller, hvis dette ikke er praktisk, tager busserne, der er langt billigere end banerne. Med det trafikkaos, vi har på vore veje, kan dette næppe være noget ideal, og særligt kan det ikke være velovervejet ved afskaffelse af weekend-billetterne at tvinge folk til at bruge bil i stedet for tog, og derved yderligere overfylde udfaldsvejene.

Mon man ikke, både for – på langt sigt – at støtte banernes økonomi og for at støtte rationel fordeling af trafikken på de trafikmidler, der står til vor rådighed, burde nedsætte taksterne i stedet for at sætte dem op.

»The Times of India« bragte i et af sine sidste numre den tegning, der står over disse linier. Det var måske på tide, at man her i landet, i sin økonomiske rekonstruktionspolitik, forsøgte at køre lige så hurtige som nu, men i den modsatte retning.

Birger Wilcke.

## Valby Gasværk — og dets jernbane

Af H. E. Pedersen.

Når disse linier læses, vil navnet Valby Gasværk endnu stå skarpt for de mange, som gennem presse, radio og TV lørdag den 26. september f. å. blev gjort bekendt med en eksplosionskatastrofe til ca. 50 mill. kr., med eneste formildende omstændighed, at der »kun« gik 4 menneskeliv tabt. De af os, som var med på DJK's ekskursion til VG i foråret, var måske mere optaget af ulykken end de fleste, og vel i særdeleshed den lille flok, som har haft sin gang på værket i forbindelse med restaureringen af Krauss-loko'et fra Hedehusene.

Særlige grunde foreligger, når et blad, der normalt behandler jernbanestof, omtaler et gasværk. Sagen er den, at 1. juli 1964 lukkede Valby Gasværk – officielt –, og dermed var der samtidig sat punktum for en industribane, som i over et halvt århundrede har betydet så meget for den daglige rytme i hovedstaden. Punktum'et blev jernbanemæssigt kun til et komma – i 14 dage – men så var det også helt slut. I de 14 dage tømtes kokslagrene, og indholdet blev standsmæssigt transporteret til Vigerslev godsstation med loko VG 5. – I det følgende omtales så-



**Honeywell A/S**

**HOVEDKONTOR**  
Honeywell A/S  
Valhøjs Allé 108  
København - Vanløse  
Tlf. 70 66 11

**Afdelingskontor**  
Honeywell A/S  
Krogsagervej 7  
Århus - Åbyhøj  
Tlf. (061) 5 58 33

**Solbjerg Is**

Fasan 7300

**»Broomwade« kompressorer**

Trykluftanlæg  
Trykluft-værktøj

---

**»ENOTS«**

Trykluftmateriel til  
Automatisering

---

**»Dowty«**

Hydrauliske pumper  
Hydrauliske ventiler m. v.

---

**»Binks-Bullows«**

Airless og almindeligt  
sprøjtemaleudstyr

---

**»Griflex« patenterede plasticslanger**  
armeret med nylon-krydsvæv. (Tåler olie)

---

**E. GRANZOW & SØN A/S**  
Københavns Trykluft Selskab  
Kalvebod Brygge 20, V. — Tlf. MI \*9110

**Chr. P. Jensen &**

**L. V. Timmermann A/S**

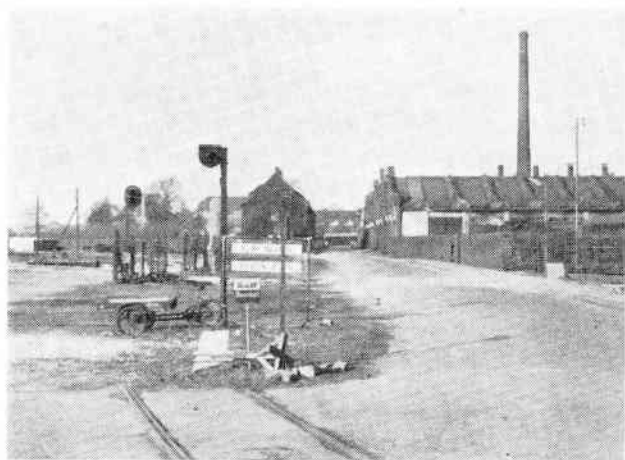
**Entreprenører og murermestre**

Forchammersvej 13 — Kbhvn. V.

Tlf. Hilda 1015 - 1005



vel baneanlæg som det rullende materiel, der har været anvendt i forbindelse med værkets drift. Når der i teksten forekommer vendinger som »kan endnu ses« eller »findes endnu« menes juni 1964.



Signaler v. overskæringen Tommergravsgade/Otto Busses Vej  
Foto: H. E. Pedersen

#### Forhistorie.

Københavns Belysningsvæsen, hvorunder VG hører, leverede fra 1857 til 1927 gas fra et gasværk, som lå, hvor Kødbyen nu har til huse. I de første ca. 40 år af værkets driftsperiode foregik losning af kulbådene omtrent på det sted, hvor Ingerslevgade nu ligger, idet den gamle gasværkshavn omfattede det meste af det område, som i dag udgør jernbaneterænet ved Dybbølsbro. Omkring århundredskiftet blev den gamle havn fyldt op, og for at opretholde gasværkets kulforsyning, etableredes fra den ny havn ved Kalvebod Brygge en kabelbane (tovbane) henover det opfyldte areal. Betydelige rester af den stål-gitterkonstruktion, som kabelbanen kørte på, kan ses den dag i dag, og kører man f. eks. fra Hovedbanegården til Dybbølsbro trb., passerer man under resterne af den gamle »højbane« umiddelbart før Dybbølsbro.

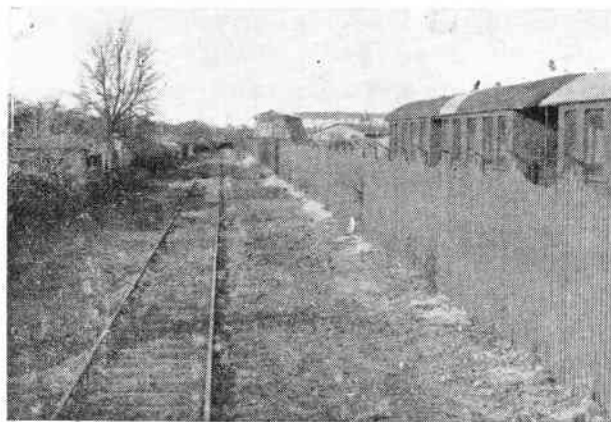
Hovedstadens stigende vækst betød stigende gasforbrug, og i 1899 startedes et gasværk på Østerbro under navnet »Østre Gasværk«, modsvarende »Vestre Gasværk«, som værket »inde i byen« blev benævnt. Mindre end 10 år herefter startedes i 1907 endnu et gasværk »på en mark helt ude i Valby.« Sidstnævnte var forskellig fra de to første på den måde, at det lå ret langt fra havnen. Dette afstedkom, at den ca. 5 km lange kulbane mellem gasværkshavnen og værket i Valby blev anlagt.

#### Baneanlægget.

I henhold til en kontrakt fra 1905 mellem DSB og Københavns Belysningsvæsen forpligtede DSB sig til

at projekttere og anlægge en »kultransport-jernbane« mellem »Kalvebod Brygge og Valby Gasværk«. Anlægget lå færdigt i 1907 og har bestået næsten uændret i over 50 år.

Fra udgangspunktet på Kalvebod Brygge løb kulbanen langs den nye gasværkshavn ind til Tømmergravsgade. Denne krydsedes i niveau, og umiddelbart efter – stadig i niveau – var der sporkrydsning med DSB, men dog ikke i de første år. Sikkerhedsmæssigt var krydsningen dækket med håndbetjent aflåst signal, som dog for det meste stod på »kør« i kulbanens favør. Skete det imidlertid, at signalet stod på »stop«, måtte man vente indtil en DSB-mand med den nødvendige nøgle kunne komme til stede. Det oprindelige signal var et kvadratisk skive-signal (signal nr. 11), men i 1949 gik man over til signaler af dagslystypen samtidig med indførelsen af elektrisk blok. Dette bloksystem var iøvrigt godkendt til udførelse omkring 1941, men grundet krigtidens materialeknaphed måtte projektet skrinlægges. Man kan endnu se de »gamle« dagslyssignalmaster ved Otto Busses Vej, og på en af dem er anbragt en kasse, i hvis bund en stump ledning vidner om, at her har været installeret en telefon. Telefonen var indtil 1949 eneste middel, hvormed man sikrede sig den frie bane. Om det nu skyldtes nedsat høreelse, manglende talegaver eller dårlig hukommelse hos de telefonerende, har det et par gange hændt, at der har været modgående tog på linien *på samme tid*. Det fortælles, at et træk med 10 vognladninger myremalm (anvendes til rensning af gassen) var på vej *mod* havnen samtidig med at et træk på 10 vognladninger kul var på vej *fra* havnen. Der blev kørt godt til på begge maskinerne, da lokoførerne hver for sig troede, at »den anden« holdt og ventede



Det eksisterende banestykke bag centralværkstederne.

Foto: H. E. Pedersen

på at komme på linien i den modsatte ende. Ved lynhurtigt at lægge styringen om og derpå fuld re-

## Dansk Belysnings Kompagni

v/ dir. Torben Ulrichsen

Ørslev pr. Skælskør

Tlf. (03) 593 - \*26

## Astoria

Lampe og lysekrone Comp.

Gungevej 17 — København — Hvidovre

## Poul Larsen



Lys — Kraft — Varme

Radio — Fjernsyn

Tlf. Fjenneslev 81

Tlf. Sorø 343 - 790

Efter lukketid Sorø 1445

1200 moderne vogne står til Deres

rådighed



VÆR TRYGT KØRENDE  
— TA' HELLERE EN



Drej 3 x 35



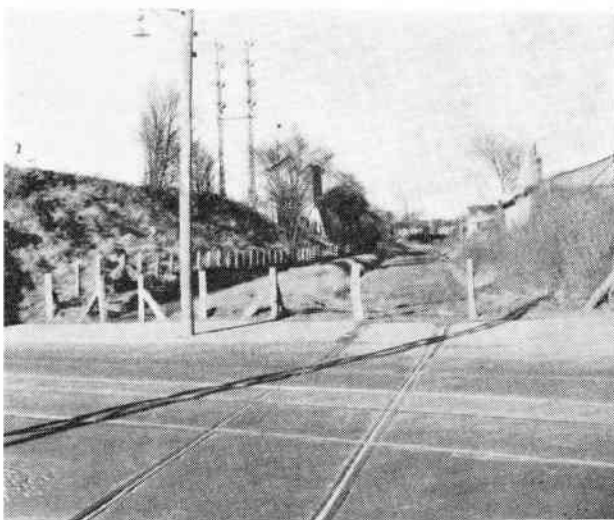
gulator, lykkedes det at stoppe de to tog få meter fra hinanden. Et mere dramatisk forløb fik en lignende situation en dag, da en tæt tåge generede udsynet stærkt. For at gøre slemt værre mødtes togene i en kurve, og denne gang var der under én meter mellem lokomotiverne, da togene var bragt til standsning.

Medens vi endnu opholder os ved havneområdet, må det nævnes, at den DSB-mand, som lodsede gasværkstogene på statsbanernes sporområde, blev benævnt »styrmanden«. Denne benævnelse er uden tvivl fremkommet på grund af hans gerning i »det maritime område« ved Kalvebod Brygge. – Fra Otto Busses Vej fortsatte kulbanen bag om centralværkstedernes arealer med en række kolonihaver som nabo på venstre side. Sporet bag Cvk ligger stadig med tusindvis af små kulstykker i ballasten som håndgribelige beviser på, at det var her, at »Gasværksekspressen« kørte for få år siden. »Sydkrogen« er navnet på en stump vej med en samling skure og småhuse, der indeholder værksteder for så at sige alle fagområder samt bl. a. en opkøbscentral – klunsercentral også kaldet. Gennem dette klondyke-agtige samfund skar kulbanen med en niveauskæring, som i den sidste halve snes år af driftsperioden blev smykket med både blinklys og klokker. Dette nymodens apparatur passede dog ikke rigtigt ind i stedets miljø, hvilket dampfløjten så absolut gjorde.

Efter dette sentimentale sidespring kører vi et par hundrede meter længere frem til Enghavevej, hvor Københavns Sporvejes dobbeltspor krydsedes. Dette sted har ofte givet anledning til nervepirrende situationer, specielt i myldretiden om aftenen. Det er en kendt sag, at der bor mange »friske« folk i Sydhavns-kvarteret, og når de skulle hjem til lille mor og frikadellerne, ja, så skulle sådan et møgbeskidt kul-tog f . . . ikke komme og spærre vejen, – det kunne bare vente, – der var jo hele aftenen at køre i, og natten med.

Bevogningsopgaven ved Enghavevej foregik ved gasværkets foranstaltning, og til ophold for ledvogteren havde man opført en lille murstens-hytte. – I mange år trak man jernkæder over vejen, når togene skulle passere, men efter krigen ønskede man at forenkle bevogtningen og lod opstille pneumatisk bomme. Disse havde man imidlertid kun ringe glæde af, da de sjældent virkede. Årsagen var ikke dårlig konstruktion, men den uregelmæssige brug. Endvidere blev der – som ved Sydkrogen – opstillet blinklys og klokker omkr. 1950. Trods disse sikkerhedsforanstaltninger blev det efterhånden så umulig en opgave for ledvogteren alene at holde togvejen ryddet for trafikanter, at man besluttede at udvide styr-

ken til 2 mand. Hver mand havde da kun trafikken fra én side at holde styr på, og således blev det ved til banens lukning. Fra Enghavevej fortsatte kulbanen langs med Hørdumsgade, og mellem Sjelør Boulevard og Haydnsvej var der oprindeligt et vigespor, der fungerede som krydningsstation. Denne var betjent, og til personalets ophold fandtes en murstenshytte magen til den ved Enghavevej. Vigesporets skæbne er noget uklar, men det menes, at det har eksisteret til engang i tyverne. Blokhytten derimod eksisterer stadig og har til banens nedlæggelse i 1961 været anvendt af banekolonnen som frokoststue, når der var for langt hjem til gasværket. Få hundrede meter længere mod vest løb kulbanen så tæt på den dobbeltsporede godsforbindelsesbane – åbnet 1909 –, at niveauekrydsningen ved Trekroneposten tog sig ud som 3-sporet bane. Hvis man aflægger et besøg på dette sted i dag, vil man bemærke store ændringer siden kulbanens forsvinden. Godsforbindelsesbanen er nu ført over Trekronegade på en lille viadukt, som kun tillader passage af fodgængere og cyklister. Den øvrige færdsel er henvist til den nye underføring ved Sjelør Boulevard, hvor man iøvrigt kan se trappe og perron for den kommende S-station (Køgebugt-banen).



Overskæringen ved Enghavevej set mod Sydkrogen.

Foto: H. E. Pedersen

Medens arbejdet med disse overføringer stod på, blev godsforbindelsesbanen midlertidigt forlagt til Trekronepostens sydside, hvilket var en af grundene til, at kulbanen måtte nedlægges. Fra Trekronegade fortsattes i vestlig retning ca. 1 km, hvor banen førtes under Gammel Køgevej. Under denne viadukt var der for øvrigt anbragt en linietelefon. Når viadukten var passeret, var der straks efter en niveauekrydsning med et sidespor fra godsforbindelses-



France og Søn A/S . Hillerød

Gearmotorer  
Tandhjulsgear  
Snekkegear  
Tromlegear  
Trinløse gear  
Planetgear

## Lind Jacobsen & Co. A/S

### Gearspecialister

Dronningens Tværgade 50  
MI. \*8816

Elastiske koblinger  
Friktionskoblinger  
Centrifugalkoblinger  
Sikkerhedskoblinger  
Kædetræk  
Fjernstyringskabler

Taler De om dybfrost er det

## A/S Færdigfrys's

varer det gælder

Leverandør til hoteller  
Restauranter — Cafeterier  
Institutioner

**Et Emborg Produkt**

**Færdigfrys**

Helgesvej 9 — Tlf. Gothåb 8128

Udnyt fritiden 100 % med en  
DANTRA campingvogn.  
KVALITET + ELEGANCE og frem  
for alt DANSK ARBEJDE.  
DE får mere for pengene i en  
DANTRA campingvogn.



Dantra campingvogne fremstilles i  
6 modeller.

Ring eller skriv efter vor brochure,  
eller endnu bedre: - aflæg os et  
besøg. Vi har åbent alle ugens  
dage



**DANSK  
TRAILERVÆRK**

St. Merløse  
telefon (03) 601. 67-267\*

banen til Vesterbros Stentagpapfabrik. Fabrikken fik sine vogne leveret på den måde, at DSB anbragte dem på sidesporet ca. 50–75 meter fra bestemmelsesstedet, og ved hjælp af spil og wire foregik den sidste del af transporten til megen gene for gasværkets tog. På et tidspunkt lukkede fabrikken, og efter krigen byggede Nordisk Fiat et modtagelsescenter på stedet og VG fik transporterne fra Vigerslev godsstation i entreprise og et sidespor blev etableret. Ved afkortningen af kulbanen i 1961 – sidste tog kørte 10. januar 1961 – blev strækningen bevaret fra viadukten ved Gl. Køgevej, og denne stump hovedspor blev anvendt som opstillingsspor for Fiat. Særlig store transporter havde man i 1962 inden omsens ikrafttræden, hvor efterspørgslen på nye biler var enorm. Grundet grønttorvets udvidelse blev det nødvendigt at flytte Fiat-sporet helt ud ved siden af godsforbindelsesbanen, og dette spor blev taget i brug i september 1962.

Få hundrede meter vest for Fiat var der før sporomlægningen et sidespor til vejmaterialefirmaet Colas, som selv ejede 4–5 tankvogne til tjæretransporter. Et lille stykke yderligere mod vest fandtes forbindelsessporet til DSB. Når skiftet var lagt om til kørsel ad dette spor, kunne signalet foran skiftet kun stå på stop, hvilket betød, at man altid måtte rangere togene til og fra godsforbindelsesbanen. Det sidste stykke før kulporten i gasværkets stakit gik langs Retortvej for sluttelig at dreje skarpt til venstre i en kurve med kun 75 meter radius. Overføringen på viadukten over Retortvej er dog med lige skinnestykker. Ved sporomlægningen i 1962 blev den skarpe kurve rettet så meget ud, at kurveradius nu var i en størrelsesorden af ca. 400 meter.

Omtale af baneanlægget på selve gasværkets grund samt beskrivelse af det rullende materiel vil blive bragt i en artikel i et af de følgende numre.

## Kommende møder og udflugter:

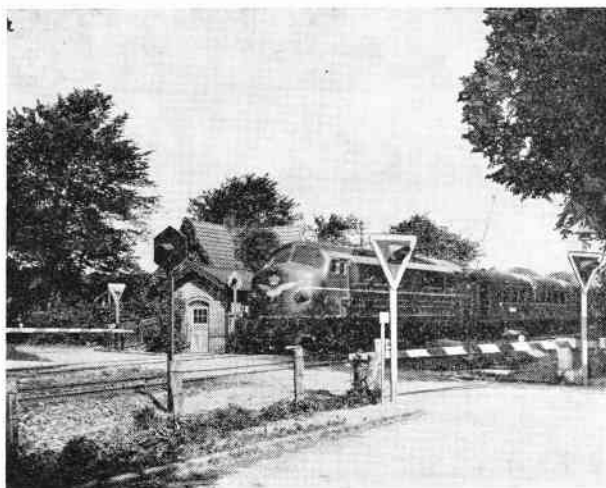
*Fredag den 12. marts kl. 20.15 i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.*

Foredrag af direktør K. N. Andersen, KS: »Sporveje contra busser«.

*Søndag den 14. marts.* Udflugt på Frederikssund-banen med særtog fremført af damploko litra S. Afgang fra København H. kl. 9.45 med kørsel til Ballerup over Østerport–Lersøen–Frederiksberg. Ankomst til Frederikssund kl. 11.45. Frokostpause på »Kalvøpavillonen«. Retur fra Frederikssund kl. 14.15 som arbejdstog til Stenløse (diverse foto-stop). Fra Ballerup køres over Frederiksberg og Godsforbindelsesbanen til København Gb. med ankomst kl. 16.35. (10 min. gang til Enghave S-station). Pris kr. 14,- for voksne, kr. 7,- for børn. (Fripas ikke gyldige). Sidste indbetalingsdag 9. marts (postgiro 67394, P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup). Billetter udleveres på mødet den 12. marts eller ved perronnedgangen mod forevisning af postgirotalonen. På »Kalvøpavillonen« kan serveres smørrebrød, ligesom medbragt mad kan indtages der. Ønskes smørrebrød serveret, skal dette anføres på postgirotalonen.

*Torsdag den 25. marts kl. 20 hos Dansk Signal Industri A/S, mødelokalet, Sjællandsbroen 2, 2. sal (vis à vis Fordfabrikkerne), København SV.*

Foredrag om og demonstration af DSI's bom-anlæg, relæsikringsanlæg m. v., der leveres til DSB.



*Søndag den 25. april.* Bestyrelsen har hos Statens Järnvägar (SJ) bestilt kørsel med damp på smalsporstrækningen Vislanda–Karlshamn i Blekinge. Denne udflugt bliver forårets stortur – og en enestående oplevelse. Regelmæssig kørsel med damp på 1067 mm-nettet er ophørt for flere år siden, og arrangementet er kun kommet i stand takket være stor imødekommenhed fra svensk side. Detailler bringes i næste nummer af bladet, men reservér allerede nu dagen. Billetprisen vil blive ca. 60 kr.

### Nordjyllandsafdelingen

*Søndag den 7. marts kl. 14.00 i Banegårdsrestauranten, Århus.*

## ***havemanns***

el-materiel en gros  
Mosedalvej 11 — Valby

**A. WILHELMSEN**

**Fiskeeksport**

Frederikshavn — Tlf. 084 - 20043

**P. ANTHONISEN**

**Fiskeeksport**

Skagen — Tlf. 084 - 42222

**GUSTAV SKALLERUP**

**Fiskeeksport**

Tlf. Asaa 74

**J. KROGH ANDERSEN**

**Rådgivende civilingeniør**

Grusbakken 12, Gentofte

Tlf. 87 44 44

**SEJET TØMMERHANDEL**

Sejet pr. Horsens

Tlf. (066 - 41411) - Sejet 1

**Herning Papirforretning A/S**

Silkeborgvej 12

Tlf. 0711 - 1333

**A. BLOM**

Slotsholmen — Skanderborg

Tlf. 0671 - 1133

**Edgar Madsens Fiskeeksport**

Hvide Sande

Tlf. 0731 - 34

### **DET IDEELLE SKAB**

leveres i 1. kl.s udførelse med og uden sovested i teak, mahogni, phalisander, nød samt til maling efter Deres mål og ønsker. F. eks. fra gulv til loft, 175 cm bredt kr. 490,— ubehandlet.

**Fritst. garderobeskab** lev. i alle træsorter og størrelser. **Køkkener**, mod. **Køkkenborde** belægges med plastic. Tilbud uden forb. på alt inventar. Evt. konto.

**RUUD OLSEN's**

**Inventar- og Maskinsnedkeri**

**Bellevue 279 — Privat: 98 53 31**

1. Valg af lokalledelse.
2. »Else« – interesserede bedes melde sig, så restaureringshold kan dannes.
3. Auktion, især over køreplansmateriale.  
Til slut jernbanesnak over en kop kaffe eller te.

Lørdag den 27. marts kl. 19.30 i Banegårdsrestauranten, Århus.

Hr. Uwe Jepsen, Deutsche Bundesbahn, Hamburg, fortæller om tyske jernbaner og viser film.

Tur til Göteborg. Aalborg Modeljernbane Klub har 20 års jubilæum og udskriver i den anledning en modelbyggerkonkurrence. Samtidig arrangeres af AMJK og DJK-Nordjylland en tur til Göteborg, hvor der aflægges besøg på en udstilling, der arrangeres af Nydqvist & Holm i Trollhättan i anledning af fabrikkens 100 års jubilæum.

Tidspunktet er ikke endeligt fastlagt. Er De interesseret, bedes De sende et brevkort snarest (uforpligtende) til B. Dyrholm, Saxovej 6, Randers.

## Lille spøgefuldhed i marts

????

### »The End of the Line«

444 km fra Københavns Hovedbanegård ender en privatbane på det sted, billedet viser. Som det ses, er banen normalsporet og gik tidligere længere, end den nu gør. Der går sjældent tog, og De har næppe været der. Billedet er taget i december 1964. Hvor er det?

Blandt de, der finder den rigtige løsning, udloddes et billede i 18×24 cm fra den bane, De ønsker og så vidt muligt også af det motiv, De måtte ønske.

Løsninger sendes til sekretariatet.



»The End of the Line«

Foto: Birger Wilcke

|                                                                                                   |                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>BOGA A/S</b></p> <p>Tlf. Bogense 101</p>                                                    | <p><i>DANSKE IVERS LEE A/S</i></p> <p>Korsdalsvej 127 — Vanløse</p>                                        |
| <p><b>DANSK BW-PARKET I/S</b></p> <p>Haarby — Fyn</p>                                             | <p>Udskær, topender og tørt brænde, bøg<br/>sælges billigt</p> <p><b>KVÆRNDROP SAVVÆRK</b></p>             |
| <p><b>ROERSLEV SAVVÆRK</b></p> <p>Tlf. Krogsbølle 190</p>                                         | <p><i>C. Christoffersen</i><br/>Murerestre og entreprenører A/S</p> <p><b>Middelfart</b><br/>Tlf. 1445</p> |
| <p>Tåning Tømmer- &amp; Savværksforretning<br/>v/ tømremester Møller</p> <p>Tlf. Vrold nr. 41</p> | <p><b>SVÆRTEK A/S</b></p> <p>Tlf. Strib 130</p>                                                            |
| <p><b>ØRUM KARROSSERIFABRIK</b></p> <p>Tlf. Ørum 12</p>                                           | <p><i>C. F. C. MASKINFABRIK</i><br/>v/ Ingeniør C. F. Christiansen</p> <p>Tlf. Strib 117</p>               |
| <p><b>BREDAL MASKINFABRIK</b></p> <p>pr. Daugaard<br/>Jylland<br/>Tlf. (066 - 31311) 175</p>      | <p><b>DUVALDS MØBELFABRIK</b></p> <p>Kalhøve<br/>Tlf. Uldum 200</p>                                        |

# Maskinafdelingen

*Redigeret af Svend Jørgensen*

Fra D/F »Glyngøre« har DJK den 20.–21. januar erhvervet en del fint rødt plys fra hynder i de gamle saloner. Samtlige hynder skulle medtages og er nu anbragt i HHGB D 1. En del af hynderne vil til sommer være yderst velkomne, dog uden plys, til overnatningsbrug i Maribo. Vi vil nok mangle en gang sende gamle »Glyngøre« en vemodig tanke, den havde fortjent en bedre skæbne end den, vi blev vidne til den 20. januar, da bl. a. den ene af de karakteristiske skorstene blev skåret ned.

Desværre har vi endnu ikke fået strøm i Klampenborg, hvad der hæmmer arbejdet en del, men forhåbentlig varer det ikke længe. Med anskaffelsen af »2 læs plyds« er der opstået et stort behov for plads. Vi håber snart at få nye arkivlokaler.



DSB's dampfærge »Glyngøre«, der nu er blevet solgt til op-hugning.

*Foto: Svend Jørgensen*

VVGJ – C 23 til DJK. Allerede i sommer blev vi gjort opmærksom på, at der ved Sct. Georgshjemmet i Vejle var anbragt en gammel VVGJ-vogn som legetøj for børnene. Ved nærmere eftersyn viste vognkassen sig at være i ret god stand og med al indvendig udrustning i behold. En henvendelse til hjemmet gav til resultat, at vi, mod at opstille en anden vogn, måtte få den gamle vogn, og vi er nu så langt fremme i disse forhandlinger, at vi har fået tilsagn om en KS-vognkasse, ligeledes gratis, og vi håber en af de sidste week-ends i februar ved medlemmernes hjælp selv at kunne ombytte de 2 vogne og transportere C 23 til et sted under tag i Vejle, hvor et arbejds hold vil gå i gang med vognens restaurering. Der udsendes nærmere meddelelse til alle medlemmer i Jylland/Fyn, og vi

håber, at mange vil møde op og hjælpe med til denne store opgave, der ville blive overordentlig dyr, hvis vi skulle betale fremmed hjælp. Vi håber også, mange vil medvirke ved vognens restaurering, når den er hentet hjem. C 23, der er bygget i 1897, vil blive nærmere omtalt senere. Al henvendelse vedrørende VVGJ C 23 bedes rettet til: E. Dalgaard Eriksen, Langelinie 48, Vejle (tl. 3746).

Reparationen af »Kjøge« skrider planmæssigt frem, og selv om mange uventede problemer er dukket op, er det indtil nu lykkedes at løse dem alle. Linealerne, der ligesom det øvrige gangtøj var slidt i uhyggelig grad, er blevet slebet plane og røntgenfotograferet. De er sammen med en del af de øvrige stumper klar til montering. Hver tirsdag i januar-februar har 6–8 mand arbejdet på værket med at dreje, bore, fræse og slibe, og endnu forestår et meget stort arbejde, inden den egentlige montering kan begynde. Hjælp af enhver art er yderst velkommen!

Arbejdet i Klampenborg på HHGB D 1 og KSB C 20 skrider planmæssigt frem, men også her gælder, at hjælp nu er dobbelt hjælp, idet vi af erfaring ved, at de sidste par måneder inden starten bliver temmelig hektiske. I Klampenborg mangler vi især et par mand til snedker- og tømrerarbejde, medens vi i Maribo i april/maj håber, at en maler vil friske kuløren på enkelte af vore vogne op.

Mandag den 1. februar var »Faxe« opfyret og »optrådte« som vanligt – ja, i en TV-film. Den svenske instruktør Åke Falck var på Lolland for at få nogle jernbanebilleder i »kassen«. »Faxe« vil kunnet ses i et svensk TV-spil om nogle måneder.

## Vel mødt til arbejdet og fornøjelserne

Nærmere oplysning hos: Svend Jørgensen, Blichersvej 5, 1., Helsingør. Jens L. Jensen, Lillegade, Avedøre pr. Hvidovre (tlf. 78 48 33). Robert Jørgensen, Peder Lykkes Vej 60, 2., København S. (tlf. 55 74 81). J. Kirchhoff-Jørgensen (tlf. GODthåb 92 68).



|                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Gør Deres indkøb af el-artikler i</p> <p><b><i>EL-HUSET</i></b></p> <p>Tlf. Aars 21037</p>                                                                         | <p><b>RANDERS STORVASKERI</b></p> <p>Viborgvej 82</p> <p>Tlf. 25711</p>                                                                         |
| <p>Randers Tarm Kompagni</p> <p>Tlf. 23117</p>                                                                                                                        | <p><b>Randers Ventilationsfabrik</b></p> <p><b>»HEKO«</b></p> <p><b>Staldventilation</b></p> <p><b>Fabriksventilation</b></p> <p>Tlf. 24260</p> |
| <p><i>Odense Hobbyforretning</i></p> <p>Vesterbro 42</p> <p>Odense</p> <p>Tlf. 09-12 21 04</p> <p><b>Spec.: Modeljernbaner</b></p>                                    | <p><b>AGERBÆKS ISBAR</b></p> <p>Havnegade 142 — Esbjerg</p> <p>Tlf. 26082</p>                                                                   |
| <p><b>RANDERS BÅDEBYGGERI</b></p> <p>v/ J. Marcussen</p> <p>Kærgade 73 — Vorup — Randers — Tlf. 28350</p> <p><b>Bygning af pramme, joller, sejl- og motorbåde</b></p> | <p><b>GUNNAR ANDERSEN</b></p> <p>Strandbygade 17</p> <p>Esbjerg 21703</p>                                                                       |
| <p><b>VESTI ANDERSEN</b></p> <p><b>Tømremester</b></p> <p>Storegade 133</p> <p>Esbjerg</p> <p>Tlf. 23378</p>                                                          | <p><b><i>RANDERS DAMPFARVERI</i></b></p> <p>Vestergade 8</p> <p>Tlf. 20324</p>                                                                  |
| <p><b>Axelborg Blomsterforretning</b></p> <p>v/ Ankjær Gregersen</p> <p>Kirkegade 18 — Esbjerg</p> <p>Tlf. 21759</p>                                                  |                                                             |

# Sadeltanklokomotiver i Danmark

Af Svend Jørgensen

En i Danmark lidet kendt lokomotivtype er sadeltanklokomotivet. Da der endnu eksisterer 4 stk. af den halve snes, der har kørt her i landet, og 3 af disse endog stadig er i drift, kan der nok være grund til en nærmere omtale.

Ved »sadeltank« forstås, at vandtanken (på et tenderlokomotiv) ligger oven på og rundt om kedlen som en sadel i modsætning til de mere almindelige sidetanke, som f. eks. kendes fra litra F. Sidetanke kan undertiden også være forbundet med en bundtank (litra Q), eller lokomotivet kan som f. eks. DJK's »Faxe« være udstyret med en bundtank alene. Endelig findes også de såkaldte »panniertanke«, der er ophængt på en særlig måde på hver side af kedlen, men denne type kendes slet ikke her i landet.

Fordelen ved sadeltanke er, at man, ved anvendelse af en særlig type injektor, kan anbringe den nederst på tanken, så man ikke risikerer at få vanskeligheder med at suge det sidste vand op. Denne injektor kan desuden arbejde med vand af temperaturer indtil ca. 50°C, hvorved man bl. a. skåner kedelrørene ud for kedelventilerne. På S-maskinerne, der er udstyret med en særlig fortættoranordning for at dæmpe røg- og dampplagen i Boulevardbanen under København, er anbragt en lignende injektor nederst på den ene vandkasse, da vandet ved anvendelse af fortætteren kan blive ret varmt. (Spildedampen ledes nemlig direkte i vandkasserne i stedet for til skorstenen). Som fødeapparat nr. 2 findes en almindelig dampdreven fødepumpe.

I USA og England har sadeltanklokomotiver været særlig populære, og især har typen været meget brugt til rangerlokomotiver, men der har dog også været bygget toglokomotiver, så galt Malletlokomotiver med både sadeltank og selvstændig tender.

Da Maribo-Bandholm-banen i 1869 fik leveret sine 2 ganske små 0-B-1 lokomotiver fra Robert Stephenson & Co. (nr. 1917 og 1918), var disse bygget med en lille fladtoppet sadeltank, og dette var som bekendt blot en af de mange nyheder, der så dagens lys ved åbningen af denne historiske bane.

Næste gang, vi møder sadeltanklokomotiver i Danmark, er ved inddæmningsarbejderne ved Bygholms Vejle vest for Fjerritslev. Disse, der var star-

tet i 1861, standsede atter i 1874 ved, at dæmnin-  
gerne blev gennembrudt, og næsten alt var tabt. I 1876 fik nogle englændere koncession på arbejdet, og de medbragte deres eget normalsporede sadeltanklokomotiv, bygget hos Fletcher, Jennings & Co. i Whitehaven. Under pauser i inddæmningsarbejderne anvendtes lokomotivet til andre bygningsarbejder; fra åbningen af Thybanen i 1882 eksisterer på jernbanemuseet et fotografi af lokomotivet med forskelligt engelsk udseende rullende materiel foran stationsbygningen i Thisted. – Englænderne opgav inddæmningsarbejdet i Bygholms Vejle i 1899, da den indvundne agerjord for størstedelens vedkommende var alt for ringe. Det har næppe kunnet betale sig at sende lokomotivet tilbage til England, hvorfor det blev solgt til et entreprenørfirma, og der kendes et fotografi af Nibe station før åbningen af Års-Nibe-Svenstrup Jernbane, hvor samme sadeltanklokomotiv holder foran stationsbygningen. Lokoet havde nu fået førerhus – det havde det ikke i 1882 – det var litreret »FJ 3« og bar navnet »Thy«.



Lokomotivet »Aage« i Grevinge grusgrav under bygningen af Odsherred Jernbane.

Fra vandbygningsvæsenets bane på Aggertangen kendes nogle billeder af et lille normalsporet sadeltanklokomotiv af engelsk oprindelse, det har givet været i brug der, før banen blev ombygget til smalspor.

Fra bygningen af OHJ i 1898/99 findes et billede af et andet 0-B-0 entreprenørlokomotiv, normalsporet, tilhørende entreprenør Wätzold, og ef-

|                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>HADSTEN GULVSERVICE</b></p> <p>Østergade 21-23<br/>Tlf. Hadsten 58 - 532 - 577</p>                                     | <p><b>ODDER SENGEFABRIK</b></p> <p>v/ Arnt Jensen</p> <p><b>Tlf. Odder 40833</b></p>                                                                                                              |
| <p><i>Husk</i><br/><b>BAGERIET</b><br/><b>Energivej 11</b><br/><i>Randers</i><br/>v/ Gunnar Rasmussen</p> <p>Tlf. 22496</p>  | <p><b>ØSTERBROS KIOSK</b><br/>v/ J. Stenholt Rasmussen<br/>»Rosendahl«<br/>Udbyhøjvej 3 b – Randers<br/>Tlf. 4121</p> <p><b>Dag – Uge – Månedblade</b><br/><b>Tips- &amp; Postindlevering</b></p> |
| <p><i>Horsens</i><br/><i>Forsølnings- &amp; Forkromningsanstalt</i><br/><i>I/S</i></p> <p>Houmannsgade 41<br/>Tlf. 22288</p> | <p><b>RAACKMANNS FABRIKKER</b></p> <p>Bygholm – Horsens<br/>Tlf. 23433</p>                                                                                                                        |
| <p><b>VOGNFABRIKKEN VELOS I/S</b></p> <p>Industrivej 1 – Aabenraa – Tlf. 21555</p>                                           | <p><i>Nørresundby Persiennefabrik</i></p> <p>Bakkelygade 4<br/>Nørresundby<br/>Tlf. 28141</p>                                                                                                     |
| <p><b>Villy Jørgensens Møbelfabrik</b></p> <p>Lundergaard Mark<br/>Tlf. Kaas 150</p>                                         | <p><b>ARNE RASMUSSEN</b></p> <p><b>Al gulvbelægning</b><br/>Vinyl – Linoleum m. m.<br/><b>Tlf. Støvring 256</b></p>                                                                               |
| <p><b>K. W. ERIKSENS EFTF.</b></p> <p>Bakkehuset – Rebild<br/>Tlf. Skørping 180</p>                                          | <p><i>A/S STØVRING</i><br/><b>Fjerkræ-Eksport</b></p> <p>Aalborgvej 22<br/>Tlf. Støvring 112</p>                                                                                                  |

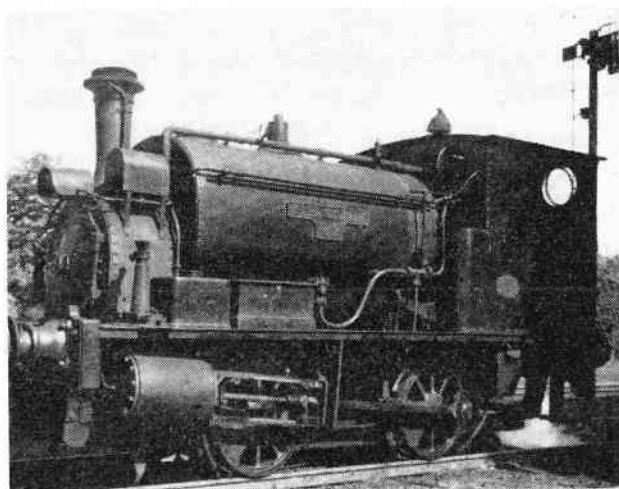
ter alt at dømme engelsk. Dette lokomotiv bar navnet »Aage«, men også dets historie fortaber sig i det uvisse.

I 1899/1900 købte SFJ, på daværende maskinchef Millings anbefaling som resultat af en studierejse, han netop havde foretaget til USA, foruden de 2 kendte lokomotiver nr. 17 og 18 af »American«-typen, et lille 0-B-0 sadeltanklokomotiv nr. 16. Nr. 16 eller »Skildpadden«, som lokomotivet hurtigt døbt, var det første amerikanskbyggede lokomotiv i Danmark, og det var på alle måder typisk amerikansk – stort førerhus med masser af vinduer, højt anbragt fodplade, pufferplanker af træ, for blot at nævne nogle få af dets mange særpræg, hvortil kom, at det var grønmalet med røde hjul og pufferplanker samt gule stafferinger. Lokomotivets bagende ragede så langt bagud, at det snart viste sig nødvendigt at forsyne det med en bagløber, som SFJ selv fremstillede og påmonterede. SFJ 16 gjorde som 0-B-1 maskine tjeneste i 32 år. Gamle DSB lokomotivførere kan endnu huske den lille snurrige og farvestrålende maskine, der lejlighedsvis kunne give tunge slæbere et skub fra Odense, man tog det åbenbart ikke så nøje med at gøre »storebror« en tjeneste dengang.

I 1899 købtes fra Hudswell Clarke & Co., Leeds i England, til Østre Gasværk 2 stk. 0-B-2 sadeltanklokomotiver og endnu et mage til i 1902, alle beregnet til brug for gasværkstogene fra havnekajen i Nordhavnen til retorthuset på det nærliggende gasværk, hvortil en meget stejl rampe med stigning 1:33 førte. Yderligere var denne bro øverst oppe bygget med en meget skarp kurve, 26 m radius, og de to ting i forening gjorde en kraftig maskine nødvendig, samtidig med at den skulle have kort akselafstand og ikke være for tung. Det kan uden overdrivelse siges, at disse 3 maskiner har været vellykkede, og at de har gjort god fyldest. To af dem anvendes da også endnu, medens den tredje er hensat. Det må endvidere erkendes, at netop på denne lille bane, hvor uanselig den end er, viser dampen, at den har fordele fremfor den ellers så højt roste dieseldrift. Hvilken dieseltraktor, af samme vægt som damplokomotiverne, kan præstere at skubbe 6 læssede vogne op her?

Betragter man disse sidste køreklare sadeltanklokomotiver i Danmark på nært hold, kan man ikke undgå at lægge mærke til mange typisk engelske detaljer lige fra pufferne og 3-ledskoblingen, de runde vinduer, kraven på skorstenen o.s.v., ting, man erindrer sig fra billeder af engelske lokomotiver. Selv om disse lokomotiver ikke er kønne, og omend »Skildpadden« havde været nok så interessant at bevare for efterverdenen, kan man ikke

andet end mene, at et af disse lokomotiver bør bevares, når engang Østre Gasværk nedlægges. Måske, det vil tiden vise, kan vi engang på MBJ vise Danmarks allersidste sadeltanklokomotiv?



Østre Gasværk nr. 2.

Foto: Sv. J.

Som rosinen i pølseenden kommer det »nyeste« og tillige Danmarks mindste damplokomotiv, nemlig et lille 0-B-0 sadeltanklokomotiv fra Valby Gasværk. Dette lokomotiv, der blev bygget af W. & G. Bagnall, Stafford i England, i 1907 for 600 mm sporvidde, gjorde helt til 1954 tjeneste som »pladsløkomotiv« på Valby Gasværk og klarede mange forskellige opgaver på det forholdsvis forgrenede smalsporet, der førte rundt på hele gasværkets område. Lokomotivet, der kun vejer ca. 4 tons og ikke er stort større, end man kunne have det hjemme i kælderen – akselafstanden er f. eks. kun 77 cm – viser med al tydelighed damplokomotivets mange anvendelsesmuligheder.

Lokomotivets kedel er anbragt så tæt ved førerhusets bagvæg, at man ikke kan fyre på almindelig måde, men må fyre gennem et hul i førerhusets bagvæg, vel at mærke udefra, når lokomotivet holder stille. Lokomotivet er ikke forsynet med nogen kulkasse, men små kulbunker var lagt langs sporet med passende mellemrum.

En del af klubbens medlemmer så sidste forår på vor tur på Valby Gasværk dette særprægede lille lokomotiv, der, tillige med et lille gammelt benzol-lokomotiv (samme sporvidde), havde hjemme i en lille hyggelig remise på gasværkets område. Begge de to lokomotiver tilhører nu Teknisk Museum.

N.B. Skulle nogen blandt læserne være i stand til at give supplerende oplysninger om de i artiklen omtalte sadeltanklokomotiver, modtager forfatteren disse med glæde.

|                                                                                                                    |                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Aut. Fiat-forhandler</b><br/> <b>Børge Nielsen</b><br/> I. L. Tvedesvej 3 – Helsingør<br/> Tlf. 21 48 03</p> | <p><b>STERLING SØLV-BESKYTTER</b><br/> <b>Holder sølv</b><br/> <b>6–10 gange</b><br/> <b>Længere blankt</b></p> |
| <p><b>GLOBE AUTOMATIK</b></p>                                                                                      | <p><i>VILSBRO IMPORT &amp; EXPORT A/S</i><br/> Wildersgade 48–50<br/> Sundby<br/> Tlf. SU 8880</p>              |
| <p><b>Midtdjurslands Emballagefabrik</b><br/> <br/> Tlf. Ørum 93</p>                                               | <p><b>Addit Savværk &amp; Tømmerhandel</b><br/> <br/> Tlf. Sønder Vissing 14</p>                                |
| <p><b>E. CASPERSENS</b><br/> <br/> <b>Konfektionsfabrik</b><br/> Tlf. Sorring 49</p>                               | <p><i>Sorring Savværk &amp; Tømmerhandel</i><br/> <br/> v/ Chr. Mortensen<br/> Tlf. Sorring 58</p>              |
| <p><b>DANIA LERVAREFABRIK</b><br/> v/ E. Jensen<br/> <b>Plantekeramik</b><br/> Tlf. Sorring 64</p>                 | <p><i>SEIS KURVEVARER</i><br/> v/ Sv. Aage Kristensen<br/> <br/> Tlf. Silkeborg 6205</p>                        |
| <p><b>BJERREGRAV SAVVÆRK</b><br/> v/ Kristiansen &amp; Hylleberg<br/> <br/> Tlf. Skringstrup 87 y</p>              | <p><b>Agerbæk Bødkerforretning</b><br/> <br/> Tlf. Agerbæk 051 - 85111 - 90</p>                                 |
| <p><b>Køb den helautomatiske</b><br/> <br/> <b>ESGE</b><br/> <b>Brødrister</b></p>                                 | <p><b>HARRY SØRENSEN &amp; SØN</b><br/> Ejgaardsvej 34<br/> Charlottenlund<br/> OR 7007</p>                     |
| <p>Til alt byggeri skal der Leca-blokke til<br/> <b>GØRDING CEMENTSTØBERI</b><br/> <br/> Tlf. 77 – Gørding</p>     | <p><i>Chr. Nielsens Tømmerhandel</i><br/> v/ Im. Nielsen<br/> <br/> Tlf. Gørding 8</p>                          |

### Sadeltanklokomotiver i Danmark:

MBJ, 1435 mm: Robert Stephenson, Newcastle, 1917/1869.

MBJ, 1435 mm: Robert Stephenson, Newcastle, 1918/1869.

FJ 3 »Thy«, 1435 mm: Fletcher, Jennings & Co., Whitehaven, ?/ca. 1876.

VBV, ?: ?.

VBV, »Aage«, 1435 mm: ?

SFJ 16, 1435 mm: Baldwin, Philadelphia, ?/1899.

ØG 1, 1435 mm: Hudswell, Clarke & Co., Leeds, 498/1899.

ØG 2, 1435 mm: Hudswell, Clarke & Co., Leeds, 499/1899.

ØG 3, 1435 mm: Hudswell, Clarke & Co., Leeds, 622/1902.

VG, 600 mm: W. & G. Bagnall Ltd., Stafford, 1845/1907.

## **Facts om Frederikssundsbanen**

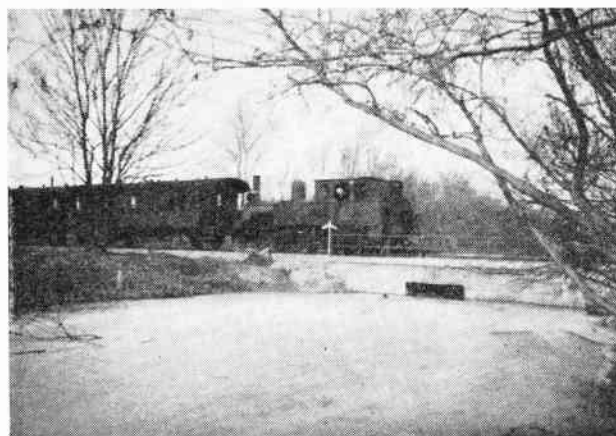
De første anmodninger om koncession på anlæg af en jernbaneforbindelse mellem København og Frederikssund fremkom i 1869. Selve loven om jernbanens oprettelse blev vedtaget i lov af 23. maj 1873, dog ændret ved lov af 24. maj 1875. Den 11. maj 1876 udstedtes koncessionen til Det sjællandske Jernbaneselskab. Arbejdet skulle være færdigt inden 1. oktober 1878, men fristen blev senere forlænget, fordi jordarbejdet i forbindelse med anlæg af dæmninger over mosedrag trak i langdrag. Således f. eks. ved Hellede mose, hvor der blev arbejdet i halvandet år, og hvor store dele af dæmningen flere gange forsvandt i mosen.

Strækningen, der udgik fra Vestbanen ved Frederiksberg station, var klar til officiel indvielse den 15. juni 1879, og den 17. juni begyndte den regelmæssige drift med tre tog daglig i hver retning – et persontog og to blandede tog.

Ved de sjællandske baners overgang til staten (lov af 2. juli 1880) blev Frederikssundbanen statsbane.

I forbindelse med anlægget af Københavns tredje hovedbanegård anlagdes strækningen Valby–Vanløse, og togene til og fra Frederikssund førtes denne vej fra og med den 1. december 1911. Elektrisk drift indførtes på ovennævnte strækning den 23. september 1941, og Vanløse blev herefter Frederikssundbanens endestation. En yderligere afkortning skete den 15. maj 1949, da elektrificeringen nåede Ballerup. 2. spor åbnedes for drift på stræk-

ningen Frederiksberg–Vanløse den 20. maj 1932, Valby–Vanløse den 23. september 1941 og Vanløse–Herlev den 26. april 1949. Inden for en overskuelig årrække må det påregnes, at hele den resterende strækning Ballerup–Frederikssund vil overgå til elektrisk drift.



*Typisk persontog på Frederikssundsbanen i trediveerne.  
O-maskine og CY-vogne.*

*Foto: BW*

Samtidig med åbningen af den midtsjællandske banes 3. sektion (Hvalsø–Frederikssund) den 17. november 1928 blev sidstnævnte bys nuværende banegård taget i brug. Belliggenhed er – og har altid været ret uheldig, så en tilbageflytning til den oprindelige stations areal (den nuværende godsstation) er nær forestående.

*(EBJ).*

|                                                                                                 |                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Odense Krølhårsfabrik A/S</b><br>Panthéonsgade 8<br>Odense                                   | <i>Hans Ellekær's Møbelmagasiner</i><br>Lyngby Hovedgade 26<br>Lyngby<br>Tlf. 87 11 64 |
| <b>BATES SÆKKE</b>                                                                              | <b>IKAST A/S</b><br><b>Isolering</b><br>Gungevej 2<br>Hvidovre                         |
| Tak for god behandling<br>på banen<br><b>STRUER PAPIR-COMPAGNI</b><br>Tlf. 078 - 50509          | <b>P. KNUDSEN A/S</b><br><b>Maskinsnedkeri &amp; Trælasthandel</b><br>Tlf. Sunds 10    |
| <b>ULFBORG MASKINFABRIK</b><br>v/ Ingeniør Laursen<br>Tlf. 93111 - 19                           | <b>STRUER POLSTERMØBELFABRIK</b><br>Tlf. 078 - 50670                                   |
| <b>VILDBJERG TRICOTAGEFABRIK</b><br>Tlf. 07 13 31 11 - 89                                       | <b>Videbæk Tømmerhandel A/S</b><br>Tlf. Videbæk 49                                     |
| <b>THISTED JERNHANDEL A/S</b><br>Tlf. 0791 - 1201                                               | <b>M. NIELSENS</b><br><b>Tømmerhandel</b><br>Tlf. Tarm 1                               |
| <b>ALDERSLYST MØBELFABRIK</b><br>Tlf. Silkeborg 130                                             | <b>THISTED KØLETEKNIK</b><br>v/ Brdr. Klostergaard<br>Tlf. 0791 - 1459                 |
| <b>A. &amp; M. INDUSTRI</b><br><b>Butiksinventar</b><br>Dekorationsstativer<br>Tlf. Viborg 4600 | <b>VIBY MASKINSTRIKKERI</b><br>Tlf. 061 - 41706                                        |



# Jernbanenyt – kort fortalt

## DSB

Statsbanerne anskaffede i 1964 følgende trækraft: 4 stk. diesel-elektriske toglokomotiver litra MY 1145–1148, 9 stk. diesel-hydrauliske rangerlokomotiver litra MH 392–400.

10 stk. motorvogne litra MO af 500-serien ombyggedes til 1900-serien: MO 1951–1954, 1956, 1957, 1962, 1974, 1976 og 1979.

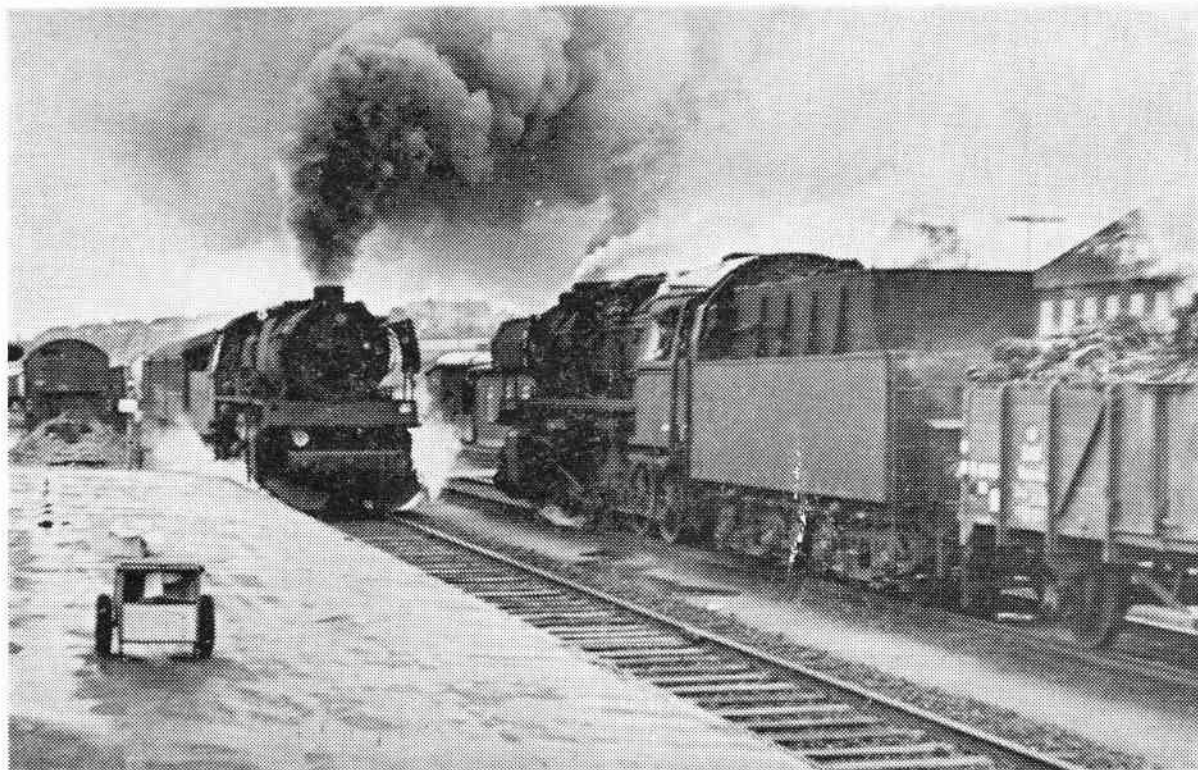
Der udrangeredes i 1964 ialt 54 damplokomotiver, nemlig: 9 stk. litra D 812, 817, 838, 839, 841, 845, 847, 865 og 893, 3 stk. litra E 965, 968 og 970, 31 stk. litra F 424, 425, 430, 431, 432, 436, 437, 439, 444, 447, 448, 449, 451, 452, 454, 457, 466 (solgt til AB), 467, 482, 495, 496, 498, 666, 669, 672, 676, 678, 684, 690, 691 og 697, 1 stk. litra H 797, 4 stk. litra HS 378, 384, 388 og 398, 1 stk. litra K 511, 2 stk. litra PR 905 og 908, 3 stk. litra R 936, 949 og 952. DSB's beholdning af damplokomotiver pr. 1. januar 1965 er herefter 198 stk. (Meddelelsen i nr. 7/64 om F 490's ophugning var fejlagtig).

Der udrangeredes tre motorvogne litra MP 540, 543 og 544. (MP 541 og 542 er p. t. hensat i Odense for udrangering).

Statsbanerne modtog i 1964 følgende vogne: 20 stk. personvogne af UIC-standardtype litra B 2000–2009 og 2300–2309 – sidstnævnte til brug i udenlandske løb, 10 stk. litra BL 1331–1340, 1 stk. litra CC 1068 – sidste vogn af en levering på 140 stk. af denne type, 3 stk. postvogne litra DD 5212–5214, 459 stk. lukkede godsvogne litra Gs 42.541–42.999, 83 stk. lavsidede åbne godsvogne litra Ks 60.200–60.282, samt 50 stk. ballastvogne litra Fd 59.600–59.649.

I 1965/66 ventes følgende rullende materiel leveret: 11 stk. litra MY 1149–1159, 20 stk. litra MH 401–420, samt 20 stk. diesel-hydrauliske ranger-traktorer nr. 251–270. (Nærmere om sidstnævnte findes i »Vingehjulet« nr. 21/64). 2 stk. 8-vogns lyntog samt 7 reservevogne, ialt 23 enkeltkøretøjer, nemlig 6 stk. motorvogne litra MA 465–470, 5 stk. styrevogne litra BS 485–489, 5 stk. personvogne litra AM 505–509, 4 stk. litra BM 522–525, samt 3 stk. BR 533–535, sidstnævnte med restaurationsafdeling.

Endvidere 65 stk. litra B 2010–2074, 7 stk. litra DD 5215–5221, samt af godsvogne 300 stk. litra Gs 43.000–43.299, 200 stk. højsidede åbne standard-



N 208 og 209 i arbejde på Fredericia station (oktober 1964)

Foto: P. Thiesen

|                                                                                                                                                                           |                                                                                                                        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>LIPPERT &amp; PEDERSEN</b><br/> Sankelmarksgade 30<br/> Kbh. V. — Tlf. HI 5293<br/> <b>Kaffemaskinerne i Tivoli</b></p>                                             | <p><i>A. M. Schwaner &amp; Sønner</i><br/> <b>Stenhuggeri &amp; Marmorvarefabrik</b><br/> <br/> Tlf. Middelfart 92</p> |
| <p>Statsanstalten for Livsforsikring<br/> »Oprettet og garanteret af den danske stat«<br/> <b>Repr. ved Sv. Hecquet</b><br/> Gedevasevej 9 — Farum<br/> Tlf. 95 03 52</p> | <p><b>Viking Havregryns mølle A/S</b><br/> <br/> Tlf. Højrup 62</p>                                                    |
| <p><i>FYENS PLASTIC INDUSTRI</i><br/> v/ E. Mortensen<br/> <br/> Tlf. Faaborg 1112</p>                                                                                    | <p><b>EXCLUSIV BRONCE BELYSNING</b><br/> <b>Patina Metalvarefabrik</b><br/> <br/> Absalonsgade 39 A — Kbhvn. V.</p>    |
| <p><b>Firma F. RAVN-PEDERSEN</b><br/> <br/> Gammel Køgevej 63<br/> Valby<br/> Tlf. 30 64 22</p>                                                                           | <p><b>BRDR. N. &amp; KR. PETERSEN</b><br/> <br/> Adelgade 73<br/> Tlf. Bogense 34</p>                                  |
| <p><b>DANSK TRÆCELLULOSE A/S</b><br/> <br/> Assens — Tlf. 732</p>                                                                                                         | <p><b>BP MIDDELFART DEPOT</b><br/> v/ Th. Stensgaard<br/> <br/> Gl. Banegaardsvej 3<br/> Tlf. 1248</p>                 |
| <p><b>Chr. Hansens Laboratorium</b><br/> <br/> Sct. Annæ Plads 3 — K.</p>                                                                                                 | <p><i>HAMMERBO MASKINFABRIK</i></p>                                                                                    |
| <p><i>ASSENS STOKKEFABRIK</i><br/> v/ Knud Christiansen<br/> <br/> Tlf. Assens 444</p>                                                                                    | <p><b>MORUD MØBELFABRIK I/S</b><br/> <br/> Tlf. Bredbjerg 69</p>                                                       |
| <p><b>DANA FJERKRÆSLAGTERI A/S</b><br/> <br/> Brændekilde<br/> Tlf. Bellinge 110</p>                                                                                      | <p><b>SKARRIS ODDE STENVÆRK</b><br/> <br/> Tlf. Assens 505</p>                                                         |

godsvogne litra E 53.500–53.699 og 167 stk. litra Ks 60.283–60.449. Det må her bemærkes, at størstedelen af ovennævnte godsvogne vil komme til at forlade »Vognfabrikken Scandia« forsynet med andre numre, idet DSB i nærmeste fremtid går over til et nyt internationalt literings- og nummersystem, hvorom vil kunne læses i »Vingehjulet« nr. 21/64, samt i en senere artikel her i bladet. Det kan dog allerede nævnes, at de 300 stk. Gs-vogne f. eks. vil få numrene 120.4.000–120.4.299, at Ks-vognene vil få litra Kbs, og at påskrifterne ligeledes vil blive ændret, idet der vil blive benyttet nye bogstavtyper, der skulle være bedre egnet til fotoregistrering på rangerbjerger o.s.v. Det er lykkedes DSB at få UIC's tilladelse til at beholde »kronen« over litra og nummer, selv om også denne vil få en ændret form.

Af ombygninger foretaget i 1964 skal her kun nævnes ombygningen af litra AU 164 og 165 til udflugtsvogne litra BU 2101 og 2102. I øvrigt henledes læsernes opmærksomhed på artiklen »Maskinafdelingens status pr. nytår 1965« i »Vingehjulet« nr. 2/65.

(EBJ).

Ved køreplansskiftet til sommer indstilles lyntogskørslen på sydbanen i togene 135/140 og 157/158, og lyntoget »Uldjyden« omdannes til lokomotivtrukket tog, oprangeret af almindelige personvogne: (MX ell. MY)–BL–AC–B–B (+ B Nyborg–Thisted). De to derved frigjorte 4-vogns lyntog benyttes til et nyt lyntog »Hosekræmmeren« København–Herning over Skanderborg–Silkeborg. Fra Herning benyttes lyntogene i il- og persontog til Århus over Struer–Langå og omvendt med »overnatning« i Århus. Fra sommerkøreplansskiftet i 1966 indsættes de bestilte nye 8-vogns lyntog i »Vesterhavet/Alssund« (»Alssund« = nyt modløb til »Sønderjyden«) og »Sønderjyden/Vestjyden« (»Vestjyden« = nyt modløb til »Vesterhavet«). Se i øvrigt »Vingehjulet« nr. 2/65.

(EBJ).

Betingelserne for godkendelse af godsvogne til international trafik vil efterhånden blive skærpet, idet RIV-mærkede vogne fra 1. januar 1967 skal opfylde særlige krav med hensyn til hjulringebredde og senest fra 1. januar 1970 skal kunne befordres med hastighed 80 km/t.

I den anledning vil RIV-mærkningen efterhånden blive fjernet fra vogne af litra: HD, IA, IAR, IAL, IAK, IB, IKG, IKS, TF samt på litra Q med underlitra. Endvidere vil RIV-mærkningen blive fjernet fra en del PB-vogne.

Påmalingen INTERFRIGO vil samtidig blive fjernet fra litra IB og de to tilbageværende IKS-vogne, da disse vogne ikke mere opfylder INTERFRIGO-bestemmelserne.

De udrangerede P-maskiner nr. 916 og 928, begge uden tender, henstår stadig i henholdsvis Næstved og Slagelse. I Næstved er endvidere hensat, urepareret, D 805 og F 499 og 687. Der er i den senere tid atter sket et par »udstationeringer« af Q-maskiner i begge disse distrikter. Q 343 er sendt til Korsør, og Q 337 er sendt fra Århus til Odense, hvor den anvendes til bl. a. togforvarmning. MY 1149 og 1150 er leveret fra NOHAB til 1. distrikt og indsat i driften.

(JKP, Kø).

#### APB

Ålborg Privatbaner har fra Hjørring Privatbaner købt 15 lukkede godsvogne, der literes FFJ Qf 360–374. Når omlitring er tilendebragt, bringes en liste over vognene.

#### HP

Hjørring Privatbaner har i 1964 ryddet op i vognparken, idet 23 vogne afhændedes. Heraf solgtes 15 lukkede godsvogne til Ålborg Privatbaner. (Se ovenfor). De til APB solgte vogne er: HP Q 100, 109, 111, 112, 113, 117, 121, 126, 129, 134, 137, 138, 139, 140 og 141.

HP D 62 er solgt til RHJ, hvor den skal erstatte togførervognen H 8, der er udrangeret.

(P. Thomassen).

#### HTJ/OHJ

Moderniseringen af banernes skinnebusmateriel står nu over for sin afslutning. Der rådes over nedenstående materiel af svensk oprindelse:

|        |     |    |            |     |
|--------|-----|----|------------|-----|
| HTJ S  | 27  | ex | TGOJ YBos  | 53  |
| OHJ S  | 28  | ex | TGOJ YBos  | 51  |
| HTJ S  | 29  | ex | SJ YBo4    | 669 |
| HTJ S  | 30  | ex | SJ YBo4    | 668 |
| HTJ Cs | 40  | ex | TGOJ UBFos | 110 |
| HTJ Cs | 41  | ex | TGOJ UBFos | 112 |
| OHJ Cs | 228 | ex | TGOJ UBFos | 111 |
| OHJ Cs | 229 | ex | TGOJ UBFos | 109 |

Derudover er anskaffet en to-akslet rejsegodspåhængsvogn OHJ Sb 241 ex SJ UF 6 nr. 1576 ex SJ UF 2 nr. 1576 ex SWB (Stockholm–Västerås–Bergslagens Jvg.) UF nr. 3, bygget af »Hilding Carlsson« i Umeå i 1939. De øvrige vogne er bygget samme sted i 1951. S 30 er endnu ikke ommalet og kører stadig i SJ's farver (gul/orange) med driftsnummeret 668; Cs 229, den sidste vogn TGOJ

|                                                                                                   |                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>LOUIS ZWICKI</b><br/> Piano og flygelfabrik<br/> Grundlagt 1899</p>                         | <p><b>DANSK SVENSK FILM<br/> EUROPA FILM A/S<br/> MERRY FILM PRODUKTION</b><br/> Reventlowsgade 28-30 — Kbh. V.</p>                                                   |
| <p><b>RY STRØMPEFABRIK A/S</b><br/> Ry v. Silkeborg<br/> Tlf. (0684) RY 82</p>                    | <p><i>Tekno Portefeuillefabrik</i><br/> Vordingborg<br/> Tlf. (03775) 526</p>                                                                                         |
| <p><b>Vordingborg filetfabrik &amp; fiskerøgeri</b><br/> Nordhavn — Vordingborg<br/> Tlf. 610</p> | <p>Tømrer &amp; snedkermester<br/> <b>E. ELGAARD HANSEN</b><br/> Fabriksvej 20<br/> Helsingør<br/> Tlf. (03) 21 26 78</p>                                             |
| <p><b>NORDISK MASKIN IMPORT A/S</b><br/> Ballerup</p>                                             | <p><i>KORES A/S</i><br/> Tomsgårdsvej 17-19<br/> Kbh. NV<br/> Tlf. ÆG 9001</p>                                                                                        |
| <p><b>NORVA Rapidomatic</b><br/> Maskinfabrik<br/> København N.</p>                               | <p><br/> <b>A/S Lysberg, Hansen &amp; Therp</b><br/> Kongelig Hof leverandør</p> |
| <p><b>Simonsen &amp; Nielsen A/S</b></p>                                                          | <p><i>SALICATH &amp; CO.</i><br/> Tordenskjoldsgade 26 - Kbh. K.<br/> Byen 8712</p>                                                                                   |
| <p><b>FAABORG MOTORFABRIK</b><br/> v/ Dahl Christensen<br/> Tlf. 09 61 820</p>                    | <p>Middelfart Cementvarefabrik<br/> Tlf. Middelfart 477</p>                                                                                                           |
| <p><b>DAMPVASKERIET MELFAR A/S</b><br/> Tlf. Middelfart 612</p>                                   | <p><i>AEROPAK A/S</i><br/> Tlf. Middelfart 1311</p>                                                                                                                   |

havde til salg, er end ikke istandsat og henstår i Holbæk i den svenske privatbanes gul-grønne bemaling. Banerne håber at kunne erhverve SJ's to sidste vogne i YBo4-serien, nr. 667 og 670. Litra S er motorvogne og litra Cs er påhængsvogne, nr. 40 og 228 endvidere styrevogne. Forskelligheder i manøvreorganerne og Sharfenberg-koblingerne umuliggør desværre en »sammenkørbarhed« (undskyld en »svedisme«) mellem SJ og TGOJ materiellet. Vognene 29, 30, 41 og 241 udgør en sammenkørbar gruppe, de øvrige en anden, der i øvrigt kan medgives visse af banernes »gamle danske« påhængsvogne.

(EBJ).

LJ

Mandag den 1. februar ramtes Lollandsbanen af et alvorligt uheld. Under udkørsel fra Sakskøbing afsporede den bageste vogn i tog 1002, togførervognen, personvogn Cc 59. Toget, et godstog, var på 36 vogne og fremførtes af M 33. Da vognen begyndte at hoppe hen ad ballasten, sprang togføreren af, medens lokomotivføreren, der intet mærkede til den afsporede vogn, ufortrødent fortsatte mod Nykøbing.

En vågen bilist (sådanne findes altså også ved jernbaneoverskæringer), der holdt ved Cypressegården, opdagede, at den var gal. Han forfulgte toget og fik det standset i overskæringen ved Radsted kirke. Togførervognens bageste aksel var på sporet, medens den forreste stod i ballasten. Under vognen var vredet skævt, og det var ikke muligt at sætte vognen på sporet igen. Den blev derfor væltet ind på marken ved siden af banen.

(O. K. Jensen).

Det første af de nye dieseltog fra »Uerdingen« ventes at ankomme til Lolland medio april. Ankomsten til Lolland og indsættelsen i driften vil finde sted under store festligheder.

Det meddeles nu, at den ovennævnte personvogn LJ Cc 59 ex MTJ Cp 32 vil blive ophugget.

LJ har siden 1. december 1964 ophugget følgende godsvogne: Q 150, 156, 159, 170, 175 og 186.

(Tom Lauritsen, Maribo).

NKJ

Den 5. marts har Nakskov-Kragenæs Jernbane 50 års jubilæum. Jubilæet fejres under triste auspi-

cier, da det må forventes, at banen indstiller driften den 31. marts 1967. Der afholdes derfor ingen festligheder, men banen har vedtaget at lade udgive et festskrift, som det er overdraget DJK at udarbejde. (Se under »Foreningsnyt«).

(BW).

TFJ

Natten mellem den 11. januar og 12. januar blev der mellem Thisted og Åbybro (Ålborg) afviklet en militærtransport på 84 vogne. På TFJ havde man lejet 2 DSB MX-lokomotiver til at fremføre de store tog. På APB havde man 5 dieselloko i sving, de to store til at fremføre de læssede tog, et mindre til at klare rangeringen i Åbybro (nu kunne man godt have brugt de der optagne spor!), samt to mindre dieselloko til at køre de tomme vogne til Ålborg.

(Oddershede).

Deutsche Bundesbahn

Ved udgangen af 1964 bestod DB's trækraft af:

1750 elektriske lokomotiver,

204 elektriske motorvogne,

228 akkumulator motorvogne,

1800 diesellokomotiver,

1020 dieselmotorvogne (skinnebuser m. v.),

1400 rangertraktorer m. m.),

5000 damplokomotiver.

Om kort tid forlader det første af en ny type lokomotiver E 03 002 fabrikken og afleveres til DB. Det er bygget til en maksimal hastighed på 200 km/t.

På trafikudstillingen i München (25. juni til 3. oktober 1965) vil følgende jernbanemateriel blive udstillet:

14 diesellokomotiver,

7 elektriske lokomotiver,

5 motortogsæt (heraf 1 til privatbanerne i Hillerød),

14 personvogne,

35 godsvogne,

50 vogne til specielle transporter.

(PSR).

|                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><i>GØRLEV HANDELSHUS A/S</i></p> <p>Østerled 32 — Gørlev</p> <p>Tlf. (03) 555 - 207</p>                                                                                                       | <p><b>GØRLEV MASKINSNEDKERI</b></p> <p>v/ Villy Petersen</p> <p>Tlf. 03 555 — 38</p>                                                                                       |
| <p><b>GØRLEV TEGLVÆRK</b></p> <p>v/ Fr. Suhr</p> <p>Tlf. (0355) 160</p>                                                                                                                          | <p><b>Herstedøster Cementstøberi</b></p> <p>Herstedøstervej — Glostrup</p> <p>Fliser m/u facet</p> <p><b>Knækfliser</b></p> <p><b>Plantesten m. m.</b></p> <p>96 31 09</p> |
| <p>Specialfabrik for</p> <p><b>PØLSEBRØD</b></p> <p>forlang altid de lækre, friskbagte</p> <p><b>PÅSKEBRØD</b></p> <p>til pølser — Hotdogs</p> <p>Bøfsandwiches</p> <p><b>Tlf. *70 25 40</b></p> | <p><b>JØRGEN PETERSEN A/S</b></p> <p>Ørbæksvej 7 — Hørsholm</p> <p><b>Bygningsartikler og brændsel</b></p> <p>Tlf. *86 15 31</p>                                           |
| <p><b>AUTO-COMPAGNIET A/S</b></p> <p>Nykøbing Falster</p> <p>(03) 85 31 55</p>                                                                                                                   | <p><b>Maskinfabrik</b></p> <p><b>LARSEN &amp; CARLSEN</b></p> <p>Nordre Havn</p> <p>Nykøbing Falster</p>                                                                   |
| <p><i>Lemvig-Müller &amp; Munck A/S</i></p> <p>Tlf. CE 525</p>                                                                                                                                   | <p><b>FA. KNUD GRUNTVIG</b></p> <p>Syrefabriksvej 32</p> <p>Kastrup</p>                                                                                                    |
| <p><b>N. AAGAARD NIELSENS</b></p> <p><b>Kulimport</b></p> <p>Tlf. Skive 388</p>                                                                                                                  | <p><i>HALS ANDELSFISK</i></p> <p>Tlf. 08 14 26 11 - 1</p>                                                                                                                  |
| <p><b>Skive Instrument Sliberi</b></p> <p>Frederiksgade 33</p> <p>Tlf. 0751 - 1828</p>                                                                                                           | <p><b>SKIVE OSTEFABRIK A/S</b></p> <p>Holstebrovej 4-8</p> <p>Tlf. 0751 - 353</p>                                                                                          |
| <p><b>SKIVE SAVVÆRK</b></p> <p>v/ snedkermester H. Nielsen</p> <p>Tlf. 0751 - 281</p>                                                                                                            | <p><i>SKIVE MØBELFABRIK</i></p> <p>v/ Byrum Jensen</p> <p>Tlf. 0751 - 394</p>                                                                                              |

# Dampvogne og dampmotorvogne

på danske baner og sporveje

Af P. Thomassen.

I 1873 konstruerede tekniker A. Köhl en dampvogn, som blev bygget af firmaet Riedel og Lindegaard. Køretøjet, hvis ydre der var ofret meget på, var nærmest at betegne som et sporvejslokomotiv, idet det ikke var beregnet til at skulle befordre passagerer. Dertil var bygget en påhængsvogn i to etager. Dette »sporvognstog« prøvekørtes i 1874 af »Kjøbenhavns Sporvei-Selskab«, men viste sig lidet driftssikkert, og det kom ikke i brug.

Også Smith & Mygind forsøgte sig i branchen året efter. En dampvogn med to påhængsvogne prøvekørtes i København 1875, men den vakte folks harme ved sin hvæsen, sprutten og larmen, så sporvejselskabet opgav at anskaffe den.

En tredje forsøgsvogn ankom fra England, den var efter Rowans system, men heller ikke tilfredsstillende.

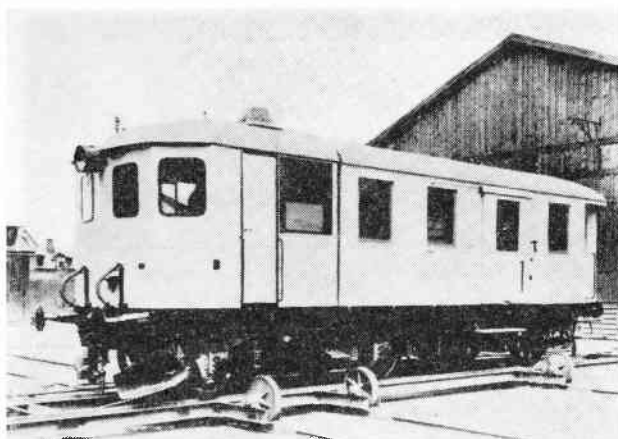
William Robert Rowan, der på det tidspunkt var leder af Randers Jernbanevognsfabrik – fra 1877 »Scandia« – var meget aktiv for indførelse af dampvogne på danske baner og sporveje. Her i landet var dampvogne noget ret nyt, hvorimod de allerede i 1863 var kendt i England. Opfinderen af »Fairlie-duplex-Locomotivet« konstruerede en dampvogn, der imidlertid blev betragtet som slet og ret eksperiment. Rowan havde dog opfundet nogle forbedringer, og han byggede da en toetages dampvogn, der den 25. september 1876 prøvekørtes på strækningen Randers–Allingåbro på den dengang private »Østjydske Jernbane« Randers–Grenå. Prøvekørslen forløb tilfredsstillende, men deltagerne (bl. a. Dalgas, Tegner og Busse) var ret kritiske, og med god grund, for vognen havde visse fejl og mangler. Bl. a. var både bremsen og sikkerhedsventil upålidelige. Vognen blev sendt til St. Petersborg og senere til Tyskland, og der forblev den.

Mere heldig var Rowan med sine næste dampvogne – 16 ialt. De led rigtignok alle den samme skæbne. Efter en årrække med mere eller mindre regelmæssig drift pilledes dampmaskinen ud, og vognen benyttedes som personvogn.

I 1879 byggedes de to dampvogne, som leveredes til Gribskovbanen. De bestred banens persontrafik i ca. 10 år, hvorefter vognene var så »fordærvede« af maskinens rystelser, at man fjernede maskinerne og omdannede disse til små lokomotiver med et højst

ejendommeligt udseende, som vel efterhånden er de fleste jernbaneinteresserede bekendt. Mindre bekendt er det, at det ene af disse lokomotiver eksisterede til omkring 1927; begge endte som industrirangermaskiner.

De to næste rowanske dampvogne byggedes i 1883 til Randers–Hadsund Jernbane, hvis persontrafik hovedsagelig bestredes af dampvogne i 15 år. Så gik det ligesom på GDS. Dampmaskinerne synes dog at være anvendt til stationære formål, efter at de var udtaget af vognene.



LB M 1, bygget af »Arlöf« i 1911.

(Fabriksfoto)

Den største leverance af dampvogne gik til »Strandvejens Dampsporvejs-Selskab« i 1884. Der leveredes 12 dampvogne og 12 påhængsvogne, og i begyndelsen var driften med disse en succes – kortvarig – takket være utallige uheld, ulykker og deraf stigende upopularitet. Det hjalp ikke synderligt, at maskinen fjernedes fra de fleste personvogne og anbragtes i særlige maskinvogne efter få års drift; selskabet indstillede driften i 1892. Maskinernes skæbne er uvis, vognene blev til hestetrukne sporvogne, nogle af dem endda efter at være delt i to halvdele!

Efter at den sidste dampvogn her i landet havde kørt sin sidste tur ca. 1898 (RHJ), skulle der gå mange år, før lignende køretøjer dukkede op på danske baner. Det var da en dampmotorvogn. Medens dampvognen har et indbygget lokomotiv, der kan køre alene, er maskinen i dampmotorvognen fastbygget, for så vidt angår de typer, der har været anvendt her i landet.

|                                                                                                            |                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Chr. Hornstrups Brøndborerforretn.</b></p> <p>Ørhøjgade 22<br/>Bedsted - Thy<br/>Tlf. 0791 - 130</p> | <p><b>AMTOFT FISKEMELSFABRIK</b></p> <p>Tlf. 0791 - 18<br/>Jylland</p>                                |
| <p><b>DANSK LÆDERFORSYNING</b></p> <p>Toldbodgade 37 — Kbhvn. K.<br/>Central 13083</p>                     | <p><i>Nørrebro's Møbel- &amp; Tæppelager</i></p> <p>Nørrebrogade 195 — Kbhvn. N.<br/>Tlf. TA 6876</p> |
| <p><b>HERNING KJOLEINDUSTRI</b></p> <p>Th. Nielsensgade 96<br/>Tlf. Herning 3390</p>                       | <p><b>VENTISOL</b></p> <p>Breum — Jylland<br/>Tlf. 0751 - 81</p>                                      |
| <p><b>N. IVAR POULSEN</b><br/>Trikotagefabrik</p> <p>Tlf. Herning 884</p>                                  | <p><i>Damefrisørsalonen WI-LOCK</i></p> <p>Bredgade 11 — Herning<br/>Tlf. Herning 1631 - 1651</p>     |
| <p>.. .. <b>PYRAMIDE IS</b> .. ..</p>                                                                      | <p><i>A/S Niels Larsens Trikotagefabrik</i><br/>Håmmerum</p> <p>Tlf. 2</p>                            |
| <p><b>Skanderborg</b><br/><b>Auto- &amp; Traktorlager</b></p> <p>Adelgade 112<br/>Tlf. Skanderborg 78</p>  | <p><b>BONDSTREET KJOLER</b></p> <p>Tlf. Herning 1164</p>                                              |



Ved Langelandsbanens åbning i 1911 anskaffedes fra Arlöf en dampmotorvogn af system »Purrey«. Den kørte kun i få år som motorvogn, men lige til 1956 som pakvogn. En funktionær fra banens første år beretter, at det var en udmærket vogn, der kørte godt og trak godt, den havde blot den fejl, at den var på værksted 300 gange årligt. På grund af kedelrørens særlige beskaffenhed krævedes helst destilleret vand! (Yderligere oplysninger om LB M 1 findes i DJK's bog nr. 8, Langelandsbanen).

I 1924 anskaffede Randers-Hadsund Jernbane en Sentinel-dampmotorvogn til liden glæde for sin leverandør, »Scandia«. Vognen kørte – tilsyneladende ret tilfredsstillende – et halvt års tid på RHJ (ca. 40.000 km), inden den blev sendt tilbage til England efter en kort gæsteoptræden på Hornbækbanen, der stod i begreb med at anskaffe en lignende vogn.

HHGB fik sin Sentinel-dampmotorvogn sidst i 1924. Det er ikke den samme vogn, som kørte på

RHJ, som det fra andre sider har været hævdet. HHGB's Sentinel-vogn var brugelig som personvogn, evt. med bivogn, men som trækraft var den ikke meget bevendt. Vognen kørte som persontog i en halv snes år og ophuggedes ca. 1939. Dens bivogn, en pakvogn af jern, der medførte kulbeholdningen, endte sine dage som pakhus på Kildekrog billetsalgssted.

»Damp-elefanten« var et øgenavn, der blev heftet på vore første dampvogn. Det skal derfor slutteligt oplyses, at den rigtige »Damp-Elephant« ikke var noget jernbanekøretøj, men et vejlokomotiv, hvis rigtige navn var »Vendsyssel«. Det anskaffedes i 1862 til kørsel på landevejen fra Frederikshavn til Nørresundby. Af udseende lignede det nærmest en mellemting mellem en damptromle og et lokomobil. Det klodsede og prustende uhyre viste sig snart helt ustyrligt, og efter få måneders mislykket drift blev det sendt tilbage til England, hvorfra det kom.

## Foreningsnyt:

*Referat af mødet den 27. januar.*

I en forening, hvor man hæger om de gamle, romantiske jernbaneminder, men hvor man også er lydhør for fremtidens jernbanedrift, var det med forventning, man så hen til overingeniør K. Gulstads causeri over emnet »Fremtidens baner«.

Der var mødt godt 80 deltagere, som havde en virkelig god og udbytterig aften.

Overingeniøren påpegede, at han talte som privatmand og ikke som repræsentant for DSB, og han var godt klar over, at han var kommet i løvens hule, når han fremsatte det synspunkt, at flere private baner og svagt trafikerede sidelinier måtte nedlægges, og at det ikke varer længe, før der kun kører damplokomotiver på Maribo-Bandholm-banen.

Derimod skulle de stambaner, der blev tilbage, have dobbeltspor, fjernstyring, og der skulle køres med hastigheder på 160 km/t.

Det rullende materiel skulle være attraktivt for publikum, med behagelige vogne, måske med stewardesser, radiotelefon samt lettere servering, og så ville det nok være godt med en stiv køreplan for hele landet ligesom for S-togene. Desuden skulle der oprettes store parkeringspladser ved stationerne og mulighed for at leje biler, som man så kunne aflevere ved en anden station.

For godstransportens vedkommende er der allerede ved at ske store fremskridt ved bygning af me-

get rationelt indrettede pakhuse, og man er heller ikke langt fra målet, at gods, der er indleveret i København inden kl. 17, er fremme på en hvilken som helst station her i landet næste morgen. I øvrigt er der mange private firmaer, der lader anlægge sidespor, så vognladningsgods kan køres fra dør til dør.

Overingeniør Gulstad mente selv, at banerne har en fremtid for sig, og han kom også ind på den tanke, at lavere persontakster ville give flere rejsende, og med den trækraft, man rådede over i dag i form af MY- og MX-lokomotiver, kunne man godt koble flere vogne på stammen.

At causeriet blev påhørt med meget stor interesse vidnede de mange spørgsmål, der både skriftligt, og fra talerstolen bagefter blev stillet overingeniøren, der besvarede dem alle livligt og fyldestgørende, så der var masser af stof til diskussion rundt om ved bordene ved den efterfølgende kaffe/te-drikning. Alt i alt en god aften.

*(Thoke).*

Torsdag den 4. februar havde Slagelse Model-Jernbane-Klub (SMJK) og DJK samlet 35 medlemmer til en filmsaften på Missionshotellet i Slagelse, hvor familien Chorfitzen (DJK) viste en film fra en »jernbane-ferie« i Svejs. Det vil føre for vidt at berette om alle de vidunderlige optagelser. D'herer fotografer har haft et særdeles vågent øje for skønne landskaber og har en glimrende evne til altid at putte et af de formskønne svejtsiske tog ind i disse

|                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>AVNSØ MASKINFABRIK</b><br/> »Godthåb«<br/> pr. Glostrup<br/> Tlf. (01) 64 99 22</p>                                                                   | <p><b>DANSK EMBLEM INDUSTRI</b><br/> Frederikssundsvej 274 — Brønshøj<br/> BE 5076</p>                                                                 |
| <p><i>Nordisk Korthandel — Scanmaps</i><br/> Troels Petersen<br/> <b>Landkort til alle formål</b><br/> Toldbodgade 61 — København K<br/> Tlf. Palæ 2638</p> | <p>Fiskehallen — Algade 74<br/> <b>Altid friske fisk fra havnen</b><br/> <b>Fiskernes Fællessalgsforening</b><br/> Havnen — Holbæk — Tlf. 61 - 361</p> |
| <p>Johs. Andersens Tømmerhandel<br/> Holbæk — Tlf. 2535</p>                                                                                                 | <p><b>H. M. ANDERSEN</b><br/> <b>Maskinforhandler</b><br/> Granoløse — Holbæk</p>                                                                      |
| <p><b>Bogforlaget</b><br/> <b>CARL FR. MORTENSEN A/S</b><br/> Bülowsvej 5 C — Kbhvn. F.</p>                                                                 | <p><b>EDMUND CHRISTENSEN</b><br/> <b>Hospitalsartikler</b><br/> Sæbyhøj<br/> Tlf. 03557 - 12</p>                                                       |
| <p><b>OTTO BROE A/S</b><br/> J. M. Thielesvej 2 — Kbh. F.</p>                                                                                               | <p><b>Kagerup Trævarefabrik A/S</b><br/> Kagerup — Sjælland<br/> Tlf. Helsing 9</p>                                                                    |
| <p><i>JENS B. ERIKSEN</i><br/> <b>Isolering og emballage materiel</b><br/> Erantisvej 44 — Næstved — Tlf. 72 42 52</p>                                      | <p><b>A/S P. O. PEDERSEN</b><br/> <b>Billardfabrik</b><br/> Tlf. PA 437</p>                                                                            |
| <p><b>TRANEGILDE TØMMERHANDEL</b><br/> Industrivangen 16 — Greve Strand<br/> Tlf. 73 17 57 &amp; 73 17 55</p>                                               | <p><b>IRIS</b><br/> <b>Smør — Kaffe — Ost — Konserver</b><br/> Nørrebrogade 41 — Kbh. N.</p>                                                           |
| <p><i>DANSK ASFALTFABRIK</i><br/> Øster Teglgade 7 — Kbh. Ø.<br/> Tlf. Hilda 1648</p>                                                                       | <p><b>F. A. FOGH</b><br/> <b>Belysninger</b><br/> Skt. Paulsgade 44 — Kbhvn. K.<br/> Tlf. 15 22 27</p>                                                 |
| <p><b>DANSK LIGKISTEFABRIK I/S</b><br/> Ellekær 14 — Herlev</p>                                                                                             | <p><b>MAX AISEN</b><br/> Garderobeskabe<br/> Tlf. (01) HI 1208</p>                                                                                     |
| <p><i>THOR VASK A/S</i><br/> Næstved<br/> Tlf. 72 25 50</p>                                                                                                 | <p><b>CHR. JENSEN &amp; SØNNER</b><br/> Præstøvej 50<br/> Næstved</p>                                                                                  |
| <p><b>INGEMAN CHRISTENSEN</b><br/> <b>Vognmand</b><br/> Niels Juelsvej 7<br/> Næstved — Tlf. 72 29 08</p>                                                   | <p><b>BEDER SAVVÆRK — JYLLAND</b><br/> Tlf. Beder 45</p>                                                                                               |
| <p><i>LYSKILDE SKÆRME</i><br/> Christiansminde — Holbækvej — Roskilde<br/> Tlf. (03) 35 63 19</p>                                                           | <p><b>Støt Dansk Arbejde</b></p>                                                                                                                       |

landskaber. De har haft en udbytterig tur, og vi fik en vellykket aften ud af det. Een af de aftener, man ser tilbage på med glæde.

(PEJ).

#### *Emblemet.*

Bestyrelsen har indtil nu modtaget 32 forslag til et emblem for Dansk Jernbane-Klub. Yderligere forslag må være sekretæren i hænde senest den 1. april 1965. Ved den ordinære generalforsamling vil der blive taget stilling til, hvilket forslag der skal benyttes.

#### *Lokomotivtegninger.*

Tegneren Erling Nederland, der bl. a. har tegnet »hovedet« til vort blad, har udsendt nogle fine tegninger af DSB's damplokomotiver litra K, O og P. Tegningerne er if ormat 25×40 cm, og de koster kr. 16,00 + porto og sendes pr. efterkrav. Tegnerens adresse er: Tranemosevej 3, Glostrup.

#### *DJK's BOGSERIE*

Serien af vore »billige klubhæfter«, som vore konkurrenter kalder dem (meget rammende iøvrigt), forøges i marts 1965 med tre nye hæfter:

#### NAKSKOV-KRAGENÆS JERNBANE

1915 – 5. marts – 1965

Bogen, der udsendes af Kragenæsbanen og DJK i forening, bliver både jubilæumsskrift for banen og DJK's sædvanlige beskrivelse, rigt illustreret (omtrent 40 billeder, sporplaner, tegninger af materiel m.v.); tekstsider ca. 60. Pris: 12 kr. (porto 25 øre).

#### VEJLE-GIVE JERNBANE

Historisk beskrivelse af banen både som privatbane, i overgangstiden ved statens overtagelse, og som statsbane. Forsøgsvis er medtaget en del stof af lokalhistorisk art. 20 illustrationer danner et enestående billedmateriale; foruden findes tegninger af materiel og sporplaner. Bogen, der bliver på ca. 50 sider, koster kr. 12,00 (porto 25 øre).

#### KOLDING-EGTVED JERNBANE

KEJ er en af de danske privatbaner, der har størst interesse blandt jernbaneinteresserede. Trods mange forsøg på at klarlægge dens historie i talrige småartikler i forskellige blade og i ældre litteratur, er det aldrig lykkedes de respektive forfattere at trænge til bunds i historien. Det er imidlertid lykkedes DJK over alt forventning, og bogen, der vil blive af lidt større omfang end VGJ-bogen, vil sikkert blive en overraskelse for mange af vore trofaste købere (og

for en del andre). Også KEJ-bogens billedmateriale er enestående. – Pris: 15,00 kr. (porto 25 øre).

På grund af arbejdet med ovenstående tre bøger har udsendelsen af driftsberetningen for museumsbanen 1964 måttet udskydes til april, og 2. del af »Fortegnelse over mototormateriel på danske jernbaner« (forsøgsmotorvogne, skinnebusmateriel m.v.) til maj 1965. Til gengæld vil sidstnævnte blive betydeligt udvidet.

Af vore hidtil udsendte bøger kan følgende stadig fås:

1. Næstved-Præstø-Mern Banen. Kr. 8,50.
4. Fortegnelse over motormateriel på danske jernbaner, 1. del. Kr. 10,00.
6. Nakskov-Rødby Jernbane. Kr. 12,00.
7. Museumsbanen og Maribo-Bandholm Jernbane. Kr. 3,00.
8. Langelandsbanen. Kr. 16,00.

Vi får ofte indbetalinger for litteratur, der for længst er udsolgt, hvilket er til ærgrelse, tidsspilde og besvær for alle parter. Derfor gælder fremtidig den regel, at tilbud på anden litteratur end vor egen bogserie, kun gælder én måned fra udsendelsen af det blad, hvori tilbudene findes.

Bøger og diverse anden litteratur fås kun ved indbetaling på postgirokonto 673 94: P. Thomassen, Strandvejen 201, Hellerup.

#### *Ny forening.*

Den 8. februar havde en kreds af sporvejsinteresserede indkaldt til møde. Det var hensigten at undersøge, om der var basis for at udvide den lille kreds, der kaldte sig »Sporvejshistorisk Selskab«, til en »rigtig« forening. Til mødet var mødt ca. 40 interesserede. Kredsens formand, Jørgen Halvorsen, kunne efter at have fortalt om planerne konstatere, at der blandt de fremmødte var enstemmig interesse for dannelse af *Sporvejshistorisk Selskab*.

Jørgen Halvorsen redegjorde for foreningens opgaver, og forskellige af de tilstedeværende havde ordet. Det vedtoges at sætte kontingentet til kr. 15,00 + indmeldelsesgebyr kr. 5,00. For disse ville medlemmerne bl. a. modtage et duplikeret medlemsblad med et par ægte fotografier, der skulle udsendes ca. 6 gange årligt. Desuden var det hensigten at arrangere udflugter med sporvogn og måske en dag deltage i bevarelsen af gammelt materiel fra sporvejene.

Henvendelser vedr. *Sporvejshistorisk Selskab* rettes til foreningens sekretær: Th. Ring Hansen, Ryttergårdsvej 42, 3., Farum. (SR).

|                                                                                                                                |                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br><b>VORDINGBORG BRÆNDSELS KOMPAGNI A/S</b> | <b>BRDR. CHRISTENSEN</b><br><b>Lysekroner — Lamper — Lampetter</b><br>Symfonivej 30 — Herlev — Tlf. 94 57 72                           |
| <b>SØLCO PLASTIK FABRIK</b><br>Herlev<br>Tlf. 94 35 22                                                                         | <b>STØT DANSK ARBEJDE</b>                                                                                                              |
| <b>»AGENDA«</b><br>v/ C. Frederiksen<br>Torvet<br>Frederiksværk<br>Ønsker alle godt nytår                                      | <i>Frederiksværk Elektroværksted</i><br>v/ K. Larsson<br>Aasebro 38<br>Frederiksværk<br>Tlf. 361                                       |
| <i>Hundested Kulimport A/S</i><br>Havnen — Hundested                                                                           | <b>Frederiksværk og Omegns<br/>Installationsforretning</b><br>Tlf. 406                                                                 |
| <b>CARL BRAMMER A/S</b><br><b>Levende ål en gros</b><br>Frederiksværk                                                          | <b>Slagtermester</b><br><b>ROBERT CHRISTIANSEN</b><br>Jernbanegade 7 — Frederiksværk — Tlf. 300<br>Altid 1. kl.s varer                 |
| <b>SILVAN A/S</b><br><b>Trælasthandel</b><br>Slagelse                                                                          | <b>ERNST JØRGENSEN</b><br><b>Agent. &amp; en gros forr.</b><br><b>A/S De Danske Spritfabrikker</b><br>Goldschmidtsvej 16 — Vordingborg |
| <b>ADOLPH PETERSEN A/S</b><br><b>Herreekvipering &amp; drengetøj</b><br>Algade 58 — Vordingborg                                | <b>Maskinfabrikken »HILAC«</b><br>Marielundvej 17 — Herlev<br>Tlf. 94 30 16                                                            |
| <b>HUULGÅRD-KRISTENSEN's EFTF.</b><br>Tullinsgade 3<br>Tlf. EVA 5424                                                           | <b>J. MØRCH &amp; SØNNER</b><br><b>Vognfabrik</b><br>Tlf. Sønder Tranders 42                                                           |
| <b>Handels Aktieselskabet</b><br><b>Glas &amp; Porcelæn</b><br>Vesterbrogade 188<br>Tlf. HI 4712                               | <b>DYBRO JØRGENSEN A/S</b><br><b>Korn — Foderstof- &amp; Trælastforretning</b><br>Tlf. Sindal 8                                        |
| <b>PREHNS AUTOMATER</b><br>Fuglebakkevej 90<br>Tlf. 34 13 63                                                                   | <b>ANKER KASSEAPPARATER</b>                                                                                                            |
| <b>Snedkerfirmaet</b><br><b>H. J. JOHANSENS EFTF.</b><br>v/ Henning Jensen<br>Godthåbsvej 26 B<br>Tlf. GO 1061                 | <b>A. U. KIHLGAST A/S</b><br><b>Elektro Centralen</b><br>Bagsværd Hovedgade 10 B — Kbh. — Bagsværd<br>Tlf. 98 50 89                    |
| <b>FA. OLUF JEPPESEN</b><br>Edisonsvej 3 — Kbh. V.                                                                             | <b>MAXVIL MASKINFABRIK</b><br>Slagelsevej 67 — Næstved<br>Tlf. 72 34 07                                                                |

### *Boganmeldelse.*

»Langlandsbanen« af B. Wilcke og P. Thomassen. – Nr. 8 i Dansk Jernbane-Klubs serie om danske privatbaner m. m. – 57 sider, 24 fotos, 4 vogntegninger samt sporplaner. Pris kr. 16,00.

Når man, som anmelderen af denne bog, interesserer sig for trafikhistorie og jernbaner, men kun én gang har sat sine ben på Langeland, så er det en fornøjelse at læse denne bog. I afsnittet om banens historie beskrives tidligere tiders skibsruter til Langeland og jernbanens »forgænger«, dagvognen. Man læser om mange forslag til en jernbane og om lige så mange vanskeligheder med bygning af samme. Et afsnit omfatter linieføringen. Et kort over LB findes bag i bogen. Det er trykt på et løst ark, så det kan udtages og bruges efterhånden som man læser i bogen og stednavnene dukker op. Kikker man bedre efter bagest, finder man sporplaner for samtlige stationer og trinbrætter. Driftsmateriellet, der vel nok er det, der interesserer de fleste, er omtalt i næste afsnit. Også her er det klogt at kaste et blik bag i bogen, hvor der findes en oversigt over materiellet og tegninger af nogle af vogntyperne. De øvrige kapitler omhandler køreplan, trafik (oversigt bagest i bogen), godstakster og godsfrimærker, persontakster og billetter, omnibusruter, den langlandske nordbane og nedlæggelsen af Langlandsbanen.

Hvem vidste mon, at man på visse stationer kunne købe en særlig »Tog- og Billedtheaterbillet«, en kombineret billet, hvor man fik togbilletten til og fra det langlandske »kulturcentrum«, biografen i Rudkøbing, og »Entré-Billet« til bio på én gang.

Nogle grimme trykfejl i bogen virker skæmmende, og jeg troede, at rød var standardfarven på DJK's bøger om privatbaner, så det står ikke helt klart, hvorfor Langlandsbanen er i grønt bind. Men det er glædeligt at se, hvordan standarden i de af foreningen udsendte bøger og hefter stadig stiger, mon ikke også »Langlandsbanen« er sikker på succes, jeg kan i hvert fald anbefale bogen.

—mus.

### *Vi har modtaget:*

Med korte mellemrum meddeler pressen og radioen om Dansk Jernbane-Klubs nyhvervelser. Så er det en raritet af et diesellokomotiv, så en enestående, gammel jernbanevogn, og fornylig noget så uforståeligt for »lægfolk« som en gammel vognkasse, der var ved at gå til. At klubben erhverver dem – og hvorfor – er der ikke længere tvivl, da den er godt på vej til at skabe et virkelig seværdigt jernbanemuseum. Tilmed – såvidt man da kan skønne – næsten uden midler. At meget er erhvervet for meget små beløb eller som gave, er én ting, men at gøre

vognene i stand er sandelig en bedrift, som ikke blot blot jeg, men mange har undret sig over. Alle ved, hvordan det i dag ligger med arbejdskraft, og hvad blot små reparationer koster, når der skal håndværkere til.

For et par år siden stod i Klampenborg et par miserable, gamle jernbanevogne, der havde kørt på Stevns i deres velmagtsdage, og efter deres tilstand at dømme ville de aldrig blive til vogne igen. Men efterhånden som tiden gik, genopstod først den ene ligesom fugl Fønix, og året efter den anden, og begge vogne ser næsten fabriksny ud, når de kører på museumsbanen på Lolland. Ved samtale med klubbens medlemmer fremgik det, at der var ofret godt 3000 kr. i kontanter på begge vognene tilsammen. Men arbejds lønnen da? – Nåh, det ordner »maskin-afdelingen«! sagde man. Jeg var ikke klogere, end at der måtte være visse mæccener og andre formuende folk iblandt, så stor var min forundring, da det viste sig, at alt arbejdet blev gjort gratis, og det var sandelig ikke fusk. Materialerne var ofte gaver eller leveret til favorpris, værktøjet var ligeledes gaver eller lavet af arbejdsholdet selv. Fantastisk!

Og så er det endda ikke blot i Københavns nærhed, der gøres et stort stykke arbejde. I Maribo reparerer lige så meget, lokomotiver bliver her hovedrepareret af en tiendedel af, hvad det ville koste på et »rigtigt værksted«. Også i Vejle har 3 af klubbens unge medlemmer formået at få en tilsyneladende trist udseende godsvogn lavet om til en »bænkevogn«, som vore forældre og bedsteforældre kørte i, når højtidstrafik gjorde banernes personvogsmateriel utilstrækkeligt. Solidt, grundigt og korrekt udført.

Når man så spørger de arbejdende medlemmer, hvad der får dem til at ofre deres fritid, weekends og endda nattetimer på formålet, får man gerne samme svar: »Tjah – jernbaner er min hobby, det er morsomt at arbejde med rigtig jernbane, og så det gode sammenhold herude.«

Det er da fornuftig snak! Et af medlemmerne har foræret klubben en gammel DSB-vogn, som er blevet indrettet til værksted med meget fint værktøj og orden i sagerne.

Intet under, at der har været en god tilgang til arbejdsholdet, men der kan sikkert bruges flere mand til de mange opgaver, når klubben får den ene vogn efter den anden, der skal gøres i stand eller hovedrepareres.

Man får ligefrem mindreværds-komplekser af at se holdet i sving. Skade, at man er handicappet fra skoletiden; min sløjdlærer sagde engang til mig: »Han er så upraktisk, at han ikke kan slå en pind i en l... uden at ødelægge begge dele.« *Tilskuer.*

**H. HOLLESIENS  
FABRIKKER A/S**

**Den  
danske  
Mælkekondenserings-  
fabrik**

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

Vejlegadebro 5 — Nakskov  
Tlf. 1999

*Scanlace*

■ Tlf. Viborg 3600

**SVEND  
A. NIELSEN**



**Handels- & ing. firma**  
Esbønderup