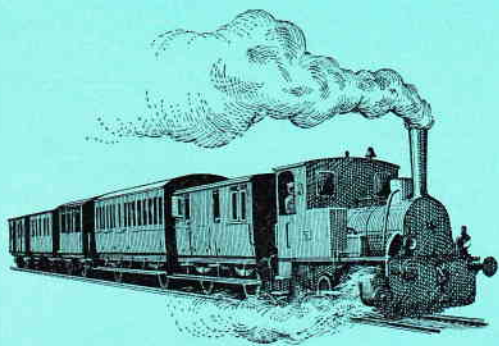
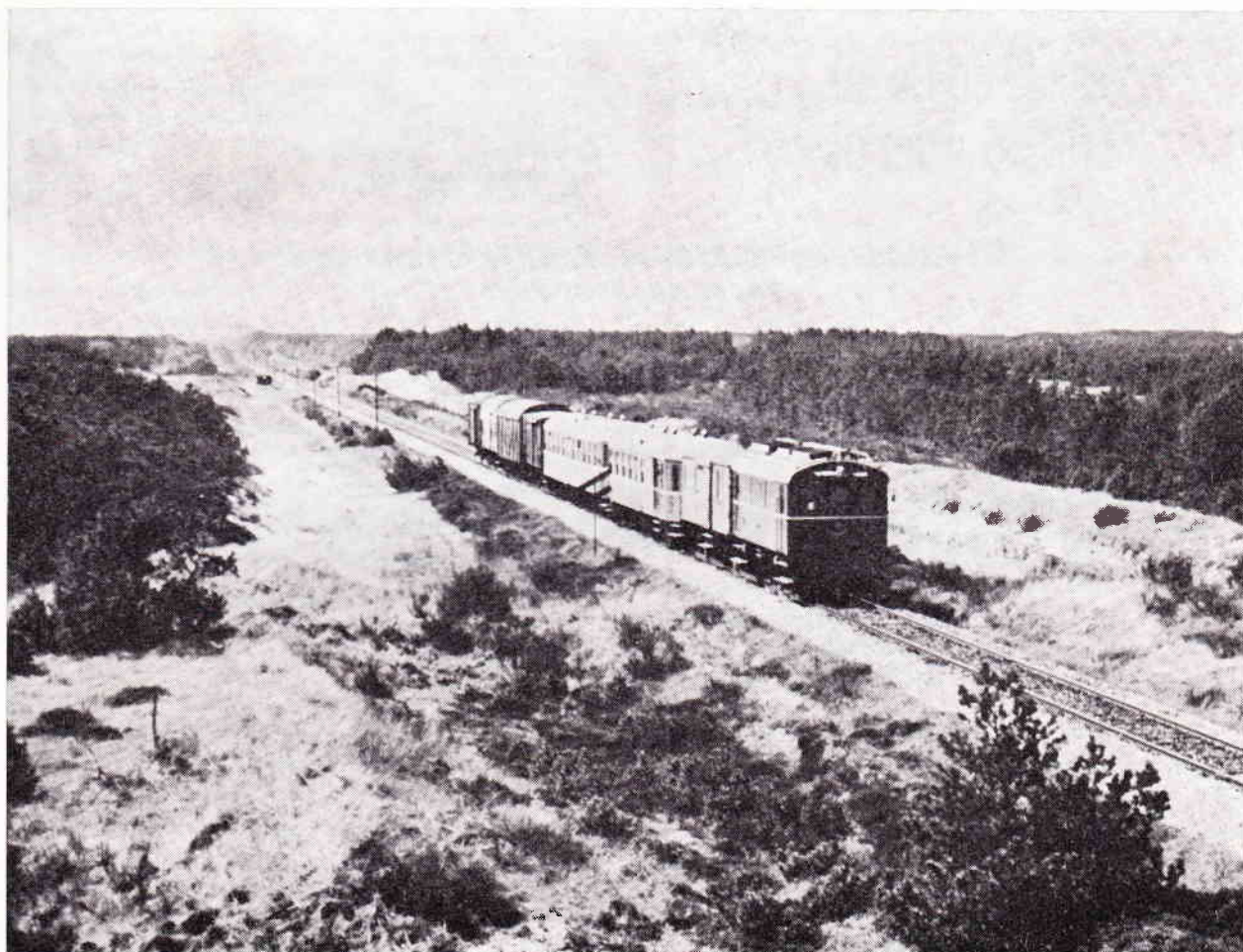




DANSK JERNBANE-KLUB

TIDSSKRIFT FOR JERNBANE-INTERESSEREDE



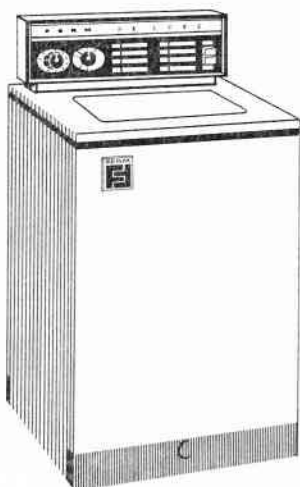
Sommertid er ferietid, ferietid er rejsetid – og Danmark gennemkrydses af store og små tog. Her ses et af de sidstnævnte på den jubilerende Skagensbane. M 4 med blandetog i strålende sol ved Hulsig.

Foto: Birger Wilcke



**FORENINGEN DRIVER
MUSEUMSTOGET
MARIBO - BANDHOLM**

nr. **6**
Juli 1965



FERM *de luxe*

— Danmarks eneste
fuldautomatiske
vaskemaskine med
vaskestol.

FERM de luxe vasker helt
rent og bevarer grunden
i tøjet. Kapacitet: 4 kg
tørt tøj.

Vejl. pris kr. 2485,—



FERM vaskemaskine type E

med det kendte vaske-
stolsystem og effek-
tivt skyllesystem.
Kapacitet: 3 kg.

Vejl. pris:

FERM type E m/
el-vridemaskine
kr. 1160,—

FERM type E m/
håndvridemaskine
kr. 1020,—

+ ekstra for el- og
gasopv. kr. 260,—



»CENTRI-FERM« type D

— har trykknappbetje-
ning, kurv af rustfrit
stål og flydende
ophæng.

»CENTRI-FERM«
gør Deres tøj stryge-
klart på få minutter.

Kapacitet: 3 kg.
Vejl. pris kr. 540,—

Vask hvad De vil
FERM skal der til

Aktieselskabet FERM Ulstrup

Tlf. (064-48111) 30

Salgsafdeling for København: Vibeholmsvej 22, Glostrup . Telefon (01) 96 77 88

HOULBERG PØLSER

det er mad!

Vær velorienteret

Læs
Land og folk



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,
Sporvejshistorisk Selskab, København,
samt modeljernbaneklubberne i provinsen.

*

Formand:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

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

Museumstog:

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) HElrup 6850.

Annøceekspedition:

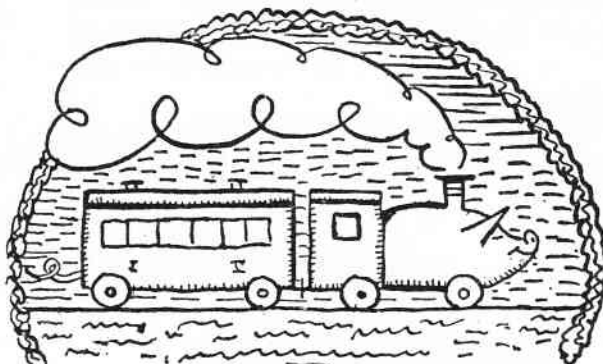
Boulevarden 6, 3. sal, Kgs. Lyngby.
Tlf. (01) 88 22 23.

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.

Drengen og toget



*Der var en gang et lille tog,
som i det gængse, danske sprog
bar kælenavnet „Grisen“.
Så ynkeligt og trist den skreg,
og det var for dens dyder ej,
når den kom i avisen.*

Når Lyngby-Vedbækbanens tog passerede Gasværksvejen i Lyngby, gav lokomotivet et vældigt langstrakt fløjt fra sig. Det kunne høres vidt omkring. Det kunne også høres helt ned til Gjentofte, hvor en dreng – 14 år gammel – ivrigt lyttede til det og blev draget til det lille tog. Fløjtet havde imidlertid en anden betydning end bare at vække drengens interesse, dets egentlige hensigt var at meddele ledvogteren ved overskæringen af Lyngbyvejen, at nu nærmede toget sig. Manden – eller konen – spændte lange kæder ud over vejen og satte et rødt flag i en trekantet fod, der stod midt på landevejen, som den endnu dengang var, stillede sig ved siden af deres lille hus og løftede en arm i vejret som tegn på at alt var i orden, og toget kom så kørende frem.

Da trafikken på Lyngbyvejen voksede, blev man nu mere forsigtig. Toget standsede næsten helt, og en togbetjent sprang af og løb hen foran maskinen og gik så foran dette svingende med en stor klokke. Så vidt vides, skete der kun få uheld ved denne ellers farlige overskæring.

Men drengen og toget lærte hinanden nærmere at kende.

Han fik lov at køre med! Alle drenges drøm dengang, at få lov til at stå i rejsegodsvognen og køre med hele strækningen fra Lyngby til Vedbæk og hjem igen. Han var med til at føre togets lister over tider og antallet af rejsende. Han udleverede pakker og gods fra rejsegodsvognen. Han kunne kigge i den lille mærkelige trekantede rude, hvor man kunne se både frem og tilbage langs linien. Det går vel nok at fortælle, nu da der er gået et halvt hundrede år, at når toget nærmede sig Nærum station, hvor driftsbestyreren boede, bad konduktøren drengen om at gå ind i personvognen, for at driftsbestyreren ikke skulle opdage, at han var med som en slags blind passager.

**Chr. P. Jensen &
L. V. Timmermann A/S**

Entreprenører og murermestre

Frederikkevej 7

Hellerup

Tlf. HE 9930 *

Gearmotorer
Tandhjulsgear
Snekkegear
Tromlegear
Trinløse gear
Planetgear

Lind Jacobsen & Co. A-S

Gearspecialister

Dronningens Tværgade 50
MI *8816

Elastiske koblinger
Friktionskoblinger
Centrifugalkoblinger
Sikkerhedskoblinger
Kædetræk
Fjernstyringskabler

Hansens Taxi

Med radiotelefon — 4 vogne

5 og 11 personer

HANS HANSEN

Skt. Knudsgade 26 — Ringsted

Tlf. (03) 615 — 1224

Svarer dag og nat



**Arbejds- og Tegne-
lamper til alle formål**

ELEKTROATMATUR A/S

Gasværksvej 4-6 C
København V. - Ve. 4035-36

Toget var ikke langt. Det bestod på hverdage af en rejsegodsvogn og en personvogn. Til tider – især om sommeren – kunne der være to personvogne, men som oftest var der kun én. Man brugte skiftevis den fine lange grønne bogievogn eller en lille rød to-akslet. Om søndagen kunne der være hele tre personvogne i toget. Mange rejsende var der nu heller ikke, flest til Ørholm og Nærum, men banen var også bygget for – og baseret på fabrikkerne i Brede og Ørholm, og dens godstog kunne være helt imponerende.

Man husker så mange ting fra disse fjerne tider.

Der var den rare konduktør Danielsen med det store venlige ansigt, han kunne tale så hyggeligt med drengen, og der var Andersen – den lille Andersen, som han kaldtes – han var lidt mere skrap i munden og sammenbidt i ansigtet, men også han forstod, at det kunne være en drengs store vidunderlige oplevelse at køre med.

Den helt store lykke var det at sidde i en bremsekupé på en lukket godsvogn i godstoget til Ørholm. Når man kom til stationen dér, puffedes vognene ned til papirfabrikken. Sporet lå på en skråning, og vognene løb så af sig selv ned på læssesporene – der var to – i fabrikken.

Stationer var der ikke mange af. Der var faktisk kun én – den i Nærum, men der var så til gengæld de pynteligste små rødmalede læskure i Smedebakken, Fuglevad, Brede, Ørholm og Frydenlund. I Ravnholm og Rundforbi var der blot en hvidmalet bänk og et skilt med holdestedets navn.

En meget stor dag var det for drengen, når hans skole på den årlige skoutur – der endte i Ørholm – skulle hjem med toget fra denne station. Den store bogievogn, den der særligt brugtes om søndagen, var koblet bag på toget, og driftsbestyreren, der selv var gammel elev af skolen, var taget med ned til Ørholm og modtog sin gamle skole, ja, han tog endog en af lærerne under armen, og han fulgte med – helt ned til Lyngby.

Det var for os som en kongelig modtagelse! For øvrigt kørte også kongelige personer med banen. Dronning Alexandrine kørte undertiden, når den kongelige familie boede på Sorgenfri om sommeren, fra Fuglevad til Vedbæk.

Jo, der kørte både høje og lave med den lille bane!

Var der nogen poesi ved banen? Ja, det var der – endda på mere end én måde. Der var – som allerede nævnt – oplevelsens poesi – spændingen ved at køre med toget og så at sige se banen fra dens indre side, d.v.s. ligesom være med i driften. Og

så var der de skønne egne, den kørte igennem. Mølleådalene fra Smedebakken til Ørholm, hvor man kørte gennem skov og siv, flere steder helt nede ved siden af selve åløbet. Der var de vide åbne udsigter ved Nærum, der var Dyrehaven ved Rundforbi, og der var den kønne strækning fra Frydenlund til Vedbæk gennem Trørød Hegn. Det var så sandt, så sandt, hvad banen reklamerede med, at den kørte igennem Nordsjællands naturskønneste egne.

Og der var menneskene, de venlige togbetjente, der forstod en drengs interesse og venligt tog sig af ham og gav ham en oplevelse, som han egentlig aldrig helt har kunnet glemme.

Og så måske bare det, at man var tilfreds med at komme frem på en så primitiv måde. Højeste hastighed på åben bane var 40 km i timen! Hvad vil vor fartglade tid sige til det? Men man havde altid tid dengang, og man nåede frem i god tid – og man var tilfreds.

Årene er gået, og de små baners tid er vel snart forbi. Lyngby-Vedbæk Jernbane – LVJ, som der stod på vognene – fik først hovedet kappet af, d.v.s. strækningen fra Nærum til Vedbæk. Senere flyttedes dens sydlige endestation fra Lyngby til Jægersborg – men »min« bane kørte – og kører dog stadig – ganske vist med motorvogne – og nu skinnibusser, der ikke har nær så megen poesi som de gamle lokomotiver og små vogne.

Drengen er undertegnede. Jeg kører af og til med banen endnu, dog nu som almindelig betalende passager!

Jeg har kørt der med mine børn – og nu sidst med mine børnebørn, to små piger – og de var lige så lykkelige for turen som deres gamle morfar.

Også deres øjne strålede!

Henrik Vedel.



Sparekassen for Lyngby & Omegn

★ 87 72 22

Filialer:

Holte Sparekasse, Øverødvej 3 - 42 11 38
Bagsværd Sparekasse, Buddinge Hovedg.
321 - 98 09 91

Nærum Sparekasse, Nærum Hovedg. 111 -
80 05 36

Virum Sparekasse, Virum Torv 3 - 84 81 50

Lundtofte Sparekasse, Lundtoftepark. 81 -
87 87 31

Lyngby Vestkvarters Sparekasse,
Ulrikkenborgpl. 10 D - 87 92 92

Kongevejens Sparekasse, Kongev. 196 -
84 51 61

Vedbæk Sparekasse, Stationsvej 9 -
89 17 77

Fortunbyens Sparekasse, Lyngbygaardsvej
151 - 87 73 72

CS møbler

Sandager 8 — Glostrup

Tlf. (01) 96 55 87

ASTORIA

Lampe- og lysekrone Comp.

Gungevej 17

København

Hvidovre

Christian Crüger & Co.

**A/
S**

Dronning Olgasvej 39

Stabelkasser

Kar — Fade — Bøtter

Alt i plastic

Skagensbanen - 75 år

Den 25. juli kan et af vore ældste privatbaneselskaber, Skagensbanen, fejre 75 års jubilæum. Ved de to sidste jubilæer vi har oplevet – Skive–Vestsalling Jernbane og Nakskov–Kragenæs Jernbane – var det under dystre auspicer, jubilæerne fejredes, da det stod fast, at banerne ville blive nedlagt. Dette gælder ikke Skagensbanen, for Skagens havn er efter den 2. verdenskrig blomstret yderligere op, ligesom befolkningstallet i Skagen by er stærkt stigende. Banens tal for personbefordringen (både af fastboende og turister) har holdt sig pænt – og godsmængden er stadig stigende, ikke mindst takket være de store fisketransporter – banen er jo som bekendt endog »leverandør« til en af TEEM-forbindelserne.

Selv om der er sket et stort »fremskridtets spring« fra halvfemsernes smalsporede lokalbane til dagens Skagensbane, må det dog stå klart, at man ikke meget længere vil kunne afvikle trafikken tilfredsstillende med det forhåndenværende materiel – i realiteten kun to motorlokomotiver, hvoraf det ene er over 25 år gammelt, samt en dieselelektrisk motorvogn med 40 år på bagen. Banen står derfor nu overfor en omfattende modernisering af sin træk-

kraft. Der har været talt om at anskaffe letbyggede motorvognssæt af den type, Lollandsbanen netop har sat i drift – og hvad der må synes uomgængeligt nødvendigt – et kraftigt diesellokomotiv. Under forudsætning af, at disse anskaffelser finder sted, er der ingen tvivl om, at Skagensbanen vil vedblive at være et betydende led i det danske trafiknet. For så vidt sommerhus- og hotelbebyggelsen i banens opland fortsat udbygges og havnen dels yderligere udbygges som fiskerihavn, dels bliver endepunkt for flere færge- og skibsruter, vil Skagen sammen med Hirtshals blive det naturlige endepunkt for den jyske længdebanen. At dette kan komme til at medføre en ændring både i banens tilhørsforhold og dens trafikering, er der næppe tvivl om. I en ikke fjern fremtid vil det være naturligt at køre direkte »lokal-lyn«, f. eks. Ålborg–Skagen, og at lade visse af hovedtogene fortsætte fra Frederikshavn nordover.

Dansk Jernbane-Klub vil gerne hylde Skagensbanen og dens personale for den indsats, der er gjort i de forløbne år – og medgive vore bedste ønsker for de næste fem og halvfjerds.

Birger Wilcke.

Kommende møder og udflugter:

Søndag den 29. august. Udflugt på *Nordvestfynske Jernbane (OMB)* og *Nordfynske Jernbane (NFJ)* med sær-, arbejds- og plantog fremført af damploko.

Planen for udflugten er: Odense afg. kl. 11.00 med særtog til Brenderup. Efter spiseophold dér fortsætter særtoget kl. ca. 14.00 til Middelfart. Tøget returnerer som arbejdstog (diverse fotostop) fra Middelfart over Brenderup (mindre ophold) til Bogense mellem kl. 15.10 og kl. ca. 17.40. Tilbagereisen fra Bogense til Odense over Otterup foregår med plantog I 111 (afg. Bogense kl. 18.40 – ank. Odense kl. 19.40), der i dagens anledning køres som damptog.

Bestilt oprangering: Damploko (OKMJ el. NFJ) – OMB BE 7 – 2 à 3 OMB C-vogne – OMB E-vogn.

Særtogsanmeldelse vil blive udleveret.

For deltagere fra stationer øst for Storebælt sker rejsen til og fra Odense i følgende plan: Særtog

(MO) (København H.–Korsør) fra København H. afg. kl. 7.15, Roskilde afg. kl. 7.38, Ringsted afg. kl. 7.58 (forbindelse fra Næstved (tog 834) afg. kl. 7.28). Mellem Korsør og Odense benyttes færge (Korsør afg. kl. 8.33) og tog 21. Fra Odense kl. 19.50 (tog 1074) – i København H. kl. 23.12. Deltagere fra Roskilde/Ringsted benytter dog tog 1086 fra Korsør, og deltagere fra Næstved benytter tog 885 fra Korsør over Slagelse. Kontrolbilletterne vil være gyldige til disse tog. Se i øvrigt »Togplan« eller »Danmarks Rejseforbindelser«.

Pris for deltagelse er:

Fra København	kr. 51,40
Fra Roskilde	kr. 46,40
Fra Næstved	kr. 46,40
Fra Korsør	kr. 32,60
Fra Odense	kr. 20,00

Fripas er ikke gyldige til OMB/NFJ-togene.

Tilmeldelse sker ved snarest – og *senest* den 24. august at indsætte ovennævnte beløb på postgiro

67394, adresseret *P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup* (og ikke til Dansk Jernbane-Klub). Postkvikteringen bedes medbragt, da denne vil blive ombyttet med kontrolbillet, hvilket sker ved perronnedgangen på København H. eller i toget. Billetter udsendes ikke (billetter gyldige fra Næstved dog undtaget, såfremt indbetaling finder sted i god tid), hvorfor indbetaling ved check frabedes. Billetter vil også kunne afhentes i sekretariatet fra 3. august (dog ikke mandage og lørdage).

Dette er sidste indvarsling til udflugten, da næste nummer af tidsskriftet først udkommer omkring 1. september. Mærk Dem derfor datoen – og foretag allerede nu indbetalingen.

Bestyrelsen vil varmt anbefale deltagelse i denne udflugt, der giver en enestående mulighed – des-

være den sidste – til kørsel med damp på disse tre privatbanestrækninger.

Lørdag den 18. september/søndag den 19. september. Udflugt til diverse DR-smalsporstrækninger på Rügen. Afrejse lørdag fra København H. kl. 13.40 over Nykøbing Fl.–Gedser–Warnemünde. Overnatning i Stralsund. Søndag foretages kørsel på smalsporstrækningerne, sejlads med »smalsporfærge«, buskørsel med bl. a. besøg ved fæstningen Arkona, hjemrejse over Sassnitz–Trelleborg–Malmö med ankomst til København inden midnat.

Nærmere detaljer i næste nummer af tidsskriftet – reservér allerede nu dagene – og pengene (kr. 100 til 125).

Næste mødeaften afholdes i slutningen af september. Nærmere i næste nummer af tidsskriftet.

Nordvestfynske Jernbane OMB

Af P. Thomassen

Af hensyn til deltagerne i DJK's damptur (se andetsteds i bladet) bringes nogle oplysninger om OMB (Odense–Middelfart/Bogense), der forhåbentlig også vil interessere læsere, der ikke når at komme med på turen.

Mærkværdigvis synes OMB ikke at være særlig kendt af jernbaneinteresserede udenfor Fyn, bortset fra, at banen har været flink til at køre damp-tog af og til, længe efter at andre privatbaner afskaffede dampkørslen.

Lad os få overstået de tørre tal først:

Åbnet 5. december 1911.

Længde: Odense–Brenderup–Middelfart 48,2 km (+ 1,3 km). Brenderup–Bogense 12,6 km.

Anlægsomkostninger: 3.235.634 kr.

Egne holdsteder: 17 stationer og 6 trinbrætter.

Driftsoverskud: Årene 1911–36 og 1941–48.

Største antal rejsende: 1946/47 576.497.

Største godsmængde: 1919/20 100.150 tons.

Rutebildrift påbegyndt 1949.

Læserne skal blive forskånede for de sædvanlige data for love og koncessionsudstedelser samt de evindelige skænderier om linieføring samt kommunale trakasserier, men trinbrætterne slipper de ikke for at høre om ...

Før læserne i forbitrelse blader om i håb om at finde en mere spændende artikel, er det nok bedst at berette om OMB's rullende materiel. Ved starten

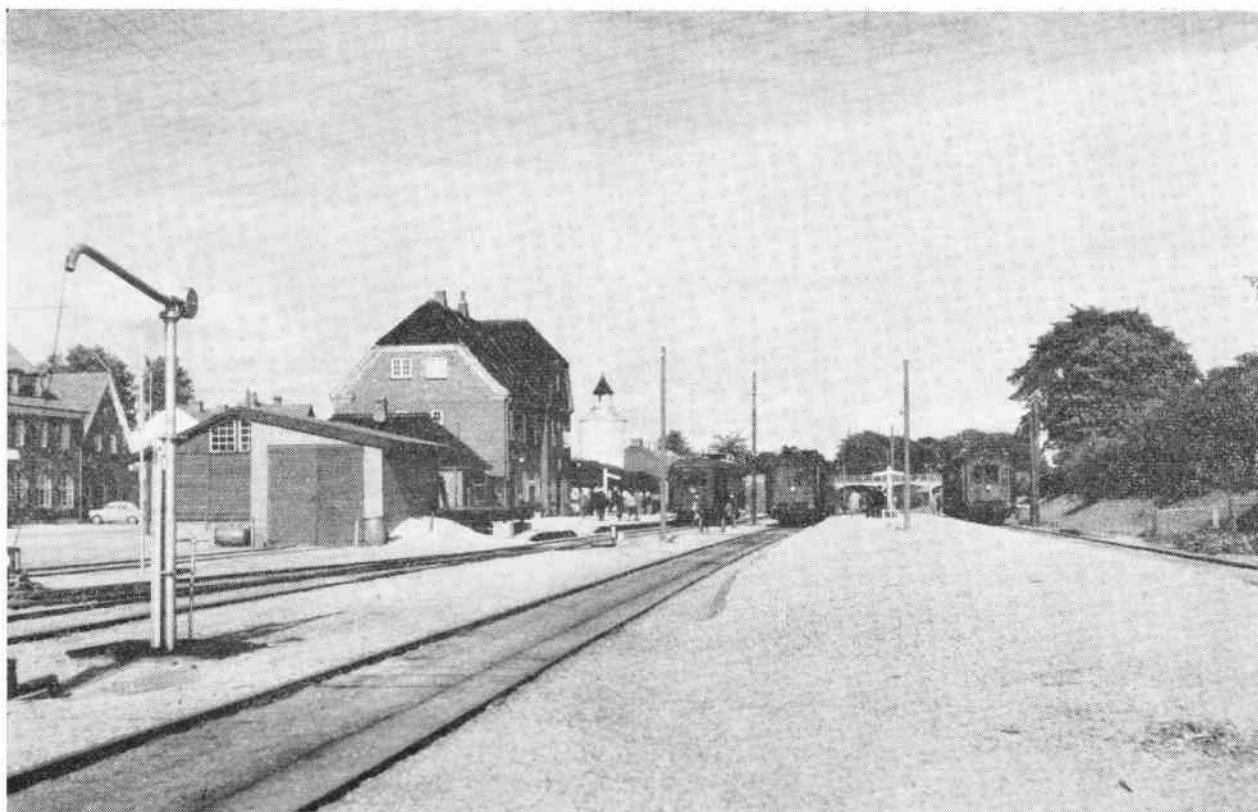
anskaffedes 5 damplokomotiver fra *Henschel* (1–C–1) samt 13 personvogne, 3 postvogne, 4 rejsegodsvogne og 10 åbne godsvogne fra *Arlöf*. Endvidere 25 lukkede godsvogne fra Belgien og 5 fra *Scandia*, der også leverede 25 åbne. Sneploven var bygget af SFJ.



Brenderup station kort efter banens åbning. Tre lange tog med ialt 14 af banens 18 personvogne. Nærmest stationsbygningen tog til Bogense, i midten tog til Middelfart og yderst til venstre tog til Odense.

De 5 af personvognene, *B 1–5*, havde både 2. og 3. klasse (det har *B 4* og *5* stadig), de øvrige, *C 11–18*, var 3. kl. vogne fra fødslen.

Motormateriellet er lige så rodet som de øvrige fynske privatbaners. Dette skal dog ikke være nogen kritik af vognenes kvalitet, for disse har trods store vedligeholdelsesvanskeligheder udført et kolossalt



Brenderup station 1961.

Foto: P. Thomassen

transportarbejde siden 1926; det er omlitreringer og forvekslinger og udskiftninger af under- og overvogne, der forbitrer jernbanehistorikerens arbejde med stoffet, og det har ikke gjort det simplere, at noget af materiellet er fælles med Kertemindebanen. Det vil føre for vidt at komme nærmere ind på motormateriellet her; der henvises til DJK 4: »Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel«, del 1 (endelig *med* rettelser!). OMB har ialt haft 7 motorvogne samt en reserveundervogn. M 3 brændte i 1932, og et par af de øvrige er skiftevis udrangerede og atter i drift. Man ved nemlig aldrig, hvornår vognkassen af en af de tilsyneladende opgivne vogne atter er ude at køre med reserveundervognen! Til rangering i Brenderup anskaffedes ret tidligt en af de flade Breuer-traktorer, der i 1952 udskiftedes med en Pedershåb-traktor magen til NFJ's og OKMJ's. – Et skinnebussæt – fælles med OKMJ – anskaffedes i 1961 fra Ørnhøjbanen.

Øvrige materielanskaffelser: Fra Scandia leveredes i 1913/14 8 gods- og bænkevogne (*J* 60–67) og i 1923/24 to personvogne (*B* 6 og 7 – opr. både 2. og 3. kl.) med rejsegodsrum og togførerkupé. Sidstnævnte, *B* 7, er bogievogn. Endelig byggede Scandia i 1953 *C* 19, en stålbogievogn. Af godsvogne købtes i 1961 en lukket fra Præstøbanen (*Q* 145 = *OMB* ID 35), bygget hos *Vulcan* 1900. Endelig har statsbanerne leveret to lukkede godsvogne (den ene

stammer oprindelig fra Skagensbanen) som erstatning for rangerskadede OMB-vogne.

OMB har ikke været slem til at sælge materiel til andre baner. Lokomotiv nr. 3 solgtes i 1932 til Frederiksværkbanen, og nr. 5 overførtes til OKMJ i 1951 og fik nr. 15. Personvogn *B* 4 og 5 forventes erhvervede af DJK. Forholdsvis få vogne er ophuggede, men mange er henstillede. Det anbefales vogninteresserede at besøge Langesø, Brenderup, Bøge og Bullerup (OKMJ), hvor en del materiel henstår. Med tilladelse fra værkmesteren i Odense kan vognmateriel også seses dér.

Forandringer og udvidelser i årenes løb: To af banens tre endestationer er undergået større ombygninger. Ved åbningen var Odense st. under ombygning; den nuværende statsbanestation blev taget i brug i december 1914, og i 3 år havde OMB »egen station« i Odense, hvilken dog kun bestod i en peron med en mindre træbygning (derom senere). Da Lillebæltsbroen byggedes, blev den også gal i Middelfart, hvor stationen som bekendt flyttedes, hvorfor OMB måtte flytte med, hvorved banen blev 1,3 km længere og fik ny remise. Mellemstationerne er ikke synderligt ændrede, om- eller tilbyggede i banens levetid; derimod er oprettet nogle trinbrætter: Tofte, Bredbjerg, Stavrby Skov og sidst Eske-lund. – Snestrup og Slukefter TS er næsten lige så gamle som banen selv.

Everlite A-S

Skævinge

Tlf. 242

T. G. JUNGENSEN A-S

Aut. GM forhandler

Lyngby Hovedgade 63

Tlf. 87 07 00



Maribo — Danmark

POLYETHER

LAMINERING

MASKINER

Lolland - Falsters Frøhandel A-S

Maribo

Aktieselskabet B. Muus & Co

Agentur for tekstilindustrien

A/S GRØNNEBÆK & NIELSEN

Specialmaskiner for konfektionsindustrien

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



PAUL BERGSØE & SØN

POSTADR.: GLOSTRUP, DANMARK

TELEFON: (01) 96 12 85

Seværdigheder på banen for jernbaneinteresserede: Skuret på Slukefter T. (Så nu er P. T. da blevet helt skør med sine trinbrætter). Det er den oprindelige ekspeditionsbygning for OMB på Odense st. 1911-14. Herefter flyttede skuret til Slukefter, og i mange år var der på sommersøndage billetsalg her af hensyn til de mange odenseanere, der havde besøgt yndede udflugtsmål i nærheden. Endnu flere tog dog til Langesø, og det er ikke få tusinder, der har benyttet de særlige søndagstog Odense-Slukefter-Langesø i tidens løb. Men også denne trafik har bilerne taget fra banen, og selv efter anlægget af løgparken har det ikke været muligt at genoplive fordums trafikkerlighed med togene i større udstrækning trods billige kombinerede tog- og parkbilletter.

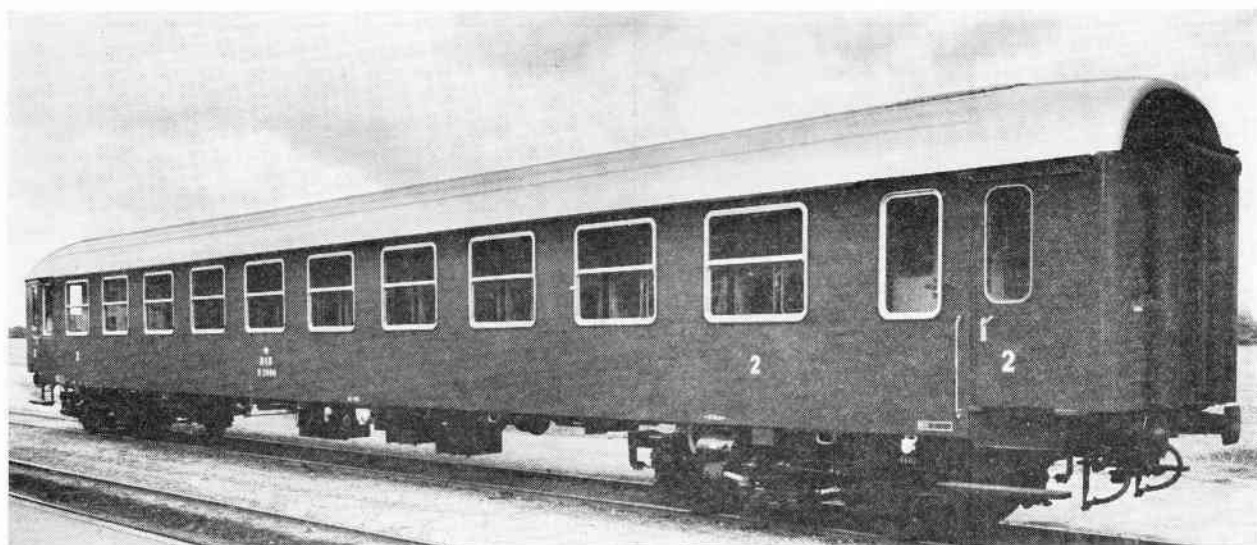
Langesø benyttes som før nævnt til henstillingsplads for vognmateriel. Ved Harndrup udgår sidespor til grusgraven (fra 1934). I Brenderup er den oprindelige remise bortsolgt til en mindre jernvare-

industri. I den vestlige ende af stationsarealet står nogle vognkasser af de ældste SFJ-vogne. Der er gode fotomuligheder i Brenderup, navnlig fra viadukten. Også fra den ret ny viadukt ved Røjle kan tages fine fotos af tog på fri strækning. I Bogense, hvor OMB ikke har andet at fremvise end sin egen remise, er der nok at se på af NFJ's anlæg. I Middelfart har OMB også kun et remiseanlæg, og den gamle station er næsten ukendelig, selv om bygningerne er bevarede; de huser nu et større flaskegasdepot.

For naturelskere og landskabeligt interesserede har OMB adskillige smukke steder at fremvise. Kuperet terræn omkring Bredbjerg, skovene omkring Langesø station, flere kønne landskabspartier mellem Veflinge og Harndrup, smukt skovparti ved Stavrby Skov trinbræt og en lysning i Holse skov. Til gengæld er der fladt og trist næsten lige fra Mejlskov til Bogense.

På gensyn den 29. august.

Jernbanenyt - kort fortalt



DSB's nyeste personvognstype, litra B.

Foto: DSB

DSB

MY 1158 og 1159 samt MH 408, 409, 410 og 411 er leveret fra hhv. NOHAB og Frichs til 1. distrikt og indsat i driften (15/6). 4. leveranceserie af MY-lokomotiver er hermed afsluttet.

2. leveranceserie af de nye B-vogne (nr. 2010-2039) er i fuld gang. Scandia leverer en vogn om ugen til 1. distrikt, der pr. 15/6 har modtaget vogn nr. 2021 (se i øvrigt foto og tegning). Når samt-

lige 125 vogne samt de 15 stk. litra A er leverede, vil distrikterne være i stand til at oprangere virkelig ensartede eksprestog.

I det personvognsudvalg, der anbefalede anskaffelse af de nye B-vogne (UIC-type Y), beskæftigede man sig også med det fremtidige vognmateriel i persontrafikken, altså den trafik, der falder uden for den egentlige eksprestogstrafik. Man nåede frem til, at det vil være påkrævet at bygge en 2. kl. stor-

(Fortsættes side 17)

Lær noget

Oplev en god tid på

LOLLANDS HØJSKOLE

Tlf. Søllested 61

J. M. Birking & Co.

Gummivarefabrik

Kirkebjerg Allé 35

Vanløse — Tlf. 71 90 00

Tømrer- og snedkermester

LEIF HOVMAND LARSEN

Horslunde

Tlf. 140

Adam Transport A/S

Danasvej 30

Tlf. CE 7400

Møbeltransport

De er i gode hænder hos Deres
Damefrisør

Werner Rasmussen

Bredgade 20 — Nakskov

Tlf. 572 & 573

Hilsen fra

**Ballerup - Måløv
Kommune**

Fejø - Kragenæs Færgen

15 dobbeltture daglig

Tlf. Fejø 129

De Danske Farvefabrikker

Akts.

Brydehusvej 8

Tlf. 97 02 05

**Lak-, farve- & plasticmaling
for håndværk og industri**

Danske Statsbaners person-, post-, og rejsegodsvogne 1965

BOGIE-PERSONVOGNE

Litra	Pladser pr. vogn		1. distrikts beholdning				2. distrikts beholdning			
			VOGN NR.	Antal	Pladser i alt		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt	
	1. kl.	2. kl.							1. kl.	2. kl.
S	—	—	1	1	1 ¹⁾	—				
AC	42	—	11–16, 24–36, 46–52, 71, 72	28	1176	—	17–23, 37–45	16	672	—
AF	36	—					80, 93	2	72	—
AD–	42	—	185, 187, 189	3	126	—				
AY	18	40	186, 188, 190		54	120				
AL	56	—	341–350	10	560	—				
AR	18	32	112, 113	2	36	64	111, 120	2	36	64
AT	12	32					219, 220	2	24	64
AU	18	40	161, 162, 163	3	54	120				
AV	18	42	257–260	4	72	168				
AV	18	40	279–288, 321–340	30	540	1200	264–278, 289–301, 303–312	38	684	1520
AVL	18	40	244–247	4	72	160	241–243, 248–255, 261–263, 302	15	270	600
AX	12	48					391–398	8	96	384
B	—	80	2010, 2011, 2300–2309	12	—	960	2000–2009	10	—	800
BL	—	60	1321–1330	10	—	600	1331–1340	10	—	600
BU	—	—	2101	1	—	2 ²⁾	2102	1	—	2 ²⁾
CA	—	68	1244, 1248, 1259	3	—	204	1254, 1256, 1257, 1258	4	—	272
CAE	—	44	1264–1270, 1275, 1276	9	—	396	1261–1263, 1272–1274	6	—	264
CAR	—	16					1281–1290	10	—	160
CB	—	72					1301–1308	8	—	576
CC	—	72	1059–1078, 1111–1129, 1145–1148, 1164–1174, 1180–1199	74	—	5328	1049–1058, 1079–1098, 1109, 1110, 1130–1144		—	
CD	—	68	1201–1203, 1211, 1212	5	—	340	1149–1163, 1175–1178	66	—	4752
CL	—	87	1501–1621	121	—	10527	1204–1210	7	—	476
CLE	—	61	1674–1699	26	—	1586	1622–1631	10	—	870
CLL	—	87	1481–1500, 1632–1638	27	—	2349	1670–1673	4	—	244
CLS	—	87	1701–1712	12	—	1044	1471–1480	10	—	870
CM	—	72	2131, 2132, 2135, 2139, 2157, 2159, 2160, 2161, 2167, 2181, 2184	11	—	792	1713–1718	6	—	522
CM	—	64	2236	1	—	64	2063, 2067, 2074, 2077, 2094, 2095, 2097, 2112, 2142, 2144, 2145, 2146, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2186, 2188, 2190, 2191, 2192	36	—	2592
CME	—	56					2193, 2194, 2195, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202	9	—	576
CME	—	48	2422	1	—	48	2421, 2423, 2424, 2425, 2427	5	—	280
CMK	—	56					2495, 2496	2	—	3 ³⁾
CML	—	44	2271, 2272	2	—	88				
CMR	—	—	2120, 2122, 2123, 2124	4	—	2 ²⁾	2119, 2121	2	—	2 ²⁾
CMT	—	56					2468	1	—	56
CMZ	—	44					2277	1	—	44
CMZ	—	57					2261, 2262, 2263	3	—	171
CMZ	—	58					2265, 2266	2	—	116
CO*)	—	80	2505, 2506, 2507, 2510, 2515, 2522, 2523, 2525, 2526, 2548	10	—	800				
CO	—	81	2542, 2545	2	—	162	2547	1	—	81
CO	—	84	2550, 2551	2	—	168				

¹⁾ Kongevogn

²⁾ Udflugtsvogn(e)

³⁾ Sæderne afmonteret

*) Se fodnote – næste side

			1. distrikts beholdning				2. distrikts beholdning			
Litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt	
	1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.
CO	—	85	2799	1	—	85	2552, 2553, 2554, 2601	4	—	340
CO	—	78	2701, 2702	2	—	156	2651, 2652, 2653, 2654	4	—	312
CO*)	—	86	2741, 2742, 2743, 2745, 2746, 2747	6	—	516				
CO*)	—	76	2761, 2762, 2763	3	—	228				
CP*)	—	74	2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2839, 2842, 2843, 2858, 2859, 2860, 2863, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2897, 2898, 2899, 2900, 2904, 2905, 2906, 2908, 2909, 2910, 2911, 3207	31	—	2220	2801, 2802, 2803, 2805, 2806, 2807, 2808, 2828, 2829, 2830, 2844, 2845, 2846, 2847, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2864, 2865, 2867, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2901, 2902, 2903, 3201, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3215, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3227, 3230, 3231, 3232, 3233, 3234, 3236, 3237, 3238, 3240, 3242, 3243, 3244, 3245, 3248, 3249, 3250, 3252, 3253, 3257, 3258, 3259, 3301 2930	100	—	7400
CP	—	68	2810, 2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2822, 2824, 2827	14	—	952		1	—	68
CP	—	64	2912, 2913, 2914	3	—	192				
CP	—	70	2921, 2922, 2923	3	—	210	2915, 2916, 2924, 2925, 2926, 2927, 2929, 2971	8	—	560
CP	—	69					2917, 2918, 2919	3	—	207
CP	—	58	2920	1	—	58				
CP	—	67	2931, 2934	2	—	134	2933, 2936, 2939, 2942, 2943, 2944, 2946, 2955, 2958, 2959, 2960	11	—	737
CP	—	—					2982	1	—	4)
CPE	—	61	2985, 2986, 2987, 2989	4	—	244				
CPL	—	74					3241, 3246, 3247, 3251, 3254, 3255, 3256	7	—	518
CPS	—	70					3228, 3229, 3235, 3239	4	—	280
CR	—	78	3604, 3612, 3613	3	—	234	3605, 3606, 3608, 3622, 3659, 3662	6	—	468
CRL	—	78	3609, 3610, 3611, 3614, 3615,	5	—	390	3616, 3617, 3618, 3621, 3627, 3629, 3630	7	—	546
CRS		78	3602, 3603	2	—	156				
CRS		76					3607	1	—	76
I alt				498	2690	33063		454	1854	28466

4) Kinovogn

*) CO 2526, 2741, 2747, 2762 og CP 2859, 2878, 2879, 3207 er specielt udstyret for anvendelse i udflugtstog. CP 2910 er p. t. »udstillingsvogn» (sæderne afmonteret).

Vogne, litra AL, BL, CL, CO, CP, CQ, CR, CX og CY med eller uden underlitra) er midtgangsvogne, øvrige vogne er sidegangsvogne (BU, CAR og CMR er dog helt eller delvis storrumsvogne).

BOGIE-PERSONVOGNE (EGENVARMEANLÆG)

			1. distrikts beholdning				2. distrikts beholdning			
Litra	Pladser pr. vogn		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt		VOGN NR.	Antal	Pladser i alt	
	1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.			1. kl.	2. kl.
ARM	18	31					149, 150, 151, 152, 153	5	90	155
ASM	12	39					191, 192, 193, 194	4	48	156
ASM	12	47					195	1	12	47
CMM	—	71					2401	1	—	71
CPM	—	73					2994, 2995, 2996, 2997, 2998, 2999	6	—	438
CQM	—	59					3501, 3509, 3510, 3511, 3513, 3514, 3515, 3517, 3518	9	—	531
CQM	—	73					3551, 3552, 3553, 3555, 3558, 3559, 3560, 3561, 3562, 3665, 3569, 3570	12	—	876
CRM	—	78	3628, 3632, 3637, 3649, 3658, 3661, 3663, 3664, 3665, 3667, 3668, 3669, 3670, 3672, 3679	15	—	1170	3626, 3650, 3651, 3652, 3653, 3654, 3655, 3656	8	—	624
CRML	—	78	3625, 3631, 3635, 3640, 3642, 3643, 3647	7	—	546	3644, 3648	2	—	156
CRS	—	78	3638, 3671, 3674, 3675	4	—	312				
CRS	—	76					3676, 3677, 3678	3	—	228
I alt				26	—	2028		51	150	3282

2- OG 3-AKSLEDE PERSONVOGNE

CU	—	48					4006, 4011, 4017, 4035, 4039, 4057, 4061, 4136, 4164, 4172, 4173, 4174	12	—	576
CU	—	—	Togfærervogne: 4012, 4014, 4019, 4022, 4023, 4024, 4025, 4026, 4027, 4028, 4029, 4030, 4031, 4032, 4033, 4050, 4051, 4052, 4053, 4059, 4060, 4076, 4106, 4114, 4116, 4117, 4118, 4119, 4123, 4124, 4128, 4129, 4130, 4131, 4132, 4133, 4134, 4139, 4143, 4144, 4145, 4146, 4147, 4148, 4149, 4151, 4153, 4154, 4156, 4157, 4158, 4159	52	—	—	Togfærervogne: 4001, 4002, 4009, 4021, 4036, 4038, 4040, 4041, 4043, 4046, 4055, 4058, 4062, 4063, 4140, 4141, 4155, 4160, 4163, 4169, 4170	21	—	—
CU**)	—	—	4221, 4223, 4226	3	—	—	4227, 4228, 4237, 4242, 4243, 4244, 4245, 4247, 4248, 4249, 4250, 4251, 4252, 4270, 4271, 4272, 4273, 4274, 4275, 4276, 4277, 4278, 4279, 4280, 4282, 4283, 4284, 4285, 4286, 4287, 4288, 4291	32	—	—
CV	—	—	4303, 4314, 4317, 4318, 4321, 4322, 4323, 4324, 4326, 4328, 4332, 4335, 4336, 4338, 4348	15	—	—				
CY	—	—					4603	1	—	5)
CXM	—	43					4501–4503, 4505–4511 4518–4530	23	—	989
I alt				70	—	—		89	—	1565

5) Specielt formål

***) Vogne i 4200-serien er 3-akslede med kedelanlæg, mærkede CUK i 1. distrikt – CU i 2. distrikt.

POSTVOGNE (POST- OG REJSEGODSVOGNE)*)**

Litra	1. distrikts beholdning		2. distrikts beholdning	
	VOGN NR.	Antal	VOGN NR.	Antal
DA	5001, 5002	2	5003-5024	22
DB	5101-5105	5	5106-5110	5
DC	5139-5150	12		
DD	5201-5218	18	5219-5221	3
DF	5151, 5153	2		
DG	5291, 5292	2		
DH	5309, 5310, 5312, 5313, 5314	5	5301, 5302, 5303, 5305, 5306, 5307, 5308, 5315,	
DJ	5401, 5402, 5403, 5404, 5405, 5412, 5415, 5416,		5316, 5317	10
	5417, 5418, 5420	11	5406, 5407, 5408, 5409, 5410	5
DK	5901-5909	9	5910-5921	12
DM	5701-5705	5		
DO			5629, 5632	2

REJSEGODSVOGNE*)**

EA	6001-6006, 6025-6032	14	6007-6024	18
ECO	6216, 6217, 6219, 6220, 6221, 6223, 6265, 6267,		6204, 6206, 6207, 6210, 6211, 6212, 6215, 6224,	
	6270, 6271, 6276, 6278, 6280, 6281	14	6225, 6226, 6228, 6230, 6231, 6234, 6235, 6236,	
			6238, 6239, 6240, 6242, 6245, 6246, 6248, 6253,	
			6254, 6255, 6256, 6258, 6259, 6283, 6284, 6285,	
			6286, 6287, 6288, 6289, 6291, 6292, 6293, 6295,	
			6297, 6299, 6300, 6302, 6304, 6306, 6308, 6310,	
			6311, 6313	50
EH			6597, 6598, 6600, 6755, 6757, 6758, 6759, 6761,	
			6762, 6764, 6765, 6767, 6769, 6770, 6771, 6773,	
			6777, 6780, 6783, 6784, 6786, 6787, 6792, 6793,	
			6795, 6796, 6797, 6798, 6800, 6802, 6803, 6804,	
			6805, 6806, 6807, 6808, 6862, 6863, 6866, 6868,	
			6870, 6871, 6872, 6874, 6875, 6876	46
EHP			6817	1
EK	6928, 6939, 6940, 6943, 6944, 6945	6	6957	1
I alt		105		175

***) Vogne af litra DC, DG og DJ er kombinerede jernbanerejsegods-, postbureau- og postpakvogne, litra DK, DM og DO er postpakvogne, øvrige vogne er postbureau- og postpakvogne. Litra DO, EH, EHP og EK er to-akslede vogne, øvrige vogne er bogie-vogne.

Følgende vogne er stålvogne: Litra S, AC, AD/AY, AL, AU, AV, AVL, AX, B, BL, BU, CA, CAE, CAR, CB, CC, CD, CL, CLL, CLS, DA, DB, DC, DD, DM og EA.

Følgende vogne er RIC-mærkede: S 1, AC 42-52, AV 291-295, 321-340, B 2000-2011, 2300-2309, BU 2102, CAE 1261-1263, 1275, 1276, CAR 1281-1290, CC 1115-1144, 1149-1178, 1180-1199, samt EA 60001-6006, 6021-6024.

Følgende vogne har elektriske varmeanlæg: AV 321-340, B 2300-2309 og CC 1180-1199.

Følgende vogne har A + B styreledninger (for anvendelse som »mellemvogne« i MO-tog): S 1, AC 31-33, 71, 72, AD/AY, AV 257-260, 281-284, BL 1321-1325, CAR, CB 1301-1305, CC 1145-1148 og CMM.

Følgende vogne har A + B + C styreledninger (for anvendelse i styrevognstog): Vogne med underlitra »L« (dog ikke CML) og »S« (3. el. 4. bogstav), samt EH 6783.

Ajournført pr. 31. marts 1965.

(Fortsat fra side 11)

Jernbanenyt

rumsvogn, der ved to indstigningsperroner med dobbelte foldedøre nær bogierne inddeles i tre storrums. Vognen tænkes bygget med længde 24,5 m ligesom B-vognen, og vil med anvendelse af to-plads sæder, d.v.s. 4 siddepladser på bredden, kunne få 88 siddepladser samt nogle klapsæder i endeperronerne.

Vognen vil blive bygget med bremseudstyr og øvrig indretning, så den også kan fremføres i eksprestog. Herved opnås, at vogne, der på hverdage anvendes af rejsende i nærtrafik mellem bolig og arbejdsplads, i weekend-trafikken kan indsættes til forstærkning af eksprestogene. Man vil da kunne få en noget bedre anvendelse af vognene, end hvis de kun anvendes i nærtrafik; men af hensyn til rentabiliteten må det dog påregnes, at denne vogn skal søges bygget i en noget lettere og billigere udførelse end sidegangsvognene.

Der er endnu ikke indledt nogen detaljeret konstruktionsarbejde for en sådan 2. kl. storrumsvogn, der må betragtes som en CL-vogn afløser, idet det mest presserende behov for sidegangsvogne først må opfyldes, og behovet må i det hele taget nøje efterprøves, bl. a. under hensyntagen til beslutningen om Holte-Hillerød-strækningens elektrificering.

I dette nummer af tidsskriftet bringes en oversigt over DSB's beholdning af person-, post- og rejsegodsvogne og deres fordeling på distrikterne pr. 31/3 i år. I oversigten er anført laveste og højeste numre for stålvoernes vedkommende, medens samtlige numre er anført for så vidt angår trævognene, således at sletning af numre kan foretages.

tidige udrangeringer. På et senere tidspunkt håber redaktionskomiteen at kunne bringe en oversigt med tekniske data m. v. i lighed med godsvognsoversigten i forrige nummer af tidsskriftet.

Af personvognsparkens 1029 bogie-vogne (31/3) (mellem- og styrevogne for lyn- og S-tog ikke medregnet) er de 612 vogne stål vogne og resten – 417 – trævogne. 72 vogne af de 130 postvogne er stål vogne. Kun de 32 EA-vogne af rejsegodsvognsparkens 150 enheder er udrustet med stålvognkasse.

Dampdriften i 1. distrikt er nu efter sommerkøreplanens ikrafttræden nede på et minimum med kun 2 litera E, 1 litera S og 1 litera D i tur.

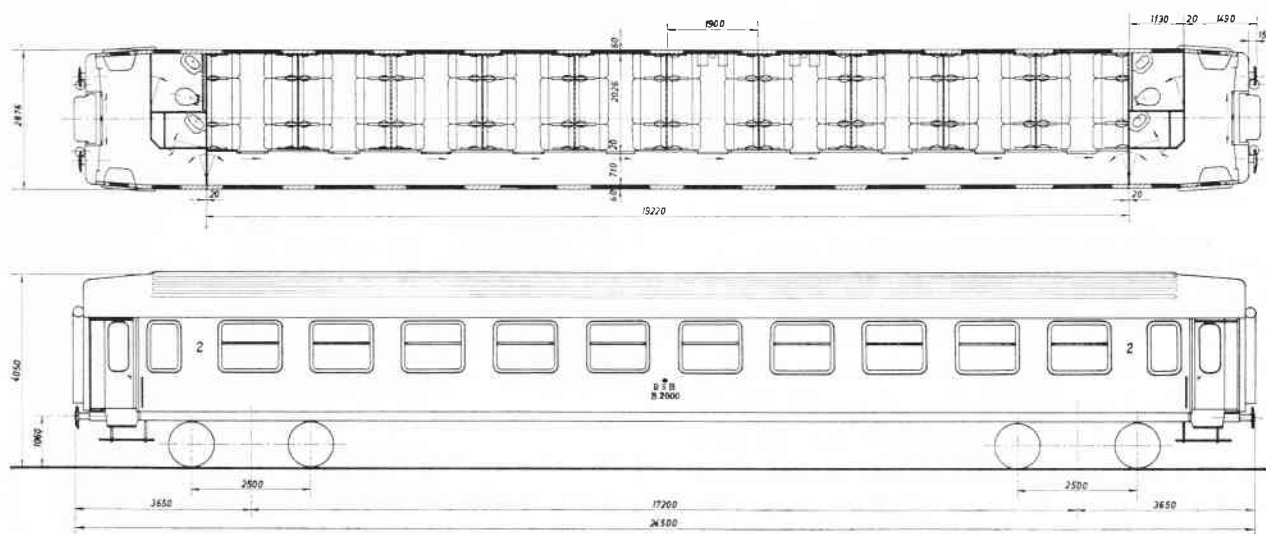
(EBJ)

VNJ

»Det er med nogen undren, at flere VNJ-folk og undertegnede i tidsskriftets nr. 1/65 læser, at VNJ 24/3 gennemførte en militærtransport på 28 lastede godsvogne og 4 DSB-personvogne trukket af en hos DSB lejet MX.

Man kunne jo let få det indtryk, at en sådan transport er en hel begivenhed her på banen, men det er den i høj grad ikke! Det er ikke den slags »små« transport, vi sætter $\times$ i kalenderen for! Næh, når der er 3–4 transporter på én nat, eller transporter der er så store, at de må fremføres af 2 MX eller i flere afdelinger, så er det værd at sætte kryds.

I juli 1964 havde banen nogle virkelige travle dage i forbindelse med nogle militære skydedemon-



Tegning af personvogn, litera B.



KØR OG HVIL
VIA NAKSKOV-KIEL



ØSTERSØENS MEST
NATURSKØNNE SEJLTUR



1. KL. RESTAURATION
MED SMÅ PRISER

SPAR
fra første
feriedag...



KL

De får billigere overtart med
Kiel-Nakskov Linien - bilfær-
gen med Østersøens mindste
biltakster - FØRER HALV PRIS.

Afg. Nakskov kl. 10,45 (sønd-
mand.-tirsd.-onsd.), lørdag kl.
14,15.

Pladsbestilling og billetter:

**V. Farimagsgade 1, V, tlf. Mi-
nerva 7301 - Havneg. 33, Nak-
skov, tlf. (03 925) 2108 samt
Deres rejsebureau og FDM.**

KIEL-NAKSKOV LINIEN A/S

Thorsager Savværk

Vejrumbro v. Viborg

Tlf. (0761) 60

K. Ladevig

Herrefrisør

Stationsvej 71 — Tlf. 97 06 43

Ballerup

Herlev Maskinsnedkeri

ved Wald. Nielsen

Skovlundevej 64

Tlf. 94 04 17

D. S. B.

Drubin Trykfarve

Ottiliavej 22-24

Valby

Tlf. 30 01 33

... Tøj

Til far og søn

Måløv Herremagasin

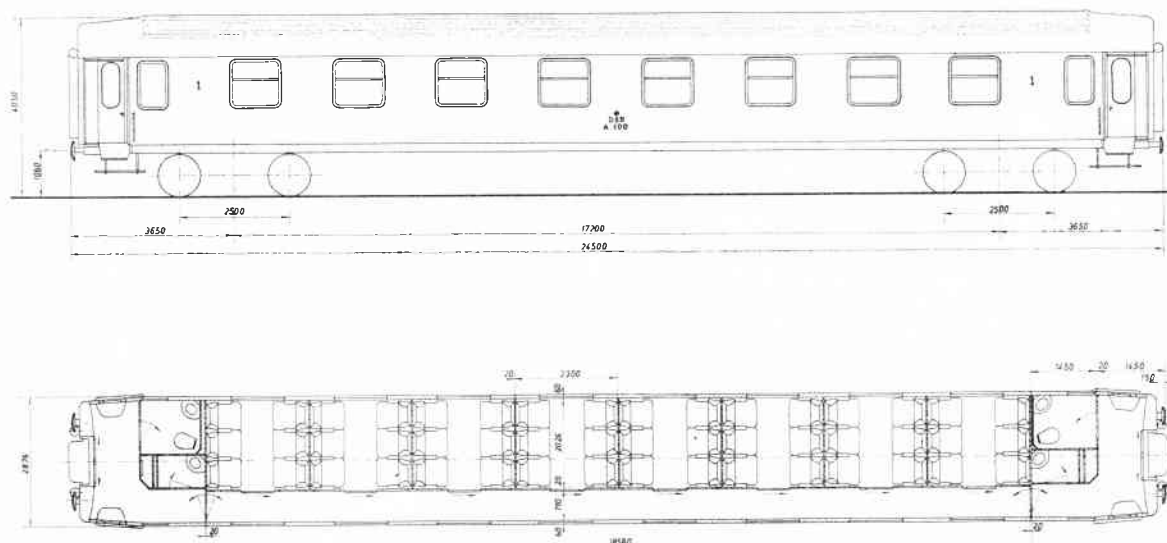
v/ Kaj Henningsen

Liljevangsvej 6

Tlf. 97 24 22

stationer i Oxbøl. På fire dage blev der kørt 37 særtog (heri ikke medregnet banens egen M 11's

tomløb), og i særtogene blev foretaget 7695 rejser samt befordret 175 læssede vogne.» (P. E. Rich)



Tegning af iordreværende 1. klasse personvogn, litra A.

Sydfynske Jernbaners kupe' vogne

Af Svend Jørgensen og Lars Viinholt Nielsen

I anledning af at DJK har sikret sig en 89 år gammel kupévogn fra de tidligere sydfynske jernbaner, kan der nok være grund til at se lidt nøjere på denne vogns historie tillige med de øvrige vogne af kupévognstypen fra vor ældste og engang største private jernbaneselskab.

SFJ's første strækning var som bekendt Odense-Svendborg banen, der åbnedes i 1876. Der anskaffedes til denne 14 kupévogne af forskellige typer, dels I. og II. kl. vogne litra A, dels II. og III. kl. vogne litra B og rene III. kl. vogne litra C. Allerede året efter blev det nødvendigt at anskaffe endnu 10 vogne, 2 stk. litra A og 8 stk. litra C. Disse vogne blev, ligesom de første, bygget af »Hamburger Eisenbahn Wagenbau Anstalt«, og svarede både i størrelse og indretning ret nøje til de vogne, der i disse år anskaffedes til banerne i Jylland/Fyn. Billetteringen foregik gennem vinduet i døren, idet togføreren gik udvendig på trinbrættet fra kupé til kupé. Der var i de første år overhovedet ingen opvarmning og meget ringe belysningsforhold. Enkelte af vognene var udstyret med skruebremse, der betjentes fra et åbent bremsesæde på taget, kun skærmet af en kalleche af jern, hvis øverste halvdel kunne klappes ned mod vognens tag. Udover disse »bremsevogne« havde man kun tenderens skruebremse – og det på

en bane, hvor maksimalhastigheden var (og stadig er) 75 km/t.

Ringø-Fåborg banen fik til sin åbning i 1882 7 kupévogne af næsten samme type som de ovenfor nævnte, 3 stk. M-vogne (kombinerede I.-II.-III. kl.) og 4 stk. C-vogne, men ingen B-vogne. Man mente her, ligeså lidt som andre steder i landet, at de i 1869 til MBJ og i 1874 til LJ anskaffede vogne med åbne endeperroner og midtergang havde nogen fremtid for sig. Alligevel gik SFJ ret tidligt bort fra kupévognstypen, nemlig i 1894, da der an-



Fig. 1. SFJ Aa 3 udrangeret i Fåborg (1949).

Foto: Svend Jørgensen

DKI ➡

DANSK KØBMANDS-INVENTAR A/S

Glerupvej 8 Brønshøj Tlf. 91 33 44

Aarhus afd.

Tordenskjoldsgade 32 A

Aarhus N. — Tlf. (061) 6 86 94

Ingemann Petersen & Brink

Alt i bygningsartikler

Hovedvejen 56 — Glostrup — Tlf. 96 50 00

**Automobiler fra
JØRGENSEN**

Søndersø — Fyn
Tlf. (0989) 140 - 240

**Autoværksted
CHR. SKOV**

Hesselager — Fyn
Tlf. 25 11 10

A/S SALOMON

Frederiksborggade 1 — Kbh. K.

ADOLPH PETERSEN A/S
Herreekvipering & drengetøj

Algade 58 — Vordingborg

*A/S Ravnholm Manufacturing
Company*

Tlf. 87 87 87

PFAFF SYMASKINER

Er bedst

Specialfabrik for
PØLSEBRØD
forlang altid de lækre, friskbagte
PÅSKEBRØD
til pølser — Hotdogs
Bøfsandwiches
Tlf. *70 25 40

Næstved Hårdtræslager

Grimstrupvej 83 A
Næstved
Tlf. (03) 72 08 76

DANSK LIGBRÆNDINGSFORENING

NIKOLAJ PLADS 27

TELEFON *MINERVA 75 40

Helligdage kl. 9-12 ringes til MI 75 40 A

**INDMELDELSER MODTAGES
BISÆTTELSE ORDNES**

Alle aftaler kan træffes i hjemmet



skaffedes 2 stk. I.-II. kl. vogne med sidegang og åbne endeperroner. Dette sidste var dog for revolutionerende, og allerede året efter blev endeperronerne lukket. Vognene, der i 1897 anskaffedes til Ring-Nyborg banen var både side- og midtgangsvogne, og de havde alle lukkede endeperroner.

Da Svendborg-Nyborg banen i 1902 blev overtaget i forpagtning, kun 5 år efter åbningen, medfulgte banens moderne materiel, der bl. a. bestod af 10 personvogne med sidegang, åbne endeperroner og tagrytter. Lignende vogne anskaffedes i 1906 til Odense-Nørre Broby-Fåborg banen.

De fleste af ovennævnte vogne blev bygget af »Scandia«, men fra 1908 fremstillede man selv alle person-, post- og rejsegodsvogne på de store, moderne værksteder, der var bygget i Odense i 1906. Herfra udgik der i årene indtil 1927 ialt 15 personvogne, heraf 5 bogievogne.

SFJ var omkring århundredskiftet et blomstrende foretagende, dygtigt ledet, og uden tvivl opsat på ikke alene at modernisere sin trækraft mest muligt, men også bringe personvognsparken på højde med, eller lidt højere, end tidens krav. Allerede i 1897 havde man fået den første helt moderne bogievogn, og flere vogne fulgte, også moderne 2-akslede vogne. Det kan synes mærkeligt, at man samtidig med helt moderne vogne ville ofre de ret betydelige beløb på ombygning og modernisering af gamle kupévogne, men det må erindres, at alle selskabets vogne indtil 1894 var kupévogne, og at disses tekniske tilstand endnu var ganske udmærket. SFJ ønskede ikke, som f. eks. NFJ – og som det fremgår af foranstående, stædigt at fastholde kupévognstypen (bogievognen C 31 og C 32 og de i 1911 leverede I. og III. kl. vogne A 6 og A 7 – sidstnævnte er vor A 7). Man ønskede at modernisere de gamle vogne, man havde, således at de kunne anvendes en årække i flæng med og som reserve for mere moderne vogne, for så efterhånden at udgå helt til fordel for de nye vogne. Man havde næppe tænkt sig, at flere af vognene skulle opnå en levealder af tæt ved 75 år, og enkelte som specialvogne endnu være i drift i 1965!

Hvad blev der da moderniseret i disse år? Ialt blev der fra 1898 til 1917 moderniseret 21 af de gamle kupévogne, og af disse blev 5 totalt ombygget, – ja, en enkelt så grundigt, at SFJ i sine driftsmaterielfortegnelser angav byggestedet som SFJ, til trods for at vognen vitterlig var bygget i Hamborg i 1876.

Selve arbejdet omfattede bl. a. installering af acetyलगaslamper, der i nogle tilfælde blev indrettet

med slanger på gavlene, beregnet til gastilførsel fra andre vogne. Kombinerede II. og III. kl. vogne omdannedes til rene III. kl. vogne, kalechebremsene forsvandt og skruebremsen anbragtes i stedet i kupeen i gavlen af vognen (togførerkupé). En del vogne fik vacuumbremse, og alle blev monteret med vacuumledninger. Endvidere installeredes dampvarme i alle vogne – én af de ting, der nok har gjort størst lykke hos publikum.

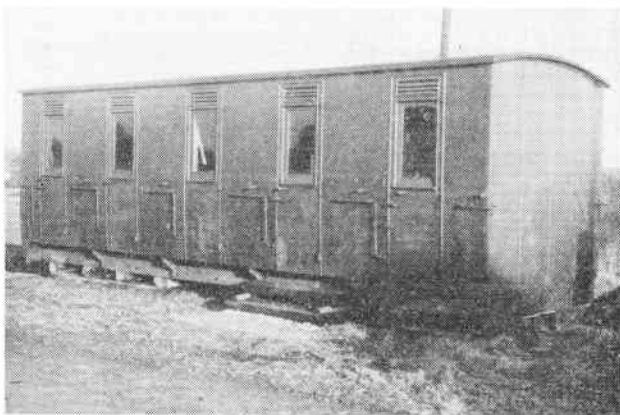


Fig. 2. SFJ Ca 60 i Pejrup.

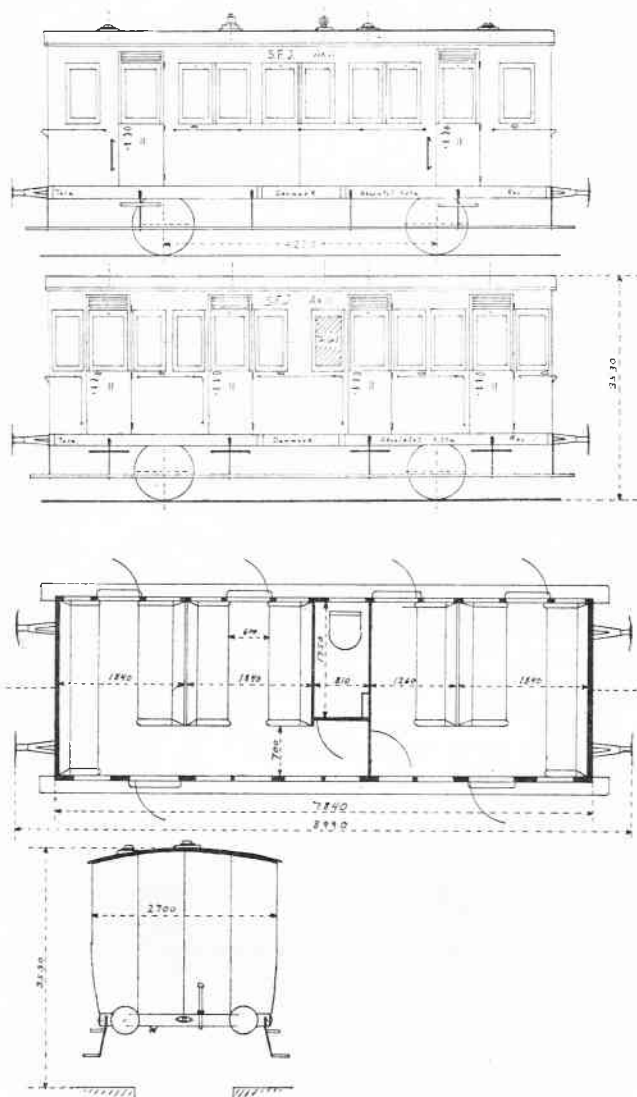
Foto: Svend Jørgensen

Hvordan arbejdet med moderniseringen er foregået, fremgår på en ydrt interessant måde af vor vognkasse i Klampenborg. Den havde oprindeligt som SFJ litra B 24 én II. kl. kupé i hver ende, med skillerum mod de tre III. kl. kupeer i midten, hvis skillerum kun gik noget over ryklænets højde. Da vognen i 1898 blev ombygget til Ca 50, blev der af sparehensyn kun beregnet tre gaslamper til de 5 kupeer, og disse blev derfor fordelt således, at den ene kupé, tidl. II. kl., fik én lampe, medens de fire andre måtte dele to lamper, således at skillerummet, til den tidligere II. kl. kupé i den anden ende af vognen, måtte fjernes. En følge af denne forvirrede skillerumsopstilling blev, bl. a., at der måtte opsættes tre reguleringshåndtag for dampvarmen. Udvendig giver denne ombygning sig kun til kende ved de tre ret store usymmetrisk anbragte tagventiler for lygterne, medens der ikke er sket ændringer med døre eller vinduernes placering.

5 af de gamle I.-II. kl. og I.-II.-III. kl. vogne anså man for at være gode nok til en gennemgribende modernisering og ombygning til II. kl. De omdannedes fra traditionelle kupévogne til vogne, der i den ene vognside havde bibeholdt hele den gamle kupéinddeling med 4 (5) døre, og i den anden side kun havde 2 døre, der førte ind til en sidegang, der forbandt de oprindelige kupeer, som nu ikke havde nogen døre mod denne sidegang. Det må indrømmes, at denne indretning er noget spe-

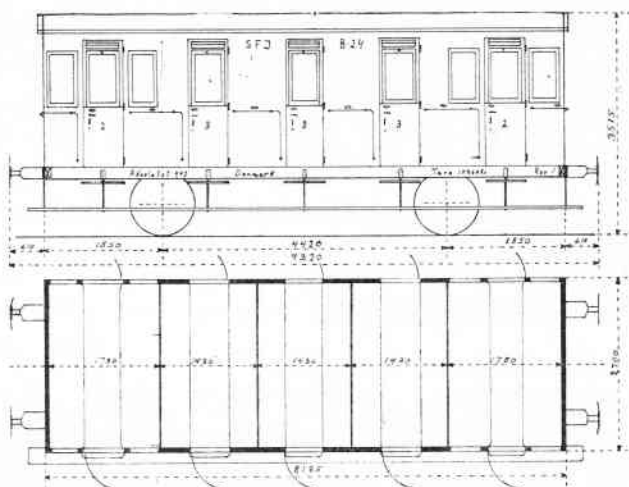
Vestjyllands Papirposefabrik Schades Papirindustri A/S Gl. Fælledvej — Skive	VILLY FEJERSEN Tømrermester Køgevej 214 Roskilde Tlf. (03) 35 56 46
VILDSUND STRANDHOTEL v/ Ørgaard Nielsen Sundby Thy — Vildsund Vest Tlf. (0791) 154 - 194	MADSEN & MAGNUSSEN Tømrermestre Borgerdiget 7 Roskilde Tlf. (03) 35 12 69
THOMSENS HOTEL Tilegade 53 — Nakskov Tlf. 400	C. H. WALBOM A/S Radio — Fjernsyn — Båndoptagere en gros Møllersvej 2 — Nykøbing F. Tlf. 85 07 88
BISQUITFABRIKKEN NATIONAL Finsensvej 37 Tlf. GO 7232	HARRY OLSEN Nørrebrogade 5 — Kbhvn. N. — LU 1805 Fabrikation af belysningsartikler
CHLORIDE Akkumulatorfabrik Mynstersvej 6 Telefon HI 2288	»SIKOVI« Skibsvinduer og køjer Sigvald Johansen Rødeledsvej 60 Svendborg Tlf. (09) 21 32 28
PRAKTISK REJSEMASKINE lige Deres type  Remington overalt ● Nærmeste forhandler anvises Remington Rand A/S Gl. Køgevej 84 — København Tlf. 30 99 00	UGLEV AFHOLDSHOTEL Uglev v. Struer Tlf. (078 - 41511) 12

cielt. Den vognside med de 2 døre har ikke, som man kunne vente, blot fået blændet de to andre, nej, hele vinduesinddelingen er lavet om, hvad der siger lidt om, hvor grundigt man er gået til værks. Endnu ved DSB's overtagelse var i hvert fald Aa 3 helt intakt, men blev udrangeret straks efter, at den under overgangstiden i et par uger havde tjent som beboelseshus ved Fåborg remise. Hermed var dens skæbne dog ikke beseglet, den og Aa 13 eksisterer endnu, i kun lidt ombygget skikkelse, som værkstedsvogne for signaltjenesten, den ene med hjemsted i Odense, den anden i Ålestrup.



Tegning 1: SFJ personvogn Aa 11-13 (II. klasse). Bygget 1882 af Scandia, ombygget 1903-1905 af SFJ's værksteder. 23 siddepladser - vacuumbremse - dampopvarmning - gasbelysning.

Det må tilføjes, at DJK har fået tilsagn om at overtage én af disse interessante vogne, når DSB, formentlig inden så længe, udskifter dem med nyere, og ligeledes er vi stillet i udsigt at måtte be-



Tegning 2. SFJ personvogn B 24 (II. og III. klasse). Bygget 1876 i Hamburg, ombygget 1917 af SFJ's værksteder. Oprindelig 16 siddepladser på II. klasse og 30 siddepladser på III. klasse; efter ombygning (Ca 50) 50 siddepladser på III. klasse.

nytte understellet fra B 25, der også eksisterer endnu og er magen til tidligere B 24, altså Ca 50 i Klampenborg.

Af de øvrige vogne blev de første allerede udrangeret i 1926, men ialt 10 vogne blev overtaget af DSB i 1949, men udrangeret straks efter. Af disse vogne blev 6 ombygget til værkstedsvogne og blev i første omgang anvendt ved de mange forskellige ombygningsarbejder, der blev foretaget på de overtagne sydfynske strækninger. Enkelte af disse gamle vogne er altså i drift endnu, tildels stadig på de fynske baner.

Rundt om på Fyn ligger endnu en del ret velbevarede vognkasser og minder om gamle dages jernbanedrift på disse nu delvis jernbaneøde strækninger. Andre vogne er sidenhen havnet de mest forskellige steder. En vogn, jeg bl. a. husker fra skoleudflugter, dels på grund af nogle store sprækker i gulvet, gennem hvilke man kunne se svellerne fare forbi, dels fordi kupéskillerummene ikke var højere, end at man kunne kravle over dem og ind i den anden kupé, endte sine dage som cykelskur på Stevnsgades skole i København. Denne vogns litera var Ca 65, og den nåede ligeledes det skelsættende år 1949. Iøvrigt var denne vogn, som den eneste af de oprindelige Ca-vogne med 5 kupeer og kun vinduer i de 5 døre, blevet ombygget meget grundigt og på en helt anden måde end de øvrige vogne, idet den fra 5 kupeer med plads til 50 passagerer var ændret til 4 kupeer med plads til 40, og desuden havde vinduer på hver side af dørene.

Der kunne fortælles meget mere endnu om disse gamle »sardindåser«, og hvad disse vogne har præ-

vet i deres lange levetid. Betagende vil det være den dag, da DJK kan sætte én eller to af de gamle vogne igang igen på Museumsbanen – et meget stort arbejde forestår, men det afhænger netop af DEM, om og hvornår det vil kunne lade sig gøre.

Foreningsnyt:

Afholdte møder og udflugter

Søndag den 23. maj havde DJK's nordjyske afdeling udflugt på Mariager-Fårup-Viborg Jernbane i anledning af, at persontrafikken indstilledes på strækningen Fårup-Viborg den 29. maj.

Deltagerne, 26 personer, mødtes i Fårup, hvor særtog nr. 469 holdt parat. Det bestod af 2 DSB personvogne CRM 3655 og 3662, og det fremførtes af det 300 hk store dieselelektriske lokomotiv M 4.

Kl. 9.05 blev der givet afgang, og toget kørte direkte til Mariager uden standsninger undervejs med ankomst dér kl. 9.35. Her var der lejlighed til at bese det meste af banens trækraft. Damploko nr. 7 stod i remisen, og udenfor sås den benzinelektriske motorvogn M 3 samt en Pedershaab-traktor.

Kl. 11.01 blev der atter givet afgang, og den 58,7 km lange tur til Viborg begyndte. Der var mange fotostop undervejs, bl. a. lige udenfor Mariager på den 20 m høje dæmning, hvorfra der var en ganske henrivende udsigt over den skønne fjord og dens dejlige omgivelser. På True st. beså man skærverampen, ved Fårup var der stop ved banens overføring over den jyske længdebane, og ved Fårdal trinbræt fungerer et gammelt agesæde som bänk i »ventasalen«, og det blev livligt fotograferet. Det sidste stop var kort før Viborg efter passagen af Langå- og Herningbanerne. I Ørum var der krydsning med skinnébussen, tog 73.

Efter ankomsten til Viborg kl. 13.25 – og efter spisepausen – tog man ud til remisen, og her var noget at se på. 3 »kolde« damplokos var velvilligst trukket udenfor, nemlig R 970 og de to meget smukke og velholdte museumsmaskiner G 78 og D 871, medens 4 D-maskiner stod i remisen.

Hjemrejsen begyndte kl. 14.52 med ankomst til Fårup kl. 15.58, idet der kun var ganske få og korte standsninger undervejs, og hermed var den særdeles vellykkede tur slut.

Der skal her lyde en hjertelig tak til den 67-årige lokofører Andersen fra Mariager, der, skønt pensioneret, på grund af personaleflugt og dermed føl-

gende personalemangel velvilligst overtog føringen af toget.

(O. Bøye)

Kristi Himmelfartsdag – torsdag den 27. maj – afsendtes fra Københavns Hovedbanegård et ekstra-lyntog til Maribo. MS 403 – AA 432 – MS 404 befordrede 100 af foreningens medlemmer fra København, Roskilde og Næstved til »forpremiere« på Museumstoget's 1965-sæson. Programmet indledtes med en rundvisning på maskindepotet i Maribo, hvor foreningens lokomotiver og vogne besigtigedes. Der faldt mange anerkendende ord om det store arbejde, arbejdsholdene har udført i de sidste par år. Senere på dagen kørtes tre dobbeltture til Bandholm, idet der kørtes med FAXE, med KJØGE og FAXE – og nr. 5. Kl. 18 returnerede lyntoget til København – det kørte med forbilledlig præcision – det var endog 4 minutter før tiden i København.

(BC)

Bestyrelsen har den glæde at kunne meddele, at »Tuborgfonden« af sine midler har bevilget foreningen kr. 8.000,- til fremtidige materielanskaffelser til »Museumstoget«.

»Sophus Berendsen A/S« har foræret foreningen kr. 300,- til hjælp ved udgivelse af publikationer og lign.

Sommerlukning

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

Tidsskriftet

Næste nummer af tidsskriftet – nr. 7 – forventes udsendt omkring den 1. september.



Gør – som statsministeren gjorde, tag på udflugt med familien med »Museumstoget«. Foto: H. G. Christiansen

Museumstoget

Trafikafdelingen meddeler

– at »Museumstoget«s ekspedition – c/o B. Chorfitzen, Tagensvej 169, København NV., telefon TAgA 5743 – vil være lukket på grund af ferie fra 17/7 til 1/8. I den tid bedes henvendelser vedrørende bestilling af særtog m. v. rettet til Maribo Turistbureau, telefon Maribo 496.

– at »Museumstoget«s folder og store opslagskøreplan er udsendt i nye udgaver. En særlig opslagskøreplan er fremstillet og udsendt til samtlige statsbanestationer i 1. distrikt.

– at en udflugt til Maribo – og en tur på »Trekant-ruten« – er den helt rigtige udflugtsidé i sommer. Fortæl om den til venner og bekendte – og Deres firmas »udflugtskomité«.

(BC)

Maskinafdelingen

Sæsonen 1965 er startet, og loko »KJØGE« kan køre, om end det ikke er færdigt. Det skal ikke nægtes, at slutspurten med at få »KJØGE« køreklar og få nr. 5 trykprøvet og godkendt blev mere end hektisk, så hektisk, at selv om flere hverdage blev taget til hjælp, fik vi først stillet og plomberet sikkerhedsventiler på loko »KJØGE« den 27. maj – på medlemsturen – og endda så sent, at det kun med nød og næppe nåedes at få »KJØGE« til Bandholm, så det for første gang kunne vises for medlemmerne i drift, endda i forspand for loko »FAXE«. Det tør nok siges, at vi længe har set hen til denne begivenhed, og selv om »KJØGE« endnu ikke var malet, manglede domebeklædning, sandkasser m. m., ligesom begge smøreapparater måtte betjenes af en »smører«, der stod på barrierepladen under kørslen, var det med glæde og stolthed, at vi konstaterede, at maskinens køreegenskaber var tip-top, og turen (det var anden gang, maskinen kørte under egen damp) forløb da også til vor tilsynsførende, ingeniør F. Ebbesens fulde tilfredshed. Enkelte medlemmer gav udtryk for skuffelse over, at lokoet ikke var »færdigt« – det er vi også selv skuffet over, men skuffelsen beror for arbejdsholdets vedkommende nærmest i den svigtende interesse, der har været bl. a. i Klampenborg, når arbejdet har været mindre interessant, bl. a. med afrensning af olie, maling m. m. Havde blot nogle få vist lidt mere energi, havde lokoet været helt færdigt til den 27. maj.

Loko »KJØGE« må nu køre i 5 år, og tilladelsen kan formentlig forlænges i 2 år derudover, hvorefter kedlen skal have et eftersyn. Loko nr. 5 er ligeledes godkendt for 5 år, hvorefter kedlen skal have eftersyn.

Diesellokomotivet LJ M 1 venter vi at kunne starte i nær fremtid, men hvornår det kan afgives til drift kan endnu ikke siges.

Næppe havde deltagerne i foreningens udflugt den 27. maj forladt Maribo, før nye opgaver ventede arbejdsholdet. Nr. 5 skulle nemlig være »film-



Forspandskørsel med »Kjøge« og »Faxe«. »Specialtog« for foreningens medlemmer under indkørsel på Maribo station.

Foto: Birger Wilcke

star«, engageret af A/S Filmcentralen Palladium til brug i en række optagelser i selskabets igangværende produktion af Soyas roman »Sytten«. Optagelserne skulle finde sted fredag morgen den 28. maj på Københavns Hovedbanegård og lørdag den 29. maj på Dronningmølle station (HHGB). Kl. 19 – torsdag aften – forlod nr. 5, A 7, C 40, Turborgvognen og Carlsbergvognen Lollands hovedstad for en tid. Der kørtes fra Nykøbing Fl. kl. 20.55, og efter en tur i adstadigt tempo (40 km/t) med ophold i Vordingborg, Næstved, Roskilde og Tåstrup ankom toget til København H. kl. ca. 2.30. Det blev til lidt – meget lidt – søvn, inden stammen (÷ Carlsbergvognen) anbragtes i spor 1 ved 6-tiden til brug for kameraopstillinger m. v. Efter

<i>Vejle isolerings- og Gulvbelægningsfirma</i> Rolighedsvej 1 - Tlf. 1446	CARL HALKJÆR Konditori & Bageri Torvet 4 — Maribo — Tlf. 101
HALS ANDELFSISK Hals Jylland Tlf. Hals 1	<i>ERIKSENS KONDITORI</i> Vesterbro 17 — Maribo — Tlf. 297
H. A. WEGEBERG Vaskemaskiner Søndergade 16 Herning Tlf. 4411	FOG OG MØRUP A/S Sydmarken 46 — Søborg Tlf. 69 05 22
ALDERSLYST MØBELFABRIK Finsensgade 4 Silkeborg Tlf. 762	Køb den helautomatiske ESGE brødrister
MIDTJYSK RESERVEDELSLAGER Toldbodgade Viborg Tlf. 2895 - 3332	Dansk Signal Industri Finsensvej 78 FA 6767
<i>JERNBANEHOTELLET</i> Jernbanegade 20 — Maribo Tlf. 287	<i>A. KORNERUP A/S</i> Søndre Banevej 29 Bygningsartikler Hillerød Tlf. (03) 26 04 74
CARL P. POULSEN Vestergade 41 — Maribo Alt i læder	IKAST A/S Isolering Gungevej 2 Hvidovre
Skovriddergården »SVINGLEN« Nakskov Tlf. 114	MASAGAMA THE Strandgade 34 — Kbh. K. Tlf. AS 6104

vel overstået morgentrafik på Kh – toget blev anbragt på spor 203 i »graven« foran Vesterbrogade, hvorfra vi blev »beundret« af de mange forbigående – begyndte de egentlige optagelser med skuespillerne. Kl. ca. 11 var instruktøren tilfreds – optagelserne var forbi for Kh's vedkommende. Kl. 14.26 fortsattes ad Kystbanen mod Helsingør. I Klampenborg optog vi HHGB D 1, medens vi alligevel skulle overhales af »Øresundspilen«. Efter ankomsten til Helsingør kl. ca. 16 blev nr. 5 anbragt ved maskindepotet, og efter de sædvanlige afsluttende arbejder kunne det dødtrætte personale tage hjem. Lørdag morgen kl. 6.45 forlod nr. 5, D 1, C 40 og A 7 atter Helsingør med Dronningmølle som mål. På denne station – der i dagens anledning havde fået navnet »Nybro« – arbejdede filmfolkene så hele dagen indtil kl. 19. Nr. 5 og A 7 foretog dog om eftermiddagen en dobbelttur til Helsingør for vandtagning. Om aftenen hensattes vognene på Grønnehave station, medens nr. 5 »overnattede« ved maskindepotet på statsbanestationen. Søndag formiddag den 30. maj var nr. 5 atter på farten. Toget kørtes til Gilleleje, hvorfra det returnerede kl. 16.30 til Helsingør med ca. 100 glade – og overraskede – søndagsskolebørn. 1. pinsedag den 6. juni kørtes en dobbelttur med betalende rejsende fra Helsingør til Gilleleje i samarbejde med HHGB og nogle nordsjællandske dagblade. Vort materiel vakte megen opsigt – ikke mindst i Helsingør, og vi fik ikke så få nye medlemmer. Onsdag den 9. juni var nr. 5's lange »odysee« forbi. Maskinen og stammen forlod Helsingør kl. 8.25, og efter ophold i København H., Køge, Næstved, Vordingborg og Nykøbing Fl. var man atter tilbage i Maribo kl. 18.

I slutningen af juni »optrådte« nr. 5 igen, denne gang for Nordisk Film, men herom berettes i tidsskriftets septembernummer.

I Klampenborg var arbejdet gået omtrent i stå som følge af arbejdet med lokomotiverne i Maribo, men da vi erfarede om den forestående tur til Helsingør, blev der taget et vældigt nap derude for at få HHGB D 1 færdig udvendig, således at den kunne præsenteres på HHGB. Det lykkedes at få D 1 nogenlunde færdig udvendig, den blev eftersat og godkendt, hvorefter vi selv – som nævnt – medtog vognen fra Klampenborg. Nu håber vi i løbet af sommeren også at få den færdiggjort indvendig. I øvrigt er den i øjeblikket udstyret med gamle sofaer, stole m. m. og pakket med mange reservedele.

Vor Carlsbergvogn, ZA 99517, der transporteres til København, sendtes til Nørrebro, hvorfra vi senere modtager én af de to helt små vognen, der

henstår derude, malet og påmonteret bremsehus (det medfulgte i »den gamle«).

Arbejdet i sommer koncentrerer sig nu – udover at drive vor bane på bedste måde – i første række om at få klaret alle de mange større og mindre opgaver i Maribo, diverse vedligeholdelser, færdiggørelse af D 1, lakering af diesellokomotivet o.s.v., men samtidig skal vi i Klampenborg snarest have flyttet vor 101 år gamle Ca 900 »frem i lyset« (den gemmer sig bag A 1), hvorefter vi fortsætter med montering af sæder m. m. i KSB C 20.

Vi håber på god tilslutning sommeren igennem – såvel til kørslen som til arbejdet – og vi håber, *alle* vil give en hånd med, også ved det måske mindre spændende.

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

(Svend Jørgensen)

Sidste nyt!

I forbindelse med Skagensbanens jubilæum udkommer den 24. juli en ny publikation i foreningens bogserie: »DJK 12 Skagensbanen 1890–1965«. Pris: kr. 20,–.

Den i forrige nr. af tidsskriftet annoncerede publikation: »DJK 5 Fortegnelse over danske jernbaners motormateriel – 2. del« (pris: kr. 15,–) er nu »lige på trapperne«.

Ovennævnte publikationer samt foreningens øvrige – se listen i forrige nummer af tidsskriftet – kan bestilles hos: P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup, ved indsættelse af nævnte beløb (+ porto 40 øre) på postgiro 67394. Der må dog i sommerferieperioden regnes med lidt længere ekspeditionstid end sædvanligt.

Tegneren Erling Nederland, der har tegnet »hovedet« til vor tidsskrift, og hvis tegninger af DSB's damplokomotiver litra K, O og P har vakt almindelig anerkendelse og beundring, har for DJK ladet fremstille en meget smuk tegning af foreningens damplokomotiv nr. 5.

Tegningen kan erhverves ved indsættelse af kr. 18,40 (incl. porto og paprulle) på postgiro 135313, Ole Plum, Dr. Christiansensvej, Dianalund).

Rødovre Væveriet

Højnæsvej 46-48 — Tlf. 70 17 76

Vanløse

Alt i MARMOR

(se vor prøveudstilling)

Gotlandssten — Nexösten — Sandsten
Trædgårdssten — Ølandssten — Opdalsten
Skifer — Billige Opdal, — Gotland og
Ølandsfliser til havebrug
Ildfaste sten tilskæres

Rep. udføres — Hurtig levering

Brdr. Laursen's Eftf.

Stenhuggeri A/S

Glentevej 53 — NV — Tlf. 34 77 77

**simca
1000**



Prisklassens stærkeste bil

Brødrene
DEGN
HOLBÆK 2700

Spray-tørrings anlæg

A/S NIRO ATOMIZER

Gladsaxevej 305 — Søborg