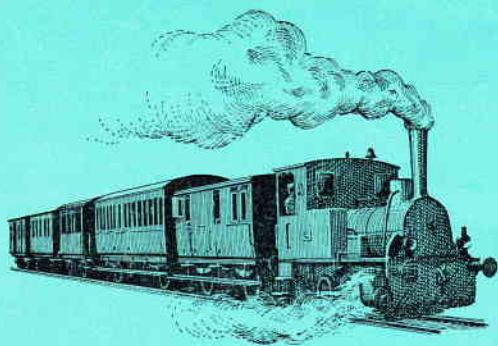
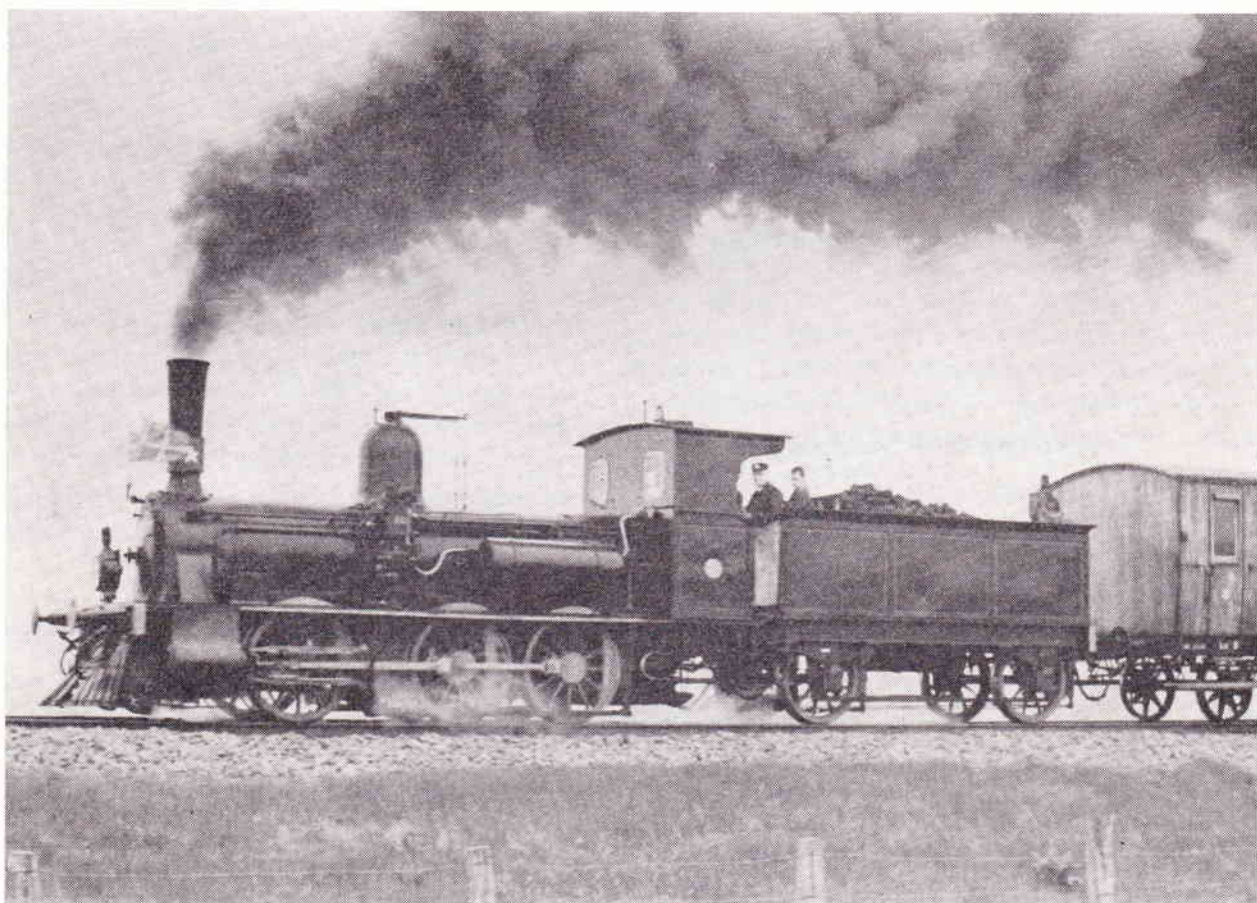




DANSK JERNBANE-KLUB

TIDSSKRIFT FOR JERNBANE-INTERESSEREDE



Foreningens smukt restaurerede damplokomotiv, tidl. OHJ nr. 5, fremfører særtog på Lollandsbanen i forbindelse med præsentationen af »Lynetterne«.

Foto: Kjeld Chorfitzen



**FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM**

nr. **5**
Juni 1965

Lolland-Falster Bremseservice
v/ Knud B. Madsen

Skovvej 49 — Saxkøbing
Tlf. 89 47 16

TAGE SCHULTZ PETERSEN
Murermester

Parkvej 30 — Saxkjøbing
Tlf. 89 46 45

K. Topp
Murer — Tømrer & Snedkerarbejde

Vestervang 19 — Saxkjøbing
Tlf. 89 41 93

DÆKKO
Presenning — Kompagni A/S
Ægir 5051

STØT DANSK ARBEJDE
J. N.

— det er så let med

EXPANDET

til fastspænding i mur og beton —
fra den mindste genstand i badeværelset
til den tungeste maskine —
trækstyrke indtil 6000 kg
hele Danmarks murpløk

EXPANDET

Kongevej 35 — Birkerød — Tlf. (01) 81 21 95



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,
Sporevshistorisk Selskab, København,
samt modeljernbaneklubberne i provinsen.

★

Formand:

Politadvokat, 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,
Lindehøj 10, Vanløse.
Postgirokontonummer 117 380.

Museumstoget:

Oplysning hos:
B. Chorfitzen, tlf. (01 72) TAgA 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. Laursen,
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) HEIrup 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.



Stiftamtmand P. H. Lundsteen, trafikminister Kaj Lindberg og generaldirektør P. E. N. Skov nyder træsæderne i foreningens vogn ØSJS D 11 under turen fra Nykøbing til Grænge. Se iøvrigt under »Foreningsnyt - Afholdte møder og udflugter«.

Foto: Winnifred Eriksen

NYE MOTORTOG

Anskaffelsen af nye motortog til Lollandsbanen og de to store nordsjællandske privatbaner indvarsler, som flere af talerne ved Lollandsbanens festlighed i Nakskov i anledning af togenes introducering gjorde gældende, en ny ære for de danske privatbaner, i hvilken man skulle kunne generobre en del af den persontrafik, der er tabt til bilerne. Med en nedsættelse af rejsetiden i forhold til før krigen på over en trediedel ligger Lollandsbanen da også langt foran alle andre danske baner, ligesom toghyppigheden og komforten er forøget i væsentlig grad. Tilbage er to forhold, hvor de nye tog ikke har øget banernes konkurrenceevne: priserne og antallet af gennemgående tog. Det første spørgsmål skal jeg lade ligge denne gang, men det sidste kan der være god grund til at dvæle lidt ved, fordi det hænger så nøje sammen med de perspektiver, der i øvrigt åbner sig ved anskaffelsen af de lette tyskbyggede tog.

Fra 1947 og fremefter har praktisk talt samtlige danske privatbaner - som det fremgår af en artikel andetsteds i tidsskriftet - anskaffet lette skinnebustog. I samme periode har statsbanerne

Blikkenslagermester HANS GRAM Vand — Gas — Centralvarme — Oliefyr Koldingvej 11 — Vejle Tlf. 4560	VEJLE SALATFABRIK v/ Peter Lund Grejsdalsvej 19 Vejle Tlf. 2141
Malerfirmaet IVERSEN & JENSEN Vejle skiltefabrik Søndergade 28 — Tlf. 1156 Navnet, der borger for kvalitetsarbejde	ODENSE TEXTILFABRIK A/S Ruggaardsvej 115 Odense Tlf. (09) 12 02 60
MALERNES ANDELS-SELSKAB Tlf. Vejle 2226	FREDSTED SAVVÆRK Fredsted pr. Viuf Vejle Tlf. Højen 210
TAARS TEGLVÆRK Taars pr. Hjørring Tlf. 0891 — Taars 72	Automaler H. RAUNHOLDT Syrenvej 4 — Nørresundby Tlf. 29167
EJSTRUPHOLM MØBELFABRIK v/ Johs. Christoffersen Tlf. Ejstrupholm 30	Til alt byggeri skal der Leca-blokke til GØRDING CEMENTSTØBERI Tlf. 77 — Gording
SLAGTERIERNES FÆLLESINDKØBSFORRETNING Axelborg	SVÆRTEK A/S Tlf. Strib 130

foretaget en modernisering af sin trækraft ved anskaffelsen af motorlokomotiver til såvel strækningsskørsel som rangering samt forøget antallet af de tunge – og lidet tidssvarende MO-vogne, hvorimod man totalt har undladt at anskaffe lette motortog eller skinnebusser. Alene det, at praktisk talt samtlige udenlandske baner og næsten alle danske privatbaner har været tilfredse med disse vogne, kunne unægtelig tyde på, at der har været noget galt i statsbanernes anskaffelsespolitik. Ser man i køreplanerne og i statsbanernes trafikoversigter, bliver dette endnu klarere. Persontogene og de lokale iltog kører med nøjagtig samme rejsehastighed i dag, som de gjorde for 25 år siden, ligesom antallet af tog mange steder snarere er formindsket end forøget. Der er ikke ét tog mere til Holbæk i dag, end der var i 1938, og det første morgentog til Næstved bruger nøjagtig lige så mange minutter om turen, som det gjorde dengang. Forbindelserne over hovedstrækningerne er forbedret væsentligt, men for de kortere strækningers vedkommende er der ingen forbedringer. Når trafikken over de korte afstande forsvinder fra banerne, synes dette derfor i højere grad at skyldes banernes egne dispositioner end konkurrenternes. Det må være helt klart, at man ikke kan begrunde undladelsen af at anskaffe lette motortog med, at man ønsker at standardisere materiellet. At anvende store tunge motorvogne må utvivlsomt være dyrere end at anvende lette tog, hvis størrelse kan tilpasses trafikken. Man behøver blot tænke på det ødelagte spor på Hesselagerbanen, der formentlig kunne have holdt i adskillige år endnu, hvis man der havde anvendt lette enheder fremfor tunge MP-vogne. Et tilsvarende eksempel har vi i strækningen Farum-Slangerup, der med fordel kunne have været trafikeret af enmandsbetjente skinnebusser. Eller man husker Skælskørbanen, hvor man undlod at anskaffe en let motorvogn til mindre end 100.000 kr. og i stedet i fire år fortsatte med at køre med damptog, hvilket årligt kostede statsbanerne 125.000 kr. mere, end det ville have kostet med motordrift.

Skal man opnå gennemgående tog fra København rundt til købstæderne på Sjælland og Sydhavsoerne eller fra Århus til købstæder i Jylland, synes indsættelse af lette motortog den eneste vej frem, og man får aldrig den fulde glæde af de moderne tog på Lolland, hvis betalingen skal være, at man nu skal skifte i Nykøbing i flere tilfælde, end man har gjort hidtil.

I utallige tilfælde ville anvendelse af lette togsæt betyde direkte, hurtig og hyppig toggang. Ville et sådant tog f. eks. ikke have været en bedre løsning

for DSB ved etableringen af en forbindelse mellem København og Juelsmindefærgen i Kalundborg end indsættelse af en hurtig-bus, der fylder op på de allerede overfyldte veje, og som har en march-hastighed, der er den halve af et motortogs?

De, der tror på, at banerne har en fremtid for sig med hensyn til afvikling af persontrafikken, nærer store forhåbninger til den nye chef for statsbanernes maskinafdeling – man må håbe, disse forhåbninger ikke bliver gjort til skamme.

Birger Wilcke.

SIDSTE NYT

Fortegnelse over

DANSKE JERNBANERS MOTOR-MATERIEL – 2. del

Udkommer ult. juni 1965 – Pris kr. 15,-

★

Bestilling hos:

P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup.

Postgiro: 67394.

★

Indhold:

Fordord af civilingeniør W. Bay

★

Beskrivelse af forsøgsvogne

★

Skinnebusmateriel: Beskrivelse og komplet fortegnelse over materiellet

★

Civilingeniør W. Bay's skemaer med tekniske data for motormateriellet i 1. del (nummerfortegnelsen)

★

Tillæg og rettelser til 1. del

★

Museumstog - Trafiknyt

Tog B 451 (Maribo afg. 10,10) vil i hele køreplansperioden afvente forbindelse fra Lollandsbanens tog I 7, der igen har forbindelse med morgen-iltog fra Kbhvn. (afg. 7,38).

<i>KAJ REESEN</i> Grosserer Esplanaden 6 — Kbhvn. Ø. MI 9300	»POSTGAARDEN« Skolegade 19 Hjørring — Tlf. 229
HADSTEN & OMEGNS ANDELS SVINESLAGTERI Hadsten — Jylland	AXEL MØLLER Ure — Optik Østergade 23 Hjørring — Tlf. 596
JERMO SKO v/ B. Dencker-Eilert Fischersgade 27 Løgstør — Tlf. 464 — 369	Når De kommer til byen, så brug den lige linie til stedet, hvor de er sikker på kvalitet og reel betjening. Køb kød og flæsk hos ERIK MUNK Danmarksgade 59 — (Midt på strøget) Tlf. 21013 Prøv vores hjemmelavede salami fra eget pølsemageri Kommer overalt i Frederikshavn
Entreprenør og Anlægsgartner H. D. HANSEN Sortevej 40 Tlf. (074) 21731 Holstebro	Man går i SALON EDITH v/ Edith Præstholt Strømgade 4 Hjørring — Tlf. 1383
<i>AAGAARD THOMSEN</i> Murermester — Konstruktor Aut. kloakmester Gyvelvej 16 Holstebro — Tlf. 22670	Blikkenslagermester WAGNER LAURSEN Danmarksgade 8 Hjørring — Tlf. 6
Autolakereriet »HØJGLANS« v/ J. Beenfeldt Lemvigvej 9 Holstebro — Tlf. 21015	Gå først til specialforretningen når De skal købe Gardiner Gulvtæpper Sengeudstyr THYSEN & JACOBSEN Sønderborg — Tlf. 21580

NYE S-TOG

Af maskinchef E. Risbjerg Thomsen

Den 13. maj 1965 tegnede DSB kontrakt med en række danske og udenlandske firmaer, se nedenfor, om levering af 45 stk. to-vognstog til den elektriske nærtrafik omkring København, nemlig 38 stk. litra *MM/FS*, nr. 7601-7638/7101-7138 (2. klasse i såvel motor- som styrevogn) og 7 stk. litra *MM/AS*, nr. 7501-7507/7001-7007 (2. klasse i motorvogn og 1. klasse i styrevogn).

Forarbejderne med fremskaffelse af nyt S-togs-materiel blev påbegyndt kort efter vedtagelsen af loven om udvidelse af S-banesystemet med de tre baner, Køgebugtbanen, Hareskovbanen og Lundtoftebanen. Da det senere kom med i planerne, at strækningen fra Holte til Hillerød også skulle elektrificeres, blev der sat yderligere fart på forarbejderne med det nye rullende materiel, og der er nu som indledning til de kommende nyanskaffelser afgivet ordre på ovennævnte antal vogne, der bl. a. vil komme i drift på den nye strækning til Hillerød, der forventes åbnet ved køreplansskiftet sommeren 1968.

Leveringen af det nye materiel vil begynde i slutningen af 1966, og der vil blive leveret 3 to-vognstog pr. måned, indtil hele leverancen er afviklet i begyndelsen af 1968.

Ved fastlæggelsen af de nye vognes indretning og udstyr måtte der tages hensyn til mange forskellige forhold, der bevirker ændringer i forhold til det S-banemateriel, der nu er i drift.

Først og fremmest er det afgørende, at DSB står over for at anskaffe et meget stort antal vogne til S-banerne, så at det er det rette tidspunkt til at foretage en virkelig gennemgribende modernisering af de hidtil anvendte konstruktioner, såvel hvad angår det maskinelle anlæg som med hensyn til selve vognindretningen.

Dernæst måtte der tages hensyn til, at det kommende S-banesystem vil stille en række nye trafikale krav til det rullende materiel. Den tætte togfølge, der planlægges, kræver hurtig afvikling af togenes ophold på stationerne. Kørslen ad den forholdsvis lange strækning til Hillerød stiller sine særlige krav, og der må også tages hensyn til, at den nye togtype skal være egnet til på et senere tidspunkt at kunne anvendes til kørsel i et tunnelbanesystem, medens det endeligt af driftsmæssige hensyn er nødvendigt, at det nye materiel bliver i stand til at køre sammen med det eksisterende materiel.

Som det vil ses af skitsetegningen fig. 1 af to-vognstoget set udefra, kommer de nye to-vognstog til at adskille sig væsentligt i det ydre fra de eksisterende tog, bl. a. ved den mere strømlinieformede udførelse med store frontruder og ved, at vognene to og to er sammenbygget til en enhed, hvor en kortkobling danner forbindelse mellem de to vogne. To-vognstoget består som hidtil af en motorvogn og en styrevogn, begge udstyret med førerrum, og togets samlede længde er den samme, som nu anvendes. To-vognsenhederne vil ikke så ofte komme til at køre alene, men vil som nu blive samlet til tog med 4, 6 og 8 vogne, både ved indbyrdes sammenkobling og ved sammenkobling med eksisterende vogne. I det ydre vil i øvrigt bemærkes, at motorvognens strømaftager er anbragt i en forsænkning i taget, hvilket er sket med henblik på kørsel i fremtidige tunneler.

Vognkasserne med indre og ydre udstyr vil som hidtil blive bygget af firmaerne *A/S Frichs, Århus*, og *Vognfabrikken Scandia A/S, Randers*, efter firmaernes konstruktionsforslag, så at A/S Frichs udfører motorvognens vognkasse og dennes elektriske kraftinstallationer m. v., medens Vognfabrikken

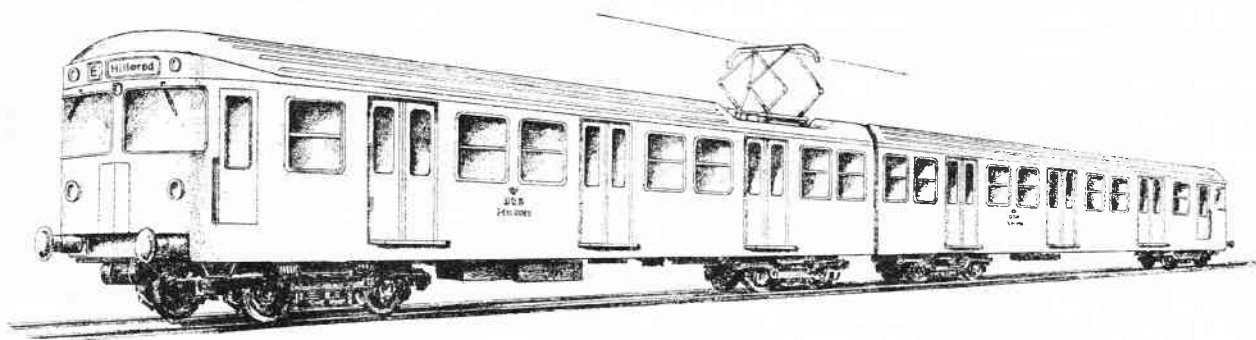


Fig. 1 Skitsetegning af de nye to-vognstog.

ODA JENSEN TRIKOTAGE Søndergade 13 — Saxkjøbing Tlf. 89 44 33 Strømper — Børnetøj Undertøj — Forklæder	CAMPING Salg — Udlejning Sejlmageri R. M. Begh og Søn Vestergade 38 Maribo Tlf. 233
HELMUTH HOFER Snedkermester Nystedvej 2 — Saxkjøbing Tlf. 89 47 02	Den bedste betjening Den bedste mad BANDHOLM HOTEL Ved stranden Tlf. 5
KNUD EJLIF JENSEN Entreprenør Refshalevej 93 — Maribo Tlf. 791	TAG BRØD Med hjem fra KONDITORIET Torvet 10 v/ F. Andersen Maribo Tlf. 98
Gerda Madsen »SCHOU« Torvegade 10 — Saxkjøbing Tlf. 89 45 95	N. AGERGAARD Elektro Service Østergade 32-34 Maribo Tlf. 1010
KARL GUSTAV BENDTZEN Ø. Landevej 21 — Maribo Museumsgade 90 — Maribo Aut. Austin forhandler og Caltex service	Installatør AAGE PEDERSEN Stationsvej — Bandholm Tlf. 55 Lys — Kraft — Varme
STRYHNS KEMISK RENSERI Hurtigst — Bedst — Billigst Søndergade 24 — Saxkjøbing Tlf. 89 44 77	Slagtermester H. KOFOED HANSEN Mariagade 5 — Maribo Tlf. 740

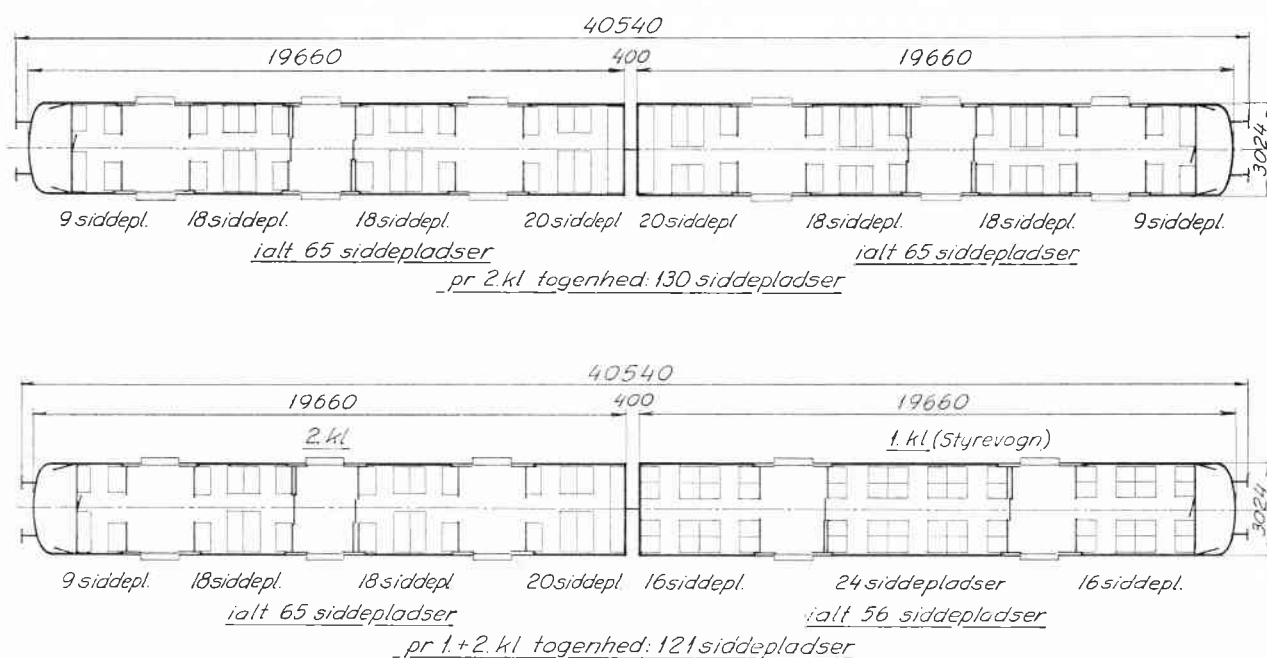


Fig. 2. Grundris af de to typer to-vognstog.

Scandia udfører styrevognens vognkasse og monteringen af dennes førerrum m. v., medens Scandia også påtager sig levering og montering af det indvendige udstyr i begge vogntyper.

Bogierne vil, som det allerede har været nævnt i dagspressen, blive af en ny type, den såkaldte München-Kassel type, der er udviklet af firmaet *Wegmann & Co.*, Kassel, i samarbejde med Tysk Forbundsbanen (DB). Bogierne til 20 af togene vil blive leveret af det tyske firma, medens bogierne til de resterende 25 tog leveres af A/S Frichs, Århus, på basis af en licensaftale, der er sluttet mellem Wegmann & Co. og DSB.

Togenes fremdrivningsanlæg bliver af en helt ny udførelse af det engelske firma *English Electric Co. Limited's* konstruktion, og dette firma leverer både banemotorer (de elektromotorer, som driver hjulene) samt strømaftagere, apparatudstyr og øvrige væsentlige dele til anlæggets styring og kontrol, medens firmaet *Thomas B. Thrige, Odense*, deltager i leverancen ved at levere størstedelen af banemotorerne, udført på licens fra *English Electric Co.*

De enkelte komponenter i det nye elektriske anlæg er gennemprøvet forskellige steder i udlandet, bl. a. ved de engelske baner, og DSB har i flere år haft en prøveudrustning i drift på en af de eksisterende elektriske motorvogne, så at der er opnået erfaringer med anlægget under vore driftsforhold.

Det nye anlæg kan præstere større effekt end det hidtil anvendte, og i forbindelse med en lavere togvægt opnås der forøget acceleration, så at togene kommer hurtigt ud af stationerne. Den moderne konstruktion af elektriske maskiner og dele giver forøget holdbarhed og billigere vedligeholdelse. Maksimalhastigheden bliver 100 km/time mod hidtil 90 km/time.

Tryklufthremseanlægget bliver af en helt ny type med skivebremse, hvor umetalliske bremsebakker griber om bremseklodser, der er anbragt på vognakserne. Bremsningen gøres afhængig af lasten, så at der uanset passagerantallet altid opnås en ensartet bremsning, der har kunnet fastlægges med kortere bremseveje end hidtil anvendt. Skivebremser har allerede været anvendt i længere tid ved DSB, bl. a. på de nye lyntog, og der er også foretaget forsøg på det eksisterende S-togsmateriel, hvor 2 motorvogne og 2 styrevogne i nogen tid har været udstyret med skivebremser af Knorr's fabrikat. En af de fordele, der opnås ved anvendelse af skivebremse, er, at man undgår de store mængder bremsestøv, der fremkommer ved de hidtil anvendte klodsbremser med støbejernsbremseklodser, der virker direkte på hjulene.

De nye vogne udstyres med et nyt system for dørbetjening. Døren vil som hidtil blive lukket med trykluft, betjent fra førerrummet, inden toget sættes i gang, men der vil desuden blive indført en åbning af dørene ved hjælp af trykluft, der træder i

ARTHUR ANDERSEN Købmand På Hovedvej 7 Benzin — Gas Kaffe — Kolonialvarer Tlf. Maribo 317	EBSSEN's HOTEL Vestergade 32 Maribo Tlf. 1044 — 1045
Blomsterforretning og Gartneri »FLORA« Nystedvej 3 — Saxkøbing Tlf. 89 40 26	LILLEBILER & TURISTVOGNE v/ Carl Pedersen Gåsetorvet 17 — Saxkjøbing Tlf. 89 41 44
<i>REENBERG's RADIO & TV</i> Vestergade 42 — Maribo Tlf. 914	POUL JENSEN (ASSURANDØR) Alle former for rejseforsikring Orebyvej 7 — Saxkjøbing Tlf. 89 44 71
H. B. RENSERIET Saxkjøbing	<i>FOTO-SPECIAL</i> v/ E. Kielskov Fotografering — Amatørarbejde Østergade 19 Maribo Tlf. 717
Blikkenslagermester POVL JENSEN Orebyvej 37 — Saxkjøbing Tlf. 89 43 01	Sko? — Så POULSEN SKO Søndergade 19 — Saxkjøbing
POUL POULSEN Lillebiler & turistbus Tlf. Maribo 882 Svarer hele døgnet Store og mindre selskaber	<i>Laur. Jensen's Bogtrykkeri</i> Brogade 12 — Saxkjøbing Tlf. 89 42 06
AVERHOFF & CO. Papirsorteringsanstalt Tlf. Mundelstrup 17	Smeden tilbyder Fjernvarme Centralvarme Oliefyr Sanitet — Gas & vand Smedearbejde Maskinarbejde CHR. RASMUSSEN & SØN Torvet — Maribo — Tlf. 275

funktion, når de rejsende betjener dørhåndtaget for at åbne en dør. Af sikkerhedshensyn er denne åbningsmulighed blokeret indtil umiddelbart før togets standsning. Ved det nye dørsystem opnås, at dørene altid åbnes helt, så at ind- og udstigning fremskyndes, hvilket kan forkorte stationsopholdene.

Skitserne fig. 2 viser grundplanerne for de nye tog, henholdsvis for de tog, hvor begge vogne har 2. kl., og de tog, hvor styrevognen er indrettet til 1. kl. af hensyn til kørslen til Hillerød. Ruminddelingen er anderledes end tidligere, idet der i 2. kl. vognene nu bliver 4 kupéafdelinger, adskilt ved 3 mellemperroner, og i 1. kl. vognene bliver 3 kupéafdelinger, adskilt ved 2 mellemperroner. Ændringen giver en mere ensartet fordeling af de udvendige døre over toglængden, så at de rejsende får kortere vej til dørene, både ved ind- og udstigning. For at der kan opnås det størst mulige antal siddepladser, vil der fortsat på 2. kl. være siddepladser for 2 + 3 personer på bredden undtagen ved mellemdørene, men der bliver bedre pladsforhold end hidtil, idet der bliver længere afstand mellem sæderne og en smallere mellemgang. Interiøret vil blive gjort moderne med glasvægge mellem kupéafdelingerne og mellemperronerne, bekvem sofaindretning, effektiv lysrørsbelysning og anvendelse af slidfaste plasticmaterialer i størst mulig udstrækning.

For fastlæggelse af de mest hensigtsmæssige dimensioner m. v. har der været opbygget en prøvekupé ved DSB's centralværksted i København.

1. kl. vognene indrettes med siddepladser for 2+2 personer på bredden og med rigelig afstand mellem sæderne. Antallet af siddepladser for alle vogntyper er vist på skitserne.

I det nuværende S-togsmateriel sker opvarmningen udelukkende ved elektriske varmeovne; men i det nye materiel vil der blive indført en kombination af opvarmning ved varmeovne og luftopvarmning, hvor den varme luft indblæses i kupéafdelingerne fra ventilationsanlæg, der monteres i taget over mellemperronerne. Et sådant anlæg rummer den fordel, at det om sommeren kan benyttes som ventilationsanlæg for indblæsning af uopvarmet luft og vil således give en væsentlig luftfornyelse både sommer og vinter. Anlægget leveres af det engelske firma *Stone* og indgår i Vognfabrikken *Scadia's* leveringsomfang. Varmeanlægget vil blive termostatteret.

Der vil blive foretaget en grundig isolering af vognkasserne for varmeisolering og støjdæmpning.

Der bliver ikke egentlige togførerkupeer i det nye materiel, idet det er meningen, at et ubetjent førerrum skal anvendes som opholdssted for togføreren, indtil tomandsbetjeningen på et senere tidspunkt kan bortfalde. Der indrettes derfor togførerpulte i alle førerrum.

Som det tidligere har været nævnt, vil der blive indført automatisk hastighedskontrol og automatisk togstop på S-banerne i forbindelse med de kommende udvidelser, og det nye materiel indrettes til at modtage udstyr herfor, medens der endvidere tages hensyn til anbringelse af højttaleranlæg og radioanlæg.

Endelig kan det nævnes, at det nye materiel vil blive forberedt til udstyr med automatisk centralkobling mellem to-vognstogene. Når materiellet sættes i drift, vil det være udstyret med puffere og skruekoblinger som sædvanligt, så at det kan anvendes sammen med det eksisterende materiel. I de kommende år påregnes det dels at lade det ældste materiel udrangere og dels at lade den nyeste del af materiellet ombygge, så at det også kan udstyres med centralkobling. På et passende tidspunkt vil der da kunne overgås til anvendelse af centralkobling på alt S-banemateriel.

En del forbedringer, der fremkommer på det S-banemateriel, der nu er bestilt, vil i øvrigt efterhånden blive indført på den nyeste del af det eksisterende materiel, såsom forbedret bremse og acceleration, forbedret dørbetjening o.s.v.

Det er DSB's opfattelse, at de nye S-banevogne, der nu er givet i ordre efter et meget omfattende forarbejde, vil give væsentlige forbedringer for det rejsende publikum og opfylde de særlige trafikale krav, den kommende intensive S-banedrift stiller, medens der samtidig fremkommer moderne tog med minimale vedligeholdelsesudgifter.

Det tilstræbes, at der gives så god komfort under rejsen som muligt med roligt løbende, støjdæmpede og ventilerede vogne, der kan give sikker, hurtig og smidig trafikafvikling, så at S-togsdriften kan bevare og udvide sin væsentlige andel af storbyens og omegnens trafikbetjening.

Rigtige møbler
til de rigtige priser

Rørbæk Møbelforretning

v/ Leif Borre
pr. Saxkjøbing
Tlf. 89 45 03

Chr. Nielsen

Tømrermester

Bandholm
Telefon 13 y

K. C. DUE

Deres el-installatør –
den rigtige forbindelse!

Vestergade 36 – Tlf. 277-776

MARIBO

Tømrer-, snedker- og inventararbejde
Tømrer- og snedkermestre

CHR. JØRGENSEN & SØN

Tlf. 20767 Frederikshavn Tlf. 20269

KARL MERTZ
Maskinforretning

Saxkjøbing

BRDR. MØLLER A/S

Vraa – Jylland

Korn – Foderstoffer – Træhandel

Tlf. Vraa 26

SKIVE BØRSTEFABRIK A/S

Jernbanegade 9

Skive

Tlf. (0751) 1600

P. KNUDSEN A/S

Maskinsnedkeri & Trælasthandel

Tlf. (0711) Sunds 10

Hovedgaden 52

Sunds – Jylland

Fiskeeksport

EDGAR MADSEN

Hvide Sande

Tlf. (0731) Hvide Sande 34



Træskoboden

J. Fjordside

Brænderigaarden, Holstebro - Tlf. (074) 23143

VÆRKSTED

for moderne træfodtøj til føddernes velbehag

Eneforhdl. Noraplast

Alt i fodtøj m. m.

Træsko m. stål næse - Eneforhandler

Gas- og vandmester

SV. AA. JØRGENSEN

6. Juli Vej 37 – Fredericia

Vand – Gas – Varme – Sanitet – Olie

Tilbud uden forbindelse

Tlf. 23392

Nye letbyggede dieseltog

til danske privatbaner

Af direktør, civilingeniør E. Helmo

De danske privatbaner begyndte allerede i 1922 at anvende motorkøretøjer, og ved moderniseringen af jernbanedriften, der skete omtrent efter de samme retningslinier som ved andre baner, indførtes først benzin-mekaniske køretøjer og senere også diesel-elektriske henholdsvis diesel-hydrauliske motorvogne og lokomotiver. Motordriften fortrængte i stadig højere grad damplokomotiverne, således at i driftsårene 1938/39 ca. 83 pct. af de præsterede togkilometre blev udført af motortog og kun 17 pct. af damptog. Den anden verdenskrig ændrede for en tid denne udvikling. Damplokomotiverne måtte igen overtage en stor del af banernes stærkt voksende trafik, og en væsentlig del af persontrafikken måtte klare sig med benzin-mekaniske køretøjer, der blev ombygget til gasgeneratordrift.

Manglende nyanskaffelser og krigstidens stærke slid på banernes driftsmateriel bevirkede, at der umiddelbart efter krigen var et stærkt behov for fornyelse og komplettering af privatbanernes personogsmateriel. Samtidig blev konkurrencen fra vejtrafikken stærkt intensiveret. Banerne måtte derfor snarest anskaffe materiel, som såvel driftsøkonomisk som med hensyn til det rejsende publikums bekvemmelighed svarede til tidens krav, og valget faldt på de lette bogie-byggede skinnebusser, som var udviklet ved de svenske statsbaner. I årene 1947-52 blev der af vognfabrikken Scandia i Randers leveret 92 skinnebusser af denne type til de danske privatbaner og et tilsvarende antal påhængsvogne i forskellige udførelser med eller uden bagage- eller postafdeling. Skinnebussernes vognkasser er af stål, og en 160 hk dieselmotor, anbragt under afskærmning i førerrummet, trækker gennem et 4-trins tandhjulsgear og kardanaxler på bogiernes indvendige hjulaksler. Vognene sammenkobles med lette Scharfenbergkoblinger.

Skinnebusserne, som vist på fig. 2, opfyldte såvel driftsteknisk som driftsøkonomisk de stillede forventninger, og indførelsen af skinnebusserne blev også påskønnet af det rejsende publikum. I dag køres 99,9 pct. af privatbanernes togkilometre af motor-materiel og heraf 70 pct. med skinnebusser.

Ved anskaffelsen var der forudsat en levetid på 10-12 år for skinnebusserne, svarende til levetiden

for landevejsbusser. Nu er denne alder overskredet, og selv om en del af skinnebusserne endnu er i en sådan stand, at de stadig er anvendelige i en år-række, så er andre dog så udslidte og forårsager derved så store reparationsomkostninger, at deres udskiftning med nyt materiel er i høj grad ønskelig.

Privatbanerne har derfor, gennem en til dette formål nedsat snæver arbejdsgruppe, søgt at fremstille en velegnet og tidssvarende type materiel. Dette arbejde blev påbegyndt i sommeren 1962 og resulterede i efteråret 1963 i en kontrakt med *Waggonfabrik Uerdingen AG* om bygning og levering af kortkoblede dieselmotorertog. Kontrakten omfatter i alt 10 motorvogne (Ym), 9 styrevogne (Ys) og 7 mellemvogne (Yp), heraf 4 Ym, 4 Ys og 3 Yp til LJ, 3 Ym, 3 Ys og 2 Yp til HFHJ og 3 Ym, 2 Ys og 2 Yp til GDS.

I det efterfølgende skal der gives en redegørelse for hovedtrækkene i de overvejelser, der førte arbejdsgruppen til den valgte løsning.

Man var klar over, at konstruktionen af motortogene ikke alene skulle være driftsteknisk og driftsøkonomisk tilfredsstillende, men også måtte imødekomme de forøgede fordringer, som det rejsende publikum i dag stiller til befordringsmidlerne. Det sidstnævnte indvirker i øvrigt i betydelig grad på driftsøkonomien, i hvert fald på indtægterne, for ved valget af transportmiddel vil de rejsende utvivlsomt foretrække det, der med bedste udstyr, hurtigste befordring og bedste køreegenskaber tilbyder den højeste komfort under rejsen.

Da afstandene i Danmark er forholdsvis korte, og der står et godt udbygget vejnet til rådighed, er konkurrencen fra det stærkt voksende antal last- og personautomobiler meget følelig for privatbanerne. Særligt i disse år, hvor antallet af personbiler tiltager i stigende takt og den forøgede levestandard har gjort besiddelsen af en automobil til en slags socialt status-symbol, svigter persontrafikken de kollektive befordringsmidler; vejene bliver mange steder overfyldt med biler, og resultatet kan aflæses i de stigende ulykkestal og den aftagende rejsehastighed. På den anden side ser man også mange mennesker, som nu har været automobilister længe, og som nu lader bilen stå og benytter banerne, hvor

Arntoft Fiskemelsfabrik Jylland Tlf. (0791) - 18	Gaarde Tømrer- & Bygningssnedkeri v/ Gerh. Petersen Tlf. Gaarde 7
HEMAS VÆVERI Kirkegade 24 Ikast Tlf. 51820	VINDUESPOLERING v/ Egon Olesen Ortenvej 1 D Varde — Tlf. 21007
<i>CHR. THØGERSEN</i> Tricotagefabrik E. Christensensvej Ikast Tlf. 20611	<i>Varde Isoleringsforretning</i> Fredensvej 16 Tlf. 21002
VAGN IVERSEN Tricotage Villavej 29 Ikast — Tlf. 51000	Fjerritslev Tapet- og Farvehandel Østergade 10 Tlf. Fjerritslev 105
H. K. WÜFEL & SØN Blikkenslagermestre Aut. gas-, vand- & sanitetsmestre Varde — Tlf. 20335	RAUNSTRUP SPECIALFABRIK Alt i stålørstiger og stilladser v/ J. Chr. Jensen Tlf. Løgstør 319
BRDR. LYHNE Tømrer- & snedkerforretning Tlf. Tistrup 88	<i>Thomas Jensen Trikotagefabrik</i> Grønnegade 7 Ikast — Tlf. 51136
<i>CONRAD JENSEN & SØN</i> Torvet — Varde Tlf. 20193 Ure og brillor	Kul — Koks — Cinders Brændselsolier TH. CHRISTENSEN & SØN Nørrevold 16 Varde 16 — Tlf. 20261
BLADCENTRALEN Storegade 39 Varde — Tlf. 21271	Alt det, der gør huset færdigt Farver - Tapet - Linoleum - Gulvtæpper får De hos JOHS. BERTHELSEN Tapet & Farvehandel — Torvegade 5 Løgstør 119

dette kan gøres med fordel. Med hensyn til rejse-sikkerhed er banernes uhyre overlegenhed over vej- trafikken indiskutabel, og hvad rejsehastigheden an- går, kan banerne også i de fleste tilfælde gøre sig gældende. Men vil banerne fastholde og forøge de- res personbefordring samt understøtte og måske fremme den nævnte tilbagevendende af rejsende, for hvem bilen ikke mere har nyhedens interesse, så må de tilbyde det rejsende publikum en befordring, som med hensyn til bekvemmelighed og hensigtsmæssig- hed i det hele taget kan konkurrere med den indi- viduelle befordring.

Da de fleste tog på de baner, der i første række var interesseret i nyanskaffelser, skal medføre mindst to vogne, blev det besluttet at udføre den mindste togenhed som 2-vognstog bestående af motorvogn og styrevogn. Ved indsætning af en mellemvogn kan der oprangeres 3-vognstog og med to motor- vogne og to mellemvogne også 4-vognstog. Mellem vognene er der etableret overgang lukket med gum- mibælge. Togenes fjernstyring muliggør betjening fra en førerplads af maksimalt to sammenkoblede 3-vognstog (to motorvogne). Det er således muligt efter ønske at køre med 2-, 3-, 4-, 5- eller 6-vogns- tog.

Ikke alene vognenes og togenes dimensioner, men også de forhåndenværende sporforhold og ønsket

om at opnå de bedst mulige køreegenskaber med- førte, at kun bogievogne kunne komme på tale. For at spare vægt, og dermed bl. a. reducere udgiften til trækraft, blev vognene bygget så lette som mu- ligt. Samtidig måtte det dog undgås, at en for høj udnyttelse af materialernes styrkeegenskaber førte til farlige maksimalspændinger, og at for stor elasti- citet af vognenes konstruktioner medførte ubehage- lige svingningsforhold. Endelig måtte kravet om, at vognene skulle være holdbare og økonomiske, også opfyldes.

Gode køreegenskaber opnås ikke alene ved bogier- nes konstruktion og disses affjedring, men også støj- bekæmpelsen spiller en væsentlig rolle. Kun når stød og støj samtidig bekæmpes, er de optimale køreegenskaber opnåelige. Derfor blev det også på- lagt leverandøren af vognene at rådføre sig med isolationsspecialister, således at rejsen kan blive så behagelig som mulig for publikum.

Til ind- og udstigning fandt man Waggonfabrik Uerdings elektrisk betjente foldedøre særdeles vel- egnede. Deres fri åbning er så stor, at selv større stykker håndbagage og barnevogne kan komme igennem. Også den lave gulvhøjde, der er 975 mm over skinneoverkant, og indretning af kun ét trin bidrager til at gøre ind- og udstigning så bekvem som mulig.

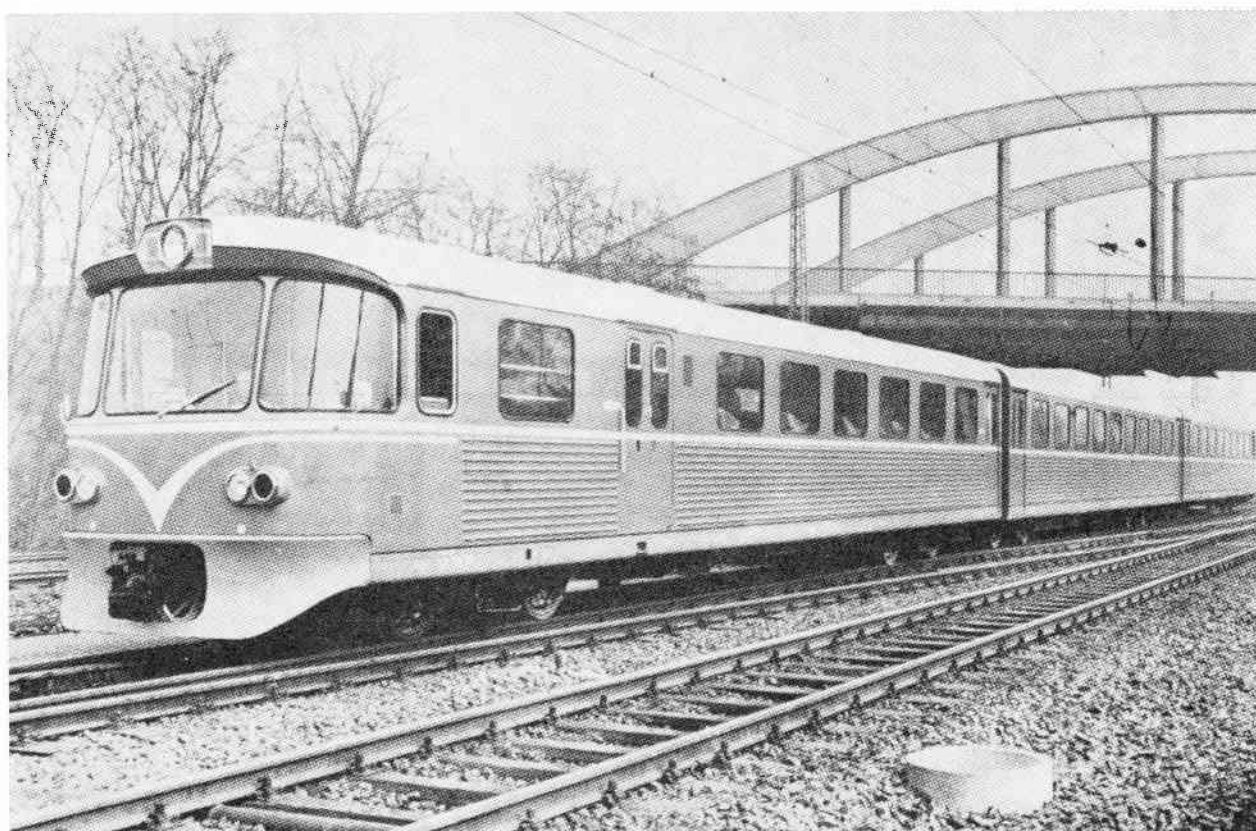


Fig. 1. Et af Lollandsbanens nye Y-togsæt (»Lynetten«) under prøve kørsel i Tyskland.

Foto: Uerdingen

<i>EL.-MOTORSERVICE</i> Storegade 1 — Frederikshavn Tlf. 21033 - 23033	<i>M. ANDREASEN & SØN</i> Glarmestre Vardevej 14 — Vejle Tlf. 1830
HARRY NIELSEN Statseks. ejendomsmægler Danmarksgade 82 Frederikshavn	POUL TERKELSENS Møbelfabrik Over Randlev Tlf. Boulstrup Hou 150
Vi mødes i VINKÆLDEREN Havnegade 8 Frederikshavn Tlf. 20270	FARRE MØBELFABRIK v/ Fabrikant P. Jensen Tlf. Farre 12
DITLEV SIVERTSEN Køkkenudstyr — Glas — Porcelæn Søndergade 60 Tlf. 20376 Frederikshavn	DUKS FABRIKKEN I/S Tlf. Grauballe 2
Farve og tapet LEHMANN NIELSEN Gl. Torv 5 Frederikshavn — Tlf. 20819	<i>S. PRÆSTMARK</i> Urmager & guldsmed Banetoften 4 — Ballerup Tlf. 97 05 86 Guld & sølv — Ure — Optik
Smedemester JOHS. OVERLUND Frederikshavn Tlf. 22720	HELSINGØR SAVVÆRK Max Karlskov Gl. Banegårdsvej 4 — Helsingør Tlf. 21 01 88 — Priv. 21 05 84 — Giro 12 87 71 Tømmer — Brædder — Lægter — Brænde
LAURITS MUNCH Slagterforretning Frederikshavn Danmarksgade 80 — Tlf. 20208 Søndergade 229 — Tlf. 20618	N. RASK Thorsgade 61 — København N. Kartofler en gros Ægir 1099
Besøg FÆRGEKROEN — der er kendt for sit fine smørrebrød, a la carte og middag Tlf. 20 95 99 — v/ E. Pedersen Frederikshavn	BEDER SAVVÆRK — JYLLAND Tlf. Beder 45

At den indvendige udstyrelse af vognene skulle være en behagelig overraskelse for de rejsende var selvfølgelig et ganske særligt ønske fra banerne. Elegant udstyrelse, bekvemme polstrede sæder for beg-



Fig. 2. Skinebusmotorvogn af Scandia's første serie, HP Ms 30. Foto: P. Thomassen

ge køreretninger, effektiv regulerbar ventilation, god belysning såvel ved dagslys som ved elektrisk belysning, god udsigt gennem vinduerne – for styrevognenes vedkommende også i kørselsretningen – bagagenet langs sidevæggene, højttaleranlæg til afgivelse af meddelelser til publikum, alt dette var

krav, der ønskedes opfyldt på bedst tænkelige måde, ligesom der ved anvendelse af kunststof til væg-, gulv- og loftsbeklædning samt vognenes indretning i det hele taget skulle drages omsorg for at lette en tilfredsstillende rengøring af vognene, hvilket også må anses for at have stor betydning for det rejsende publikums velbefindende.

Selv om togene prætenderer at være togene »af i overmorgen« for den trafik, der her er tale om, er det dog tilstræbt af hensyn til driftssikkerhed, senere reparationer og reservedelsleverancer så vidt muligt at undgå specialkonstruktioner og at holde sig til gennemprøvede konstruktionsdetaljer, for så vidt angår de dele, der er særligt afgørende for de nævnte forhold.

Af denne grund valgte man at anvende *Büssing Unterflur-Dieselmotor Type U 11* med påflanget *Diwabus* gear. Begge dele er gennemprøvet i stort antal i såvel jernbane- som automobildrift og har vist sig særdeles driftssikre. Det samme er tilfældet med kølere, kompressorer, varmeapparater, akseldrev, dørmaskineri og alle øvrige livsvigtige dele af køretøjerne.

I øvrigt kan henvises til artiklen i tidsskriftet nr. 4/65.

Rund fødselsdag ved Lillebælt

Af Poul Thiesen

Den 15. maj kunne der holdes fødselsdag i Fredericia. Det drejer sig om Lillebæltsbroen og Fredericia banegård, som blev 30 år. For Lillebæltsbroen var det måske en lidt vemodig fødselsdag, fordi man allerede nu er gået i gang med at bygge en ny bro. Trafikminister Kai Lindberg foretog i foråret det første spadestik til den ny Lillebæltsbro, som skal supplere den gamle for biltrafikkens vedkommende.

Hvis Lillebæltsbroen skal nævnes, vil det være meget forkert ikke at nævne den »gyngende bro« fra Strib til Fredericia. Den oprettedes i 1872, hvor daværende generaldirektør Niels Holst sørgede for at få indsat den lille dampfærge »Lillebælt«. Senere kom flere færger til, så trafikken blev intensiveret, som årene gik.

En kendt ting er altid omgivet af historier og sagn. Lillebæltsbroen er ingen undtagelse. Det berettes, at kong Christian den Anden tyve gange lod sig færge frem og tilbage over bæltet i 1523, da

den jyske adel havde opsagt »huldskab og troskab«. Kongen besluttede sig da omsider til at flygte fra sit fædreland. Overfarten havde fundet sted omtrent på det sted, hvor broen nu ligger. Skovene på Fynsiden af broen bærer da også navnet »Kongebro-skovene«.

I løbet af 1920'erne, hvor den »gyngende bro« havde vippet og danset på Lillebælts »oprørte« bølger i mere end 50 år, kom den tanke frem, at der skulle bygges en bro over bæltet. I 1923–24 forelagde daværende trafikminister Slebsager et forslag om en bro over Lillebælt. Den 28. marts 1924 – altså kun få måneder efter – blev forslaget vedtaget.

Loven af 28. marts 1924 var imidlertid ikke helt, som den skulle være, idet den kun omfattede en to-sporet jernbanebro. Bilerne var imidlertid også ved at være i stort tal dengang, og ritmester Clauson-Kaas fremsatte derfor den tanke, at der skulle bygges en hængefærge under broen til den motori-

(Fortsættes side 27)

<i>Vilsbro Import & Export A/S</i>	Smedemester FRITZ SKØTT Sønderskov – Erritsø – Fredericia Tlf. 7
Smedemester MOLBECH-PEDERSEN Nørrebrogade 8 – Fredericia Tlf. 21970	Smedie & maskinfabrik H. E. RASMUSSEN EEG. Tlf. Børkop 86
Snedkermester ERIK ANDERSEN Erritsø pr. Fredericia Tlf. 206	Brande Sogns Spare- og Laanekasse Kontortid: 10–12 og 14–16 – Lørdag 9–12 Tlf. 65 – Giro 87 195 – Fredag tillige 19–20
TROELSTRUP	Rådgivende ingeniør K. AMBY Rådhusstræde 2 – Randers Tlf. 22144
Læs . . . ROSKILDE TIDENDE Stændertorvet – Roskilde Tlf. (03) 35 66 66	Hoed Kalkværk & Skærvefabrik
<i>Autoopretning og Autolakereri</i> Raymond Poulsen Maribovej 22 – Nakskov Tlf. 538 – 1938	ERNST JØRGENSEN AKTIESELSKABET DE DANSKE SPRITFABRIKKER LAGERET I VORDINGBORG GOLDSCHMIDTSVEJ 16 TELF. 522 (03) 775
N. F. LARSEN & SØNNER Købmagergade 7 – Kbh. K. Tlf. MI 8311	Drastrup Silo- og Letbetonfabrik v/ Vagn Vestergaard Drastrup pr. Assentoft Tlf. (064) 21599 nr. 46 – Giro 691 23
HOBBY-VÆRKTØJ El. boremaskiner Slibe og polere Rundsav m. m. Forlang brochure Bohn Hansen Tlf. 90 10 49 – Rødby	Med venlig hilsen VALD. NIELSEN EFTF. Luftledningsmateriel Helge S. Nielsen Thurøvej 13–15, F. – Tlf. (01) 34 68 71

BRDR NØRBO Maskinværksted Sjællandsgade Tlf. Vejle 4303	<i>Lolland-Falsters</i> <i>Andels Foderstofforretning L.M.A.F.</i> Rødby
CENTRAL MØBLER Jernbanegade 28 — Odense Tlf. 12 51 34	Tømremester POUL JACOBSEN Søndergade 13 — Rødby Tlf. 90 13 38
FIRMA FREDERIK HERTZ Store Kongensgade 45 Tlf. MI 7145	Tømremester HENNING HANSEN Viby pr. Roskilde — Tlf. 46 Tømrer- & snedkerarbejde udføres
VILDBJERG TRICOTAGEFABRIK Tlf. 89 Vildbjerg — Denmark	REKORD VASK Korsgade 20 — Nyborg Tlf. Nyborg 1100
KR. BLAABJERG Murermester og entreprenør Grenåvej 156 — Risskov Tlf. 77374 - 78363	K. F. W. Askøe's Eftf. Rådgivende ingeniører Skjoldsgade 11 — Aarhus C. (061) - 46600
SALGSCENTRALEN for jern og metal Flegmade 16 Vejle	»ROLAND« A/S Peter Madsens Maskinfabrik Nr. Bjært pr. Kolding Tlf. Nr. Bjært 25 og 96
Kød — Flæsk Hjemmelavet pålæg og salat Køb det bedste — det gør vi KR. MAGAARD Søndergade 27 Tlf. 2700 (2 lin.) — Vejle	L. H. MORTENSEN & CO. Kaffe import — Kaffe risteri Etableret 1897 Tlf. 198 — Vejle Nørregade 12 — Dæmningen 36
Kølerumdøre Køle- og fryserumdøre af glasfiber armeret polyester i standard størrelser OVE LASSEN Risskov Tlf. (061) 7 98 99	 Vejle

Danske Statsbaners godsvogne 1965

2. Åbne vogne

Litra	Antal	Nummer (lavest—højest)	Nyt litra	Nyt nummer (lavest—højest)		RIV-marked Antal	EUROF-marked Antal	Lastgrænse				Tara ca. t		Bundflade m ²	Længde m
								S							
								A	B	C	A				
								t		t					
E	399	52000—52399	•E	502 0 000—502 0 399		399	399	22,0	26,0	30,0		9,6		24,0	8,76
E	100	53400—53499	•E	500 0 000—500 0 099		100	100	21,0	25,0	29,0		10,9		24,0	8,76
Fd	100	59550—59649	•Fd	602 0 550—602 0 649				20,0	24,0	28,0		11,9			
PA	1	26106						13,0	13,0			6,2		18,0	7,65
PB	1647	10001—11655	•Elo	511 0 000—511 1 654		1647		21,0	21,0			9,4		21,5	7,65
PD	2	27401—27402	•Elo	512 7 400—512 7 401				21,5	23,0			10,4		24,0	8,72
PE	13	17701—17744						15,5	15,5			7,8		18,4	6,72
PER	2	17686—17689						15,5	15,5			8,3		18,4	6,72
PF	176	15214—17551						15,5	15,5			6,7		18,0	7,65
PFR	30	14021—17495						15,5	15,5			7,0		18,0	7,65
PH	3	7478—7489						13,0	13,0		5,6—7,5		17,9—18,0	7,12—7,65	
PH	4	7541—7669						13,0	13,0		6,4		18,0	7,65	
PHR	1	7756						13,0	13,0		6,7		18,0	7,65	
PJ	120	16622—17219						15,5	15,5		7,4		19,0	6,79	
PJB	90	16629—16959						15,5	15,5		8,5		19,0	6,79	
PJR	87	13784—14019						15,5	15,5		8,2		19,0	6,79	
PKR	1	9707						21,0	21,0		9,5		21,3	7,72	
PT	28	9469—9500						21,0	21,0		8,6		21,3	7,72	
PT	79	9501—9584						21,0	21,0		9,5		21,3	7,72	
PTR	37	9585—9624						21,0	21,0		9,5		21,3	7,72	
PTR	36	9625—9665						21,0	21,0		9,7		21,3	7,72	
PU	10	9906—9951						21,0	21,0		7,6		14,8	5,30	
PUR	5	9890—9900						21,0	21,0		8,5		14,8	5,30	
PS	11	9711—9722	•Fdk	607 0 711—607 0 722				20,0	20,0		9,4			6,01	
PS	11	9723—9733	•Fdk	607 0 723—607 0 733				18,0	18,0		9,4—10,2			6,01	
PSL	1	9815	•Fdk	607 0 815				20,0	20,0		8,3			5,50	
PSR	3	9797—9799	•Fdk	607 0 797—607 0 799				18,0	18,0		10,3			6,01	
PV	6	9801—9806	Fdkk	607 0 801—607 0 806				15,5	15,5		7,8			5,15	
PV	1	9807	Fdkk	607 0 807				15,5	15,5		8,7			5,15	
KS	419	60000—60418	•Kbs	333 0 000—333 0 418		419		19,5	23,5	27,5	19,5	23,5	12,5	34,6	12,50
Sad	1	69400	•Uai	989 0 000		1		58,5	70,5	80,0		37,5			21,80
Sd	1	69600	•Uai	929 1 000		1		33,4	40,0			30,5			18,60
TB	4	8210—8213						15,5	15,5			7,5	18,8	7,65	
TC	1	8205						15,5	15,5			6,7	17,7	7,50	
TC	1	8206						15,5	15,5			6,9	17,7	7,50	
TD	132	8443—8750						13,0	13,0			6,3	17,7	7,50	
TD	18	8499—8794						13,0	13,0			6,1	17,7	7,50	
TD	1	8761						13,0	13,0			6,1	17,7	7,50	
TD	7	8813—8873						13,0	13,0		5,4—7,2		17,9—18,0	7,12—7,65	
TD	2	18003—18007						13,0	13,0		6,4		18,0	7,65	
TDB	6	8433—8442						13,0	13,0		7,8		17,7	7,50	
TDR	3	8469—8485						13,0	13,0		7,1		17,7	7,50	
TF	20	8001—8020	•Kbkm	322 5 000—322 5 019				17,5	17,5		9,6		28,8	10,70	
TF	130	8021—8150	•Kbkm	322 5 020—322 5 149				17,5	17,5		10,3		28,8	10,70	
TGA	1	8902	Sk	425 2 000				31,5	31,5		15,5		31,0	12,40	
TGC	66	8905—8975	Sk	425 2 105—425 2 175				31,5	31,5		16,6		31,0	12,40	
TGS	40	9201—9240	•S	420 1 000—420 1 039		40		40,0	42,0		23,6		53,8	19,90	
TGT	20	8976—8995	•Sk	425 1 000—425 1 019				31,5	31,5		18,5		37,8	15,10	
TH	77	9001—9150						16,5	16,5		10,0		15,6	5,70	
TK	1	10000	•Uai	929 2 000				40,5	40,5		19,2			12,50	
TM	1	9991	•Uai	989 1 000		1		47,0	47,0		34,3		52,8	18,20	

Murermester ARNE ANDREASEN Leen 3 — Hjørring Tlf. 2072	K. E. STENBAKKE Tlf. 22408 Gærumvejens slagterforretning Frederikshavn Kun 1. klasses varer i kød og pålæg
AAGE HYTTEL Fiske- og vildthandler Br. Seidelinggade — Hjørring Tlf. 59 og 1389	BØRGES KOLONIAL Søndergade 96 Frederikshavn — Tlf. 22451
Anlægsgartner WILLIAM CHRISTENSEN Ø. Allé 33 a Hjørring — Tlf. 893	Frederikshavns Betonvareindustri A/S v/ O. Jensen Koldenåvej — Frederikshavn Tlf. 21925
Fodpleje — Manicure ELLEN CHRISTENSEN Omhyggelig behandling Østergade 49 Hjørring — Tlf. 393	HÅRBY — VASK Rullevask — Våd vask hj. Svanholmsvej og Jacob Kjeldsvej Frederikshavn — Tlf. 21945
ALT I 1. KLASSES MALERARBEJDE Karl Hansen Vejby Christensen Grønlandsvej 13 Højvangen 16 Tlf. 1055 Tlf. 3063 Hjørring	Blomster — Kranse og planter Alt til haven og altankassen O. W. OLSEN Niels Juelsvej — Tlf. 20419 Frederikshavn
HENRY MADSEN'S BAGERI Køb vore specialiteter i brød og kager Barfredsvej 76 Tlf. 21285 Frederikshavn	Smørbagte kringler og småkager — så H. CHR. CALUNDAN Bagermester Hjørringvej 28 — Frederikshavn Tlf. 20196
HENNING PEDERSEN Vestbyens Bageri Tlf. 21640 Frederikshavn	Slagtermester AKSEL CHRISTENSEN Smørrebrød — Varme retter hver dag 1. kl. varer til rimelige priser Høns og kyllinger Råholtvej 58 — Tlf. 21565 Frederikshavn
— alt i blomster og kranse OLE DONBÆK Medlem af Sig det med blomster Søndergade 232 — Frederikshavn Tlf. 20836	PFAFF Symaskiner — Vaskemaskiner Køleskabe — Støvsugere Køb - Salg - Service - Alt i moderne køkkenudstyr v/ Frode Sørensen Søndergade 66 — Frederikshavn Tlf. 22448

Danske Statsbaners godsvogne 1965

I. Lukkede vogne

Litra	Antal	Nummer (lavest-højest)	Nyt litra	Nyt nummer (lavest-højest)		RIV-marked Antal	EUROPE-marked Antal	Lastgrænse			Islast t	Tara ca. t	Bundflade m ²	Længde m		
															S	
								A	B	C					A	B+C
								t			t					
GS	18	39900—39917	•GS	120 0 000—120 0 017		18		19,0	21,0	19,0	20,0		12,6	27,0	10,00	
GS	873	40000—40874	•GS	120 1 000—120 1 874		873	873	19,5	21,0	19,5	20,0		12,2	25,2	9,26	
GS	2000	41000—42999	•GS	120 2 000—120 3 999		2000	2000 ¹⁾	19,5	23,5	27,5	19,5	20,0		12,2	25,0	9,26
HD	800	38001—38805	•Gklms	138 8 000—138 8 804				17,5	17,5	17,0			10,6	21,3	7,90	
HJ	98	37001—37279	•Gklm	111 6 000—111 6 239				15,5	15,5				9,0	18,4	6,81	
HJ	418	36671—37775	•Gklm	111 7 000—111 7 516				15,5	15,5				9,6	18,8	6,95	
HJ	718	36688—38000	•Gklm	111 8 000—111 8 783				15,5	15,5				9,5	18,8	6,95	
HS-t	10	49900—49909	•His			10		19,0	23,0	27,0	19,0	23,0	12,6	23,8	8,60	
HS-t	300	49600—49899	•His			300		19,0	23,0	27,0	19,0	23,0	12,6	23,8	8,60	
I	200	21501—21700	•Hs	210 0 000—210 0 199		198		19,5	21,0	19,5	20,0		12,4	25,2	9,27	
IA	128	19001—19130	•Hk	205 0 000—205 0 129				17,5	17,5				12,4	21,3	7,90	
IAL	369	19131—19500	•Hks-v	215 0 300—215 0 669		369		17,5	17,5	17,0			10,8	21,3	7,90	
IAL	49	19501—19550	•Hks-v	215 0 700—215 0 749		49		17,5	17,5	17,0			10,8	21,3	7,90	
IAK	250	21001—21250	•Hks-u	215 0 000—215 0 249		250		17,5	17,5	17,0			11,6	21,3	7,90	
IAR	99	21251—21350	•Hks	215 0 800—215 0 899		99		17,5	17,5	17,0			11,1	21,3	7,90	
IAR	50	21351—21400	•Hkrs	215 6 000—215 6 049		50		17,5	17,5	17,0			11,1	21,3	7,90	
IB	96	18851—18950						15,5	15,5		1,0		10,5	16,2	5,92	
IBU	41	18951—19000						15,5	15,5				10,5	18,6	6,78	
IE	12	18787—18800						15,5	15,5				9,5	21,3	7,90	
IE	1	18801						15,5	15,5				10,6	21,3	7,92	
IF	15	24881—24895						14,0	14,0				12,2	17,3	7,28	
IG	5	19725—19755						13,0	13,0				7,5	16,3	6,41	
IGK	7	19799—19908						13,0	13,0				7,8	16,3	6,41	
IGK	5	20095—20308						13,0	13,0				9,2	16,3	6,41	
IKA	1	25101	•Ics	807 7 100		1 ⁵⁾		14,5	18,0	14,5	17,5	2,5	17,2	19,6-22,1	8,6-9,7	
IKA	89	25102—25190	•Ics	807 7 101—807 7 189		89 ⁵⁾		15,5	18,0	15,5	17,5	2,5	16,3	19,6-22,1	8,6-9,7	
IKD	2	24535—24542						10,5	10,5			2,7	13,0	12,6	5,29	
IKG	42	24462—24714						11,0	11,0			1,0	14,0	14,5	6,11	
IKH	10	24811—24829						11,0	11,0			2,7	15,3	13,4	5,70	
IKN	1	25499	•Icmos	806 7 000		1 ⁵⁾		13,0	17,0	19,0	13,0	17,0	1,5	18,6	17,8	7,90
IKP	16	24801—24828						11,0	11,0			1,0	15,0	15,8	6,61	
IKS	2	24901—24902						14,5	16,0	10,0		1,5	17,3	22,9	9,15	
IKT	79	24562—24662						11,0	11,0			1,0	15,0	14,5	6,11	
IT	10	25001—25010						13,0	13,0			0,6	11,0	17,3	7,28	
QE	46	34041—34569						13,0	13,0				8,0	16,3	6,41	
QG	66	18469—34714						15,5	15,5				7,3	16,3	6,41	
QGB	5	34576—34619						15,5	15,5				9,0	16,3	6,41	
QGL	16	35864—35965						15,5	15,5				9,0	16,3	6,41	
QGR	66	18502—35851						15,5	15,5				8,1	16,3	6,41	
QHL	13	31502—32682						15,5	15,5				8,0	19,0	6,94	
QRL	15	36232—36708						15,5	15,5				8,2	19,0	6,94	
U	3	39501—39503	•Uahk	721 1 000—721 1 002				26,0	26,0				18,0			
U	3	39521—39523	•Uhk	701 3 000—701 3 002		1		18,5	18,5				12,1			
U	42	39601—39683	•Ud	901 0 600—901 0 683		24		21,0	21,0				9,7			

Læsebredde m	Rumfang m³	Døråbning m	Indv. højdemål m		Længde over pufferes stødfiler m	Akselafstand m	Antal berestænger Stk	Antal kødkroge Stk	Dobb. vægge Kreaturbinde- ringe Bideringe G for løse gitte	Bremse				Varmeledning L	Bemærkninger
			b	h						Rangerskrbr. Rs	Håndbr. H	Trykluftledn. TL	Godstogsbr. G	og personstogsbr. G-P	
2,70	67,0	2,00x2,00	2,77	2,18	11,36	7,00				H		G-P			Læselemme
2,73	63,0	1,80x2,00	2,68	2,10	10,58	5,70			K	RS		G-P			Læselemme
2,71	63,0	2,00x2,00	2,71	2,10	10,58	5,70			K	RS		G-P			«
2,70	55,0	1,56x1,99	2,76	2,11	9,26	6,00				RS		G-P			Læselemme
2,70	42,2	1,60x1,99	2,33	2,21	8,10	4,20				H, RS³)		TL, G³)			»
2,70	42,9	1,80x2,00	2,33	2,21	8,64	4,50				RS		TL, G³)			»
2,70	42,9	1,80x2,00	2,33	2,21	8,23	4,50				H		TL, G³)			»
2,72	51,5	3,88x2,00	2,76	2,08	10,00	5,40						G-P			Forskydelige sidevægge
2,72	51,5	3,88x2,00	2,76	2,08	10,10	5,40				RS		G-P			» »
2,72	63,0	2,00x2,00	2,68	2,10	10,58	6,50				RS		G-P			2 vogne midlertidig omltr. til ZF
2,70	55,0	1,56x1,99	2,76	2,11	9,19	4,70				H		TL			
2,70	55,0	1,56x1,99	2,76	2,11	9,26	6,00				H		G-P			
2,70	55,0	1,56x1,97	2,76	2,11	9,26	6,00				RS		G-P			
2,70	55,0	1,56x1,99	2,76	2,11	9,26	6,00	18	162		RS		G-P			
2,70	55,0	1,56x1,99	2,76	2,11	9,26	6,00				RS		G-P			
2,70	55,0	1,56x1,99	2,76	2,11	9,26	6,00				RS		G-P			
2,70	55,0	1,56x1,99	2,76	2,11	9,26	6,00				RS		G-P			
2,74	35,1	1,32x1,86	2,08	1,96	8,64	4,50			D	RS		G-P			
2,74	37,9	1,32x1,86	2,08	1,96	8,64	4,50			D	RS		G-P			
2,70	46,6	1,50x1,99	2,24	2,08	9,30	4,50				H		TL			12 vogne ²)
2,69	45,0	1,50x1,99	2,19		9,60	4,50				H		TL			1 » ²)
2,38	41,2	1,22x1,96	2,45	2,25	9,22	4,50			D	RS		TL			Gulvrister
2,54	37,6	1,32x2,02	2,35	2,22	7,70	3,66				H		TL			5 vogne ²)
2,54	37,6	1,32x2,02	2,35	2,22	7,70	3,66	14	112		H		TL			6 » ²)
2,54	37,6	1,32x2,02	2,35	2,22	8,11	3,66	14	112		RS		TL			5 » ²)
2,26	41,0 46,2	1,40x1,94	2,09	2,09	11,74	6,60	18	252	D	RS		G-P			} Tøris 600 kg. Indv. pl.bekl.
2,26	41,0 46,2	1,40x1,94	2,09	2,09	11,74	6,60	18	252	D	RS		G-P			
2,38	25,8	1,22x1,96	2,05	2,05	9,22	4,20	12	96	D	RS		TL			2 vogne²)
2,38	29,6 30,5	1,22x1,96	2,03-2,10	2,03-2,10	9,22	4,50	13	104	D	RS		TL, G³)			1 vogn midlertidig omltr. til ZM
2,35	28,0	1,22x2,00	2,09	2,09	9,19	4,70			D	H		TL			10 vogne ²)
2,25	35,6	1,40x1,90	2,00	2,00	11,30	7,00	20	280	D	RS		G-P			
2,38	32,0 33,0	1,22x1,96	2,03-2,10	2,03-2,10	9,19	4,70	14	112	D	H		TL			
2,51	50,5	1,40x1,92	2,20	2,20	11,90	6,00	18	200	D	RS		G-P			
2,38	29,6 30,5	1,22x1,96	2,03-2,10	2,03-2,10	9,22	4,50	13	104	D	RS		G-P			
2,38	36,2	1,22x1,96	2,24	2,24	8,80	3,70			D	H, RS³)		TL			
2,54	35,0	1,27x1,98	2,21	2,08	8,11	3,66			K, G	RS		TL			7 vogne ²)
2,54	35,0	1,27x1,98	2,21	2,08	7,70	3,66			K, G	H		TL			33 » ²)
2,54	35,0	1,27x1,98	2,21	2,08	8,11	4,50			K, G	RS		G-P			1 » ²)
2,54	35,0	1,27x1,98	2,21	2,08	8,11	4,50			K, G	RS		TL			3 » ²)
2,54	35,0	1,27x1,98	2,21	2,08	8,11	3,66			K, G	RS		TL			32 » ²)
2,74	41,0	1,27x1,98	2,21	2,08	8,23	4,50			K, G	H		TL			9 » ²)
2,74	41,0	1,27x1,98	2,21	2,08	8,64	4,50			K, G	RS		TL			13 » ²)
	26,6				10,99	5,50				H		TL			3 vogne ²) Oliebeholdervogn
	22,0				8,80	4,50				RS		TL, G³)			3 » ²) »
	26,5				8,10	4,20				H		TL, G³)			42 » ²) Råsukkerbeh.v.

1) —

2) Må kun anvendes til specielle transporter.

3) Vognene har forskellige bremser indenfor de nævnte systemer.

4) EUROP-mærkes efterhånden som garantitiden 12 mdr. udløber.

5) INTERFRIGO-mærket.

A & M INVENTAR Viborgvej 20 Silkeborg Tlf. (0681) Silkeborg 4600	MARIBO AUTOOPRETNING v/ Kjeld Pedersen Vesterbro 18 – Maribo Tlf. 925
Klakring Savværk & Trævarefabrik Klakring Jylland Tlf. (066 - 38611) 201	P. HATTEN & CO. A/S Jern-, stål- og smedeartikler Maribo
VIBY MASKINSTRIKKERI Langtoftevej 9 Viby pr. Århus Tlf. (061) 41706	AARHUS TRÅDVAREFABRIK Erik Bøghs Vej 6 Århus Tlf. (061) 58900
Vang Savværk & Emballagefabrik v/ Chr. P. Mortensen Vang pr. Thisted Tlf. (0791) Vang 30	LØNSTRUP FISKEEKSPORT Lønstrup – Jylland Tlf. (0891) Lønstrup 3
<i>Østergade Cykelhandel</i> v/ K. Christensen Alt i barnevogne – cykler og knallerter Østergade 40 Maribo Telefon 40	THISTED JERNHANDEL Strandvej 73 Thisted Tlf. (0791) 1201
 <i>Træskoboden</i> J. Fjordside Brænderigaarden, Holstebro - Tlf. (074) 23143 VÆRKSTED for moderne træfodtøj til føddernes velbehag Eneforhdl. Noraplast Alt i fodtøj m. m. Træsko m. stål-næse - Eneforhandler	Drejer det sig om kartofler og grøntsager så er det hos KARTOFFELLAGERET v/ B. Carlsen Nørregade 1 Maribo Tlf. 381

Læssebredde ≡	Sidehøjde ≡	Døråbning ≡	Længde over puffernes stødfader ≡	Akselafstand ≡	Antal aftagelige endevægge stk	Antal aftagelige side- og endestøtter stk	Bremse			Bemærkninger
							Rangerskrbr. RS H	Hindbr. H	Trykluftledn. Godstogsbr. TL G GP. Gods- og personotogsbr.	
2,76	1,49	1,80	10,0	5,40	2				TL	
2,76	1,49	1,80	10,5	5,40	1		RS		G	
			9,14	5,50			RS		G	Selvtømmende ballastvogn
2,36	0,90		8,96	4,20	2		H		TL	1 vogn ²⁾
2,80	1,20	1,50	9,02	5,00	2		H		G	Presenningoverdækn. 200 vogne (Må ikke læsses til udlandet)
2,75	1,00	1,50	10,10	6,00	2		H		G	
2,74	1,00		8,10	4,00	2		H		TL	
2,75	1,00		8,80	4,00	1		RS		TL	
2,36	0,90	1,68	8,96	4,20	2		H		TL	28 vogne ²⁾
2,36	0,90	1,68	8,96	4,20	1		RS		TL	17 » ²⁾
2,36—2,52	0,8—0,9		8,52—8,96	4,00—4,20			H		TL	2 » ²⁾
2,36	0,75-0,90	1,68	8,96	4,20	2		H		TL	6 » ²⁾
2,36	0,90	1,68	8,96	4,20	1		RS		TL	1 » ²⁾
2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	2		H		TL	29 » ²⁾
2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	2		H		G	
2,80	1,00	1,50	8,10	4,20	1		RS		G	9 vogne ²⁾
2,76	1,55	1,50	9,80	4,50	1		RS		TL	Presenningoverdækning
2,76	1,55	1,50	9,10	4,50	2		H		TL	»
2,76	1,55	1,50	9,10	4,50	2		H		G	»
2,76	1,55	1,50	9,10	4,50	1		RS		G	»
2,76	1,55	1,50	9,80	4,50	1		RS		G	»
2,80	1,35	1,50	6,61	3,50	2		H		TL	10 vogne ²⁾
2,80	1,35	1,50	7,30	3,50	1		RS		TL	5 » ²⁾
2,55			6,83	3,60			H		TL	11 » ²⁾ Kultransportv.
2,55			6,83	3,60			H		TL	11 » ²⁾ »
			6,83	3,60			H		TL	1 » ²⁾ Grustransportv.
2,55			6,83	3,60			RS		TL	3 » ²⁾ Kultransportv.
2,81	1,62		6,61	3,50			H		TL	6 » ²⁾ »
2,81	1,62		7,30	3,50			RS		TL	1 » ²⁾ »
2,77	0,45	1)	13,96	8,00		20	RS		G-P	
2,50			23,04	15,90			RS		G	Forsænket vognbund
3,00			19,84	13,96			RS		G	»
2,46	0,40	1)	8,96	4,20			RS		G	Ballastvogne
2,36	0,45	1)	8,83	4,20	2		H		TL	
2,36	0,45	1)	8,90	4,20	2		H		TL	
2,36	0,30	1)	8,83	4,20	2		H		TL	6 vogne ²⁾
2,36	0,35	1)	8,83	4,20	2		H		TL	
2,36	0,39	1)	8,83	4,20	2		H		TL	
2,36—2,52	0,4—0,5	1)	8,52—8,96	4,00—4,20	2		H		TL	4 vogne ²⁾
2,36	0,39	1)	8,96	4,20	2		H		TL	
2,36	0,30	1)	8,83	4,20	2		H		G	
2,36	0,30	1)	8,83	4,20	1		RS		TL	
2,68	0,43	1)	12,03	6,80	2	22	H		TL	
2,68	0,43	1)	12,03	6,80	2	22	H		G	
2,50	0,30	1)	13,73	9,50	2	8	H		TL	
2,50	0,45	1)	13,73	9,50	2	10	H		TL	
2,70	0,45	1)	21,30	14,20	2	16	H		G	2 vogne ²⁾
2,50	0,45	1)	16,43	10,44	2	12	H		TL	
2,74			7,95	3,66			RS		TL	Selvtømmende ballastvogn
2,58			13,73	9,10			H		TL	Forsænket vognbund
2,90			19,50	12,00			H		TL	»

1) Nedklappelige eller aftagelige sidevægge.

2) Må kun anvendes til specielle transporter.

KRABBES HOTEL Holstebro — det gode madsted Tlf. (074) 20622	Fabriken SNECO v/ Johs. Colstrup Ørstedesvej 15 — Holstebro Tlf. (074) 21573 Alt 1. kl. snedkerarbejde udføres
<i>GULF BRÆNDSELSOLIE</i> Varde Olieforsyning v/ Jørn Thomsen Grundtvigsvej 14 Varde — Tlf. 20242	H. P. C. ANDERSEN & SØNNER v/ Herluf Andersen Smede- og bygningsforretning Østergade — Tlf. 20353 Holstebro
S. A. SØRENSEN & SØN Kleinsmedie Nygade 5 Varde — Tlf. 20475	<i>HOAK-Akkumulator</i> v/ E. Schmidt Beringsvej 17 Holstebro — Tlf. 20353
Blomster fra BALLESGAARD Vesterport Varde — Tlf. 20618	STØT DANSK ARBEJDE R. L.
VESTJYDSK ELEKTROMOTOR v/ Aage Westergaard Hjerm — Tlf. 17	FISKE HALLEN Kræmmerpassagen Varde Tlf. 21046 Alle årstiders fiskesorter
<i>VARDE RADIO & TV</i> v/ Sv. Sidelmann Kræmmergade 10 Tlf. 21527	MØBELFABRIKEN »HJERM« Hjerm — Tlf. 99 Arne Brunn Specialitet: Senge
Vestjysk Vulkanisering og Slidbanefabrik Herningvej 40 Holstebro — Tlf. 21719	<i>CARL SVOSTRUP</i> Vesterbro påhængsvogne Galgemosevej 23 Tlf. 22103 Holstebro
Holstebro Karrosserifabrik v/ Christensen & Trabjerg Fredericiagade 40 Istedgade 43 Tlf. 20307	EDVARD MELGAARD Isenkræmmer Torvet Tlf. 21086 - 21087 Holstebro

serede trafik. Forslaget blev imidlertid ikke nogen større succes. I 1927 besluttedes det da at bygge en kombineret jernbane- og bilbro over Lillebælt.

Det smalleste sted i Lillebælt er 680 meter, men strømforholdene dette sted er ikke videre gode, hvorfor man måtte vælge et andet sted. Bæltet måler 820 meter, hvor Lillebæltsbroen ligger.

I ét år før højden på Lillebæltsbroen skulle vælges, målte man samtlige skibe, der sejlede gennem bæltet. Det højeste skib målte 32 meter. Lillebæltsbroen blev derfor 33 meter høj.

I 1928 fik firmaet Monberg & Thorsen hovedentreprisen på brobyggeriet, og i de følgende år var Lillebælts-området én stor myretue. Den 15. maj 1935 kunne broen tages i brug.

Medens alt denne aktivitet udfoldedes ved Snoghøj, skulle der også foretages meget i Fredericia. Den gamle banegård, som var beliggende ved havnen, skulle flyttes. Den skulle i stedet ligge en halv til én kilometer fra det sted, hvor beliggenheden var før 1935.

Stedet, hvor banegården skulle ligge, var én stor eng. Denne eng skulle fyldes ud, og at man i det hele taget fik bygget banegården synes i hvert fald for menigmand at høre miraklerne til. Der syntes ikke at være nogen ende på alle de læs jord, som måtte køres i engen.

Når man tager Fredericia bys størrelse i betragtning og prøver at sammenligne andre store provinsbyers banegårde med Fredericias, kan man ikke komme uden om, at størrelsen af banegården er imponerende. Fra det yderste sporskifte i syd til det yderste i nord er der ikke færre end 5,6 km. Det samlede banegårdsareal er 70 hektar, sporlængden er 60 km, og sporskifternes antal er over 200.

Der findes i alt 9 hovedspor på personbanegården foruden et forbindelsesspor til havnen og den gamle banegård. For at undgå krydsninger af hovedsporene er disse blevet »udflettet« ved sporbærende broer og viadukter. Dette udfletningsanlæg findes på sydsiden af stationen. Også tunnelen under perronerne er værd at henlede opmærksomheden på. Den er 72 meter lang.

Rangerbanegården omfatter fire store sporgrupper, nemlig ankomstrist, strækningsrist, stationsrist og afgangsrisk. Alle disse riste består af en række sporgrupper, hvor man »sier« alle de vogne fra, der skal bruges til et enkelt tog. Fra ankomstrist til afgangsrisk er et fald i niveauet på i alt 13 meter. Dette muliggør, at vognene kan rangeres ved egen hjælp uden at skulle køres frem og tilbage af rangmaskine.



Fig. 1. Danmarks smukkeste bro – Lillebæltsbroen.

Foto: Poul Thiesen

Slagtermestre Svend & Herluf Jensen Hjørring Tlf. 905 - 1578 - 2077	JOHS. E. NIELSEN Alt tømrer- og snedkerarbejde udføres Kløvermarksvej 1 Hjørring — Tlf. 1798
SV. AA. MYLUND Autoriseret gas- og vandmester Vandstedvej 3 Hjørring — Tlf. 2837 Alt blikkenslagerarbejde udføres	JENS JENSEN Aut. gas- og vandmester Abildgårdsvej 13 Frederikshavn — Tlf. 21804 Gas — Vand — Sanitet — Centralvarme
<i>A/S IKAS ISOLERING</i> Sjællandsgade 2 Frederikshavn Tlf. 20633	—skal De ha' barnevogn? så køb den i BARNEVOGNSCENTRALEN Rimmensgade 5 — Frederikshavn Tlf. 23980
Sanitet — Fjernvarme — Centralvarme SINDAL RØRTEKNIK J. Møller Christensen Danmarksgade 17 — Tlf. Sindal 61 Aut. gas- og vandmester	AXEL DYBRO Fabrik for Clorius varmtvandsbeholdere og A.S.D. kedler Tlf. Bindslev 42
VIGGO HANSEN Skolegade 5 Blikkenslager — Gas — Vand — Sanitet Centralvarme Tlf. 178 — Hjørring	Hjørring Isoleringsforretning Lykkensvej 17 Hjørring — Tlf. 1025
MØBLER FOR ALLE HJEM Lund Nicolaisen Østergade 23 Hjørring — Tlf. 254	E. PALSNOV, HJØRRING Biscuit en gros Wixor kager — Hatting tvebakker
<i>KNUD ANDERSEN</i> Specialforretning gennem mere end 20 år Jernbanegade 17 Hjørring Tlf. 510	<i>REKORD VASK</i> Krokusvej 3 Hjørring — Tlf. 1929
BECHS HOTEL Jernbanegade — Frederikshavn Tlf. 22500	PETER BANG's EFTF. v/ J. Christiansen Ny Fiskerihavn — Frederikshavn Tlf. 20825

Omladehallen for gods er ret stor. Dennes gulvflade er på 2100 kvadratmeter. Yderligere kan nævnes sikringsanlægget, og der findes fem signalposter på banegårdarealet. De ansattes antal på Fredericias banegård er ca. 1400 mand.

Da den store dag, som nævnt, oprandt den 15. maj 1935, var så at sige hele Danmark på benene for at se broen blive taget i brug. Fra København afgik lyntog »Kronjyden« med kong Christian X. Ved Slagelse begik en mand selvmord ved at kaste sig ud foran lyntoget på dets første tur.

På midten af Lillebæltsbroen var anbragt en silkesnor. Da lyntoget kørte over, blev denne snor sprængt, og Lillebæltsbroen var derefter officielt åbnet. Et af de største bygningsværker var taget i brug.

og nye numre for post- og rejsegodsvognenes løb. Forsinkelserne var gennemsnitlig på ca. 4 timer.

Ethvert fremskridt er ubarmhjertigt og tager ikke hensyn til vemod og romantik. Det fik man de næste dage at se i Fredericia, hvor bekendtskabet med årelang færgefart pludselig lå langt borte.

Færgelejerne lå tomme allerede den 16. maj. Den foregående dag sejlede færgerne til Strib, hvor søfartschef Neergaard samlede personalet fra færgerne. Han holdt tale, hvori han takkede de mange funktionærer for deres tro arbejde. Han sluttede med et: »Tak alle og lev vel.«

Ved udsejladsen fra Fredericia om formiddagen den 15. maj hilste alle færgerne med flagene, og for sidste gang strøg man splitflaget på molen. Uden for Strib kippede den tidligere overfartsleder med

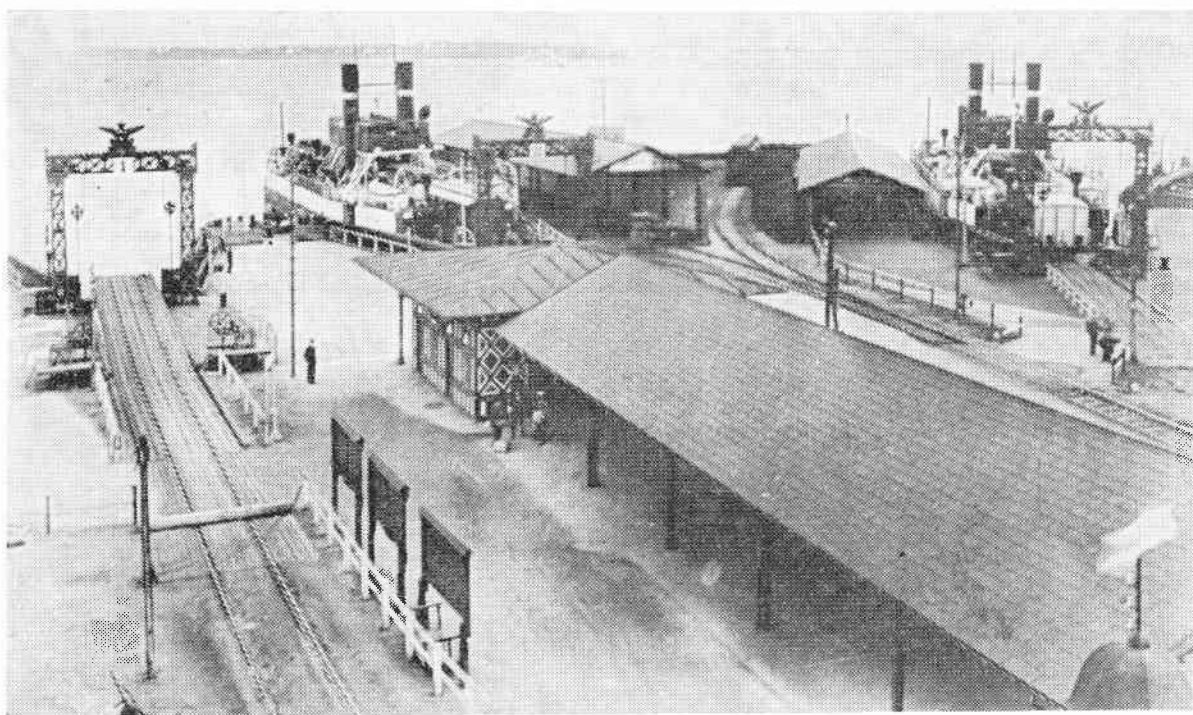


Fig. 2. Færgehavnen i Fredericia.

Kort efter ankom lyntoget til Fredericias nye banegård, hvor daværende generaldirektør Knutzen holdt åbningstale. Han rettede en tak til entreprenørerne, til håndværksmestrene, og Fredericia stations personale, der havde klaret sig i ti år uden sikringsanlæg. Ydermere rettedes en tak til færgepersonalet, som nu efter mange års tro tjeneste måtte stryge flaget.

De følgende fire dage betød et fuldstændigt trafikkaos for samtlige jernbanestrækninger i Danmark takket være manglende rutine hos personalet på Fredericia banegård, indførelse af nye tognumre

dannebrog, og færgerne besvarede denne hilsen. Alle fem færges lagde sig derefter på linie, og med samtlige dampfløjter i gang forlod man Fredericia-Strib for stedse.

Lillebæltsfærgerne »Fyn« skulle til eftersyn på Orlogsværftet, medens »Marie« skulle til Oddesund. »Kronprinsesse Louise« skulle til Masnedø, hvor den sejlede, indtil Storstrømsbroen blev taget i brug. Tilbage var kun de gamle færges »Hjalmar« og »Dagmar«, som snart blev afhændet.

— — —

Stemningen og hyggen i Fredericia er forbi. Endnu findes lidt ved Storebælt, og hurra for den...

Entreprenør EIGIL JENSEN Hundelev pr. Hjørring Tlf. Hundelev 91	HOTEL SKANDIA Hjørring Tlf. 2
HJØRRING KØLERFABRIK v/ V. J. Jacobsen Nr. Torv 6 — Tlf. 526 Alt blikkenslagerarbejde udføres	Hjørring Ny Tømmerhandel Odinsvej — Tlf. 1521 - 1562 Alt i trælast og bygningsartikler Hjørring
RICH. HANSEN Folkevogne udlejes Ribevej 14 Varde — Tlf. 20937	N. H. CHRISTENSEN Centralvarme — Sanitet — Vandværker Dalsø gas Tlf. Taars 150
<i>ESSO DEPOTET</i> v/ Martin Jensen Elsagervej 43 Hjørring — Tlf. 1984	<i>Produktforretningen</i> BERG & LUNDBERG Klokagervej 56 Hjørring — Tlf. 793
MØBELLAGERET v/ P. Poulsen Søndergade 6 Hjørring — Tlf. 1857	Kaj's Lillebiler v/ Kaj Christensen Tlf. 850 Hjørring
KNUD SØRENSEN Nørregade 8 Hjørring — Tlf. 1960 Rep. af biler og motorcykler Køb og salg	<i>BAGERIET SOLBAKKEN</i> v/ Ella Sørensen Tlf. 666 Hjørring
VINTERS AUTO-SERVICE Østergade 53-55 Nyt autogummi Slidbaner — Vulkanisering Afbalancering af hjul Hjørring — Tlf. 328	SALON »MINELL« v/ Grete & Erik Petersen Tørholmvej 106 Hjørring — Tlf. 2377
<i>CITY BAGERIET</i> v/ Daniel Jensen Bispensgade 30 b Hjørring — Tlf. 1228	<i>REKORD VASK</i> Vasker — Tørrer — Ruller Vi vasker deres arbejdstøj Hentes og bringes Hilsen Karen Bak Skolegade 21 — Tlf. 2135 Hjørring



Fig. 3. Fire-vogns lyntog forlader Fredericia station.

Foto: Poul Thiesen

Jernbanenyt - kort fortalt

DSB

MY 1155, 1156 og 1157 samt MH 406 og 407 er leveret fra hhv. NOHAB og Frichs til 1. distrikt og indsat i driften (15/5). MY 1155, der ankom den 27. april, er diesellokomotiv nr. 100 leveret af NOHAB til DSB.

MO 1955 og 1958 er efter ombygning (udstyret med varmekedel m.v.) indsat i driften; vognene havde tidligere numre i 500-serien.

I april er følgende damplokomotiver, sidst tilhørende 1. distrikt, udrangeret: D 804, 805 og 830, F 471, 475, 476, 481, 483, 494, 687 og 699 samt S 733 og 735.

I dette nummer af tidsskriftet bringes på midtersiderne, der kan udtages, en oversigt over DSB's beholdning af godsvogne pr. 31/3 i år. I næste nummer bringes en oversigt over person-, post- og rejsegodsvognene.

Ophugning af CR-vogne er nu begyndt. Nogle af understellene agtes anvendt til specialvogne (skinneudlægningsvogne).

CR-vognene (med forskellige under-litra) var DSB's første egentlige nærtrafikvogne (bortset fra

skovvognene, litra CE). Da de første ankom fra Scandia i 1928, var de meget moderne, og de bar deres oprindelige litra FF med rette. Indgange både for enderne og i midten. Midterindgangen kunne dog være lidt besværlig for mindre atletiske personer, for midt i 20'erne var de høje perroner sjældenheder, og havde man endelig entret de høje trin, kunne man godt få besvær med skydedørenes håndtag og ruller. Men et stort fremskridt var de i forhold til kupévognene, der stadigt florerede i nærtrafikken, lige til S-togene kom og jog både dem, de 2-etages CO og skovvognene bort. Kupévognene eksporteredes til 2. distrikt, og dertil er også adskillige CR-vogne kommet.

FF-vognene indsattes først på Kh-Ru og snart efter på Kh-Hot og Kh-Ba; senere på Kh-Ro. Da alle 79 var leverede og S-togene var kommet godt i gang, anvendtes FF på flere og længere strækninger (Kh-Fs, Hi-Hg m. fl.), og efter krigen ombyggedes de allerfleste således, at de fik lukkede endeperroner og nogle blev til styrevogne (CRS). I 2. distrikt har de været anvendt en del på fynske strækninger, og navnlig på Ar-Gr har de gjort god fyldest. Efter at

OTTO BROE A/S Hospitalsartikler J. M. Thielesvej 2 Tlf. 35 07 00	STØT DANSK ARBEJDE D. R. I.
BOGTRYKKERIET HAFNIA Grundtvigsvej 37 — Kbhvn. V. Tlf. CE 6665	<i>NIPLEX A/S</i> Tobaksvej 11 — Søborg Tlf. SØ 8900
<i>E. A. FOGH</i> Belysning	— gælder det sommerhuse, så er det hos BJERREGRAV SAVVÆRK man køber det Bjerregrav pr. Skals Tlf. (0761) Skindstrup 87 y
H. M. ANDERSEN Maskinhandel Lille Grandløse pr. Holbæk Tlf. 03 - 435 - 757	MARIUS SAND Tømrermester Maskinsnedkeri Næsbjerg v. Varde Næsbjerg 7
Audio-Visuelt Centrum St. Kongensgade 67 København K.	<i>WILLIAM SCHOU</i> Cykler — Symaskiner Vestergade 32 — Varde Tlf. 20642
KAY R. GRATHWOL A/S Dr. Tværgade 35 — K. Tlf. 14 13 14	VARDE BAD Lundgade 10 Tlf. 21511
Dansk Hollandsk Kaffe-Comp. P. Hvitfeldsstræde 3 — K. Tlf. MI 1457	VESTERGAARD & BJERRE Tømrerforretning & Maskinsnedkeri Rolighedsvej 2 Tlf. Fjerritslev 455
H. J. SIMONSEN & CO. International Spedition Aktieselskab St. Kongensgade 63 A — Kbhvn. K. Tlf. CE 22 — 9226	EJVIND AMTOFT NIELSEN Tømrermester Vægtergade 1 Tlf. Løgstør 231

CL-vognene, deres efterkommere, har fortrængt CR fra Københavns nærtrafik, benyttes de på Sg-Næ, Sg-Kb samt Ba-Fs.

En pudsighed fra de første år, FF-vognene var i brug: Små nydelige ovale emaljeskilte på vognenes endeperroner fortalte, at vognene var forsynede med SKF-rullelejer. »Bedes bemærket ved Rangering«! Dette vedkom egentlig ikke de rejsende, som der jo ikke må rangeres med, men rangerpersonalet. Disse opdagede snart, at vognene var bedre løbende end de var vant til, og mangen en henstående kupévogn har fået sig et ordentligt fur af en FF-vogn, før man blev klar over deres lebedighed.

I sidste nummer af tidsskriftet havde et par meningsforstyrrende trykfejl indsneget sig i denne spalte. På side 29, 2. spalte, 10. linie f.o., ændres antallet af Gklm (HJ)-vogne til 1234 – og i 24. linie f.o. ændres antallet af His (Hs-t)-vogne i ordre til 300.

Ved sommerkøreplanens ikrafttræden den 30. maj nedlagdes Eltang, Mølvang, Skodsbøl, Sørup og Vørslev stationer samt Munkebjerg billetsalgssted. I Skodsbøl bevares dog det offentlige sidespor for ekspedition af vognlandningsgoods. Hvorupgård og Uglev stationer nedrykkes til trinbrætter uden sidespor.

MFVJ

Foruden »sætternissen«s hjerteløse anbringelse af en pæn fynsk købstads navn i overskriften til artiklen om banen i sidste nummer af tidsskriftet, havde afsnittet om beholdningen af godsvogne fået en lidt forvirrende udformning. MFVJ råder over 7 stk. lukkede godsvogne og 25 stk. åbne godsvogne.

Persontrafikken indstilledes på strækningen Fårup-Viborg den 29. maj, og indtil den endelige lukning med udgangen af marts 1966 vil der her kun blive befordret stykgods og vognladningsvisse forsendelser. Der er stadig ikke truffet nogen endelig afgørelse om strækningen Mariager-Fårups fremtid.

OHJ

Skinnebusbivognen Sp 226 er solgt til ØSJS, hvor den har fået litra Sp 6.

Banen har stadig brug for sine ældre bogie-personvogne. I juni køres gennemgående særtog for folkepensionister fra Vig og Gislinge til Rødvig (Stevns).

VLTJ

Damplokomotiverne nr. 4, 7 og 10 forventes opbygget i nær fremtid. (Ændring i forhold til meddelelsen i tidsskriftets nr. 4/65). Følgende vogne er opbygget: L 50, 51, 52, AG 413, 415, 416, 418,

AL 218 og 284. Følgende vogne er hensatte for opbygning: D 22, G 45 og L 76. Personvogn A 2 er udstyret med nye bogier med 2,1 m akselafstand.

VVGJ

Banen spøger stadig i sin grav. Den 3. maj 1965 afsluttedes likvidationen, der påbegyndtes i 1957. Det endelige underskud opgjordes til 1.044.000 kr.

(EBJ/SvJ/PT)

Nyt fra udlandet:



DB 18 508, bygget af Maffei 1924, i Friedrichshafen 1. juni 1962. Foto: P. Skebye-Rasmussen

ÖBB's

nye elektriske motorvognssæt D4ET 4010 »Transalpin« indsættes fra sommerkøreplanen på strækningen Wien-Basel. Toget består af 6 vogne D4ET 4010 + B4üh 7010 + BR4üh 7310 + B4üh 7410 + AB4üh 7210 + A4hES 6010. Motorerne yder 3400 HK, maksimalhastigheden er 150 km/t og der er 66 pladser på 1. kl. og 174 på 2. kl.

DB

meddeler, at fra sommerkøreplanen køres TEE-toget »Helvetia« (Hamburg-Zürich) ikke længere med dieselhydraulisk motortog af typen VT 11.5. Toget vil blive kørt som TEE-tog med elektrisk lokomotiv og vogne af »Rheingold« type (dog uden udsigtsvogn). Samtidig bliver eksprestoget »Blauer Enzian« TEE-tog, dog også fremført af el-loko.

Nu er klokken slået for »verdens smukkeste lokomotiv«, type S 3/6, bygget 1908-1931 af lokomotivfabrikken Maffei i München (18 stk. af Henschel i Kassel på licens) til De kgl. bayerske Statsbaner. De sidste af disse lokomotiver kører endnu hos DB som Baureihe (BR) 18.6, men vil med udgangen af maj antageligt været udrangeret. De sidste lokomotiver af denne type var stationeret ved Bw Lindau. (SR)

<i>Østergades Broderimagasin</i> Østergade 17 — Maribo Tlf. 106	GARTNERNES SALGSFORENING Nakskov
BANDHOLM AUTOSERVICE v/ Kaj Ibsen Tlf. Bandholm 94	<i>ALFRED BILSTEIN</i> Holmbladsgade 138 — Kbhvn. S. Tlf. SU 3601
FRANSI SKO Ørnevej 30 — Kbhvn. NV. Taga 2207	HILLERØD KORN A/S Carlsbergvej — Hillerød Tlf. 26 34 00
Hilsen fra HAVNEKIOSKEN Bandholm	DANSK B.W.-PARKET I/S Haarby — Fyn
<i>M. SØRENSEN</i> Rådgivende ingeniør Søvænget 28 — Maribo Tlf. 254	STYHR & KJÆR A/S Carlsbergvej 30 — Hillerød Tlf. 03 - 26 14 00
STATSANSTALTEN FOR LIVSFORSIKRING Oprettet og garanteret af den danske stat Repr. ved Svend Hecquet Gedevasevej 9 — Farum — Tlf. 95 03 52	G. MEULENGRACHT-JENSEN Eversvej 11 Frederiksberg
POUL NICOLAISEN Malermester Sønder Boulevard 34 — Maribo Tlf. 484	MASKINFABRIKKEN NORVA A/S Skaffervej 6 — Kbhvn. N. V. Taga 1000
Landsforeningen DANSK VANDRELAUG udsteder vandrerkort og lederkort, hvis De skal på rejse i ind- og udland. Brochurer sendes på forlangende. Skriv til Vesterbrogade 35 — København V. Tlf. Central 11493 - 11494	Bistrupvejens Træindustri Bistrupvejen 66 Birkerød Tlf. 81 14 66

Foreningsnyt:



DJK's særtog inden afgang fra Vislanda.

Foto: Kjeld Chorfitzen

Afholdte møder og udflugter.

Søndag den 25. april havde det gode skib »Ørnen« 90 flere rejsende i sine saloner end vanligt en søndag morgen på første tur til Malmø. 90 morgenduelige medlemmer var på vej til foreningens første stortur i 1965. I Malmø forøgedes styrken med syv medlemmer af Svenska Järnvägsklubben – og alle tog plads i to nye Bo5-vogne, dagens første opmærksomhed fra SJ. På tre timer bragtes tog 1714 deltagerne til Vislanda i Småland – og her ventede en virkelig overraskelse. Det lovede loko, litra Gt nr. 4046, havde ved opfyringen i Karlshamn vist sig at være behæftet med flere »småskavanker«, således at SJ i hast havde måttet bringe en anden maskine ned fra Karlskrona. L2t nr. 4013 fra 1906 var en virkelig substitut for Gt-maskinen fra 1949. »Fungerende« på Vislanda, kansliskrivare Thure Sandberg, bød os velkommen over højtaleranlægget, og de tre morsomme, gamle vogne blev »bordet«. På tre og en halv time kørte gamle 4013 medlemmerne

ned gennem det smukke Småland og ind i Blekinge. Vejrguderne kunne have været DJK mere venligt stemt, men egentlig regn blev vi dog forskånet for. Den helt fremmede natur var en stor oplevelse for de fleste, og der kom adskillig »gode skud i kasserne«. Turen Karlshamn–Kristianstad foregik pr. skinnebus. Aftensmaden blev indtaget i Kristianstad – og vi blev snydt for kørslen med »Paprikatåget«, da dette var udbyttet med et lokomotivtog »med vanliga vagnar«, men da der blandt disse var de to Bo5-vogne fra udturen, var det ikke den største ulykke, der kunne have været sket. Udflugten afsluttedes i Havnegade ved midnatstid. En venlig tanke sendes til de os ukendte SJ-medarbejdere i driftsdistrikterne i Malmö og Växjö, der havde arrangeret turen og fik alt til at klappe – trods ændringer –, samt til »vor besætning«, lokföraren Gösta Lindh, eldaren Sven Fasth og »tågets befelhavare« Gustaf Nordstedt, der alle som én ikke vidste hvad ben de skulle stå på for at tilfredsstille »disse entusiastiske danskere«.

(E. J. Suhr)

HARDY's MINI TAXI Højvangsalle 12 Varde Tlf. 21450	HOTEL HENNE STRAND v/ Erik Volkert Tlf. Henne 4
Tømremestrene SØRENSEN & SØN Vestbanevej 2 Varde — Tlf. 21342	ANSAGER TRÆLASTHANDEL Tlf. Ansager 3
<i>NORDISK GULF-GAS</i> Varde Tlf. 21 15 56	<i>FARVE MESSEN</i> Storegade 22 Tapet — Maling — Linoleum Varde — Tlf. 20545
ØRUM KARROSSERIFABRIK Jylland	SKELMOSE RADIO Storegade 28 Varde — Tlf. 20085
BACH TRIKOTAGE Nyvang 10 Ikast Tlf. 51652	Glas — Porcelæn — Køkkenudstyr AKSEL MADSEN Kræmmergade 1 Varde — Tlf. 21543
Blomster & kranse TH. NIELSEN Smedegade 27 Varde — Tlf. 20 26 43	KINOGRAFEN VARDE Tlf. 20491
<i>HOLGER PEDERSEN</i> Bageri — Konditori Sdr. Vardes rugbrød Søndergade 4 — Varde Tlf. 20196	<i>Smedegades Viktualieforretning</i> Smørrebrød — Diner transportable Smedegade 8 — Tlf. 20767 Varde
HOTEL VESTJYLLAND Vestergade 17 Varde — Tlf. 21391	LUNDE TRÆLASTHANDEL v/ Knud Anneberg Tlf. Lunde 5 Alt i lister og vinylfliser — Loftrustik Gulvbelægning

Tirsdag den 27. april 1965 afholdt foreningen ordinær generalforsamling i Folkets Hus på Enghavevej i København.

E. B. Jonsen bød på bestyrelsens vegne de 92 fremmødte deltagere velkommen og foreslog byretsdommer Jul. Paulsen som dirigent. Byretsdommeren valgtes med akklamation.

Dirigenten konstaterede generalforsamlingens lovlighed og gav derefter ordet til formanden, politiadvokat Birger Wilcke, der aflagde beretning om foreningens virksomhed i det forløbne år.

Formanden kom i sin detaljerede beretning bl. a. ind på medlemstallet, der stadig var stigende, på samarbejdet med tilsvarende foreninger, afholdte og kommende møder og udflugter, museumstoget og samarbejdet om trekantruten på Lolland. Formanden takkede medlemmerne for al støtte i det forløbne år og rettede en tak til stats- og privatbanerne og især til Lollandsbanen for al hjælp. Også de mange firmaer, der har støttet foreningen med gaver, takkede formanden.

Et par medlemmer havde spørgsmål og bemærkninger at knytte til formandens beretning, bl. a. ingeniør O. Lindstrøm, der anså det for ønskeligt, om opsætningen af medlemsbladet kunne ændres, således at annoncesiderne og tekstsiderne blev adskilt. Redaktør Jonsen oplyste hertil, at en sådan ændring p. t. ikke lod sig gennemføre p. gr. af foreningens kontrakt med det reklamebureau, der forestår tegningen af annoncer. Herefter godkendtes formandens beretning, og dirigenten gav ordet til næstformanden, lokomotivfører Svend Jørgensen, der aflagde beretning om de af foreningens restaureringshold udførte arbejder med istandsættelse og vedligeholdelse af jernbanemateriellet. Næstformandens beretning godkendtes, hvorefter kassereren, assistent Mogens Bruun, forelagde regnskabet, der efter klarlægelse af et enkelt spørgsmål blev godkendt.

Af medlemmer til bestyrelsen var formanden, politiadvokat Birker Wilcke, næstformanden, lokomotivfører Svend Jørgensen, kassereren, assistent Mogens Bruun, og assistent P. Skebye Rasmussen på valg. De tre førstnævnte var villige til genvalg og blev genvalgt. I stedet for sidstnævnte, der ikke ønskede genvalg, valgtes konsulent Erik B. Jonsen. P. Skebye Rasmussen valgtes som suppleant til bestyrelsen i stedet for trafikinspektør N. Louman Nielsen.

Som revisor genvalgtes Bent Ibholt, og som revisorsuppleant nyvalgtes lærer Th. Ring Hansen i stedet for fuldmægtig N. Bonnesen, der i sidste øjeblik havde bedt sig fri for genvalg.

De til punktet »eventuelt« indkomne punkter var blevet omtalt allerede af formanden i beretningen, og det blev ikke nødvendigt med yderligere omtale heraf.

Under generalforsamlingen havde de til konkurrencen om et emblem for foreningen indkomne forslag cirkuleret blandt medlemmerne, og efter en kaffe- og tepause afgjordes konkurrencen ved skriftlig afstemning blandt de medlemmer, der var tilbage.

Der var af 15 medlemmer blevet indsendt ialt 34 forslag. Af de i afstemningen deltagende 53 medlemmer afgav de 36 deres stemme til et af bestyrelsen anbefalet forslag, en ca. 7 cm høj og 2 mm tyk skinneprofil fremstillet i sølv. Det valgte forslag var indsendt af hr. Bent Carlsen, der har påtaget sig at skaffe foreningen et tilbud på fremstilling af emblemet. Ved 23-tiden forlod de sidste medlemmer generalforsamlingslokalet, foreningens 5. ordinære generalforsamling var afsluttet på værdig og saglig vis.

(SR)

Tilfældige øst-orienterede, der opholdt sig på Københavns hovedbanegård lørdag den 8. maj ved »Neptun«s afgang, ville have glædet sig over at have set toget særdeles velfyldt for én gangs skyld, og sikkert have funderet over, hvad det nu kunne være for en ideologisk kongresfærd, der skulle finde sted syd for Gedser. Men samme østvendte publikum ville blive slemt skuffede, hvis de så perronen i Nykøbing Falster, da »Neptun« forlod den.

Ca. 100 indbudte deltagere i festlighederne, som Lollandsbanen arrangerede i forbindelse med præsentationen af de nye motortog – »Lynetten« – begav sig over i »Balkonen«, restauratør Hansens velkendte DSB-restaurant, og kastede sig over et veldækket og meget tiltrængt kaffebord, inden Lollandsfærden skulle finde sted.

Der var imidlertid gået adskilligt forud for denne begivenhed. LJ's nye tog (se tidsskriftet nr. 4/65) var blevet prøvekørt og justerede efter alle kunstens regler. LJ's ledelse havde gennemgået alle behørig kvaler med hensyn til udsendelse af invitationer; efter Parkinsons eller en andens lov forventes det først, at 66 pct. af de indbudte truer med at komme, hvorefter det viser sig, at der kommer de 80 pct. Det stemte også her.

Forfriskede af morgenkaffen begav skaren sig til perronen, hvorfra toget skulle afgå. Direktør Brandt (LJ) havde fået den gode idé, at deltagerne for alvor skulle mærke, hvor gode de nye tog var i alle henseender, hvorfor Museumsbanen var sat i aktivi-

<i>FAABORG MOTORFABRIK</i> v/ Dahl Christensen Tlf. (09) 61820	Murermester <i>H. E. JENSEN</i> Sandal, Erritsø pr. Fredericia Tlf. 059 - 24743
FYENS PLASTIC INDUSTRI v/ E. Mortensen Tlf. Faaborg 1112	Vognmand RIKARD ANDERSEN Sandal - Erritsø pr. Fredericia Tlf. 24839
VIBY MASKINSTRIKKERI Tlf. 061 - 41706	BRDR. PETERSEN Gas - Vand - Varme Nyboesgade 84 - Vejle Tlf. 1653 - 1654 - 1673
ODDER SENGEFABRIK v/ Arnt Jensen Tlf. Odder 40833	VEJLE NY CEMENTVAREFABRIK Jagtvej 9 - Vejle Tlf. 3962
<i>GUNNAR ANDERSEN</i> Strandbygade 17 Esbjerg Tlf. 21703	Entreprenør <i>A. P. CHRISTENSEN</i> Fredensborg - Engelsborg pr. Viborg Tlf. 977
GUSTAV SKALLERUP Fiskeeksport Tlf. Asaa 74	Aut. Britmo-forhandler Køb og salg H. THYGESEN Harlev - Tlf. 33 - 133
AABLINGS HOTEL Skærbæk pr. Tønder Tlf. (047) 51319	STØT DANSK ARBEJDE J. T.
LORENS PETERSEN Alt i køleanlæg & køleskabe Ømkulevej 26 Vejle Tlf. 3347	Rådgivende ingeniørfirma H. P. MULVAD Vestergade 13 Brønderslev Tlf. 24

tet. Der holdt et »rigtigt« tog bestående af nr. 5, D 11, A 7, S 135, C 40, C 21 og C 31. D 11 havde voldt en del kvaler. LJ har orden i sagerne, og trafikinspektøren sørger for, at de bliver overholdt, hvad alle deltagerne i udflugten bemærkede med glæde og imponeren. D 11 må kun køre 45 km/t på grund af akselafstand, ælde og uerstattelighed, og køretiden var på DJK's museumstog fra Maribo til Nykøbing lagt efter et 60 km-tog. Det kunne aldrig gå med D 11. Men trafikinspektøren ordnede det således, at DJK's tog fik afgang 5 min. tidligere fra Maribo, og derved var alle regler iagttaget, køretiden blev overholdt, og der var orden over hele linien.

Det er ikke for meget sagt, at DJK's tog vakte opsigt med den lystigt dampende nr. 5. Ikke blot tobenede fik noget at se på, men firbenede kreaturer vidste ikke rigtig hvilket af benene de skulle stå på under togpassagen. Naturligvis var både presse og fjernsyn samt regionalradioen alarmerede, og de fik deres at se til. Museumstoget kom ikke som nogen overraskelse for de indbudte, da der var udsendt en usædvanlig nydelig indbydelse med program for dagen. Det lykkedes at få lempet de fleste af de prominenteste fremmødte samt mærkværdigvis en del af DJK's bestyrelse ind i D 11, hvis meget faste mahognisæder ville danne en uforglemmelig kontrast til LJ's nye togs sæder af skumgummi eller englekrølhår. Stemningen var upåklagelig, navnlig da generaldirektør P. E. N. Skov forbavtede sine tilhørere med kendskab til vognen. Netop den vogntype havde han benyttet i sine meget unge år på Hads-Ning herreders jernbane! Nr. 5 holdt både kørehastighed og -tid til Grønge, hvor der skulle stiges om til det nye LJ-tog. Her havde LJ en af sine mange behagelige overraskelser til deltagerne: Alle tiders reklame for sin bane og sine tog: Kombinerede togførere og stewardesser. To nydelige damer i klædelige uniformer med behørigt udstyr i rigtig tjeneste, for det var skam rigtigt jernbanepersonale hentet fra Nakskov og fra hovedkontoret. Der må vist udsendes et tillæg til ordreserie A og til lokale reglermenter for at få anbragt disse kombinationer af nævnte funktioner i en særlig lønningsklasse. Foruden at forrette togtjeneste virkede damerne som fuldendte og velsete værtinder i toget ved ombæren af rygelse, tryksager og andet godt. Hvis denne skik indføres på LJ til daglig, behøver man vist ikke længere at tænke på underskud og anden dårlighed.

Vel installeret i toget forlod vi den flagsmykkede og nymalede (flagstangen) Grønge station og rullede lydløst og næsten umærkeligt af sted. At nævne

togets gode køreegenskaber vil virke panegyrisk, for det var virkelig et tog, som selv det mest kræsne publikum vil synes om. Køreegenskaberne kan udtrykkes i værdienheder med diverse decimaler, men de gik tabt under frokosten i Nakskov. En anden ting, der imidlertid er af største vigtighed at berette om, er støjproblemet, der jo for tiden er ret aktuelt. Spektakel målt i »phon« (det har vist nok engang været græsk, men nu om dage betegner det en lydenhed). For at forstå målingerne kan nævnes, at en gammeldags sporvogn, der ramler gennem en kurve med slidte skinner og hylende hjul måles til 140 phon og en tryklufthammer til cementsmadring op til 300 phon. »Smertegrænsen« ligger for de fleste menneskers vedkommende på ca. 200 phon. LJ's nye tog er målt til maksimalt 80 phon i nærheden af motoren; ellers lå støjen på helt ned til 70 phon. Til sammenligning tjener, at stewardessernes velkomst i togets højttaleranlæg til deltagerne kunne sættes til ca. 50 phon, og »hjulene har englelyd«. Den bedste reklame for toget hvad lydløshed angår, fik LJ fra selveste DSB-generalen, der havde opholdt sig i togets bageste vogn, og som ytrede ønske om at komme hen forrest i toget for at høre, hvor meget motoren støjede. Den bageste vogn var motorvognen...

LJ havde ventet sig meget af sine nye tog, og der var gjort alt for at gøre indvielsesdagen højtidelig og festlig. Stationerne var flagsmykkede, der var vældigt opløb i Maribo, Søllested st. havde lagt nyudsprungne bøgerne ved flagstængerne, og i Nakskov stod Maribo-garden og musicerede af hjertens lyst i deres fine uniformer. Deltagerne i festtoget fik dog ikke megen tid at nyde musikken i, da busser ventede for at bringe dem til »Harmenien«, hvor en splendid frokost ventede.

Den vederfaredes fuld retfærdighed, og »talerne antal var legio«, som det lidt forvredent hed før i tiden. Stiftamtmand Lundsteen holdt en formfuldendt tale både på dansk og tysk (af hensyn til direktør og personale fra »Uerdingen«, der har leveret de nye tog), trafikminister Lindberg fremhævede LJ's fortrin fremfor andre privatbaner: Den kunne fremvise både gode gamle tog (Museumsbanen) og gode nye tog samt gamle spor (der ligger endnu lidt af makaronisporet omkring Avnede) og et nyt fint spor. Trafikchef Johnsen talte på generaldirektør Skov's vegne (generaldirektøren kunne på grund af travlhed ikke deltage i frokosten), og de øvrige talere tog tilsammen så megen tid, at togafgang nærmede sig. Sidste taler var DJK's formand, der i et vægtigt indlæg kom ind på takstproblemerne, hvilket de andre talere ikke

havde turdet. Direktør Brandt brændte inde med sin tale, kaffen skulle nås inden afgang; den måtte hurtigt indtages, ligeså den tilhørende cognac, som først gjorde sin virkning i toget på vej fra Nakskov til Nykøbing uden standsning (toget, altså).

Atter må LJ lykønskes med sine nye tog, og mange vil være banen og dens ledelse taknemmelige for initiativet og arrangementerne. Ikke mindst

P. Thomassen,
repræsenterende DJK.

P.S. Pressen har været særdeles velvillig og positivt indstillet. Mange fortræffelige avisartikler vidner om, at det uhyre forarbejde, der har måttet gøres, er anerkendt og ikke har været forgæves.

Hvad færre ved er, at Museumsbanen for at få alt klar til dagen har måttet forberede denne måneder i forvejen. Aviserne har bragt billeder og omtale af lokomotivførerne Jensen og Jensen, der har gjort et kæmpearbejde med nr. 5, men det er kun to af de mange i vor maskinafdeling, der foruden at arbejde på nr. 5 har måttet klargøre FAXE og vognmateriellet, der trængte til en større overhaling, maling og både større og mindre reparationer. Alt dette klaredes af Robert Jørgensen, Bjarne Jensen, Sv. Jørgensen og mange flere. Også vort arbejds-hold fortjener en tak for, at alt klappede, og de indbudte fik et så godt indtryk af vort materiel, både i toget fra Nykøbing til Grænge og af det oprangerede »godstog« med FAXE og vogne samt motorvognen på Maribo station.

Vi gratulerer

Den 15. maj kunne trafikkontrollør Ernst L. Parbøl, chefen for jernbanemuseet, fejre 50 års jubilæum for sin ansættelse ved DSB. Hr. Parbøl vil være kendt for de fleste af foreningens medlemmer, fra besøg på museet, fra hans medlemskab af foreningens første bestyrelse – og fra hans nuværende »virke« som vor forenings historiske konsulent. Hr. Parbøl har i de seneste år haft sit egentlige arbejde i DSB's rejsebureau, Astoria, og fra denne stilling har han søgt – og fået – sin afsked fra den 31. maj, skønt han kunne have ventet endnu tre år. Vi jernbaneentusiaster – egoistiske, som vi er – vil imidlertid glæde os over, at han nu helt kan hellige sig sin store interesse, museet.

(EBJ).

DJK's postkort (fotografier) à 1 kr. pr. stk.

- AB 1 Amagerbro station 1907.
- AB 2 Loko 6 ved Tømmerup 1956.
- AB 3 Loko 5 med persontog ved Kløvermarken 1940.
- APB 1 FFJ loko 10.
- APB 2 AHJ loko 16 efter ombygning.
- APB 3 AHB loko 26.
- DSB 1 Nykøbing F. gl. station med DSB- og LJ-damp-tog 1930.
- DSB 2 Masnedø færgelejer med færges ca. 1910.
- DSB 3 Vanløse st. med persontog (O-maskine) ca. 1905.
- DSB 4 O 317 på Frederikssund st. ca. 1930.
- ETJ 1 Loko 1 ved »Vulcan« i Maribo 1901.
- ETJ 2 Loko 1 med persontog, bl. a. med generatorvogn Ebeltoft 1946.
- GDS 1 Dampvognen ved Gribstø T 1881.
- GDS 2 Loko III i Græsted 1890.
- GDS 3 Loko IV ca. 1890.

- GDS 4 Loko II (dampvognsmaskinen ombygget) i Græsted 1923.
- GJ 1 Gjedser st. ca. 1893 med Warnemünde-postskibet H/S Edda.
- HHGB 1 Hornbæk st. med tog 1907.
- HHGB 2 Sentinel-dampvognen i Hellebæk 1926.
- HHGB 3 Odinshøj T 1907.
- HHGB 4 Loko HHB 4 (senere GDS 11) med provetog 1907.
- HP 1 Hjørring Vestbanegård med damp-tog 1926.
- HP 2 HH-loko får torv i Hjørring Vestb. 1920.
- HP 3 HP 5 med godstog til Hirshals, Hjørring 1958.
- HBS 1 Mallet-loko på Østbirk st. ca. 1900.
- HBS 2 Mallet-loko 2, B 13 og D 31 på broen over Brælsturp Å ca. 1900.
- HBS 3 Loko HV 106 med DJK's særtog i Vinding bakker 1961.
- HV 1 Tørringtoget med smalsporloko, Horsens 1929.
- HV 2 Tørringtoget med smalsporloko, afsporet under snerydning ved Rask Mølle 1908.
- KB 1 Loko 2 med udflugtstog i Kalvehave 1959.
- KRJ 1 Loko 1 med åbningsstog på Bjæverskov st. 1917.
- KRJ 2 Loko 2 med blandetog i Lellingskoven 1918.
- KRJ 3 Omnibuslignende motorvogn, AHTJ M 3, lejet af KRJ 1926.
- KSB 1 Slangerup st. med tog 1907.
- KSB 2 Loko 9, København L. 1946.
- KSB 3 M 3 med tog i Lyngby 1947.
- LB 1 Rudkøbing st. med to damp-tog 1920.
- LB 2 Loko 2 rangerer til færgen i Rudkøbing havn 1926.
- LB 3 Skråbelev krydsningsstation 1959.
- LB 4 Loko 1, E 41, bænkevogn J 146 (Kielerekspressen), Humble 1911.
- LB 5 Spodsbjerg st. med tog 1959.
- LNJ 1 Frydenlund st. med damp-tog ca. 1905.
- LNJ 2 LVJ loko 3 på Nærum st. ca. 1920.
- LNJ 3 Nærum st. med personvogn ca. 1936.
- MBJ 1 Loko 3 FAXE ved remisen i Maribo.
- MBJ 2 Loko 3 FAXE i Merretskov.
- NFJ 1 Beldringe st. 1882.

- NFJ 2 Loko 2, 3, 6 og I ved remisen i Bogense 1913.
 NFJ 3 Loko 7, nyankommen til Bogense 1908.
 NPMB 1 Loko 4, persontog på Bøgesø st., snevinter 1960.
 NPMB 2 Loko 4, persontog på Tappernøje st., snevinter 1960.
 NPMB 3 DJK's særtog på Bøgesø st. 1961.
 RGGJ 1 Damp tog på Ryomgård st. 1911.
 RGGJ 2 Loko RGB 1 med oprydningstog (med sneplov) ved nedlæggelsen 1956.
 SNB 1 SNB's st. i Svendborg 1897.
 SNB 2 Nyborg lokalstation med tog ca. 1906.
 SNB 3 Loko SNB 3 ca. 1900.
 SFJ 1 Loko 3, »St. Knud«.
 SFJ 2 Fåborg st. med tog fra Nyborg 1904.
 SFJ 3 ONFJ-tog, loko 8 »Freia« i forspand, Fåborg 1911.
 C SFJ 4 Brobyværk st. med tog mod Odense 1912.
 SFJ 5 Loko 21 i Korinth ca. 1947.

Trykte postkort à 50 øre pr. stk.

- A { DJK 5 LB M 1, NPMB C 31 og HHJ D 32 foran Bandholm st.
 DJK 6 FAXE med persontog ved Bandholm st.
 DJK 7 Nr. 5 med blandettog udenfor Maribo st.
 DJK 8 FAXE i Merretskov.
 DJK 9 FAXE.

»Humørpostkort« à 35 øre pr. stk. (10 stk. kr. 3,00)

- D { DJK 101 Hansigne er våd.
 DJK 102 Fjederen er sprungen.

»Farvepostkort« à 75 øre pr. stk.

- DJK 201 Nr. 5 med Museumstoget i Bandholm havn.

Postkortene kan fås ved indbetaling af beløbet (+ 40 øre for forsendelse) på *postgiro 135313, Ole Plum, Dr. Christiansensvej, Dianalund.*

DJK's bogserie

Publikation nr. 5, den længe ventede, udkommer ca. 15. juni, og serien omfatter nu:

- | | |
|--|-----------|
| 1. Næstved-Præstø-Mern Banen | kr. 8.50 |
| 2. Maribo-Bandholm Jernbane | udsolgt |
| 3. Hørve-Værlev Jernbane | udsolgt |
| 4. Fortegnelse over danske jernbaners motor-materiel, 1. del | kr. 10.00 |
| (motorlokomotiver, motorvogne, S-tog, lyn-tog m.v.) | |
| 5. 2. del (forsøgsvogne, skinnebusmateriel samt supplement til 1. del) | kr. 15.00 |
| 6. Nakskov-Rødby Jernbane | kr. 12.00 |
| 7. Museumsbanen og Maribo-Bandholm Jernbane | 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. 0,40) pr. publikation på *postgiro 67394 (P. Thomassen, Strandvej 201, Hel-*

lerup). Ønskes samtidig postkort, kan beløbet for disse også indbetales på *postgiro 67394.*

Sekretariatet vil være lukket hele *juli* måned; breve besvares – og bøger m. v. ekspederes dog *lejlighedsvis.*

Vore tre sidst udsendte bøger (nr. 9 – 10 – 11) har vakt megen opmærksomhed over hele landet.

Pressen skrev:

... »et lokalhistorisk værk om Egtved-jernbanen«, ... »et enestående billedmateriale« ...

(*Vejle Amts Folkeblad 20/3*).

»Som en præsentabel optakt til Kragenæsbanens 50 års dag ... er banens festskrift udkommet.« »... en fyldig historisk redegørelse om Kragenæsbanen spændende fra banes forhistorie, anlæg og åbning over en liniebeskrivelse til en omtale af det rullende materiel ...« »Som det ingenlunde mindst vigtige bør endelig nævnes festskriftets store billedmateriale. Det er ganske imponerende, hvad det er lykkedes at samle ...«

(*Lolland-Falsters Stiftstidende 4/3*)

»I bogen om Givebanen gives en udmærket skildring ikke blot af de rent jernbanemæssige forhold, men også lokalhistoriske ting, og det gør ikke bogen ringere.« »Bogen er livligt fortalt og vil interessere andre end de rent jernbanehistorisk interesserede.«

(*Vejle Amts Folkeblad 17/3*).

»De rigt illustrerede bøger (VGJ) og KEJ), der hver er på omkring 60 sider, rummer ved siden af historien om jernbanerne et væsentlig stykke lokalhistorie. Det er læsning, ikke blot for jernbanevenner, men for alle, der er interesserede i at læse om by og egn – og om hvorledes jernbanerne har sat deres præg på udviklingen.«

(*Vestkysten 20/3*).

Læserne skrev:

»Især KEJ er interessant. Det er dog forbavsende, så meget stof, der er samlet i den. I det hele taget gør bogen et behageligt indtryk.«

(*O. Høj Madsen*).

»Tak for de dejlige bøger, jeg har med stor interesse givet mig i kast med dem« (KEJ, VGJ og NKJ).

(*Chr. Oddershede*)

»Jeg kunne ikke lade være med straks at læse den igennem ...« »Det har været et stort arbejde at grave alle de mange oplysninger op; de har så stor værdi for interesserede, at de ikke burde gå tabt.«

(*Driftsbestyrer G. Thage om VGJ-bogen*).

»... det interesserede mig meget at læse bogen. Der var jo så mange navne, jeg kendte, og så mange gamle minder, den fremkaldte.«

(*M. Helweg*).

Museumstoget

Trafikafdelingen meddeler

- at årets første udflugtstog, bestilt til en forenings-skovtur den 8. maj, vakte berettiget opsigt blandt deltagerne, da lokomotiv og toget to vogne var 87 henholdsvis 86 år gamle. Det var privatbane-toget årgang 1879 (»Faxe«, D 11, E 26), et hyggeligt og morsomt udflugtstog for mindre selskaber. For lidt større selskaber kan toget suppleres med HJJ S 135, der passer fint i stilen, men altså »kun« er 48 år.
- at der nu er kommet et farvepostkort forestillende damplokomotiv OHJ 5 med museumstoget på Bandholm havn. Prisen er kr. 0,75 pr. stk. Selv-

følgelig sælger vi stadig de fire sort/hvide postkort fra i fjor, pris kr. 0,50 pr. stk. (Se i øvrigt under »Forenings-nyt«).

- at »Gunnars Fuglehave« ved Bandholm station har lejet en personvogn (GDS C 31) af foreningen. I vognen skal indrettes cafeteria. Myndighedernes tilladelse afventes nu.
- at turistforeningen i Maribo i slutningen af sidste år købte DSB's to sidste todækkerbusser fra København-Køge-ruten. Den ene af disse busser agtes indsat i trekanttruten til aflastning for »Viktoria«, der på de største dage i fjor måtte suppleres med en moderne rutebil for at skaffe det nødvendige antal pladser.

(SR/BC).

Maskinafdelingen

Redigeret af Svend Jørgensen

Bliver »Kjøge« færdig til starten? – Ja, det er det store spørgsmål, som vi på arbejdsholdet stiller os selv gang på gang. Den og nr. 5 blev trykprøvet den 1. maj, begge med fint resultat, og hvad angår »Kjøge« er vi i fuld gang med montering af alle ud- og indvendige dele, men især gangtøjet volder kvaler. Kedlen er blevet isoleret, beklædningen lagt om og nye messingkedelbånd er sat på. Male- ren har allerede et stykke tid været i gang i bl. a. førerhuset. En ny fløjte, svarende til den ved vor overtagelse bortkomne, er skaffet, ligeledes en ny malmklokke, og den manglende fabriksplade er under arbejde – men der er meget arbejde endnu ...

Nr. 5 blev prøvekørt den 7. maj om aftenen, idet den var i Bandholm og få 2,6 tons kul inden turen til Nykøbing dagen efter, hvorfra vi, som omtalt andetsteds, kørte de indbudte ved indvielsen af LJ's »Lynetten«.

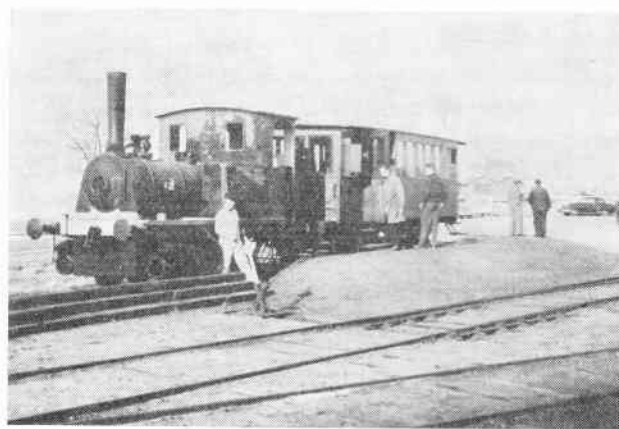
Den 8. maj var »Faxe« i Bandholm med særtog. (Se under »Trafikafdelingen meddeler«).

Diesellokomotivet er nu så langt fremme, at vi kan forsøge at starte det i nær fremtid, og at der ses hen til denne dag med stor spænding af de implicerede, kan vist ingen være i tvivl om.

Foruden disse opgaver, som arbejdskraften naturligtvis er samlet om, venter mange andre opgaver i Maribo på deres løsning, bl. a. lakering af et par vogne (f. eks. NPMB E 41), og *hvem* melder sig til oppudsning af diesellokomotivet? Denne op-

gave kan alle deltage i, men melder der sig ikke nogle nye, bliver det ikke muligt at få loko'et bragt i hæderlig stand i år. Har De ikke lyst at ofre én dags arbejde på denne opgave?

I Klampenborg ligger arbejdet stille for tiden – desværre, men arbejdsholdet kan jo ikke være to steder på én gang. Så snart det er muligt, genoptages det, og vi må så vente med at få C 20 i drift til næste år.



»Kjøge« på prøvetur, trukket af M 1.

Foto: Svend Jørgensen

Turlisten for Museumstoget (maskinafdelingen) er nu lagt, men skulle De endnu ikke have fået Dem meldt til, eller vil De hellere en søndag give et nap med de mange andre opgaver dernede, hører vi meget gerne snarest fra Dem. Der kan – som

tidligere omtalt – overnattes ret bekvemt i Maribo, blot der medbringes sovepose.

Vel mødt til nogle fornøjelige dage i Maribo i sommer.

Nærmere oplysning hos: Svend Jørgensen, Blichersvej 5, 1., Helsingør. Jens L. Jensen, Lillegade, Avedøre pr. Hvidovre (tlf. 78 48 33). Robert Jør-

gensen, Peder Lykkes Vej 60, 2., København S. (tlf. 55 74 81).

Et par firmaer har atter betænkt os med gaver, nemlig *Atlas Copco A/S*, der har skænket foreningen et komplet trykluftudstyr, og *Københavns Elektromotor Fabrik*, der har skænket en elektrisk bænkeslibemaskine, begge dele til brug i Maribo.

MOROP-KONGRES 1965

Så er det igen på de tider, hvor De skal høre lidt fra Dansk Modeljernbane Union.

Mens unionen det meste af året spiller en ret passiv rolle, fordi de enkelte klubber på bedste måde løser problemerne vedrørende publikationer, møder, udflugter m. v., kommer vi én gang om året ud af busken for at spille vort kort ud: MOROP-kongressen – og det plejer at være trumf!

Sagen er ganske enkelt, at MOROP, der som bekendt er en sammenslutning af en række »unioner« – altså de enkelte landssammenslutninger – nyder den største bevilgning hos de nationale jernbanestyrelser, således at de ture, der arrangeres i forbindelse med kongressen, plejer at være i særklasse, såvel hvad angår kvalitet som pris.

I år er Frankrig værtsland, og de arrangerende klubber har nu udsendt det foreløbige program for:

XII. MOROP-KONGRES

Lyon 6.–11. september 1965

Som sædvanlig strækker programmet sig fra en mandag til en lørdag, og man regner med følgende arrangementer:

Mandag den 6. september:

Åbningsmøde.

Cocktail-party!

Møder i »Ledende udvalg« og »Teknisk udvalg«.

Udstilling af modeller bygget af kongresdeltagere.

Tirsdag den 7. september:

Fortsættelse af arbejdet i udvalgene.

Banket.

Onsdag den 8. september:

Særtogsture til Grenoble, Briançon og Valence.

Torsdag den 9. september:

Modtagelse på rådhuset i Lyon.

Besøg på diverse jernbaneanlæg i Lyon og omegn.

Fredag den 10. september:

Særtogstur til Chamonix og Montenvers (Mont Blanc).

Lørdag den 11. september:

Gastronomisk turistbustur i Beaujolais – vindistriktet!

Som man ser, er der i programmet taget stort hensyn til, at de fleste af kongresdeltagerne har familien med. Det ser ud til at kunne blive en fornøjelig uge i Lyon til september såvel for model- og jernbaneinteresserede som for deres koner, men vi må jo heller ikke glemme, at værtsfolkene i år er galante franskmænd!

Når talen falder på MOROP-kongres, er et af de emner, der interesserer mange, hvor meget det koster at deltage. Desværre kan der ikke sges noget konkret om dette spørgsmål på nuværende tidspunkt, da der ikke er angivet priser i det foreløbige program.

Prisen for jernbanerejsen til Lyon og tilbage koster på 2. klasse ca. 375,- kr., så nogen helt billig fornøjelse bliver det jo ikke at deltage. Kan man imidlertid kombinere kongressen med sin sommerferie, skulle der være mulighed for nogle udbytterige dage sammen med vore kammerater fra det øvrige Europa.

Nærmere oplysninger vil – efterhånden som de indløber – kunne fås hos undertegnede:

*E. Falk-Sørensen,
Lykkesholms Allé 44,
Viby J.*

KATHINKA - BÅREN

v/ W. Møller

Pølser — Bøf sandwich — Hot Dogs

Is — Kaffe — Chokolade

Alle førende mærker i chokolade

Gaveæsker m. m.

Juniorsgade 19 — Saxkøbing

Tlf. 89 40 85

Aalholm Automobilmuseum Nysted - Lolland

Åbent hver dag fra 15. maj til slutningen af oktober fra kl. 10—18. Der udstilles over 100 biler fra årgang 1894 til 1935. Fra 1 cylinder til 16 cylindre. Udstillingsareal: 3 haller på ialt 2200 kv.m.

Restaurant med varme og kolde retter.

Skøn udsigt over Østersøen.

Spiritusbevilling

Entre: Voksne kr. 4,— — Børn kr. 2,—

Fri parkering

KØLE- OG FRYSEDISKE

Køle- og fryseanlæg til ethvert behov i høj kvalitet og konkurrencedygtig pris

SKANDINAVISK ELEKTRO IWO A/S

Roskildevej 527 — Glostrup

Tlf. (01) *96 78 08 — Giro: 54775

Poul Larsen

EL

Autoriseret
Elektro
Installatør

Lys — Kraft — Varme

Radio — Fjernsyn

Tlf. Fjenneslev 81

Tlf. Sorø 343 - 790

Tlf. Ringsted 2681

Efter lukketid Sorø 1445