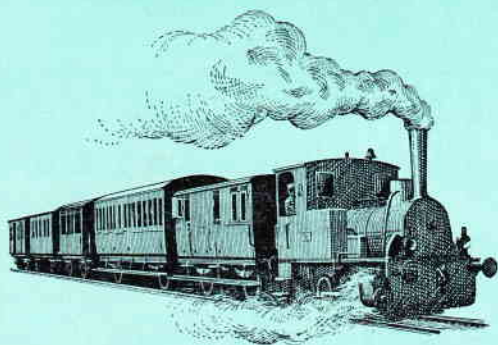




DANSK JERNBANE-KLUB



*SJ smalspor-loko (891 mm) litra Gp nr. 3135 ved Rottnekværn på linien Växjö-Hultsfred.
En tilsvarende maskine med sporvidde 1067 mm fremfører foreningens særtog ved udflugten
til Sverige i april.* (Foto: Bruno Kock)



**FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM**

nr. **3**
April 1965

POLYSTAN

Vær velorienteret

**Læs
Land og folk**

**JAC. JACOBSEN
ELEKTROARMATUR ^{A/S}**

Gasværksvej 4—6 C

»Arbejds- og Tegnelamper
til alle formål«

Vester 4035

Henry R. Mikkelsen & Co.

Skjortefabrik

Kaalund Kloster

Kalundborg

Tlf. 2025



DANSK JERNBANE-KLUB

FORENINGEN STIFTET 15. JANUAR 1961

Foreningen er tilsluttet:

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

Foreningen samarbejder med:

Svenska Järnvägsklubben, Stockholm,
Setedalsbanens Hobbyklub, Kristiansand,
Freunde der Eisenbahn e. V., Hamburg
samt modeljernbaneklubberne i provinsen.

★

Formand:

Politiadvokat, cand. jur. Birger Wilcke,
Søbakken 24, Charlottenlund.
Tlf. (01 66) ØRdrup 2209.

Sekretær:

Frimærkehandler P. Thomassen,
Strandvejen 201, Hellerup.
(Træffetid: tirsdag-fredag kl. 10-14).

Kasserer:

Assistent Mogens Bruun,
Lindehøjen 10, Vanløse.
Postgirokontonummer 117 380.

Museumstoget:

Oplysning hos:
B. Chorfitzen, tlf. TÅga 5743 eller
Maribo Turistbureau.
Tlf. (03 885) Maribo 496.

DJK's fynske afdeling:

Hans Gerner Christiansen,
Bernstorffsvej 17, Odense.

DJK's nordjyske afdeling:

Trafikassistent S. P. Lauersen,
Falkevej 7, Randers.

DJK's sydjyske afdeling:

Midlertidig adresse: DJK's fynske afd.

DJK's repræsentant på Lolland-Falster:

Trafikassistent O. K. Jensen,
Gartnervænget 15, Maribo.

Redaktør:

Konsulent Erik B. Jonsen (ansvh.),
Esthersvej 19 B, Hellerup.
Tlf. (01 43) HElrup 6850.

Annonceekspedition:

Boulevarden 6, 3. sal, Kgs. Lyngby.
Tlf. (01) 88 22 23.

Medlemskontingent:

Ordinære medlemmer kr. 15,-
Juniormedlemmer (under 18 år d. 1. januar pågældende år) kr. 10,-
Indmeldelsesgebyr f. nye medl. .. kr. 5,-
Medlemsbladet, der udkommer 8-10 gange
årligt, udsendes gratis til medlemmer.

NATIONAL-TRYKKERIET, KBH. N.

Ordinær generalforsamling

Tirsdag den 27. april 1965 kl. 20.00 afholdes ordinær generalforsamling i Folkets Hus, Enghavevej 40, København V.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år.
3. Godkendelse af det reviderede årsregnskab, der er vedlagt som bilag til dette blad.
4. Valg af medlemmer til bestyrelse m.v.
Følgende medlemmer af bestyrelsen m.v. er på valg:

Birger Wilcke (formand),
Svend Jørgensen,
Mogens Bruun,
Poul Skebye Rasmussen.

De tre førstnævnte er villige til genvalg. I stedet for sidstnævnte foreslås valgt Erik B. Jonsen.

Efter lodtrækning afgår:

N. Loumann Nielsen (suppleant),
B. K. Ibholt (revisor),
Niels Bonnesen (revisorsuppleant).

I stedet for N. Loumann Nielsen foreslås Poul Skebye Rasmussen, de øvrige foreslås genvalgt.

5. Indkomne forslag.
6. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes på, at forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer og til punkterne 5 og 6 på dagsordenen skal være formanden eller sekretæren i hænde senest den 20. april 1965.

Gyldigt medlemskort skal forevises ved indgangen til generalforsamlingslokalet.

København, i marts 1965.

BESTYRELSEN

Manglende kontingenter for 1965 bedes indbetalt snarest. Opmærksomheden henledes i denne forbindelse på, at kun medlemmer med gyldige medlemskort har adgang til at deltage i generalforsamlingen.

Indbetaling sker på postgirokonto 117380 – og adresse: Mogens Bruun, Lindehøjen 10, Vanløse.

Det ordinære kontingent udgør kr. 15.00

For medlemmer under 18 år d. 1/1 65 dog .. kr. 10.00

Indmeldelsesgebyr for nye medlemmer kr. 5.00

Vi takker på forhånd for eventuelle bidrag derudover.

Vald. Foersom Eftf.

Bygmark 7 — Farum

**Alt i gummi og plastik
til hospitaler**

Tlf. 95 13 22



Biscuit - Centralen

Eksport — Import

Roskildevej 374 — Glostrup
Tlf. 70 58 58

**Kør og hvil
via Nakskov Kiel**

**Fridorf MØLLER
F. M. Møbler**

Solvænget 5

Tlf. Ryvang 950

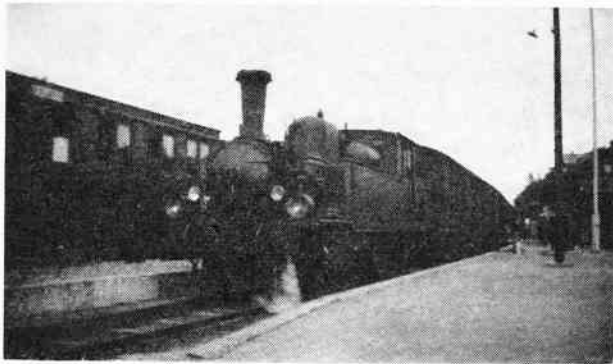
**Nakskov-Kiel Linien
A/S**

Nakskov

Svenske Jernbaner 2

Karlshamn-Vislanda-Bolmens Järnväg.

Jernbanestrækningen Karlshamn-Vislanda anvendes ikke af mange danske i dag, bortset fra de lykkelige, vi måske nu og da kan finde i skinnebusen i Vislanda eller Karlshamn, på vej til en ejt eller lejet ødegård i Småland. Den kategori rejsende er snart de eneste, der benytter de små, øde – ubetjente holdepladser oppe i skovene. Helt anderledes var det før den anden verdenskrig, hvor det kun var kapitalister – og måske originaler – der benyttede sig



Damploko KVBJ nr. 15 med persontog på Ryd station (1936). Foto: H. Thorkil-Jensen

af motorkøretøjer, og hvor turistlivet fulgte andre veje end nu. I halvfjerds- og firserne bredte ideen med kurbade sig fra det mere fremskredne Tyskland til de nordlige udmarker, og i 1892 oprettedes et kurbad med mineralske bade ved Ryd i Syd-Småland, et sted, der blev mere besøgt af danske kurgæster end svenske. Når det gennemgående persontog fra Malmö til Alvesta præcis kl. 18.52 standsede ved Vislandas lange, lave stationsbygning, kunne der ofte være tyve til tredive danskere, der fandt vejen over til »Järnvägshotellet«, for der at vederkvæge sig sammen med de rejsende, der var ankommet med privatbanens tog fra Halmstad kl. 18.47. Det var forøvrigt her på dette sted, jeg første gang – som dreng i selskab med mine forældre – mødte et rigtigt smalsporetog. Nu skal man imidlertid ikke forestille sig noget i retning af »Egtvedgrisen« eller »Blandatåget« på Nättrabybanan. Det var tværtimod et, som ikke mange danske privatbaner kunne præstere magen til. Forrest et 1-C-1 lokomotiv, bag det en stor post- og rejsevogn, og så fire eller fem bogievogne, hvoraf to gennemgående fra Halmstad over Bolmen til Karlshamn, en tur på 193 km, der tilbagelagdes på 4 timer og 54 minutter, hvortil kom spisepausen i Vislanda, 1 time og 3 minutter. Kl. 19.50 fortsat-

tes sydpå, efter at ekspressen fra Stockholm, tog 7, var kommet ind. Fra Vislanda ned til Ryd, 42 km, tog turen 54 minutter med seks stop undervejs, eller sagt med andre ord: en rejsehastighed på 47 km/t, ikke dårligt for et smalsporet damptog, og noget helt andet end hastigheden på de hedengangne danske smalsporbaner, for ikke at tale om de tyske »Kleinbahnen«.

Fra gammel tid har landevejene i Blekinge og Småland gået op langs ådalene, og egnen langs Mörrumsån og Mieån nord for Karlshamn hørte derfor næsten fra byens grundlæggelse i 1664 til det faste opland. Ved anlægget af »Södra Stambanan« i årene efter 1855, opstod der frygt i Karlshamn for, at oplandet skulle blive beskåret, og trafikken søge andre veje. Man var derfor, ikke alene for selv at opnå forbindelse med stambanen, men måske i endnu højere grad for at bevare sit eget opland, ivrig for at skabe baneforbindelser op i landet. Påvirket af de mange »søbaner« og kanalforbindelser, der var anlagt omkring midten af det forrige århundrede oppe i Bergslagen, udarbejdedes der projekt til en jernbane fra Karlshamn langs Mörrumsån til et punkt ved sydsiden af den store sø Åsnen, hvorfra man gennem et kanalsystem ville opnå forbindelse med Alvesta station på stambanen. Man var dog klar over de med denne plan forbundne vanskeligheder, og overgik snart i stedet til at undersøge mulighederne for at bygge en jernbane direkte frem til Vislanda, som var det nærmeste punkt på stambanen. Ved det første overslag regnede man med at bygge banen normalsporet, men da udgifterne viste sig større, end egnen kunne overkomme, overgik man i ste-



Hovmandsbygd station (1955).

Foto: Birger Wilcke

National Biscuitsfabrik

Finsensvej 37
Tlf. GO 7232

Aktieselskabet B. Muus & Co.

Agentur for textilindustrien

A/S GRØNNEBÆK & NIELSEN

Specialmaskiner for konfektionsindustrien

Kr. Bernikowsgade 6, K., tlf. MI 3023

Hillerød Korn ^{A/S}

Carlsbergvej — Hillerød
Tlf. 26 34 00

^{A/S}

Erik Johansen & Co.

Fanøgade 19—21

**A/S
Ringsted og Semler**

Nørre Farimagsgade 13
MI 7902

✠ **Etiketter**

Af enhver art

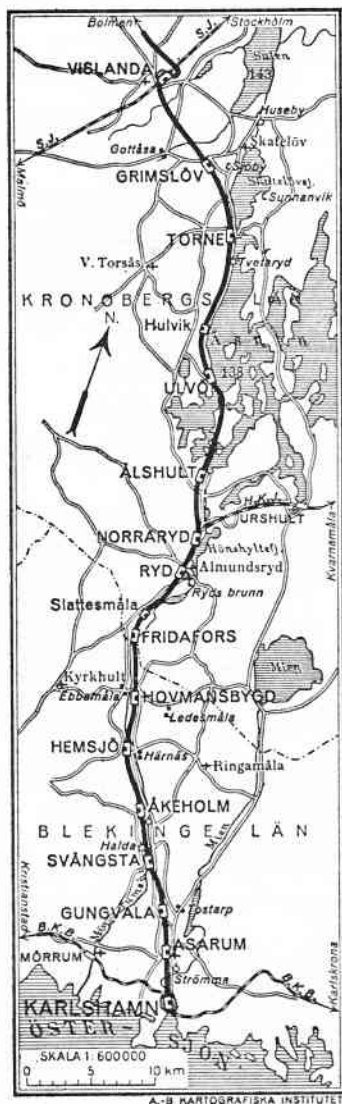
✠ **Laminering**

af tryksager

I W A C O

Aldersrogade 8 B - Ø. — RY 7080

det til en bane med den såkaldte Kap-sporvidde. Denne kunne bygges for ca. 1.900.000 sv.kr., og da der dengang ikke var noget, der hed statslån, og skovsognene var fattige, så var det Karlshamn købstad, der måtte punge ud med størstedelen af den nødvendige kapital, nemlig 500.000 kr. af aktiekapitalen på ialt 944.000 kr., hvortil kom, at byen måtte garantere for det obligationslån, hvorigennem resten af den nødvendige kapital fremskaffedes.



I 1872 påbegyndtes anlægsarbejderne, og den 29. juni 1874 kunne selveste Kong Oscar den II indvie *Karlshamn-Vislanda Järnväg (KVJ)*. Allerede i 1878 forlængedes banen, idet man ønskede at skaffe udskibningsmuligheder for de store skovdistrikter vest for Vislanda i den store, dybe Østersøhavn i Karlshamn. Forlængelsen, *Vislanda-Bolmens Järnväg (ViBJ)* var 51 km lang, og endestationen var beliggende ved en lille lastplads ved Smålands næststørste sø, Bolmen, hvortil fløtedes tømmer dels fra

selve søen og dels fra de åer og mindre søer, der har forbindelse med hovedsøen. Udskibningerne herfra blev dog af mindre betydning, efter at der i 1889 var åbnet en ny, selvstændig bane fra Halmstad til Bolmen, hvortil en stor del af tømmeret transporteredes, medens strækningen Bolmen-Vislanda nu fik sin største betydning som transitbane mellem Kattegat og Østersøen. Denne trafik var dog ikke tilstrækkelig til at få driften til at svare sig, hvorfor det endte med, at KVJ overtog ViBJ, og der dannedes et nyt selskab, *Karlshamn-Vislanda-Bolmens Järnväg (KVBj)*, et selskab, der iøvrigt i 1932 yderligere overtog den fallerede sidebane *Hönshylte-Kvarnamåla Järnväg (HKJ)*, forbindelsen til *Växjö-Tingsryd Järnväg (VTJ)*.

KVBj udgik i Karlshamn fra en station beliggende i byens vestlige udkant tæt nord for havneområdet, til hvilket der var sporforbindelse. Stationsbygningen var en ret anselig murstensbygning i to stokværk, og herfra ekspederedes også *Blekinge Kustbanors tog*. I forbindelse med SJ's ombygning af den tidligere BKB-strækning til normalspor, flyttedes stationen til en plads nord for byen, og hertil indførtes også den smalsporede Vislanda-bane, idet dog den gamle station bevaredes med opstillingsspor, remiser og værksteder. Fra Karlshamn går banen nordpå, idet den på to steder umiddelbart udenfor Karlshamn skærer Mieån. 4 km fra Karlshamn ligger en af de største bebyggelser på banen, Asarum, hvor der fra gammel tid har været bomuldsspindier og brænderier, og hvorfra der kun er 2 km til den store metalfabrik Granefors Bruk. Industrivirksomhederne er nu af mindre betydning end tidligere, hvorimod der er vokset en del bebyggelse op for folk, der arbejder i Karlshamn. Nord for næste station, Gungvala, forlader banen kystsletten og kommer op i skovbygden, for efter 7 km at nå Svängsta ved Mörrumsån, et af de største industrisamfund på egnen, hvor blandt andet en lystfisker-udstyrsfabrik og en skrivemaskinefabrik er beliggende. Herfra til Norraryd, 27 km, følger banen åen, idet den to gange passerer denne, første gang syd om Svängsta, anden gang nord om Hemsjö. Den største og vigtigste station på denne strækning er Fridafors i Småland. Fridafors Fabriks AB's papfabrik med ca. 200 arbejdere, en af banens største trafikanter, er beliggende her. Ved Ryd, 6 km nordligere, fandtes som nævnt en større kurvirksomhed, der imidlertid blev nedlagt efter den anden verdenskrig, hvorimod der stadig er et glasbruk, der beskæftiger ca. 50 arbejdere. Norraryd, 2 km nordligere, er endepunkt for den før omtalte »Hönshylte-Kvarnamåla Järnväg«, tidligere en af Sveriges svagest trafikerede strækninger, der imidlertid nu har øget betydning, dels på



DANMARKS BILLIGSTE

BYGGEREOLER, træhvide, ideelle til sommerhus, børneværelse og ungdomshybel m.v. Fremstillet af 19 mm PRESSPANPLADE med 5 mm lister på alle kanter.

Side- og mellemstykker, 200×30 cm 36,00
 Hylde, 80×30 cm 10,00
 Enkelt sektion med 7 hylde, incl. samlebeslag, kr. 155,60. (Yderl. sektioner ÷ 39 kr.)
 SE VINDUERNE i Chr. 9.s Gade 2, K.

PA 72 02
Forlang brochure

Panduro's HOBBY

Chr. 9.s Gade 2, K.
Nr. Voldgade 29, K.
V.bros Torv 51, V.

Nakskov Mørtelværk

Færgelandet Nakskov

Tlf. Nakskov 496

E. Karnø & Co. A/S

Banemarksvej 4

Tlf. 96 14 88

Harboes Bryggerier A/S

Skælskør

Skive Trævarefabrik

Odgaardsvej 46

Tlf. 0751 - 141



Børnene kan li'
at lave den selv...

- fordi den er saa let at lave som Pulverkaffe

1 Kom en Teskefuld Bournville Cacao i en Kop.

2 Hæld kogende Vand eller Mælk paa og rør godt om.

3 Tilsæt Sukker og Fløde efter Smag

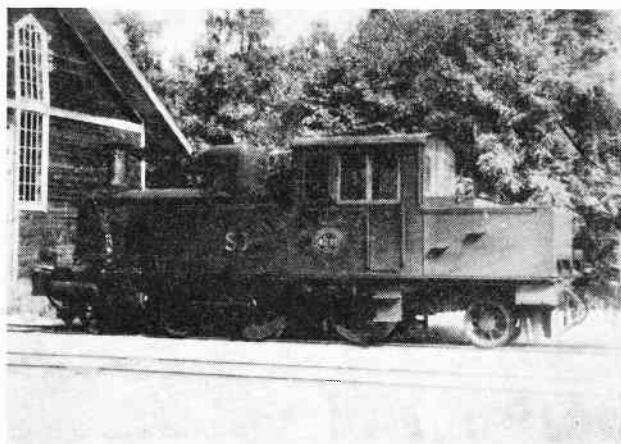
- og en dejlig Kop Cacao er færdig

Køb Cadbury's Cacao i de kendte runde Daaser eller i Pakker.



THORVALD S. PEDERSEN, KBH., TLF. (01) *308488

KUN 8 ØRE PR. KOP



SJ damploko litra W2t nr. 4035, tidl. KVB nr. 2/ViB nr. 2. Oprindelig 2-B, ombygget til 2-B-1 i 1908. (Ronneby red 1955). Foto: Birger Wilcke

grund af at der er vokset en del småindustrier op i Urshult, 9 km fra Norraby, dels fordi banen, efter at tidligere BKB er ombygget til normalspor, er den eneste 1,067 m forbindelse mellem Växjöbanen og Karlshamnbanen.

Medens banen fra Svängsta til Ryd løb i den smalle ådal, følger den nord for Norraby den vestlige bred af Smålands største sø, Åsnen, og går endog på to steder på lange dæmninger over grundede vige af denne. Det smukkeste sted er ved holdepladsen Ulvö, hvor banen på over én km går på dæmning over søen. Er linien smuk, er den tillige øde, idet der kun er et par mindre handelspladser herfra og til Vislanda, og den trafik, banen opnår fra disse, er minimal. Fra Vislanda til Bolmen går banen for en stor del gennem skovområder. Ved Bolmen er kun ringe bebyggelse, medens der iøvrigt kun er én større by på strækningen, Ljungby, med godt 2000 indbyggere, hvor banen krydser den tidligere »Skåne-Smålands Järnväg«.

Befolkningen i hele banens opland er, bortset fra »tätorterna«, stærkt faldende, fra 1880 til i dag til omkring halvdelen. Landbruget nedlægges i stort omfang, og det må antages, at praktisk talt alt landbrug langs den nordligere del af banen er nedlagt inden 1975, således at det kun er skovbruget og industrierne, der i fremtiden vil spille nogen rolle.

Persontrafikken var tidligere ret betydelig, stigen fra 20.000 person-km pr. bane-km i firserne til omkring 70.000 efter første verdenskrig, for så at falde noget og i 1938 at udgøre 42.600 person-km pr. bane-km. Godstrafikken var hele tiden af større betydning. Under første verdenskrig var den oppe på over 75.000 ton-km pr. bane-km, men var i 1938 sunket til 38.000 ton-km pr. bane-km. De vigtigste transporter var træ og træmasse samt produkter fra industrierne mellem Ryd og Karlshamn.

Indtægterne var under første verdenskrig oppe på over 2,5 mill. kr., men var i 1938 sunket til 837.000 kr. Banen gav i privatbanens tid altid overskud. Udgifterne var således i 1938 kun 732.000 kr., og der kunne i mange år udbetales et udbytte på op til 6 pct. til aktionærerne.

Banens driftsmateriel var temmelig rigeligt disponeret. Damplokomotiverne var alle tenderloks, og man har aldrig haft lokomotiver med løs tender. I 1925 havde man 16 stk., i 1938 12. De oprindelige lokomotiver var alle af C-type og leveret fra »Avonside« i Bristol; de næste, der leveredes til Bolmenstrækningen, var af samme type, men bygget på »Kristinehamns Mekaniska Verkstad«. Nr. 5, »Edvard Meyer«, eksisterede endnu, da banen overgik til »Statens Järnvägar«, og blev først ophugget sidst i halvtredserne. Det anvendtes som rangerloko på Karlshamn station. Man overgik senere til at anvende 2-B loko fra »Nydqvist och Holm«, og endnu senere til 1-C-1 loko, dels fra NOHAB, dels fra »Motala Mekaniska Verkstad«. Begge disse typer eksisterede og anvendtes endnu i halvtredserne, men er nu alle ophuggede.

Medens man oprindeligt kun havde to-akslede personvogne, gik man senere over til bogievogne, hvoraf man i 1938 havde 9. Af godsvogne, der alle var to-akslede, fandtes samme år 55 lukkede og 306 åbne. En stor del af disse er nu ophuggede. Af motormateriel fandtes, foruden en dampvogn til inspektionsbrug, kun en fire-akslet motorvogn, en art forløber for skinnebusserne, der fortrinsvis anvendtes på strækningen Norraby-Kvarnamåla.

I 1943 indkøbtes banen af den svenske stat. I den i 1945 afgivne betænkning vedrørende de smalsporede jernbaners fremtid, anbefalede af militære og trafikale grunde, at strækningen Karlshamn-Vislanda ombyggedes til normalspor, hvorimod man ikke fandt dette nødvendigt for så vidt angik strækningen



SJ damploko litra S2t nr. 4029, tidl. KVB nr. 17.

(Växjö 1962).

Foto: Birger Wilcke

Hess Varme

Ringstedgade 19
Næstved
Tlf. 72 00 14

Vestjyllands Papirposefabrik
og Schades Papirindustri A/S

Tlf. Skive 2222

**Skive
Børstefabrik A/S**

Tlf. 0751 - 1600

Everlite A/S

Skævinge
Tlf. 242

Dansk Engelsk Madrasfabrik A/S

Slumber

Kvalitetsmadrassen
med de mange små fjedre



NU
TRÆNGER
JEG TIL...

**STÆRK NY
NESCAFÉ**

Vislanda–Halmstad, hvor trafikken af vognladnings-gods i årene før krigen var ubetydelig.

Med den udvikling af motorparken og af vejnet-tet, der er sket efter anden verdenskrig, samtidig med at befolkningen i banens opland er sunket vold-somt i disse år, er trafikken nu gået så stærkt til-bage, at der kun løber tre skinnebustog samt et gods-tog fremført af lokomotor i hver retning, foruden visse ekstraløb på den sydlige strækning. Järnvägs-styrelsen har fornylig anbefalet, at strækningen Vis-landa–Halmstad nedlægges helt, medens persontra-fikken mellem Vislanda og Karlshamn overføres til landevej, således at denne strækning vil blive en ren godsbane.

Al dampdrift ophørte i 1961, og der er siden kun fremført et par særtog med damp, bl. a. for

Svenska Järnvägsklubben i foråret 1962. DJK's ud-flugt den 25. april giver derfor en enestående mu-lighed for en sidste gang at køre med et 1,067 m smalspor-damptog på en af Sveriges smukkeste strækninger. En bane, der på én gang har hyper-moderne stationer som Svängsta og helt gammel-dags som Hemsjö – hvorfra man kan se Smålands ødste skovnatur og Blekinges yndefulde æblehaver – gamle, rødmalede træhuse og moderne industri – flade, frugtbare marker og vild bjergnatur med spredte klippeblokke – det er en oplevelse, som in-gen bør nægte sig selv. Jeg tror vi ses den 25. april.

Birger Wilcke.

Første artikel i serien »Svenske jernbaner« bragtes i nr. 8/64.

Kommende møder og udflugter:

Søndag d. 25. april. Udflugt til Sverige med kør-sel med særtog fremført af damploko på den smal-sporede strækning (1067 mm) Vislanda–Karls-hamn. Planen for udflugten er øvrigt:

afg. København Havnegade	kl. 8.00
ank. Malmö Skeppsbron	kl. 9.35
afg. Malmö C (P 1714)	kl. 10.00
ank. Vislanda	kl. 13.00
afg. Vislanda (særtog)	kl. 13.20
ank. Karlshamn C	kl. 16.30
afg. Karlshamn C (P 2932)	kl. 17.15
ank. Kristianstad C	kl. 18.36
afg. Kristianstad C (P 726 – 1327) ...	kl. 19.48
ank. Malmö C	kl. 21.30
afg. Malmö Skeppsbron	kl. 22.20
ank. København Havnegade	kl. 23.55

Persontog 1714 afgår fra Malmö C, perron 2. To-get fremføres af elektroloko litra Da (den seneste version af det velkendte svenske kobbelstangsloko-motiv). To vogne i toget er reserveret DJK. Toget gør, mellem kl. 11.17 og 11.36, ophold i Hässle-holm, hvor der vil være lejlighed til besigtigelse af denne travle station og »proviantering« i banegårds-buffet'en. Det kan anbefales at indtage frokosten i toget mellem Hässleholm og Vislanda.

Vort sær- og arbejdstog holder klar i Vislanda, oprangeret af damploko litra Gt, en rejsegodsvogn litra Ft samt tre Bot-vogne. (»Nullet« i svensk litre-ring angiver, at pågældende vogn er bogievogn, »t« angiver sporvidde 1067 mm). Mellem Torne og

Norrård fremføres toget som arbejdstog – eller »på bandisposition«, som det hedder på svensk, og på denne strækning, der løber langs søen »Åsnen«, vil der blive adskillige fotostop. Mellem Norrård og Karlshamn standses ved et par af de større statio-ner, blandt andet Ryd og Svängsta. Ved ankomsten til Karlshamn køres til den gamle smalsporbanegård, hvorefter toget rangeres op til den nye »Centralsta-tion«. Særtogsanmeldelse vil blive udleveret.

Tog 2932 er oprangeret af de velkendte skinne-busmotorvogne YBo6 og påhængsvogne. To vogne i toget er reserveret DJK.

Opholdet i Kristianstad kan anvendes til et besøg i banegårds-restauranten. Tog 726/1327 køres af et af SJ's moderne letvægts-motorvognssæt litra Yoa2, også kendt under navnet »Paprikatåget«.

Turen, der går gennem landskaberne Skåne, Små-land og Blekinge, er på ialt 421 km, hvoraf 78 km tilbagelægges på smalspor. Pris (Malmö–Vislanda–Karlshamn–Malmö): kr. 62.– for voksne, kr. 31.– for børn. Deltagerne sørger selv for billetter til turen over Øresund, hvor nedsættelse i billetprisen kan op-nås ved, at deltagerne foretager fællesindkøb af ra-batbilletter. Sidste indbetalingsdag: 12 april (post-giro 67394, P. Thomassen, Strandvej 201, Helle-rup). Sidste indbetalingsdag må absolut overholdes på grund af foreningens forpligtelse – i dette tilfæl-de – overfor en udenlandsk jernbaneforvaltning. Kontrolbilletterne vil blive udleveret ombord på Øresundsbåden.

TURTLE VAX

Den bedste autovoks

Skandinavisk Perolin Fabrik

Vermundsgade 21

Tlf. ÆG 11991

Zoologisk Have

København

2500 forskellige dyr

Møllers Bogtrykkeri



Rosenørnsalle 29

Tlf. 35 21 88

Kaj Reesen

Grosserer

Esplanaden 6

MI 9300

DÆKKO

Presenning-Kompagni A/S

ÆGIR 5051

Dankof Pølser



en lækker spise!

Blauenfeldt & Tvede

Svanevej 3—7

BT

Engelsk Sauce

»Condimenta«

Tirsdag den 27. april. Ordinær generalforsamling (se side 3). Såfremt tiden tillader det, afsluttes mødeaftenen med et foredrag af konsulent Erik B. Jensen om »Jernbanerne i Australien« (med farvelysbilleder).

Søndag den 23. maj. Nordjyske afdeling har planlagt en udflugt på »Mariager-Fårup-Viborg Jernbane«. Detailler følger i næste nummer.

Torsdag den 27. maj (Kristi Himmelfarsdag). Udflugt til Lolland (Maribo) med særtog – og forpremiere på »Museumsbanen«s 1965-sæson. Detailler i næste nummer.

Meddelelsen i nr. 2/65 skulle rettelig være:

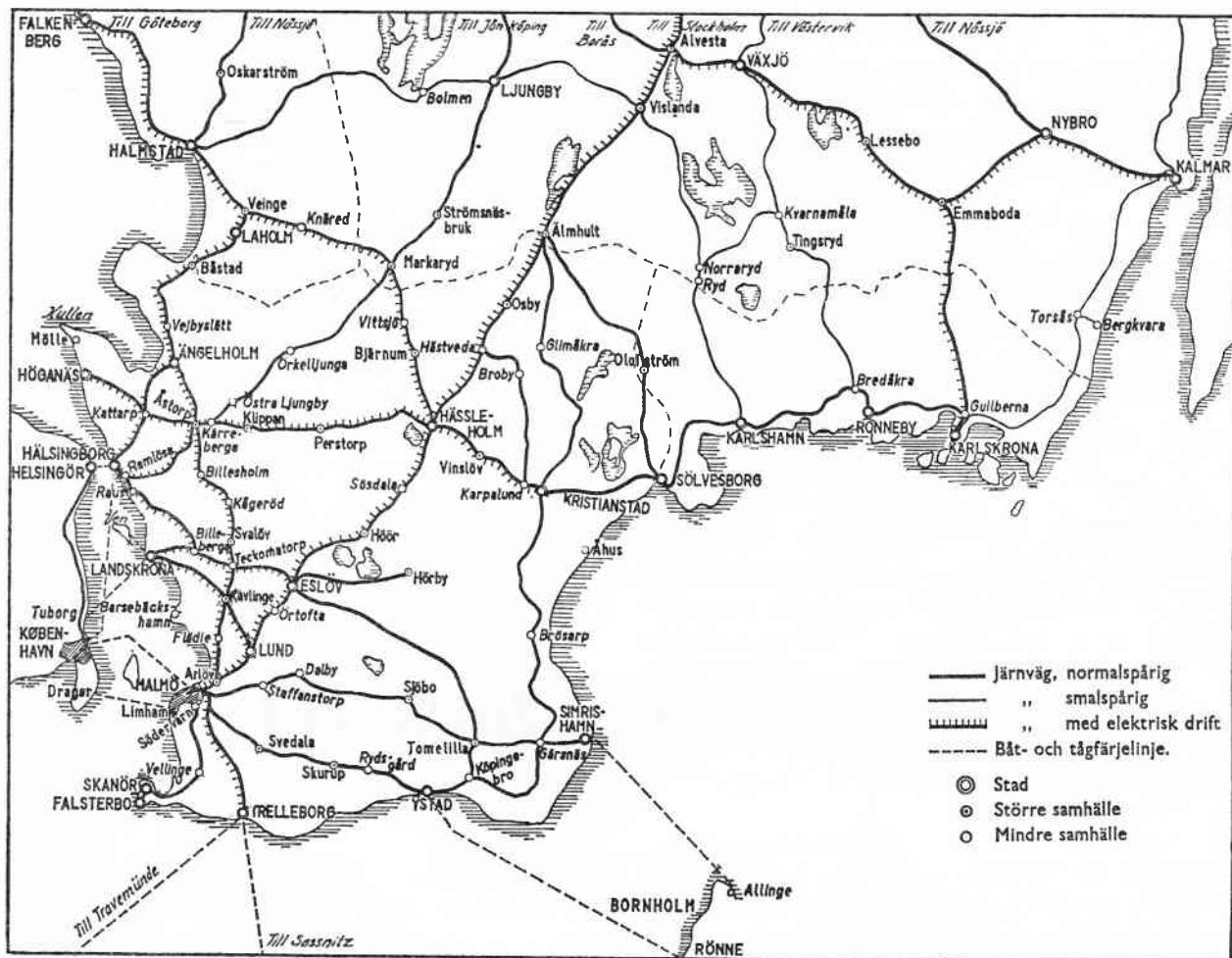
Tur til Göteborg. Göteborg Modelljárnvägsselskap har 20 års jubilæum og udskriver i den anledning en modelbyggekønkurrence. Samtidig arrangeres af AMJK og DJK-Nordjylland en tur til Göteborg, hvor der aflægges besøg på en udstilling, der arrangeres af Nydqvist & Holm i Trollhättan i anledning af fabrikkens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

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

Fakta om baner med 1067 mm sporvidde i Sverige

Sporvidden 1067 mm eller 3'6" engelsk mål, ofte benævnt »Kap-spor«, efter dets udbredte anvendelse i Sydafrika, indførtes i Sverige af ingeniør Erik San-

dell, inspireret af visse engelske interesser. *Karls- hamn-Vislanda järnväg (KWJ)* var sammen med *Sölvesborg-Kristianstad järnväg (SCJ)* de første



Kort over jernbanestrækninger med persontrafik i det sydlige Sverige. Derudover findes et antal strækninger med godstrafik, af hvilke de vigtigste er: Trelleborg-Jordberga, Billesholm-Skromberga, Klippan-Ljungbyhed, Dalby-Harlösa, Hörby-Kristianstad og Kristianstad-Åhus.

A/S TRIOTEX

Dæmningen 20 — Herning
Tlf. 3372

Kornelius

Bageri & konditori

Nørrebrogade 26 — Tlf. 21921
Fredericia

Dæhnfeldts Frø

Vestergade 75
Odense
Tlf. 11 06 06

J. A. Alstrup A/S

Bygningsglas

Darumvej 87 — Esbjerg
Tlf. 23700

Børstefabriken Dan



Nørre Bjært — Tlf. 68

Maskinfabrikken

A. Godt & Sønner

Jyllandsgade 56 — Fredericia
Tlf. 23244

A/S Automobilhuset

Fynsvej 17—21
Kolding
Tlf. 20144

jernbaner (1874), der anlagdes med sporvidden 1067 mm. Næsten samtidigt åbnedes strækningen Utsjö–Uvan (*Utsjö järnväg*) i Dalarne og *Österströms Bruks järnväg* i Jämtland, begge korte bruksbaner, tilhørende hhv. *Uddeholms AB* og *Skönviks AB*. Den sidstnævnte bane antog sporvidden af hensyn til en eventuel tilslutning til den i 1875 åbnede *Sundsvall–Torpshammars järnväg*, som var første etape af den aldrig fuldførte »mellemrigsbane« til det norske 1067 mm-net ved Trondhjem. I Nord-sverige blev bygning af baner i denne sporvidde et kort kapitel, medens »systemet« bredte sig hurtigt i Sydsverige og i en række lande udenfor Europa. I firserne og halvfemserne knyttede sporene Karlskrona til Kristianstad, Växjö til Ronneby og Halmstad (i Halland) til Østersøen (Karlshamn). I 1899 indviedes en vigtig lænke i en kæde – af en idé, der derefter helt forfuskedes: *Östra Blekinge järnväg* fra Karlskrona til Torsås og Bergkvara. Længere kom 1067 mm-spolet ikke, idet 891 mm-sporvidden »erobrede« stykket videre til Kalmar, og forøvrigt resten af lokalbanerne i Småland. Dette fejlgreb har i årenes løb givet anledning til unødvendig omlæsnings af gods – og rejsende, for den sags skyld – og det betyder at de to købstæder nu i år – se nedenfor – mister deres direkte »kystbane«. I året 1900 så den lille *Hönshylte–Kvarnamåla-bane* dagens lys, derpå fulgte yderligere et par småstrækninger, og i 1922 havde 1067 mm-nettet nået sin største længde. Der er totalt bygget ca. 600 km bane i sporvidden, men kun ca. 540 km har været trafikeret på samme tidspunkt.

Nu er 1067 mm-nettet i stadig afvikling. I årene 1954–57 ombyggede SJ hovedstrækningen Kristianstad–Karlskrona til normalspor, og virkeliggjorde herved en plan, der allerede var udkastet af det private selskab *Blekinge Kustbanor (BKB)* – et selskab, der dannedes i 1906 ved sammenlægning af en række mindre baner – se iøvrigt nedenstående oversigt. Ved ombygningen til normalspor isoleredes Karlskrona–Torsås–Bergkvara fra det øvrige net, medens Växjö beholdt sin forbindelse med havnen i Ronneby, idet strækningen Bredåkra–Ronneby er »tre-strengt«. SJ har iøvrigt nu den svenske regerings tilladelse til at nedlægge strækningerne Karlskrona–Torsås–Bergkvara og Bredåkra–Konga, og indstille persontrafikken Växjö–Konga og Norraryd–Kvarnamåla, hvilket sker ved sommerkøreplansskiftet i år. SJ har endvidere søgt tilladelse til at indstille driften helt på strækningen Halmstad–Vislanda, og også »vor« strækning Vislanda–Karlshamn er i farezonen, hvilket er bemærkelsesværdigt, da der for blot nogle år siden var planer om også at ombygge denne strækning til normal sporvidde.

Statens Järnvägar er faret hårdt frem mod det tidligere privatbanemateriel, da næsten alle de tidligere privatbane-damplokomotiver – der blev overtaget 53 stk. – er udrangeret. En af undtagelserne er W4t 4006 (Nohab byg.nr. 625/1901) ex BKB/WB1J nr. 19 »Bodekull«, der er reserveret jernbanemuseet i Stockholm og hensat i remisen i Norraryd. De eneste damploko, der bevares, er de af SJ anskaffede Gt-maskiner, af hvilke endog kun ét, nemlig »vor« maskine, nr. 4046, er driftklar.

Personvognene er ligeledes for en stor del ophuggede, både de to- og fire-akslede. Det er kun med nød og næppe, SJ kan oprangere et tog for vor udflugt. To af vognene vi kommer til at køre i, nemlig Bot nr. 705 og 706, har iøvrigt tilhørt *Norges Statsbaner (NSB)*, de indkøbtes af BKB fra Norge under anden verdenskrig.

Persontrafikken opretholdes med ca. 30 skinnerbusmotorvogne (3 typer – litra Yot, YBo4t og YBo5t) samt et lignende antal påhængsvogne. Til disposition for godstrafikken står: som trækraft 11 stk. lokomotorer (litra Zt og Z4t) og ca. 410 godsvogne (80 lukkede, 310 åbne og 20 transportører for normalsporede godsvogne). Derudover findes ca. 15 post- og rejsegodsvogne og kombinationer af begge typer. Af sidstnævnte kategori er 2 stk. stålvo-gne, litra DF011t, anskaffet af SJ i 1947.

(NB. »Under-bogstav-litra«: t angiver at pågældende køretøj har sporvidde 1067 mm; p = 891 mm. »Nullet« efter hovedlitra = bogievogn. »Tallet« efter hovedlitra = typenummer).

Oversigt over 1067 mm-banerne i »Blekinge-nettet«

		Abnet for drift:
KWJ	Karlshamn–Vislanda järnväg, navneændring til KVBj 1908.	29/6 1874
SCJ	Sölvesborg–Kristianstads järnväg, solgt til M1BJ 1905.	8/8 1874
ViBJ	Vislanda–Bolmens järnväg, solgt til KWJ 1908.	4/10 1878
WB1J	Västra Blekinge järnväg. Strækninger: Sölvesborg–Karlshamn, Sandbäck–Holje, solgt til MB1J 1903.	22/12 1886 22/12 1886 ¹⁾
MB1J	Mellersta Blekinge järnväg. Strækning: Karlshamn–Karlskrona, navneændring til BKB 1906.	8/6 1889
HBJ	Halmstad–Bolmens järnväg, solgt til SJ 1/7 1947.	4/11 1889
BTJ	Bredåkra–Tingsryd järnväg, solgt til BKB 1926.	15/9 1896
WTJ	Växjö–Tingsryd järnväg, solgt til SJ 1/7 1941.	28/11 1897

Støt Kampen for Kræftens bekæmpelse J. K. L.	Storgaard & Søn Entreprenører Næstved Tlf. (03) 72 10 01
Andels-Osteriet SJÆLLAND Ringsted Tlf. (03615) 2575	Støt dansk Arbejde J. N.
Brødrene Jørgensen Hejrevej 39 NV Tlf. 2727	Larsen & Nielsen Tømrermester Præstemarksvej 8 — Roskilde Tlf. 35 17 33
A/S Kristian Kirks Telefonfabrikker Horsens — Aarhus — København	Fa. B. Løjmar & Co. Pakkassefabrik Frederikssundsvej 88 TAGA 8518

ÖB1J	Östra Blekinge järnväg. Strækninger: Karlskrona-Torsås, Torsås-Bergkvara, Torsås-Gullaboby, solgt til SJ 1/7 1943.	19/1 1899 6/4 1902 15/9 1917 ²⁾
HKJ	Hönshylte-Kvarnamåla järnväg. Strækning: Norraryd-Kvarnamåla, solgt til SJ 1/7 1943.	22/10 1900
BKB	Blekinge Kustbanor. Strækninger: SCJ, WB1J, MB1J samt Holje- Olofström, Sölvesborg-Listerhuvud, Listerhuvud-Hällevik, Hällevik-Hörviken,	1/10 1909 ¹⁾ 10/1 1914 ³⁾ 4/5 1917 ⁴⁾ 14/2 1922 ⁴⁾
KVBJ	Karlshamn-Vislanda-Bolmens järnvägar. Strækninger: KWJ og ViBJ, solgt til SJ 1/7 1943.	

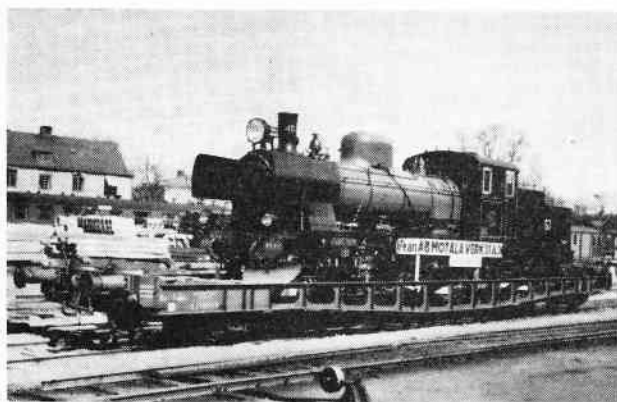
Anmærkninger: 1) nedlagt 1951, 2) persontrafikken nedlagt 1939, godstrafikken 1950, 3) persontrafikken nedlagt 1954, 4) nedlagt 1954.

Trafikken på normalsporet Kristianstad-Karlshamn startede 1/9 1954, og Karlshamn-Karlskrona 1/9 1957. En del af »Listerbanen« – se under BKB – ombyggedes ligeledes til normalspor i 1954, dog kun for godstrafik.

(Y. Holmgren/E. B. Jonsen/L. Welanders)

Statens Järnvägar.

Damplokomotiver for 1067 mm sporvidde,
litra Gt nr. 4045-4049.



Det sidst leverede smalspor-damploko, SJ litra Gt nr. 4049 ved leveringen i Växjö 1949. Foto: Sven Nygren

Akselanordning	1-D T2
Cylinderdiameter	410 mm
Slaglængde	500 mm
Drivhjulsdiameter	1100 mm
Løbehjulsdiameter	790 mm
Kedeltryk	13 kg/cm ²
Hedeflade	69,4 m ²
Ristareal	1,4 m ²
Tomvægt, incl. tender	40,5 t
Tjenstf. vægt, incl. tender	54,0 t

Adhæsionsvægt	30,0 t
Vandforråd	7,7 m ³
Kulforråd	2,3 t
Største hastighed	60 km/t

Byggested og -år	Motala 1949
Byggenumre	964-968

SJ råder endvidere over syv tilsvarende lokomotiver for 891 mm sporvidde, litra Gp, nr. 3041-3043 og 31-32-3135, bygget hhv. 1943 og 1950.

(EBJ/SR)

Jernbanenyt – kort fortalt

DSB

MY 1151, 1152 og 1153 er leveret fra NOHAB til 1. distrikt og indsat i driften (15/3).

To MY'ere, nr. 1114 og 1115, har fået indbygget radioanlæg i forbindelse med nogle forsøg, der foretages med radioopkald fra fjernstyringscentralen i Nykøbing F.

(J. K. Petersen)

I forbindelse med en militærøvelse i det sydlige Jylland: »Forår 65« den 23. februar, indsattes et større antal damplokomotiver i driften. MY- og MX-trækkraften fra en række ordinære godstog overflyttedes til de militære særtog, medens »dampen« så klarede de ordinære tog. De mange damplokomotiver kørte fortrinsvis omkring Fredericia, men også Århus maskindepot mærkede, at det var »dampetid«. Fredericias faste maskiner, R 946 og 959 samt N 210 anvendtes selvfølgelig, og desuden tre N-maskiner fra Padborg, et par H-maskiner samt R 948, der normalt er hjemmehørende i Struer, og som sjældent er ude. Det mest bemærkelsesværdige var, at de to »svenske« E-maskiner, nr. 967 og 969, der siden sommeren 1963 har været udlånt til 1. distrikt, netop vendte tilbage og var til disposition under spidsbelastningen.

(Poul Thiesen)

P 916, som henstod i Sorø i nogen tid efter udrangeringen i 1962, er (uden tender) ophugget i Vordingborg i januar 1965.

Maskinen bar inden ophugningen sin originale venstre fabriksplade (Hanomag nr. 5169, år 1908), medens dens højre plade oprindeligt stammede fra P 926 (Schwartzkopff nr. 4389, år 1910). Overflytningen af pladen fra 926 til 916 har formentlig fundet sted efter 1950, da pladen (hjulsærmene) blev overfodig ved P 926's ombygning til PR 926.

(B. Rohde Jensen)

Hugin A/S
Kasseapparater

Alt i:
Herre og damekonfektion
Manufaktur, sengetøj og udstyr

A/S Poul Lieberkind
Frederiksværk
Tlf. 17

E. M. Lamper



Stubbekøbing
Tlf. 84 15 85

Bording
Maskinforretning & Maskinfabrik

Tlf. Bording 118 - 218

Drastrup Slaggebetonfabrik
v/ Vagn Vestergaard

Tlf. Assentoft 46

BRIO BOR

Til hobby
til fabrikation

Topkvalitet
Eneste danske

Vi er så nemme at handle med

Hilsen
Franks Radio og TV

A/S Peter Bodum



Nyhavn 63
MI 8686

De private vogne til transport af levende fisk er ved at forsvinde. Fornylig kom en af disse, ZF 500102 («Dänische Forellen», Ejstrupholm) til Ålborg for ophugning. (P. Thomassen)

FFJ

Hermed den i nr. 2/65 omtalte omlitreringsliste for de lukkede godsvogne, der af FFJ købtes fra Hjørring Privatbaner:

HP Q 100	ex HH Q 210	=	FFJ QF 360
- 109	VØ Q 302	=	- 361
- 111	HB Q 401	=	- 362
- 112	HB Q 402	=	- 363
- 113	HB Q 403	=	- 364
- 117	HB Q 408	=	- 365
- 121	HLA Q 130	=	- 366
- 126	HH Q 240	=	- 367
- 129	HLA Q 113	=	- 368
- 134	HLA H 902	=	- 369
- 137	HLA H 906	=	- 370
- 138	HLA H 907	=	- 371
- 139	HLA H 908	=	- 372
- 140	HH H 931	=	- 373
- 141	HB H 973	=	- 374

Efter tilgangen af nævnte vogne udrangerer FFJ nogle ældre lukkede godsvogne. Foreløbig er udrangeret: FFJ Q 237, Q 248 og Qs 444.

Fra OHJ er indkøbt en skinnebusmotorvogn, OHJ Sm 16, nu FFJ Sm 15, og en rejsegodsvogn, OHJ Sb 239, nu FFJ Sb 16. (PT/Oddershede)

HP

Damplokomotiverne nr. 4, 5 og 6 er udrangeret og ophugget i Vejle. (Sv. Jørgensen)

OHJ

Efterhånden som en del vogne revideres og males, omlitreres de. Dette er foreløbig sket med nogle Q-vogne: QH 349, 350 og 352 (de to sidste oprindelig litra J). De oprindelige bænkevogne, QA 301 og 302, der i en årrække var forsynet med Scharffenberg-koblinger for at kunne benyttes i skinnebus-tog (fisketransport fra Højby S.), har fået fjernet Scharffenberg-koblingerne.

M 20 er kommet tilbage fra Nyborg efter endt skinneoptagning på SNB.

Sm 16 og Sb 239 er solgt til FFJ (se ovenfor).

Det pludselige snevejr i begyndelsen af marts fik dampen frem på NFJ og SNNB, men kun for en enkelt dag. (P. Thomassen)



Fredericia maskindepot den 23. februar. På det øverste billede ses fra venstre Q 351, N 210, R 959 og R 946. Nederst H 792 i baggrunden, R 948 i forgrunden, bag denne N 210 og mellem 948 og 210 R 959. Foto: Poul Thiesen

Danske Gasværkers Tjære Kompagni A/S



Nyborg - Tlf. (0931) 657

Paladsteatret VEJLE

Nørregade 29

Tlf. 2000

Fra 16.00—17.30 - Søndag fra kl. 15.00

Pårup Kro

Engesvang — Jylland

Tlf. (0681) - 47

Nordisk Sav- & Finerværk A/S

Gadstrup

Hammerbo Maskinfabrik

Københavnsvej 141 - Roskilde

Tlf. 35 19 10

Hørsholm Savværk & Trælasthandel

Selmersvej 28

Tlf. 86 00 86

Sjællandske Jernbane Selskabs Vognmateriel

og dets omlitrering

Af K. E. Jørgensen
SJS litra Ab 62 – 100.

2. del.

1. og 2. kl. person-kupévogne. Nr. 74–80 havde 2 stk. 1. kl. kupeer (midterkupeerne) med hver 5 pladser og 2 stk. 2. kl. kupeer med hver 7 pladser. Der var 4 toiletter, ét til hver kupé. I nr. 62–73 var kun den ene midterkupé 1. kl., ellers svarede de to vogntyper til hinanden. I nr. 81–100 var begge midterkupeerne 1. kl. med hver 6 pladser, og de 2 stk. 2. kl. kupeer havde hver 8 pladser, idet vognene ikke havde toiletter. Kun 1. kl. kupeernes udtrækssofaer kunne danne sovepladser. Samtlige Ab-vogne havde vakuumbremser, olielamperne erstattedes før århundredskiftet af elektrisk lys, og dampvarmen var »Lilliehööks system«. Fra 1918 benyttedes 1. kl. kupeerne som 2. kl. i de vogne, der ikke allerede var omdannet til litra C 2 (3. kl. 50 pladser).

Vognene leveredes således:

Nr. 62–67 Scandia 1888, suppl. levering.
Nr. 68–72 Breslau 1886, suppl. levering.
Nr. 73–80 Atlas 1885, suppl. levering.
Nr. 81–90 Kockum 1881, suppl. levering.
Nr. 91–96 Kockum 1879 til Frederikssundsbanen.
Nr. 97–100 Wagenbau 1887, suppl. levering.

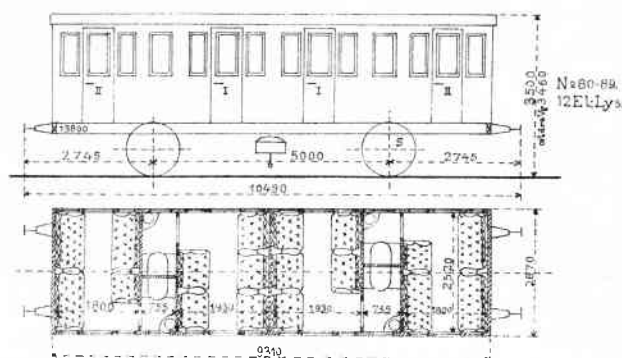
Tekniske data:

Nr.	l. o. p.	akselafst.	tara	
62–73	10490 mm	5000 mm	12,5 t	
74–80	10370 mm	5000 mm	13,8 t	
81–100	8944 mm	4420 mm	11,2 t	

SJS	DSB	DSB	omd. til	udrang.
1885	omlitr.	omlitr.	litra	
	1892	1905	ca.	
Ab 62	Ad 151		1933	1937 ¹⁾
63	152		1933	1937 ¹⁾
64	153		1927	1938
65	154		1928	1934
66	155		1928	1938
67	156			1931
68	157		1927	1932
69	158		1933	1939
70	159		1933	1939
71	160			1931
72	161		1933	1951 ²⁾
73	162		1933	1951 ³⁾
74	Ab 74	Ab 342	1926	1945 ⁴⁾
75	75	343	1926	1938
76	76	344	1928	1943 ⁵⁾
77	77	345	1928	1948 ⁶⁾
78	78	346	1927	1938

79	79	347	1929	1942 ⁷⁾
80	80	348	1928	1931
81	Ac 121		1908–13	1938
82	122		»	1926
83	123		»	1933
84	124		1905–07	1937
85	125		»	1938
86	126		»	1932
87	127 se anm.		1908–13	1919 ⁸⁾
88	128 se anm.		1905–07	1930
89	129 se anm.		1908–13	1935
90	130 se anm.		»	1924
91	131 se anm.		1916	1934
92	132		1905–07	1938
93	133		1922	1938
94	134		1919	1931
95	135		1908–13	1938
96	136		»	1936
97	137		»	1929
98	138		»	1935
99	139		»	1936
100	140		»	1937

16 Ltr Ab
74–80



Anmærkning:

Ca 127–131 må ikke forveksles med tilsvarende vogne, der i 1938 blev omnummererede fra Ca 92, 95–97 og 99, da disse oprindeligt var en levering fra Breslau 1884 til JFJ. (Fortsættes)

Første del af artiklen bragtes i nr. 8/64.

Bemærkninger: 1) 1934–37 reserve-ambulancepersonvogn, 2) 1938–40 es.-amb.p.v., 1940–51 amb.v. 12, 3) 1938–40 do., 1940–51 amb.v. 2, 4) 1940–45 oml. til Ha 36918, 5) 1940–43 oml. til Ha 36919, 6) 1940–48 oml. til Ha 36920, 7) 1940–42 oml. til Ha 36921, 8) knust ved Vigerslev-ulykken?

Sparekassen i
Nykøbing på Falster



Ve-To Læsemateriel

Øster Tørslev - Jylland
Tlf. (064 - 79611) 105

Holger Levinsen

Læsten pr. Sønderbæk
Tlf. (064 - 59311) 70

Møbelfabrik

K. Ladevig

Herrefrisør

Stationsvej 71 — Tlf. 97 06 43
Ballerup

Børges Herre- & Drengetøj

Stationsgården — Ballerup
Tlf. 97 25 25

Køb Dansk

Valby



Svendborg
Andels - Svineslagteri

Telf. 21 37 78

A/S Aktiv
Skadeassurance-Compagniet
for Jylland og Øerne

Bredgade 15
Herning
Tlf. 0711 - 1323

Buddinge Trælasthandel
Alt i trælast- & bygningsartikler

Buddingevej 272-278
Tlf. SØ 411 & 7692

**Aulum Cementvarefabrik
& Entreprenørforretning**



Tlf. (074 - 71111) 236

Ry Møbler A/S



Ry 192

Kämpfner Konserves



Tlf. Kværndrup 15

P. Campens Maskinfabrik

Viborgvej 157
Aarhus V.
Tlf. (061) 56222

Bistrup Olie & Kul

Vasevej 70 — Bistrup
Tlf. 81 35 70

D. S. B.

International litre

Anv. af indeksbogstaver	Indeksbogstaver	Højsidede vogne		Lukkede vogne			me
		Gængs type kan tippes over enden eller siden. 2 akslede: Længde 7,70 m el. mere Last 20 t el. mere Med bogier: Længde 12 m el. mere Last 40 t el. mere	Speciel type 2 akslede: 20 t el. mere Med bogier: 40 t el. mere	Gængs type 8 ventilations- åbninger el. flere 2 akslede: Længde 9 m el. mere Last 20 t el. mere Med bogier: Længde 15 m el. mere Last 40 t el. mere	Speciel type 2 akslede 20 t el. mere Med bogier: 40 t el. mere	Kølevogne med middel isolation, bundriste og iskasser med rumfang 3,5 m ³ el. mere Enkeltaksler: 15 t el. mere Bundfl. mindst 19 m ² Med bogier: 30 t el. mere	
Serie bogstav		E	F	G	H	I	K
Indeksbogstaver til international litrering	a	Med bogier	Med bogier	Med bogier	Med bogier	Med bogier	
	b		Med stor kapacitet mere end 45 m ³ Enkeltaksler	Med stor kapacitet mere end 70 m ³ Enkeltaksler	Med stor kapacitet mere end 70 m ³ Enkeltaksler	Bundflade mindst 22 m ² Enkeltaksler	Med lange støt
	c				c: med endedøre cc: med endedøre og indre indretning til transport af biler	Med kødkroge	
	d	Med automatisk aflæsning ved tyngdekraft (1)	Med automatisk aflæsning ved tyngdekraft (1)		Lemme i gulv	Til fersk fisk	
	e				e: Med 2 gulve ee: Flere end 2 gulve	Med el-ventilation	
	f	Indrettet til færgetrafikken på Storbritannien					
	g			Til korn	Til korn	Maskinkølevogn	
	h			Til tidlige grøntsager (3)	Til tidlige grøntsager (3)	Med kraftig isolation	
	i				Med forskydelige sidevægge		
	j						
	k	Med 2 aksler: Last mindre end 20 t Med bogier: Last mindre end 40 t	Med 2 aksler: Last mindre end 20 t Med bogier: Last mindre end 40 t	Med 2 aksler: Last mindre end 20 t Med bogier: Last mindre end 40 t	Med 2 aksler: Last mindre end 20 t Med bogier: Last mindre end 40 t	Med enkeltaksler: Last mindre end 15 t Med bogier: Last mindre end 30 t	Last mindre er 20 t
	l	Kan ikke tippes over siden		Færre end 8 ventila- tionsåbninger		Varmeisoleret uden iskasser	Uden støtter
	m	Med 2 aksler: Mindre end 7,70 m Med bogier: Mindre end 12 m		Med 2 aksler: Mindre end 9 m Med bogier: Mindre end 15 m		Med enkeltaksler Bundflade mindre end 19 m ² (4)	m: fra 9 til 12 mm: mindre end
	n						
	o	Kan ikke tippes over enden				Iskasser med rumfang mindre end 3,5 m ³	Faste sider
	p					Uden bundriste	Uden sider
	q	q: Elvarmeledning for alle tilladte strømarter					qq: Elvarmele-
	r	r: Dampvarmeledning					rr: Dampvarn
	S- SS	Kan køre som S eller SS-mærket vogn					

(1) Begrebet »Automatisk aflæsning ved tyngdekraft« kan kun anvendes for vogne, der ikke har flad bund og ikke kan tippes hverken over enden eller siden.

(2) Bogstavbetegnelsen »e« — fri dørhøjde 1,90 m — kan ikke bruges til vogne med forskydelig tag T, når disse i forvejen bærer betegnelsen »b« — vogne med stor kapacitet (over 60 m³), og enkeltaksler —, og (eller) betegnelsen »d« — aflæsning ved tyngdekraft —, og (eller) betegnelsen »i« — med forskydelige sider.

Flade vogne			(Svenske trævogne) Vogne, der både kan anvendes som flade og som højsidede vogne af gængs type med 2 aksler over 12 m med nedklap- pelige vægge og med støtter Last 20 t el. mere	Vogne med forskydeligt tag 2 akslede: 20 t el. mere Med bogier: 40 t el. mere	Andre vogne og navnlig specialvogne til befordring af flydende luft- eller pulverformige stoffer, som ikke falder ind under kategorierne F, H, L og S 2 akslede: 20 t el. mere Med bogier: 40 t el. mere
enkeltaksler	med bogier				
Speciel type Last 20 t el. mere	Gængs type mere end 18 m, med nedklappelige endevægge og med støtter Last 40 t el. mere	Speciel type 40 t el. mere			
L	R	S	O	T	U
a: 3 aksler aa: 4 enkeltaksler		a: 6 aksler aa: 8 aksler el. flere	3 aksler	Med bogier	Med bogier
Beholderbærevogne		Beholderbærevogne		Med stor kapacitet mere end 60 m ³ Enkeltaksler	
Med drejeskammel		Med drejeskammel		Med endedøre	Til aflæsning ved lufttryk
				Med automatisk aflæsning ved tyngdekraft (1)	Med automatisk aflæsning ved tyngdekraft (1)
Med etager til bilbefordring		Med etager til bilbefordring		Fri dørhøjde mere end 1,90 m (2)	Til cement
(for vogne under kolonnerne F, H, I, L, S, O, T og U)					
				Til korn	Til korn
					Til flydende el. luft- formige produkter
				Med forskydelige sidevægge	Med forsænket vognbund
reserve					
Last mindre end 20 t	Last mindre end 40 t	Last mindre end 40 t	Last mindre end 20 t	Med 2 aksler: Last mindre end 20 t Med bogier: Last mindre end 40 t	Med 2 aksler: Last mindre end 20 t Med bogier: Last mindre end 40 t
Uden støtter (5)	Uden støtter	Uden støtter (5)	Uden støtter		
m	m: fra 15 til 18 m mm: mindre end 15 m		m: fra 9 til 12 m mm: mindre end 9 m		
reserve					
	Faste endevægge				
Uden sider (5)	Uden endevægge	Uden sider (5)			
ng og -anlæg for alle tilladte strømarter			(Gyldig for alle vogntyper)		
edning og -anlæg			(Gyldig for alle vogntyper)		
			(Gyldig for alle vogntyper)		

(3) Bogstavbetegnelsen »h« kan kun anvendes til litra G og H, som har ekstraventilationslemme i gulvhøjde.
(4) Kolevogne med engelsk profil: 1 f — Bundflade lig med eller mere end m²
1 lm — Bundflade mellem m² og m²
(5) Anbringelsen af bogstavbetegnelsen »l« (uden støtter) og »p« (uden sider) er valgfri for litra »L« og »S«, som også får bogstavbetegnelsen »b«, »c« eller »e«.

HOTACO A/S

Dansk Grammofon Automat A/S

Haslegade 16 — Kbhvn. Ø.

Tlf. RY 7566

Hadsten og Omegns Andels-Svineslagteri

Tlf. Hadsten 91

N. Rask

Thorsgade 61 — Kbhvn. N.

Kartofler en gros

ÆG 1099

Storgaard & Søn Entreprenører



Næstved

Hansen & Christensen

Gadstrup

A/S Dansk Pressefabrik

Carl Jacobsensvej 16

København — Valby

A/S Helge Jacobsens Maskinfabrik



Vordingborgvej 72

Næstved

Nye tal og bogstaver på godsvogne

Indledning.

Gennem en del år har den internationale jernbaneunion (UIC) arbejdet med spørgsmålet om ensartet litrering af godsvogne, der anvendes i international trafik. Det vil selvsagt være en stor fordel ved anvendelse og rapportering af godsvogne, såfremt de forskellige jernbaneforvaltningers godsvogne gives litra efter samme retningslinier, således at godsvogne med samme egenskaber har samme litra. Dette er endnu mere ønskeligt, for ikke at sige nødvendigt, for godsvogne, som indgår i en godsvognspool, EUROP-poolen (9 forvaltninger) og den tilsvarende østeuropæiske pool OPW (7 forvaltninger), idet godsvogne, der tilhører andre forvaltninger indenfor den pågældende pool, kan benyttes som poolforvaltningens egne vogne.

I 1960 var arbejdet nået så langt frem, at UIC kunne udsende retningslinier for ensartet bogstavlitrering af godsvogne. Efter anmodning fra flere jernbaneforvaltninger blev de nye bestemmelser ikrafttræden imidlertid udskudt ét år. Anvendelsen af elektroniske databehandlingsanlæg ved rapportering og fordeling af godsvogne var nemlig i mellemtiden blevet aktuel hos flere jernbaneforvaltninger. Det gjaldt herefter om at finde et system, hvorefter godsvognenes bogstavlitra m.v. kunne omsættes til cifre, hvilket er nødvendigt ved anvendelse af elektroniske databehandlingsanlæg.

De nye bestemmelser om påskrift på godsvogne.

Da de østlige jernbaners organisation for samarbejde (OSShD) beskæftigede sig med samme problem, blev denne organisation og UIC enige om at nedsætte en fælles arbejdsgruppe, som fik til opgave at udarbejde ensartede litra for godsvognene og omsætte disse samt angivelserne for udvekslings-regime (for eksempel RIV og EUROP) og ejendomsmærke til talkoder. Arbejdsgruppen påbegyndte arbejdet i 1962, og på grundlag af de forannævnte UIC-retningslinier af 1960 med enkelte mindre ændringer udarbejdede gruppen omhandlede talkoder, som blev godkendt af de to organisationer med gyldighed fra 1. oktober 1964.

På tegningen ovenfor (fig. 1) er vist to eksempler på, hvorledes påskrifter på vogne vil tage sig ud i fremtiden. Øverste eksempel anvendes, hvor der er begrænset plads på vognkassen, hvilket især vil være

tilfældet for fladvogne, f. eks. litra Kbs (nuværende litra Ks). Nederste eksempel er den normale påskriftform, og i det følgende vil betydningen af de enkelte tal og bogstaver blive gennemgået. Til indledning skal dog nævnes, at prikken foran bogstavlitraet (international litrering) tilkendegiver, at litraet er det efter de nye bestemmelser fastsatte, idet kun forvaltninger, som er medlem af EUROP-vognforbundet, har forpligtet sig til at anvende den nye bogstavlitrering, medens det står andre forvaltninger frit, om de vil anvende den nye eller bibeholde den gamle bogstavlitrering. *De øvrige nedenfor nævnte bestemmelser vedrørende regime, ejendomsmærke og vognnummer skal derimod efterkommes af alle jernbaneforvaltninger.*

21 86 333 0 449-6
RIV DSB •Kbs

Regime nr.
01 RIV - EUROP

Styrelse nr.
86 DSB

Vogn nr. Kontroltal
120 2 000 - 0

International litrering
•Gs

Fig. 1. Påskriftmonstre

Regime-nummer.

DSB-vogne vil komme til at bære én af følgende påskrifter: 01 RIV-EUROP, 11 INTERFRIGO, 20 (uden vedtegning, vogne kun til brug i Danmark) eller 21 RIV.

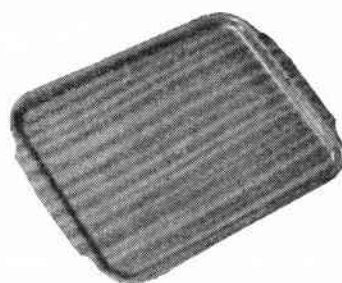
For vogne tilhørende fremmede forvaltninger vil andre kodenumre komme på tale, hvis betydning om tilhørsforhold til godsvognsforbund, om lejesatser, samt omstilbarhed af vognenes hjulsæt til forskellige sporvidder (normalspor 1435 mm, russisk spor 1524 mm og Iberia-halvø spor 1672 mm) fremgår af tabel A.

Styrelse-nummer.

Hver vogn påmales et kodenummer for forvaltningen (styrelsen) samt ejendomsmærke, som det



Lette
Stærke
Smukke



Silva

Serveringsbakker

LANGAA TRÆINDUSTRI A/S



Lønstrup Fiskeeksport



Tlf. Lønstrup nr. 3

Th. Bentsen A/S

Konfektionsfabrik

Tlf. Viborg 250

Stjerne Sild

Århus

Tlf. 061 - 23551

Vang Savværk & Emballagefabrik

v/ Chr. Mortensen



Tlf. 0791 — Vang 30

Knud Lindberg's Eftf.

El-installatør

Mariendalsvej 24 — Kbh. F.

Tlf. GO 4617

I. M. Rohwedder A/S

Herrekonfektion en gros

Kultorget 16

København K.

Tlf. CE 3788

fremgår af tabel B. I fortegnelsen er dog kun medtaget forvaltninger, som er medlemmer af RIV-forbundet. (Finland, Rusland og en række forvaltninger i det nære og det fjerne Østen er ligeledes tilføjet kodenumre). Det fremgår endvidere af tabellen, hvilke forvaltninger der er medlemmer af hhv. EU-ROP- og OPW-poolerne.

Vognnummer.

Vognnummeret består altid af syv cifre og er efterfulgt af et *kontroltal*, som er adskilt fra vognnummeret ved en bindestreg. For at lette aflæsningen af numrene, er disse inddelt i grupper. DSB og de øvrige EUROP-forvaltninger anvender rækkefølgen 3-1-3-1, hvoraf det sidste er det ovenfor nævnte kontroltal. Det egentlige vognnummer er altså de første syv cifre, og det første ciffer i nummeret angiver:

- 0 = privat vogn
- 1 = hovedlitra G
- 2 = hovedlitra H
- 3 = hovedlitra K, O eller R
- 4 = hovedlitra L eller S
- 5 = hovedlitra E eller T
- 6 = hovedlitra F
- 7 = hovedlitra U (beholdervogn)
- 8 = hovedlitra I
- 9 = hovedlitra U med undt. af beholdervogne.

Ovenstående ciffer angiver sammen med de efterfølgende tre cifre vognens litra efter den fastsatte bogstavlitrering, omsat efter en bestemt kode. Til hver litra er afsat én eller flere nummerrækker på 1000 numre, idet der til de talmæssigt største litra er afsat flest nummerrækker.

Det efter det syvcifrede vognnummer anførte kontroltal er efter et bestemt system udregnet på grundlag af de 11 cifre for regime, ejendomsmærke og nummer, og det benyttes ved anvendelse af elektroniske databehandlingsanlæg. Hvis der af en eller anden årsag er fejl i de til anlægget meddelte cifre, vil anlægget markere det.

International bogstavlitrering.

Dette afsnit er vel det, der må interessere en jernbane-entusiast mest. Der er allerede gjort rede for betydningen af »prikken«. Selve litraet består af et stort bogstav (hovedlitra) evt. efterfulgt af ét eller flere små bogstaver (underlitra), som dels angiver, at vognene ikke har visse af de for hovedlitraet fastsatte egenskaber, dels angiver supplerende egenskaber.

Hovedlitra.

Højsidede åbne vogne af almindelig type E
kan tippes over enderne og til siderne

- med 2 aksler: Læsselængde mindst 7,70 m,
lastgrænse mindst 20 t.
- med bogier: Læsselængde mindst 12 m,
lastgrænse mindst 40 t.

Højsidede åbne vogne af speciel type F

- med 2 aksler: Lastgrænse mindst 20 t.
- med bogier: Lastgrænse mindst 40 t.

Lukkede vogne af almindelig type G
med mindst 8 ventilationslemme

- med 2 aksler: Læsselængde mindst 9 m,
lastgrænse mindst 20 t.
- med bogier: Læsselængde mindst 15 m,
lastgrænse mindst 40 t.

Lukkede vogne af speciel type H

- med 2 aksler: Lastgrænse mindst 20 t.
- med bogier: Lastgrænse mindst 40 t.

Kølevogne I

med normal isolering, gulvrister, iskasser mindst 3,5 m³

- med enkeltaksler: Lastgrænse mindst 15 t,
bundflade mindst 19 m².
- med bogier: Lastgrænse mindst 30 t.

Flade eller lavsidede åbne vogne med enkelt-

aksler af almindelig type K
med 2 aksler: Læsselængde over 12 m, nedklappelige side- og endevægge, korte støtter, lastgrænse mindst 20 t.

Flade eller lavsidede åbne vogne med enkelt-

aksler af speciel type L
Lastgrænse mindst 20 t.

Kombinerede flade/højsidede vogne af almindelig type (f. eks. svenske vogne) O

med 2 aksler: Læsselængde over 12 m, nedklappelige sidevægge, støtter, lastgrænse mindst 20 t.

Flade åbne vogne med bogier af alm. type R

Læsselængde over 18 m, nedklappelige endevægge, støtter, lastgrænse mindst 40 t.

Flade eller lavsidede åbne vogne af speciel type .. S
Lastgrænse mindst 40 t.

Vogne med forskydeligt tag T

- med 2 aksler: Lastgrænse mindst 20 t.
- med bogier: Lastgrænse mindst 40 t.

Andre vogne, navnlig *specialvogne* til befordring af flydende, luft- eller pulverformige varer, som ikke falder ind under kategorierne F, H, L og S U

- med 2 aksler: Lastgrænse mindst 20 t.
- med bogier: Lastgrænse mindst 40 t.



Firma Osc. Meyer

Isenkram

Værktøj og køkkenudstyr

Gl. Kongevej 123 — Kbh. V.
Tlf. HI 3300

Johannesen & Lund

Maskinfabrik A/S

Ryesgade 51
København Ø.
CE 225

**Sprøjteforme samt koldprægning
af emner i plastic**

Dalby Maskinforretning

v/ Aug. Christiansen



Tlf. Dalby 95

S. Præstmark

Urmager & Guldsmed

Banetoften 4 — Ballerup
Tlf. 97 05 86

Guld & sølv — Ure — Optik

Adams Transport Co.

A/S

Danasvej 30 — Kbh. V.
*CE 7400

Fa. Alfred Berg A/S

Væveri

Frederiksværk 28
Frederikssund
Tlf. *1313

H. C. Schmidt

Maskinfabrik

Dybbøl Landevej 2
Sønderborg
Tlf. (044) 2 13 44

Underlitra.

Under- litra	I forbindelse med hovedlitra	Betydning
a	E, F, G, H, I, T, U L, O S	med bogier med 3 aksler med 6 aksler
aa	L S	med 4 enkeltaksler med 8 aksler eller mere
b	F	stort rumindhold = over 45 m ³ (ikke for bogievogne)
	G, H T I	do. = over 70 m ³ do. = over 60 m ³ stor bundflade = mindst 22 m ² (ikke for bogievogne)
	K L, S	med lange støtter til pa-beholdere
c	H, T I L, S U	med endedøre med kødkroge med vrideskamler til aflæsning ved lufttryk
cc	H	med endedøre og indvendig indrettet til bilbefordring
d	E, F, T, U	med automatisk aflæsning ved tyngdekraft (kun for vogne, der ikke har flad bund og som hverken kan tippes over enden eller siden)
	H I	med lemme i gulvet til fisk
e	H I L, S T	med 2 gulve med elektrisk ventilation med etager til bilbefordring fri dørhøjde over 1,90 m (benyttes ikke, såfremt bogstaverne b, d eller i skal benyttes)
	U	til cement
ee	H	med flere end 2 gulve
f	F, H, I, L, O, S, T, U	færgebådsvogn for trafik til Storbritannien
g	G, H, T, U I	til korn maskinkølevogn
h	G, H	til tidlige grøntsager, har ekstra ventilationslemme for neden
	I U	med stærk isolation til flydende ell. luftformige varer
i	H, T U	med forskydelige sidevægge med forsænket lad
k	E, F, G, H, T, U	lastgrænse under 20 t for toakslede vogne lastgrænse under 40 t for bogievogne

Under- litra	I forbindelse med hovedlitra	Betydning
k	I	lastgrænse under 15 t for toakslede vogne lastgrænse under 30 t for bogievogne
	K, L, O R, S	lastgrænse under 20 t lastgrænse under 40 t
l	E G I K, L, R, O, S	kan ikke tippes til siden færre end 8 ventilationslemme varmeisoleret, uden iskasser (uden støtter*)
m	E	læsselængde under 7,70 m for toakslede vogne læsselængde under 12 m for bogievogne
	G	læsselængde under 9 m for toakslede vogne læsselængde under 15 m for bogievogne
	I	bundflade under 19 m ^{2**}) (ikke for bogievogne)
	K, O R	læsselængde fra 9 til 12 m læsselængde fra 15 til 18 m
mm	K, O R	læsselængde under 9 m læsselængde under 15 m
o	E I K R	kan ikke tippes over enden med iskasser under 3,5 m ³ med faste sidevægge med faste endevægge
p	I K, L, S R	uden gulvrister uden side- og endevægge***) uden endevægge
q	alle	med elektrisk varmeledning for alle tilladte strømarter
qq	alle	med elektrisk varmeledning og -anlæg for alle tilladte strømarter
r	alle	med dampvarmeledning
rr	alle	med dampvarmeledning og -anlæg
s	alle	er S-mærket
ss	alle	er SS-mærket
u	H	med kødkroge
v	H	er ægvogn

*) Anvendelse af bogstavet l på vogne af litra L og S, som også får bogstaverne b, c eller e, er valgfri.

**) For kølevogne med britisk profil vil blive fastsat andet antal m², som dog endnu ikke er bestemt.

***) Anvendelse af bogstavet p på vogne af litra L og S, som også får bogstaverne b, c eller e, er valgfri.

A/S Køge Stormølle



Postbox 49 — Køge

Den super-dynamiske
Renault 8 Major



Import: Brdr. Friis-Hansen A/S
Fra 0—80 km/t på 12,5 sek. Tophastighed 135 km/t.
4 skivebremses. Super komfortabel. Kun kr. 16.495
excl. lev. Få Major-avisen hos Deres Renault-for-
handler.

Brdr. Brag

Fiskeeksport

Sønderborg
Tlf. 044 - 21402

Aage Weihe A/S

Maling & lakindustri

Tobaksvej 12—14
Tlf. 69 38 44

A/S Skanderborg Talgsmelteri

Tlf. 0671 - 366

Genega Møbelforretning

De er altid velkommen til at se, høre og
spørge

Skolegade 7
Tlf. Herning 966

A/S Midtjysk Autotilbehør

Søndergade 31
Herning
Tlf. 3701

Roulet A/S

Tlf. Hem 28

Underlitraene anbringes i alfabetisk orden efter hovedlitraet.

Note. S- og SS-mærkede godsvogne er godsvogne, der er indrettet til at kunne befordres i hurtigkørende tog (personførende tog og »godsekspresser« med hastighed indtil 100 km/t, hhv. 120 km/t, når de er læsset i henhold til A-B-C-lastgrænsesignaturen).

Læserne vil på bladets midtersider finde en tabelarisk oversigt over hoved- og underlitra. Den kan nemt udtages og anvendes som fremtidig referenceliste.

Man har i den internationale litrering begrænset kendetegningen af vognenes egenskaber til sådanne, som et flertal af jernbaneforvaltninger har ønsket kendetegnet, og ghenvist de jernbaner, som måtte anse kendetegning af yderligere egenskaber for nødvendig, til at give vognene en supplerende national litrering. Til denne nationale litrering er afsat 7 små bogstaver, bogstaverne t-z. Den nationale litrering anføres umiddelbart til højre for den internationale litrering og adskilt fra denne ved en bindestreg, se efterfølgende fortegnelse over nye litra for danske godsvogne. På danske vogne vil blive benyttet følgende supplerende nationale litra:

u = med kødkroge (nuværende litra IAK)

v = ægvogn (nuværende litra IAL)

Det er tilladt jernbaneforvaltninger, som måtte ønske det, yderligere at kendetegne en vogns konstruktive egenskaber ved anvendelse af cifre, som



Fig. 2. Gs-vogn med de nye påskrifter.

(Foto: DSB)



DSB

Fig. 3. Det nye ejendomsmærke.

skal være adskilt fra de foran omtalte påskrifter på vognene. Som bekendt anvender DB sådanne tal-mæssige angivelser af »Baureihe«.

Omlitreringen og omnummereringen af statsbanernes godsvogne.

Alle DSB's RIV-mærkede godsvogne samt enkelte af de ikke RIV-mærkede vogne vil få nye litra og numre m.v. Derimod vil ældre godsvogne, som påregnes udrangeret i løbet af et kortere åremål, bibeholde deres gamle litra og numre. Anbringelsen af de nye påskrifter på godsvognene vil blive påbegyndt efterhånden som godsvognene indgår i værksted, og skal være afsluttet inden den 1. oktober 1968. Se iøvrigt efterfølgende oversigt over, hvilke af statsbanernes godsvogne der vil få nye litra m.v. samt de nye nummerrækker for de enkelte vogntyper.

Som det fremgår af fig. 2, er bogstav- og taltypen ændret i forhold til de nu anvendte. Højden af bogstaver og tal er 80 mm. DSB's traditionelle »krone« og et »ekstra« ejendomsmærke (fig. 3) flyttes samtidig fra venstre til højre halvdel af vognkassen, og anbringes hvor det nu anvendte RIV-mærke har sin placering.

Ringkøbing Fiskeeksport

Tlf. 0731 - 376

A/S Aksel Bergstrøm

Fiskeeksport

Hirtshals — 0897 - 16

Ingemann Petersen & Brink

Alt i bygningsartikler

Hovedvejen 56 — Glostrup — Tlf. 96 50 00

Farum Betonindustri

Bygmarken 24

Farum

Tlf. 95 18 44

Buddinge Cementstøberi

v/ Kaj Nielsen

Buddingevej 107

Tlf. 88 08 32

K. J. Campingvogne

Vejleby pr. Skibby

Tlf. (03) 3 29 79

O. & N. electric a-s

Ellekær 3 — Herlev

Tlf. 94 43 22

DK I → DANSK KØBMANDS-INVENTAR A/S

Glerupvej 8 Brønshøj Tlf. 91 33 44

Aarhus afd.

Tordenskjoldsgade 32 A

Aarhus N. — Tlf. (061) 6 86 94

**Oversigt over nye litra og nummerrækker
for statsbanernes godsvogne.**

Lukkede godsvogne

Nuværende litra	Antal vogne	Nyt litra	Ny nummerrække
Gs	2891	Gs	120 0 000 - 120 3 999
HD	800	Gklms	138 8 000 - 138 8 804
HJ	1235	Gklm	111 6 000 - 111 8 783
Hs-t	310	His	endnu ikke fastsat
I	200	Hs	210 0 000 - 210 0 199
IA	128	Hk	205 0 000 - 205 0 129
IAK	250	Hks-u	215 0 000 - 215 0 249
IAL	418	Hks-v	215 0 300 - 215 0 749
IAR	99	Hks	215 0 800 - 215 0 899
IAR	50	Hkrs	215 6 000 - 215 6 049
IKA	90	Ics	807 7 100 - 807 7 189
IKN	1	Icmos	806 7 000
U*)	3	Uahk	721 1 000 - 721 1 002
U**)	42	Ud	901 0 600 - 901 0 683
U***)	3	Uhk	701 3 000 - 701 3 002

Åbne godsvogne

E	499	E	500 0 000 - 502 0 399
PB	1647	Elo	511 0 000 - 511 1 654
PD	2	Elo	512 7 400 - 512 7 401
PS	22	Fdk	607 0 711 - 607 0 733
PSL	1	Fdk	607 0 815
PSR	3	Fdk	607 0 797 - 607 0 799
PV	7	Fdkk	607 0 801 - 607 0 807
Ks	350	Kbs	333 0 000 - 333 0 349
TF	150	Kbkm	322 5 000 - 322 5 149
TGA	1	Sk	425 2 000
TGC	66	Sk	425 2 105 - 425 2 175
TGS	40	S	420 1 000 - 420 1 039
TGT	20	Sk	425 1 000 - 425 1 019
Fd	100	Fd	602 0 550 - 602 0 649
Sad	1	Uai	989 0 000
Sd	1	Uai	929 1 000
TK	1	Uai	929 2 000
TM	1	Uai	989 1 000

*) 3 stk. bogie beholdervogne nr. 39.501-39.503.

**) 42 stk. to-akslede rå sukker-beholdervogne.

***) 3 stk. to-akslede beholdervogne nr. 39.521-39.523.

Det bemærkes, at i de anførte nummerrækker er kun første og sidste nummer i rækken anført, idet der kan være spring i denne, f. eks. for at adskille vogne med skruebremse fra vogne uden skruebremse. Rubrikken »antal vogne« angiver *vognantallet af de pågældende litra pr. 1. februar 1965.*

Den opmærksomme læser vil have bemærket litraerne *Fdkk* og *Sk*, da underlitra »kk« ikke forekommer i forbindelse med hovedlitra »F«, ligesom underlitra »m« ikke forekommer i forbindelse med hovedlitra »S«. DSB har måttet tage sig denne »frihed« af rent praktiske grunde, for at der kan skelnes mellem vogne, der i henhold til det udarbejdede skema ville have fået samme litra, men som i konstruktionsmæssig henseende er væsentlig forskellige. (Litra PV contra litra PS med og uden underlitra og litra TGA/TGC contra litra TGT). *Fdkk*- og *Sk*-vognene er ikke RIV-mærkede og vil af den grund ikke blive benyttet uden for dansk område, så denne lille undtagelse fra reglen vil således ikke føre til »internationale forviklinger«.

Følgende DSB-godsvogne er *RIV-mærkede* (nuværende litra): *E, Gs, Hs-t, I, IAK, IAL, IAR, IKA, IKN, Ks, PB, Sad, Sd, TGS, TM* og *U* (visse vogne). Meddelelsen i bladets nr. 2/65 (»Jernbanenyt – kort fortalt«) om sletningen af RIV-mærkningen på vogne af nuværende litra *IAK, IAL, IAR* og *PB* er ikke helt korrekt. Sletningen af mærkningen på visse af disse vogne vil være af midlertidig karakter, indtil vognene er udstyret med nye hjulsæt med rullelejer (type 26). De i tabel B anførte forvaltninger er tilsluttet RIV »Overenskomst om den gensidige benyttelse af godsvogne i international trafik«.

Følgende DSB-godsvogne indgår i *EUROP*-vognforbundet (nuværende litra): *E* og *Gs*. (Der forekommer p. t. *Gs*-vogne uden *EUROP*-mærkning, idet denne først påmales efter udløbet af en 24 måneders garantiperiode efter levering fra fabrikken). Det fremgår af tabel B, hvilke forvaltninger der har indskudt vogne i *EUROP*-poolen.

Følgende DSB-kølevogne er *INTERFRIGO*-mærkede (nuværende litra): *IKA* og *IKN*. Der forekommer jernbaneejede og privatejede *INTERFRIGO*-kølevogne med ejendomsmærke fra følgende forvaltninger: *CEH, DB, DSB, FS, JŽ, NS, SBB-CFF, RENFE, SNCB, SNCF* og *TCDD*.

Redaktionsudvalget vil på dette sted benytte lejligheden til at takke generaldirektoratet og i særlig grad d'herrer *trafikinspektør E. Kirkebæk*, trafikkontoret, og *ingeniør N. G. Bøving*, maskinafdelingen, for hjælp ved udarbejdelsen af denne oversigt.

(EBJ)

GRAND HOTEL Kalundborg Tlf. 1686	GLOBE AUTOMATIK Haandværkervænget 1 Greve Strand
BROBYVÆRK JERNVAREFABRIK Tlf. Brobyværk 109	<i>CHR. JENSEN & SØNNER</i> Næstved
Smør Ost Kaffe Konserver <i>IRIS</i> Nørrebrogade 41	JACOB PETERSEN H. C. Andersen Boulevard 25 Kbhvn. V. — Tlf. BY 1806
ELY-Z Grønnegade 28 Herning Tlf. 913	TRÆLASTHANDELEN SILVAN Slagelse Tlf. 52 17 57
<i>Broager Spare- og Lånekasse</i> Broager — Tlf. 113	NORDBORG SPAREKASSE Storegade — Nordborg — Als Tlf. 51407
N. C. CHRISTENSEN A/S Trikotagefabrik Pontoppidansvej 4 — Herning Tlf. 286	J. PETERSEN Beslagfabrik Priorgade — Nibe Tlf. 29
<i>EMIL JENSEN</i> Fiskeeksport Fiskerihavnen — Horsens Tlf. 22871	I/S Chr. Lillelund & Søn Ø. Kirkevej 30 — Herning Tlf. 771
Murermester AKSEL GULDAGER NIELSEN V. Ringvej — Fredericia Tlf. 20611	Automobilhandler H. G. NIELSEN Vejlevej 108 — Kolding Tlf. 22555

Tabel A.
Kodenumre for regimer og sporvidder m. v.

		Kun inden-landsk trafik	RIV—PPW*)						PPW*)			
			Fast hjul-afstand	Forskellige sporvidder					Fast hjul-afstand	Forskellige sporvidder		
				1435/1524 ved:		1435/1672 ved:		1435 1524 1672		1435/1524 ved:		
				udskift-ning af hjulsæt	aksler med variabel hjulaf-stand	udskift-ning af hjulsæt	aksler med variabel hjulaf-stand			udskift-ning af hjulsæt	aksler med variabel hjulaf-stand	
2. tal i koden	1. tal i koden	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Jernbaneejede og private godsvogne	Godsvognspool, normal lejesats	0	—	01	02	03	04	05	06	07	08	09
	Godsvognspool, særlig lejesats†)	1	—	11	12	13	14	15	16	17	18	19
	Alm. vognpark, normal lejesats	2	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
	Alm. vognpark, særlig lejesats	3	30**)	31	32	33	34	35	36	37	38	39

*) PPW (Prawila Polsowanij Wagonami=forskrifter for benyttelsen af godsvogne) er et vognforbund svarende til RIV mellem de forvaltninger, som er tilsluttet den på artiklens første side omtalte organisation (OSShD) for samarbejde mellem de østlige jernbaneforvaltninger.

**) Vogne, som ikke benyttes af forsenderne (tjenestevogne).

†) Nummerrækken 11—19 er indtil videre udelukkende reserveret for vogne under Interfrigo-forvaltning, hvortil der benyttes kodenumrene 11 eller 14.

Tabel B.
Ejendomsmærker og kodenumre for jernbaneforvaltninger.

Ejendoms- mærke	Kode- nr.	Jernbaneforvaltninger	Ejendoms- mærke	Kode- nr.	Jernbaneforvaltninger
ANZ	61	Anzinbanen (Frankrig)	GYSEV	43	Raab-Ödenburg-Ebenfurter Jernbane (Ungarn)
BDZ**)	52	Bulgarske Statsbaner			(Győr-Sopron-Ebenfurt)
BHEV	44	Budapest Lokalbane	JŽ	72	Jugoslaviske Jernbaner
BLS	63	Bern-Lötschberg-Simplon Jernbane	MÁV**)	55	Ungarske Statsbaner
BR	70	Britiske Jernbaner	NS*)	84	Hollandske Baner
CEH	73	Græske Statsbaner	NSB	76	Norges Statsbaner
CFL*)	82	Luxembourgiske Statsbaner	ÖBB*)	81	Østrigske Forbundsbaner
CFR**)	53	Rumænske Jernbaner	PKP**)	51	Polske Statsbaner
ČSD**)	54	Tjekkoslovakiske Jernbaner	RENFE	71	Spanske Statsbaner
DB*)	80	Tysk Forbundsbaner	Rj B	65	Rjukanbanen (Norge)
DR**)	50	Tysk Rigsbane	SBB/CFF*)	85	Schweiziske Forbundsbaner
DSB*)	86	Danske Statsbaner	SJ	74	Sveriges Statsbaner
FNM	64	Nord-Milanos Jernbaner	SNCB*)	88	Belgiske Statsbaner
FS*)	83	Italienske Statsbaner	SNCF*)	87	Franske Statsbaner
			SP	62	Schweiziske Privatbaner
			TCDD	75	Tyrkiske Statsbaner

*) Medlem af EUROP-godsvognspoolen.

**) Medlem af OPW-godsvognspoolen. (Russiske baner (SZD) er ligeledes medlem).

S A G - komfurer	<i>ANDREAS HANSEN</i> Hamletsgade 3 N. Taga 8901
FOG OG MØRUP A/S Sydmarken 46 — Søborg Tlf. 69 05 22	GARTNERNES SALGSFORENING Nakskov
<i>A/S ELEKTROMEKANO</i> Aarhusgade 88 Tlf. TR 4343	FIRMA KNUD LOUS Store Kongensgade 110 E Tlf. MI 4580
Akkumulatorfabrikken CHLORIDE Tlf. HI 2288	En hilsen fra KØGE BY
AXEL ÅKERMAN Næsby — Fyn Tlf. Odense (09) 11 72 72	<i>Stilladsfabrikken MARS</i> Fredens Torv 10 — Aarhus Tlf. 36344
Østsjællands jernbane tog og busser Haarlev Tlf. 03686 - 19	BRDR. JOHNSEN Aktieselskab Entreprenør- & Maskinudlejningsforretning Tlf. Roskilde 35 21 40

Foreningsnyt:

Ny redaktør.

Med udsendelsen af vort nye medlemsblad i september 1964 gennemgik dette en kolossal forandring, idet det nu blev et fint, bogtrykt blad, og med den stadig voksende medlemsskare og det efterhånden ret betydelige oplag, bladet nu udkommer i, kræver det et meget stort arbejde fra redakørens side at redigere dette blad og stadig prøve på at gøre det endnu bedre.

Dette arbejde, som *Poul Skebye Rasmussen* har varetaget på så udmærket måde, ønsker han nu på grund af manglende tid at blive aflastet for, og vi er så heldige, at *Erik B. Jonsen*, der netop er vendt hjem fra Australien, og som i klubbens allerførste dage var redaktør af vort den gang lille medlemsblad, igen tilbyder at overtage redaktørposten.

Fra bestyrelsens side skal der lyde en tak til Skebye for den store indsats, han har gjort, og vi er glade for, at han stadig i bladudvalget deltager i arbejdet med tilrettelæggelsen af bladet.

Samtidig byder vi *Erik B. Jonsen* velkommen tilbage til redaktionsarbejdet og håber, at vort fine medlemsblad stadig må fortsætte vejen fremad og nå ud i endnu videre kredse, så vore tanker kan blive kendt i en stadig voksende læserskare.

(Thoke)

Afholdte møder.

Bestyrelsen har fra lederen af »Sydjydske afdeling«, hr. *Erik M. Dalgaard Eriksen*, modtaget ønske om, at lokalafdelingen lægges ind under den bestående afdeling for Fyn. Dette ønske er imødekommet, og lederen af lokalafdelingen i Odense, hr. *Gerner Christiansen*, har lovet midlertidigt at varetage de sydjydske interesser. Årsagen til standsningen af afdelingen i Vejle må søges i den skuffelse, det var for lokaledelsen, at der til et stort, veltilrettelagt program søndag den 14. februar kun mødte 4 »lokale« medlemmer, da afdelingens fremtid skulle diskuteres. Det »åbne« møde, der iøvrigt var godt besøgt, omfattede foredrag af rangerformand Kaalund, Grindsted, og fhv. driftsbest. K. Knudsen, VVGJ, fællesspisning og films- og dias-forevisning.

Ved mødet i Folkets Hus den 17. februar fortalte lærer Th. Ring Hansen oplevelser fra jernbanerne i Østrig. Foredragsholderen indledte med en kort gen-

nemgang af jernbanerne i det østrig-ungarske monarki, senere den østrigske forbundsrepublik, fra den første jernbane, skinnevejen Linz–Budweis fra 1828, den såkaldte Holz- und Eisenbahn, til den for kort tid siden åbnede strækning ved den ungarske grænse. Fra tandhjulsstrækningen Vordernberg–Eisenerz (ÖBB), hvor der findes fire forskellige typer tandhjulslokomotiver, Reihe 97, 197, 297 og 2097, sidst nævnte et dieselhydraulisk loko. Reihe 297, den kraftigste tandhjulslokomotivtype, viste sig at være så kraftig, at den ødelagde tandstangen, og lokomotiverne er derfor henstillet. Der vistest lysbilleder bl. a. fra tandhjulsstrækningen, fra Wiener Verkehrsbetriebe's forskellige sporvejslinier og lokalbaner og fra Pöstlingerbergbahn. Efter kaffen og teen vistest en film med bl. a. billeder fra Raab–Oedenburger–Ebenfurter Eisenbahn, en bane, der i dag er en ungarsk privatbane, der som et levn fra tidligere tider ender på østrigsk område. De knapt hundrede fremmødte fik en interessant aften. (SR)

Referat af mødet den 12. marts og udflugten den 14. marts bringes i næste nummer. Sekretæren ønsker dog allerede nu at tilkendegive, at han er uden ansvar for en noget forvrøvlet forhåndsomtale af Frederikssturens bragt af en nordsjællandsk avis.

Lille spøgefuldhed i marts.

Resultatet af sidste nummers konkurrence bringes i næste nummer.

Kontingenterne.

I modsætning til tidligere år har vi i år (15/3) været så heldige at have »pengene i hus« fra 75 pct. af medlemmerne. Samtidig har vi haft den glæde at modtage frivillige tilskud og gavebeløb, som har oversteget vore forventninger, og vi bringer herved alle giverne vor bedste tak for velvillig støtte udover kontingentet.

De resterende kontingenter håber vi at modtage snarest, da det både er besværligt og bekosteligt at udsende postopkrævninger. (Se iøvrigt side 3).

DKJ's bogserie.

De tre nyheder i vor bogserie, der forhåndsomtalt i bladets nr. 2/65, er udkommet, og serien omfatter nu:

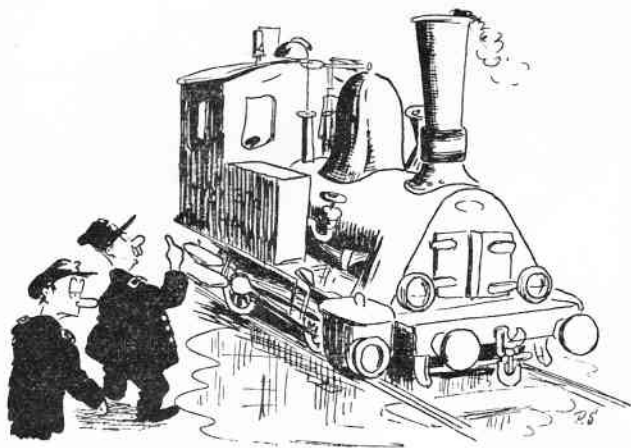
1. Næstved–Præstø–Mern Banen kr. 8.50

Typidan udfører gedigent, villapræget seriebyggeri i forskellige typer fra 99-212 m² bebygget areal til faste kontraktsummer fra kr. 69.500 til 124.000. TYPIDAN-byggeindustri Donsvej 12 — Bramdrupdam Tlf. Kolding (055) 68311	VILDSUND STRANDHOTEL v/ hr. Ørgaard Nielsen Sundby Thy — Vildsund Vest Tlf. (0791) 154 - 194
Urmager GUNNAR BAK Kongensgade 79 — Esbjerg Tlf. 21629 Aut. Omega- & Tissot forhandler	RANDERS FARVEMØLLE v/ S. P. Sørensen Tlf. 20984
HOED KALKVÆRK (Anders P. Andersen & Søn) Tlf. Balle 16	<i>Djursland Kartoffelmølsfabrik</i> Tlf. Auning 60
THOCA TRIKOTAGEFABRIK v/ Thorkild Nissen Tlf. Ejstrupholm 33	HANS JØRGENSEN & CO. Triumf emballageartikler Rolighedsvej 9 — Kbh. F. Tlf. 35 15 55
K. N. & A. ØSTERGAARD Entreprenører - Civilingeniører Vejle — Tlf. 3471	<i>Grejsdalens Blikkenslagerforretning</i> Grejsdal Landevej 165 Vejle Tlf. (0581) - Grejsdal 3
HANCO A/S Slipsfabrik Tlf. Ejby 265 Nilaco A/S - Konfektionsfabrik	Varme — Ventilation — Smedearbejde WAGNER & CO. A/S Nr. Broby P. Wagner Tlf. Brobyværk 194

2. Maribo-Bandholm Jernbane	udsolgt
3. Hørve-Vårslev Jernbane	udsolgt
4. Fortegnelse over danske jernbaners motor- materiel, 1. del	kr. 10.00
(motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyntog m.v.)	
5. 2. del (forsøgsvogne, skinnebusmateriel samt supplement til 1. del), forventes udsendt forår 1965.	
6. Nakskov-Rødby Jernbane	kr. 12.00
7. Museumsbanen og Maribo-Bandholm Jern- bane	kr. 3.00
8. Langelandsbanen	kr. 16.00
9. Vejle-Give Jernbane	kr. 12.00
10. Kolding-Egtved Jernbane	kr. 15.00
11. Nakskov-Kragenæs Jernbane 1915-1965	kr. 12.00

Bøgerne kan erhverves ved indbetaling af ovennævnte beløb + porto (kr. 0,25) pr. publikation på postgiro 67394 (P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup).

Humørpostkort.



Medlemmernes opmærksomhed henledes på foreningens to morsomme »humørpostkort« med tegninger fra »Dansk Lokomotivmands Forening«s serie »Olsen og Jensen«. Den ene situation ses ovenfor, den anden bragtes i bladets nr. 4/64. Anvend dem flittigt, det gavner foreningens økonomi.

Kortene koster kun kr. 0,35 pr. stk. (10 stk. kr. 3,00) + porto 15 øre, og de kan bestilles hos: Ole Plum, Dr. Christiansensvej 7, Dianalund, postgiro 13 53 13.

Vi gratulerer:

Kontorchef Ib Olsen, Lollandsbanen, kan 1. april fejre 40 års jubilæum, endda ved samme bane,

idet han den 1. april 1925 ansattes ved LJ og fra 1960 blev kontorchef. Ved sit mangeårige virke i Maribo som assistent og senere overassistent er det lykkedes kontorchefen at gøre LJ's regnskabsafdeling både mønsterværdig og rationel. Ved at blade i gamle personalefortegnelser og driftsberetninger, ses det tydeligt, at regnskabsvæsenet blot for 25 år siden krævede en sværm af kontorister, assistenter, fuldmægtige og regnskabsførere, stående ved højbenede skrivepulte, prentende med spruttende elastikpenne og slæbende med tunge folianter af højst problematisk nytte, set med nutidens øjne. Man imponeres derfor kendeligt ved at se, at hele LJ's regnskab på hovedkontoret klares af ganske få mand. En stor del af æren for denne omlægning og rationalisering må tilfalde kontorchefen. – DJK skylder ham tak for tålmodighed med vort brogede mellemregnskab og for hjælpsomhed med mange sager, og med vor gratulation sender vi de bedste ønsker om endnu mange gode år ved LJ. (PT)

MUSEUMSTOGET

Personale til sommerens tog.

Både trafik- og maskinafdelingen er allerede i gang med at planlægge sommerens trafik på Maribo-Bandholm Jernbane. Det antages, at trafikken vil komme til at strække sig over hele sommerkøreplansperioden, og at togenes køreplan vil blive omtrent som i 1964.

Vi beder Dem derfor allerede nu begynde at tænke over, om De vil være med at forrette tjeneste ved togenes fremførelse, og om hvornår De kan. Tilmelding bedes foretaget på et åbent brevkort, der skal indeholde følgende oplysninger:

Afsenderens navn.

Afsenderens adresse.

Afsenderens evt. telefonnummer.

Ønsker at gøre tjeneste som:

Jeg kan følgende datoer (eller kan ikke)

Kortene sendes til:

Trafikafdelingen:

(tjeneste som togfører (efter prøve), togbetjent, bremsen, postkortsælger m. m.)

Hr. Børge Chorfitzen,
Tagensvej 169,
København NV.

<i>Kødfoderfabrikken SJÆLLAND</i> Langesø — Ringsted Langesø 33	CIACAN Kemisk fabrik Hovedvejen 60 — Glostrup Tlf. 96 85 58
BOLIG-FORUM A/S Hovedgaden 118 — Glostrup MØBLER til enhver lejlighed Tlf. 96 58 00	KØB DANSK D. R. I.
<i>VASKERIET »CHIC«</i> Storegade 86 — Stege Tlf. 03 81 44 16	HESS VARME
HELWEG MIKKELSEN & CO. Fabrik for elektriske måleinstrumenter Øster Farimagsgade 28 Tlf. Tria 7000	VESTERLEDS TRÆLAST Tømmer — Trælast Døre — Paneler Vinduer — Lister Vesterleds Trælast Tlf. 96 16 78
<i>Bistrupvejens Trædrejeri</i> Birkerød Tlf. 81 14 66	LOUIS HOLM's EFTF. El-installatør Falkoner Allé 23 Tlf. GO 4670
Nordisk Elektricitets Selskab A/S Ellebjergvej 50 SV.	<i>DANATEX</i> Bogtryk Offset Emballage Etiketter EVA 2960
JEEP CENTRALEN Næstvedvej Al slags sprøjtning og pudring udføres Skælskør Tlf. (03) 595 - 493	H. C. HANSEN A/S Vestergade 15 4 % rabat på kolonial, vin og spiritus Tlf. Skælskør 32
<i>A. KORNERUP A/S</i> Søndre Banevej 29 Bygningsartikler Hillerød Tlf. (03) 26 04 74	STHYR & KJÆR A/S Kolonial en gros Carlsbergvej 30 — Hillerød

Maskinafdelingen:

(tjeneste som lokomotivfyrbøder, pudser og rangerleder (efter prøve) samt som banehåndværker (smed, tømrer, maler o.s.v.) ved maskin-, bane- eller signaltjenesten)

Hr. Svend Jørgensen,
Blichersvej 5, 1. sal,
Helsingør.

De, der har tilmeldt sig, vil senere modtage besked fra afdelingerne, når turlisterne foreligger. – Nærmere oplysninger om transportmuligheder vil blive meddelt senere.

Det bedes ved tilmelding oplyst, om De evt. kan rejse til Maribo allerede lørdag og deltage i vedligeholdelse og reparationer af materiellet lørdag aften og søndag morgen. Der bliver under alle omstændigheder mulighed for overnatning i egen sovepose.

Hvis succes'en fra sommeren 1964 skal gentages i 1965, kan vi love, at en søndagstjeneste på museumstoget i højsæsonen ikke bliver nogen feriedag, men til gengæld et det morsomt.

(*SvJ/BC/SR*)

KIG IND i Klampenborg.

Vi har på arbejdsholdet i Klampenborg et godt kammeratskab, og vi synes selv, det er en fascinerende hobby at arbejde med rigtigt jernbanemateriel, vogne, lokomotiver m. m., og flere gange har vi, som det også har været omtalt her, været på interessante ekspeditioner forskellige steder, men oftest er vi »Tordenskjolds soldater« – og vi kan ikke blive ved at arbejde så hårdt, som vi har gjort det i vinter. Vi trænger til aflastning.

Der har hele vinteren været arbejdet med loko »KJØGE«. Med de forventninger, vi selv har til sommerens drift, og de, der næres til »Museumstoget« på Lolland, må vi have vor trækraft 100 pct. i orden, ligesåvel som vi må have C-20 og D-1 køreklare og det øvrige materiel i fin og tiltalende stand. Det er NU, der skal gøres en indsats for at nå dette! Vi beder *alle* overveje, om de ikke – både for klubbens og for deres egen fornøjelse – burde deltage i denne del af klubbens arbejde?

Det forekommer os på arbejdsholdet, at det både er interessant og hyggeligt at deltage i det praktiske arbejde. Det giver en dejlig tilfredsstillelse efter må-

neder slid at aflevere en vogn i fin stand, som man vist ellers forlængst ville have set ophugget, for slet ikke at tale om den spændende oplevelse, der venter de medlemmer, der har lagt mange timers arbejde i klargøring af »KJØGE«, når den engang fyres op til første prøvetur.

De går glip af meget ved ikke at deltage – der er ingen tvang, få timers arbejde er vi også glade for, eller tilbud om hjemmearbejde af enhver art. KIG IND i Klampenborg.

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 69, 2., København S. (tlf. 55 74 81). J. Kirchhoff-Jørgensen (tlf. GODthåb 92 68).

D-32 fra HHJ, der siden starten i 1962 har været i anvendelse i Bandholm, er blevet sendt til Thorsø, hvor E. Møller Nielsen, der bl. a. restaurerede HHJ F-43, vil give D-32 en grundig og tiltrængt oppudsning.

Et par firmaer har atter betænkt os med gaver, nemlig *Caltex Oil A/S*, der har skænket foreningen kr. 1000,- samt givet tilsagn om driv- og smøremidler til favørpris – og *COLAS Vejmaterialer A/S*, der har foræret foreningen en tons kul.

(*Svend Jørgensen*)

INFORMATION OM

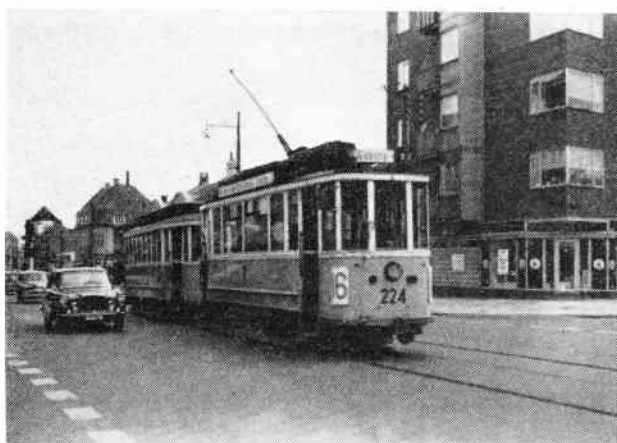
Sporvejshistorisk selskab

Af Jørgen Halvorsen og Th. Ring Hansen.

Den gradvise virkeliggørelse af »Planskitsen« for København Sporveje, hvorved sporvejslinier er eller vil blive nedlagt, samtidig med at det ældre materiel forsvinder fra gadebilledet, har medført, at interessen for sporveje i København såvel som i andre byer er blevet styrket. En egentlig forening af folk, der interesserer sig for sporvejsdrift, har hidtil ikke eksisteret, hvilket har medført, at interesserede i mange tilfælde har været henvist til at arbejde på egen hånd, hvorved de ofte uafhængig af hinanden har indsamlet værdifuldt materiale til belysning af sporvejshistorie, sporvejsdrift m.v. I enkelte tilfælde har sporvejsinteresserede fundet sammen i en snæver kreds og derved udnyttet de fordele, der er ved et

Vestjydsk Elektromotor reparation Hjerm 17	GREPO MODESTRIK Tlf. Herning 1470
<i>KAJ P. KRØJGAARD</i> Trikotagefabrik Tlf. Herning 834	H. A. WEGEBERG Vaskemaskiner Tlf. Herning 4411
Sorøegnens Andelssvineslagteri Sorø 717	<i>HERNING BEHOLDERFABRIK</i> Tlf. 0711 - 3261
A/S EDELWEISS Silkeborgvej 100 Herning Tlf. 4711	KLAKRING SAVVÆRK & TRÆVAREFABRIK Tlf. Juelsminde 201
<i>Videbæk Højttalerfabrik A/S</i> Tlf. (0711) 20	AXEL CHARLES FARVERI Herning Tlf. 0711 - 295
HERWIN MODEVARER Herning Tlf. 2192	KJELLERUP SØLVVAREFABRIK Tlf. 068 - 81172
<i>NEILA MODESTRIK</i> Herning	<i>TROELSTRUP</i> Vester Voldgade 5 - Kbh. V. Central 1394
SKANDERBORG DAMPVASKERI Tlf. Skanderborg 121	AGO FABRIKKEN Danske stjernekastere Tlf. Vinderup 56

interesse- og arbejdsfællesskab. Om egentlige foreninger med love, kontingent etc. har der ikke været tale.



Der var engang... Linie 16 på Søborg Hovedgade på vej til Søborg. Taget kort før nedlægningsen 1. maj 1962.

Foto: Th. Ring Hansen

Sporvejshistorisk Selskab er et eksempel på en sådan kreds. Foreningen har hidtil virket i det stille, men finder at tidspunktet nu er ind til at træde frem og give enhver mulighed for gennem et medlemskab at nyde godt af det arbejde, der vil blive eller alle-

rede er gjort, ligesom foreningen regner med, at nye medlemmer vil delagtiggøre andre i deres resultater og dermed fremme interessen for og kendskabet til sporvejsdrift og de dermed forbundne problemer. Foreningens kontingent udgør 15,- kr. for medlemmer over 18 år og 10,- kr. for medlemmer under 18 år. Indmeldelsesgebyret er 5,- kr. Foreningen udsender et medlemsblad, der er duplikeret, men indeholder 1-2 ægte fotografier som bilag. Bladet tænkes udsendt 6 gange om året.

Foreningen arbejder iøvrigt på at udbygge samarbejdet med tilsvarende foreninger i udlandet.

Såfremt De ønsker at blive medlem, kan De blot sende et brevkort til sekretæren, hvorefter De vil få tilsendt indmeldelsesformular.

Indtil en generalforsamling har været afholdt, har den fungerende bestyrelse følgende sammensætning: Jørgen Halvorsen (formd.), John Lundgren (næstformand), Th. Ring Hansen (sekretær), O. Iskov (kasserer), Leif Bang (turleder), Willy Christensen (historisk konsulent).

Sekretærens adresse er: Ryttergårdsvej 42, 3., Farum.

Jesper Christensen & CO.

Vinhandler

Nørregade 28

Tlf. 3301

Rødovre Væveriet

Højnæsvej 46-48 — Tlf. 70 17 76

Vanløse

FRANSI-SKO Ørnevej 30 Tlf. TAGA 2207	HANSEN's STEMPelfABRIK Strandlodsvej 48 S CE 1451
STØT KAMPEN FOR KRÆFTENS BEKÆMPELSE C. E. B.	<i>F.A. KAJ R. GRATHWOL A/S</i> Dr. Tværgade 35 K. Tlf. MI 5440
<i>PFAFF SYMASKINER</i> Er bedst	KØB DANSK C. R.
Møbeltransport DANMARK Tlf. CE 1773	KONTANTEN Stengade 44 Helsingør
LYNGBY KJOLETØJSFABRIK Parallelvej 15 — Tlf. 87 15 29 Lyngby	H. J. SIMONSEN & CO. Internationale Spedition Aktieselskab
NØRREBROS VÆVERI Drejervej 8 — Tlf. TAGA 1145 København NV.	<i>BISCUITFABRIKKEN TARTA</i> Høvedstensvej 47-49 Hvidovre Tlf. 78 32 22
PAUL LEHMANN Internationale Transporter Aktieselskab	Dansk-Hollandsk Kaffe-Compagni Peter Hvitfeldtsstræde 3
<i>Sandviks Farve-, Lak- & Limfabrikker</i> Ellekær 8 — Herlev	Raymond Poulsen AUTOOPRETNING AUTOLAKERING Maribovej 22 Tlf. Nakskov 538

DANSK JERNBANE - KLUB MUSEUMSTOGET

FORTEGNELSE OVER JERNBANEMATERIELLET

1. DAMPLOKOMOTIVER

Ejendoms- mærke	Litra og nr.	Antal aksler	Driv- hjuls- diam.	Cylinder		Kedel- tryk	Kobling	Vægt i tjeneste- færdig stand	Tenderen				Fabrikations- sted	Bygge- år
				Dia- meter	Slag- længde				Antal aksler	Vand	Kul	Vægt tjeneste- færdig		
			mm	mm	mm	kg/cm ²		tons		tons	tons	tons		
ØSJS	2	3	800	260	400	10	C	18,3	—	2	0,8	—	Krauß	1879
ØSJS	3	3	800	260	400	10	C	18,3	—	2	0,8	—	Krauß	1878
OHJ	5	3	1190	360	540	10	C	24	2	6	2	16,7	Maribo	1901
ØSJS	6	4	1003	330	500	12	D	24	—	3	1	—	Borsig	1895
GDS	11	5	1200	380	550	12	2'C	40	—	4	1,6	—	Henschel	1907

2. MOTORVOGNE

LB	M 1	4	120 HK Atlas dieselmotor	34,0	post- og rejsegodsrum	Deva	1921
LJ	M 1	2	105 HK Continental benzinmotor	11,9	43 siddepladser	Odense	1926

3. PERSONVOGNE

			Fabrikations- sted	Bygge- år	Antal siddepl.		Anmærkning
					1. kl.	3. kl.	
HHGB	A 1	4	Maribo	1905	—	—	Klubvogn — henstår i Klampenborg
OMB	B 4	2	Arlöf	1911	16	22	Lejet af Nordvestfynske Jernbane
NFJ	A 7	2	Scandia	1911	12	29	Kupévogn
ØSJS	D 11	2	Scandia	1879	—	40	Kupévogn
KS5	C 20	2	Scandia	1906	—	—	Under restaurering i Klampenborg
LB	C 21	2	Scandia	1911	—	50	Midtergangsvogn
NPMB	C 31	2	Scandia	1899	—	40	Sidegangsvogn
GDS	C 40	2	Scandia	1898	—	40	Midtergangsvogn
DSB	CE 322	2	Scandia	1880	—	—	Åben personvogn — under restaurering i Klampenborg
DSB	CE 1345	2	Strømmen	1897	—	—	Værkstedsvogn — henstår i Klampenborg
HJJ	S 135	2	Scandia	1917	—	42	Bænkevogn

4. POST- OG REJSEGODSVOGNE

HHGB	D 1	2	Maribo	1906	post- og rejsegodsvogn	Under restaurering i Klampenborg
ØSJS	E 26	2	Scandia	1879	reservepakvogn	
HHJ	D 32	2	Breslau	1882	postbureauvogn	henstår i Thorst
NPMB	E 41	2	Scandia	1899	post- og rejsegodsvogn	

5. GODSVOGNE

GDS	C 4	3	Scandia	1879	åben godsvogn	
HHJ	F 43	2	Scandia	1898	hvidmalet lukket godsvogn	Henstår i Maribo
LFJ	LC 195	2	Randers	1874	lukket godsvogn	
DSB	zA 99517	2	Scandia	1890	hvidmalet afkølingsvogn	
DSB	zB 99571	2	Scandia	1895	hvidmalet afkølingsvogn	Anvendes som kuldepot
DSB	zC 500306	2	Scandia	1890	affaldsvogn	

Damplokomotiv nr. GDS 11 er lejet af Gribskovbanen.

Lukket godsvogn LFJ LC 195 er stillet til rådighed af Lollandsbanen.

Damplokomotiverne 2, 6 og 11 er ikke i drift.

De kender snittet

Thürmers

Originale danske

Gevindskærerværktøj

Thürmers

Skæreolie og

TO-TAN savblade

Vær sikker på at undgå ventetid

vi har tre mands betjening,
men ring og bestil tid alligevel
på 94 9330

Vort speciale:

MODERNE HÅRPLEJE OG FRISURER

Herre Frisør Salon

Skovlunde Byvej 30 (centrum)

**Poul Petersens
Tobaksfabriker**



Horsens

*Hempel's
Ingeniør Forretning*

